



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

PRÁVNÍ SOUVISLOSTI NOČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD S CHODCI

LEGAL CONTEXT OF NIGHTTIME ROAD ACCIDENTS WITH PEDESTRIANS

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Vladimír Daněk

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

BRNO 2017

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2016/17

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Vladimír Daněk

který/která studuje v **magisterském studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Právní souvislosti nočních dopravních nehod s chodci

v anglickém jazyce:

Legal Context of Nighttime Road Accidents with Pedestrians

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Úkolem studenta je provést důkladnou analýzu nehod vozidla s chodcem za snížené viditelnosti v podmínkách ČR včetně právních výkladů silničních předpisů a výkladů trestního zákona a zákona o přestupcích, nadefinovat problémové situace, kdy k podobným nehodám dochází a jaké mohou nastat nejčastěji situace, provést důkladnou rešerši dostupných soudních rozhodnutí u nehod s chodci za snížené viditelnosti ve vztahu k právní interpretaci technických výsledků znaleckého zkoumání. Diplomant se rovněž pokusí, pokud to bude možné, nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací.

Cíle diplomové práce:

Cílem práce je provést analýzu technicko-právních souvislostí v případech dopravních nehod vozidla a chodce za snížené viditelnosti s důrazem na posuzování ve vztahu k okolnostem případů z hlediska:

- technického a právního,
- zdravotním následkům,
- porušení konkrétních předpisů a
- aplikaci technických výsledků konkrétních řešených nehod, a to na nalezených vztazích mezi technickým a právním pohledem na zavinění těchto typů dopravních nehod.

Cílem je mj. pokusit se nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací.

Seznam odborné literatury:

BRADÁČ, A. a kol. Soudní inženýrství. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno, 1997. ISBN 80-7204-057-X. s. 719

BURG, H., MOSER A. Handbuch Verkehrsunfall-rekonstruktion – Unfallaufnahme – Fahrdynamik – Simulation, 1. vydání 2007, Vieweg, ISBN 978-3-8348-0172-2. s. 952.

HUGEMANN, W. a rozsáhlý autorský tým. Unfall-rekonstruktion, dva svazky, 1. vydání, 2007. ISBN 3-00-019419-3. s. 1238.

KOLEKTIV AUTORŮ. Wypadki drogowe – Vademecum biegtego sadowego, vydavatelství Instytutu Ekspertys sadowych, Krakov 2010. ISBN 83-87425-32-X. s. 1094.

PORADA, Viktor. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha a.s., 2000. str. 378. ISBN 80-7201-212-6.

RÁBEK, Vlastimil. Vybrané postupy analýzy dopravních nehod. Žilina, EDIS - vydavatelství Žilinské univerzity, 2009. str. 217. VPRA-SCP-2009-06-02.

ŠTIKAR, J, ŠMOLÍKOVÁ, J. a HOSKOVEC, J. Psychologie v dopravě. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). ISBN 80-246-0606-2.

Vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu - noční doba: 2014. Olomouc: Properus, 350 s. ISBN 978-80-7395-816-9.

Rozhodnutí soudů v ČR a zahraničí.

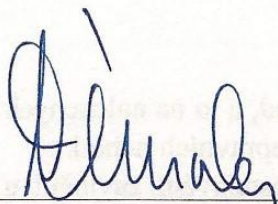
Trestní zákon včetně komentáře, Zákon o přestupcích včetně komentáře, Silniční zákon včetně komentáře, související právní předpisy.

Případně další podklady předložené vedoucím práce.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2016/17.

V Brně, dne 16. 10. 2016



doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.
ředitel vysokoškolského ústavu



Klíčová slova

Dopravní nehoda, chodec, střet, soudní rozhodnutí, znalecký posudek, střet s chodcem, chodec snížená viditelnost, nehoda chodec, nehoda noc chodec, chodec povinnost, reflexní, retroreflexní

Keywords

Accident, pedestrian, collision, the court decision, expert evidence, collision with pedestrian, pedestrian reduced visibility, accident pedestrian, accident night pedestrian, pedestrian duty, reflective, retroreflective

Abstrakt

Diplomová práce s názvem „*Právní souvislosti nočních dopravních nehod s chodci*“ se zabývá interpretací právních rozhodnutí k dopravním nehodám, které byly způsobeny v noční době vozidlem, kde dalším účastníkem nehody byl chodec. Hlavním cílem této práce je pokusit se nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací v případech dopravních nehod vozidla a chodce za snížené viditelnosti s důrazem na posuzování ve vztahu k okolnostem případů z hlediska technického a právního a ve vztahu ke zdravotním následkům. Pokud se týká teoretické části, tak zde jsou provedeny právní výklady zákonů s důrazem na ty, jež se v rozhodnutích soudů opakovaně vyskytují. V analytické části bylo prostudováno a analyzováno přibližně 1530 soudních rozhodnutí, ze kterých bylo vybráno 56, které odpovídají požadavkům této práce, dále bylo vyhodnoceno 5 znaleckých posudků poskytnutých Ústavem soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně, u těchto případů na základě toho, že se podařilo zjistit hranici pro posuzování nehodových situací, bylo predikováno možné soudní rozhodnutí v kontextu s nalezenou zaužívanou hranicí rozhodování soudů na nevyšší úrovni soudní hierarchie.

Abstract

The thesis „*Legal Context of Night-time Road Accidents with Pedestrian*“ deals with the interpretation of legal decisions on traffic accidents caused by the vehicle during the night and where the other participant was a pedestrian.

The main aim of this thesis is to find the established limits for the assessing of blame in comparable accident situations in cases of traffic accidents of the vehicle and the pedestrian at the reduced visibility with emphasis on the assessing in relation to the circumstances of the cases from the technical and legal point of view and in relation to the health consequences.

Legal interpretations of the law are defined within the theoretical part of the thesis with emphasis on the ones which appear repeatedly in the judicial decisions.

Approximately 1530 judicial decisions were studied and analysed in the analytical part, of which 56 were selected, that corresponds to the requirements of this thesis.

There are also 5 expert evidences provided by the Institute of Forensic Engineering of Brno University of Technology. In the above mentioned cases there were defined the limits for the assessing of accidents based on which the judicial decision was predicted in context with the defined established limits for the judicial decisions at the top of the court hierarchy.

Bibliografická citace

DANĚK, V. *Právní souvislosti nočních dopravních nehod s chodci*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2017. 297 s. Vedoucí diplomové práce
Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 4. 10. 2017

.....

Podpis diplomanta

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat především svému vedoucímu práce Ing. Bc. Marku Semelovi, Ph.D. za odborné a cenné rady a vstřícnou pomoc, jenž mi poskytoval při řešení dané problematiky.

OBSAH

1	ÚVOD.....	13
2	ZÁKLADNÍ POJMY	16
2.1	§ 2 Vymezení základních pojmů a právní předpisy	16
2.2	§ 4 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích.....	17
2.3	§ 5 Povinnosti řidiče	17
2.4	§ 18 Rychlost jízdy	18
2.5	§ 47 Dopravní nehoda.....	18
2.6	§§ 53 a 54 oddíl 5 ustanovení pro chůzi	19
	2.6.1 § 53 Chůze.....	19
	2.6.2 § 54 Chůze.....	19
3	POVINNOST UŽÍT REFLEXNÍ PRVKY ZE STRANY CHODCE A ŘIDIČE	20
3.1	Povinnost chodce užít retroreflex.....	20
3.2	Povinnost řidiče užít retroreflex.....	20
4	BODOVÝ SYSTÉM, ZÁKON O PŘESTUPCÍCH	22
5	TRESTNÍ ZÁKONÍK	25
5.1	§ 55 Odnětí svobody.....	25
5.2	§ 58 Mimořádné snížení trestu odnětí svobody	26
5.3	§ 122 Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví	27
5.4	§ 145 Těžké ublížení na zdraví	28
5.5	§ 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku	29
5.6	§ 272 Obecné ohrožení.....	29
5.7	§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky.....	30
5.8	Opravné prostředky	30
6	TRESTNÍ ZÁKONÍK VS. TRESTNÍ ZÁKON	31
7	§ 143 A § 147 TR. ZÁKONÍK BECK ONLINE - KOMENTÁŘE.....	33
7.1	Odst. 2 § 143 Usmrcení z nedbalosti, Porušení důležité povinnosti v dopravě	35
7.2	Odst. 1 § 143 Usmrcení z nedbalosti.....	37
7.3	Odst. 3 § 143 Usmrcení z nedbalosti Usmrcení v důsledku hrubého porušení vyjmenovaných zákonů	41
7.4	§ 143 - Vztah k jiným ustanovením § 143.....	42
7.5	§ 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.....	49
8	STATISTICKÉ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD	53
9	REŠERŠE SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ	56
9.1	1 Řidič odsouzen /podm./ - rozpory ZP, 8 Tdo 1221/2010.....	59

9.2	2 Řidič zproštěn, neporušil nic, chodec alkohol, 3 Tz 182/2001, podal ministr.....	64
9.3	3 Řidič odsouzen /podm./ - rychlost, přechod, 7 Tdo 1356/2013	70
9.4	4 Řidič odsouzen /nepo/ - alkohol v krvi do 1 g/kg, přejetý ležec silně pod vlivem alkoholu, 25 Cdo 1264/2002.....	71
9.5	5 Řidič odsouzen /nepo/ - rychlost i § 208/, chodec toluen, 3Tdo 1291/2011.....	75
9.6	6 Odloženo PČR, vina chodec vstoupil, 25 Cdo 43/2002.....	77
9.7	7 Odloženo PČR, řidička nic neporušila, stížnost ministr, 11 Tz 128/2001.....	80
9.8	8 Řidič odsouzen /nepo/ - řidič pod vlivem, řešeno i neposkytnutí pomoci, 5 Tdo 578/2013	85
9.9	9 Řidička odsouzena /podm./, 5 Tdo 9/2012.....	90
9.10	10 Podnapilý chodec 2x sražený, řidič odsouzen /podm./, 7 Tdo 1012/2008.....	95
9.11	11 Řidič odsouzen /podm./, rychlost, chodec podnapilý, ÚS 1335/10	100
9.12	12 Řidič odsouzen /podm./ - rychlost 80km/hod není adekvátní potk. světlům, chodec pod vlivem, 3 Tdo 287/2007	103
9.13	13 Řidič zproštěn obžaloby, chodec pod vlivem a porušení, 8 Tdo 1052/2015.....	107
9.14	14 Řidič pod vlivem, odsouzen /nepo/ - sjetá pneu, 11 Tdo 93/2013-35	113
9.15	15 Řidič odsouzen /podm./ - chodec podnapilý s kolem, 8 Tdo 163/2008.....	115
9.16	16 Řidič podmíněně zastaveno tr. stíhání, rychlost 30 km/hod, 4 To 750/97.....	120
9.17	17 Řidič odsouzen /podm./, 7 To 288/94	122
9.18	18 Strážník v reflexní vestě, řidič úmysl, 8 Tdo 57/2009	124
9.19	19 Řidič odsouzen /podm./-nejel na dosvit, chodec pod vlivem, 3 Tdo 1488/2007	130
9.20	20 Řidič odsouzen /nepo/ - I §208, objížděl vozidla zprava, 7 Tdo 1506/2005.....	135
9.21	21 Řidička alkohol, zastaveno tr. stíhání, 11 Tz 80/2001	137
9.22	22 Řidič odsouzen /podm./ - rychlost, chodec alkohol a drogy, 8 Tdo 1134/2009..	143
9.23	23 Řidič odsouzen /nepo/ - I § 208, 7 Tdo 438/2009	147
9.24	24 Úmyslné najíždění, 8 Tdo 934/2008.....	150
9.25	25 Řidič odsouzen /podm./ - nesledoval, chodec podnapilý, 8 Tdo 1458/2009.....	155
9.26	26 Řidič odsouzen /podm./ - rychlost, 6 Tdo 766/2004.....	158
9.27	27 Zastaveno tr. stíhání, 3 Tz 172/2000.....	161
9.28	28 Řidič motocyklu bez ŘO a pod vlivem, postoupeno jako př., 3 Tz 152/2000	164
9.29	29 Řidič odsouzen /podm./ - rychlost, 6 Tdo 1039/2008.....	170
9.30	30 Podmíněně zastaveno tr. stíhání 50/50, 5 Cdo 1005/2003	175
9.31	31 Řidič odsouzen /podm./ - zavinění podíl jen 30/70, ÚS 981/14.....	177
9.32	32 Řidič odsouzen /podm./ - ZP k dodržení bezp. vzdálenosti, ÚS 1719/12.....	179
9.33	33 Amnestie, 25 Cdo 1113/2002	182
9.34	34 Správní řízení, 41A 66/2014.....	184

9.35	35 Civilní řízení – náhrada škody, 14 To 290/2005	187
9.36	36 Řidič odsouzen /podm./ - rychlost, podnapilý chodec s kolem ležící na silnici, 4 Tz 17/2001	190
9.37	37 Zastaveno tr. stíhání, stížnost ministr, 4 Tz 283/2000	192
9.38	38 Zproštěn obžaloby, ministr stížnost, 5 TZ 90/2001	195
9.39	39 Řidič odsouzen /nepo/ - I § 208, 7 Tdo 1519/2006	198
9.40	40 Řidič odsouzen /podm./ - chodkyně dvakrát přejetá, 8 Tdo 763/2013	201
9.41	41 Řidič odsouzen /nepo/ - alkohol, 8 Tdo 380/2009.....	204
9.44	44 Policista reflexní vesta, 4 Tz 183/2005.....	207
9.42	42 Správní řízení, 4 AS 2/2005	209
9.43	43 Řidič odsouzen /nepo/ - alkohol, rychlost I § 208, 8 Tdo 709/2011.....	213
9.45	45 Chodec bez reflexní vesty, rozpor znalec vs. soud, 5 Tdo 845/2012	217
9.46	46 Řidič bez reflexní vesty, 8 Tdo 310/2012	223
9.47	47 Sražený řidič v reflexní vestě, 4 Tdo 366/2015.....	227
9.48	48 Řidič odsouzen /podm./ - rychlost, 7 Tz 46/82.....	231
9.49	49 Řidič odsouzen /podm./ - i když bez ŘO a § 208, 2 Tz 19/82	233
9.50	50 Zastaveno tr. stíhání, i když alkohol, 11 Tz 80/2001.....	234
9.51	51 Historická zajímavost, 1 Tz 242/56	237
9.52	52 Řidič odsouzen /nepo/ - alkohol, 7 Tdo 580/2011.....	240
9.53	53 Úmyslné najetí, 7 Tdo 1227/2015.....	243
9.54	54 Řidič odsouzen /nepo/ - alkohol, 6 Tdo 313/2012.....	245
9.55	55 Historická zajímavost, Zm II 71//30	250
9.56	56 Historická zajímavost, RV I 348//40	252
10	REŠERŠE – VYHODNOCENÍ.....	254
11	KOMENTÁŘ K VYBRANÝM PŘÍPADŮM	265
12	VYHODNOCENÍ ROZHODNUTÍ V NESOULADU SE ZAUŽÍVANOU JUDIKATUROU.....	269
13	ROZDĚLENÍ SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ DO KATEGORIÍ DLE NÁSLEDKU PRO ŘIDIČE.....	276
14	PREDIKOVÁNÍ SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ DLE ZP.....	277
14.1	Ležec ZP C 1487, 4102/61000/2014 – Albrechtice	277
14.1.1	<i>Protokol o nehodě v silničním provozu.....</i>	277
14.1.2	<i>Podstatné pasáže ze znaleckého posudku</i>	277
14.1.3	<i>Predikování konečného rozhodnutí</i>	278
14.2	Ležec ZP C 1570, 4235/61000/2016-Se, Zlín	279
14.2.1	<i>Protokol o nehodě v silničním provozu.....</i>	279

14.2.2	<i>Podstatné pasáže ze znaleckého posudku</i>	280
14.2.3	<i>Možnosti odvrácení střetu chodcem Přemyslem Velčovským</i>	280
14.2.4	<i>Predikování konečného rozhodnutí</i>	280
14.3	Přecházející – revizní ZP C 1589, 4249/61000/2016-Se, Konice	281
14.3.1	<i>Protokol o DN v silničním provozu</i>	281
14.3.2	<i>Podstatné pasáže ze znaleckého posudku</i>	282
14.3.3	<i>Predikování konečného rozhodnutí</i>	283
14.4	Přechod - revizní ZP C1505, 4137/61000/2014/Bj, Ostrava	283
14.4.1	<i>Protokol o nehodě</i>	283
14.4.2	<i>Podstatné pasáže ze znaleckého posudku</i>	284
14.4.3	<i>Predikování konečného rozhodnutí</i>	285
14.5	Přechod Polička, revizní ZP C 1500, 4114/61000/2014-Cou	285
14.5.1	<i>Protokol o nehodě</i>	285
14.5.2	<i>Podstatné pasáže ze znaleckého posudku</i>	286
14.5.3	<i>Predikování konečného rozhodnutí</i>	287
15	ZÁVĚR	287
16	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	292
17	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	295
	PŘÍLOHA Č. 1	296

1 ÚVOD

Vzhledem ke skutečnosti, že se profesně zabývám „právní problematikou“, mně v rámci studia při výběru diplomové práce zaujalo téma, které má přesah mezi technickým oborem zabývajícím se soudním znalectvím s přesahem do právních souvislostí, neboť o zavinění jednotlivých účastníků dopravní nehody finálně rozhodují soudy na různých úrovních soudní hierarchie a v dané věci je zajímavé posouzení soudních rozhodnutí v kontextu se znaleckými posudky, které souvisejí s technickým znalectvím v dopravě a soudním inženýrstvím, které zkoumá příčinnou souvislost negativních jevů v souvislosti s jejich následkem a průběhem děje, tedy například dopravní nehody, výsledkem uvedených činností je většinou znalecký posudek pro potřeby například orgánů veřejné moci. Doprava a automobilismus mě zajímají i soukromě, jednak jako koníček a dále i při předchozím studiu na VUT FEI jsem zpracovával bakalářskou práci týkající se provozu elektromobilu u Brněnských komunikací.

Úkolem mé diplomové práce je provést důkladnou analýzu nehod vozidla s chodcem za snížené viditelnosti v podmínkách ČR včetně právních výkladů silničních předpisů a výkladů trestního zákona a zákona o přestupcích, nadefinovat problémové situace, kdy k podobným nehodám dochází a jaké mohou nastat nejčastěji situace, provést důkladnou rešerši dostupných soudních rozhodnutí u nehod s chodci za snížené viditelnosti ve vztahu k právní interpretaci technických výsledků znaleckého zkoumání. Dále se mám pokusit, pokud to bude možné, nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací.

Cílem práce je provést analýzu technicko–právních souvislostí v případech dopravních nehod vozidla a chodce za snížené viditelnosti s důrazem na posuzování ve vztahu k okolnostem případů z hlediska technického a právního, zdravotním následkům, porušení konkrétních předpisů a aplikaci technických výsledků konkrétních řešených nehod, a to na nalezených vztazích mezi technickým a právním pohledem na zavinění těchto typů dopravních nehod. Cílem je mj. pokusit se nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací.

K nalezení zaužívané hranice při posuzování zavinění u podobných dopravních nehod v noční době, čemuž předcházelo nalezení a důkladné posouzení a prostudování soudních rozhodnutí, primárně byly v systému ASPI, který publikuje judikaturu soudních rozhodnutí, dle zadaných klíčových slov selektovány rozhodnutí se zaměřením na dopravní nehody s chodcem a noční dobu. K vyhledávání byla využita klíčová slova:

- střet s chodcem
- chodec snížená viditelnost
- nehoda chodec
- nehoda noc chodec
- chodec povinnost
- reflexní /retroreflexní/

V rámci první selekce bylo vyhodnoceno 1530 právních vět, ze kterých bylo k prostudování dohledáno dle zadání diplomové práce cca 200 rozhodnutí, zde již docházelo k třídění soudních rozhodnutí se zaměřením na denní a noční dobu s využitím i analýzy západu slunce v jednotlivých dnech, výstupem prostudování těchto rozhodnutí bylo 56 judikátů souvisejících s noční dobou, kterými se budu zabývat v rámci této diplomové práce, dalších výstupem i s využitím elektronických stránek Nejvyššího soudu a z ASPI/Automatizovaného systému právních informací/ byly dopravní nehody osobních vozidel s chodci v denní době, 44 rozhodnutí bylo ve spolupráci vzájemně vyselektováno pro samostatnou diplomovou práci, zbývající rozhodnutí jsou buď výrazně historická, ze kterých bylo pro oživení tématu vybráno jen pár, týká se například rozhodnutí soudu z 30. let a část zbývajících judikátů byla použita do teoretické části, která bude doplněna i komentářem k právním normám. V rámci 56 soudních rozhodnutí, se kterými bude dále pracováno, bylo z každého vybráno to nejpodstatnější sdělení, které popisuje a vystihuje jak průběh nehody a rozhodování soudu, tak následné rozhodnutí soudu a užití procesní postupy jako zpracování znaleckého posudku s tím, že při studiu a analýze judikátů byl kladen zvláštní důraz na stanovisko soudního znalce a k faktu, jak k tomuto stanovisku při rozhodování soud přihlíží, tedy zda se ztotožnil s technickým hodnocením dopravní nehody a závěry učiněnými znalcem, či zda soudní rozhodnutí bylo v „rozporu“ s technickým stanoviskem znalce a soud přihlédl k jiným okolnostem než k „technickým“. Soudní rozhodnutí, s nimiž se diplomant subjektivně plně či částečně neztotožnil, byly zařazeny do samostatné kapitoly.

Následně po provedené důkladné analýze rozhodnutí se zpracováním tabulky, která vystihuje zjištěné závěry, bylo provedeno rozdělení do kategorií a analýza ve vztahu k technicko-právnímu vztahu s důrazem na zjištění technické příčiny nehod, kdy sám zpracovatel byl vcelku překvapen zjištěným závěrem a vcelku jednoznačnou technickou příčinou většiny nočních dopravních nehod. Jedná se o problematiku mezioborovou, která propojuje právní a technickou oblast. U vybraných právních výrazů, tedy těch nejčastěji užívaných, bude proveden jejich výklad a také se budu věnovat udělování typů sankcí a trestů pro řidiče, kteří porušují své povinnosti.

V rámci diplomové práce bude proveden i právní výklad silničních předpisů se zaměřením a důrazem na ty, které jsou prakticky při soudních rozhodnutích aplikovány, bude proveden výklad trestního zákoníku a zákona o přestupcích s nadefinováním problémových situací, které předcházely vzniku události, tedy byl hledán kauzální nexus, tedy příčinné souvislosti mezi jednáním, které události předcházelo a vznikem následku, což je v daném případě dopravní nehoda, příčiny nehod se podařilo vcelku jednoznačně dohledat ze zpracovaných judikátů. Vzhledem k tomu, že v rámci diplomové práce se vcelku podařilo nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění, alespoň na nejvyšší úrovni soudní hierarchie bude provedena u predikce soudních rozhodnutí z podkladů znaleckých posudků poskytnutých vedoucím diplomové práce s vysvětlením, proč bylo rozhodnutí takto predikováno.

K nadefinování problémové situace je možné uvést, že i v rámci studia byla zjištěna obecně známá záležitost, tedy, že znalci neprovádí právní posouzení věci, ale pro zpracování technického řešení musí vědět to, co bude pro konečné řízení podstatné, aby k uvedenému dodal potřebné informace, zpracovatel diplomové práce na základě zjištěných závěrů také uvedl svůj subjektivní názor, co znalecké posudky z pohledu osob činných v trestním řízení postrádají, tedy skutečnosti, které, jak bylo zjištěno jsou pro soudy rozhodné a podstatné, v našem případě tedy ovlivnění alkoholem jednotlivých účastníků, tyto údaje však znalecké posudky postrádají, neboť se jimi znalec v rámci technického řešení nehody vcelku logicky nezabývá a ve znaleckém posudku nebývá tato skutečnost často ani uvedena, samozřejmě z důvodu, že předmětem znaleckého zkoumání je určení technické příčiny nehody, ovlivnění alkoholem má však vliv na reakční doby, pozornost řidiče i chodce a tato záležitost není prozatím dostatečně prozkoumána, respektive zpracovateli diplomové práce není známo, že by znalci při své praktické činnosti do znaleckých posudků zakomponovali i zkoumání ovlivnění alkoholem jednotlivých

účastníků nehody, pokud je mě známo, tak technická příčina nehody je většinou zpracována excelentně, dále tato záležitost je či v blízké budoucnosti bude předmětem dalšího zkoumání či experimentálních výzkumů. Pro potřeby soudů byla tato záležitost vyhodnocena jako velice podstatná, přesněji řečeno, bych ji označil z pohledu soudů za prioritní a pro technické řešení daného případu musí znalec vědět, co bude pro konečné rozhodnutí podstatné, aby k uvedenému dodal potřebné informace.

2 ZÁKLADNÍ POJMY

Pro lepší orientaci v textu byly v systému ASPI v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích dohledány základní pojmy ve znění ke dni 18.9.2017, jedná o obecně známé pojmy, ovšem v soudních rozhodnutích jsou opakovaně uvedeny, tedy zde bude provedena selekce se zaměřením jen na ty, jež se v rozhodnutích přímo vyskytují, jedná se o vymezení základních pojmů, povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích a povinnosti řidiče.

2.1 § 2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ A PRÁVNÍ PŘEDPISY

„d) řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti,

j) chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně,

dd) přechod pro chodce je místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou,

ff) snížená viditelnost je situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu'' (9,18)

2.2 § 4 POVINNOSTI ÚČASTNÍKA PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

a) 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“ (9,18)

2.3 § 5 POVINNOSTI ŘIDIČE

„ (1) Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen

b) věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,

c) přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla

d) dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům,

h) snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem,

l) mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst. 8, nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla.

