Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 10. 9. 2009, sp. zn. 3 Tdo 1046/2009, ECLI:CZ:NS:2009:3.TDO.1046.2009.1

Číslo: 7/2011

Právní věta:

V případě řidiče motorového vozidla jde o důležitou povinnost uloženou mu podle zákona (např. ve smyslu tohoto zákonného znaku trestných činů ublížení na zdraví podle § 223 tr. zák. nebo § 224 odst. 2 tr. zák.), pokud její porušení má zpravidla za následek vznik reálného nebezpečí pro lidský život a zdraví (srov. č. 45/2005-II. Sb. rozh. tr.).

Jestliže řidič motorového vozidla při předjíždění, s ohledem na typ jak jím řízeného vozidla, tak předjížděného vozidla, povětrnostní podmínky, stav pozemní komunikace apod., nedodrží bezpečný boční odstup od předjížděného vozidla, a v důsledku toho vznikne např. vzdušný vír ohrožující stabilitu předjížděného účastníka provozu na pozemních komunikacích, lze takové jednání pokládat za porušení důležité povinnosti řidiče motorového vozidla vyplývající zejména z ustanovení § 4 písm. a), § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

Za situace, kdy pachatel řídil dlouhou nákladní soupravu složenou z tahače a přívěsu a nedodržením bezpečného bočního odstupu při předjíždění mopedu řízeného poškozeným vznikl vzdušný vír, který vyvolal pád poškozeného na zem, jenž vedl k jeho smrti, lze takové jednání pachatele za splnění dalších zákonných podmínek posoudit jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., neboť příčinou vzniku tohoto následku bylo porušení důležité povinnosti uložené podle zákona pachateli jako řidiči předjíždějícího motorového vozidla.

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 10.09.2009

Spisová značka: 3 Tdo 1046/2009

Číslo rozhodnutí: 7

Číslo sešitu: 2

Typ rozhodnutí: Usnesení

Hesla: Důležitá povinnost uložená podle zákona, Ublížení na zdraví

Předpisy:

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud odmítl dovolání obviněného M. M. proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 16. 4. 2009, sp. zn. 8 To 100/2009, jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Obvodního soudu pro

Prahu 2 pod sp. zn. 6 T 6/2009.

Z o d ů v o d n ě n í :

Rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 2 ze dne 2. 2. 2009, sp. zn. 6 T 6/2009, byl obviněný M. M. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., jehož se podle skutkových zjištění dopustil tím, že dne 24. 6. 2008 kolem 8.10 hod. řídil nákladní soupravu složenou z tahače a přívěsu ulicí P. v P. ve směru od U. k ulici P. a v blízkosti sídla obchodní společnosti S., s. r. o., při předjíždění motocyklisty J. K., jedoucího v témže směru při pravém okraji vozovky na mopedu tov. zn. Babeta, přičemž obviněný v důsledku nedodržení bezpečného bočního odstupu a vytvořením tzv. větrného víru vyvolal pád uvedeného motocyklisty pod jedoucí nákladní soupravu, v jehož důsledku byl J. K. usmrcen a rovněž vznikla hmotná škoda na motocyklu tov. zn. Babeta. Uvedeným jednáním obviněný porušil povinnosti obsažené v ustanoveních § 4 písm. a), b), § 5 odst. 1 písm. b) a § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů. Za to byl obviněnému uložen podle § 224 odst. 2 tr. zák. trest odnětí svobody v trvání 2 roků, jehož výkon mu byl podmíněně odložen na zkušební dobu 3 roků. Dále mu byl podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák. uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel označených skupin na dobu 4 let.

