Rozsudek Okresní soud v Novém Jičíně ze dne 28. 8. 1997, sp. zn. 2 T 71/97, ECLI:CZ:OSNJ:1997:2.T.71.1997.1

Číslo: 44/2000

Právní věta:

Dát přednost v jízdě ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 vyhlášky č. 99/1989 Sb. neznamená povinnost řidiče počínat si tak, aby žádným způsobem neomezil směr nebo rychlost jízdy řidiče, který má přednost v jízdě. Řidič poruší takovou povinnost jen tehdy, jestliže vytvoří dopravní situaci, kdy řidič, který má přednost v jízdě, musí, aby se vyhnul střetu s jeho vozidlem, učinit takový zásah do řízení, který lze charakterizovat jako náhlou změnu směru nebo rychlosti jízdy. Tím není např. mírné přibrzdění nebo plynulé přejetí do jiného jízdního pruhu za okolností, kdy k těmto manévrům má řidič dostatek času a není jim na překážku stav vozovky nebo dopravní situace.

Soud: Okresní soud v Novém Jičíně

Datum rozhodnutí: 28.08.1997

Spisová značka: 2 T 71/97

Číslo rozhodnutí: 44

Číslo sešitu: 8

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Doprava

Předpisy: 99/1989 Sb. § 2 odst. 2

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Okresní soud v Novém Jičíně rozhodl tak, že obžalovaného M. K. uznal vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a odsoudil ho za to k trestu odnětí svobody v trvání deseti měsíců a podle § 58 odst. 1 písm. a), § 59 odst. 1 tr. zák. mu výkon trestu podmíněně odložil na zkušební dobu jednoho roku. Dále mu uložil trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu šestnácti měsíců. Dále okresní soud rozhodl tak, že obžalovaného S. T. zprostil obžaloby.

Z odůvodnění:

Na základě důkazů provedených v hlavním líčení bylo zjištěno, že obžalovaný M. K. dne 16. 12. 1996 řídil v N. ve směru od P. nákladní automobil Škoda Pick-up. Na ložné ploše automobilu vezl F. K., který seděl na volně položeném sedátku. U obce R. je dopravní značkou omezena rychlost jízdy na 60 km/h. V téže době od obce R. přijížděl k hlavní silnici obžalovaný S. T. osobním automobilem Škoda

105 L. Na křižovatce je umístěna dopravní značka C2 “Stůj, dej přednost v jízdě”. Obžalovaný S. T. před vjetím na hlavní silnici zastavil a viděl z pravé strany ve větší vzdálenosti přijíždět automobil. Pak vjel na hlavní silnici a pokračoval v jízdě do pravého jízdního pruhu ve směru na N. Od P. směrem na N. přijížděl nákladní automobil Škoda Pick-up řízený obžalovaným M. K. Obžalovaný M. K. pokračoval v jízdě, aniž rychlost jízdy pozvolna snížil. Na projíždění obžalovaného S. T. křižovatkou reagoval tak, že vybočil z levého jízdního pruhu do pravého jízdního pruhu a v tomto jízdním pruhu se snažil projet po pravé straně jedoucího osobního automobilu řízeného S. T. Přitom vyjel ze silnice vpravo, kde dostal smyk a ve smyku vozidlo pokračovalo v pohybu ke středu vozovky, kde narazilo do vyvýšeného travnatého ostrůvku. Přitom z ložné plochy vozidla vypadl F. K., který utrpěl zlomeninu horní třetiny pravé kosti pažní s posunem úlomků zevně a pro toto zranění je dosud v léčení.

