

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 06.09.2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001, ECLI:CZ:NS:2001:3.TZ.182.2001.1

Číslo: 43/2002

Právní věta:

Při posuzování okolností, které může či nemůže řidič předvídat, je třeba vycházet z konkrétní dopravní situace.

Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i její subjektivní vymezení, vztahující se k míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně.

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 06.09.2001

Spisová značka: 3 Tz 182/2001

Číslo rozhodnutí: 43

Číslo sešitu: 7-8

Typ rozhodnutí: Usnesení

Hesla: Nedbalost, Ublížení na zdraví

Předpisy: § 224 odst. 1 tr. zák.

§ 224 odst. 2 tr. zák.

§ 5 tr. zák.

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud zamítl stížnost pro porušení zákona podanou ministrem spravedlnosti v neprospěch obviněného M. J. proti rozsudku Okresního soudu ve Frýdku-Místku ze dne 13. 12. 2000 sp. zn. 5 T 99/2000.

Z o d ů v o d n ě n í :

Státní zástupce Okresního státního zastupitelství ve Frýdku-Místku podal dne 1. 6. 2000 pod sp. zn. 1 Zt 12/2000 u tamního okresního soudu na obviněného M. J. obžalobu pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., jehož se měl dopustit jednáním spočívajícím v tom, že dne 19. 3. 1999 kolem 19.30 hodin řídil mimo obec F. po silnici I. třídy osobní motorové vozidlo tovární značky

Škoda 120 L, nepřizpůsobil rychlost jízdy vzdálenosti, na kterou měl rozhled, a po přepnutí světel vozidla z dálkových na potkávací a při rychlosti jízdy v rozmezí 85-114 km/hod. narazil do podnapilého chodce J. J., pohybujícího se ve vozovce, který při dopravní nehodě utrpěl zranění, kterým na místě dopravní nehody podlehl.

Okresní soud ve Frýdku-Místku rozhodl v hlavním líčení rozsudkem dne 13. 12. 2000 sp. zn. 5 T 99/2000, tak, že obviněného M. J. podle § 226 písm. b) tr. ř. zprostil obžaloby pro shora uvedený skutek kvalifikovaný jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., když dospěl k závěru, že tento skutek není trestným činem. Za podmínek § 229 odst. 3 tr. ř. pak soud odkázal poškozenou A. J. s jejím nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Proti tomuto rozsudku podala odvolání pouze poškozená, které však Krajský soud v Ostravě usnesením ze dne 22. 2. 2001 sp. zn. 6 To 96/2001 podle § 253 odst. 1 tr. ř. zamítl jako podané osobou neoprávněnou. Rozsudek nabyl právní moci ve zprošťující části dne 31. 1. 2001 a ve výroku o náhradě škody dne 2. 2. 2001 (§ 139 odst. 1, 2 tr. ř.).

Dne 18. 7. 2001, tj. ve lhůtě uvedené v ustanovení § 272 odst. 1 tr. ř., podal ministr spravedlnosti podle § 266 odst. 1 tr. ř. proti shora citovanému rozsudku Okresního soudu ve Frýdku-Místku v neprospěch obviněného M. J. u Nejvyššího soudu stížnost pro porušení zákona.

