

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 28.03.1988, sp. zn. 11 Tz 9/88, ECLI:CZ:NS:1988:11.TZ.9.1988.1

Číslo: 32/1989

Právní věta: Řidič je povinen neustále zachovávat bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním (§ 13 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu). Nesmí se přitom spoléhat pouze na to, že snižování rychlosti jízdy mu bude signalizováno brzdnými světly vozidla jedoucího vpředu.

Soud: Nejvyšší soud České soc. rep.

Datum rozhodnutí: 28.03.1988

Spisová značka: 11 Tz 9/88

Číslo rozhodnutí: 32

Číslo sešitu: 4-5

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Doprava, Obecné ohrožení

Předpisy: 140/1961 Sb. § 180 100/1975 Sb. § 13 ods. 1

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 32

Řidič je povinen neustále zachovávat bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním (§ 13 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu). Nesmí se přitom spoléhat pouze na to, že snižování rychlosti jízdy mu bude signalizováno brzdnými světly vozidla jedoucího vpředu.

(Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR z 28. března 1988 sp. zn. [11 Tz 9/88.](#))

K stížnosti pro porušení zákona, kterou podal generální prokurátor ČSR, Nejvyšší soud ČSR zrušil rozsudek obvodního soudu pro Prahu 2 z 15. září 1987 sp. zn. 5 T 185/87 a tomuto soudu přikázal, aby věc znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Obvodní prokurátor dopravní prokuratury pro území hlavního města Prahy podal na obviněného T. J. obžalobu pro trestný čin obecného ohrožení podle § 180 odst. 1, odst. 2 písm. b) tr. zák. proto, že dne 3. dubna 1987 v 07.20 hod. v Praze 2, Italské ulici, řídil autobus Dopravního podniku hl. města Prahy SPZ AO 11-34 linky č. 135, obsazený cestujícími, a při dojíždění ke křižovatce s ulicí Vozovou nedodržel bezpečnou vzdálenost za vozidlem jedoucím před ním, nevěnoval dostatečnou pozornost

situaci na vozovce a ve snaze zabránit střetu s před ním jedoucím zastavujícím nákladním vozidlem Avia A 31 K SPZ AS 57-78, řízeným K. K., vjel do protisměrné části vozovky, kde se čelně střetl s protijedoucím autobusem Dopravního podniku hl. města Prahy linky č. 135 SPZ AK 44-62, který řídil J. Z., a způsobil tak dopravní nehodu. Při této nehodě cestující A. H. utrpěla zhmoždění pravého kolena a bérce s pracovní neschopností do 17. 4. 1987, další cestující B. Š. a L. K. utrpěly lehké zranění vyžadující jen prvotní ošetření a na dvou zúčastněných autobusech byla dopravnímu podniku hl. města Prahy způsobena škoda v celkové výši 14 634,- Kčs.

Rozsudkem ze dne 15. září 1987 sp. zn. 5 T 185/87 obvodní soud pro Prahu 2 obviněného T. J. podle § 226 písm. b) tr. ř. pro shora uvedený skutek obžaloby zprostil. Toto rozhodnutí odůvodnil tím, že s přihlédnutím k rychlosti jízdy autobusu má za to, že vzájemnou vzdálenost kolem 20 m mezi autobusem a Avii nelze považovat za nepřiměřenou. Za příčinu nehody považuje skutečnost, že řidič Avie K. K. nedával znamení o změně směru jízdy, přestože hodlal odbočit vpravo do Vozové ulice, a že vozidlu Avia nesvítla brzdová světla. Tento rozsudek nabyl právní moci.

Proti tomuto rozsudku podal generální prokurátor ČSR ve lhůtě uvedené v § 272 tr. ř. v neprospěch obviněného stížnost pro porušení zákona. V ní vytýká, že dosud provedenými důkazy nebyla zjištěna ani rychlost autobusu ani vzájemná vzdálenost mezi ním a před ním jedoucím nákladním automobilem Avia. Poukázal na to, že uvedené okolnosti mohly být zjištěny znaleckým posudkem z oboru dopravy. Uvedený znalec by se měl též k tomu, zda bylo možné, aby řidič K. K. v daném místě zastavil vozidlo Avia při pomalé jízdě, aniž by použil provozní brzdu, popřípadě aniž by brzdění vyvolalo zapnutí brzdových světel. Ve stížnosti pro porušení zákona je dále vysloven názor, že § 13 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb. je třeba vykládat tak, že řidič je povinen zachovat takovou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním, aby mohl včas snížit rychlost jízdy, popřípadě zastavit vozidlo nejen v případě, kdy řidič jedoucí před ním sníží náhle rychlost jízdy nebo vozidlo náhle zastaví, ale i tehdy, když vpředu jedoucí řidič zastavuje vozidlo plynule a řidič jedoucí za ním má více času, aby zjistil, že vozidlo jedoucí před ním snižuje rychlost jízdy. Stížnost pro porušení zákona dále poukazuje na způsob jízdy obviněného, malou rychlost autobusu a málo závažné následky nehody a uvádí, že v případě prokázaného zavinění obviněného na vzniku dopravní nehody bude třeba zkoumat, zda skutek naplňuje znaky trestného činu obecného ohrožení podle § 180 tr. zák. nebo zda není jen trestným činem podle § 130 odst. 1 a § 223 odst. 1, odst. 2 tr. zák. Uvedené nedostatky napadeného rozsudku považuje za porušení zákona v ustanovení § 2 odst. 5, odst. 6 tr. ř. a navrhuje, aby Nejvyšší soud ČSR vyslovil porušení zákona ve prospěch obviněného, aby napadený rozsudek odvodního soudu pro Prahu 2 zrušil a dále postupoval podle § 270 odst. 1 tr. ř.

