

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2024, sp. zn. 6 Tdo 346/2024, ECLI:CZ:NS:2024:6.TDO.346.2024.1

Číslo: 5/2025

Právní věta:

Naplnění okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby spočívající v porušení důležité povinnosti ve smyslu § 143 odst. 2 tr. zákoníku, popř. § 147 odst. 2 tr. zákoníku, není vyloučeno v případě takového jednání řidiče motorového vozidla, kterým kumulativně a vyšší intenzitou porušil více zákonných povinností (např. jízdou rychlostí kolem 100 km/h v obci za současného nedodržení bezpečné vzdálenosti od dalšího vozidla a nesprávného způsobu jízdy v jízdních pruzích), a to ani když sám poškozený porušením vlastních povinností též přispěl ke vzniku nehodového děje a způsobení následku (např. nedovoleným přecházením vozovky na signál pro chodce se znamením „Stůj!“).

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 16.05.2024

Spisová značka: 6 Tdo 346/2024

Číslo rozhodnutí: 5

Číslo sešitu: 1

Typ rozhodnutí: Usnesení

Hesla: Okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby, Porušení důležité povinnosti, Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, Usmrcení z nedbalosti

Předpisy: § 143 odst. 1 tr. zákoníku

§ 143 odst. 2 tr. zákoníku

§ 147 odst. 1 tr. zákoníku

§ 147 odst. 2 tr. zákoníku

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud odmítl dovolání obviněného O. J. proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 5. 12. 2023, č. j. 9 To 408/2023-464, jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Obvodního soudu pro Prahu 7 pod sp. zn. 3 T 66/2022.

I.

Dosavadní průběh řízení

1. Rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 7 (dále „soud prvního stupně“ nebo jen „soud“) ze dne 5.

10. 2023, č. j. 3 T 66/2022-431, byl obviněný O. J. (dále „obviněný“, příp. „dovolatel“) uznán vinným jednak přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku, jednak přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku, jichž se podle jeho skutkových zjištění dopustil způsobem specifikovaným ve výroku rozsudku.

2. Obviněný byl za tyto přečiny odsouzen podle § 143 odst. 1, § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání patnácti měsíců, jehož výkon mu byl podle § 82 odst. 1, § 83 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložen na zkušební dobu dva a půl roku. Podle § 82 odst. 3 tr. zákoníku mu byla uložena povinnost během zkušební doby podle svých sil nahradit škodu, kterou činem způsobil. Dále mu byl podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu tří let. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. mu byla uložena povinnost zaplatit poškozené spol. Pražské služby, a. s. částku 8 430,50 Kč. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. byli v rozsudku jmenováni poškození s nárokem na náhradu škody a nemajetkové újmy odkázáni na řízení ve věcech občanskoprávních.

3. O odvoláních obviněného a státního zástupce proti tomuto rozsudku rozhodl Městský soud v Praze (dále „odvolací soud“) rozsudkem ze dne 5. 12. 2023, č. j. 9 To 408/2023-431, jímž podle § 258 odst. 1 písm. d), e), f), odst. 2 tr. ř. napadený rozsudek zrušil v celém rozsahu a podle § 259 odst. 3 písm. b) tr. ř. znovu rozhodl tak, že obviněného uznal vinným jednak přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku, jednak přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 tr. zákoníku, jichž se dopustil tím, že

dne 25. 9. 2021 v 21:03 hodin v Praze, XY ulici, jako řidič služebního osobního motorového vozidla Škoda Superb, rz: XY, během cesty v rámci svého zaměstnání, přijížděl levým jízdním pruhem ke křižovatce s XY ulicí rychlostí 102 km/h, kterou udržoval i v době rozsvícení žlutého světelného signálu světelného signalizačního zařízení, když se jeho vozidlo nacházelo ve vzdálenosti přibližně 51 m od vyznačeného přechodu pro chodce s tím, že ve vzdálenosti přibližně 43,9 m od tohoto přechodu z důvodu snížení rychlosti před ním jedoucího vozidla, od něž udržoval vzhledem ke své rychlosti nebezpečný časový odstup pouze kolem 1 sekundy, začal prudce brzdit a ve vzdálenosti kolem 23 m od přechodu v rychlosti 84 km/h přejíždět z levého jízdního pruhu do prostředního jízdního pruhu, přičemž když záhy spatřil na přechodu pro chodce přecházet ze svého pohledu zprava doleva na světelný signál pro chodce „stůj“ poškozené M. G. a S. K., z důvodu takto vysoké nájezdové rychlosti svoje vozidlo neubrzdl a do poškozených jeho přední části narazil v rychlosti 49 km/h, čímž poškozenému M. G. způsobil zlomeninu vnitřního hrbolu a mezihrbolové vyvýšeniny holenní kosti vlevo, kožní oděrky na čele a pohmoždění a kožní oděrku horní části pánve, které poškozeného omezovalo v obvyklém způsobu života nemožností na poraněnou končetinu plně našlapovat a nutností používal berle po dobu nejméně 12 týdnů, a poškozenému S. K. krevní výrony měkkých pokrývek lebních, mnohočetné až mozaikovitě zlomeniny klenby lební s maximem v levé temenotýlní krajině, s vpáčenou tříštivou zlomeninou, krevní výrony spánkových svalů, subdurální krevní výron nad levou mozkovou polokoulí, těžký otok mozku, difúzní tečkovité krevní výronky při pohmoždění mozku, krevní výrony ve středových jádrech mozku a ve Varolově mostě, pohmoždění mozku, úrazové podomozečnicové krvácení, zlomeniny spodiny lební ve všech jamách, oděrky, řezné ranky, a krevní výrony obličej, břílovité krevní výrony obou očí, oděrky ve vlasaté části hlavy v levé týlní krajině, zlomeninu horního okraje pravé očnice, pohmoždění obou plic, otok a překrvení plic, rozestup spony stydké, krevní výronky malé pánve, tržnězhmožděnou ránu s navazující oděrkou levého lokte, nečetné oděrky a krevní výronky dolních končetin, krevní výrony v podkoží kolem levé kolenní česky, subperiostální krevní výrony u zevního kondylu stehenní kosti vlevo, kdy následkem těchto zranění došlo dne XY v 05:38 hodin k úmrtí S. K., přičemž tak porušil povinnosti uložené mu v § 4 písm. a), b), § 18 odst. 1, odst. 4, § 19 odst. 1 a § 70 odst. 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

4. Odvolací soud obviněného za tyto přečiny odsoudil podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku za použití § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání patnácti měsíců, jehož výkon mu podle § 82 odst. 1 tr. zákoníku a § 83 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání třiceti měsíců. Podle § 82 odst. 3 tr. zákoníku mu uložil, aby během zkušební doby podle svých sil nahradil škodu, kterou přečinem způsobil. Dále mu podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku uložil trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu pěti let. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. odkázal v rozsudku jmenované poškozené s nárokem na náhradu škody a nemajetkové újmy na řízení ve věcech občanskoprávních.