(2) Řidič nesmí

a) požit alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol (dále jen „alkoholický nápoj“) nebo užít jinou návykovou látku během jízdy,

b) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

f) ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje,

g) ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, a dále nesmí ohrozit chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání. '' (9,18)

2.4 § 18 RYCHLOST JÍZDY

Rychlost jízdy je upravena § 18, který výslovně stanovuje, že

„(1) Rychlost 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.

(3) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km.h-1; na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km.h-1 a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km.h-1. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km.h-1. '' (9,18)

Rychlost jízdy musí být jen taková, aby bylo možno vozidlo zastavit na vzdálenost, na kterou má řidič rozhled, v noční době při užití potkávacích světel je to dle praktického výkladu soudů a části judikátů dosvit světlometů, bude dále rozebráno.

2.5 § 47 DOPRAVNÍ NEHODA

„(1) Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen

a) neprodleně zastavit vozidlo,

b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5 '' (9,18)

2.6 §§ 53 A 54 ODDÍL 5 USTANOVENÍ PRO CHŮZI

Zvláštní ustanovení pro chůzi, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířeti a vedení a hnání zvířat

2.6.1 § 53 Chůze

„(1) Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Chodec, který nese předmět, jímž by mohl ohrozit provoz na chodníku, užije pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.

(3) Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou.

(7) Osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped smí užít chodníku, jen neohrozí-li ostatní chodce; jinak musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.

(9) Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. '' (9,18)

2.6.2 § 54 Chůze

„(1) Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou "Přechod pro chodce", "Podchod nebo nadchod", musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.

(2) Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zdali může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet

vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.

(3) Jakmile vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Nevidomý chodec signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před bližícím se vozidlem. Chodec musí dát přednost tramvaji. '' (9,18)

3 POVINNOST UŽÍT REFLEXNÍ PRVKY ZE STRANY CHODCE A ŘIDIČE

3.1 POVINNOST CHODCE UŽÍT RETROREFLEX

Pokud se týká povinnosti chodce užít reflexní vestu, tak tato byla do zákona o silničním provozu č. 361/2000 Sb. **vložena** novelizací účinnou k datu 20.2.2016, kdy v § 53 odst. 9 je vymezena takto:

„ (9) Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. '' (9,18)

Za porušení těchto pravidel je stanovena sankce jako v jiných případech, kdy dojde k porušení pravidel silničního provozu, tedy na místě může být udělena pokuta do výše 2000,- Kč a ve správním řízení hrozí sankce ve výši 1500 až 2500,- Kč, je však možné na místě řešit jen domluvou, je uváděno, že účelem této novelizace není represe, ale prevence v dané oblasti. (11,14)

3.2 POVINNOST ŘIDIČE UŽÍT RETROREFLEX

Jak byly v předchozí kapitole uvedeny povinnosti stanovené pro chodce, tak je možné konstatovat, že tato povinnost je dle mého názoru v zákonné úpravě stanovena

jednoznačně a pochopitelně, a to i pro širokou laickou veřejnost, což se však nedá říct o povinnosti týkající se řidičů, která je v zákoně označena takto:

Další povinnost řidiče je být označen v souladu s § 5 zákona č. 361/2000 Sb.:

„Povinnosti řidiče (1) Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen

§5 l) mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle § 56 odst. 8, nachází-li se mimo vozidlo na pozemní komunikaci mimo obec v souvislosti s nouzovým stáním; to neplatí pro řidiče motocyklu, mopedu a nemotorového vozidla. ‘‘ (9,18)

Tedy v zákoně o silničním provozu se sice dočteme povinnost týkající se oděvních doplňků, ale ta nás u řidiče na rozdíl od chodce odkazuje na další právní úpravu, člověk znalý, zvědavý či pohybující se v právní oblasti si tedy dohledá další paragraf v zákoně č. 361/2000 Sb., ve kterém se dozví:

„§ 56 (8) Vzor a způsob užití oděvních doplňků s označením z retroreflexního materiálu stanoví prováděcí právní předpis. ‘‘ (9,18)

Zde asi většina zájemců o přesné dohledání skončí, neboť zde není prováděcí předpis v zákoně specifikován, zájemci o další dohledání zbývá tedy dohledávat náhodně neustanovené právní předpisy nebo využít komentovaný zákon o silničním provozu, kde v komentáři je odkaz na vyhlášku /dříve §3 vyhlášky č.30/2001 Sb./ číslo 294/2015 Sb., zde v § 19 dohledáme:

„§ 19 Vzor a způsob užití oděvních doplňků s označením z retroreflexního materiálu

(1) Oděvními doplňky jsou blůza, kabát, tričko, vesta nebo kalhoty fluorescenční žluté nebo fluorescenční oranžovo-červené barvy doplněné retroreflexními pásy (dále jen „výstražný oděv“). Retroreflexní pásy a fluorescenční plochy musí být na výstražném oděvu vhodně umístěny a provedeny v dostatečné ploše. Tyto podmínky jsou splněny, odpovídá-li výstražný oděv požadavkům příslušné harmonizované evropské normy1).

(2) Vzory výstražných oděvů jsou vyobrazeny v příloze č. 12 k této vyhlášce.

1) ČSN EN ISO 20471:2013. Oděvy s vysokou viditelností - Zkušební metody a požadavky. ‘‘ (18)

Předpokládám, že většina řidičů dohledávat tímto způsobem nebude a použije reflexní vestu z povinné výbavy, při dohledávání této povinnosti jsem se snažil postupovat jako běžný řidič, který bude potřebovat tuto povinnost z nějakého důvodu dohledat

k upřesnění a tedy jsem nepostupoval tím způsobem, že mě je známo, že zákony mají vždy prováděcí vyhlášky a další právní předpisy, kdy pro mě není problém je v ASPI dohledat, v této kapitole jsem se původně chtěl věnovat jen nově stanovené povinnosti, která se týká chodců, ale vzhledem k tomu, že v rámci zpracovávání judikátů pro diplomovou práci jsem i v kontextu svého zájmu o problematiku týkající se nově stanovené povinnosti chodců zaznamenal prozatím jen případy sražených řidičů bez reflexních vest, z čehož se však dá usuzovat, že soudy by mohly v těchto případech rozhodovat obdobně, dohledával jsem k uvedenému právní úpravu, aby bylo zřejmé z čeho porušení povinnosti v jejich případech vychází, kdy se dá analogicky vycházet z toho, že soudy v případě sražených chodců bez reflexní vesty budou problematiku posuzovat podobně a rozhodnutí by mohla být pro další potřebu podnětná, zajímavé bude i sledovat, jak budou v případech, kde bude vina, či spoluvina chodce konstatována ze strany policie, v praxi postupovat pojišťovny, kdy už se objevují první náznaky, že po chodci, který nehodu způsobí či je konstatováno spoluzavinění budou pojišťovny vymáhat část nákladů (27), uvedené pravděpodobně bude předmětem dalšího experimentálního výzkumu.

4 BODOVÝ SYSTÉM, ZÁKON O PŘESTUPCÍCH

Jedním z úkolů práce bylo provést právní výklad zákona o přestupcích a dalších zákonů, tedy ze zákona č. 361/2000 Sb. včetně přílohy, která obsahuje přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů jako sankci za tato jednání, uvedené má za cíl evidovat opakované porušení povinností v provozu na pozemních komunikacích. Způsob, kterým jsou body započítávány, je upraven § 123. Při dosažení 12 bodů je českému řidiči zabaveno řidičské oprávnění. Následná možnost jeho vrácení je vymezena § 123 písm. d). Odečítání bodů je upraveno § 123 písm. e). Dle aktuálního znění ke dni 21.9.2017 byly dohledány tyto údaje týkající se sankcí za přestupky v dopravě a zpracovány do tabulky, jedná se o přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání, byla provedena selekce jen na ta porušení, která se vyskytovala ve zkoumaných judikátech.

Účelem zákona o přestupcích je ochrana společnosti před protiprávním jednáním, které porušuje nebo ohrožuje zájmy společnosti. Avšak společenská škodlivost u přestupků nedosahuje takové intenzity jako u trestných činů. Přestupek je definován v zákoně č.

250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen zákon o přestupcích), stav ke dni 27.9.2017.

„§ 5 Přestupek - *Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ (11,18)

Správní trest je možno uložit jak samostatně, tak i společně s jinými správními tresty. Při určování druhu a výměře trestu je přihlédnuto zejména k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem. Ve správním řízení platí zásada dvojinstančního řízení, tedy proti rozhodnutí prvoinstančního orgánu se lze odvolat k Nejvyššímu správnímu soudu. Proti rozhodnutí o přestupku je tak možné podat řádný nebo mimořádný opravný prostředek

„*Zákaz činnosti lze uložit nejdéle na tři roky. Do této doby je započítána i doba, po kterou pachatel již nesměl tuto činnost vykonávat. Po uplynutí poloviny doby je možno od tohoto správního trestu upustit, prokáže-li pachatel způsobem svého života nebo jiným účinným opatřením, že tento zákaz již není potřeba. Pokuta musí být zaplácena v plné výši, pokud není zaplácena, není možno od zákazu činnosti upustit.*“ (11,18)

Tab. č. 1 Bodový systém a přestupky; vlastní zpracování podle (9,11,14,18, 19,21)

Přestupek /zkrácené znění/	Bodová sankce	Pokuta ve správním řízení/trest v tr. řízení	Zákaz činnosti	Paragraf §
Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)	7	2.500 až 20.000,- Kč	6 měsíců až 1 rok	125c / 1b)
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost – alkohol a návykové látky	7	25.000 až 50.000,-Kč	1 až 2 roky	125c / 1c)
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost – alkohol a návykové látky	7	Odnětí svobody do 3 let, peněžitý trest	1 až 10 let	274 TZ
Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky	7	25.000 až 50.000,-Kč	1 až 2 roky	125c/ 1d)

Přestupek /zkrácené znění/	Bodová sankce	Pokuta ve správním řízení/trest v tr. řízení	Zákaz činnosti	Paragraf §
Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	7	5.000 až 10.000,-Kč	6 měsíců až 1 rok	125c/ 1e) 2
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7	5.000 až 10.000,-Kč	6 měsíců až 1 rok	125c / 1f) 7
Způsobení nehody s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	7	Odnětí svobody až 10 let	1 až 10 let	143, 147, 148 TZ
Nezastavení po nehodě,	7	2.500 až 5.000,- Kč	1 až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	125c/ 1i) 1
Nedovolené opuštění místa dopravní nehody	7	2.500 až 5.000,- Kč	1 až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	125c / 1i) 4
Neposkytnutí účinné pomoci	7	Odnětí svobody až 3 roky	-	150 TZ
Technicky nezpůsobilé vozidlo	5	5.000 až 10.000,-Kč	6 měsíců až 1 rok	125c / 1a) 3
Vysoké překročení rychlosti – v obci o 40 km/h a více, mimo obec o 50 km/h a více	5	5.000 až 10.000,-Kč	6 měsíců až 1 rok	125c/1f) 2
Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání	5	2.500 až 5.000,- Kč	1 až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	125c / 1f) 6. d)
Řízení bez řidičského oprávnění	4	25.000 až 50.000,-Kč	1 až 2 roky	125c/1e) 1
Ohrožení chodce na přechodu	4	do 2500,- Kč	1 až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	125c/1f) 6a
Maření výkonu úředního rozhodnutí	4	Odnětí svobody až do 2 let	-	337 TZ
Nezastavení před přechodem	3	2.500 až 5.000,- Kč	1 až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	125c/1f) 6b

Přestupek /zkrácené znění/	Bodová sankce	Pokuta ve správním řízení/trest v tr. řízení	Zákaz činnosti	Paragraf §
Vyšší překročení rychlosti – v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	2.500 až 5.000,- Kč	1 až 6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích	125c/ 1f) 3
Střední překročení rychlosti – v obci do 20 km/h a více nebo mimo obec do 30 km/h	2	Bloková pokuta do 1000,- nebo 1.500 až 2.500,- Kč	---	125c / 1f) 4
Zavinění nehody s ublížením na zdraví	0	25.000 až 50.000,-Kč	1 až 2 roky	§ 125c / 1h

5 TRESTNÍ ZÁKONÍK

5.1 § 55 ODNĚTÍ SVOBODY

Odnětí svobody může být podmíněné nebo nepodmíněné. Podmíněný trest je obviněnému ukládán, pokud trestní sazba nepřevyšuje tři roky a vzhledem k okolnostem trestného činu lze přepokládat, že smyslu trestu bude dosaženo i bez umístění do věznice.

„§ 55 Odnětí svobody

(1) Nepodmíněný trest odnětí svobody se ukládá nejvýše na dvacet let, jestliže nejde o mimořádné zvýšení trestu odnětí svobody (§ 59), ukládání trestu odnětí svobody pachateli trestného činu spáchaného ve prospěch organizované zločinecké skupiny (§ 108) nebo o výjimečný trest (§ 54).

(2) Za trestné činy, u nichž horní hranice trestní sazby odnětí svobody nepřevyšuje pět let, lze uložit nepodmíněný trest odnětí svobody jen za podmínky, že by vzhledem k osobě pachatele uložení jiného trestu zjevně nevedlo k tomu, aby pachatel vedl řádný život. Za trestný čin zanedbání povinné výživy podle § 196 odst. 1 nebo 2 lze uložit nepodmíněný trest odnětí svobody jen za podmínky, že uložení takového trestu vyžaduje účinná ochrana společnosti nebo není naděje, že by pachatele bylo možno napravit jiným trestem.

(3) Nepodmíněný trest odnětí svobody se vykonává podle jiného právního předpisu ve věznicích. ” (7,18)

Odnětí svobody je možné uložit za přečiny a zločiny. Odnětí svobody patří k nejpřísnějším druhům trestu, který by měl být ukládán jen v případech, kdy mírnější forma trestu je nedostatečná pro nápravu pachatele trestného činu a ochranu společnosti.

5.2 § 58 MIMOŘÁDNÉ SNÍŽENÍ TRESTU ODNĚTÍ SVOBODY

Z prostudovaných judikátů se podává, že uvedený institut byl hojně využíván, celkem v 26 zkoumaných případech byl uložen trest odnětí svobody podmíněně.

„ (1) Má-li soud vzhledem k okolnostem případu nebo vzhledem k poměrům pachatele za to, že by použití trestní sazby odnětí svobody trestním zákonem stanovené bylo pro pachatele nepřiměřeně přísné a že lze dosáhnout nápravy pachatele i trestem kratšího trvání, může snížit trest odnětí svobody pod dolní hranici trestní sazby tímto zákonem stanovené.

(2) Soud může snížit trest odnětí svobody pod dolní hranici trestní sazby též tehdy, jestliže odsuzuje pachatele, který napomohl zabránit trestnému činu, jenž jiný připravoval nebo se o něj pokusil, jestliže vzhledem k poměrům pachatele a povaze jím spáchané trestné činnosti má za to, že lze dosáhnout nápravy pachatele i trestem kratšího trvání.

(3) Při snížení trestu odnětí svobody podle odstavců 1 a 2 nelze uložit trest

a) pod pět let, činí-li dolní hranice trestní sazby odnětí svobody alespoň dvanáct let,

b) pod tři léta, činí-li dolní hranice trestní sazby odnětí svobody alespoň osm let,

c) pod jeden rok, činí-li dolní hranice trestní sazby odnětí svobody alespoň pět let.

(4) Soud sníží trest odnětí svobody pod dolní hranici trestní sazby také pachateli označenému jako spolupracující obviněný, jsou-li splněny podmínky stanovené v § 178a odst. 1 trestního řádu ...

(5) Soud může snížit trest odnětí svobody pod dolní hranici trestní sazby též tehdy, jestliže odsuzuje pachatele za přípravu k trestnému činu nebo za pokus trestného činu nebo za pomoc k trestnému činu a má vzhledem k povaze a závažnosti přípravy nebo pokusu nebo pomoci za to, že by použití trestní sazby odnětí svobody tímto zákonem stanovené bylo pro pachatele nepřiměřeně přísné a že lze dosáhnout nápravy pachatele i trestem kratšího trvání. Omezením stanoveným v odstavci 3 přitom není vázán.

(6) Soud může snížit trest odnětí svobody pod dolní hranici trestní sazby také tehdy, jestliže pachatel jednal v právním omylu, ale mohl se tohoto omylu vyvarovat (§ 19 odst. 2), spáchal trestný čin odvraceje útok nebo jiné nebezpečí, aniž byly zcela splněny podmínky krajní nouze (§ 28) nebo nutné obrany (§ 29), anebo překročil meze přípustného rizika (§ 31) nebo meze jiné okolnosti vylučující protiprávnost. Omezením stanoveným v odstavci 3 přitom není vázán. '' (7,18)

5.3 § 122 UBLÍŽENÍ NA ZDRAVÍ A TĚŽKÁ ÚJMA NA ZDRAVÍ

„(1) Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.

(2) Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví

- a) zmrzačení,*
- b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,*
- c) ochromení údu,*
- d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,*
- e) poškození důležitého orgánu,*
- f) zohydění,*
- g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,*
- h) mučivé útrapy, nebo*
- i) delší dobu trvající porucha zdraví. '' (7,18)*

Rozdíl mezi těžkou újmou na zdraví a ublížením na zdraví je založen na tom, že, při těžké újmě na zdraví se musí jednat o vážnou poruchu zdraví, která citelně ovlivňuje obvyklý způsob života, porucha zdraví musí mít i delší dobu trvání. „V soudní praxi vžitou hranici asi šesti týdnů lze považovat za hranici mezi těžkou újmou na zdraví ve smyslu § 122 odst. 2 písm. j) a ublížením na zdraví ve smyslu § 146 odst. 1 za předpokladu, že přibližně po tuto dobu trvá vážná porucha zdraví. Trvání poruchy zdraví při těžké újmě na zdraví

podle citovaného ustanovení může být delší nebo i kratší než šest týdnů, a to podle povahy poruchy zdraví a příznaků, které ji doprovázejí (srov. R 13/1966; dále R II/1965).“ (18,22)

5.4 §145 TĚŽKÉ UBLÍŽENÍ NA ZDRAVÍ

„(1) Kdo jinému úmyslně způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let.

(2) Odnětím svobody na pět až dvanáct let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1

a) na dvou nebo více osobách,

b) na těhotné ženě,

c) na dítěti mladším patnácti let,

d) na svědkovi, znalci nebo tlumočnickovi v souvislosti s výkonem jejich povinnosti,

e) na zdravotnickém pracovníkovi při výkonu zdravotnického zaměstnání nebo povolání směřujícího k záchraně života nebo ochraně zdraví, nebo na jiném, který plnil svoji obdobnou povinnost při ochraně života, zdraví nebo majetku vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona,

f) na jiném pro jeho skutečnou nebo domnělou rasu, příslušnost k etnické skupině, národnost, politické přesvědčení, vyznání nebo proto, že je skutečně nebo domněle bez vyznání,

g) opětovně nebo poté, co spáchal jiný zvláště závažný zločin spojený s úmyslným způsobením těžké újmy na zdraví nebo smrti nebo jeho pokus, nebo

h) ze zavrženíhodné pohnutky.

(3) Odnětím svobody na osm až šestnáct let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt.

(4) Příprava je trestná. ‘‘ (7,18)

Ublížení na zdraví je možné charakterizovat jako změněný stav, který má vliv na běžný způsob života, výkon obvyklých činností nebo má jiný neblahý vliv na život poškozeného a netrvá jen po krátkou přechodnou dobu. Předmětem ochrany tohoto ustanovení je lidské zdraví, na které pachatel útočí.

5.5 § 151 NEPOSKYTNUTÍ POMOCI ŘIDIČEM DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

„Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti. (7,18)

V případech, kde bylo jednání posuzováno a dále i vyhodnoceno jako § 151 trestního zákoníku /dříve § 208 tr. zákona/ byly udělovány nepodmíněné tresty odnětí svobody, tedy se jedná o velmi podstatnou okolnost při rozhodování soudců, pokud se týká udělení výše trestu a hlavně jeho formy.

5.6 § 272 OBECNÉ OHROŽENÍ

„(1) Kdo úmyslně způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo

kdo takové obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až osm let.

(2) Odnětím svobody na osm až patnáct let bude pachatel potrestán,

a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 jako člen organizované skupiny,

b) spáchá-li takový čin opětovně v krátké době,

d) způsobí-li takovým činem těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob nebo smrt.

(3) Odnětím svobody na dvanáct až dvacet let nebo výjimečným trestem bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 úmyslně smrt, nebo

b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

(4) Příprava je trestná. ‘‘ (7,18)

5.7 § 274 OHROŽENÍ POD VLIVEM NÁVYKOVÉ LÁTKY

„(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn. ‘‘ (7,18)

5.8 OPRAVNÉ PROSTŘEDKY

„Nejčtetnějším řádným opravným prostředkem je odvolání. Odvolání napadá rozhodnutí, která ještě nenabyla právní moci. Mezi nejčastější mimořádné opravné prostředky v trestních řízeních patří dovolání. Tímto prostředkem se účastník řízení dovolává odstranění nedostatků v pravomocných soudních rozhodnutích. Dovolání lze podat pouze u pravomocných rozhodnutí ve věci samé a současně u rozhodnutí, u kterých rozhodoval soud II. stupně. S ohledem na mimořádnost opravného prostředku je jediným soudem rozhodujícím o dovolání Nejvyšší soud. Nejvyšší soud rozhoduje usnesením ve veřejném nebo neveřejném zasedání. K nápravě právních vad pravomocných rozhodnutí soudu nebo státního zástupce slouží jako mimořádný opravný prostředek stížnost pro porušení zákona. Stížnost pro porušení zákona je však oprávněn podat pouze ministr spravedlnosti. Obviněný je jen oprávněn iniciovat ministra k podání. Ústavní stížnost je ve většině případů již poslední možností zvrátit rozhodnutí OČTŘ. Ústavní stížnost je automaticky zamítána, nepředcházelo-li jí řádně podané dovolání. ‘‘ (6,22)

6 TRESTNÍ ZÁKONÍK VS. TRESTNÍ ZÁKON

Dne 1.1.2010 nabyl účinnosti nový trestní zákoník č. 40/2009 Sb. Tento zrušil trestní zákon č. 140/1961 Sb. Pro lepší přehlednost a orientaci v dané problematice vkládám část konverzní tabulky, kdy se jedná o vlastní zpracování dle ASPI ke dni 20.9.2017, aby byla lépe dohledatelná nová paragrafová znění, které odpovídají paragrafům z předchozího trestního zákona, kterých je většina.

Trestní zákoník č. 40/2009 Sb. neobsahuje speciální ustanovení, jež by upravovala způsobení dopravní nehody, pro dopravní nehody se tak používají ustanovení trestných činů proti životu a zdraví nebo jiným, zákonem chráněným hodnotám. Ustanovení, jež se vyskytovala ve značné míře v soudních rozhodnutích Nejvyššího a Ústavního soudu jsou uvedeny v tabulce číslo 2.

Tab. č. 2 Trestní zákoník vs. trestní zákon; vlastní zpracování podle (7, 13, 18)

§ STARÝ	§ STARÝ	§ NOVÝ NÁZEV	§ NOVÝ
0	0	Zabití	141
0	0	Usmrcení z nedbalosti	143
3	§ 3	Trestný čin	13
4	§ 4	Úmysl	15
5	§ 5	Nedbalost	16
6	§ 6	Zavinění k okolnosti zvlášť přitěžující	17
7	§ 7	Příprava	20
8	§ 8	Pokus	21
24	§ 24	Obecné ustanovení - upuštění od potrestání	46
25	§ 25	Upuštění od potrestání, uložení ochranného léčení/zabezpečovací detence	47
26	§ 26	Podmíněné upuštění od potrestání s dohledem	48
26	§ 26a	Pojem a účel dohledu	49
26	§ 26b	Povinnosti pachatele	50
27	§ 27	Druhy trestů	52
28	§ 28	Ukládání více trestů samostatně a vedle sebe	53
29	§ 29	Výjimečný trest	54
33	§ 33	Polehčující okolnosti	41
34	§ 34	Přitěžující okolnosti	42
39	§ 39	Odnětí svobody	55

§ STARÝ	§ STARÝ	§ NOVÝ NÁZEV	§ NOVÝ
39	§ 39a	Výkon trestu odnětí svobody	56
40	§ 40	Mimořádné snížení trestu odnětí svobody	58
41	42	Mimořádné zvýšení trestu odnětí svobody	59
49	§ 49	Zákaz činnosti	73
50	§ 50	Výkon trestu zákazu činnosti	74
53	§ 53	Peněžitý trest	67
54	§ 54	Výměra peněžitého trestu	68
54	§ 54/3	Náhradní trest odnětí svobody	69
58	§ 58	Podmíněný odklad výkonu trestu odnětí svobody	81
59	§ 59	Zkušební doba, přiměřená omezení a přiměřené povinnosti	82
60	§ 60	Rozhodnutí o podmíněném odsouzení	83
60	60a	Podmíněný odklad výkonu trestu odnětí svobody s dohledem	84
60	60a/2,3	Zkušební doba, přiměřená omezení a přiměřené povinnosti	85
60	60a/4, 5	Rozhodnutí o podmíněném odsouzení s dohledem	86
60	§ 60b	Obdobné užití ustanovení o podmíněném odsouzení	87
61	61, 62	Podmíněné propuštění z výkonu trestu odnětí svobody	88
61	§ 61/2	Podmíněné upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti, zákazu pobytu nebo zákazu vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské	90
63	§ 63	Zkušební doba a přiměřená omezení a přiměřené povinnosti při podmíněném propuštění	89
66	§ 66	Účinná lítost	33
67	§ 67	Promlčecí doba	34
67	§ 67a	Vyloučení z promlčení	35
68	§ 68	Promlčení výkonu trestu	94
68	§ 68a	Vyloučení z promlčení	95
69	§ 69	Podmínky zahlazení odsouzení	105
70	§ 70	Účinky zahlazení	106
71	§ 71	Druhy ochranných opatření	98
72	§ 72	Ochranné léčení	99
73	§ 73	Zabrání věci nebo jiné majetkové hodnoty	101
73	§ 73a	Zabrání náhradní hodnoty	102
73	§ 73b	Účinek zabrání	104
89	§ 89/7	Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví	122
89	§ 89/9	Úřední osoba	127
171	§ 171	Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání	337
179	§ 179	Obecné ohrožení	272
180	§ 180	Obecné ohrožení z nedbalosti	273

§ STARÝ	§ STARÝ	§ NOVÝ NÁZEV	§ NOVÝ
180	§ 180d	řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění – účinné jen po novele – bylo změněno	
187	§ 187	Nedovolená výroba a jiné nakládání s omamnými a psychotropními látkami a s jedy	283
187	§ 187a	Přechovávání omamné a psychotropní látky a jedu	284
188	§ 188	Výroba a držení předmětu k nedovolené výrobě omamné a psychotropní látky a jedu	286
201	§ 201	Ohrožení pod vlivem návykové látky	274
201	§ 201a	Opilství	360
207	§ 207	Neposkytnutí pomoci	150
208	§ 208	Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku	151
219	§ 219	Vražda	140
221	§ 221	Těžké ublížení na zdraví	145
222	§ 222	Ublížení na zdraví	146
223	§ 223	Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti	147
224	§ 224	Ublížení na zdraví z nedbalosti	148

7 § 143 A § 147 TR. ZÁKONÍK BECK ONLINE - KOMENTÁŘE

POROVNÁNÍ § 224 a §§ 143 a 147

V rámci této kapitoly budou uvedeny skutkové podstaty trestných činů, které se v rámci rozsudků soudních rozhodnutí ve větší míře vyskytovaly, vzhledem k tomu, že § 143 usmrcení z nedbalosti a § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti byly obsaženy ve výrazné většině rozhodnutí, bude těmto věnována samostatná kapitola, kde k nim byly dohledány a vyselektovány komentáře týkající se jen dopravy.

K § 143 nutné zmínit, že do trestního zákoníku byl implementován až k datu jeho účinnosti, tedy k 1.1.2010, dříve byla základní skutková podstata v trestním zákoně v § 224 jako trestný čin ublížení na zdraví uvedena v tomto znění:

„Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti. “ (7,18)

Nově je v trestním zákoníku uvedena skutková podstata takto:

„§ 143 Usmrcení z nedbalosti

(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti. ‘‘ (7,18)

Z uvedeného je zřejmé, že usmrcení z nedbalosti se způsobením smrtelného následku bylo nově vyčleněno do samostatné skutkové podstaty, nicméně pro potřeby této diplomové práce postačuje zmínit, že jak § 224 tr. zákona, tak §§ 143 a 147 tr. zákoníku jsou právní kvalifikací, která byla stanovena ve 44 posuzovaných případech z celkem 56, tedy je zřejmé, že se jedná o nejpodstatnější paragrafy s velmi podobnou skutkovou podstatou, rozdíly jsou pro technické znalce vcelku irelevantní, pro potřeby znalců a tedy dohledání komentářů byla tedy těmto věnována patřičná pozornost a v komentářích k trestnímu zákoníku byly dohledány všechny dostupné komentáře k uvedeným paragrafům, ovšem jen se selekcí na ty, které se týkají problematiky dopravy.

Trestní zákoník, BECK-ONLINE, komentáře ke dni 24.3.2017:

„§ 143 Usmrcení z nedbalosti

(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob. ‘‘ (7,18,22)

Jedná se o paragraf, který byl do trestního zákoníku začleněn až po jeho novelizaci v roce 2010, dříve byl podřazen pod §§ 223 a 224 trestního zákona.

7.1 ODS. 2 § 143 USMRCENÍ Z NEDBALOSTI, PORUŠENÍ DŮLEŽITÉ POVINNOSTI V DOPRAVĚ

Níže uvedené komentáře byly získány ze systému BECK-ONLINE

„V porušení každého dopravního předpisu nelze spatřovat „porušení důležité povinnosti, která pro řidiče vyplývá z jeho povolání nebo mu je uložena podle zákona“ ve smyslu § 143 odst. 2 (srov. přiměřeně R 5/1962). Porušení důležité povinnosti při provozu na silnicích je zejména takové porušení povinnosti řidiče motorového vozidla, které s ohledem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá (srov. R 33/1972).

Výpočet všech „důležitých povinností“ řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci; lze uvést jen některé typické případy, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Především jde o řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu, dále o nepřiměřeně rychlou jízdu, hlavně v zatáčce, jíž se vozidlo dostane do protisměru (srov. R 57/1960), předjíždění v místech, kde je to zakázáno, couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další náležitě poučenou osobou (srov. R 17/1959 i R 40/1978), nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují (R 33/1961, R 26/1962), porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, na železniční přejezd, do nepřehledné zatáčky apod. (srov. R 14/1961, R I/1966 a R 38/1975).

Ustanoveními o přednosti v jízdě jsou stanovena důležitá pravidla, bez nichž by bezpečný a bezporuchový provoz nebyl možný, neboť jejich porušením dochází k bezprostřednímu nebezpečí střetu vozidel. Vzhledem k tomu je v nedání přednosti v jízdě třeba zpravidla spatřovat porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona (srov. R I/1966).

Bezohledná jízda řidiče motorového vozidla ve vztahu k chodcům nacházejícím se na vyznačeném přechodu [§ 5 odst. 1 písm. h) ZPPK], jmenovitě však k osobám uvedeným v § 5 odst. 1 písm. d) ZPPK je porušením důležité povinnosti uložené podle zákona (§ 143 odst. 2 atd.; srov. R 13/1978). Srovnej k tomu přiměřeně i SR, 1995, č. 122.

Řidič motorového vozidla se nemůže spoléhat na to, že chodec velmi vysokého věku se bude chovat v silničním provozu s potřebnou opatrností a bude přiměřeně reagovat na dopravní situaci. Vůči takovým osobám je třeba dbát zvýšené opatrnosti [§ 5 odst. 1 písm. d) ZPPK]. Skutečnost, že poškozený značnou měrou spoluzavinil dopravní nehodu, může vést k závěru, že jsou splněny podmínky podle § 58 odst. 1 o mimořádném snížení trestu odnětí svobody.

Je porušením důležité povinnosti uložené podle zákona ve smyslu § 143 odst. 2, řídili motorové vozidlo osoba, která nemá řidičské oprávnění a pro nedostatek zkušeností jede nepřiměřenou rychlostí a nereaguje včas snížením rychlosti na povahu vozovky a vzniklou situaci (prudká nepřehledná zatáčka, přebíhání dětí přes vozovku; srov. R 61/1978).

Je porušením důležité povinnosti uložené podle zákona ve smyslu § 143 odst. 2, jestliže řidič řídící motorové vozidlo kolem nástupního ostrůvku elektrické dráhy, na němž se pohybuje větší množství lidí, jede hrubě nepřiměřenou rychlostí (srov. R 34/1979).

Jízdu motorovým vozidlem za snížené viditelnosti se silně znečištěným čelním sklem a se silně znečištěnými světlomety, takže řidič má jen omezený výhled na vozovku, je třeba považovat za porušení důležité povinnosti podle zákona ve smyslu § 143 odst. 2 (srov. R 35/1979).

Jestliže se řidič motorového vozidla nevěnuje plně řízení za situace, kdy jede v souvislé koloně vozidel a ve vzdálenosti od vozidla jedoucího před ním, která není vzhledem k rychlosti vozidel bezpečná, porušuje důležitou povinnost uloženou mu podle zákona ve smyslu § 143 odst. 2 (srov. R 25/1984).

V některých věcech dovozují soudy porušení „důležité povinnosti“ nedůvodně. Například ve věci, kdy nezkušená řidička si po vypnutí spojky neuvědomila, že má zařazen rychlostní stupeň a po jejím sepnutí se vozidlo rozjelo, čímž byla způsobena chodci smrt. Za porušení důležité povinnosti bylo také nesprávně považováno jednání řidiče, který nesprávně reagoval na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu porušením pravidel, takže nezabránil dopravní nehodě, ač při správné reakci jí bylo možné předejít (srov. R 43/1982). Někdy se za porušení důležité povinnosti bez dalšího považuje porušení některé ze základních povinností řidiče (§ 4 a 5 ZPPK) jen proto, že jsou zařazeny v základních ustanoveních zákona. Nesprávná je i ta praxe, pokud je považováno za porušení důležité povinnosti každé nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla (§ 18 odst. 1 ZPPK), aniž se zkoumají konkrétní okolnosti skutku (srov. R 36/1984, s. 198 a 199).

Nejde o porušení důležité povinnosti, jestliže řidič motorového vozidla jedoucí na přímém úseku silnice přiměřenou rychlostí chce vozidlo zastavit a v důsledku řidičské nezkušenosti na mokré vozovce prudce zabrzdí a uvede je tím do smyku (srov. R 41/1987).

Pokud řidič motorového vozidla nepoužil zvukové výstražné znamení, ač bylo nutné k odvrácení hrozícího nebezpečí (§ 31 odst. 1 ZPPK), zpravidla v tom není možno spatřovat porušení důležité povinnosti uložené podle zákona ve smyslu § 143 odst. 2 (srov. R 45/1988). '' (5,18,22)

7.2 ODS. 1 § 143 USMRCENÍ Z NEDBALOSTI

Níže uvedené komentáře byly získány ze systému BECK-ONLINE

„K trestné činnosti v dopravě - spáchání trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s havárií se smrtelným následkem (srov. přiměřeně R 7/1965). Zavinění musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu (srov. R 21/1981). Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout. Jednání pachatele spočívající v riskantním předjíždění kolony více vozidel na úzké vozovce, kde by se tři vozidla vedle sebe nevešla, a v místě nehody s nedostatečným výhledem do dálky s ohledem na zvlněný podélný profil vozovky, je třeba z hlediska zavinění hodnotit tak, že si měl a mohl být vědom toho, že v protisměru mohou jet jiná motorová vozidla, která budou muset intenzivně brzdit, a že v důsledku toho může způsobem v trestním zákoníku uvedeným porušit zájem chráněný v § 143, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí (srov. NS 16/2002-T 389. 2.).

Řidič motorového vozidla odpovídá za škodlivý smrtelný následek dopravní nehody, který předvídal nebo alespoň měl a mohl předvídat, i v případě že vozidlo sám neřídil, ale svěřil řízení osobě, o níž věděl, že řízení vozidla neovládá, je-li mezi tímto jednáním řidiče a následkem dopravní nehody příčinný vztah (srov. R 19/1968-II.). Stejně tak odpovídá za smrtelný následek dopravní nehody, který měl a mohl předvídat, přestože vozidlo neřídil, ale svěřil řízení osobě, o níž věděl, že v důsledku podnapilosti není schopna vozidlo bezpečně ovládat a k nehodě došlo právě z tohoto důvodu (srov. R 21/1992-II. i R 23/1984).

Řidič smí jet nejvýše takovou rychlostí, jaká mu umožní bezpečně zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. To platí zejména pro jízdu za snížené viditelnosti a při zapnutých světlech. Přitom musí řidič brát v úvahu vedle vlastní brzdné dráhy i reakční dobu a dráhu technické prodlevy brzd (srov. R 3/1969).

Z § 22 odst. 1 ZPPK vyplývá, že pro posouzení, který z řidičů je uživatelem hlavní nebo vedlejší silnice (pozemní komunikace), není rozhodující, kterou silnicí (pozemní komunikací) křižovatku opouští, ale kterou silnicí (pozemní komunikací) do křižovatky vjíždí. Řidič, který přijíždí do křižovatky po vedlejší silnici (pozemní komunikaci) a pokračuje za křižovatkou po hlavní silnici (pozemní komunikaci), se nestává uživatelem hlavní silnice (pozemní komunikace) v křižovatce, ale až za křižovatkou (srov. R 10/1986).

Řidič vozidla, který má přednost v jízdě, není povinen měnit směr nebo rychlost jízdy, jestliže nic nenasvědčuje tomu, že by hrozil střet s vozidlem, jehož řidič je povinen dát mu přednost v jízdě. Tuto povinnost a povinnost zabránit tak střetu vozidel má jen tehdy, když včas a na dostatečnou vzdálenost zjistí, že řidič vozidla, který mu má dát přednost v jízdě, svou povinnost nesplnil, popř. si počínal tak, že je zřejmé, že ji nesplní. Jestliže řidič reaguje nesprávně na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník provozu na pozemních komunikacích porušením jeho pravidel, takže nezabránil dopravní nehodě, ačkoli při správné reakci bylo ještě možné nehodě předejít, lze jej činit za nehodu odpovědným jen tehdy, jestliže mu za volbu nesprávného řešení situace lze přičítat zavinění. I když nehodu spoluzavinil nesprávnou reakcí na vzniklou situaci, nelze zpravidla posuzovat jeho jednání jako porušení důležité povinnosti ve smyslu § 147 odst. 2, resp. § 148 (srov. R 43/1982 i R 26/1964). V citovaném rozhodnutí publikovaném pod R 43/1982 je vyjádřena zásada, že se řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. Tato zásada tzv. omezené důvěry v dopravě se uplatňuje nejen v dopravě silniční, ale i v ostatních druzích dopravy. Řidič je však zároveň povinen zachovávat patřičnou opatrnost (srov. R I/1966), přičemž je též třeba zkoumat jeho zavinění ve formě nesprávné reakce na vzniklou situaci (tzv. sekundární nedbalost). V této souvislosti je však třeba vždy zvážit, že správnou reakci na vzniklou situaci nelze zpravidla přímo vyvodit z pravidel silničního provozu, popř. jiných dopravních předpisů.

Jízda vozidla jedoucího v protisměru může být zvláštní okolností podle § 11 odst. 1 ZPPK, jež opravňuje řidiče, který jede proti tomuto vozidlu ve svém jízdním pruhu, k vybočení od pravého okraje vozovky, popř. k vjetí do protisměru (srov. R 33/1990).

Řidič je povinen neustále zachovávat dostatečnou bezpečnostní vzdálenost od vozidla jedoucího před ním (§ 19 odst. 1 ZPPK). Nesmí se přitom spoléhat pouze na to, že snižování rychlosti jízdy mu bude signalizováno brzdovými světly vozidla jedoucího vpředu (srov. R 32/1989).

Řidič nesmí předjíždět, nemůže-li z jakéhokoli důvodu předjíždění dokončit před místem, kde je předjíždění zakázáno nebo kde začíná podélná souvislá čára, kterou by musel při předjíždění přejet [srov. § 17 odst. 5 písm. a), b), c) ZPPK; dále srov. R 53/1979].

K výkladu § 28 odst. 1 ZPPK. Řidič přijíždějící k nechráněnému železničnímu přejezdu je povinen počínat si zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet. Je zejména povinen plně se soustředit na jízdu a odstranit všechny podněty odvádějící nebo ztěžující pozornost (např. nehovořit se spolujezdcem, vypnout rádio, ventilátor topení nebo větrání), zajistit si dostatečný výhled na železniční trať, snížit rychlost jízdy, a pokud to vyžaduje bezpečnost jízdy, otevřít okno, zastavit vozidlo a popřípadě vypnout motor, aby mohl uslyšet hluk přijíždějícího vlaku nebo jeho houkání (srov. R 13/1988 i R 22/1967).

Spočívá-li příčina dopravní nehody, při níž došlo k smrti jiného, výhradně v tom, že řidič-frekventant řidičského kurzu nezvládl po technické stránce řízení bojového vozidla při jízdě v zatáčce, přičemž nebyl patřičně usměrňován řidičem-instruktozem, nelze mu přičítat zavinění za tento škodlivý následek ve smyslu § 16 odst. 1 písm. a), b) (srov. přiměřeně R 44/1988).

Podle § 26 odst. 1 ZPPK smí řidič stojícího motorového vozidla otevřít dveře jen tehdy, není-li tím ohrožena bezpečnost jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Proto řidič, který otevře dveře, aniž by se přesvědčil, zda ho neobjíždí žádné jiné vozidlo, případně jiný účastník provozu na pozemních komunikacích, a způsobí tím dopravní nehodu, je za tuto nehodu odpovědný. Skutečnost, že poškozený účastník provozu na pozemních komunikacích nedodržel při objíždění dostatečný boční odstup, a tím nehodu spoluzavinil, pouze snižuje míru zavinění řidiče stojícího motorového vozidla (srov. R 27/1981).

Povinnost řidiče prohlédnout před jízdou vozidlo, jeho vybavení a výstroj a zjištěné závady odstranit a použít k jízdě jen vozidla, jehož celkový technický stav odpovídá technickým podmínkám provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, se vztahuje na počátek ježdění s vozidlem, např. na začátku směny, dne apod., anebo po mimořádné události, jako je kupř. náraz vozidla na překážku. Tuto povinnost však řidič

nemá před každým jednotlivým vjetím na silnici, např. při provozu traktoru v zemědělství, při odvozu zeminy nákladním autem na stavbě, při každém výjezdu z provozních prostor podniku na veřejnou komunikaci [§ 5 odst. 1 písm. a), e) ZPPK; srov. R 2/1969].

Jestliže je příčinou dopravní nehody porucha brzdného systému motorového vozidla, je důležité zjistit, zda řidič měl a mohl poruchu objevit při řádné kontrole a prohlídce před jízdou anebo v průběhu jízdy, ale ještě před nehodou. Z tohoto hlediska je významné, zda jde o náhlou poruchu anebo o takovou poruchu, která se vyvíjí a narůstá postupně (srov. R 26/1987).

Řidič motorového vozidla se může zásadně spoléhat na to, že odborný servis provede opravu vozidla řádně. Jestliže se však při jízdě závada, pro kterou vozidlo bylo v opravě, opět objeví, nemůže se již na opravu spoléhat, i kdyby byl v servisu výslovně ujistěn, že závada byla odstraněna (srov. R 12/1989).

Porušením § 4 písm. a) ZPPK je i skutečnost, že řidič motorového vozidla při řízení strpěl opakované nebezpečné zásahy spolujezdce do ovládní vozidla, jimž mohl bez obtíží zabránit. Došlo-li v důsledku takového zásahu spolujezdce k dopravní nehodě, řidič odpovídá podle příslušných ustanovení trestního zákoníku za její následky, které měl a mohl předvídat (R 21/1992-I.).

Při zkoumání zavinění dopravní nehody, jejímž účastníkem byl český občan v cizině, se použijí pravidla silničního provozu toho státu, kde byl trestný čin spáchán. Obviněný český občan, řidič motorového vozidla, se nemůže zbavit trestní odpovědnosti tím, že tato pravidla neznal, neboť byl povinen se před cestou s nimi seznámit (srov. R 47/1987-I.).

Pokud závisí posouzení viny na nehodě v silničním provozu na určení přiměřené rychlosti motorového vozidla, je třeba přibrat znalce k objasnění skutkových okolností odborné povahy (výpočet vzdálenosti, výpočet brzdné dráhy s ohledem na typ vozidla, stav vozovky, účinnost brzd atd.). Otázka, zda rychlost vozidla byla přiměřená či nepřiměřená a v jaké míře, je však otázkou právní, kterou musí řešit orgán činný v trestním řízení na základě znaleckého posudku. Porušení povinnosti uvedené v § 18 ZPPK o dodržování přiměřené, popř. předepsané rychlosti, zpravidla nebude možné považovat za porušení důležité povinnosti uložené mu podle zákona, pokud rychlost vozidla byla jen o málo vyšší, než je předepsaná nebo přiměřená rychlost (srov. R 24/1987).

Pachatelem trestného činu usmrcení z nedbalosti může být kterákoli fyzická osoba (obecný subjekt). Pachatelem nemůže být právnická osoba (srov. § 7 TOPO).

To se týká i trestných činů v silniční dopravě, kde pachatelem je sice zpravidla řidič motorového vozidla, ale může to být i jiný řidič (řidič nemotorového vozidla nebo tramvaje, vozka nebo jezdec na zvířeti) nebo jiný účastník provozu na pozemních komunikacích (např. chodec nebo průvodce hnaných zvířat), ale také provozovatel vozidla nebo přepravovaná osoba (např. v případě nepředvídatelného zásahu do řízení motorového vozidla nebo při otevření dveří u spolujezdce) anebo i opravář, který prováděl opravu motorového nebo jiného vozidla.

Opravář automobilové opravný je trestně odpovědný za vzniklý následek, jestliže vadně provedl opravu brzdného válce na motorovém vozidle a v důsledku toho došlo při jízdě k selhání brzd a k dopravní nehodě, která měla za následek smrt jiné osoby. Skutečnost, že nehodu spoluzavinil též mistr opravný, který neprovedl kontrolu opravy zkušební jízdou, a majitel vozidla, který po odzdušnění brzdového systému neprovedl dostatečnou zkoušku účinnosti brzd, při níž by vadnou funkci brzd musel zjistit, nemůže opraváře exkullovat, ale může mít význam jen při výměře trestu (srov. přiměřeně R 22/1980). '' (5,18,22)

7.3 ODS. 3 § 143 USMRCENÍ Z NEDBALOSTI USMRCENÍ V DŮSLEDKU HRUBÉHO PORUŠENÍ VYJMENOVANÝCH ZÁKONŮ

Níže uvedené komentáře byly získány ze systému BECK-ONLINE.

„I. Usmrcení v důsledku hrubého porušení vyjmenovaných zákonů

Vyšší trestnost podle tohoto ustanovení je odůvodněna tím, že smrtelný následek byl způsoben „hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických zákonů“.

Trestní zákoník zde používá pojem zákony, aby vyjádřil, že povinnosti musí být v zásadě stanoveny zákony, což navazuje na čl. 2 odst. 4 Úst a čl. 2 odst. 3 LPS, podle kterého každý může činit, co není zákonem zakázáno a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá. V návaznosti na to je třeba zdůraznit, že jiné předpisy vydané na základě zákona a v jeho mezích, tedy vládní nařízení, vyhlášky, ale i směrnice, instrukce apod., mohou zákonem stanovené zákazy, příkazy a povinnosti konkretizovat a upřesňovat a jen v tomto

směru je možno je použít. Proto je třeba ve výroku odsuzujícího rozsudku uvádět především konkrétní zákonné normy, v nichž spočívá „hrubé porušení“ zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických zákonů. Přitom je třeba si uvědomit, že některé zákony mají mezioborovou povahu, neboť obsahují normy, které je možno podřadit např. jak pod zákony o bezpečnosti práce, tak i pod hygienické zákony (srov. zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, nebo zák. č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích a o změně některých zákonů).

Hrubým porušením zákonů je tak intenzivní porušení některé zákonné normy nebo norem, které má za dané situace zpravidla za následek způsobení smrti člověka, tedy vyvolává reálné nebezpečí, že dojde k smrtelnému následku předpokládanému v § 143, přičemž však musí jít o podstatně závažnější porušení předpisů než je porušení důležité povinnosti ve smyslu § 143 odst. 2. Zejména se jedná o případy, při nichž je porušeno více různých norem příslušného dopravního předpisu (např. jízda v podnapilém stavu a nepřiměřenou rychlostí s vozidlem, u kterého nefungují brzdy).

Hrubým porušením zákonných norem o bezpečnosti dopravy ve smyslu § 143 odst. 3 je i řízení motocyklu, o němž pachatel ví, že je technicky nedostatečně vybaven, zejména že má slabá světla a neúčinné brzdy, je-li pachatel v době řízení pod silným vlivem alkoholu a jede rychlostí, která je nepřiměřená viditelnosti a technickému stavu motocyklu (srov. přiměřeně R 13/1972).

Nedbalost (srov. § 16) se musí vztahovat nejen k smrtelnému následku, ale i k hrubému porušení zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických předpisů. Pokud by pachatel sice způsobil smrtelný následek předpokládaný v § 143 odst. 1, 3, ale nedošlo by k hrubému porušení uvedených zákonů, anebo by sice došlo k hrubému porušení zákonů, ale jiných než hygienických, dopravních, o ochraně životního prostředí nebo o bezpečnosti práce, bylo by třeba jednání pachatele právně kvalifikovat pouze jako trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2, a nikoli podle § 143 odst. 3. '' (5,18,22)

7.4 § 143 - VZTAH K JINÝM USTANOVENÍM § 143

Níže uvedené komentáře byly získány ze systému BECK-ONLINE.

„Jednání řidiče motorového vozidla, který neudělá opatření k odstranění většího množství oleje vyteklého na vozovku z jeho motorového vozidla, ani neupozorní vhodným způsobem na nebezpečí ostatní účastníky silničního provozu, v důsledku čehož několik motorových vozidel dostane smyk a bezprostředně je ohrožen život a zdraví více lidí stejně jako majetek, přičemž jedna osoba zahyne, je třeba kvalifikovat jako trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b), odst. 4, a nikoli jen jako trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 (srov. R 8/1979)

R 20/1992 Pachatel neodpovídá za smrt poškozeného, který utrpěl při dopravní nehodě lehké zranění, jestliže ke smrti poškozeného došlo nepředvídatelným způsobem. Poškozený byl bezprostředně po dopravní nehodě vytažen z autobusu, který sjel do řeky a dopraven na bezpečné místo. Pokud se nezjištěným způsobem znovu dostal do řeky asi 140 m od místa dopravní nehody a tam se utopil, je třeba tuto skutečnost považovat za takovou nepředvídatelnou okolnost, se kterou obviněný nemohl počítat, a proto mu jí není možno klást za vinu.

R 43/2002 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 zákoníkem jsou dány současně.