Obžalovaný M. K. doznal, že řídil ve směru od O. na N. nákladní automobil Škoda Pick-up. Ve vozidle vezl spolupracovníky M. H., který seděl na pravém sedadle, a F. K., který seděl na bedně volně položené v ložném prostoru vozidla. Vozovka v té době byla mokrá. Před kritickou křižovatkou jel v levém jízdním pruhu, ve kterém setrval po předjetí nákladního automobilu. Jel rychlostí 60 km/h. Z levé strany k hlavní silnici přijížděl osobní automobil, který plynule vjel na hlavní silnici, aniž by dbal pokynu dopravní značky a před křižovatkou zastavil. Po hlavní silnici pokračoval v jízdě v levém jízdním pruhu ve směru na N. Na toto vozidlo reagoval tak, že sundal nohu z pedálu plynu a přeřadil ze čtvrtého na třetí převodový stupeň. Když se přiblížil k zadní části před ním jedoucího vozidla, vybočil do pravého jízdního pruhu. V této době před ním jedoucí osobní automobil začal vybočovat rovněž vpravo. Snažil se uhnout co nejvíce vpravo a přitom vyjel ze silnice. Při vjíždění zpět na vozovku se vozidlo dostalo do smyku a pokračovalo v jízdě ke středu vozovky, kde narazilo do obrubníku ostrůvku. Došlo k tomu, že zadními dveřmi vypadl z vozidla F. K.

Obžalovaný S. T. doznal, že řídil osobní automobil Škoda 105 L po vedlejší silnici ve směru od R. k hlavní silnici. Před touto silnicí je umístěna dopravní značka “Stůj, dej přednost v jízdě”. Podle pokynu této značky zastavil před hlavní silnicí a podíval se doprava a doleva. Nechal projet auta jedoucí od N. Po projetí těchto aut se podíval znovu doprava a viděl v dálce ve směru od P. přijíždět nějaké auto. Věděl, že v daném úseku je rychlost jízdy omezena do 60 km/h. Auto bylo daleko a usoudil, že na hlavní silnici vjede a řidiče jedoucího od P. neomezí. Vjel na hlavní silnici, plynule pak pokračoval v jízdě do pravého jízdního pruhu ve směru na N. Když již byl v pravém jízdním pruhu, po jeho pravé straně projelo vozidlo Škoda Pick-up. Toto vozidlo vyjelo vpravo mimo silnici a pak se vrátilo na silnici, přetáčelo se kolem své svislé osy až narazilo uprostřed vozovky do obrubníku ostrůvku. Pak uviděl u středu vozovky člověka.

Svědek M. H., spolujezdec obžalovaného M. K. uvedl, že ve vozidle seděl na pravém předním sedadle vedle řidiče. Ve vzdálenosti 300 metrů před křižovatkou obžalovaný předjížděl nákladní auto jízdou v levém jízdním pruhu. Po předjetí tohoto auta pokračoval v jízdě v tomto jízdním pruhu. V době předjíždění nákladního auta svědek viděl z levé strany k hlavní silnici přijíždět auto. Toto auto před křižovatkou jen trochu zpomalilo a jelo dále na hlavní silnici. Na hlavní silnici se zařadilo do levého jízdního pruhu ve směru na N. Obžalovaný M. K. začal troubit a blikat a s osobním automobilem vybočil do pravého jízdního pruhu. Do tohoto jízdního pruhu vybočilo také vozidlo jedoucí před nimi. Na pravém jízdním pruhu byla vrstva sněhu. Obžalovaný M. K. brzdil, dostal však smyk a vozidlo vyjelo vpravo. Ve smyku vjelo zpět na vozovku a pokračovalo ke středu vozovky, kde narazilo do ostrůvku. Jízdou vzad potom vyjelo ze silnice vpravo, kde narazilo do stromu a F. K. přitom vypadl z auta.

Svědek F. K. uvedl, že seděl v ložném prostoru vozidla Škoda Pick-up na sedátku vysokém 30 cm, které se opíralo o bočnici a dále o náklad. Neviděl, že by se k hlavní silnici přibližovalo nějaké auto. Cítil, že jejich auto se stáčí na pravou stranu a pak se dostalo do smyku. Z auta vypadl i a materiálem, když se utrhly dveře. Dosud je nemocen a měl by nastoupit do práce do jednoho měsíce.

Svědkyně A. T., manželka obžalovaného S. T. uvedla, že jela v autě s manželem obžalovaným S. T. a seděla na pravém předním sedadle. Před hlavní silnicí obžalovaný zastavil. V té době nic nejelo. V dálce viděla nějaké auto. Křižovatku projeli, ale když byli v pravém jízdním pruhu a jeli ve směru na N., lekla se, neboť po pravé straně jejich vozidla projelo osobní auto. Toto auto se dostalo před jejich vozidlo a směřovalo do středu vozovky k ostrůvku.