II.

Dovolání a vyjádření k němu

5. Proti citovanému rozsudku městského soudu podal obviněný prostřednictvím svého obhájce Mgr. Emanuela Mašína dovolání, jež opřel o dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. h) tr. ř.

6. Obviněný s ohledem na výsledky znaleckého zkoumání shledává výraznou spoluvinu poškozených a řidiče vozidla BMW, pro něž trvá na své nevině, potažmo nesouhlasí s posouzením svého jednání podle kvalifikované skutkové podstaty. Za základní otázku považuje to, zda porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona.

7. Odkázal na své odvolání ve věci, kde se hodnocení míry spoluzavinění věnoval podrobněji. Nesouhlasí s tvrzením odvolacího soudu, že z revizního znaleckého posudku vyplynulo, že závěry znalce Ing. Oto Kühna považuje za technicky nepřijatelné. Naopak z něj lze vyčíst, že drtivou část závěrů považuje za přijatelnou či spíše přijatelnou. Závěry znalce Ing. Oto Kühna vyznívají v jeho prospěch, tedy že nehodě nemohl zabránit a hlavní příčinou nehody byl vstup chodců na přechod na červený signál. Tento závěr potvrzuje i revizní znalecký posudek. Ten zkoumá nehodový děj více než 10 sekund před vznikem krizové situace a možnosti, které nabízí k zabránění střetu, předpokládají jeho jiné jednání již v tomto okamžiku. Nehodě tedy měl zabránit ještě předtím, než samotný děj začal.

8. Obviněný má za to, že za situace, kdy by i dodržení rychlosti 50 km/h v momentě spatření chodců nemohlo vést k odvrácení nehody, nelze vysokou rychlost oprávněně vnímat jako hlavní příčinu dopravní nehody. Pokud je mu kladeno za vinu, že nedodržel za vozidlem BMW bezpečnou vzdálenost (podle posudku byl rozestup cca 1 sekunda, potažmo cca 20 metrů), a proto měl tímto vozidlem zakrytý výhled a nemohl sledovat situaci na přechodu, pak při rychlosti 50 km/h by odstup 20 metrů (poloviční rychlost, tedy časově odstup 2 sekund) musel být hodnocen zcela jednoznačně jako bezpečný, nicméně vzdálenost mezi vozidly a tím i zakrytí výhledu na přechod, by byly zcela totožné.

9. Podle názoru obviněného soudy nehodnotily roli řidiče BMW. Ten měl zcela otevřený výhled a dostatek času na reakci, přesto reagoval až 3 sekundy před střetem nouzovým brzděním. Tím došlo ke zřetězení kritických okolností pro obviněného, které by nemohl vyřešit ani v rychlosti 50 km/h. Co se týče poškozených, je-li bráno v úvahu jejich samotné rozhodnutí na tomto typu křižovatky přejít na červený signál, dále způsob jejich přecházení, především jeho rychlost, resp. laxnost, a konečně i fakt, že se před zahájením přecházení ani během něj nikdo z nich nerozhlédl, je nutno dospět závěru, že míra jejich zavinění je zcela zásadní.

10. Závěrem obviněný navrhl, aby Nejvyšší soud podle § 265k odst. 1 tr. ř. ve spojení s § 265l odst. 1 tr. ř. napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil soudu prvního stupně k novému projednání.

11. Nejvyšší státní zástupce se k dovolání obviněného vyjádřil prostřednictvím státního zástupce činného u Nejvyššího státního zastupitelství (dále jen „státní zástupce“), který předně upozornil, že z

obsahu dovolání je patrné, že rozsudek odvolacího soudu chtěl dovolatel napadnout podle § 265b odst. 1 písm. m) tr. ř.

12. Poukázal dále na skutečnost, že dovolatel opakuje ve svém dovolání obhajobu, kterou uplatnil již před soudem prvního stupně a kterou shrnul ve svém odvolání proti jeho odsuzujícímu rozsudku – část textu dovolání je shodná s textem předchozího odvolání. Pokud dovolatel opakovaně odkazuje na obsah svého odvolání, takový odkaz je nadbytečný, neboť základ dovolatelovy argumentace dovolání obsahuje. Nadto připomenul, že „...dovolatel nemůže svou námitku opírat jen o odkaz na skutečnosti uplatněné v řádném opravném prostředku či v jiných podáních učiněných v předcházejících stádiích řízení, a to ani v závěrečných řečech v řízení před soudem prvního či druhého stupně“ – viz rozhodnutí č. [46/2013](#) Sb. rozh. tr.

13. Dovolatel tak ve svém dovolání opět namítá, že význam spoluzavinění poškozených byl natolik vysoký, že on sám by měl být obžaloby zproštěn, nebo by mu alespoň nemělo být kladeno za vinu porušení důležité povinnosti. Oba soudy se významem spoluzavinění jiných osob, a zvláště poškozených, velmi pečlivě zabývaly v odůvodnění svých rozhodnutí, kde obsáhle a za užití přílehlavé argumentace hodnotily význam té které příčiny pro škodlivý následek – jednak zranění jednoho a jednak usmrcení druhého z obou poškozených.

14. Soud prvního stupně takto dovodil, že na příčinách onoho následku se podíleli poškození stejnou měrou jako dovolatel. Odvolací soud oproti tomu v odůvodnění svého rozsudku dovodil, že dovolatel porušil výrazně více povinností, než kolik jich porušili poškození a jejich spoluzavinění proto není natolik významné, aby bránilo v posouzení, že dovolatel svým jednáním porušil povinnost důležitou ve smyslu kvalifikovaných skutkových podstat obou daných trestných činů.

