

Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 25.04.1988, sp. zn. 2 Tz 6/88, ECLI:CZ:NS:1988:2.TZ.6.1988.1

Číslo: 12/1989

Právní věta: Řidič motorového vozidla může zásadně spoléhat na to, že odborný servis provede opravu vozidla řádně. Jestliže se však při jízdě závada, pro kterou vozidlo bylo v opravě, opět projeví, nemůže se již na opravu spoléhat, i kdyby byl výslovně v servisu ujištěn, že závada byla odstraněna.

Soud: Nejvyšší soud České soc. rep.

Datum rozhodnutí: 25.04.1988

Spisová značka: 2 Tz 6/88

Číslo rozhodnutí: 12

Číslo sešitu: 1

Typ rozhodnutí: Usnesení

Hesla: Doprava, Ublížení na zdraví

Předpisy: 140/1961 Sb. § 224 ods. 1
§ 224 ods. 2 100/1975 Sb. § 4 ods. 1 písm. a

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud ČSR zamítl stížnost pro porušení zákona, kterou podal generální prokurátor ČSR proti usnesení krajského soudu v Českých Budějovicích z 11. srpna 1987 sp. zn. 4 To 598/87.

Z odůvodnění:

Rozsudkem okresního soudu v Českých Budějovicích ze dne 30. dubna 1987 sp. zn. 3 T 252/87 byl obviněný J. D. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2 tr. zák. proto, že dne 24. prosince 1986 kolem 10.45 hod. v katastru obce Hluboká nad Vltavou, okr. České Budějovice, porušil důležitou povinnost uloženou vyhláškou č. 100/1975 Sb. tím, že na silnici II. tř. č. 105 směrem na České Budějovice řídil osobní automobil tovární značky Volga, SPZ CBA 22-27, na kterém došlo k technické závadě, o které mohl obviněný vědět a která spočívala ve značném opotřebením a částečné deformaci uložení kulového čepu levé řídicí tyče a následném vypadnutí oka z čepu, čímž přestalo být levé přední kolo řiditelné, a proto se vozidlo dostalo na zasněžené vozovce do protisměru, kde došlo ke střetu s osobním automobilem tovární značky Škoda řízeným L. Č., který utrpěl rozsáhlá a těžká poranění, kterým v důsledku zakrvácení dutiny hrudní při roztržení pravé plíce podlehl v 12.10 hod. v nemocnici v Českých Budějovicích, a jeho spolujezdec J. Č. utrpěl zhmoždění čelisti, obou kolenních kloubů, levého ramenního kloubu, tržně zhmožděné rány levého kolena a oděrky pravého bérce s následnou dobou léčení a pracovní neschopností do 17. ledna 1987.

Za to mu byl uložen nepodmíněný trest odnětí svobody na patnáct měsíců, pro jehož výkon byl zařazen podle § 39a odst. 2 písm. a) tr. zák. do první nápravně výchovné skupiny. Dále mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všech druhů na dobu tří let.

Usnesením krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 11. srpna 1987 sp. zn. 4 To 598/87 bylo odvolání obviněného proti shora uvedenému rozsudku okresního soudu v Českých Budějovicích podle § 256 tr. ř. zamítnuto.

Proti zmíněnému usnesení krajského soudu v Českých Budějovicích podal ve prospěch obviněného generální prokurátor ČSR stížnost pro porušení zákona. V ní se oběma soudům vytýká, že rozhodovaly na základě nedostatečného zjištění stavu věci. K závěru, že obviněný měl a mohl zjistit, že uložení kulového čepu levé řídicí tyče je značně opotřebované, dospěly na základě posudku znalce z oboru strojírenství E. S., podle kterého k opotřebování došlo během ujetí několika desítek tisíc kilometrů. Tento závěr znalce je však v rozporu s výpovědí svědka M. K., který jako opravář dne 15. září 1986 v autoopravně osobní automobil prohlížel, kontroloval též stav řízení, ale žádnou závadu nezjistil. Rozpor mezi znaleckým posudkem a výpovědí uvedeného svědka nebyl odstraněn. Nebylo zjištěno, jak měl opravář K. postupovat, aby uvedenou závadu na řízení vozu zjistil, když podle znalce závada již musela být v den prohlídky patrna a znalec měl být dotázán, proč pracovníci autodílny případně nemohli přijít na špatný stav uložení kulového čepu levé tyče řízení. Nebylo dále zjištěno, proč obviněný D. neměl věřit výsledku prohlídky automobilu v autoopravně, podle čeho byl navzdory této prohlídce povinen předpokládat, že prohlídka není správně provedena, zda a jak měl obviněný na závadu přijít, když autoopravář, tedy odborník, na ni nepřišel a zda byl oprávněn spolehnout se na výsledek prohlídky stavu řízení v auto dílně.