Z protokolu o nehodě v silničním provozu, plánku místa nehody a fotodokumentace vyplývá, že k dopravní nehodě došlo na přímém úseku silnice ve směru jízdy od P. na N. Šířka zpevněné části vozovky je 6,9 m. Povrch vozovky byl betonový, čistý. Úsek při jízdě od P. je značen snížením rychlosti z 80 km/h na 60 km/h dopravní značkou B 20. Úsek jízdy od R. je značen před vjezdem z této silnice na silnici ve směru na N. dopravní značkou C2 "Stůj, dej přednost v jízdě". Za výchozí bod měření byl vzat začátek ostrůvku, který se nachází jako druhý ve směru od P. na N. Ve vzdálenosti 15,3 m od VBM (výchozí bod měření) po pravé straně silnice ve směru jízdy na N. začíná smyková stopa, která tvoří křivku, kdy nejširší rozměr od pravého okraje silnice je ve vzdálenosti 33 m od VBM a 1,6 m od pravého okraje silnice. Tato smyková stopa končí ve vzdálenosti od VBM 50,9 m ve směru jízdy na N. Další smyková stopa je na vyvýšeném travnatém ostrůvku, který je vlevo ve směru jízdy. Tato začíná 67,8 m od VBM a je přerušena na 69,6 m od VBM a 0,5 m od pravého okraje ostrůvku. Dále tato smyková stopa pokračuje ve vzdálenosti 75,1 m od VBM, a to 0,3 m od pravého okraje ostrůvku, a končí sjetím z ostrůvku ve vzdálenosti 76,8 m od VBM. Ve vzdálenosti 106,8 m od VBM a 2,4 m od pravého okraje vozovky ve směru jízdy na N. byla v příkopu v zadní části opřeno o strom vozidlo Škoda Pick-up. Na tomto vozidle byla poškozena nástavbová část, která byla plně naložena vodoinstalačním materiálem.

Ze znaleckého posudku znalce Ing. I. P. vyplývá, že rychlost jízdy vozidla řízeného obžalovaným S. T. v době vjíždění do křižovatky a odbočování činila 21,6 – 24,2 km/h, což byla rychlost přiměřená pro odbočení vlevo za daných okolností. Dohlednost z hranice křižovatky z místa zastavení Škody 105 L směrem vpravo činila více než 500 m. Pro posouzení nehody byl sestrojen diagram "dráha-čas", z něhož plyne, že když se obžalovaný S. T. po zastavení rozjel, bylo vozidlo Škoda Pick-up řízené obžalovaným M. K. vzdáleno od místa, kde se obě vozidla míjela, 209,0 – 249,0 m a bylo již v úseku, kdy byla povolena rychlost jízdy 60 km/h. Ze stop vyplývá, že míjení proběhlo 33 m od VBM. Pokud by vozidlo Škoda Pick-up touto rychlostí jelo, pak by k místu míjení s vozidlem Škoda 105 L dojelo za 12,5 – 14,9 s. Z diagramu "dráha-čas" plyne, že vozidlo Škoda 105 L k místu míjení dojelo za 11,3 – 11,6 s, tedy dříve než vozidlo Škoda Pick-up při povolené rychlosti, a mohlo se zařadit do správného pravého jízdního pruhu dříve, než by ho vozidlo Škoda Pick-up dojelo. Při skutečné rychlosti vozidla Škoda Pick-up byla obě vozidla v místě míjení současně a vznikla kritická situace. Řidič vozidla Škoda 105 L mohl střetu předejít za daných okolností tím, že by s vjetím na hlavní silnici počkal, až vozidlo Škoda Pick-up projede, nebo počkal s odbočením u středu vozovky (pokud by to provoz na silnici dovolil) a po projetí Škody Pick-up odbočení dokončil. Pokud by obžalovaný S. T. projížděl křižovatkou bez zastavení, jak uvádí obžalovaný M. K., pak v okamžiku vjetí Škody 105 L na hlavní silnici byl obžalovaný M. K. s vozidlem Škoda Pick-up vzdálen od místa míjení 141,0 – 188,0 m a byl již rovněž v úseku, kde byla povolena rychlost jízdy 60 km/h. Do místa míjení by vozidlo Škoda Pick-up dojelo při povolené rychlosti 60 km/h za 8,4 – 11,3 s a vozidlo Škoda 105 L za 7,6 – 8,7 s. Vozidlo Škoda Pick-up by tedy do místa míjení dojelo později než vozidlo Škoda 105 L a to by již mohlo být zařazeno v některém jízdním pruhu a druhý pruh by byl volný. Při povolené rychlosti jízdy by vozidlo Škoda Pick-up bylo dobře ovladatelné a řidič by nemusel havarovat. Při skutečné rychlosti jízdy vozidla Škoda Pick-up obě vozidla dojela do místa míjení současně a vznikla kritická situace. Pokud by řidič vozidla Škoda 105 L zastavil na hranici křižovatky, byla jeho technika jízdy správná; pokud by nezastavil, byla chybná, ale nebyla to příčina nehody. Příčinou nehody byla okolnost, že řidič vozidla Škoda Pick-up nedodržel povolenou rychlost. Pokud by ji dodržel, stačila by se Škoda 105 L včas zařadit do správného jízdního pruhu bez ohrožení či omezení jízdy vozidla Škoda Pick-up. Řidič vozidla Škoda 105 L mohl na hranici křižovatky počkat tak dlouho, až by mohl rychlost Škody Pick-up