15. Státní zástupce se přiklonil k závěru soudu odvolacího, který v odůvodnění svého rozhodnutí podrobně vypsál a přílehlavě vyhodnotil všechny povinnosti porušené dovolatelem. K jeho správné argumentaci dodal, že ze strany poškozených se jistě jednalo o závažné a bezohledné jednání, jestliže vstoupili na předmětný přechod „na červenou“. Tedy aniž by respektovali signál stůj podle § 74 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) (dále jen „zákon o silničním provozu“). Tímto jednáním však ohrozili své vlastní životy mnohem více než zdraví a životy jiných osob. Navíc by přecházení vozovky, byť zakázané, úspěšně ukončili, aniž by dovolatele přiměli k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy – pokud by ovšem tento jel rychlostí povolenou, a nikoliv více než dvojnásobnou. Státní zástupce k tomu připomenul, že podle judikatury Nejvyššího soudu se rozhodným či výlučným viníkem dopravní nehody v zásadě stává řidič, který překročil povolenou rychlost o 60 % a více (usnesení ze dne 11. 12. 2013, sp. zn. [8 Tz 60/2013](#), usnesení ze dne 30. 11. 2022, sp. zn. [5 Tdo 1019/2022](#), a usnesení ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. [5 Tdo 1173/2004](#), které bylo publikováno pod č. 45/2005 Sb. rozh. tr.). Připomenul přitom, že v nyní projednávané věci překročil dovolatel povolenou rychlost jízdy o více než 100 % a překročení v citovaných judikátech tím zcela překonal.

16. Za hlavní slabinu argumentace dovolatele považuje jeho snahu pominout, jak se k přechodu přiblížil, a zabývat se jen tím, že bezprostředně před ním již neměl čas na chodce reagovat. Taková obhajoba vede k absurdnímu výsledku. Jeví se totiž jako univerzální obhajoba všech, kdo se pouze v důsledku své hazardní jízdy dostanou do dopravní situace, kterou již není možno nijak řešit.

17. Samotné červené světlo na semaforu pro chodce zdaleka neznamená, že se na přechodu nemůže nacházet chodec. Ten nesmí na vozovku toliko vstoupit. V průběhu jeho další chůze je zcela možné, že v případě pomalé chůze, např. v důsledku omezení hybnosti nebo nevolnosti, tento nestačí vozovku opustit v době intervalu semaforu nastaveného na běžnou chůzi. Zelené světlo pro řidiče tak nemůže vyloučit, že se na přechodu dosud nacházejí chodci. Takové dopravní situace jsou jedním z mnoha důvodů, proč zákonodárce nakonec rychlost jízdy v obci výrazně omezil na pouhých 50 km/h –

mnohdy v daném místě zdánlivě bez konkrétního důvodu, ale zjevně v obecné snaze umožnit řidičům reagovat na mnohé podněty, které jsou pro obydlená místa typická, aniž by je bylo možno jednotlivě předvídat. Takovými podněty je zejména různorodý pohyb četných chodců, dětmi počínaje a seniory konče.

18. Ke skutkovému zjištění, že dovolatel jel nepovolenou rychlostí nebezpečně blízko za vozidlem BMW, aniž by vybočil do volného jízdního pruhu, státní zástupce dodal, že takový způsob jízdy evokuje pocit, že dovolatel jmenovaného svědka „honil“ – že si na vozovce „hrál“ způsobem, který je jinak občas pozorovatelný na českých dálnicích. Tím ovšem ještě více snížil svůj rozhled a svou schopnost reagovat na shora zmíněné podněty – zejména na případné chodce.

19. S přihlédnutím k uvedenému považuje za spravedlivé, pokud bylo porušení dovolatelových povinností považováno za natolik významné, že výrazně zastínilo jinak nesporné porušení povinností poškozených chodců a umožnilo tím nepřihlížet k jejich spoluzavinění při právním posouzení skutku. Za spravedlivé považuje i to, že se odvolací soud zdržel konkrétního vymezení poměru spoluzavinění a poškozené s jejich nároky na náhradu škody odkázal na řízení občanskoprávní.

20. Závěrem státní zástupce navrhl, aby Nejvyšší soud dovolání obviněného podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. odmítl, neboť jde o dovolání zjevně neopodstatněné. Zároveň vyjádřil souhlas, aby Nejvyšší soud o podaném dovolání rozhodl v neveřejném zasedání [§ 265r odst. 1 písm. c) tr. ř.].

III.

Přípustnost dovolání a obecná východiska rozhodování

21. Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 265c tr. ř.) nejprve zkoumal, zda v této trestní věci je dovolání přípustné, zda bylo podáno v zákonné lhůtě a na místě, kde lze takové podání učinit, a zda jej podala osoba oprávněná. Shledal přitom, že dovolání obviněného je přípustné podle § 265a odst. 1, odst. 2 písm. a) tr. ř. Dále zjistil, že dovolání bylo podáno osobou oprávněnou [§ 265d odst. 1 písm. c), odst. 2 tr. ř.], v zákonné lhůtě a na místě, kde lze podání učinit (§ 265e odst. 1, 2 tr. ř.), přičemž splňuje i obsahové náležitosti dovolání (§ 265f tr. ř.).

IV.

Důvodnost dovolání

22. Obviněný, jak již plyne z výše uvedeného (část II.), své dovolání založil na tvrzení o naplnění dovolacího důvodu podle § 265b odst. 1 písm. h) tr. ř. Pro úplnost se připomíná, že k jeho naplnění dochází podle jeho obsahového vymezení tehdy, jestliže rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku nebo jiném nesprávném hmotně právním posouzení.

23. Dovolací argumentace obviněného je v podstatě založena na jeho nesouhlasu s posouzením míry zavinění jednotlivých účastníků dopravní nehody. S odkazy na závěry znaleckého posudku Ing. Oto Kühna a revizního znaleckého posudku uzavírá, že míra zavinění poškozených a řidiče BMW na trestněprávně relevantním následku byla natolik vysoká, že nelze jeho porušení povinností hodnotit jako zásadní příčinu jeho vzniku. Uvedenou námitku by bylo možno považovat za formálně odpovídající obsahovému vymezení zvoleného dovolacího důvodu. Dovolatel ji však v podstatné míře podpořil argumentací založenou na vlastní interpretaci provedených důkazů, z nichž vybírá pouze ty části, jež vyznívají v jeho prospěch. Tím se jeho argumentace, v části směřující k prosazení odlišných skutkových závěrů stran příčin dopravní nehody, zvolenému dovolacímu důvodu zcela vymyká. Současně však v části vytykající nesprávné posouzení skutku na základě námitky o vadném vyhodnocení míry spoluzavinění poškozených, event. řidiče vozidla BMW, je, jak již bylo zmíněno, s jistou mírou tolerance podřaditelná pod obviněným uplatněný dovolací důvod.