Ve svém mimořádném opravném prostředku stěžovatel především namítl, že nelze souhlasit s důvody, jež vedly Okresní soud ve Frýdku-Místku k rozhodnutí o zproštění obviněného z obžaloby podle § 226 písm. b) tr. ř., neboť při hodnocení provedených důkazů nebylo důsledně postupováno podle ustanovení § 2 odst. 6 tr. ř. V tomto směru vyjádřil stěžovatel pochybnosti o závěrech soudu, v nichž je charakterizováno místo nehody - silnice I. třídy jako rychlostní komunikace mimo obec, kde je pohyb chodců vyloučen a vzhledem k poměrům nebylo možno v daném místě pohyb chodců předpokládat. Přitom v daném případě sice jde o silnici I. třídy mimo obec, avšak z provedených důkazů nikterak nelyne, že by v daném místě byl pohyb chodců vyloučen; žádné dopravní značení vylučující pohyb chodců v daném místě není. To, že poblíž místa nehody se nachází podchod, kterým lze projít na druhou stranu silnice, nemuselo pohyb chodců v kritickém úseku přes vozovku vylučovat. Není pochyb o tom, že primárně nebezpečnou situaci a nehodový děj vyvolal poškozený svým počínáním ve značně podnapilém stavu, v němž se pohyboval ve vozovce. Toto však podle stěžovatele ještě samo o sobě otázkou případného spoluzavinění obviněného na dané dopravní nehodě nevylučuje. V uvedené souvislosti stěžovatel zdůraznil, že při posouzení dané otázky se soud zejména náležitě nevypořádal se závěry učiněnými znalcem z oboru silniční dopravy. V závěrech posudku při posuzování rozhledových poměrů ve vztahu k osvětlení vozidla tlumenými světly znalec stanovil průměrnou rychlost jízdy ve vztahu ke dvěma parametrům, a to jednak dosvitu světlometů na vozovku, jednak ve vztahu k možnosti rozpoznání chodce ve vozovce. Se zřetelem na výsledky provedeného vyšetřovacího pokusu, při němž obviněný na vzdálenost 52 m něco ve vozovce či mimo ni spatřil, co blíže určit nemohl, tzv. diskontinuitu, stanovil znalec rychlost jízdy, z níž lze na tuto vzdálenost při včasné reakci zastavit, obecně v rozmezí 68 až 86 km/hod. Chodce obviněný při vyšetřovacím pokusu rozeznal na vzdálenost 21 m a pro zabránění střetnutí s ním by musel jet v tomto okamžiku rychlostí 34 až 48 km/hod. V případě, že by bylo vycházeno z předepsaného brzdného zpomalení 5,8 m.s⁻², pak průměrnou rychlostí z hlediska dosvitu tlumených světel by byla rychlost 31 až 43 km/hod. Podle verze uváděné obviněným, poškozený vstoupil do vozovky z pravé krajnice a zpětnou chůzí se dostal do jeho jízdní dráhy. V případě takového pohybu poškozeného znalec dovodil, že nejpozději by poškozený vstoupil do vozovky v čase 1,6 s před střetem. V tomto okamžiku by byl obviněný vzdálen od místa střetu 39 m a pro zastavení na této vzdálenosti by mohl jet rychlostí 55 až 72 km/hod. Tato zjištění znalce pak nesvědčí pro učinění závěru o tom, že by si obviněný počínal v souladu s ustanovením § 16 odst. 1 vyhl. č. 99/1989 Sb. a jel rychlostí, z níž by byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled. Daná situace vyžadovala přinejmenším, aby obviněný reagoval adekvátním snížením rychlosti jízdy v okamžiku, kdy

registroval tzv. diskontinuitu ve vozovce či u pravého okraje vozovky. Podle znalce z oboru silniční dopravy činila rychlost jízdy obviněného na počátku nehodového děje nejméně 85 km/hod., přičemž nárazová rychlost byla shodná. Z toho podle přesvědčení stěžovatele plyne, že obviněný včas brzděním na danou situaci nereagoval. Podle vlastní výpovědi jel původně na dálková světla přímým úsekem silnice, přičemž na dostatečnou vzdálenost musel registrovat protijedoucí vozidlo a muselo mu být zřejmé, že bude nucen přepnout světla na potkávací, přičemž již v této době měl této skutečnosti adekvátně přizpůsobit rychlost další jízdy. Stěžovatel proto dospěl k závěru, že se soud se závěry učiněnými znalcem z oboru silniční dopravy tedy náležitě nevypořádal a chybě dovodil, že skutek, pro který byla obžaloba na obviněného M. J. podána, není trestným činem.

I podle názoru stěžovatele nelze pochybovat a tom, že primární zavinění na vzniku dopravní nehody nese poškozený tím, že v silně podnapilém stavu se pohyboval po vozovce a zůstal na ní, i když musel zpozorovat rychle se přibližující světla vozidla. Je třeba vzít současně v úvahu, že i obviněný vzhledem k výsledkům důkazního řízení mohl nehodě zabránit, pokud by neporušil ustanovení § 16 odst. 1 vyhl. č. 99/1989 Sb. Ačkoliv nehodu spoluzavinil nesprávnou reakcí na vzniklou situaci, nelze ovšem podle platné judikatury zpravidla posuzovat takové jednání jako porušení důležité povinnosti ve smyslu § 224 odst. 2 tr. zák.

V petitu stížnosti pro porušení zákona proto ministr spravedlnosti navrhl, aby Nejvyšší soud podle § 268 odst. 2 tr. ř. vyslovil, že napadeným rozsudkem Okresního soudu ve Frýdku-Místku ze dne 13. 12. 2000, sp. zn. 5 T 99/2000, byl ve prospěch obviněného M. J. porušen zákon v ustanoveních § 2 odst. 6 a § 226 písm. b) tr. ř. ve vztahu k ustanovení § 224 odst. 1, 2 tr. zák. Dále navrhl, aby Nejvyšší soud podle § 269 odst. 2 tr. ř. tento rozsudek zrušil a poté rozhodl podle § 270 odst. 1 tr. ř.

Nejvyšší soud z podnětu stížnosti pro porušení zákona přezkoumal podle § 267 odst. 1 tr. ř. správnost výroků napadeného rozsudku, jakož i řízení, které mu předcházelo, a dospěl k níže uvedeným závěrům.

Nejprve je zapotřebí uvést, že povinností soudu bylo postupovat v souladu s ustanovením § 2 odst. 5 tr. ř., jež orgánům činným v trestním řízení ukládá, aby zjistily skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu nezbytném pro jejich rozhodnutí. Podle § 2 odst. 6 tr. ř. přitom tyto orgány musí hodnotit důkazy podle svého vnitřního přesvědčení založeného na pečlivém uvážení všech okolností případu jednotlivě i v jejich souhrnu.

Okresní soud ve Frýdku-Místku v dané věci provedl podle kritérií uvedených v ustanovení § 2 odst. 5 tr. ř. dostatečné a po formální stránce bezchybné dokazování, přičemž po náležitém zhodnocení důkazů (§ 2 odst. 6 tr. ř.) dospěl k závěru, že se stal skutek uvedený v obžalobě, tj. že v inkriminovanou dobu došlo na silnici I. třídy mimo obec F. ke střetu osobního automobilu řízeného obviněným M. J. s podnapilým chodcem J. J., který v důsledku utrpěných závažných poranění na místě nehody zemřel. Pokud jde o právní posouzení tohoto skutku, soud po vyhodnocení provedených důkazů nedovodil, že obviněný dopravní nehodu zavinil, neboť podle názoru vysloveného v rozsudku si nepočínal v rozporu s pravidly silničního provozu, zejména s ustanovením § 16 odst. 1 tehdy platné vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhl. č. 99/1989 Sb.). Na tomto základě pak soud obviněného podle § 226 písm. b) tr. ř. zprostil obžaloby z důvodu, že žalovaný skutek není trestným činem.

Trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. se dopustí pachatel, který jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt a čin spáchá proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. K naplnění zákonných znaků skutkové podstaty trestného činu je nezbytné, aby zavinění pachatele v daném případě v nedbalostní formě (§ 5 tr. zák.) zahrnovalo všechny znaky objektivní

stránky trestného činu, tj. jednání, následek a příčinný vztah mezi jednáním a následkem. Přitom zavinění z nedbalosti není vyloučeno ani spoluzaviněním jiných osob, včetně poškozeného.

Při zjišťování zavinění u trestného činu ublížení na zdraví spáchaného účastníkem silničního provozu při dopravní nehodě je nepochybně zapotřebí objasnit okolnost, zda byla či nebyla dodržena pravidla silničního provozu stanovená právním předpisem. Z hlediska trestní odpovědnosti pachatele za způsobený následek je však rozhodné, zda pachatel současně věděl nebo vědět mohl a měl, že porušením pravidel silničního provozu bude jednat takovým způsobem a za takových okolností, že tím může vyvolat následek uvedený ve zvláštní části trestního zákona. Jedině v takovém případě by totiž bylo možno dovést jeho nedbalostní zavinění ve smyslu ustanovení § 5 písm. a), b) tr. zák.

Ve věci obviněného M. J. soud zjistil, že obviněný jako řidič osobního automobilu v době bezprostředně předcházející střetu s chodcem použil s ohledem na situaci v silničním provozu (protijedoucí vozidlo) potkávací světla. Podle posudku znalce z oboru dopravy Ing. F. K. rychlost vozidla v této době činila 85–114/ km/hod. K tomu, aby obviněný byl schopen zastavit vozidlo na dráze odpovídající vzdálenosti dosvitu potkávacích světlometů, musel by podle výpočtů znalce jet rychlostí v rozmezí 68–86 km/hod. Okresní soud v napadeném rozsudku konstatoval, že horní hranice rychlosti odpovídající dosvitu potkávacích světel se překrývá s dolní hranicí zjištěné rychlosti vozidla, a za tohoto stavu nedovodil, že by obviněný řídil automobil rychlostí vyšší, než jaká odpovídala tzv. dohledné vzdálenosti. Tento závěr soudu není v rozporu se zásadou in dubio pro reo, neboť v pochybnostech bylo nutno při stanoveném rozmezí vycházet z hodnot pro obviněného nejpříznivějších.

Provedeným vyšetřovacím pokusem (z jehož výsledků znalec vycházel) bylo zjištěno, že na hranici dosvitu potkávacích světel mohl obviněný rozpoznat ve vozovce tzv. diskontinuitu (stín). Skutečnost, že se zde nachází chodec, bylo možno rozpoznat v okamžiku, kdy „osvit“ chodce dosahoval do výše jeho kolen, tj. v daném případě na vzdálenost 21 m od vozidla. Podle závěrů znalce by pak řidič mohl zastavit na vzdálenost, kdy rozpoznal chodce ve svém jízdním koridoru, pokud by jel rychlostí nejvýše v rozmezí 34–48 km/hod. Z toho znalec dále dovodil, že při zvolené rychlosti vozidla (tj. nejméně 85 km/hod.) neměl řidič žádnou možnost, aby střetu zabránil. Podle § 16 odst. 1 vyhl. č. 99/1989 Sb. bylo povinností obviněného jako řidiče přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Přitom směl jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled.

Jestliže, jak správně uvedl okresní soud, nebylo možno dovést, že by rychlost jízdy vozidla obviněného v kritickou dobu neodpovídala dosvitu potkávacích světel a nebyla v tomto smyslu přiměřená podle ustanovení § 16 odst. 1, věta druhá, vyhl. č. 99/1989 Sb., zbývalo posoudit, zda tato rychlost (nejméně 85 km/hod.) byla přiměřená okolnostem, které obviněný mohl předvídat. To znamená, zda mohl předvídat takové okolnosti, v důsledku jejichž možné existence by musel jet rychlostí podstatně nižší, než jakou ve skutečnosti jel. V posuzovaném případě by touto rychlostí musela být rychlost v rozmezí 34–48 km/hod., kdy obviněný mohl po rozpoznání chodce ve vozovce střetu s ním zabránit.

Pro správné posouzení této otázky bylo zapotřebí vzít zřetel na to, že k dopravní nehodě došlo na silnici I. třídy mimo obec, na přímém úseku vozovky, která zde byla rozdělena do čtyř jízdních pruhů. Poškozený J. J. se ve vozovce pohyboval ve stavu těžké opilosti, kdy stupeň jeho ovlivnění alkoholem činil podle posudku znalců z oboru soudního lékařství 2,64 promile. Pro konstatovaný stav opilosti byla podle znalců charakteristická ztráta místní a časové orientace a v motorické oblasti též porucha rovnováhy s vrávoravou chůzí. Lze proto důvodně předpokládat, že poškozený v důsledku své podnapilosti nereagoval na světla blížícího se vozidla a neopustil jeho jízdní koridor, ačkoliv musel automobil uvidět na mnohem větší vzdálenost, než jakou měl k dispozici obviněný, aby zpozoroval

jeho osobu. Tuto skutečnost vzal okresní soud v úvahu ve svém závěru, že poškozený svým chováním vznik dopravní nehody zapříčinil, a konečně i ministr spravedlnosti ve stížnosti pro porušení zákona připustil, že primární zavinění na nehodě má právě sám poškozený.

Podle § 7 odst. 1 písm. a) zák. č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, v tehdy platném znění, byl při účasti na silničním provozu každý povinen chovat se tak, aby žádným způsobem neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob nebo svůj vlastní, a své chování byl povinen přizpůsobit mj. situaci v silničním provozu a svým schopnostem.

Jestliže si tedy poškozený chodec jako účastník silničního provozu (§ 2 čl. 30 vyhl. č. 99/1989 Sb.) počínal v rozporu s výše citovaným ustanovením zákona a vyvolal tak nebezpečnou situaci, bylo z hlediska případného nedbalostního zavinění obviněného nezbytné vyhodnotit, zda mohl takové chování dalšího účastníka silničního provozu předpokládat a počítat s ním. Z důkazů, jež dosud byly ve věci provedeny, v žádném směru nevyplývá, že by obviněný mohl v době před střetem z jakékoliv skutečnosti zjistit, že se ve vozovce nachází podnapilá osoba, ohrožující svým jednáním vlastní život a současně i zdraví či majetek jiných osob. Za této situace mu proto nelze přičítat k tíži, že při rychlosti jízdy odpovídající dosvitu potkávacích světel na přímém úseku silnice I. třídy nereagoval na diskontinuitu na vozovce (jež se podle vyšetřovacího pokusu jevila jako atypický stín) výrazným zpomalováním vozidla (brzděním) až k hranici rychlosti v rozmezí 34–48 km/hod., tj. k rychlosti, kdy po rozpoznání chodce bylo ještě možno střetu s ním zabránit.

Je současně nutno zdůraznit, že hranice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat, nelze vymezovat v hypotetické rovině (neboť pak by musel předvídat v podstatě cokoliv), ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů (tj. určitým místem, povahou komunikace, chováním dalších účastníků silničního provozu, povětrnostními podmínkami apod.). Takové okolnosti řidič vnímá svými smysly a může je pak hodnotit podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic. Z hlediska nedbalostního zavinění (§ 5 písm. a/, b/ tr. zák.) to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z ustanovení pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení, které spočívá v míře opatrnosti, kterou je pachatel (řidič) schopen vynaložit v konkrétním případě. Přitom o zavinění z nedbalosti může jít jen tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně.

V případě obviněného M. J. však nebylo prokázáno, že by nezachoval míru povinné opatrnosti, tj. že by řídil automobil vyšší rychlostí, než jaká by odpovídala jeho schopnosti zastavit na vzdálenost odpovídající dosvitu potkávacích světel (§ 16 odst. 1, věta druhá, vyhl. č. 99/1989 Sb.). Pokud jde o individuální opatrnost, která byla subjektivně vymezena možností (či nemožností) předvídat vznik shora popsané nebezpečné situace, je třeba vycházet z toho, že obviněný na daném místě a za daných podmínek (úsek vozovky I. třídy mimo obec) nemohl počítat s nebezpečným počínáním podnapilého chodce, o jehož pohybu ve vozovce v době bezprostředně předcházející dopravní nehodě vůbec nevěděl a ani vědět nemohl. Důvod k reakci obviněného na chodce nacházejícího se v jeho jízdni dráze proto vyvstal teprve v okamžiku, kdy byl schopen chodce rozpoznat. Za daného stavu byl ovšem střet s ním i při okamžitém snižování dané rychlosti již neodvratitelný.

Z důvodů, jež byly podrobně popsány výše pak vyplývá, že obviněného nelze činit odpovědným za zavinění, a to ani ve formě tzv. nevědomé nedbalosti podle § 5 písm. b) tr. zák. Závěry napadeného rozsudku Okresního soudu ve Frýdku-Místku je v tomto směru nutno považovat za věcně správné. Správný je tedy i výrok rozsudku, jímž byl obviněný M. J. podle § 226 písm. b) tr. ř. zproštěn obžaloby z trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. Rovněž další výrok rozsudku, jímž byla poškozená A. J. podle § 229 odst. 3 tr. ř. odkázána se svým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních, odpovídá zákonu, neboť jestliže soud obviněného obžaloby zproští, vždy odkáže poškozeného s jeho nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních,

popřípadě na řízení před jiným příslušným orgánem.

Poněvadž Nejvyšší soud nedovodil, že napadeným rozsudkem Okresního soudu ve Frýdku-Místku ze dne 13. 12. 2000 sp. zn. 5 T 99/2000 byl porušen zákon ve vytýkaném ani jiném směru, stížnost pro porušení zákona podle § 268 odst. 1 tr. ř.zamítl.