správně odhadnout a tomu přizpůsobit vjetí na hlavní silnici a odbočení. Obžalovaný M. K. jel rychlostí 66,5 – 77,3 km/h v úseku, kde byla povolena rychlost 60 km/h. Pokud by dodržel povolenou rychlost jízdy, dojel by do místa míjení o 1,2 s později než Škoda 105 L v případě, že by vozidlo Škoda 105 L na hranici křižovatky zastavilo, resp. o 0,8 – 2,6 s později než Škoda 105 L v případě, že by Škoda 105 L na hranici křižovatky nezastavila. V obou případech bylo možné minout Škodu 105 L bez problémů a rizika havárie. Povolená rychlost byla v daném případě i rychlostí přiměřenou. Při rychlosti, kterou skutečně jel, mohl obžalovaný M. K., aby se vyhnul střetu, přiměřeně přibrzdit natolik, aby jeho vozidlo zpomalilo a bylo stále ovladatelné. S přibrzděním mohl obžalovaný M. K. jet dále ve svém levém jízdním pruhu, do kterého vjel podle výpovědi řidiče po předjetí nákladního vozidla. Brzdná dráha činila za daných podmínek 61,3 – 67,7 m, což bylo méně, než mělo vozidlo Škoda Pick-up k dispozici k místu míjení. Nebylo však nutné zastavit, stačilo přiměřeně přibrzdit. Vyhýbat se začal ve vzdálenosti 89 – 105 m před místem míjení. Kdyby v této vzdálenosti místo vyhýbání začal nejprve přibrzďovat, mohl zpomalit natolik, že by vozidlo Škoda 105 L bezpečně minul ve volném jízdním pruhu. Ve skutečnosti řidič Škody Pick-up nebrzdil, pouze se vyhýbal, a to chybně s následkem smyku a havárie.