Proti tomuto rozsudku podali odvolání jednak obviněný M. M. a jednak v jeho neprospěch státní zástupce proti výroku o trestu. O odvoláních rozhodl Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 16. 4. 2009, sp. zn. 8 To 100/2009, tak, že podle § 258 odst. 1 písm. e), odst. 2 tr. ř. zrušil napadený rozsudek ve výroku o trestu a podle § 259 odst. 3 písm. a), b) tr. ř. sám ve věci znovu rozhodl tak, že při nezměněném výroku o vině trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. uložil obviněnému podle § 224 odst. 2 tr. zák. trest odnětí svobody v trvání 18 měsíců nepodmíněně, pro jehož výkon jej zařadil do věznice s dohledem. Dále byl obviněnému podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák. uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel ve shodném rozsahu a trvání jako v rozsudku soudu prvního stupně.

Proti citovanému rozsudku Městského soudu v Praze podal obviněný M. M. prostřednictvím svého obhájce dovolání, a to z důvodu uvedeného v § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. Obviněný v dovolání zdůraznil, že jej sice nesmírně mrzí úmrtí poškozeného J. K., nicméně se domnívá, že neporušil žádnou zákonem stanovenou povinnost, jejíž porušení by bylo v příčinném vztahu k tomuto následku. Za zavádějící pak obviněný považuje tvrzení, podle něhož k úmrtí poškozeného došlo v důsledku nedodržení bezpečného bočního odstupu a údajným vytvořením větrného víru, když tento termín nemá zákonnou definici ani zákonný podklad. Jak dále obviněný připomněl, poškozeného motocyklistu předjížděl v souladu s dopravními právními předpisy a jel v daném úseku rychlostí 42 km/hod., tedy pomaleji, než to umožňovaly dopravní značky (mohl jet rychlostí až 70 km/hod.). Obviněný považuje pojem „bezpečný boční odstup“ za takový pojem, který není vymezen zákonem ani prováděcí vyhláškou a vypočítává se podle vzorce, jež není běžně znám. Obviněný je rovněž přesvědčen, že soudy nesprávně aplikovaly ustanovení o okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby, protože i když je profesionálním řidičem, povinnosti stanovené předpisy o bezpečnosti silničního provozu jsou závazné pro všechny občany bez rozdílu. V závěru svého dovolání obviněný navrhl, aby Nejvyšší soud zrušil rozsudek odvolacího soudu ve spojení s rozsudkem soudu prvního stupně, aniž uvedl, jak má dále Nejvyšší soud rozhodnout.

Nejvyšší státní zástupkyně se k dovolání obviněného M. M. nevyjádřila.

Nejvyšší soud dospěl mimo jiné k následujícím závěrům.

V první řadě nutno zdůraznit rozhodná skutková zjištění soudů nižších stupňů, která nezpochybňuje ani obviněný M. M., a sice že příčinou smrti poškozeného J. K. byl jeho pád při jízdě na mopedu tov.

zn. Babeta pod kola nákladní soupravy řízené obviněným v době, kdy byl poškozený touto soupravou předjížděn. Provedeným dokazováním byly vyloučeny takové příčiny pádu poškozeného, které by byly na jeho straně. Poškozený byl zkušeným řidičem mopedu, v době nehody byl v dobré kondici, nebyl pod vlivem alkoholu, jel přímo a plynule a nekolísal. Závěr soudů nižších stupňů, podle kterého příčinou pádu poškozeného byl větrný vír vyvolaný předjížděním nákladní soupravy řízené obviněným, soudy převzaly ze znaleckého posudku z oboru dopravy vypracovaného znalcem Ing. M. Ť. a Nejvyšší soud ho považuje za logicky vyplývající z provedených důkazů. V tomto směru Nejvyšší soud poukazuje na odůvodnění napadeného rozsudku odvolacího soudu, který ještě více rozvinul argumentaci soudu prvního stupně a podrobně a logicky vysvětlil, proč při stanovení boční vzdálenosti nákladní soupravy řízené obviněným od mopedu řízeného poškozených vycházel ze znaleckého posudku Ing. M. Ť. a stanovil ji na nejvýše 0,9 metru, což je vzdálenost vzhledem k parametrům nákladní soupravy a nestabilitě mopedu zjevně nedostatečná. Závěr o vzniku vzdušného víru jako jediné příčiny narušení stability mopedu a následného pádu poškozeného pod kola nákladní soupravy se tak jeví jako jednoznačný a přesvědčivý.