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

Z dosud provedených důkazů bylo možno dovodit, že nákladní vozidlo Avia nemělo v činnosti ani ukazatel změny směru jízdy, ani nebyla patrna svítící brzdová světla. Ke zjištění ostatních okolností, nutných ke správnému a úplnému posouzení příčin vzniku a průběhu dopravní nehody, však dosud provedené důkazy nedávají dostatečnou oporu. Bylo třeba zjistit vzájemnou vzdálenost mezi autobusem řízeným obviněným a nákladním automobilem Avia řízeným svědkem K. K., dále rychlost jízdy obou vozidel a způsob, jakým nákladní automobil zastavoval před křižovatkou Italské ulice s ulicí Vozovou, především zda zastavil náhle či pozvolna.

Obviněný v přípravném řízení uváděl, že za nákladním automobilem jel ve vzdálenosti asi 20 m rychlostí kolem 20 km/hod. Zároveň tvrdil, že nákladní automobil před ulicí Vozovou zastavil náhle. V hlavním líčení rychlost své jízdy odhadl asi na 20 až 30 km/hod.

Svědka K. K. naproti tomu vypověděl, že jel rychlostí asi 40 km/hod. a autobus za ním jel ve vzdálenosti přibližně 30 m. Rychlost své jízdy před křižovatkou zvolna snižoval provozní brzdou

vozidla, v žádném případě nešlo o náhlé brzdění.

Svědce H. S., cestující z autobusu řízeného obviněným, odhadovala vzdálenost od zadní části nákladního vozu asi na délku autobusu (tedy na přibližně 12 m); podle ní rychlost jízdy nebyla příliš velká.

Za této situace měl být proveden vyšetřovací pokus, při němž by byla podle údajů obviněného, svědků K. K. a H. S. zaměřena vzdálenost mezi přední částí autobusu a zadní částí nákladního vozidla Avie, svědkyně H. S. dále měla též uvést místo, v kterém byl autobus v okamžiku, kdy pozorovala vzájemnou vzdálenost vozidel. Při vyšetřovacím pokusu měl též svědek K. K. předvést rychlost jízdy Avie, udat místo, kde rychlost začal snižovat, a předvést způsob, jakým vozidlo zastavoval. Ke stejným údajům se měl vyjádřit obviněný.

Vyšetřovací pokus se měl konat za přítomnosti znalce z oboru dopravy. Znalec pak měl být požádán, aby zhodnotil technickou přijatelnost výsledků vyšetřovacího pokusu podle jednotlivých verzí a měl též zjistit rychlost jízdy autobusu řízeného obviněným. K tomu bylo ve spise dostatek podkladů, neboť podle protokolu o nehodě v silničním provozu byly na vlhké vozovce zjištěny brzdné stopy od zadních kol autobusu v délce 11,8 m, z fotodokumentace je patrné též poškození obou autobusů po střetu a z provedených důkazů je dále zřejmé, že autobus řidiče J. Z. v době nárazu již stál.

Teprve po objasnění těchto skutkových otázek bude možno zhodnotit, zda obviněný zavinil vznik dopravní nehody a míru jeho zavinění. Jeho odpovědnost bude třeba posuzovat podle ustanovení § 4 odst. 1 písm. b) vyhl. č. 100/1975 Sb., které řidiči ukládá věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v silničním provozu a podle § 13 odst. 1 téže vyhlášky, podle něhož je řidič povinen zachovávat takovou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním, aby mohl včas snížit rychlost jízdy, popřípadě zastavit vozidlo, jestliže sníží řidič jedoucí před ním náhle rychlost jízdy nebo vozidlo náhle zastaví. Ustanovení § 13 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb. nelze ovšem vykládat tak, že řidič je povinen zachovat tzv. bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího vpředu jen tenkrát, když toto vozidlo sníží rychlost jízdy, popřípadě náhle zastaví. Bezpečná vzdálenost musí být zachována vždy, tedy i tehdy, když vozidlo jedoucí vpředu snižuje rychlost jízdy, popřípadě pozvolna zastavuje.

Zatímco náhlé snížení rychlosti jízdy nebo náhlé zastavení vozidla provádí řidič s použitím brzdy, a je tedy vzadu jedoucím vozidlům signalizováno zapnutím brzdových světel, při pozvolném snižování rychlosti jízdy či při pozvolném zastavení tomu tak vždy být nemusí. Zde může řidič dosáhnout účinku i tak, že přestane akcelarovat, přeřadí na nižší rychlostní stupeň apod., což brzdnými světly signalizováno není. Věnuje-li se řidič vozidla jedoucího vzadu plně řízení vozidla a sleduje-li situaci v silničním provozu, musí ovšem plynulé snižování rychlosti jízdy vpředu jedoucího vozidla rozpoznat; nesmí spoléhat jen na to, že snižování rychlosti jízdy mu bude signalizováno brzdovými světly. Nelze tedy přisvědčit právnímu názoru obvodního soudu pro Prahu 2, že obviněný T. J. měl a mohl reagovat na zastavení před ním jedoucího nákladního automobilu Avia jen tehdy, pokud by se u něj rozsvítila brzdová světla.

Z uvedeného je patrné, že obvodní soud pro Prahu 2 zprostil obviněného obžaloby, aniž by ve věci provedl potřebné důkazy a řídil se i nesprávným právním názorem.