U hlavního líčení Ing. I. P. uvedl, že při stanovení rychlosti jízdy obžalovaného M. K. vycházel z poškození vozidla, z konečné polohy vozidla a zanechaných stop. Obžalovaný M. K. mohl zabránit střetnutí, k nehodě nemuselo dojít, pokud by přestal akcelerovat, jel bez plynu a mírně přibrzďoval zpomalením, které by bylo poloviční z předepsaného zpomalení, tzn. do 2,5 m/s. Za předpokladu, že by obžalovaný M. K. jel rychlostí dovolenou a obžalovaný S. T. vjel do křižovatky bez zastavení, by se obě vozidla minula o 0,8 s později, vozidla by byla blíže k N. Při těchto rychlostech by v době, kdy mělo dojít k míjení, bylo zřejmé, které vozidlo kam směřuje. V tomto případě, aby řidič vozidla Škoda Pick-up zabránil střetu, musel snížit rychlost jízdy nejen přerušením akcelerace, ale i přibrzďováním. Ani v jednom případě by obžalovaný M. K. nebyl donucen náhle změnit rychlost ani směr jízdy. Pokud by obžalovaný S. T. na hranici křižovatky nezastavil, by zkrátil dobu jízdy od hranice křižovatky do místa míjení, protože jeho jízda byla plynulá. Pokud by zastavil, pak by se na hlavní silnici do místa míjení pohyboval delší dobu. Pokud by obžalovaný S. T. zastavil před hlavní silnicí a pak se rozjížděl, pak v době jeho rozjezdu by byla Škoda Pick-up dál od místa míjení než při plynulé jízdě. Samotné zastavení či nezastavení nebylo příčinou nehody, obžalovaný S. T. nevjel do jízdní dráhy obžalovaného M. K. náhle. Pokud svědek M. H. při předjíždění nákladního auta asi 300 m od křižovatky zpozoroval vozidlo Škoda 105 L obžalovaného S. T., pak to podle znalce svědčí pro závěr, že vozidlo obžalovaného S. T. na hranici křižovatky zastavilo a nějakou dobu tam stálo.

Ze znaleckého posudku znalce MUDr. R. V. vyplývá, že F. K. utrpěl při dopravní nehodě těžké poranění. Toto zranění si vyžaduje léčení po dobu 3 – 4 měsíců. Zraněný byl omezen v běžném způsobu života tím, že pro své zranění se musel podrobit operačnímu řešení na chirurgickém pracovišti, kde byl hospitalizován od 16. 12. do 23. 12. 1996 a dále potom od 26. 2. do 7. 3. 1997. Byl omezen v pohybech pravé horní končetiny, což znamená, že nemohl pohybovat klouby loketním a ramenním.

Soud hodnotil provedené důkazy jednotlivě i ve vzájemné souvislosti a v souhrnu a přitom došel k těmto skutkovým závěrům:

Obžalovaný M. K. řídil nákladní automobil Škoda Pick-up po silnici ve směru od P. a v úseku před kritickou křižovatkou jel rychlostí 66,5 – 77,3 km/h, přičemž jel v levém jízdním pruhu. Toto zjištění soud učinil na základě znaleckého posudku znalce Ing. I. P. Znalec při stanovení rychlosti jízdy vycházel z ohledání místa dopravní nehody, zanechaných stop, poškození vozidla a postavení vozidla po dopravní nehodě. Obžalovaný S. T. podle závěru soudu před vjetím na hlavní silnici zastavil a pak se rozjel. Jedině tak lze vysvětlit situaci na vozovce tak, aby časově vyšlo míjení obou vozidel.

Z provedených důkazů dále vyplývá, že obě vozidla by se minula a nedošlo by k nehodě ani při

skutečné (nedovolené) ani při dovolené rychlosti jízdy, pokud by obžalovaný M. K. potom, co obžalovaný S. T začal vjíždět na hlavní silnici, přestal akcelerovat – jel bez plynu a mírně přibrzďoval. Obžalovaný M. K. nebyl jízdou obžalovaného S. T. donucen náhle měnit rychlost jízdy ani náhle měnit směr jízdy.

Při dopravní nehodě poškozený F. K. utrpěl závažné poranění, které si vyžádalo dlouhou dobu léčení.