24. Jak upozornil již státní zástupce, dovolatel z velké části opakuje svoji obhajobu z přecházejícího řízení, s níž se soudy dostatečně a vhodně vypořádaly. Na tento případ pamatuje usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 5. 2002, sp. zn. [5 Tdo 86/2002](#), podle něhož „opakuje-li obviněný v dovolání v podstatě jen námitky uplatněné již v řízení před soudem prvního stupně a v odvolacím řízení, s kterými se soudy obou stupňů dostatečně a správně vypořádaly, jde zpravidla o dovolání zjevně neopodstatněné ve smyslu § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř.“ Správně též státní zástupce upozornil, že dovolatel nemůže svou námitku opírat jen o odkaz na skutečnosti uvedené v řádném opravném prostředku či v jiných podáních učiněných v předcházejících stádiích řízení, a to ani v závěrečných řečech v řízení před soudem prvního či druhého stupně (srov. usnesení Nejvyššího soudu uveřejněné pod č. [46/2013](#) Sb. rozh. tr.).

IV./1.

Závěry obsažené v rozsudcích soudů nižších stupňů a v revizním znaleckém posudku

25. Dovolatel namítá (zjednodušeně řečeno), že by měl být zproštěn obžaloby, nebo by jeho jednání mělo být alespoň překvalifikováno do podoby základních skutkových podstat trestných činů, jimiž byl uznán vinným, s ohledem na spoluzavinění poškozených a jednání řidiče BMW.

26. Z odůvodnění rozsudku odvolacího soudu vyplývá, že se ztotožnil se skutkovými závěry soudu prvního stupně, jakož i s výčtem povinností porušených obviněným a poškozenými. S jeho závěry se rozešel až v otázce posouzení, jakou měrou se jednotlivé příčiny podílely na vzniku následku. Zatímco soud prvního stupně jako příčiny vzniklého následku označil pouze nepřiměřeně vysokou rychlost jízdy obviněného a porušení předpisů chodci při přecházení po přechodu, odvolací soud kromě těchto na straně obviněného shledal nedodržení bezpečného odstupu za před ním jedoucím vozidlem. Připomenul také, že obviněný jel zvýšenou rychlostí již v místě, kde bylo vyznačeno dopravní omezení v důsledku stavebních prací, a touto rychlostí jel v noci na frekventované silnici v obci. Poukázal i na nevyjasněnou otázku, proč obviněný nepřejel do vedlejšího jízdního pruhu.

27. Soudy obou stupňů zároveň při svém rozhodování vycházely ze související judikatury, především usnesení velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. [15 Tdo 944/2015](#), uveřejněného pod č. 32/2016 Sb. rozh. tr. Podle toho „[j]estliže při vzniku následku spolupůsobilo více příčin (např. jednání pachatele a poškozeného), je třeba z hlediska povahy znaku „porušení důležité povinnosti“ vždy zkoumat konkrétní okolnosti skutku (srov. č. [36/1984](#) Sb. rozh. tr.) a zvláště hodnotit význam a důležitost každé příčiny pro vznik následku. Je-li rozhodující příčinou způsobeného následku v podobě usmrcení poškozeného např. jeho významné spoluzavinění při dopravní nehodě, nelze zpravidla dovodit, že pachatel spáchal trestný čin usmrcení z nedbalosti tím, že porušil důležitou povinnost, která mu byla uložena zákonem.“

28. Dovolatel při své argumentaci vychází právě z poslední věty citovaného rozhodnutí. Má za to, že spoluzavinění poškozených, případně jednání řidiče BMW mělo natolik zásadní dopad na vznik následku, že nelze na jeho straně shledat porušení důležité povinnosti.

29. S námitkou obviněného, že příčinou nehody bylo jednání řidiče BMW se vypořádal již soud prvního stupně. Přestože, jak upozornili znalci, nelze pohyb vozidla obviněného zcela oddělit od vozidla BMW, nelze na straně jeho řidiče spatřovat spoluzavinění, ale pouze jistou míru vlivu na vznik následku. Toliko však v tom smyslu, že pokud by vozidlo BMW jelo nižší rychlostí, zřejmě by tomu byl nucen přizpůsobit svoji rychlost i obviněný. Avšak okamžik reakce řidiče BMW na chodce nepředstavuje příčinu vylučující vliv jednání obviněného. Ten reagoval právě na brzdění vozidla jedoucího před sebou (tj. ještě před spatřením chodců). Podle znaleckých závěrů by dovolatel, kdyby jel jen o něco nižší rychlostí (94 km/h), mohl v okamžiku reakce řidiče BMW zastavit ve vzdálenosti 93 m od místa střetu. Případně kdyby udržoval za před ním jedoucím vozidlem větší odstup, taktéž by stačil své vozidlo zabrzdit. Je tudíž zřejmé, že na straně řidiče BMW nelze shledávat relevantní

příčinu způsobení následku.

30. Co se týče míry spoluzavinění poškozených, ztotožňuje se Nejvyšší soud s hodnocením odvolacího soudu. Přestože svým jednáním ke vzniku následku nezanedbatelnou měrou přispěli, nelze ho považovat za rozhodující příčinu vzniku následku. Poškození vstoupili na přechod na červenou, aniž by se rozhlédli. Porušili tak podle obou soudů nižších stupňů povinnosti dané jim § 4 zákona o silničním provozu. K tíži jim naopak nelze přičítat „rychlost, resp. laxnost“ jejich přecházení, jak požaduje obviněný. Chodcům není stanovena povinnost pohybovat se po přechodu zvýšenou rychlostí – ostatně v úvahu je třeba brát malé děti, starší či v pohybu omezené osoby apod. Naproti tomu dovolatel porušil povinnost řidiče jet v obci nejvýše 50 km/h (§ 18 odst. 4 zákona o silničním provozu), povinnost přizpůsobit svoji rychlost okolnostem – jel v noci (§ 18 odst. 1 zákona o silničním provozu), povinnost dodržovat od před ním jedoucího vozidla bezpečný odstup (§ 19 odst. 1 zákona o silničním provozu), jakož i obecné povinnosti účastníka silničního provozu podle § 4 téhož zákona. Je tedy zřejmé, že i přes porušení povinností poškozenými zakládající jejich spoluzavinění, představovalo jednání obviněného, jenž porušil celou řadu zákonem mu uložených povinností, zásadní příčinu vzniku trestněprávně relevantního následku. Námitka dovolatele tudíž nebyla shledána opodstatněnou.

31. Dovolatel dále argumentuje tím, že za situace, kdy by i dodržení rychlosti 50 km/h v momentě spatření chodců nemohlo vést k odvrácení nehody, nelze vysokou rychlost považovat za hlavní příčinu dopravní nehody. Vychází přitom z tvrzení, že kdyby se jeho vozidlo pohybovalo ve vzdálenosti 19 m před přechodem (tj. kdy mohl chodce spatřit) touto rychlostí, došlo by k nárazu rychlostí 36 km/h. Dovolatel však uvedené vytrhává z kontextu (viz reakce na str. 55 revizního znaleckého posudku). Podle revizního znaleckého posudku v případě, kdy by ke křižovatce přijížděl povolenou rychlostí 50 km/h, stačil by reagovat na změnu signalizačního zařízení v čase 2,4 s před střetem s chodci (tj. 51 m před přechodem) a zastavit na červenou. Kdyby jela obě vozidla rychlostí 50 km/h, řidiči by mohli pouze mírně zpomalit, aby mohli chodci bezpečně projít před projetím vozidel. Je tedy zřejmé, že kdyby dovolatel jel povolenou rychlostí, měl by dostatek času zastavit na červenou a nemusel by reagovat až na spatření chodců nebo nouzové brzdění řidiče BMW.

32. Pokud dovolatel odkazuje na závěry revizního znaleckého posudku, které mají potvrzovat jeho argumentaci, pomíjí hned dvě skutečnosti. Znalci v revizním znaleckém posudku sami uvedli, že se jedná tolíko o teoretickou možnost. Je tomu tak proto, že představuje situaci, kdy by obviněný reagoval až na spatření chodců po brzdění vozidla BMW, a nikoli již na samotné brzdění tohoto vozidla. Tuto situaci však nelze zvažovat právě s ohledem na to, že obviněný reagoval ve skutečnosti dříve, než chodce spatřil – již na brzdění před ním jedoucího vozidla. Dále, jak správně poznamenal již soud odvolací, měl obviněný nezakrytý výhled na chodce ještě do času 4,6 s před střetem, když chodci přecházeli zprava do zákrytu vozidla BMW (viz revizní znalecký posudek). Je tudíž zřejmé, že dovolatelova námitka vychází ze zúženého výkladu závěrů znaleckých posudků. Na věc je však třeba nahlížet nikoli z pohledu jednotlivostí, ale z komplexního hlediska vyplývajícího ze všech zjištěných okolností, včetně závěrů obou znaleckých posudků (tedy včetně reakce revizního znaleckého posudku na znalecký posudek Ing. Oto Kühna).

33. Ve vztahu k nedodržení bezpečného odstupu dovolatel uvádí, že pokud měl při své rychlosti odstup 1 s (tj. 20 m) a nemohl sledovat situaci na přechodu, protože měl zakrytý výhled, nastala by totožná situace i při poloviční rychlosti. Opětovně však nejenže pomíjí závěry revizního znaleckého posudku, vychází navíc z nutného předpokladu, že by před ním jedoucí vozidlo jelo taktéž pouze poloviční rychlostí (pro stejnou míru zakrytí výhledu). Předně podle závěru znalců by v případě, kdy by se obě vozidla pohybovala rychlostí 50 km/h, postačilo, aby mírně zpomalila v reakci na pohyb chodců, a ti by mohli bezpečně přejít. Navíc vychází ze zcela odlišné situace a mění tak vstupní hodnoty pro posouzení příčinné souvislosti. Pro hodnocení příčin vedoucích ke vzniku následku totiž není možné domýšlet kombinaci jiného jednání obviněného a zároveň i třetí osoby. Pro posouzení

věci je nutné vycházet z toho, zda by následek nastal i za situace, kdy by všechny ostatní okolnosti zůstaly stejné, avšak dovolatel by tuto povinnost neporušil. S ohledem na závěr revizního znaleckého posudku, podle něhož by při odstupu větším o 13 m stačil své vozidlo včas zastavit, je nepochybné, že v takovém případě by následek nenastal.

34. V návaznosti na dosud uvedené lze zopakovat a zdůraznit následující skutečnosti, které byly rozhodující pro posouzení (ne)důvodnosti dovolání obviněného.

IV./2.

Zhodnocení věci dovolacím soudem

35. Obviněný své dovolání opřel o první alternativu dovolacího důvodu podle § 265b odst. 1 písm. h) tr. ř. a svým tvrzením o nesprávném právním posouzení skutku se domáhal toho, aby byl dovoláním napadený rozsudek odvolacího soudu zrušen a věc vrácena soudu prvního stupně k novému projednání, neboť by měl být obžaloby zproštěn, případně by měl být uznán vinným příznivější právní kvalifikací skutku.

36. Při vědomí toho, že na základě dovolatelem uplatněného dovolacího důvodu nemůže dovolací soud v zásadě zohledňovat ty námitky, jimiž brojí vůči skutkovému základu věci [v daném směru by musel vznést dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř.] a že tedy na jeho posouzení je to, zda skutek popsáný v tzv. skutkové větě odsuzujícího výroku (event. rozvedený v odůvodnění rozsudku) byl správně kvalifikován podle příslušných ustanovení tr. zákoníku, musí připomenout ta rozhodná skutková zjištění, která odvolací soud vedla k vyslovení viny obviněného v rozsahu jím užitě právní kvalifikace.

37. Pokud Nejvyšší soud na některé námitky obviněného skutkového charakteru (jak plyne z části IV./1.) reagoval a zaujal k nim své stanovisko, činil tak do jisté míry nad rámec nezbytného, a to pouze k doložení toho, že napadené rozhodnutí netrpí vadou zjevného nesouladu odvolacím soudem (resp. s ohledem na jejich převzetí již soudem prvního stupně) učiněných skutkových zjištění s obsahem soudem provedených důkazů.

38. Skutkový stav zjištěný soudy nižších stupňů shledává Nejvyšší soud zcela splňující požadavek formulovaný v § 2 odst. 5 tr. ř., neboť k jeho prokázání bylo provedeno dokazování ve zcela dostatečném rozsahu a soudem prvního stupně provedené důkazy byly zhodnoceny v souladu s požadavkem plynoucím z § 2 odst. 6 tr. ř. Dovolací soud se plně ztotožnil s právními vývody uvedenými odvolacím soudem v odůvodnění jeho rozsudku, takže s poukazem na ně může vyložit své stanovisko k otázce právního posouzení zjištěného skutku.