Těžištěm pro posouzení trestní odpovědnosti obviněného M. M. bylo zjištění, zda obviněný nějakým způsobem zavinil pád poškozeného J. K., případně zda byl tento pád důsledkem porušení povinnosti obviněného vyplývající z jeho postavení řidiče motorového vozidla nebo uložené mu podle zákona a zda se jednalo o porušení povinnosti, kterou lze charakterizovat jako důležitou ve smyslu § 224 odst. 2 tr. zák.

Obvodní soud pro Prahu 2 shledal, že obviněný M. M. porušil následující povinnosti vyplývající pro něj jako řidiče z ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů:

> – § 4 písm. a), b) citovaného zákona, tj. nedodržení povinnosti chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných, přizpůsobit své chování situaci v provozu na pozemních komunikacích, řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích,
>
> – § 5 odst. 1 písm. b) citovaného zákona, tj. nedodržení povinnosti věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu,
>
> – § 17 odst. 5 písm. c) citovaného zákona, tj. nedodržení zákazu předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo jiné účastníky provozu.

Podstatou porušení povinností obviněného M. M. podle závěru soudů nižších stupňů bylo nedodržení bezpečného bočního odstupu. S obviněným lze souhlasit potud, že předpisy upravující provoz na pozemních komunikacích výslovně neupravují kritéria bezpečného bočního odstupu. Nicméně je všeobecně známý fakt, že nedodržení bezpečného bočního odstupu při předjíždění motorovým vozidlem může vést ke vzniku vzdušného víru. Rovněž závěr, podle něhož tento nežádoucí efekt je nejvíce patrný v případě, když předjíždějí řidiči dlouhých nákladních souprav, jimiž je ohrožena stabilita předjížděného vozidla, je notorietou známou každému účastníkovi silničního provozu. Obviněný si rovněž musel být vědom skutečnosti, že takové ohrožení stability má nejcitelnější důsledky právě pro subtilní vozidla jako jsou jízdní kola, přičemž moped tov. zn. Babeta je svými jízdními vlastnostmi a minimální hmotností velmi blízký jízdnímu kolu. Stejně tak si obviněný jako profesionální řidič musel být vědom, že riziko vzniku tohoto vzdušného víru lze eliminovat snížením rychlosti (což částečně dodržel) a především dodržením bezpečného bočního odstupu od předjížděného vozidla. Při dostatečném bočním odstupu totiž dochází nejen k eliminaci vlivu vzdušného víru na předjížděné vozidlo, ale především v případě předjíždění jízdního kola či motocyklu je vyloučena možnost pádu jeho řidiče pod kola předjíždějícího vozidla.

Obviněný M. M. dále zpochybnil právní závěr soudů nižších stupňů, podle nichž jednání obviněného má charakter porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho postavení a uložené mu podle zákona ve smyslu § 224 odst. 2 tr. zák. Obviněný uznává, že jako řidič byl povinen řídit se dopravními předpisy, především zákonem č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

K tomu Nejvyšší soud připomíná, že pojem „důležitá povinnost" není obsažen přímo v textu trestního zákona, ale vymezuje jej jen všeobecně respektovaná judikatura soudů. Podle ní se porušením důležité povinnosti ve smyslu § 224 odst. 2 tr. zák. rozumí porušení takové povinnosti, jež má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, když tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku (viz rozhodnutí pod č. 11/1964 Sb. rozh. tr.). Přitom není možný vyčerpávající výpočet důležitých povinností řidiče motorového vozidla, neboť význam jejich porušení je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci (viz zhodnocení pod č. I/1966 Sb. rozh. tr.). Je také důležité zkoumat, zda ke vzniku následku uvedeného v § 224 odst. 1 tr. zák. spolupůsobilo více příčin, či zda šlo o příčinu jedinou (viz rozhodnutí pod č. 72/1971 Sb. rozh. tr.).