Při právním posuzování jednání obžalovaného M. K. soud došel k závěru, že obžalovaný porušil pravidla silničního provozu v ustanovení § 3 odst. 1 písm. b) vyhl. č. 99/1989 Sb. ve vztahu k ustanovení článku 2 bod 11 přílohy k citované vyhlášce, v ustanoveních § 16 odst. 1, § 39 odst. 1, § 9 odst. 1 vyhlášky č. 99/1989 Sb., podle kterých účastník silničního provozu je povinen dbát dopravních značek a dopravních zařízení. Značka "Nejvyšší povolená rychlost" zakazuje řidiči překročit rychlost v kilometrech za hodinu vyjádřenou číslem na značce. Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména nákladu a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Přepravované osoby nesmějí svým chováním ohrožovat bezpečnost silničního provozu zejména tím, že by setrvávaly na místech, kde by byly ohroženy. Mimo obec se na silnici o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy jezdí v pravém jízdním pruhu. Porušení uvedených pravidel silničního provozu o přiměřené a dovolené rychlosti jízdy, o směru jízdy vede zpravidla k dopravním nehodám, při kterých jsou lidé ohrožováni na životech a zdraví. Porušení těchto pravidel je proto třeba považovat za porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona. Proto porušení uvedených pravidel silničního provozu je v příčinné souvislosti s dopravní nehodou a se zraněním F. K., který je s ohledem na závažnost poranění a dlouhou dobu léčení těžkou újmou na zdraví podle § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák., zakládá jednání obžalovaného skutkovou podstatu trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. Závažnost porušení uvedených pravidel silničního provozu podstatně zvyšuje nebezpečnost trestného činu obžalovaného M. K. ve smyslu § 88 tr. zák. Obžaloba posuzovala skutek obžalovaného jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. Soud při nařizování hlavního líčení obžalovaného upozornil na možnost posouzení jeho jednání také podle § 224 odst. 2 tr. zák. Protože jednání obžalovaného M. K. zakládá znaky skutkové podstaty trestného činu podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., soud ho uznal vinným tímto trestným činem. Stupeň nebezpečnosti činu obžalovaného pro společnost je zvyšován tím, že došlo k nebezpečné dopravní nehodě, při níž byl poškozený ohrožen přímo na životě.

Dále okresní soud odůvodnil výrok o trestu, který obžalovanému M. K. uložil.

K právnímu posuzování jednání obžalovaného S. T., který vjížděl na hlavní silnici z vedlejší silnice a byl podle § 20 odst. 1 vyhl. č. 99/1989 Sb. povinen dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, okresní soud uvedl:

Podle zjištění soudu S. T. před vjetím na hlavní silnici zastavil a pak se rozjel. V tomto okamžiku rozjetí na hlavní silnici obžalovaný M. K. byl vzdálen od místa pozdějšího míjení se s tímto vozidlem 209 – 249 m. Podle názoru soudu vycházejícího ze závěrů znaleckého posudku znalce Ing. I. P. by ke střetnutí a k nehodě nedošlo, pokud by obžalovaný M. K. přestal akcelerovat, jel bez plynu a mírně přibrzďoval. Obžalovaný S. T. v žádném případě nedonutil obžalovaného M. K. náhle měnit směr nebo rychlost jízdy. Při těchto nepochybných zjištěních soud zkoumal, zda obžalovaný porušil ustanovení pravidel silničního provozu o přednosti v jízdě na křižovatce. Přitom vzal v úvahu ustanovení § 2 bod 2 vyhlášky č. 99/1989 Sb., podle kterého "dát přednost v jízdě" znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby řidič, který má přednost v jízdě, nemusel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Náhlou změnou směru jízdy je takové vybočení, které může ohrozit jak řidiče s přednostní v jízdě (zejména smykem), tak i jiné účastníky silničního provozu, zejména i další řidiče, kteří by tím byli donuceni například k prudkému brzdění. Náhlé snížení rychlosti jízdy je intenzivní brzdění – nikoliv jen sejmutí nohy z plynového pedálu nebo plynulé přibrzdění. Z výše uvedeného současně vyplývá, že obžalovaný S. T. tím, že vjel z vedlejší na hlavní silnici tak, že donutil

obžalovaného M. K. postupně a nenáhle Snížit rychlost jízdy, nejednal v rozporu a ustanovením § 20 odst. 1 a § 2 bod 2 vyhlášky č. 99/1989 Sb. a neporušil žádné ustanovení pravidel silničního provozu o přednosti v jízdě na křižovatce. Obžalovaný S. T. se nedopustil protiprávního jednání a nenaplnil tak obligatorní znak objektivní stránky trestného činu. Proto jednání obžalovaného není trestným činem a soud ho obžaloby zprostil podle § 226 písm. b) tr. ř.