Podle názoru uvedeného ve stížnosti pro porušení zákona nelze v tom, že obviněný spoléhal na správnost prohlídky stavu řízení v autoopravně, spatřovat okolnost, která pro svou závažnost podstatně zvyšuje nebezpečnost jeho činu pro společnost a podmiňuje tak použití vyšší sazby podle § 224 odst. 2 tr. zák. Naopak soudy obou stupňů měli bedlivěji zkoumat, zda je u obviněného dáno zavinění vůbec a v čem případně spočívá. V postupu soudů obou stupňů se proto ve stížnosti pro porušení zákona spatřuje porušení zákona v neprospěch obviněného v ustanovení § 2 odst. 5, odst. 6 tr. ř.

V závěru stížnosti pro porušení zákona se proto navrhuje, aby Nejvyšší soud ČSR vyslovil, že byl v uvedeném směru porušen zákon, aby vadná rozhodnutí obou soudů zrušil a dále postupoval podle § 270 odst. 1 tr. ř.

Nejvyšší soud ČSR přezkoumal napadené rozhodnutí v rozsahu ustanovení § 267 odst. 1 tr. ř., přezkoumal též správnost řízení, jež mu předcházelo, a shledal, že zákon porušen nebyl.

Řízení, které předcházelo napadenému usnesení, proběhlo v souladu se zákonem. Okresní soud správně zjistil, že obviněný dne 24. prosince 1986 kolem 10.45 hod. řídil po silnici II. tř. č. 105 ve směru na České Budějovice vlastní automobil Volga 24 SPZ CBE 22-27 a na rovném úseku zasněžené vozovky široké 10,70 m v katastru obce Hluboká nad Vltavou vjel do protisměru, kde se střetl s protijedoucím automobilem Škoda 110 L SPZ CBA 28-55, který řídil L. Č. Při střetu L. Č. utrpěl tak vážná zranění, že na jejich následky téhož dne zemřel. Správné jsou i závěry o následcích, které při nehodě utrpěl spolujezdec ve vozidle Škoda 110 L J. Č.

Okresní soud nepochybil ani tím, že za příčinu vjetí vozidla řízeného obviněným do proti směru pokládal vypadnutí oka z čepu levé řídicí tyče jako důsledek značného opotřebování a částečné deformace kulového uložení čepu. Tento správný závěr se opírá o posudek E. S., znalce z oboru strojírenství, odvětví strojírenství všeobecné, autoopravárenství a konstrukce motorových vozidel.

Znalec dále uvedl, že k závadě na systému řízení docházelo během předešlého provozu vozidla. Zmíněná závada výrazně zvětšila celkovou vůli volantu, která tvořila technickou nezpůsobilost vozidla k provozu. Při jízdě s touto závadou je ve vozidle slyšitelné nepravidelné klepání, Zvláště při přejezdu nerovností na vozovce. Ve vztahu k zachování jízdního směru pak řidič eviduje mírné oboustranné vybočování vozidla, tzv. „plavání“, které vždy vyžaduje odpovídající zásahy do řízení. Na pneumatikách se tato závada projevuje nepravidelným opotřebením desénu. V hlavním líčení znalec uvedl, že k opotřebení materiálu, které při prohlídce čepu vozu shledal, nedošlo po ujetí několika kilometrů, ale několika desítek tisíc kilometrů. Průměrně disponovaný řidič-amatér nemohl nepostřehnout při jízdě s takovým vozidlem jednak klepání, když vozidlo vjelo na nerovnost, jednak zmíněné „plavání“ vozidla. Podobně se k délce trvání závady na vozidle a k jejím projevům při jízdě vyjádřil též svědek M. K., automechanik ČSAO, n. p. České Budějovice - závod Týn nad Vltavou, kterému byl v hlavním líčení čep řízení předložen.