Námitky obviněného M. M., že povinnost zachovávat bezpečný boční odstup při předjíždění není výslovně formulována v zákoně č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, ani v jiném předpise, a že pojem „vzdušný vír" není v těchto předpisech definován, neshledal Nejvyšší soud důvodnými. Přestože citovaný zákon o silničním provozu v části věnované pravidlům silničního provozu stanoví velmi podrobně povinnosti řidičů, které musejí v zájmu bezpečnosti zachovávat, nemůže zahrnout detailně všechny situace, které mohou nastat v silničním provozu.

Vedle obecné povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích uvedené v § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, chovat se ohleduplně a ukázněně a neohrožovat svým jednáním život jiných osob soudy opodstatněně dovodily, že obviněný M. M. porušil především povinnost stanovenou v § 17 odst. 5 písm. c) citovaného zákona spočívající v tom, že řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Jde o povinnost záměrně formulovanou poměrně obecně, aby postihovala všechny případy vyskytující se v praxi. Ty se mohou lišit v závislosti na typu vozidla předjíždějícího (když dlouhé nákladní soupravy budou z tohoto pohledu patřit mezi nejnebezpečnější, a tudíž vyžadující nejohleduplnější přístup jejich řidičů), vozidla předjížděného (zde se jako „nejrizikovější" jeví právě jízdní kola a mopedy, a to pro svou menší stabilitu, přičemž měl by být brán zřetel i na jejich řidiče, např. řídí-li jízdní kolo dítě či naopak osoba vyššího věku), dále budou hrát roli i ostatní okolnosti, např. počasí (pro riziko větrných vírů, sražení cyklisty vodou z louže), stav komunikace (nebezpečí odletujícího štěrku, zvíření prachu atd.).

Jak již bylo uvedeno výše, vznik vzdušného víru jako následku předjíždění a narušení stability předjížděného mopedu je zcela určitě zahrnut ustanovením § 17 odst. 5 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, přičemž ve vztahu k zavinění obviněného M. M. Nejvyšší soud souhlasí zcela se závěry soudů nižších stupňů v tom, že riziko vzniku vzdušného víru a následného pádu mopedu je něčím, o čem obviněný jako profesionální řidič nákladní soupravy vědět měl a mohl. Není přitom podstatné, zda obviněný byl seznámen s výpočtem bezpečného odstupu, s nímž pracoval znalec Ing. M. Ť. při vyhotovení svého znaleckého posudku. Nicméně obviněný si měl být vědom skutečnosti, že prokázaný boční odstup jím řízené jízdní soupravy od mopedu řízeného poškozeným J. K. v době jeho předjíždění, který činil jen 0,9 metru, je zjevně nedostatečný a povede v případě ztráty stability a pádu řidiče mopedu k možnosti vzniku fatálního následku. V této souvislosti nutno zdůraznit, že podle závěrů soudů nižších stupňů obviněný v úvodu předjížděcího manévru s největší pravděpodobností dodržel bezpečný odstup, ale protože nestihl dokončit předjížděcí manévr na té části pozemní komunikace, kde byla přerušovaná čára, byl nucen se vrátit do svého jízdního pruhu, čímž došlo k výraznému zmenšení bočního odstupu, a tím i k pádu poškozeného. Z těchto závěrů soudů nižších stupňů, které Nejvyšší soud sdílí, vyplývá jak příčinná souvislost mezi porušením povinnosti obviněného a jejím následkem, tak závěr o zavinění obviněného

ve formě (přinejmenším) nevědomé nedbalosti.

Nejvyšší soud proto posoudil dovolání obviněného M. M. jako zjevně neopodstatněné a jako takové je odmítl podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř.