

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 21.10.1966, sp. zn. 6 Tz 51/66, ECLI:CZ:NS:1966:6.TZ.51.1966.1

Číslo: 22/1967

Právní věta: K výkladu ustanovení § 21 odst. 1, odst. 2 písm. a) vyhl. č. 141/1960 Sb. (nyní § 20 odst. 1, 2 písm. b) vyhl. č. 80/1966 Sb. o pravidlech silničního provozu): Snižuje-li hlučnost automobilu slyšitelnost zvukové výstrahy u železničního přejezdu, je nutno, aby si řidič ověřil, zda může vjet na přejezd, např. poslechem při otevřeném okně kabiny, případně při zastaveném motoru.

Soud: Nejvyšší soud ČSSR

Datum rozhodnutí: 21.10.1966

Spisová značka: 6 Tz 51/66

Číslo rozhodnutí: 22

Číslo sešitu: 3

Typ rozhodnutí: Rozhodnutí

Hesla: Doprava

Předpisy: 80/1966 Sb. § 20

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 22/1967 sb. rozh.

K výkladu ustanovení § 21 odst. 1, odst. 2 písm. a) vyhl. č. 141/1960 Sb. (nyní § 20 odst. 1, 2 písm. b) vyhl. č. 80/1966 Sb. o pravidlech silničního provozu):

Snižuje-li hlučnost automobilu slyšitelnost zvukové výstrahy u železničního přejezdu, je nutno, aby si řidič ověřil, zda může vjet na přejezd, např. poslechem při otevřeném okně kabiny, případně při zastaveném motoru.

(Rozhodnutí Nejvyššího soudu z 21. října 1966 - [6 Tz 51/66.](#))

Usnesením vyhledávacího orgánu OO VB ve Š. ze dne 20. prosince 1965 bylo podle § 160 odst. 1 tr. ř. zahájeno trestní stíhání pro trestný čin obecného ohrožení podle § 180 odst. 1 tr. zák. a usnesením vyšetřovatele skupiny vyšetřování OO VB v B. ze dne 14. ledna 1966 bylo proti obviněnému vzneseno obvinění pro trestný čin obecného ohrožení podle § 180 odst. 1, 2 písm. c) tr. zák. spáchaný tím, že dne 17. prosince 1965 kolem 8. hod. vjel s nákladním autem Praga V3S, majetkem to Komunálních služeb města Š., na chráněný železniční přejezd v době, kdy již bylo v činnosti předzváněcí signalizační zařízení, takže byl spuštěnými závory na přejezdu uzavřen. Protože se mu nepodařilo

zastavit motorový osobní vlak, právě přijíždějící od stanice Š., došlo ke střetu tohoto vlaku s nákladním autem. Osobní vlak při nárazu sice nevykolejil a také nedošlo k žádnému zranění, ale na vozidlech vznikla škoda ve výši nejméně 25 000,- Kčs.

Po skončeném vyšetřování byl okresnímu prokurátorovi předložen vyšetřovací spis s návrhem na podání obžaloby na obviněného pro uvedený trestný čin. Okresní prokurátor trestní stíhání zastavil, poněvadž dospěl k závěru, že uvedeným skutkem nebyl spáchán ani trestný čin, ani přestupek nebo provinění.

Ke stížnosti pro porušení zákona podané generálním prokurátorem Nejvyšší soud zrušil usnesení okresního prokurátora a tomu přikázal, aby věc znovu projednal a rozhodl.

Své rozhodnutí okresní prokurátor odůvodnil tím, že ohledáním místa dopravní nehody a vyjádřením ČSD bylo jednoznačně potvrzeno, že se strany strojevedoucího motorového vlaku nedošlo k porušení dopravních předpisů. Obviněný uvedl ke své obhajobě, že na přejezd vjížděl velmi mírnou rychlostí a teprve poté, kdy se přesvědčil o bezpečnosti další jízdy. Zvukové znamení signalizačního zařízení neslyšel pro hluk v kabině, způsobený chodem motoru nákladního auta. Tuto jeho obhajobu okresní prokurátor akceptoval, protože odpovídala konstatování orgánů ČSD, v jejichž protokolu o dopravní nehodě se uvádí, že slyšitelnost signálu v kabině řidiče byla omezena hlukem motoru auta. Prokurátor proto dospěl k závěru, že se strany řidiče nákladního auta nedošlo k jednání, které by odpovídalo znakům subjektivní stránky trestného činu podle § 180 odst. 1, 2 písm. c) tr. zák., protože řidič sám se choval v souladu s ustanovením § 21 odst. 1 vyhl. MV č. 141/1960 Sb.

Okresní prokurátor však nepostupoval podle ustanovení § 2 odst. 5 tr. ř.

Vyšetřováním bylo zjištěno, že obviněný přijížděl k místu dopravní nehody od domku svědka K, vzdáleného asi 50 m. V okamžiku, kdy vjel mírnou rychlostí na železniční přejezd, počaly se spouštět závory, takže vozidlo řízené obviněným zůstalo uzavřeno v prostoru přejezdu, odkud se je už nepodařilo vyprostit. Obviněný v přípravném řízení tvrdil, že před příjezdem k přejezdu neslyšel žádný zvuk signalizačního zařízení a závory byly v naprostém klidu. V průběhu vyšetřování byla proto přezkoušena funkce ovládacího zařízení závor. Bylo zjištěno, že zařízení je v dobrém stavu. Závory jsou uzavírány mechanickým pohonem, a to tak, že vlastnímu spuštění závor předchází výstražný signál v trvání 25 - 30 vteřin, dáváný 16 - 17 zvonkovými údery. Celé zařízení je také zajištěno proti zásahu, který by změnil jeho funkci. Zajišťující plomby byly neporušeny. Názor okresního prokurátora o beztrestnosti jednání obviněného byl proto založen na jeho obhajobě, že pro hluk, který v kabině působil pracující motor vozu, nemohl slyšet zvuk signalizačního zařízení.

Podle § 21 odst. 1 vyhl. MV č. 141/1960 Sb. je účastníkům silničního provozu uloženo počínat si v blízkosti železničního přejezdu zvláště opatrně. Proto je řidič povinen zejména dbát polohy závor a musí se včas přesvědčit, zda nehrozí nebezpečí. Dopravní předpis neurčuje způsob, kterým tak řidič učiní, ale předpokládá, že řidič přitom bude dbát železničních výstražných znamení, mimo jiné tedy i signálu davaného zvonkovým předzváněcím zařízením, jak výslovně ukládá účastníkovi silničního provozu ustanovení odst. 2 písm. a), § 21 cit. vyhlášky, podle kterého není dovoleno vstupovat nebo vjíždět na železniční přejezd, jestliže zazní na železničním přejezdu zvukové výstražné znamení. Proto hlučnost vozu, která snižuje slyšitelnost takového signálu, nelze potom vykládat jako okolnost opravňující řidiče k zanedbání výstražného znamení vůbec. Od řidiče takového vozu je nutno naopak žádat, aby nedostatek svého vozidla kompenzoval jiným opatřením, zejména tím, že např. zkontroluje situaci poslechem při otevřeném okénku své kabiny nebo sleduje pohyb signalizačního zařízení. V tomto směru potom není bez významu ani způsob umístění signalizačního zařízení ve výhledu řidiče, zejména vzdálenost, na kterou je obviněný při jízdě od domku svědka K mohl vidět a intenzita zvuku tohoto zařízení. Přitom v případě obviněného nelze přehlédnout jednak informaci o častém uzavírání závor, které se mu dostalo při odjezdu od K, jednak skutečnost, že obviněný pospíchal proto, aby

projel přejezdem ještě před novým uzavřením přejezdu.

Měl proto okresní prokurátor zajistit přezkoumání všech těchto skutečností rekonstrukcí jízdy obviněného od domu svědka K na železniční přejezd za okolností, které předcházely nehodě.

Okresní prokurátor porušil svým rozhodnutím zákon v ustanovení § 2 odst. 5 tr. ř.