V této souvislosti je třeba uvést, že okresní soud nepochybil, když vycházel ze znaleckého posudku E. S. Nebylo možno přisvědčit námitce obhajoby, že závěry znalce jsou pouze jeho subjektivním dojmem, neboť znalec osobně provedl prohlídku vozidla, demontáž jednotlivých součástí a výsledky prohlídky řádně ve svém posudku zhodnotil. O stavu vozidla pořídil též fotodokumentaci, z níž je patrné poškození odpovídající údajům uvedeným v posudku. Vliv tohoto poškození na chování vozidla při jízdě je ostatně popsán i v odborné literatuře.

Důvodně tedy okresní soud vycházel z toho, že závada na řízení se při jízdě vozidla projevovala již delší dobu, a to před opravou vozidla i po ní, a že obviněnému byla při jízdě signalizována jednak slyšitelným nepravidelným klepáním, zvláště při přejezdu nerovností na vozovce, dále tzv. „plaváním“ vozidla, které musel vyrovnávat zásahy do řízení, a nepravidelným opotřebením desénu pneumatik.

Obviněný připouštěl, že pozoroval nepravidelné sjíždění pneumatik přední nápravy, a z toho důvodu přistavil též vozidlo do autoopravny. Je řidičem z povolání, řidičský průkaz vlastní 32 let a ročně najezdí kolem 50 000 km. Je tedy zkušený řidič a vzhledem k závěrům znaleckého posudku nelze proto uvěřit obhajobě, že větší vůli řízení nepozoroval a že až na jedno klepnutí těsně před nehodou neslyšel ani žádné zvláštní zvuky, které popisoval znalec ve svém posudku. I když mu nelze prokázat, že by věděl o konkrétní závadě na kulovém uložení čepu, z popsaných projevů vozidla nutně věděl, že vozidlo vykazuje vážné vady řízení. Jako řidič, navíc řidič z povolání, dále věděl, že jízda s vozidlem s vadou řízení může vést k dopravní nehodě, při níž může dojít mimo jiné k následkům na zdraví, popř. životech dalších osob, a bez přiměřených důvodů spoléhal, že k takovému následku nedojde. Jeho zavinění je tedy dáno ve formě vědomé nedbalosti podle § 5 písm. a) tr. zák.

K námitkám uvedeným ve stížnosti pro porušení zákona je pak třeba uvést:

Obviněný 15. září 1986 vozidlo přistavil do autoservisu ČSAO, n. p. České Budějovice, závod Týn nad Vltavou, a to proto, aby mu bylo provedeno seřízení geometrie kol. Podle dokladů zmíněné opravny byla oprava provedena na počkání, při kontrole přední osy nebyly zjištěny závady a bylo provedeno pouze seřízení sbíhavosti kol. Ve spise je dále založen ze zmíněné opravny tzv. nález o seřízení geometrie přední nápravy osobních a užitkových automobilů, kde v rubrice vůle v zavěšení předních kol „vyhovuje - nevyhovuje“ je přeškrtnuto slovo nevyhovuje. Obviněný uvedl, že v servisu žádné vyjádření o technickém stavu vozidla od nikoho nedostal a sám od doby opravy do dne nehody žádnou údržbu automobilu neprováděl.

Ve věci byl v hlavním líčení vyslechnut též automechanik M. K., který prováděl zmíněnou opravu vozidla obviněného. Mimo jiné uvedl, že kontrolu čepu řízení provedl tak, že prachovku nesundal, kolo vyvěsil, vzal za ně a tak zkontroloval vůli řízení. Nic mimořádného nezjistil. Pamatoval si, že obviněnému doporučoval opravit „podkolny“, on však pospíchal, a tak se seřídila jen sbíhavost.

K výpovědi tohoto svědka byl v hlavním líčení vyslechnut znalec E. S. Vysvětlil, že svědek K. skutečně nemusel přijít na později zjištěnou závadu řízení. Vlastní vůli čepu je možno odhalit mechanickým namáháním. K. však při své kontrole spočívající jenom v držení kol a jejich posunu čep vlastně silově nenamáhal a na vůli v uložení čepu nemusel přijít ani při seřizení sbíhavosti kol. Čep totiž mohl být zaklesnut v části oka a zmíněnou zkouškou svědek nemusel odchylnosti zjistit. Těžiště možností zjištění závady bylo v tom, že při jízdě na nerovnosti muselo být slyšet klepání ve vozidle.