NS 1/2001-T 6. Řidiče automobilu, který při jízdě na dálnici povolenou rychlostí srazí a usmrtí osobu přebíhající dálnici, aniž mohl střetu s takovou osobou zabránit, nelze uznat vinným trestným činem usmrcení z nedbalosti podle § 143 TrZ.

NS 11/2002-T 279. Hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat, nelze dovozovat pouze hypoteticky, ale je třeba vycházet z objektivních okolností konkrétní dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů. Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení, jež spočívá v 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 zákoníkem jsou dány současně.

NS 16/2002-T 389. 2. Zavinění musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu (srov. R 21/1981). Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout. Jednání pachatele spočívající v riskantním předjíždění kolony více vozidel na úzké vozovce, kde by se tři vozidla vedle sebe nevešla, a v místě nehody s nedostatečným výhledem do dálky s ohledem na zvlněný podélný profil vozovky, je třeba z hlediska zavinění hodnotit tak, že si měl a mohl být vědom toho, že v protisměru mohou jet jiná motorová vozidla, která budou muset intenzivně brzdit, a že v důsledku toho může způsobem v trestním zákoníku uvedeným porušit zájem chráněný v ustanovení § 143 TrZ, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí.

R 21/1976 Ani skutečnost, že cyklista jel po vozovce za snížené viditelnosti bez bílého světla a tím hrubě porušil ustanovení § 32 odst. 2 ZPPK, nevylučuje vinu řidiče motorového vozidla, který v rozporu s ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, nepřizpůsobil rychlost vozidla vzdálenosti, na kterou má rozhled (§ 18 odst. 1 ZPPK), a v důsledku toho nespatriil neosvětleného cyklistu a spoluzavinil tak dopravní nehodu.

R 14/1978 Řidič motorového vozidla, který jezdí na místě, které nemá charakter pozemní komunikace a které není určeno k provozu motorových vozidel (např. na dětském hřišti, v prostoru, kde si hrají děti), je povinen zachovávat potřebnou opatrnost přiměřenou okolnostem tak, aby mohl zabránit nehodě a neohrozil osoby nacházející se na tomto místě.

R 21/1980 Pachatel, který zaviněně způsobí osobě již smrtelně zraněné další zranění, která ačkoliv nejsou smrtelná, zakládají ublížení na zdraví, popř. těžké ublížení na zdraví, sice neodpovídá za smrt poškozeného, ale odpovídá za ublížení na zdraví, popř. těžké ublížení na zdraví, a to i tehdy, když dřívější zranění poškozeného jsou takového charakteru, že mají nevyhnutelně za následek jeho smrt a zranění, která způsobil pachatel, už nemají žádný vliv na smrtí končící průběh poúrazového chorobného procesu (např. v případě, kdy chodec byl sražen nezjištěným vozidlem, utrpěl smrtelné zranění a zůstal ležet na vozovce, přičemž po chvíli do něho narazilo další vozidlo, které jej před sebou několik metru, vleklo; znaleckým posudkem pak bylo rozlišeno, která zranění byla způsobena prvním vozidlem, a která vozidlem druhým).

R 21/1981 Smrt poškozeného (§ 143 TrZ) je v příčinné souvislosti s jednáním pachatele i tehdy, jestliže nastala v důsledku selhání krevního oběhu, ke kterému došlo

zčásti následkem úrazu zaviněného pachatelem, zčásti na podkladě povšechného kornatění tepen u staršího člověka. Trestní odpovědnost pachatele za tento následek závisí na tom, zda následek i příčinný průběh k němu vedoucí jsou kryty pachatelovým zaviněním či nikoliv.

Je běžnou zkušeností, že způsob jednání obviněného a daný mechanismus zranění (podnapilý řidič přehlédl a srazil chodce na vyznačeném přechodu pro chodce) mohou vést a ve skutečnosti často vedou k těžkým zraněním i k smrti poškozeného. Přitom zejména u starších osob, jakou byl poškozený, se následky úrazu mohou zhoršit a zkomplikovat v důsledku celkově zhoršeného zdravotního stavu. Takový průběh poúrazových procesů je častý a pro průměrného pachatele předvídatelný. Stačí, že si pachatel měl a mohl takový průběh poúrazového procesu představit alespoň v hrubých rysech; není třeba, aby mu byl znám konkrétní zdravotní stav poškozeného, který jako jedna z příčin vede nakonec spolu se samotným úrazem k následku, v daném případě ke smrti poškozeného.

Naproti tomu za předpokladu, že ke komplikacím dojde neodbornou zdravotnickou péčí nebo jinými okolnostmi, které mají základ v porušení povinností jinou osobou a nikoliv v jednání pachatele, a které pachatel proto nemůže předvídat, nelze učinit závěr, že i tento příčinný průběh, který vedl ke zhoršení zdravotního stavu nebo ke smrti zraněného, byl pachatelem zaviněný. V takovém případě lze pachatele uznat vinným jen za následek (účinek), který zaviněn byl.

R 27/1981 Podle § 26 odst. 1 ZPPK řidič motorového vozidla smí otevřít dveře jen tehdy, není-li tím ohrožena bezpečnost nastupujících nebo vystupujících osob ani jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Proto řidič, který otevře dveře bez toho, aby se přesvědčil, zda ho neobjíždí žádné motorové vozidlo, případně jiný účastník silničního provozu, a způsobí tím dopravní nehodu, je za tuto dopravní nehodu odpovědný. Skutečnost, že poškozený účastník silničního provozu nedodržel při objíždění dostatečný boční odstup a tím nehodu spoluzavinil, jen snižuje míru zavinění řidiče stojícího vozidla.

R 28/1981 Od řidiče motorového vozidla jedoucího povolenou rychlostí, která je přiměřená také vzhledem k povětrnostním podmínkám, stavu vozovky apod., není možno očekávat, aby předvídal, že dospělí chodci, nacházející se v blízkosti vozovky, mohou neočekávaně vstoupit do vozovky, a aby proto omezil rychlost svého vozidla tak, aby mohl včas zastavit i při vyskytnuté se nepředvídané situaci způsobené tím, že chodec hrubě poruší pravidla silniční dopravy.

R 24/1984 Přijíždí-li řidič motorového vozidla k vyznačenému přechodu pro chodce a brání-li mu vozidla stojící v jiných jízdnicích ve výhledu na přechod, smí jet jen

takovou rychlostí, aby pro případ, že se na přechodu nachází chodec, který již vstoupil do vozovky, tohoto chodce neohrozil.

R 26/1984 Řidič motorového vozidla může v terénu mimo pozemní komunikaci, tedy např. při práci na poli, uskutečňovat couvání bez pomocníka i v případě, že nemá dostatečný rozhled. V takovém případě však musí splnit povinnosti uvedené v příslušném předpisu o bezpečnosti práce.

R 19/1987 V obydlené části města, zastavěné rodinnými domky, kde nelze vyloučit pohyb osob ve vozovce, je řidič autojeřábu, jestliže se rozhodne couvat a nemá dostatečný rozhled za vozidlo, povinen zajistit bezpečné couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. K tomu je povinen i tehdy, když před nastoupením do vozidla na vozovce ani v její blízkosti žádnou osobu neviděl.

R 12/1989 Řidič motorového vozidla se může zásadně spoléhat na to, že odborný servis provede opravu vozidla řádně. Jestliže se však při jízdě závada, pro kterou vozidlo bylo v opravě, opět objeví, nemůže se již na opravu spoléhat, i kdyby byl výslovně v servisu ujistěn, že závada byla odstraněna.

R 21/1991-I. Jestliže řidič motorového vozidla při řízení strpěl opakované nebezpečné zásahy spolujezdce do ovládání vozidla, jímž mohl bez obtíží zabránit, a v důsledku takového zásahu spolujezdce došlo k dopravní nehodě, řidič odpovídá podle příslušných ustanovení trestního zákoníku za její následky, které měl a mohl předvídat.

II. Řidič motorového vozidla odpovídá za následek dopravní nehody, který měl a mohl předvídat, přestože vozidlo neřídil, ale svěřil řízení osobě, o níž věděl, že v důsledku podnapilosti není schopna vozidlo bezpečně ovládat, a k nehodě došlo právě z tohoto důvodu.

R 48/1997 Na křižovatce silnic, na které není dopravními značkami označeno, která ze silnic je hlavní a která vedlejší, musí dát řidič přijíždějící na křižovatku přednost vozidlům přijíždějícím zprava (§ 22 odst. 2 ZPPK). Na tom nic nemůže změnit skutečnost, že křižovatka není označena proto, že původní dopravní označení bylo protiprávně odstraněno a že v místě je zvyklost považovat komunikaci, po níž řidič přijíždí, za hlavní.

R 44/2000 Dát přednost v jízdě ve smyslu ustanovení § 2 písm. q) ZPPK (dříve § 2 odst. 2 vyhlášky č. 99/1989 Sb.) neznamena 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 manévřům má řidič dostatek času a není jim na překážku stav vozovky nebo dopravní situace

R 29/2001-II. Jestliže řidič před započítáním jízdy spoléhá na to, že ji může bezpečně vykonávat, ačkoliv ví o okolnostech, které by mohly mít negativní vliv na jeho schopnost ovládat motorové vozidlo, a přesto těmto okolnostem nepřizpůsobí ani režim své jízdy, zejména zařazováním častějších zastávek s přiměřenou dobou odpočinku, pak odpovídá za škodlivý následek dopravní nehody i v případě, že ke ztrátě kontroly nad vozidlem dojde v důsledku náhlé indispozice vyvolané výše uvedeným stavem.

R 45/2005-I. Jestliže řidič přijíždějící po vedlejší silnici nedá přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici, odpovědnost za jejich střet a případné další následky je zásadně na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici.

Jestliže však řidič na hlavní silnici jede rychlostí výrazně překračující maximální povolenou rychlost, čímž řidiči přijíždějícímu do křižovatky po vedlejší silnici znemožní, popř. podstatně ztíží, aby mu dal přednost v jízdě, pak není vyloučena jeho odpovědnost nebo spoluodpovědnost za případnou kolizi.

II. Výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci (např. o více než 70 %) je porušením důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy (§ 18 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů), protože takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví.

NS 12/2002-T 291. 2. Prodloužení vzdálenosti potřebné k zastavení motorového vozidla o zvláštní reakční dobu pro rozlišení neosvětleného chodce, který náhlým vstupem do vozovky za snížené viditelnosti vytvořil těžko zjistitelnou a rozeznatelnou překážku, nelze požadovat po řidiči, který věnoval řízení dostatečnou pozornost a jel rychlostí přiměřenou vzdálenosti, na kterou měl s ohledem na dosvit světlometů rozhled (§ 18 odst. 1 ZPPK), pokud šlo o jinak přehledný úsek vozovky, kde nic nenasvědčovalo tomu, že by hrozilo zvýšené nebezpečí vstupu chodců do vozovky. Za těchto okolností nelze dospět k jinému závěru, než že k zavinění dopravní nehody došlo porušením povinností chodce jako účastníka silničního provozu.

TR NS 11/2005-T 746. 1. Po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání.

Naopak, není-li z okolností, které měl a mohl účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, zřejmé, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků silničního provozu dodržování stanovených pravidel.

Účastník silničního provozu, který porušil pravidla tohoto provozu, pak na druhé straně nemůže očekávat dodržení těchto pravidel od ostatních účastníků, jestliže jim to znemožnil s ohledem na charakter a závažnost svého porušení pravidel silničního provozu.

2. Pokud řidič přijíždějící po hlavní silnici jede rychlostí povolenou, resp. přiměřenou, a řidič přijíždějící po vedlejší silnici mu přednost v jízdě nedá, je v obvyklých případech odpovědnost za střet vozidel a za případné další následky na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici.

Pokud však řidič na hlavní silnici jede rychlostí, která maximální povolenou rychlost výrazně překračuje, a řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici nemá důvod předpokládat takové překročení, za případnou kolizi musí nést odpovědnost řidič jedoucí po hlavní silnici.

TR NS 63/2010-T 1262. Jestliže řidič motorového vozidla porušením svých řidičských povinností [např. uložených podle § 5 odst. 1 písm. b), d) a h) ZPPK] srazí a zraní chodce přecházejícího vozovku po přechodu pro chodce, není přerušena příčinná souvislost mezi tímto jednáním řidiče a smrtí chodce vyššího věku a zhoršeného zdravotního stavu, jestliže zranění chodce při uvedené nehodě – byť samo o sobě nikoli smrtelné – bylo pro něj takovým zátěžovým faktorem, že se v jeho důsledku nepříznivě rozvinul celkově špatný zdravotní stav chodce, který u něj nakonec vyústil v selhání srdce a jeho následnou smrt.

Příčinná souvislost by zde byla přerušena jen tehdy, kdyby ke komplikacím při léčení zraněného chodce, které vedly ke zhoršení jeho zdravotního stavu a k jeho následné smrti, došlo výlučně v důsledku neodborné zdravotní péče nebo jiných okolností, které měly základ v porušení povinností jinou osobou. '' (5,18,22)

7.5 § 147 TĚŽKÉ UBLÍŽENÍ NA ZDRAVÍ Z NEDBALOSTI

„(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let. ‘‘
(7,18,22)

K trestné činnosti v dopravě:

Níže uvedené komentáře byly získány ze systému BECK-ONLINE.

„Spáchání trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s havárií (srov. R 7/1965). Zavinění musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu (srov. R 21/1981). Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout. Jednání pachatele spočívající v riskantním předjíždění kolony více vozidel na úzké vozovce, kde by se tři vozidla vedle sebe nevešla, a v místě nehody s nedostatečným výhledem do dálky s ohledem na zvlněný podélný profil vozovky, je třeba z hlediska zavinění hodnotit tak, že si měl a mohl být vědom toho, že v protisměru mohou jet jiná motorová vozidla, která budou muset intenzivně brzdit, a že v důsledku toho může způsobem v trestním zákoníku uvedeným porušit zájem chráněný v § 147, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí (srov. NS 16/2002-T 389. 2.).

Dobu, po kterou poškozený nebyl léčen, protože čekal na lékařský zákrok, jenž nemohl být proveden pro omezené kapacitní možnosti zdravotnického zařízení, nelze zahrnout do obsahu zaviněného následku, za který odpovídá obviněný, který způsobil dopravní nehodu (srov. B 3/1989-23).

Pokud závisí posouzení viny na nehodě v silničním provozu na určení přiměřené rychlosti motorového vozidla, je třeba přibrat znalce k objasnění skutkových okolností odborné povahy (výpočet vzdálenosti, výpočet brzdné dráhy s ohledem na typ vozidla, stav vozovky, účinnost brzd atd.). Otázka, zda rychlost vozidla byla přiměřená či nepřiměřená a v jaké míře, je však otázkou právní, kterou musí řešit orgán činný v trestním řízení na základě znaleckého posudku. Porušení povinnosti uvedené v § 18 ZPPK o dodržování přiměřené, popř. předepsané rychlosti, zpravidla nebude možné považovat za porušení důležité povinnosti uložené mu podle zákona, pokud rychlost vozidla byla jen o málo vyšší, než je předepsaná, popř. přiměřená rychlost (srov. R 24/1987).

Není-li znamení, dávané při řízení provozu na křižovatce policistou, srozumitelné a má-li tedy řidič o jeho významu pochybnost, nesmí si je vykládat ve svůj prospěch tak, že mu umožňuje projet křižovatkou bez ohledu na ostatní účastníky silničního provozu a bez respektování obecných pravidel o přednosti v jízdě na křižovatce (srov. R 1/1969).

Z § 22 odst. 1 ZPPK vyplývá, že pro posouzení, který z řidičů je uživatelem hlavní nebo vedlejší silnice, není rozhodující, kterou silnicí křižovátku opouští, ale kterou silnicí do křižovátky vjíždí. Řidič, který přijíždí do křižovátky po vedlejší silnici a pokračuje za křižovatkou po hlavní silnici, se nestává uživatelem hlavní silnice v křižovatce, ale až za křižovatkou (srov. R 10/1986).

Na křižovatce silnic, na které není dopravními značkami označeno, která ze silnic je hlavní a která vedlejší, musí dát řidič přijíždějící na křižovátku přednost vozidlům přijíždějícím zprava (§ 22 odst. 2 ZPPK). Na tom nic nemůže změnit ani skutečnost, že křižovátka není označena proto, že původní dopravní označení bylo protiprávně odstraněno a v místě je zvyklost považovat komunikaci, po níž řidič přijíždí, za hlavní (srov. R 48/1997).

R 3508/1929 Okolnost, že si na silnici hraje několik dětí, ukládá řidiči automobilu povinnost zmírnit rychlost jízdy tak, aby byl jejím pánem a mohl, bude-li třeba, i zastavit.

R 4778/1933 Pro řidiče automobilu konkrétní možnost nebezpečí je dána teprve náznakem neopatrnosti chodcovy. Nutnost opatření, kterými má být čeleno nebo zjednána možnost čeliti případné neopatrnosti některého chodce, nastane pro řidiče motorového vozidla teprve tím, že mu ty či ony náznaky zprostředkují poznání, že dojde nebo alespoň může dojít k neopatrnosti chodce, jíž bude popřípadě nutno čelit jednáním ze strany řidiče.

R 6181/1938 Řidič motorového vozidla musí dbát obecně známého jevu, že chodci přecházejí vozovku před nebo za jinými vozidly, pohybujícími se po silnici; stejně tak i zlovyku dětí přebíhat přes silnici přímo před blížícím se autem.

R 193/1949 Při jízdě místem, kde si na chodníku hrají děti, je řidič povinen zařídit rychlost motorového vozidla tak, aby mohl včas zastavit, kdyby mu některé z dětí vběhlo neočekávaně do jízdni dráhy.

R 21/1976 Ani skutečnost, že cyklista jel po vozovce za snížené viditelnosti bez bílého světla a tím hrubě porušil ustanovení § 32 odst. 2 ZPPK, nevyklučuje vinu řidiče motorového vozidla, který v rozporu s ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, nepřizpůsobil rychlost vozidla vzdálenosti, na kterou má rozhled (§ 18 odst. 1 ZPPK), a v důsledku toho nespátřil neosvětleného cyklistu a spoluzavinil tak dopravní nehodu.

R 14/1978 Řidič motorového vozidla, který jezdí na místě, které nemá charakter pozemní komunikace a které není určeno k provozu motorových vozidel (např. na dětském hřišti, v prostoru, kde si hrají děti), je povinen zachovávat potřebnou opatrnost přiměřenou okolnostem tak, aby mohl zabránit nehodě a neohrozil osoby nacházející se na tomto místě.

R 21/1980 Pachatel, který zaviněně způsobí osobě již smrtelně zraněné další zranění, která ačkoliv nejsou smrtelná, zakládají ublížení na zdraví, popř. těžké ublížení na zdraví, sice neodpovídá za smrt poškozeného, ale odpovídá za ublížení na zdraví, popř. těžké ublížení na zdraví, a to i tehdy, když dřívější zranění poškozeného jsou takového charakteru, že mají nevyhnutelně za následek jeho smrt a zranění, která způsobil pachatel, už nemají žádný vliv na smrti končící průběh poúrazového chorobného procesu (např. v případě, kdy chodec byl sražen nezjištěným vozidlem, utrpěl smrtelné zranění a zůstal ležet na vozovce, přičemž po chvíli do něho narazilo další vozidlo, které jej před sebou několik metru, vleklo; znaleckým posudkem pak bylo rozlišeno, která zranění byla způsobena prvním vozidlem, a která vozidlem druhým).

R 22/1980 Opravář automobilové opravny je trestně odpovědný za vzniklý následek, jestliže vadně provedl opravu brzdového válce na motorovém vozidle, a v důsledku toho došlo při jízdě k selhání brzd a k dopravní nehodě, která měla za následek těžkou újmu na zdraví jiné osoby. Skutečnost, že nehodu spoluzavinil též mistr opravny, který neprovedl kontrolu opravy zkušební jízdou, a majitel vozidla, který po odvzdušnění brzdového systému neprovedl dodatečnou zkoušku účinnosti brzd, při níž by vadnou funkci brzd musel zjistit, nemůže opraváře vyvinit, ale může mít význam jen při výměře trestu.

R 21/1981 Smrt poškozeného (§ 143 TrZ) je v příčinné souvislosti s jednáním pachatele i tehdy, jestliže nastala v důsledku selhání krevního oběhu, ke kterému došlo zčásti následkem úrazu zaviněného pachatelem, zčásti na podkladě povšechného kornatění tepen u staršího člověka. Trestní odpovědnost pachatele za tento následek závisí na tom, zda následek i příčinný průběh k němu vedoucí jsou kryty pachatelovým zaviněním či nikoliv.

Je běžnou zkušeností, že způsob jednání obviněného a daný mechanismus zranění (podnapilý řidič přehlédl a srazil chodce na vyznačeném přechodu pro chodce) mohou vést a ve skutečnosti často vedou k těžkým zraněním i k smrti poškozeného. Přitom zejména u starších osob, jakou byl poškozený, se následky úrazu mohou zhoršit a zkomplikovat v důsledku celkově zhoršeného zdravotního stavu. Takový průběh pouřazových procesů je častý a pro průměrného pachatele předvídatelný. Stačí, že si pachatel měl a mohl takový průběh pouřazového procesu představit alespoň v hrubých rysech; není třeba, aby mu byl znám konkrétní zdravotní stav poškozeného, který jako jedna z příčin vede nakonec spolu se samotným úrazem k následku, v daném případě ke smrti poškozeného.

Naproti tomu za předpokladu, že ke komplikacím dojde neodbornou zdravotnickou péčí nebo jinými okolnostmi, které mají základ v porušení povinností jinou osobou a nikoliv v jednání pachatele, a které pachatel proto nemůže předvídat, nelze učinit závěr, že i tento příčinný průběh, který vedl ke zhoršení zdravotního stavu nebo ke smrti zraněného, byl pachatelem zaviněný. V takovém případě lze pachatele uznat vinným jen za následek (účinek), který zaviněn byl (§ 147 nebo § 148 TrZ).

TR NS 1/2004-T 650. Předpokladem výroku o vině trestným činem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 TrZ je zjištění, že mezi jednáním obviněného a následkem, spočívajícím v těžké újmě na zdraví jiné osoby, je příčinná souvislost. Pokud z hlediska vzniku uvedeného následku má příčinný význam i jednání jiné osoby než obviněného, není to důvodem k tomu, aby obviněný nebyl uznán vinným, a to ani za situace, kdy ona jiná osoba není odsouzena zároveň ve společném řízení, resp. v samostatně vedeném řízení, a kdy dokonce proti ní ani není žádné řízení zahájeno.

Proto kritériem zákonnosti výroku o vině trestným činem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 TrZ, jehož spácháním byl jako účastník dopravní nehody uznán vinným řidič jednoho vozidla, není a ani nemůže být okolnost, zda byl či nebyl stíhán a odsouzen také jiný řidič, který se na vzniku dopravní nehody a jejích následcích spolupodílel.

B 3/1971-23 Nelze požadovat po řidičích, aby předvíдали vždy od druhého účastníka dopravy možné porušení pravidel silničního provozu. '' (5,18,22)

V komentářích je často zmiňována tzv. zásada omezené důvěry, kterou lze vyložit tak, že po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal veškerá možná porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své jednání, ze soudních rozhodnutí je však zřejmé, že neexistuje jasná a zaužívaná hranice, kdy se lze spoléhat na dodržování pravidel silničního provozu ze strany ostatních účastníků silničního provozu a kdy se na uvedené spoléhat nelze, kdy v konečném důsledku uvedené rozhodnutí činí soud na základě vyhodnocení konkrétní situace. Dále bych uvedl, že komentáře u § 147 jsou víceméně obdobné jako u § 143, z důvodu, aby zde nebyla duplicita, nejsou zde tyto uváděny, ale obecně lze říci, že většina komentářů lze použít pro obě skutkové podstaty, což je logické, neboť mají stejný základ jednání a liší se jen způsobeným následkem.

8 STATISTICKÉ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Níže uvedené údaje byly čerpány z pokladů CDV (25), jak byly zveřejněny v měsíci září 2017 a PČR z publikace o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2016 (23) a ze sdělení PP ČR(24), kdy na základě těchto podkladů a zdrojů se dále jedná o vlastní zpracování.