39. Odvolací soud shledal, stejně jako soud prvního stupně, pro vznik trestně právního následku (usmrcení jednoho z poškozených a přivození těžké újmy na zdraví druhému poškozenému) kauzálně významným jak jednání obviněného, tak jednání samotných poškozených. Na rozdíl od soudu prvního stupně, který z hlediska uplatňující se gradace příčinné souvislosti posoudil kauzální význam protiprávního jednání obviněného (ovšem jen při zohlednění jeho zjevně nepřiměřené rychlosti jízdy) za srovnatelný s nerespektováním zákonných ustanovení poškozenými, však správně upozornil na počet a význam obviněným porušených povinností. Současně zcela důvodně podrobil kritice ty úvahy soudu prvního stupně, které vyslovil v souvislosti s hodnocením rychlosti jízdy obviněného (odkaz na předchozí dopravní značení upravující rychlost v daném úseku atd.). Nepopíratelné přispění poškozených jejich porušením povinností chodce ke vzniku dopravní nehody a z ní vzešlých následků upozaduje zjištění odvolacího soudu o počtu a způsobu porušení dopravních předpisů obviněným – a ve shodě s ním i dovolacího soudu (viz dále) – do té míry, že ho nelze považovat za tak podstatnou (spolu)příčinu střetu vozidla řízeného obviněným s poškozenými, pro kterou by při právním posouzení skutku, jímž byl obviněný uznán vinným, neměl být použit zákonný znak kvalifikovaných

skutkových podstat přečinů usmrcení z nedbalosti a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti spočívající v porušení důležité povinnosti uložené podle zákona.

40. Odvolací soud uzavřel, že ke sražení poškozených došlo ve zcela rozhodujícím rozsahu z příčin, které je nutno spatřovat ve způsobu jízdy obviněným, konkrétně pak v důsledku jím porušených povinností uložených mu zákonem o silničním provozu vypočtených odkazem na jeho jednotlivá zákonná ustanovení – s ohledem na nutnost skutkového vymezení znaku kvalifikované skutkové podstaty správně již – v tzv. skutkové větě odsuzujícího výroku. Konkrétně uvedl, že obviněný svým jednáním porušil

- § 4 písm. a), podle něhož je každý povinen

chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,

- § 4 písm. b) podle něhož je každý povinen

řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 až 10 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

- § 18 odst. 1, podle něhož

[r]ychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled,

- § 18 odst. 4, podle něhož

[v] obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km.h-1, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km.h-1.

- § 19 odst. 1, podle něhož

[ř]idič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním bezpečnou vzdálenost, aby mohl zastavit vozidlo v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním,

- § 20 odst. 2 písm. d), podle něhož

[p]ři řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál se žlutým světlem „Pozor!“ povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením; je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Svítí-li světlo tohoto signálu přerušovaně, nejde o

křižovatku s provozem řízeným světelnými signály,

a byť v konkrétnosti neuvedl, které alternativy jednotlivých ustanovení obviněný svým jednáním porušil [a je patrné, že ne všechny zejm. v případě § 4 písm. a) i b)], je zřejmé, že kumulativně porušil podstatně více povinností než poškození, přičemž i význam a důležitost povinností porušených obviněným je z hlediska tzv. gradace příčinné souvislosti značně vyšší na straně obviněného.

41. Podíl poškozených na vzniku dopravní nehody je třeba spatřovat v tom, že přecházeli vozovku po přechodu pro chodce na světelný signál pro chodce „stůj“, resp. že na přechod vstoupili (podle zjištění odvolacího soudu v čase 9,1 až 7,7 sekundy před střetem) při této signalizaci, aniž by zjišťovali existující situaci na vozovce (bez náležitého rozhlédnutí). V tomto jednání poškozených oba soudy nižších stupňů shledaly porušení povinností uložených chodcům v § 4 zákona o silniční provozu, resp. s ohledem na konkretizaci porušených povinností („každý je povinen ... chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožovat život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní..., řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 až 10 ... a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.“) těch v § 4 písm. a), b), c) zákona o silniční provozu. Byť bylo možno namítat, že porušili i § 74 odst. 1 písm. b) téhož zákona, podle něhož na „Signál pro chodce se znamením Stůj!“, ... chodec nesmí vstupovat na vozovku, obviněný tak ve svém dovolání výslovně nečiní, je proto třeba se zabírat významem těch porušení zákona, které ve vztahu k obviněnému a poškozeným odvolací soud vymezil.

42. I když je porušení ustanovení § 4 zákona o silniční provozu poškozenými nepopíratelné, kauzální význam jejich neodpovědného jednání pro vznik dopravní nehody je značně nižší než v případě jednání obviněného. Nelze totiž pomíjet objektivní skutečnost danou okamžikem vstupu poškozených na přechod (v čase 9,1 až 7,7 sekundy před střetem), tedy v době, kdy příjezdějící vozidla byla relativně dostatečně vzdálena. Jak vyplynulo z odborných závěrů revizního znaleckého posudku, při respektování dopravního značení týkajícího se povolené rychlosti v daném místě by ke střetu vozidla řízeného obviněným s chodci vůbec nedošlo, přičemž poruchovému následku bylo možno zabránit i tehdy, pokud by se obviněný pohyboval rychlostí (i výrazně) nerespektující toto značení (viz zjištění soudů zmíněná výše), ale nižší, než kterou jel. Právě intenzita porušení zákonem uložených povinností na straně obviněného (řízení vozidla vysokou rychlostí, dvojnásobně překračující limit, a to i v místech, kde na vozovce bylo vyznačeno dopravní omezení v důsledku stavebních prací, jízda v zákrytu za vozidlem BMW omezující možnost vnímání dopravní situace obviněným a ve vzdálenosti neumožňující zastavení za ním atd.), kterou dostatečně přesvědčivě odůvodnil odvolací soud, vede k závěru, že jím užitá právní kvalifikace skutku je opodstatněna učiněnými skutkovými zjištěními a není v kolizi s právními závěry, jež jsou obsaženy v odkazovaných judikатурních rozhodnutích zabývajících se otázkou příčinného vztahu a jeho významu při stanovení zákona odpovídající kvalifikace v případech, kdy se na vzniku trestněprávního následku podílí více příčin.

43. Odvolacímu soudu nelze oprávněně vyčítat, že při řešení otázky viny obviněného vyšel ze širších poznatků o způsobu jeho jízdy předcházejícímu vzniku dopravní nehody. Odporovalo by totiž východiskům, na nichž je založena tzv. teorie podmínky, pokud by byly zohledněny jen ty poznatky, které se vztahují až k okamžiku, kdy obviněný zaregistroval na vozovce poškozené. Jak správně poznamenal ve svém vyjádření státní zástupce, přístup, který by zohledňoval pouze dopravní situaci bezprostředně předcházející sražení poškozených (tedy v době, kdy již obviněný neměl čas na chodce reagovat), by vedl k absurdním závěrům. Mimoto by byl v rozporu s postupy, které se při řešení otázky příčinného vztahu na podkladě teorie podmínky uplatňují. Při umělé izolaci jevů, tedy určení takového jednání, které je významné pro vzniklý následek, nelze odhlížet od těch částí jednoho jednání obviněného, jež navodilo situaci, která vyvrcholila sražením poškozených.

44. Není proto možné nepřihlížet k té části jízdy obviněného, která krizovou situaci, a nutno zdůraznit zaviněným a vědomým (zejména rychlost) porušením dopravních předpisů, navodila. Jak správně rozvedl odvolací soud, kauzálně významné bylo nejen hrubé nedodržení povolené rychlosti obviněným v místech předcházejících střetu s poškozenými (dvojnásobné překročení), nýbrž i nedodržení bezpečné vzdálenosti za před obviněným jedoucím vozidlem (rovněž výrazně překračujícím povolenou rychlost). Obojí toto porušení v konečném důsledku vedlo ke sražení poškozených. V důsledku nepřiměřené rychlosti již obviněný nedokázal zastavit, v důsledku jízdy v krátké vzdálenosti za vozidlem BMW se zbavoval možnosti řádně sledovat situaci před sebou, a na brzdění uvedeného vozidla reagoval vybočením do prostředního jízdního pruhu, v němž poškozené srazil. Intenzita porušení dopravních předpisů (pohyb dvojnásobnou rychlostí v obci) ve spojení s dalšími porušeními předpisů upravujících provoz na komunikacích, jak je správně identifikoval a vypočetl ve výroku odsuzujícího rozsudku odvolací soud, vedou k závěru, že jednání poškozených (jejich spoluzavinění dopravní nehody, které by za jiné situace mohlo odůvodnit postup, který při právním posouzení skutku zvolil soud prvního stupně) nemělo takový kauzální význam, který by měl odůvodnit příznivější kvalifikaci skutku dovolatele.

45. Zjištěné skutečnosti nevyvolávají pochyb o trestní odpovědnosti obviněného. V žádném případě nevyvstal důvod k tomu, aby byl obžaloby zproštěn. Ničím nebyl zpochybněn závěr soudů, že obviněného je nezbytné označit za viníka dopravní nehody. Primární a rozhodující příčinou vzniku dopravní nehody je soudy popsán způsob jízdy obviněného projevující se závažným porušením odvolacím soudem označených povinností uložených mu zákonem jako řidiči motorového vozidla. Zjištěná porušení citovaných zákonných ustanovení dosahují úrovně, kterou je možno označit za hraniční pro naplnění znaku hrubého porušení zákonů o bezpečnosti dopravy [kdy jde „o porušení více norem, které mají pro takové reálné nebezpečí pro život zásadní význam a jsou porušeny v takové intenzitě, která dosahuje podstatně větší závažnosti, než ke které vede porušení důležité povinnosti. Může však také jít o velmi intenzivní porušení jen jedné zvláště důležité normy některého ze zákonů vyjmenovaných v odstavci 3 § 143 (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 12. 2017, sp. zn. [8 Tdo 1304/2017](#) a [R 10/2019-I.](#))“ – viz ŠAMAL, P. a kol. Trestní zákoník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1928, marg. č. 9.]. Pokud je za tohoto stavu zjišťováno spoluzavinění poškozených, které z hlediska posuzované gradace příčinné souvislosti nelze označit za srovnatelné, resp. podstatné (chodci pro řidiče obou vozidel vytvořili překážku neočekávanou, avšak nikoli náhlou), poté není důvod k tomu, aby skutek, jímž byl obviněný uznán vinným, nebyl posouzen při užití znaku porušení důležité povinnosti uložené podle zákona u obou přečinů, jimiž byl obviněný uznán vinným.

46. V uvedeném směru je vhodné připomenout, že k vyloučení přísnější právní kvalifikace skutku nelze přistupovat vždy při zjištění jakéhokoli spoluzavinění následku poškozeným. Důvodným je takový postup totiž jen tehdy, je-li význam jednání poškozeného z hlediska příčinného vztahu pro vznik trestněprávního následku opravdu podstatný. V tomto smyslu byla řešená problematika ostatně vyložena již ve zmiňovaném usnesení velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. [15 Tdo 944/2015](#), uveřejněného pod č. 32/2016 Sb. rozh. tr. („Je-li rozhodující příčinou způsobení následku v podobě usmrcení poškozeného např. jeho významné spoluzavinění při dopravní nehodě, nelze zpravidla dovodit, že pachatel spáchal trestný čin usmrcení z nedbalosti tím, že porušil důležitou povinnost, která mu byla uložena zákonem.“).

47. Ve věci posuzované nelze s ohledem na skutečnosti rozvedené výše a zejména i v odůvodnění dovoláním napadeného rozsudku odvolacího soudu dospět k poznatku, že neodpovědné jednání poškozených, projevující se označeným porušením zákona o silničním provozu, bylo takovou rozhodující příčinou nastalého následku, pro kterou by jednání obviněného mělo být posouzeno pouze za užití základních skutkových podstat přečinů usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku a těžkého ublížení na zdraví podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku. Z důvodů, které rozvedl v odůvodnění svého rozsudku již odvolací soud, je třeba právní kvalifikaci skutku obviněného v podobě

přečinů podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku a podle § 147 odst. 1, 2 tr. zákoníku považovat za zákonu odpovídající.

48. V kontextu právě uvedeného je vhodné zdůraznit následující skutečnosti. Při posuzování významu a důležitosti povinností porušených na straně jedné obviněným a na straně druhé poškozeným při řešení otázky příčinného vztahu a v kontextu toho i výsledné právní kvalifikace skutku kladeného obviněnému za vinu je vyjma

- vlastního vyhodnocení toho, jaký je charakter a účel normy porušené jedním a druhým (míněno z hlediska jejího zaměření na ochranu života a zdraví – k tomu zejm. usnesení ze dne 30. 3. 2022, sp. zn. [5 Tdo 118/2022](#), publikované pod č. 30/2022 Sb. rozh. tr.), a uvážení toho,

- kolika porušení příslušných zákonných ustanovení zejména uvedeného charakteru se ten který z nich dopustil,

nezbytné přihlídnout i k tomu,

- jakou intenzitou bylo dané ustanovení porušeno.

Z hlediska řešené problematiky totiž i tento aspekt může být rozhodující pro určení, zda jednání poškozeného podstatným způsobem přispělo ke vzniku následku.

49. Na základě zohlednění posledně zmíněného kritéria, tj. intenzity porušení označených povinností obviněným (více než dvojnásobné převýšení povolené rychlosti, zjevný a značnou měrou nedodržený bezpečný odstup od před obviněným jedoucího vozidla), je nezbytné dospět k již zmíněnému závěru, že zákonnému ustanovení odporující jednání poškozených v konkrétně posuzované věci nepředstavovalo ono podstatné přispění ke vzniku dopravní nehody ve smyslu vyloženém odkazovaným rozhodnutím Nejvyššího soudu.

50. V návaznosti na právě uvedené je vhodné dodat, že při absenci posouzení věci z tohoto aspektu by nebylo možno dospět k odpovídajícímu právní závěru. Bylo by totiž možné (uvažováno v obecnosti) namítat, že porušení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu je srovnatelné např. s porušením § 74 odst. 1 písm. písm. b) téhož zákona, neboť obě jsou zjevně určena k ochraně chodců zpravidla na komunikacích v obci a při jejich současném porušení jak obviněným, tak i poškozenými, se jeví jejich kauzální význam stejný. Pro správné posouzení věci je však nezbytné promítnout do hodnotících úvah konkrétní zjištění té které věci, což ve věci posuzované nalezlo svého odrazu v tom, co bylo uvedeno zejm. v bodech 42. a 45. odůvodnění tohoto rozhodnutí. Právě vyhodnocení těchto skutečností odůvodňuje právní závěr, který stran právní kvalifikace skutku přijal odvolací soud.

51. Zbývá dodat, že soudy obou stupňů zcela důvodně v souvislosti s řešením otázky viny dovolatele nehodnotily význam jednání řidiče BMW. Z povahy věci plyne, že řidič vozidla jedoucího před obviněným nikterak významně neovlivnil způsob jízdy obviněného. To, jakou rychlostí, v jakém jízdním pruhu a v jaké vzdálenosti za ním obviněný jel, bylo odvislé zcela a pouze od projevu jeho vůle. Důsledky z toho vzešlé (omezení možnosti registrovat poškozené na vozovce) je třeba přičítat pouze vůli ovládanému jednání obviněného. Pakliže se souvislost jízdy řidiče vozidla BMW a obviněného projevila pouze tak, jak vyložil revizní znalecký posudek (a jak je zmíněno výše v bodě 29. odůvodnění tohoto rozhodnutí), poté není jednání řidiče BMW takovou příčinou, kterou by se měl soud zabývat (umělá izolace jevů) a hodnotit ji z hlediska gradace příčinné souvislosti při rozhodování o odpovídající právní kvalifikaci skutku, jímž byl obviněný uznán vinným.

V.

Závěrečné shrnutí

52. V posuzované věci byl soudy nižších stupňů zjištěn skutkový stav, který má plnou oporu v provedených důkazech. Soudy v tzv. skutkové větě odsuzujících výroků popsaly ty rozhodné skutečnosti, které byly podstatné pro rozhodnutí o vině obviněného, resp. pro vymezení skutku, který se stal předmětem právního posouzení. Důvodně tak do popisu zahrnuly (a v odůvodnění rozhodnutí i rozvedly) skutečnosti vyjadřující způsob jízdy obviněného i v části bezprostředně předcházející vzniku krizového okamžiku, neboť nastalá dopravní situace byla výsledkem jednání obviněného a poškozených v rozsahu, který se stal z hlediska technického předmětem odborného posouzení znaleckým ústavem, z hlediska právního pak předmětem posouzení ze strany soudů. Jak již odeznělo, Nejvyšší soud se ztotožnil s právním posouzením provedeným odvolacím soudem. Ve shodě s ním uzavírá, že jednání řidiče vozidla BMW je irelevantní z hlediska právního posouzení skutku, jímž byl obviněný uznán vinným, spoluzavinění poškozených z důvodů výše vyložených není takovou podstatnou příčinou spolupodílející se na vzniku nastalého následku, pro kterou by při právním posouzení skutku neměl být použit znak kvalifikovaných skutkových podstat označených přečinů spočívající v porušení důležité povinnosti uložené podle zákona, který byl jednáním obviněného naplněn. Uvedený znak je v tzv. skutkové větě výroku o vině rozsudku odvolacího soudu vyjádřen uvedením těch ustanovení zákona o silničním provozu, která obviněný porušil.

53. Na základě těchto zjištění a vývodů dospěl Nejvyšší soud k závěru, že dovoláním napadený rozsudek odvolacího soudu není zatížen vadou odpovídající dovolacímu důvodu podle § 265b odst. 1 písm. h) tr. ř. v jeho první alternativě, který ve svém dovolání obviněný uplatnil.

VI.

Způsob rozhodnutí

54. Z uvedeného hodnocení dovolání obviněného plyne, že námitka hmotně právního charakteru, která byla formálně způsobila dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. h) tr. ř. naplnit, nebyla shledána opodstatněnou. Vzhledem k tomu Nejvyšší soud o dovolání obviněného rozhodl způsobem uvedeným v § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř., podle něhož Nejvyšší soud dovolání odmítne, jde-li o dovolání zjevně neopodstatněné.

55. Za podmínek § 265r odst. 1 písm. a) tr. ř. rozhodl Nejvyšší soud o tomto mimořádném opravném prostředku v neveřejném zasedání. Pokud jde o rozsah odůvodnění tohoto usnesení, odkazuje se na ustanovení § 265i odst. 2 tr. ř., podle něhož [v] odůvodnění usnesení o odmítnutí dovolání Nejvyšší soud jen stručně uvede důvod odmítnutí poukazem na okolnosti vztahující se k zákonnému důvodu odmítnutí.