Z uvedeného vyplývá, že provedené důkazy umožňovaly vysvětlení zdánlivého rozporu mezi závěrem znalce o trvání závady na řízení v době prohlídky vozu v autoopravně a mezi tím, že automechanik tuto závadu při prohlídce nezjistil. Nutno poukázat též na to, že i svědek K. po předložení čepu řízení uvedl, že při jízdě s takovouto součástí by auto „plavalo“ na silnici a ozývalo by se klepání. I podle tohoto svědka uvedené poškození nenastalo najednou a na projevení závady stačilo 500 až 600 km. Vysvětlení toho, proč při opravě vozidla v autoservisu nebyla závada řízení zjištěna, tedy záleží v nedostatečném provedení kontroly stavu součástí.

Z uvedených důkazů dále vyplývá, že naproti tomu obviněný měl možnosti ke zjištění uvedené závady, a to i po provedené opravě automobilu. Závada se projevovala při jízdě vozidla. Podle vlastní výpovědi obviněný najezdil s vozidlem ročně asi 4000 km, po seřizení geometrie kol v autoopravně do dne nehody odhadl počet ujetých kilometrů na jeden tisíc. Jezdil většinou po silnicích třetí třídy v okolí Týna nad Vltavou, tedy po vozovkách s povrchem, na kterém zmíněné projevy vady řízení musely být zpozorovány. Obviněný je přitom dlouholetým řidičem z povolání, u kterého je možno předpokládat schopnost rozlišit závažné projevy vad řízení, které podle znalce musí postřehnout i průměrně disponovaný řidič-amatér.

Obviněný má právo předpokládat, že odborný servis provede opravu vozidla řádně. V daném případě obviněný mohl spoléhat na to, že mu opravná správně provedla seřizení geometrie kol vozidla. Jak sám uvedl, jiné vyjádření o technickém stavu automobilu v servisu od nikoho nedostal. I kdyby však byl ujistěn o řádném stavu řízení automobilu, nelze přehlédnout, že projevy vady řízení, které byly na vozidle patrné před opravou, se znovu vyskytly po provedené opravě. Ode dne opravy do dne nehody musel tyto projevy znovu pozorovat, a to delší dobu, neboť k nehodě došlo po více než třech měsících od prohlídky vozu v opravě, během nichž obviněný najel kolem tisíce kilometrů. Vzhledem k tomu nemohl již v době nehody důvodně spoléhat na odstranění vady odbornou opravou. Správně tedy okresní soud dovodil zavinění obviněného na vzniku nehody i jejích následků a na příčinné souvislosti mezi jednáním obviněného a výše uvedenými následky.

Okresní soud správně spatřoval porušení pravidel silničního provozu v tom, že obviněný porušil ustanovení § 4 odst. 1 písm. a) vyhl. č. 100/1975 Sb. V souladu se zákonem skutek obviněného kvalifikoval jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. Nepochybil, když uvedený skutek posoudil i podle odst. 2 § 224 tr. zák., neboť porušení tohoto ustanovení pravidel silničního provozu je porušením důležité povinnosti, uložené obviněnému jako řidiči podle zákona. U obviněného není dána nižší míra zavinění. Již bylo uvedeno, že neměl právo v době nehody důvodně spoléhat na to, že užívá automobil bez technické závady. O vztahu obviněného k technickému stavu vozidla a k jeho údržbě svědčí mimo jiné užití automobilu v zimním provozu s levou přední pneumatikou sjetou na vnitřní straně téměř bez desénových drážek a dále postih v letech 1957 až 1975 pro celkem 18 přestupků v silniční dopravě, jakož i přestupků spočívajících v užití vozidla ve špatném technickém stavu. Stupeň nebezpečnosti činu obviněného pro společnost výrazně zvyšuje způsobený následek, jednak smrt osmnáctiletého řidiče protijedoucího vozidla, který na nehodě nenesl sebemenší spoluzavinění, jednak zranění další osoby mající charakter ublížení na zdraví. Pro použití vyšší trestní sazby ustanovení § 224 odst. 2 tr. zák. tedy byl dán i potřebný stupeň nebezpečnosti činu pro společnost (§ 88 tr. zák.).