V roce 2016 šetřila Policie ČR celkem 98 864 nehod v silničním provozu, z toho bylo 449 nehod s usmrcením a 2263 nehod s těžkým zraněním, ostatní nehody jsou jen s lehkým zraněním nebo s hmotnou škodou. Nejvíce nehod, a to 83,9%, zavinili řidiči motorových vozidel. Podle přehledu o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2016 byly nejtragičtějšími příčinami dopravních nehod zaviněných řidiči osobních automobilů nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (16,8 % osob při těchto nehodách usmrcených), vjetí do protisměru (16,5% usmrcených osob) a nevěnování se řízení vozidla (9,2% osob při těchto nehodách usmrcených). V roce 2016 došlo k 3436 dopravním nehodám s účastí chodce. Při těchto nehodách bylo celkem 103 osob usmrceno, oproti roku 2015 počet nehod poklesl o 109 a počet usmrcených osob o 26. Zde je na místě vyzdvihnout nově zavedenou povinnost chodců používat za stanovených podmínek na svém

oděvu prvky z retroreflexních materiálů, kdy tato povinnost byla nově zavedena ode dne 20.2.2016 a již z prvních statistik je zcela zřejmé, že došlo k poklesu usmrcených osob o 26 s tím, že dále bude rozebráno, jaký vliv na tomto poklesu má tato nově stanovená povinnost s tím, že budou dále analyzovány dopravní nehody mimo obec, kterých se tato povinnost týká. Počet usmrcených chodců byl v roce 2016 ve sledovaném období nejnižší – 111 usmrcených chodců. Ze srovnání let 2015 a 2016 vyplývá, že v noci došlo ke snížení počtu usmrcených chodců ze 72 osob na 66 osob, tedy se jedná o pokles 6 osob, které nebyly usmrceny v noční době. Zpracovateli je však zřejmé, že k učinění přesnějších závěrů je nutné použít delší srovnávací období, což bude pravděpodobně předmětem samostatného experimentálního výzkumu. Na střety s chodci a fatálnost těchto nehod má vliv i viditelnost v době srážky. Nejvíce chodců bylo ve sledovaném období tedy v letech 2012-2016 usmrceno za nezhoršené viditelnosti. Pokud se týká exponovaných silnic 1. třídy, tak zde v roce 2016 došlo k usmrcení 35 osob, z toho 11 v denní době a 24 v noční době, z čehož jednoznačně vyplývá, že noční dopravní nehody na silnicích 1. třídy mívají často zcela fatální následky, tedy smrtelné zranění chodce. Pokud se týká místních komunikací, tak zde bylo v roce 2016 usmrceno 17 chodců s opačným poměrem, kdy v denní době došlo k usmrcení 10 osob a v noční době 7 osob. Z čehož vyplývá, že dopravní nehody na místních komunikacích mají častěji fatální smrtelné následky v noci. Pokud se týká silnic 2. třídy, tak zde došlo k usmrcení 15 chodců, z toho 6 ve dne a 9 v noci. Na účelových komunikacích došlo k usmrcení nejméně chodců, a to 3 osob a všechny tyto fatální dopravní nehody byly ve dne. Chodci zavinili v roce 2016 1133 dopravních nehod, z čehož 93% nehod zavinili v obci a při těchto nehodách došlo k usmrcení 14 osob. Celkově při nehodách zaviněných chodci bylo usmrceno 21 osob. Pod vlivem alkoholu bylo 151 chodců, tedy 13,3%. Z prostudovaných judikátů však vcelku logicky vyplynulo, že v noční době hraje alkohol významnou roli na vzniku dopravních nehod, ať už je alkoholem ovlivněn chodec či řidič. Celkově v roce 2016 bylo 4373 dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, kdy je však nutné zdůraznit, že se jedná o nejnižší počet za posledních 27 let, k čemuž určitě nemalou měrou přispívá dobrá činnost Policie ČR, a to i v preventivní oblasti. V praxi se dále již projevil vliv zavedení bodového systému na chování účastníků silničního provozu. Dle názoru zpracovatele podpořeného i praxí v bezpečnostní oblasti dochází v rámci republiky celkově ke kultivaci prostředí a je sledován dlouhodobý trend snižování většiny druhů rozhodnutí, která nejsou v souladu se zaužívanou judikaturou v rámci porušování závažnějších právních norem. Více než 80% dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu zavinili řidiči motorového vozidla. Fatální následky včlenění dle místa nehody od

roku 2006 do roku 2016 vypovídají o tom, že počet usmrcených osob při dopravních nehodách byl ve sledovaném období nejnižší právě v roce 2016, a to jak v obci (182 usmrcených osob), tak mimo obec 363 usmrcených osob. Nejvýraznější pokles počtu dopravních nehod byl zaznamenán na silnicích 1. třídy. Nejvýraznější nárůst počtu usmrcených se projevilo u dopravních nehod na dálnicích, což však souvisí s tím, že došlo k administrativnímu rozšíření dálniční sítě v ČR, tedy tyto údaje nejsou pro další srovnání relevantní.

Za rok 2016 došlo v noční době mimo obec tedy na silnicích k usmrcení k poklesu počtu usmrcených osob v noci ze 72 na 66 osob, mimo obec došlo meziročně k poklesu z 37 na 31 osob. Podrobnějším rozbořením bylo dohledáno, že od účinnosti nového zákona, který ode dne 20.2.2016 stanovuje povinnost chodcům pohybujícím se za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, kde není veřejné osvětlení nebo kde veřejné osvětlení nesvítí, povinnost mít na sobě reflexní prvky umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích §53 odst. 9 zákona o silničním provozu, dle sdělení policejního prezidia bylo od účinnosti tedy ode dne 20.2.2016 usmrceno celkem 24 chodců za snížené viditelnosti a dle stejného sdělení v 17 případech chodec prokazatelně neměl reflexní prvek, tedy 70% usmrcených chodců nebylo řádně označeno reflexním prvkem, jak nařizuje zákon a skutečnost, zda by v případě řádného označení reflexním prvkem, tedy dodržením zákona, mohl být průběh dopravní nehody jiný, např. že by neměla takové fatální smrtelné následky přesahuje již rozsah této diplomové práce a pravděpodobně bude předmětem již zmíněného experimentálního výzkumu v dané oblasti. Z tabulky, která srovnává počet usmrcených chodců dle viditelnosti, vyplývá, že 60 procent chodců je smrtelně zraněných v noci a každá čtvrtá osoba, která na silnici zemře, je chodec.

Ke zpracování statistických podkladů bych uvedl, že zpracovatel čerpal z údajů CDV, publikace PČR a sdělení PP ČR, kdy narazil dva problematické faktory, jednak zákon nabyl účinnosti k 20.2.2016, kdy statistiky nehodovosti jsou zpracovávány a publikovány jako roční, druhá záležitost se týká označení noční doby a snížené viditelnosti, což jsou dva rozdílné údaje a podrobnější zkoumání poklesu úmrtí chodců po zavedení zmíněné povinnosti by již přesahovalo rozsah této diplomové práce s tím, že další statistiky upřesní, jaký vliv tato povinnost na smrtelná zranění chodců bude mít, ale již v současné době, pokud vyjdu ze sdělení policejního prezidia, že z 24 chodců usmrcených od dne 20.2.2016 jich 17 nemělo reflexní prvky, tedy z těch chodců, kteří v celé republice dostali své

povinnosti a byly řádně označeni, jich utrpělo smrtelné zranění 7, jak by dopadly dopravní nehody u těch zbývajících chodců, kteří nebyli označeni, je možné se jen domnívat, ale osobně bych si dovilil predikovat, že v případě jejich řádného označení, by bylo méně chodců, kteří by utrpěli smrtelné zranění, další zkoumání v této oblasti je možné i s využitím podkladu ze Slovenské republiky, kde je tato povinnost zavedena již delší dobu, a to od roku 2009 /mimo obec/(26), tedy kromě efektu, který uvedené nařízení přinese a přineslo v podobě snížené úmrtnosti chodců / za cca 10 let asi na polovinu/, následně v roce 2014 ještě došlo na Slovensku ke zpřísnění tohoto nařízení nosit retroreflexní prvky, kdy nově je stanovena tato povinnost také v obcích, pokud u vozovky není chodník anebo se přechází mimo značené přechody, z těchto zahraničních zkušeností, týkajících se delší doby, po kterou mají povinnost zavedenu, se dají čerpat další potřebné a cenné informace.

Tab. č. 3 *Usmrcení chodci podle viditelnosti v letech 2012 až 2016 (25)*

USMRČENÍ CHODCI PODLE VIDITELNOSTI; 2012 - 2016	2012	2013	2014	2015	2016
ve dne	60	54	47	59	45
v noci	86	80	65	72	66
CELKEM	146	134	112	131	111

9 REŠERŠE SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ

V rámci první selekce bylo vyhodnoceno 1530 právních vět ze systému ASPI /Automatizovaný systém právních informací/, v němž bylo k prostudování dohledáno dle zadání diplomové práce cca 200 rozhodnutí, zde již docházelo k třídění soudních rozhodnutí se zaměřením na denní a noční dobu i s využitím analýzy a vyhodnocení západu slunce v jednotlivých dnech, výstupem použitelným pro tuto diplomovou práci po prostudování těchto rozhodnutí bylo 56 dohledaných judikátů souvisejících s noční dobou, se kterými se budu zabývat v rámci této diplomové práce, dalším výstupem i s využitím elektronických stránek Nejvyššího soudu a ASPI/ byly dopravní nehody osobních vozidel s chodci v denní době, 44 rozhodnutí bylo ve vzájemné spolupráci vyselektováno pro samostatnou diplomovou práci, zbývajících rozhodnutí jsou buď výrazně historická, ze kterých bylo pro oživení tématu vybráno jen pár, týká se například o rozhodnutí soudu z 30. let a část zbývajících judikátů byla použita do teoretické části, která bude doplněna i komentářem k právním normám, další okrajovou skupinu vybraných judikátů tvoří jednání, které bylo

soudem jako úmyslné, kdy byl kladen i důraz na dohledání případů, kdy poškození byl označen reflexními prvky, pokud se týká úmyslných jednání, které byly jen velmi okrajově zařazeny, tak bylo učiněno z důvodu, že i když soud v některých případech rozhodl, že se jedná o úmyslný trestný čin, tak pachatel úmysl v některých případech popíral /najetí v rychlosti 5 km/hod. se smrtelným následkem rozhodnutí číslo: 54/ a ponechány byly z tohoto důvodu, aby bylo zřejmé, jak soud rozhoduje v případech, které jsou úmyslné, ale pachatel tento úmysl popírá, tedy dle verze pachatele se jedná o „běžnou“ dopravní nehodu. V rámci vybraných 56 soudních rozhodnutí, se kterými bude dále pracováno v rámci této diplomové práce, bylo z každého vybráno to nejpodstatnější sdělení, které popisuje a vystihuje jak průběh nehody a rozhodování soudu, tak následné rozhodnutí soudu a užití procesní postupy jako zpracování znaleckého posudku s tím, že při studiu a analýze judikátů byl kladen zvláštní důraz i na stanovisko soudního znalce a k faktu, jak s tímto stanoviskem při rozhodování soud naložil, tedy zda se ztotožnil s technickým hodnocením dopravní nehody a závěry učiněnými znalcem, či zda soudní rozhodnutí bylo v „rozporu“ s technickým stanoviskem znalce a soud přihlédl k jiným okolnostem než k „technickým“, soudní rozhodnutí, se kterými se diplomant subjektivně plně či částečně neztotožnil, budou rozebrány v samostatné kapitole. Je nutno podotknout, že případy, kdy došlo k neakceptování stanoviska znalce týkající se např. technické příčiny nehody /č.45/, kdy za technickou příčinu označil řidiče, který se na vozovce pohyboval bez reflexní vesty a soud se s tímto názorem neztotožnil a jako viníka označil řidiče vozidla v pohybu, tak vyšší instance soudů tyto rozhodnutí ruší a předávají zpět s pokyny k dalšímu projednání. Skutečnosti, které zpracovatele v jednotlivých rozhodnutích zaujaly, budou stručně a s komentářem uvedeny v samostatné kapitole. Pokud se týká na závěr provedeného třídění do variant, tak po důkladném posouzení se nabízelo rozdělení do 4 variant, v první skupině jsou řidiči, kteří nehodu zavinili a byly odsouzeny k trestu odnětí svobody nepodmíněně, v druhé nejobsáhlejší skupině jsou řidiči vozidel, kteří byli odsouzeni k podmíněnému trestu odnětí svobody, což je u tragických dopravních nehod se smrtelným následkem nejčastější rozhodnutí, třetí skupinu tvoří řidiči, kteří byly zproštěni obvinění, nebo ve věci bylo rozhodnuto v přípravném trestním řízení odložením věci, ve čtvrté skupině jsou zařazena ostatní rozhodnutí, tedy rozhodnutí, která byly vyhodnocena jako historické zajímavosti. Na závěr této části diplomové práce bude predikován vývoj u případů, které byly ze strany vedoucího diplomové práce poskytnuty ve formě zpracovaných znaleckých posudků či zpracovaných revizních znaleckých posudků, kdy v dané věci se již jedná o minoritní

činnost na této diplomové práci, dále bych zde uvedl praktický postřeh, se kterým se zpracovatel při zpracování této části diplomové práce setkal.

Při predikování vývoje se zpracovatel vžil do rozhodování věci s úhlem pohledu ze strany soudce, který ve věci rozhoduje, z pohledu znalce, který zpracovává posudek je zcela zřejmé, že řeší technickou příčinu dopravní nehody, ta je většinou excelentně stanovena a ze strany soudů přijímána, ale pokud se na věc podívám ze zmiňovaného úhlu pohledu ze strany soudce, tak jednak se nemůžu po prostudování rozsáhlých materiálů zbavit dojmu, že při rozhodování soudů technické příčině není kladen takový důraz, jak by se dalo očekávat, a dále znalecké posudky absentovaly podstatný údaj týkající se ovlivnění alkoholem ze strany jednotlivých účastníků dopravní nehody, zpracovateli je zřejmé, že soudní spis tento údaj obsahuje, ale jako námět pro další eventuální zlepšení činnosti znalců bych si dovolil navrhnout myšlenku, že by pro rozhodování soudů bylo prospěšné, kdyby znalecké posudky jednak obsahovaly údaj o ovlivnění alkoholem ze strany jednotlivých účastníků dopravní nehody, ale jak věcně znalci uvádí, že tento údaj tam uváděn není z důvodu, že není předmětem dalšího znaleckého zkoumání, tak dle mého názoru je tento údaj podstatný a dále by také pro orgány činné v trestním řízení bylo podstatné, jak účastník nehody, který byl ovlivněn alkoholem reagoval, tedy jaký praktický význam měla skutečnost, že byl ovlivněn alkoholem, na průběh dopravní nehody, zda například došlo k prodloužení reakční doby, či ne, je mě však zřejmé, že se jedná o problematiku, která v současné době není plně prozkoumána a je možné, že je či v budoucnu bude předmětem experimentálních výzkumů, neboť, jak bylo z Inovované metodiky výuky autoškol, jízda za viditelnosti snížené tmou, kdy se jedná o metodiku certifikovanou Ministerstvem dopravy ČR, zjištěno:

„ pro jízdu za viditelnosti snížené tmou, chybějí podklady a informace z cíleně zaměřeného výzkumu, který by umožnil hlouběji poznávat skutečná omezení při jízdě za reálného provozu ”(16)

Níže uvedená data v kapitolách 9.1 až 9.56 byla získána z Automatizovaného systému právních informací – ASPI, bylo provedeno zkrácení na rozhodnutí na ponechání jen zájmových pasáží pro potřebu této diplomové práce (17,18), uvedené se netýká shrnutí s vlastním komentářem autora diplomové práce.

9.1 1 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - ROZPORY ZP, 8 TDO 1221/2010

K tomu, že k závěru o nedbalostním zavinění u trestného činu ublížení na zdraví, je třeba zkoumat i subjektivní okolnosti na straně pachatele.

Hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat, nelze dovozovat hypoteticky. Vždy je totiž třeba vycházet z objektivních okolností konkrétní dopravní situace. Orgány činné v trestním řízení se musí při zkoumání subjektivní stránky trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 TZ (ve znění účinném do 31. 12. 2009, od 1. 1. 2010 přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 TZ) zabývat tím, zda pachatel citovaného trestného činu byl kromě dodržení potřebné míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu v daném případě i subjektivně schopen vynaložit takovou míru opatrnosti, která by za existujících objektivních okolností zabránila vzniku protiprávního účinku.

Tímto rozsudkem byl uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. a odsouzen podle § 224 odst. 1 tr. zák. k trestu odnětí svobody na deset měsíců. Podle § 58 odst. 1 tr. zák. byl výkon tohoto trestu podmíněně odložen na zkušební dobu stanovenou podle § 59 odst. 1 tr. zák. na dva roky.

Podle skutkových zjištění soudu prvního stupně se obviněný trestného činu dopustil tím, že dne 19. 3. 2004 kolem 05.15 hodin v prostoru km 101,0 silnice v k. ú. P., okr. T., jako řidič osobního automobilu tov. zn. Ford Mondeo 1.6 16V, při jízdě ve směru od obce V. na obec T., nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravně-technickému stavu komunikace, povětrnostním podmínkám a vzdálenosti, na kterou měl rozhled, nevěnoval se plně řízení vozidla, kdy za šera - rozednávání, při přejezdu nepřehledného horizontu, za křižovatkou silnice se silnicí, pravou přední částí vozidla srazil chodce P. J., jdoucího při pravém okraji vozovky, čímž mu způsobil vážná a život přímo ohrožující zranění, zejména roztržení sleziny, rozdrčení levé ledviny, tříštivé zlomeniny kostry, zejména mnohočetné zlomeniny kosti lýtkové a holenní na obou dolních končetinách, tříštivou zlomeninu střední části pravé pažní kosti, zlomeniny 7. a 8. žebra vpravo, dále roztržení střev, zhmoždění plic, krvácení do obou hrudních vaků, těžký otřes mozku, v důsledku čehož byl poškozený v bezvědomí, hospitalizován v Úrazové nemocnici v B. do 11. 5. 2004 a utrpěl trvalé následky, zejména ztrátu sleziny, levé ledviny a levé dolní končetiny amputací v oblasti stehna. Pro úplnost nutno dodat, že se jednalo již o třetí rozhodnutí odvolacího soudu, které ve věci učinil.

Rozhodnutí soudů obou stupňů obsahují podle mínění obviněného nesprávná konstatování, která jsou v rozporu s dokazováním v trestním řízení.

Nesouhlasil s některými pasážemi v odůvodnění rozsudku soudu, zejména pokud soud uváděl, že chodec šel při pravém okraji vozovky, když daný úsek vozovky žádnou krajnici nemá. Polemizoval také se zjištěním soudů ohledně postavení poškozeného, za nelogické považoval, aby byl chodec natočen k vozidlu pravou stranou těla a současně měl být veden hlavní náraz na levou dolní končetinu z vnější strany. Poukazoval na výpověď znalce MUDr. Z. K., CSc., který potvrdil, že nebylo možno jednoznačně stanovit, jakým způsobem proběhl nehodový děj v návaznosti na postavení poškozeného, přičemž v doplnění posudku uvedl, že charakter zranění odpovídá pohybu chodce zprava doleva z pohledu posádky. Z jeho výpovědi plyne, že postavení poškozeného nelze specifikovat tak, jak ho dovozuje znalecký posudek Ing. M. Š., CSc.

Odvolacímu soudu vytýkal, že přitakal soudu prvního stupně, pokud zamítl jeho návrh na provedení revizního znaleckého posudku jako nadbytečný, neboť závěry znaleckého posudku znalce Ing. M. Š., CSc., nestojí osamoceně a není důvodu pochybovat o objektivitě důkazu ani v návaznosti na závěry znaleckého posudku MUDr. Z. K., CSc. Podle obviněného však znalecký posudek Ing. M. Š., CSc., stojí v provedeném dokazování naprosto osamoceně, a to právě v návaznosti na výpověď znalce MUDr. Z. K., CSc. Odvolací soud se tak vůbec nezabýval zkoumáním a hodnocením těchto rozporů a pouze přejal odůvodnění soudu prvního stupně. Závěr, že se obviněný nevěnoval řízení motorového vozidla, je závěrem zcela hypotetickým a zároveň i v rozporu s důkazním zjištěním v této věci. Měl za to, že ze zaprotokolovaných důkazů jasně vyplývá, že se řádně věnoval řízení motorového vozidla, což potvrdili i jeho spolucestující. Skutek byl hodnocen jednostranně v jeho neprospěch a zcela byla ignorována alternativa, že řidič vozidla před střetem nebrzdil proto, že chodce před střetem ve vozovce neviděl, a to z příčin objektivních, jelikož za dané situace v silničním provozu nebylo reálně možné z pozice místa řidiče poškozeného vidět. Obviněný vyvozoval, že soudy nepostupovaly v souladu s ustanoveními § 2 odst. 5, 6 tr. ř., z matematicko-fyzikálního hlediska řádně neobjasnily průběh dopravní nehody a reálně technické možnosti řidiče za dané situace střetu s chodcem zabránit. Znalecký posudek Ing. M. Š., CSc., nevyvrátil jeho obhajobu ve výše naznačeném směru, proto měl být vypracován revizní znalecký posudek, což se nestalo. Zdůraznil, že si tedy sám zajistil vypracování revizního znaleckého posudku, který podle jeho přesvědčení potvrzuje jeho obhajobu, že nemohl střetu zabránit, a znalecký posudek předložil jako

přílohu dovolání. Závěrem obviněný navrhl, aby Nejvyšší soud zrušil napadené rozhodnutí a aby "rozhodujícím soudu" prikázal věc v potřebném rozsahu znovu projednat a rozhodnout. Ve světle těchto východisek nelze výhrady dovolatele označit za nedůvodné. Z textu dovolání vyplývá odlišný pohled obviněného na závěry znaleckých posudků z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství znalce MUDr. Z. K., CSc., a z oboru silniční dopravy znalce Ing. M. Š., CSc., obviněný polemizoval především s vývody znalce Ing. M. Š., CSc., s nimiž nesouhlasil již v průběhu řízení před soudy obou stupňů, a konfrontoval je se závěry znaleckého posudku Ing. A. B., Ph.D., který předložil jako přílohu k dovolání.

Soud prvního stupně opřel závěr o vině obviněného vedle jím konkretizovaných důkazů listinných především o výše zmíněné znalecké posudky a výpovědi znalců MUDr. Z. K., CSc., a Ing. M. Š., CSc., které v odůvodnění rozsudku zevrubně reprodukoval. Ze závěrů znaleckého posudku a výpovědi znalce Ing. M. Š., CSc., se podává, že v okamžiku střetu se automobil řízený obviněným pohyboval rychlostí okolo 75 km/hod. a zpomaloval zpomalením pohybuujícím se ve střední hodnotě okolo 2 m/s. Chodec v okamžiku a těsně před střetem stál ve vozovce zády nebo bokem k příjíždějícímu automobilu a nesnažil se o nějaký manévr, který by se dal technicky nazvat "uhýbáním z jízdního koridoru automobilu", pravděpodobně automobil ani včas nezpozoroval. Nebylo podle něj prokázáno, že by chodec učinil náhlý vstup do vozovky, při uváděné rychlosti automobilu by se pohyb chodce z krajnice do vozovky projevil na automobilu i pravděpodobně na jeho konečné poloze. Upozornil, že se neprojevila žádná automatická reakce řidiče - plné sešlápnutí pedálu brzd, což bývá prvotním úkonem soustředěného a situaci sledujícího řidiče. Přitom na silnici, kterou zná, mohl a měl předpokládat možnost překážky, navíc v místech relativně zúžené vozovky, s horizontem a omezenou rychlostí. Technickou příčinu vzniku nehody spatřoval v jednání obou účastníků, oba měli možnost k odvrácení nehody. Chodec mohl nehodě předejít, pokud by se řádně a včas automobilu vyhnul, řidič mohl nehodě zabránit, pokud by jel takovým způsobem, aby před chodcem včas zastavil nebo se mu vyhnul. V hlavním líčení znalec k dotazům obviněného uvedl, že v době střetu se chodec buď pohyboval souběžně s vozidlem, nebo stál. Soud prvního stupně, aniž by konkrétně řešil otázku, v jaké pozici se poškozený chodec v době střetu nacházel, akcentoval, že obviněný je zkušeným řidičem, místo střetu dobře znal a mohl tedy předpokládat, že za nepřehledným horizontem se může nacházet chodec nebo jiná překážka, čemuž ale nepřizpůsobil způsob a rychlost jízdy a zapříčinil tak střet s poškozeným chodcem, z čehož dovozoval porušení jeho povinností zakotvených v ustanovení § 4 písm. a), § 5 odst. 1 písm. b) a § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních

komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zavinění ve formě vědomé nedbalosti podle § 5 písm. a) tr. zák. Odvolací soud označil úvahy soudu prvního stupně za správné a sám rekapituloval, že znalci MUDr. Z. K., CSc., i Ing. M. Š., CSc., dospěli ke shodným závěrům, které prokazují, že poškozený v době střetu s vozidlem stál ve vzpřímené poloze. Přestože obviněný úsek, kterým projížděl, znal, nevěnoval se dostatečně řízení vozidla, nesledoval dostatečně provoz, o čemž svědčí i to, že nereagoval brzděním a také nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povaze vozovky.

K rozhodnutím soudů obou stupňů je na místě uvést, že hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat, nelze dovozovat hypoteticky, je třeba vycházet z objektivních okolností konkrétní dopravní situace. Z hlediska zavinění z nedbalosti to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení, jež spočívá v 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.

Závěry soudů, odhlížeje od nepřesného popisu polohy poškozeného v době střetu, jak ji specifikoval odvolací soud v odůvodnění napadeného usnesení, jsou výhradami obviněného významně zpochybňovány. Nelze nepoznamenat, že v řízení před soudem prvního stupně obviněný předložil "vyjádření ke znaleckému posudku znalce Ing. M. Š., CSc." zpracované Ing. A. B., Ph.D., (č. l. 404, 405), které bylo poskytnuto k vyjádření znalci Ing. M. Š., CSc., a ten opodstatněně upozornil, že takové vyjádření je důkazem nerelevantním, jak ostatně připomněl i odvolací soud, který souhlasil s postupem soudu prvního stupně, pakliže k označenému vyjádření nepřihlížel. Nyní však již nejde jen o nerelevantní vyjádření jeho zpracovatele k řádně opatřenému znaleckému posudku, ale o důkaz opatřený v souladu s kritérii § 110a tr. ř., který nelze bez dalšího ignorovat. Ze závěrů tohoto posudku, jejichž validitu ale odvolací soud není oprávněn hodnotit, se mimo jiné podává, že vozidlo řízené obviněným se pohybovalo rychlostí 65 až 70 km/hod. a když se nacházelo ve vzdálenosti 6,5 až 28 metrů před místem střetu (tj. 0,4 až 1,4 sekundy před střetem), vstoupil do vozovky chodec - poškozený. Na tuto vzdálenost již nemohl řidič vozidlo bezpečně zastavit a došlo ke střetu. Technickou příčinou předmětné dopravní nehody byla podle zpracovatele technika pohybu chodce po vozovce, přičemž řidič vozidla nemohl z dané rychlosti, která nebyla vyšší než přiměřená daným podmínkám, vozidlo bezpečně zastavit na vzdálenost, na jakou chodec před vozidlo vstoupil, a z technického

hlediska neměl možnost střetu zabránit. Na základě simulaci střetu vozidla jedoucího rychlostí 70 km/hod. s chodcem jako technicky nepřijatelnou vyloučil variantu, že chodec se pohyboval souběžně s vozidlem rychlostí 4 km/hod., variantu, že chodec stojí natočen levou stranou k vozidlu, jako technicky přijatelné označil varianty s pohybem chodce vůči vozidlu zprava doleva rychlostí 4 km/hod. i 8 km/hod., ale u posledně uvedené varianty upozornil na okolnost, že vyšší rychlost chodce může mít za následek jeho "přelétnutí" na levou stranu vozidla a následné sesunutí vedle vozidla na vozovku.

Je třeba připomenout, že obviněný a jeho obhájce opakovaně soudům navrhovali, aby byl přibrán nový znalec k podání revizního znaleckého posudku, případně aby bylo dokazování doplněno o znalecký posudek z oboru biomechaniky. Soudy tento návrh neakceptovaly s odůvodněním, že znalecký posudek Ing. M. Š., CSc., nestojí osamoceně, že není důvodu pochybovat o jeho objektivitě ani v konfrontaci se závěry znaleckého posudku MUDr. Z. K., CSc. V této souvislosti nutno poznamenat, že ani závěry znaleckého posudku Ing. A. B., Ph.D., nejsou v kolizi se znaleckým posudkem a výpovědí znalce MUDr. Z. K., CSc., který mimo jiné uvedl, že nemůže posoudit, v jaké poloze byl poškozený krátce před střetem, dokládal pouze to, že prvotní náraz musel jít na zevní stranu levé dolní končetiny, pak teprve natočení, pád na pravou stranu a hlava do čelního skla byla až terciární. Vyloučil, že poškozený v době střetu s vozidlem ležel či běžel. Vypověděl ale, že nepozná, zda poškozený v ten okamžik stál nebo udělal krok do vozovky či chtěl případně stopovat, v každém případě musel být v prvním zachycení obrácen levou stranou. Z výpovědi znalce se tedy podává, že v úvahu přichází jak závěr, že poškozený v době střetu s vozidlem stál natočený k němu levým bokem, tak že udělal krok do vozovky obrácen levou stranou těla k vozidlu.

V posuzované trestní věci proti sobě stojí znalecké posudky z oboru silniční dopravy znalců Ing. M. Š., CSc., a Ing. A. B., Ph.D., s naprosto odlišnými závěry co do stanovení technických příčin dopravní nehody i možností obou účastníků zabránit střetu. Jelikož jde o otázku odbornou, na soudu prvního stupně, jemuž jinak nelze upřít snahu o řádné objasnění věci, bude kolizi těchto závěrů všemi dostupnými procesními prostředky vyřešit. Především bude proto nutné znalce Ing. A. B., Ph.D., v hlavním líčení vyslechnout nejen k jím podanému znaleckému posudku, ale i ke znaleckému posudku Ing. M. Š., CSc., a stejně tak nezbytné bude znalce Ing. M. Š., CSc., vyslechnout ke znaleckému posudku Ing. A. B., Ph.D. Teprve pro případ, že rozpory mezi znaleckými posudky nebude možno odstranit, přichází jako nejzazší možnost v úvahu přibrání vědeckého ústavu či vysoké školy (kupř.

Ústavu soudního inženýrství ČVUT B. /poznámka diplomanta, myšleno VUT B., chybně však uvedeno ČVUT/) k podání znaleckého posudku, který by reagoval a vypořádal se i se znaleckými posudky již opatřenými. Poté necht' provedené důkazy znovu hodnotí jednotlivě i v jejich souhrnu v souladu se zásadami ustanovení § 2 odst. 6 tr. ř. a znovu o vině obviněného rozhodne; je na místě dodat, že vyvstane-li potřeba provedení i důkazů dalších, nezbytných k náležitému zjištění skutkového stavu, opatří a provede i tyto.

*Shrnutí: Dopravní nehoda 05,15 hod, příčina nepřizpůsobení rychlosti, alkohol nezjištěn, chodec trvalé následky – amputace, projednáváno již třikrát, zrušen rozsudek, vráceno zpět k odstranění rozporů ve znaleckých posudcích znalce M.Š. vs. A.B. s konstatováním, že pokud nepůjde vyřešit výslechy, přibrat revizní posudek, který by byl zpracován ÚSI Brno. **Hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat, nelze dovozovat hypoteticky. Vždy je totiž třeba vycházet z objektivních okolností konkrétní dopravní situace.***

9.2 2 ŘIDIČ ZPROŠTĚN, NEPORUŠIL NIC, CHODEC ALKOHOL, 3 TZ 182/2001, PODAL MINISTR

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.

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.

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. 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.

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, jde 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 neplyne, 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 otázku případného spoluzavinění obviněného na dané dopravní nehodě nevyklučuje. 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 přiměřenou 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, pak přiměřenou 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 nespovídají 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 chybně dovodil, že skutek, pro který byla obžaloba na obviněného M. J. podána, není trestným činem.

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 dovodit, 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.

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 silnici 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.

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 §26 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.

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 možnostmi (či nemožnostmi) 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 nemohla. Důvod k reakci obviněného na chodce nacházejícího se v jeho jízdě 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.

Shrnutí: Dopravní nehoda za snížené viditelnosti v 19.30 hod., alkohol u řidiče nebyl zjištěn, chodec alkohol v krvi: 2.64 g/kg, příčina nehody: rychlost, chodec utrpěl zranění, kterým na místě podlehl, Procesní postup: zpracován vyšetřovací pokus, závěr - řidič zproštěn obžaloby s konstatováním: 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.

Komentář zpracovatele: v uvedeném případě soud zprostil řidiče obžaloby, neboť bylo uznáno „zavinění“ nehody ze strany silně podnapilého chodce, s uvedeným právním názorem se osobně ztotožňuji na rozdíl od jednání popsaného u sp. zn./ 25 Cdo 1264/2002 – číslo 4/, kde byl řidič za obdobné jednání odsouzen / v předchozím hodnoceném případě byl však řidič také pod vlivem alkoholu/.

9.3 3 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - RYCHLOST, PŘECHOD, 7 TDO 1356/2013

Jednání řidiče osobního motorového vozidla, který projížděl obcí nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí, nesledoval dostatečně pozorně situaci v provozu na pozemní komunikaci, nezastavil vozidlo před přechodem pro chodce a neumožnil bezpečné přejítí pozemní komunikace chodcům, kteří ji přecházeli po přechodu pro chodce, za situace, kdy jiný řidič jedoucí v témže směru jízdy v jiném jízdním pruhu na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pružích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy zastavil své vozidlo před přechodem pro chodce, aby dal přednost přecházejícím chodcům, naplňuje ve svém souhrnu hrubé porušení zákonů o bezpečnosti dopravy podle § 143 odst. 3 tr. zákoníku.

Nejvyšší soud projednal v neveřejném zasedání dne 29. ledna 2014 v Brně dovolání nejvyššího státního zástupce, které podal v neprospěch obviněného J. G., proti rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 13. 8. 2013, sp. zn. 9 To 230/2013, v trestní věci vedené u Okresního soudu Plzeň – město pod sp. zn. 10 T 148/2012, a rozhodl t a k t o:

Rozsudkem Okresního soud Plzeň – město ze dne 24. 4. 2013, sp. zn. 10 T 148/2012, byl obviněný J. G. (dále zpravidla jen: „obviněný“) uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku, který podle skutkových zjištění spáchal tím, že „ v P. dne 16. 4. 2012 kolem 20:35 hod. jel jako řidič vlastního osobního automobilu zn. Alfa Romeo, r. z. : ..., po vozovce G. ulice ve směru od S. ulice ke křižovatce s K. ulicí a účelovou komunikací G. ulice rychlostí 66 km/hod. v prostředním jízdním pruhu, z něhož posléze přešel do pravého jízdního pruhu, když po průjezdu touto křižovatkou přímým směrem k ulici U J. vlivem této nedovolené a nepřiměřené rychlosti, nedostatečného sledování situace v provozu, nezastavil vozidlo před přechodem pro chodce a neumožnil bezpečné přejítí vozovky chodcům P. S., a B. Z., kteří přecházeli společně vozovkou G. ulice po vyznačeném přechodu pro chodce zleva doprava ve směru jeho jízdy, přesto, že před vyznačeným přechodem pro chodce zastavoval v jeho směru jízdy v levém jízdním pruhu řidič S. M., s osobním automobilem zn. Peugeot 306, r. z. ..., který umožnil přejítí vozovky poškozeným P. S. a B. Z., čímž obviněný J. G. porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b), h), i) a § 18 odst. 1, odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v důsledku čehož pravou přední částí vozidla srazil poškozené P. S. zranění, kterým dne 17. 4. 2012 v 05:50 hod. podlehl, přičemž bezprostřední příčinou smrti bylo

druhotné krvácení do mozkového kmene při otoku mozku; poškozené B. Z. způsobil lehké zranění spočívající v tržné ráně temenní krajiny hlavy, mírně úhlově vychýleném zlomení těla pravé klíční kosti, pohmoždění pravé kyčelní krajiny, které si vyžádalo lékařské ošetření s následnou dobou léčení nejméně do 16. 7. 2012 a po tuto dobu omezením v obvyklém způsobu života Desaultovou fixací a posléze fixací typu stella dorsi“.

Nejvyšší soud v usnesení ze dne 25. 8. 2010, sp. zn. 8 Tdo 944/2010, dovodil hrubé porušení ve smyslu shora zmíněného ustanovení § 224 odst. 3 trestního zákona v případě obviněného řidiče, který předjížděl tak, že nerespektoval souvislou podélnou čáru, a to i dvojitou, předjížděl v zimním období a ve večerních hodinách nákladní soupravu s návěsem", neboť v takovém způsobu jízdy je nutné spatřovat hazardérství a vážné nerespektování pravidel zajišťujících bezpečnost silničního provozu". V této věci se obviněný bočně střetl s protijedoucím vozidlem, v němž zahynulo všech osm osob. Existenci znaku „hrubého porušení" akceptoval také Ústavní soud v usnesení ze dne 17. 3. 2011, sp. zn. III. ÚS.

Shrnutí: Dopravní nehoda snížená viditelnost v 20,35 hod, alkohol u řidiče nebyl zjištěn, příčina nehody: rychlost a nezastavení před přechodem pro chodce, chodec: smrtelné zranění, závěr: zrušeno odsouzení z nedbalostního jednání s tím, že jednání řidiče osobního motorového vozidla, který projížděl obcí nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí, nesledoval dostatečně pozorně situaci v provozu na pozemní komunikaci, nezastavil vozidlo před přechodem pro chodce a neumožnil bezpečné přejití pozemní komunikace chodcům, naplňuje ve svém souhrnu hrubé porušení.

9.4 4 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - ALKOHOL V KRVI DO 1 G/KG, PŘEJETÝ LEŽEC SILNĚ POD VLIVEM ALKOHOLU, 25 CDO 1264/2002

Okresní soud v Šumperku rozsudkem ze dne 28. 4. 2000, č. j. 17 C 11/2000-21, uložil žalovaným, aby zaplatili žalobkyni společně a nerozdílně částku 108.665,- Kč s příslušenstvím, ohledně dalších 108.665,- Kč s příslušenstvím žalobu zamítl a rozhodl o náhradě nákladů řízení a o povinnosti žalovaných zaplatit soudní poplatek. Vyšel ze zjištění, že pravomocným trestním příkazem Okresního soudu v Šumperku ze dne 20. 6. 1997, č. j. 1 T 73/97-118, byl žalovaný 2) odsouzen k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání jednoho

roku nepodmíněně a k zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 5 let pro trestné činy ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona a neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona, jichž se dopustil tím, že dne 16. 6. 1996 kolem druhé hodiny ranní na silnici č. II/369 mezi obcemi B. a R., po předchozím požití alkoholických nápojů, jako řidič motorového vozidla Citroën BX, SPZ ..., nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem, nevěnoval se plně řízení a situaci v silničním provozu a ve svém jízdním pruhu přejel chodce D. M. ležícího na vozovce (podélně s její osou), kterého zachytil podvozkovou částí mezi levými a pravými koly vozidla a který při střetu utrpěl četná těžká zranění, jenž si vyžádala léčení s hospitalizací v nemocnici do konce roku 1997. V době střetu měl žalovaný 2) nejméně 0,92 g/kg alkoholu v krvi a z místa nehody ujel, aniž by přejetému chodci poskytl potřebnou pomoc, ač tak mohl učinit bez nebezpečí pro sebe nebo pro jiného. S přihlédnutím ke znaleckému posudku Ing. I. K., znalce v oboru doprava, ekonomika, strojírenství, autoopravárenství, odvětví mechanismus silničních dopravních nehod, vypracovanému v trestním řízení, je zřejmé, že jako řidič vozidla měl možnost při pozorné jízdě rozpoznat ležícího chodce na silnici a zabránit úhybným manévrem jeho přejetí; mohl tedy odvrátit nehodu a zároveň musel zaregistrovat, že ke střetu vozidla s chodcem došlo. Žalovaný 2) porušil pravidla silničního provozu, konkrétně ustanovení § 5 odst. 1 písm. b), odst. 2 písm. a), b) vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu). Na vzniku škody se však ve smyslu ustanovení § 441 obč. zák. podílel i poškozený D. M. tím, že pod vlivem alkoholu (1,89 g/kg těsně po nehodě) ležel v pravém jízdním pruhu komunikace (ve směru jízdy vozidla) a vytvářel tak řidičům jedoucím po silnici neočekávanou překážku - střetu s vozidlem mohl předejít pohybem na okraji silnice (při levém okraji vozovky) - a porušil tím ustanovení § 54 odst. 1 citované vyhlášky). "Vzhledem k významu porušené povinnosti" dospěl soud k závěru, že na straně žalovaného 2) jako řidiče osobního automobilu, který měl více možností zabránit střetu vozidla s chodcem a porušil více povinností, je dána odpovědnost v rozsahu 75 %, zatímco poškozený D. M. se na dané dopravní nehodě podílel v rozsahu 25 %.

Proti tomuto rozsudku podala žalobkyně dovolání, které odůvodňuje podle ustanovení § 241a odst. 2 písm. b) o.s.ř. [správně § 241 odst. 3 písm. d) o.s.ř. ve znění účinném do 31. 12. 2000] tím, že rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení věci. Podle dovolatelky je i v případě aplikace ustanovení § 441 obč. zák. nutno přisvědčit závěru soudu prvního stupně, že žalovaný 2) jako řidič motorového vozidla měl více možností zabránit střetu vozidla s chodcem, když navíc porušil více povinností ukládaných zákonem než poškozený chodec; závěr odvolacího soudu, že práva a povinnosti účastníků

silničního provozu (tedy jak řidiče, tak i chodce) jsou stanoveny ve stejném rozsahu, není podložen žádným právním předpisem. Dovolatelka má však především za to, že při aplikaci zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, který je speciálním zákonem ve vztahu k občanskému zákoníku, vůbec ustanovení § 441 obč. zák. o spoluzavinění poškozeného použít nelze. Žalobkyně zaplatila za poškozeného účastníka dopravní nehody náklady spojené s jeho léčením a má jako příslušná zdravotní pojišťovna, která vynaložila náklady na péči hrazenou ze zdravotního pojištění v důsledku zaviněného protiprávního jednání třetích osob vůči osobám zúčastněným na zdravotním pojištění, právo na náhradu škody, přičemž ustanovení § 55 odst. 1 zákona č. 48/1997 Sb. neobsahuje žádné ustanovení ohledně zavinění nebo spoluzavinění poškozeného. Vzhledem k tomu, že škoda vznikla při dopravní nehodě, plní místo škůdce žalovaná 1) podle vyhlášky č. 492/1991 Sb. (od 1. 1. 2000 nahrazené vyhláškou č. 205/1999 Sb) a možnost škodu neuhradit jí dává pouze ustanovení § 5 písm. e) této vyhlášky v případě nákladů léčebné péče vynaložených z důvodu škody na zdraví způsobené provozem motorového vozidla, jestliže nebyla zjištěna osoba odpovědná za způsobenou škodu nebo tyto náklady nehradí řidiči motorového vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena; o žádný z těchto případů však v projednávané věci nejde. Dovolatelka navrhl, aby dovolací soud rozsudek odvolacího soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Odvolací soud svůj závěr o tom, že poškozený D. M. se z jedné poloviny na vzniku škody podílí svým spoluzaviněním, postavil na výkladu obsahu vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, s tím, že práva a povinnosti účastníků silničního provozu jsou stanoveny ve stejném rozsahu, a na porovnání povinností, které účastníci nehody porušili. Protože podle odvolacího soudu žalovaný 2) porušil povinnosti ukládané mu ustanoveními § 5 odst. 1 písm. b), odst. 2 písm. a), b) vyhlášky a poškozený D. M. porušil ustanovení § 3 odst. 1 a § 54 odst. 1 vyhlášky, porušili pravidla silničního provozu ve stejném rozsahu. S takto mechanickým způsobem posouzení míry spoluzavinění poškozeného nelze souhlasit.

Bezprostředním původcem zranění poškozeného byl žalovaný 2), který jej svým osobním motorovým vozidlem přejel, a to navíc za situace, kdy řídil automobil pod takovým vlivem alkoholu, že nebyl schopen zabránit střetu s osobou ležící v přímém, přehledném a neosvětleném úseku na vozovce, tedy v místech, kde při běžně pozorné a ohleduplné jízdě byla rozpoznatelná a kde bylo možno na její výskyt včas reagovat.

V posuzovaném případě vyšel odvolací soud ze zjištění (správnost skutkových

zjištění není dovoláním zpochybněna a nepodléhá dovolacímu přezkumu), že škoda na zdraví poškozenému D. M. vznikla v době, kdy kolem druhé hodiny ranní v podnapilém stavu ležel podélně s osou vozovky v pravém jízdním pruhu silnice č. II/369 mezi obcemi B. a R. Přivodil mu ji při řízení osobního motorového vozidla po předchozím požití alkoholických nápojů žalovaný 2), který nereagoval na osobu ležící na vozovce a poškozeného přejel. Z toho je zřejmé, že hlavní příčinou vzniku škody na zdraví poškozeného byla skutečnost, že jej žalovaný 2) zachytil podvozkovou částí mezi levými a pravými koly svého vozidla. Poškozený sice svým jednáním založil prvotní předpoklad pro možnost vzniku škody na svém zdraví, neboť v rozporu s pravidly silničního provozu vytvořil překážku v jízdě motorovým vozidlům, avšak na srážce samotné se již aktivně nepodílel, neboť se po vozovce nepohyboval a ke vzniku škody ničím dalším (např. nepředvídatelným pohybem, nesprávnou reakcí apod.) nepřispěl. Bezprostředním původcem zranění poškozeného byl žalovaný 2), který jej svým osobním motorovým vozidlem přejel, a to navíc za situace, kdy řídil automobil pod takovým vlivem alkoholu, že nebyl schopen zabránit střetu s osobou ležící v přímém, přehledném a neosvětleném úseku na vozovce, tedy v místech, kde při běžně pozorné a ohleduplné jízdě byla rozpoznatelná a kde bylo možno na její výskyt včas reagovat.

Shrnutí: Dopravní nehoda neosvětlený úsek, alkohol u řidiče 0,92 g/kg, chodec ležící na silnici 1,89 g/kg, příčina nehody: nepřizpůsobení jízdy schopnostem, chodec: četná zranění s léčbou 1,5 roku, procesní postup: znalecký posudek závěr: Řidič osobního motorového vozidla odsouzen na 1 rok nepodmíněně

Komentář zpracovatele: v trestním řízení byl řidič odsouzen, v civilním se řešil podíl zavinění, zda 50/50 či nakonec 75/25 v neprospěch řidiče, i když byl nepochybně řidič pod vlivem alkoholu, tak nepodmíněný trest za přejetí osoby, která je silně pod vlivem alkoholu osobně nepovažují jako adekvátní trest vůči uvedenému jednání, můj osobní názor je, že prvotní vinu nese chodec, který ležel na vozovce podélně s její osou, kdy vozovka není místo určené k odpočinku podnapilých osob, a pokud si uvedené místo někdo zvolí jako odpočinkovou „zónu“ musí počítat s možností, že jej přejede vozidlo a tento úkon činí s tím, že je s uvedeným možným následkem plně srozuměn, pokud se jedná o osobu, která není zbavena svéprávnosti a je tedy způsobilá k právním úkonům. Z opačného pohledu je na místě zmínit, že ve věci bylo řešeno i neposkytnutí pomoci a v kontextu s tímto jednáním je již odsouzení pochopitelné, na rozdíl od mého předchozího čistě technického posouzení dopravní nehody se zaměřením na příčinu vzniku.

9.5 5 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO / - RYCHLOST I § 208/, CHODEC TOLUEN, 3TDO 1291/2011

K významu povinnosti řidiče předvídat vznik některých okolností v silničním provozu.

Výskyt chodce či cyklisty na vozovce v obci v noční době nelze považovat za jev nijak výjimečný či mimořádný. Proto řidič motorového vozidla musí vzhledem k dané době a charakteru místa uvedenou okolnost předvídat a přizpůsobit své chování v silničním provozu. V opačném případě (tj. pokud pachatel bezdůvodně spoléhal na to, že zmiňovaná okolnost nenastane), je za splnění i dalších zákonných podmínek odpovědný za trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák.

Nejvyšší soud České republiky rozhodl v neveřejném zasedání konaném dne 12. října 2011 o dovolání podaném obviněným R. O., proti usnesení Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 22. 11. 2010, č. j. 6 To 620/2010-380, jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Okresního soudu v Děčíně pod sp. zn. 2 T 70/2005, takto: Podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. se dovolání odmítá.

Rozsudkem Okresního soudu v Děčíně ze dne 15. 7. 2010, č. j. 2 T 70/2005-361, byl obviněný R. O. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 trestního zákona (tj. zákona č. 140/1961 Sb., účinného do 31. 12. 2009 /dále jen "tr. zák."/) na tom skutkovém základě, že "dne 14. 3. 2005 kolem 22.50 hod. v J., na ul. R., ve směru do centra města, u domu, okr. D., na silnici, řídil osobní automobil zn. VW BORA VARIANT, 1,9 TDI, u 24 km při průjezdu rovného úseku v důsledku nepřiměřené rychlosti nejméně 64 km/hod. a nevěnování se řízení přehlédl chodce D. K., stojícího při středu vozovky, do tohoto narazil levou přední částí svého vozu a který v důsledku střetu utrpěl zlomeninu kosti lební a obličeje s poraněním mozku, zlomeninu levého bérce, zraněním na místě podlehl, čímž porušil ustanovení § 4 písm. a), b), § 5 odst. 1 písm. b), § 18 odst. 1, odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích". Za to byl podle § 224 odst. 1 tr. zák. odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání osmi měsíců, jehož výkon mu byl podle § 58 odst. 1 tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání osmnácti měsíců. Podle § 49 odst. 1 tr. zák. a § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl uložen také trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu dvou let. Výroky podle § 228 odst. 1 tr. ř. a § 229 odst. 2 tr. ř. soud současně rozhodl o uplatněných nárocích na náhradu škody.

K osobě chodce (poškozeného D. K.) sice soud zjistil, že v kritickou dobu byl silně ovlivněn toluenem a v tomto stavu se zcela nekontrolovaně pohyboval ve vozovce, přičemž na blížící se automobil řízený obviněným (dovolatel) vůbec nebral zřetel a tím si jako účastník silničního provozu podle § 2 písm. a/ zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, počínal v rozporu s ustanovením § 4 písm. a) tohoto zákona, když svým neukázněným chováním vyvolal nebezpečnou situaci. Tuto skutečnost však v daném případě správně hodnotil pouze jako okolnost podstatným způsobem snižující stupeň nebezpečnosti činu pro společnost ve smyslu § 88 odst. 1 tr. zák. a zohlednil ji v rámci použité právní kvalifikace skutku, když obviněného (dovolatele) uznal vinným trestným činem ublížení na zdraví toliko podle § 224 odst. 1 tr. zák., a nikoliv též podle odstavce 2) cit. ustanovení.

Skutková zjištění soudu prvního stupně, z nichž následně vycházel i soud odvolací, lze totiž kromě výše uvedeného stručně shrnout tak, že obviněný (dovatel) R. O. v kritickou dobu, tj. dne 14. 3. 2005 kolem 22.50 hod. řídil osobní automobil na přímém a přehledném úseku silnice v obci J., přičemž bezprostředně před inkriminovanou dopravní nehodou svítil potkávacími světly. Těmto skutečnostem pak neodpovídala rychlost jeho jízdy, jež byla znalci stanovena v okamžiku střetu s poškozeným v rozmezí od 64 do 69 km/hod., což je současně rychlost podstatně vyšší, než je povolená rychlost v obci (50 km/hod.). K tomu, aby bezpečně zastavil na vzdálenost, na kterou měl v daném místě rozhled, by pak podle znalců musel jet rychlostí 39km/hod. Soud dále zjistil, že vedle nedovolené rychlosti se obviněný náležitě nevěnoval ani řízení vozidla, přesněji nevěnoval dostatečnou pozornost situaci v silničním provozu, neboť na chodce nacházejícího se v jeho jízdní dráze (koridoru) až do okamžiku střetu vůbec nereagoval. Přitom pokud by se řízení vozidla patřičně věnoval, nepochybně by mohl reagovat alespoň brzděním, nebo by se pokusil korigovat směr jízdy a poškozenému se vyhnout.

Pokud jde o individuální opatrnost, která byla subjektivně vymezena možnostmi (či nemožnostmi) dovolatele předvídat vznik shora popsané nebezpečné situace vytvořené do značné míry jednáním chodce (poškozeného), je třeba vycházet z toho, že obviněný (dovatel) v pozdějších večerních hodinách projížděl obcí, kde byla povolena maximální rychlost jízdy 50 km/hod. Toho si musel být nepochybně vědom, a přesto jel rychlostí výrazně vyšší. Vzhledem k dané době a charakteru místa přitom mohl zároveň počítat i s výskytem např. podnapilých či jinými látkami ovlivněných osob (chodců, cyklistů), jejichž přítomnost ve vozovce nebývá v noční obci jevem nijak mimořádným a výjimečným. Již to

mělo být jednoznačným důvodem nejen pro zpomalení na zákonem stanovený limit, ale především ke zvýšení dovolatelovy řidičské pozornosti a opatrnosti, aby podle potřeby mohl zvolit takovou rychlost své jízdy, jež by odpovídala jak předvídatelné, tak posléze i konkrétní situaci před vozidlem, tj. rychlostí do té míry přiměřenou, aby v případě potřeby mohl včas reagovat na vzniklé nebezpečí. Dovolatel, přestože jel po přímém a v tomto smyslu nijak nepřehledném úseku vozovky, si chodce, ačkoliv se nacházel v jejím středu, vůbec nevšiml. Proto na něj nijak nereagoval a nesníženou rychlostí do něho vzápětí narazil. V důsledku toho poškozeného D. K. namísto usmrtil.

Shrnutí: Dopravní nehoda 20,35 hod., centrum města, chodec ovlivněn toluenem, alkohol u řidiče nezjištěn, chodec stojící ve středu vozovky zraněním na místě podlehl, příčina nehody: nepřiměřená rychlost, závěr: řidič osobního motorového vozidla odsouzen na 18 měsíců podmíněně, udělen zákaz řízení na dva roky.

9.6 6 ODLOŽENO PČR, VINA CHODEC VSTOUPIL, 25 CDO 43/2002

Při střetu vozidla s chodcem se odpovědnost chodce za poškození vozidla posuzuje podle § 420 obč. zák. a spoluzavinění řidiče na vzniku této škody podle § 441 obč. zák. Odpovědnost provozovatele vozidla, jímž byla způsobena škoda, vůči chodci se řídí ustanovením § 427 obč. zák.

Žalobce uplatnil nárok na náhradu škody způsobené na jeho voze při dopravní nehodě dne 28.11.1995, kdy se jeho automobil střetl s chodcem A. J. Vzhledem k tomu, že A. J. na následky zranění zemřel, bylo řízení vedeno proti jeho dědicům. Okresní soud v Domažlicích rozsudkem ze dne 8.11.1999, ve znění usnesení ze dne 15.5.2000 a ve spojení s doplňujícím rozsudkem ze dne 28.3.2001 uložil žalované A. J., které jako jediné ze žalovaných dědiců připadl veškerý majetek zůstavitele, povinnost zaplatit žalobci 118 908 Kč s příslušenstvím, co do dále požadované částky 79 272 Kč s příslušenstvím a v plném rozsahu proti dalším tehdy žalovaným žalobu zamítl. Protože A. J. při přecházení silnice porušil ustanovení § 3 a § 54 vyhlášky č. 99/1989 Sb. a v příčinné souvislosti s tím vznikla žalobci škoda na vozidle, soud prvního stupně posoudil odpovědnost A. J. za škodu podle ustanovení § 420 obč. zák. Výši náhrady škody, která byla určena znaleckým posudkem, soud snížil podle ustanovení § 450 obč. zák. o 2/5, neboť žalobce při hustém provozu a

narušené viditelnosti měl snížit rychlost svého vozidla na 48 km/hod. a tím zvýšit možnost odvrácení střetu s chodcem.

Tento rozsudek byl usnesením Krajského soudu v Plzni ze dne 23.5.2001 ve výroku o povinnosti žalované zaplatit žalobci 118 908 Kč s příslušenstvím a ve výrocích o náhradě nákladů řízení zrušen a věc byla v tomto rozsahu vrácena soudu prvního stupně k dalšímu řízení. Rozsudkem ze dne 1.8.2001 Okresní soud v Domažlicích žalobu na zaplacení 118 908 Kč s příslušenstvím zamítl a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Na základě zjištění, že dne 28.11.1994 došlo k dopravní nehodě, kdy se střelo motorové vozidlo žalobce s chodcem A. J., který v důsledku toho zemřel, že usnesením Policie ČR ze dne 18.9.1995 bylo vyšetřování dopravní nehody odloženo a že podle odůvodnění usnesení chodec vstoupil do jízdny dráhy automobilu a řidič vozidla neporušil žádná ustanovení pravidel silničního provozu, dospěl soud prvního stupně k závěru, že chodec, který porušil pravidla silničního provozu a způsobil žalobci škodu.

K odvolání žalobce Krajský soud v Plzni rozsudkem ze dne 31.10.2001 rozsudek soudu prvního stupně změnil tak, že uložil žalované povinnost zaplatit žalobci 29 027 Kč se 17% úrokem od 10.5.1995 do zaplacení, žalobu na zaplacení 89 181 Kč s příslušenstvím zamítl a rozhodl o náhradě nákladů řízení před soudy obou stupňů ve vztahu mezi účastníky a náhradě nákladů státu. Odvolací soud vycházel ze skutkového stavu zjištěného soudem prvního stupně a po právní stránce mu vytkl, že nárok posoudil výlučně podle ustanovení § 427 obč. zák., ačkoliv bylo třeba použít obě ustanovení: § 427 obč. zák. a § 420 a násl. obč. zák. V daném případě je dána objektivní odpovědnost žalobce jako provozovatele motorového vozidla podle ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák., přičemž liberační důvod podle ustanovení § 428 obč. zák. je vyloučen, a na druhé straně existuje odpovědnost chodce, který se nechoval v souladu s pravidly bezpečnosti silničního provozu, a za škodu odpovídá podle ustanovení § 420 obč. zák. Úvahou odvolací soud pak hodnotil míru odpovědnosti chodce 15 %, a to s ohledem na závěry znaleckých posudků a výpověď spolujezdce žalobce s tím, že v důsledku nedokonalého vyšetření dopravní nehody nelze zjistit způsob, jak se chodec ocitl před automobilem žalobce. Z celkové výše způsobené škody v částce 198 180 Kč uložil žalované zaplatit žalobci 15 %, tj. 29 027 Kč.

Byla-li škoda způsobena také (či výlučně) zaviněním poškozeného, v rozsahu tohoto zavinění je vyloučena odpovědnost žalovaného (škůdce). Jde tedy o určení vzájemného vztahu mezi jednáním poškozeného a škůdce a stanovení podílu, jímž sám poškozený přispěl ke škodlivému následku. Zásadně se vychází z míry zavinění každého z nich a

zvažovat je třeba veškeré příčiny vzniku škody, spočívající jak v jednání škůdce, tak v jednání poškozeného, a stejně jako u škůdce lze i u poškozeného brát v úvahu jen takové protiprávní jednání, jež bylo příčinou (jednou z příčin) vzniku škody).

V případě jako je tento, jde při dělení účasti na vzniku škody mezi odpovědným subjektem a poškozeným podle § 441 obč. zák. především o otázku, zda žalobce jako řidič, který v době nehody řídil vůz, porušil některou z povinností, jež pro něj vyplývají z vyhlášky o pravidlech silničního provozu, a zda toto porušení se na vzniku škody podílelo, přičemž negativním závěrem policejních orgánů v tomto směru není soud podle ust. § 135 o. s. ř. vázán.

Z uvedeného vyplývá, že při střetu vozidla s chodcem se odpovědnost chodce za poškození vozidla posuzuje podle § 420 obč. zák. a spoluzavinění řidiče na vzniku této škody podle § 441 obč. zák. Na tom nic nemění okolnost, že odpovědnost žalobce jako provozovatele vozidla za škodu způsobenou chodci se řídí ustanovením § 427 obč. zák.

Protože dovolání je z hlediska uplatněného dovolacího důvodu podle § 241a odst. 2 písm. b) o. s. ř. důvodné, dovolací soud rozsudek odvolacího soudu s výjimkou dovoláním nenapadeného vyhovujícího výroku o věci samé zrušil (§ 243b odst. 2, část věty za středníkem, o. s. ř.). Vzhledem k tomu, že důvod, pro který byl zrušen rozsudek odvolacího soudu, platí i pro rozhodnutí soudu prvního stupně, byl i tento rozsudek s výjimkou zamítavého výroku o věci samé co do částky 29 027 Kč s příslušenstvím zrušen a věc byla v tomto rozsahu vrácena Okresnímu soudu v Domažlicích k dalšímu řízení (§ 243b odst. 3, věta druhá, o. s. ř.).

Shrnutí: Dopravní nehoda při narušené viditelnosti, kdy chodec vstoupil do jízdní dráhy vozidla, řidič vozidla snížil rychlost na 48km/hod., kdy se nehodě snažil zabránit, řidič vozidla nic neporušil, odloženo Usnesením PČR, chodec porušil pravidla silničního provozu, úmrtí chodce.

9.7 7 ODLOŽENO PČR, ŘIDIČKA NIC NEPORUŠILA, STÍŽNOST MINISTR, 11 TZ 128/2001

Usnesením státního zástupce Okresního státního zastupitelství ve Vsetíně ze dne 27. 2. 2001, sp. zn. 1 Zt 1385/2000 bylo zastaveno podle § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř., ve spojení s 174 odst. 2 písm. c) tr. ř., trestní stíhání obviněné J. K. pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., kterého se měla dopustit tím, že dne 23. 11. 2000 okolo 18.05 hodin ve V. M., okres V., jako řidička osobního motorového vozidla značky Mercedes-Benz 2000 D, jedoucího po ulici M. A. ve směru od ulice H., v blízkosti domu č. 799 nevěnovala dostatečnou pozornost řízení uvedeného automobilu, v důsledku čehož opožděně reagovala na podnapilého chodce P. S., pohybujícího se přesně nezjištěným způsobem asi 2 m od pravého okraje vozovky proti směru jízdy vozidla obviněné, a do toho narazila, přičemž jmenovaný utrpěl zhmoždění mozku, trhlinu jater a zlomeninu obou kostí holenních s dobou léčení nejméně 6 měsíců.

Obviněná J. K. ve výpovědi uvedla, že dne 23. 11. 2000 kolem 18.00 hodin jela svým osobním automobilem značky Mercedes 200 D po ulici M. A. ve směru od ul. H. ve V. M. Spolu s ní jela ve vozidle jako spolujezdkyně její sestra A. K. Byla již tma, sucho, viditelnost byla dobrá. U vozidla měla zapnutá tlumená světla. Před firmou P. se jí vynořil v blízkosti před vozidlem z pravé strany muž. Je to místo, kde po pravé straně silnice jsou stromy, keře, asi z toho místa ten muž vyskočil. Když se k tomuto místu blížila, neviděla na silnici žádnou postavu, na silnici nebyl žádný chodec. Muž jí vyskočil před vozidlo asi na vzdálenost 10 m, ona v té době mohla jet rychlostí kolem 50 km/h, jela pomalu, nespěchala. V okamžiku, kdy ten muž vyskočil, byl k ní natočen čelem a zůstal stát před vozidlem. Ihned nato počala brzdit, ale již nedokázala zabránit nárazu. Narazila do něj pravou stranou čela vozidla, muž byl vymrštěn na kapotu vozidla a do čelního skla a spadl na silnici vpravo od vozidla. Když s vozidlem zastavila a vystoupila, viděla poškozeného ležet asi 10 m za vozidlem u pravého okraje silnice. V době, kdy se poškozený postavil před její vozidlo, byl asi 1 až 2 m od pravého okraje silnice, nemohla ho objet, byl to okamžik, reagovala proto prudkým bržděním. Obdobně vypovídala spolujezdkyně, svědkyně A. K. Pokud jde o poškozeného, pak tohoto zná od vidění, často chodíval po trhu v podnapilém stavu s lahví.

Poškozený P. S. ve výpovědi uvedl, že si na okolnosti dané dopravní nehody nepamatuje, ani na to, co této předcházelo. Neví ani, jak se na toto místo dostal. Pamatuje si pouze to, že se ocitl v nemocnici, má zranění pravé nohy, kdy měl zlomenou holenní kost.

Před nehodou občas vypil nějaké pivo, ale jinak si nemyslí, že by býval opilý. Již si moc nepamatuje, neboť má sklerózu. Svědek M. P. uvedl, že v kritický den kolem 18.00 hodin vyjížděl ze sídla své firmy, když na ul. M. A. chtěl odbočit vpravo směrem k ul. H. viděl zleva přijíždět osobní vozidlo, které nechal projet. Toto vozidlo ve směru své jízdy zajelo na parkoviště po pravé straně silnice, kde zastavilo. Všiml si, že z tohoto vozidla vystupoval muž, kterého zná od vidění. Když svědek vyjel na ul. J. A. a počal míjet stojící vozidlo na parkovišti, poškozený vystupoval z místa spolujezdce, obešel vozidlo kolem jeho zádi a šel k ul. M. A. s tím, že ji přejde na druhou stranu, kde se nacházejí sociální byty. Viděl na něm, že je opilý, měl kolíčovitou chůzi a vrávoral. Poškozeného zná od vidění, často jej opilého vidá pohybovat se po ul. M. A., naprosto nedbá na provoz. Místo, kde došlo k dopravní nehodě, není osvětleno pouličním osvětlením. O průběhu dané dopravní nehody svědek poznatků nemá. Svědek Z. S. uvedl, že jen viděl, jako řidič vozidla, že vozidlo před ním počalo prudce brzdit, mohlo to být těsně před zatačkou u domova bezdomovců. Pak viděl tělo letící od vozidla. Toto vozidlo počalo brzdit ještě před nárazem do těla chodce. Není schopen uvést, jak se chodec vzal na silnici, zda do ní vstoupil a ze které strany.

Situace na místě dané dopravní nehody byla dokumentovaná protokolem o nehodě v silničním provozu, plánkem a fotodokumentací (č. l. 68 - 75 spisu). Podle této dokumentace k dopravní nehodě došlo ve V. M. na místní komunikaci ul. M. A., která je v místě nehody v mírném levotočivém přehledném oblouku, v dobrém technickém stavu. Po pravé straně je travnatá plocha se stromy, vlevo je vyvýšený chodník, který přechází na parkoviště. Místo nehody není osvětleno pouličním osvětlením. Podle protokolu o nehodě v silničním provozu byl na místě dopravní nehody přítomen vyšetřovatel Policie ČR, Okresního úřadu vyšetřování ve Vsetíně, a znalec z oboru dopravy. Tento znalec na místě provedl vyšetřovací pokus sestávající z ověření dosvitu světlometů vozidla, brzděné zkoušky a ohledání vozidla, což bude dokumentováno ve znaleckém posudku.

Podle protokolu o lékařském vyšetření ke zkoušce na alkohol v krvi bylo na základě odběru krve provedeného dne 23. 11. 2000 po převozu do nemocnice zajištěno nehodou plynové chromatografie 1,07 promile alkoholu v krvi P. S.

Ve věci pak byl vypracován znalecký posudek znalcem z oboru silniční dopravy Ing. R. R., v němž znalec uvedl zjištěné hodnoty při zkoušce brzd vozidla obviněné, kdy vozidlo dosahovalo na suché vozovce brzděného zpomalení 6,9 až 7,2 m/s, dále hodnoty zjištěné ohledně dosvitu tlumených světel tohoto vozidla, a to 27,7 až 27,8 m. Chodec byl rozeznatelný na vzdálenost 22,8 až 24,4 m. Znalec pak v posudku provedl na základě

zanechaných brzdných stop na vozovce, náběhu brzd, zjištěných stop od rozbité láhve a krevní stopy na vozovce a výpočet nárazové rychlosti vozidla do chodce 39 až 40 km/hod. Přitom poukázal na to, že z protokolu o nehodě v silničním provozu není zřejmé, zda vozidlo na konci zanechaných brzdných stop nebo zda se pohybovalo dále do konečné polohy, která byla zjištěna po nehodě. Při výpočtu rychlosti před náběhem brzd vozidla byla proto použita jen objektivně zjištěná délka brzdných stop. S pomocí programu PC-Crash byl vypočten vzájemný kontakt s vozidlem a pohyb chodce po střetu. Ze znaleckého posudku plyne, že vozidlo zastavilo na konci brzdných stop. Pokud by bylo vozidlo bržděno i za koncem stop, nárazová rychlost do chodce by byla vyšší a chodec by byl odhozen do větší vzdálenosti. Znalec určil místo střetu ve vzdálenosti 14,6 m za VBM a 1,8 m od pravého okraje vozovky. Poškozený byl v době nárazu vozidla v pomalém pohybu, nepohyboval se a stál na obou nohách, případně byla jeho chůze pomalou rychlostí zleva k pravému okraji vozovky (proti směru jízdy vozidla Mercedes) s vytočením čelem k přijíždějícímu vozidlu. K prvotnímu nárazu došlo přední pravou částí nárazníku blíže k pravému okraji vozidla. Výchozí rychlost vozidla před náběhem brzd znalec stanovil v rozmezí 46 až 47 km/h. Pohyb chodce znalec pak posuzoval tak, že tento šířku vozovky 6,7 m mohl přejít plynulou chůzí rychlostí 1,0 m/s za čas 6,7 s. Při povolené rychlosti 50 km/h by poškozený mohl vstoupit do vozovky v době, kdy zprava přijíždějící vozidlo byla ve vzdálenosti 93 m. Do vozovky však vstoupil v době, kdy by bylo vozidlo při rychlosti jízdy 46 až 47 km/h vzdáleno od místa střetu 62,7 až 64,2 m. Přitom měl výrazně lepší možnost nehodě zabránit, neboť přijíždějící osvětlené vozidlo je vidět z podstatně větší vzdálenosti než neosvětlený chodec. Od počátku vstupu do vozovky by poškozený ušel do místa střetu dráhu 4,9 m za čas 4,9 s, případně se však mohl po vozovce pohybovat chaoticky a jeho pohyb by byl delší. Řidička vozidla začala reagovat na chodce při reakci 0,8 až 1,6 s včas bržděním ve vzdálenosti 14,9 až 25,7 m před místem střetu.

K rozhledu obviněné a přiměřenosti rychlosti její jízdy se znalec vyjádřil takto: Dosvit tlumených světel byl do vzdálenosti 27,7 až 27,8 m. Chodce ve vozovce mohla řidička rozeznat na vzdálenost 22,8 až 24,8 m. Zastavení vozidla z rychlosti jízdy 46 až 47 km/h při reakci 0,8 až 1,0 s, náběhu brzd 0,2 s a brzděním zpomalení 6,9 až 7,2 m/s potřebovala dráhu 20,3 až 25,8 m. S ohledem na rozpoznání chodce ve vozovce, kdy je reakce řidičky prodloužena o dobu rozpoznání chodce (optická reakce) ve vozovce 0,6 s je reakční doba pro řidiče 1,4 až 1,6 s. Uvedené reakční době odpovídá pro zastavení vozidla jedoucího rychlostí 46 až 47 km/h dráha 30,9 až 33,5 m. Dále pak znalec uzavírá, že vzhledem k dosvitu světel vozidla do vzdálenosti 20,7 až 27,8 m byla rychlost jízdy vozidla

46 až 47 km/h přiměřená dosvitu světlometů. Z hlediska rozpoznatelnosti chodce ze vzdálenosti 22,8 až 24,4 m pohybujícího se ve vozovce nemohla řidička zastavit vozidlo před chodcem, zastavení vozidla z rychlosti jízdy 46 až 47 km/h při reakci 0,8 až 1,0 s potřebovala dráhu 23 až 25,8 m, ovšem chodec by musel být v daném případě osvětlen nebo se pohybovat ve vozovce zcela osvětlené. S ohledem na reakční dobu a rozpoznatelnost chodce ve vozovce (při reakční době 1,4 až 1,6 s) je dráha k zastavení vozidla z rychlosti jízdy 46 až 47 km/h v rozmezí 30,9 až 34 m. Z toho znalec uzavírá, že neosvětlený chodec vytvořil řidičce vozidla překážku náhlou a neočekávanou.

Doposud činěné úvahy znalcem o čase a dráze pohybu poškozeného ve vozovce jsou podle názoru uvedeného ve stížnosti pro porušení zákona naprosto hypotetické, neboť zatím nemají bližšího podkladu. Stejně tak nejasný je činěný závěr o tom, že obviněná jela přiměřenou rychlostí dosvitu tlumených světel na 27,7 až 27,8 m, když při reakční době 1,6 s, kterou je nutno považovat za včasnou, potřebovala k zastavení vozidla z rychlosti 46 až 47 km/h dráhu 31,4 až 34,0 m, tedy dráhu delší než činil dosvit tlumených světel. O jeho bližší vysvětlení znalec požádán nebyl.

K tomu Nejvyšší soud uvádí: Se stížností pro porušení zákona lze souhlasit s tím, že dokazování by bylo možno naznačeným směrem dále doplnit a okolnosti činu blíže objasnit. Nejvyšší soud však má za to, že v době rozhodnutí vyšetřovatele poskytovaly provedené důkazy dostatečný podklad pro závěr, že další doplnění dokazování, které přicházelo v úvahu, by nemohlo vést k takovému výsledku, aby bylo možno dovodit zavinění obviněné na předmětné dopravní nehodě. Za takové důkazní situace nebylo možno v řízení dále pokračovat a bylo nutné jej zastavit. Především je třeba uvést, že ze znaleckého posudku bylo možno vycházet jako ze zákonně opatřeného důkazu. Z protokolu o nehodě v silničním provozu je zřejmé, že podklady pro znalecký posudek byly opatřeny způsobem, který nemůže znamenat, že znalecký posudek trpí zásadními vadami. Ohledání místa dopravní nehody, v době co nejbližší po jejím vzniku, jakož i ohledání automobilu jednoho z účastníků dopravní nehody a ověření brzdných schopností vozidla, jakož i dosvitu světel, byly neodkladnými úkony ve smyslu § 160 odst. 4 tr. ř., které bylo možno provést ještě před zahájením trestního stíhání (§ 160 odst. 1 tr. ř.). Ohledání prováděl vyšetřovatel a zúčastnil se jej a vyšetřovací pokusy prováděl Ing. R. R., který byl jako znalec příbrán až 15. 1. 2001, tedy v době následující po sdělení obvinění (23. 11. 2000). Podle názoru Nejvyššího soudu by správně měl vyšetřovatel postupovat v této věci tak, že by přibral znalce již před provedením ohledání - šlo přeci o neodkladný úkon, který bylo možno provést před

sdělením obvinění, k jehož náležitému provedení bylo třeba účasti znalce. Ne zcela formálně správný postup, který zvolil vyšetřovatel, byl však podle názoru Nejvyššího soudu plně zhojen dalším postupem vyšetřovatele. Ing. R. R. byl po sdělení obvinění ve věci přibrán jako znalec postupem podle § 105 odst. 1 tr. ř., přičemž v usnesení o přibrání byl poučen podle § 106 tr. ř. o významu znaleckého posudku z hlediska obecného zájmu a o trestních následcích vědomě nepravdivého znaleckého posudku podle § 176 tr. zák. Znalecký posudek pak na základě podkladů opatřených před tím, než byl jako znalec ve věci přibrán, zpracoval až po tomto přibrání a po náležitém poučení. Nesrovnalosti, na které upozorňuje stížnost pro porušení zákona, záležející v rozdílných údajích znaleckého posudku pro vzdálenost, kterou obviněná potřebovala pro zastavení vozidla, na jedné straně a vzdálenost, na kterou měla rozhled, na straně druhé, je možno uvést, že jsou ve znaleckém posudku zcela jednoznačně vysvětleny. Znalec uváděl v této souvislosti tyto podstatné údaje: Především vzdálenost dosvitu světlometů vozidla (27,7 až 27,8 m), vzdálenost, na kterou mohla obviněná rozpoznat ve vozovce se pohybujícího chodce (22,8 až 24,4 m). Pro uvedené vzdálenosti stanovil i vzdálenosti nutné k zastavení vozidla, a to vycházející z obvyklé reakční doby (0,8 až 1 s) a z reakční doby prodloužené o dobu, kterou je nutné prodloužit reakční dobu o dobu potřebnou k rozpoznání chodce (1,4 až 1,6 s). Pokud jde o vzdálenost rozpoznatelnosti chodce (22,8 až 24,4 m) byla k zastavení vozidla při obvyklé reakční době potřebná vzdálenost 23,3 až 25,8 a při prodloužené reakční době vzdálenost 30,4 až 34 m. Teprve naposled zjištěná vzdálenost nutná pro zastavení je tedy zásadně delší než vzdálenost dosvitu světlometů. Podle názoru Nejvyššího soudu lze mít za to, že za této situace řidička jela rychlostí přiměřenou vzdálenosti, na kterou měla s ohledem na dosvit světlometů rozhled ve smyslu § 16 odst. 1 vyhlášky č. 99/1989 Sb., a také reagovala okolnostem přiměřeným způsobem svědčícím o tom, že řízení vozidla věnovala dostatečnou pozornost /§ 5 odst. 1 písm. b) citované vyhlášky/. Zvýšení vzdálenosti potřebné k zastavení o zvláštní reakční dobu pro rozlišení neosvětleného chodce je nutno klást na vrub porušení povinností účastníka silničního provozu ze strany chodce, který takto vytvořil těžko zjištělnou a rozeznatelnou překážku. Je nutno si přitom uvědomit, že šlo o jinak přehledný úsek vozovky, kde nic nenasvědčovalo tomu, že by hrozilo zvýšené nebezpečí vstupu chodců do vozovky. Rychlost jízdy tak odpovídala i okolnostem, které obviněná mohla předvídat. Ostatně znalec při popsání výpočtech vycházel z verze pohybu chodce ve vozovce, která je pro obviněnou nejméně příznivá. Pokud by vycházel z verze obviněné, jejíž ověření se stížnost pro porušení zákona domáhá, byly by výsledky uvedených důležitých výpočtů pro obviněnou ještě podstatně výhodnější. Podle názoru Nejvyššího

soudu by další dokazování v této věci s ohledem na důkazy již provedené nemohlo obhajobu obviněné, záležící v tom, že ji poškozený náhle skočil do jízdní dráhy z pravé strany, vyvrátit, takže by nakonec s ohledem na zásadu in dubio pro reo bylo nutné z takové verze vycházet. Potom by i úvahy uvedené předtím ztratily na významu a bylo by jednostranné zavinění dopravní nehody chodce ještě zřejmější.

Z uvedených důvodů má Nejvyšší soud za to, že by doplnění dokazování uvedené ve stížnosti pro porušení zákona nemohlo na věci již nic změnit. Konkrétně je třeba už jen dodat, že pro přesvědčivější objasnění otázky, zda skutečně obviněná ukončila brzdění vozidla na konci brzdných stop, podle názoru Nejvyššího soudu nebyla žádná naděje. Znalec svůj závěr ověřoval dalšími nezávislými výpočty a dokumentoval jej i vysvětlením logicky argumentujícím rozsahem a závažností zranění, jakož i vzdáleností, na kterou byl nárazem poškozený odhozen. Ostatně z tvrzení svědka Z. S. lze spíše dovozovat, že obviněná po zastavení s vozidlem ještě popojela, aby je odstavila.

Shrnutí: Dopravní nehoda 18,05 hod., tma, zapnutá tlumená světla, alkohol u řidiče nezjištěn, chodec 1,07 g/kg alkoholu v krvi, příčina nehody: nevěnování pozornosti chodec-léčba 6 měsíců, procesní postup: znalecký posudek a vyšetřovací pokus, závěr: řidička osobního motorového vozidla Mercedes – zastavení trestního stíhání řidička jela rychlostí přiměřenou vzdálenosti, na kterou měla s ohledem na dosvit světlometů rozhled.

9.8 8 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - ŘIDIČ POD VLIVEM, ŘEŠENO I NEPOSKYTNUTÍ POMOCI, 5 TDO 578/2013

Zjišťování okamžiku smrti a přečin podle § 151 tr. zákoníku.

Přečin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku může být naplněn tehdy, když pachatel opustil místo činu, aniž by se přesvědčil, v jakém stavu se nachází poškozená osoba. V takovém případě je pak nerozhodné, zda poškozená osoba v době spáchání citovaného trestného činu ještě žila, či nikoli.

Jestliže však pachatel bezprostředně po činu zjišťoval, v jakém stavu se poškozená osoba nachází, pak musí být objasněno, zda u této osoby nastala smrt ihned po nehodě, takže by jí nemohla být již poskytnuta účinná pomoc, anebo po této události ještě žila a

pachatel místo činu bezdůvodně opustil.

Rozsudkem Okresního soudu v České Lípě ze dne 28. 8. 2012, sp. zn. 1 T 181/2011, byl obviněný R. Š. uznán vinným zločinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku (zák. č. 40/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů, dále jen „tr. zákoník“), přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 písm. a) tr. zákoníku, a přečinem neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku. Za tyto trestné činy byl odsouzen podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku za použití § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání tří (3) let. Podle § 56 odst. 3 tr. zákoníku byl pro výkon tohoto trestu zařazen do věznice s dozorem. Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku byl obviněnému zároveň uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu pěti (5) let.

Rozhodl tak, že obviněný R. Š. je vinen, že dne 1. 6. 2011 kolem 02:10 hod. v N. B., okres Č. L., po silnici III. třídy ve směru od obce P. na N. B., po předchozím požití alkoholických nápojů, kdy v době řízení měl v krvi nejméně 1,34 g/kg alkoholu, řídil osobní automobil tovární značky S. I., přičemž v důsledku opilosti a nepřiměřeně vysoké rychlosti, čímž porušil ustanovení § 5 odst. 2, § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, v km... u rodinného domu...., v mírné pravotočivé zatáčce srazil přední částí svého vozidla chodce P. K., vyjel mimo komunikaci, kde levou přední částí svého vozidla narazil do levé přední části zaparkovaného osobního motorového vozidla tovární značky P. B., mezinárodní RZ, vlastníka J. Z., když při střetu s chodcem P. K. došlo k jeho vymrštění přes vozidlo řízené obviněným na přední kapotu vozidla P. B., k následnému nárazu do čelního skla téhož vozidla, k dalšímu vymrštění přes střešinu tohoto vozidla a následnému pádu vedle pravého boku vozidla, v důsledku čehož poškozený P. K. utrpěl vícečetná poranění těla a vnitřních orgánů, neslučitelná se životem, tzv. polytrauma, v důsledku něhož v blíže neurčeném čase od 02:10 hod. do 04:17 hod. po nehodě poškozený zemřel a obviněný na situaci reagoval tak, že vozidlo několik desítek metrů za místem nehody zastavil, šel zpět ke zraněnému poškozenému P. K., a když usoudil, že tento nejeví známky života, tak aniž by se pokusil o poskytnutí první pomoci či přivolání lékařské záchranné služby, v čemž mu nic nebránilo, tak z místa nehody ujel, čímž spáchal přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku, přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 písm. a) tr. zákoníku a přečin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku.

Nejvyšší soud má za to, že provedeným dokazováním bylo spolehlivě prokázáno, že obviněný R. Š. řídil své motorové vozidlo po předchozím požití alkoholických nápojů, čehož si musel být vědom, neboť sám doznal požití alkoholu před jízdou v restauračním zařízení P., když měl v krvi nejméně 1,34 g/kg alkoholu. Obviněný jel před střetem s poškozeným rychlostí v rozmezí 75-80 km/hod. Jelikož obviněný usedl za volant svého vozu, ačkoliv předtím požil alkohol a značně překročil povolenou rychlost v obci, porušil ustanovení § 5 odst. 2 a § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Obviněný projížděl místem, které znal, a tak si musel být vědom, že na vozovce může dojít k výskytu chodců a automobilů. Přesto nepřizpůsobil způsob jízdy a ovlivněn alkoholem projížděl obcí při značném překročení povolené rychlosti. Ani Nejvyšší soud proto nemá pochyb, že porušení důležité povinnosti obviněným bylo v příčinné souvislosti s nárazem do poškozeného a jeho následnou smrtí. Zavinění pachatele bylo prokázáno výsledky dokazování a logicky z nich vyplynulo.

Podle znalce Ing. Jiřího Haa výpočet rychlosti před střetem v rozmezí 75 – 81 km/h jsou technicky přijatelné hodnoty. Pokud by řidič dodržel předepsanou rychlost v obci do 50 km/h, tak by nehoda vypadala jinak, resp. by k ní nedošlo, dalo by se střetu vyhnout či zastavit (srov. str. 7 odůvodnění rozsudku nalézacího soudu). Při přehraní záznamu z kamery bylo při zastavení v jednotlivých pasážích zřetelné, že řídil nikoli ve svém vlastním pruhu po pravé polovině vozovky, ale po jejím středu na rovném úseku silnice, což obviněný dotazem soudu k inkriminovanému záběru potvrdil. Znalec Ing. Hau, ve svém znaleckém posudku i při výslechu uvedl, že obviněný musel jet mnohem vyšší rychlostí, vypočítanou těsně před střetem s chodcem v rozmezí 74 až 81 km/h. S tím přehraný záznam úzce souvisí. Znalec totiž dále uvedl, že vozidlo jelo již v předchozí zatáčce přibližně středem vozovky a díky následující zatáčce se dostávalo více k levému kraji vozovky. Řidič si tak díky své nepřiměřené jízdě vozidlo tzv. srovnával, čímž se v poslední zatáčce přiblížil levému kraji vozovky. Rychlosti v době střetu s chodcem odpovídá i výpočet rychlosti vozidla po střetu se zaparkovaným vozidlem, které bylo od místa střetu asi 25 až 35 metrů, v rozmezí 58 až 67 km/h. Pak by totiž mohl obviněný zastavit vůz nejdříve po 45 metrech. Podle místa střetu, resp. místa nálezu těla a rozbití čelního skla vozidla, se však vůz musel střetnout s chodcem přímo čelně, nikoli pravou stranou, jak uváděl obviněný, totiž že na poslední chvíli strhl řízení doprava. Znalec předloženým znaleckým standardem odůvodnil místo díry v čelním skle vozu i následný pohyb, resp. let těla poškozeného přímo přes přední kapotu nad střechou vozu, kdy tělo je odmrštěno a v důsledku nárazu se zbrzdí, pohybuje se však také dopředu, což mělo za následek jeho dopad na zaparkované vozidlo za

levou krajnicí a následně dopad na zem za toto vozidlo. Tomu nasvědčovaly také osobní věci poškozeného, jako hodinky, boty a kalhoty, které se při srážce v této rychlosti utrhnou z těla a pokračují vlastním směrem. Znalec jednoznačně potvrdil, že pokud by obviněný dodržel předepsanou rychlost, byl by srážce zabránil nebo by alespoň její následky byly nesrovnatelně menší. Toto potvrdil i znalec MUDr. Matlach, který uvedl, že by následky zranění při rychlosti do 40 km/h byly menší. V takové rychlosti by ani nenarazil do zaparkovaného vozidla, což napomohlo k usvědčení obviněného, že v místě činu rozhodně nejel předepsanou, natož doporučenou rychlostí, naopak velmi neuváženě nepřiměřenou rychlostí, díky které nemohl střetu zabránit.

Odvolací soud potvrdil, že nalézací soud vzal důvodně za prokázané, že obviněný jel těsně před střetem s poškozeným rychlostí v rozpětí od 75 – 80 km/hod. Vzhledem ke stavu vozovky, nočnímu času, za situace, že by na místě nesvítilo veřejné osvětlení, by podle závěru znalce přiměřenou rychlostí při svícení tlumenými světly byla rychlost do 35 km/hod, pokud by za stejných okolností na místě svítilo veřejné osvětlení, tak by rychlostí přiměřenou byla rychlost do 50 km/hod.

S těmito závěry obou nižších soudů se Nejvyšší soud plně ztotožňuje, neboť odpovídají v hlavním líčení provedeným důkazům náležitě zhodnoceným zejména soudem prvního stupně, zejména protokolu o nehodě v silničním provozu s plánkem místa dopravní nehody a fotodokumentací a zejména znaleckému posudku z oboru dopravy, odvětví doprava silniční, zpracovanému Ing. Jiřím Hauem, ze kterého vyplývá, že rychlost automobilu S. I. před střetem s chodcem P. K. byla v rozpětí od 75 – 80 km/hod. Vzhledem ke stavu vozovky, nočnímu času, za situace, že by na místě nesvítilo veřejné osvětlení, by podle závěru znalce přiměřenou rychlostí při svícení tlumenými světly byla rychlost do 35 km/hod, pokud by za stejných okolností na místě svítilo veřejné osvětlení, tak by rychlostí přiměřenou byla rychlost do 50 km/hod. Při rychlejším pohybu chodce od pravého okraje vozovky do místa střetu by řidič již zcela střetu zabránit nemohl, zastavil by však bezprostředně za místem dopravní nehody, kdy následky by zřejmě byly značně menší. Znalecký posudek vycházel ze všech potřebných údajů, a pokud obviněný obecně namítal shora zmíněné skutečnosti, nemohly mít na závěry tohoto znaleckého posudku podstatný vliv. V tomto směru nelze přehlédnout, že obviněný byl pod vlivem alkoholu, když v době dopravní nehody měl v krvi 1,34 g/kg etanolu (srov. znalecký posudek z oboru zdravotnictví, větví toxikologie, zpracovaný Ing. Evou Herkommerovou, Ph.D.). Vzhledem k těmto skutečnostem oba soudy správně uzavřely, že došlo k porušení § 5 odst. 2 a § 18

odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, neboť řídil vozidlo po požití alkoholického nápoje a pod jeho vlivem ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorového vozidla. Z hlediska rychlosti jízdy vozidla musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy 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. Obviněný nejen, že nepřizpůsobil rychlost jízdy uvedeným okolnostem, ale jel rychlostí, která značně přesahovala rychlost povolenou v obci, která činí 50 km/hod., přičemž v tomto směru nelze zvažovat žádnou toleranci povolené rychlosti v obci, jak o ní hovoří ve svém dovolání. Navíc sám v dovolání připouští, že pokud by jel rychlostí 35 km/hod., jak je uvedeno ve znaleckém posudku, byl by střetu zabránil, nebo by následky nebyly tak tragické. Ze všech těchto hledisek Nejvyšší soud neshledal námitky obviněného R. Š. týkající se přečinů usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku a ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 písm. a) tr. zákoníku důvodnými.

Nejvyšší soud s ohledem na znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství, zpracovaný znalci MUDr. Radkem Matlachem a MUDR. Jiřím Závodským, a zejména s přihlédnutím k citované výpovědi znalce MUDr. Radka Matlacha konstatuje, že nelze vyloučit, že poškozený P. K. byl okamžitě mrtev. V takovém případě je třeba vycházet na základě zásady in dubio pro reo (v pochybnostech ve prospěch obviněného) z možnosti, že tomu tak bylo, a proto se vzhledem k ustálené judikatuře (viz zejména citované rozhodnutí pod č. 38/1963 Sb. rozh. tr.) nemůže jednat o dokonáný trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku.

Shrnutí: Dopravní nehoda 02,10 hod., tma, zapnutá tlumená světla, alkohol v krvi u řidiče 1,34-1,97 g/kg, alkohol v krvi u chodce 2,21-3,72 g/kg, příčina nehody: řízení v opilosti, rychlost, chodec úmrtí na místě, procesní postup: znalecký posudek, závěr: řidič usoudil, že je chodec mrtvý a odjel z místa pryč, kdy nezavolal pomoc. Rozsudek zrušen v celém rozsahu /vráceno k dalšímu projednání a rozhodnutí/, podle závěru znalce přiměřenou rychlostí při svícení tlumenými světly byla za daných okolností rychlost do 35 km/hod.

Komentář zpracovatele: Věc byla vrácena dle mého názoru především kvůli řešení neposkytnutí pomoci, nehoda a zavinění řidiče pod vlivem alkoholu se jeví jako zřejmé, na tomto případě mě zaujalo jednak to, že se jedná o bývalého policistu a dále konstatování znalce, který uvedl, že přiměřená rychlost by za dané situace byla do 35 km/hod., kdy uvedené konstatování sice profesně chápu, ale dle mého názoru je během provozu víceméně nereálné.

9.9 9 ŘIDIČKA ODSOUZENA /PODM./, 5 TDO 9/2012

Nejvyšší soud rozhodl v neveřejném zasedání konaném dne 25. ledna 2012 o dovolání, které podala obviněná P. A., proti rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 7. 9. 2011, sp. zn. 5 To 257/2011, jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Okresního soudu v Blansku pod sp. zn. 7 T 43/2010, takto: Podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. se dovolání obviněné P. A. odmítá.

Rozsudkem Okresního soudu v Blansku ze dne 2. 6. 2011, sp. zn. 7 T 43/2010, byla obviněná P. A., uznána vinnou ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů, účinného do 31. 12. 2009 (dále jen "tr. zák.") a odsouzena k trestu odnětí svobody podle § 224 odst. 2 tr. zák. v trvání jednoho roku, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvou roků. Zároveň byl obviněné uložen trest zákazu činnosti podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák. spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu dvou roků.

Na podkladě odvolání obviněné zrušil Krajský soud v Brně rozsudkem ze dne 7. 9. 2011, sp. zn. 5 To 257/2011, napadený rozsudek soudu prvního stupně podle § 258 odst. 1 písm. b), d) tr. ř. v celém rozsahu a znovu sám rozhodl podle § 259 odst. 3 tr. ř. tak, že obviněnou uznal vinnou trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., za což jí uložil trest odnětí svobody podle § 224 odst. 1 tr. zák. v trvání šesti měsíců, s podmíněným odkladem na dobu dvou roků podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 tr. zák. Stejně jako soud prvního stupně pak obviněné uložil trest zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu dvou roků podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák.

Proti rozsudku Krajského soudu v Brně podala obviněná P. A. prostřednictvím svého obhájce dovolání, a to s odůvodněním, že rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku nebo jiném nesprávném hmotně právním posouzení podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř.

Úvodem svého podání obviněná vytkla soudu prvního stupně, že po zrušení prvního zprošťujícího rozsudku pouze převzal právní názor odvolacího soudu, aniž by se s ním ztotožnil. Přestože odvolací soud následně zrušil i odsuzující rozsudek okresního soudu, hodnotil provedené důkazy v podstatě shodně jako předtím soud prvního stupně. V důsledku nesprávného hodnotícího postupu rozhodl odvolací soud o vině obviněné, přičemž korigoval právní kvalifikaci skutku jen na základní skutkovou podstatu trestného činu. Obviněná napadenému rozsudku vytýkala především úvahy týkající se interpretace provedených důkazů, zásadně zejména znaleckého posudku z oboru silniční dopravy. Ohradila se proti tomu, že "nedodržela bezpečnou vzdálenost za vozidlem, které jelo před ní". Jedná se podle jejího přesvědčení o technickou kategorii, k níž se znalec vyjádřil zcela jasně tak, že v daném případě tzv. bezpečnou vzdálenost za před ní jedoucím motorovým vozidlem dodržela. Odmítla názor soudu, že řidič jedoucí před jejím vozidlem se chodci ve vozovce bezpečně vyhnul, aniž by jej "ohrozil". Vyjádřila vlastní naprosto opačný názor k této okolnosti, podle něhož to byl výlučně poškozený, kdo svým nesprávným chováním, jež bylo v rozporu se zákonnými pravidly /viz § 54 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů/, vyvolal mimořádně nebezpečnou situaci jak pro sebe, tak i pro ostatní účastníky silničního provozu. Obviněná proto nemohla takové protiprávní jednání poškozeného předvídat a včas na něj reagovat. Je přesvědčená, že skutečnost, že se v obci nenachází žádný přechod pro chodce, nelze hodnotit v její neprospěch, stejně jako existenci autobusové zastávky, v níž v rozhodné době nestál autobus. Pokud jí dále bylo kladeno k tíži, že před střetem nebrzdila, poukázala na zjištění, že k reakci neměla dostatek času, a z opatrnosti se vyjádřila k tomu, že jela v blízkosti středové čáry. Svou trestní odpovědnost považuje dovolatelka za zcela vykonstruovanou, nelze ji z obsahu provedených důkazů dovodit a smrtelný následek poškozený vyvolal sám způsobem, jakým se v době a místě činu choval.

Hranice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat, přitom nelze vymezovat jen 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, apod.). Takové okolnosti řidič vnímá svými smysly a může je pak hodnotit podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic.

Podle skutkového zjištění soudu prvního stupně, který v podstatě převzal i odvolací soud, obviněná P. A. řídila dne 31. 10. 2009, kolem 17.16 hod., osobní automobil značky Škoda Fabia na přímém přehledném úseku silnice první třídy v obci L., ve směru B. - S., přičemž projížděla za snížené viditelnosti a za mokra v koloně vozidel rychlostí 50 km/h kolem autobusové zastávky, když se vozidlo, které jelo před ní ve vzdálenosti 13,9 m, vpravo vyhnulo chodci Ing. arch. F. Z., který stál v jejich jízdním pruhu vlevo u podélné dělicí čáry, na což již obviněná nedokázala zareagovat, poškozeného srazila a způsobila mu zranění neslučitelná se životem. Na základě toho dospěl odvolací soud k závěru, že obviněná nejela přiměřenou rychlostí podle § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., a chovala se v rozporu s povinnostmi účastníka provozu na pozemních komunikacích ve smyslu § 4 písm. a) citovaného zákona.

Ve vztahu k objektivní stránce posuzovaného trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. se obviněná ohrazovala, že příčinou jejího střetu s poškozeným bylo výhradně vlastní chování poškozeného, jímž porušil povinnosti chodce při přecházení vozovky stanovené v § 54 odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb. Vyslovila názor, že ke sražení chodce autem jedoucím před ní nedošlo výlučně díky šťastné shodě okolností, nikoli proto, že by řidič tohoto vozidla byl opatrnější a pozornější. Ohradila se proti tomu, aby soud z této zcela náhodné skutečnosti dovodil, že se ona jako řidička nevěnovala dostatečně řízení a zapříčila tak nehodu se smrtelným následkem. K osobě poškozeného - chodce bylo zjištěno, že se v době před nárazem pokoušel přejít silnici v místě, kde byla v obci autobusová zastávka. Z důvodu poměrně silného provozu se mu nepodařilo přejít oba jízdní pruhy, a proto setrval u středové dělicí čáry, kde byl později sražen vozidlem řízeným obviněnou.

Dovolací soud s odkazem na výše uvedená výkladová pravidla příčinné souvislosti zdůrazňuje, že trestní odpovědnost obviněné nebyla v daném případě vyloučena zaviněným jednáním samotného poškozeného, jež se uplatnilo vedle jednání obviněné jako další příčina následku. Bylo totiž dostatečně prokázáno, že jednání obviněné, která se sama, jak bude objasněno níže, uvedla do situace, kdy nebyla schopna na přítomnost poškozeného ve vozovce reagovat, bylo jednou z příčin, natolik významnou, že bez její existence by

následek nebyl nastal. Proto pokud odvolací soud za daných okolností vyslovil vinu obviněné trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., nelze takovému právnímu posouzení ničeho vytknout. Spoluzavinění poškozeného pak odvolací soud naprosto zřetelným a dostatečným způsobem posoudil jako okolnost podstatným způsobem snižující stupeň nebezpečnosti činu pro společnost ve smyslu § 88 odst. 1 tr. zák. a zohlednil ji v rámci použité právní kvalifikace skutku podle základní skutkové podstaty § 224 odst. 1 tr. zák., a nikoliv též podle odstavce 2) citovaného ustanovení, jehož formální znaky byly rovněž naplněny. V posuzované trestní věci se nejednalo o případy náhlého vstupu chodce do vozovky, na něž dovolatelka poukazovala. Z provedených důkazů, zejména výpovědi řidiče vozidla jedoucího za obviněnou (R. Č.), vyplynulo, že poškozený musel vstoupit do vozovky a přecházet ji nejméně již v době, kdy jej míjelo vozidlo jedoucí před obviněnou, jehož řidič se mu vyhýbal zprava, tzn., že již v tomto okamžiku se poškozený nacházel u středu komunikace. Svědek R. Č. jej spatřil ze vzdálenosti více jak čtyřiceti metrů, rozeznal jeho úmysl přejít vozovku a zaznamenal objetí poškozeného řidičem vozidla jedoucího před obviněnou. (Samozřejmě je počítáno s vyšším rozhledem svědka R. Č., který řídil vozidlo s výše umístěným sedadlem.) Přestože se nepodařilo ztotožnit a vyslechnout jako svědka řidiče jedoucího před obviněnou, je především ze znaleckého posudku zřejmé, že i pro něho se jednalo o nenadálou překážku v silničním provozu, přesto jel takovým způsobem, že stačil zabránit střetu s chodcem vyhnutím se zprava. (Pro posouzení věci není rozhodné, zda došlo k "ohrožení" chodce tímto vozidlem, ale je důležité, že stačil reagovat tak, aby vyloučil vznik následku na zdraví poškozeného.) Z těchto důvodů není možné na daný případ aplikovat právní závěry přijaté např. v rozhodnutí publikovaném pod č. 28/1981 Sb. rozh. tr., podobně v usnesení Nejvyššího soudu ze dne 10. 8. 2001, sp. zn. 11 Tz 128/2001, publikovaném pod č. T 291, svazek 12, ročník 2002, v Souboru rozhodnutí Nejvyššího soudu, vydávaném Nakladatelstvím C. H. Beck, Praha, stejně i v usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, publikovaném pod č. T 746-1., sešit 11, ročník 2005, v Souboru trestních rozhodnutí Nejvyššího soudu. Právním názorům v citovaných rozhodnutích je společná zásada, již lze stručně definovat tak, že po účastníkovi silničního provozu nelze požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel jinými účastníky provozu. V předmětné trestní věci však soud zcela správně neuplatnil citované soudní praxí přijaté pravidlo, neboť zjištěné skutkové okolnosti takový postup vylučovaly.

Nejvyšší soud pouze připomíná, že otázku rychlosti jízdy ve smyslu § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., není možné posuzovat jen k limitu stanovenému zákonem v odstavci 4

citovaného ustanovení. Řidič vozidla totiž nejenže nesmí překročit stanovenou rychlost v daném místě (tj. obec 50 km v hodině), ale právě v odst. 1 § 18 zák. č. 361/2000 Sb. jsou demonstrativně vyjmenovány okolnosti, jimž musí rychlost jízdy přizpůsobit a které je možné předvídat včetně jeho vlastních schopností. V opačném případě se jeho rychlost stává nepřiměřenou i při dodržení rychlostního limitu. Jestliže obviněná projížděla za snížené viditelnosti a zhoršeného počasí v koloně vozidel obcí, nikoli zcela neznámou, navíc v blízkosti autobusové zastávky, mohla a měla předpokládat, že se zde mohou pohybovat chodci snažící se v hustém provozu přejít z jedné strany silnice na druhou. Dovolací soud musí v této souvislosti přisvědčit obviněné, že si jen těžko mohla spojit možnost pohybu chodců přes vozovku s neexistencí přechodu v obci, na druhou stranu však nelze pominout, jak již bylo uvedeno, že řidič před obviněnou jedoucím vozidlem provedl vyhýbací manévr již 13,8 m a 1,5 s před místem střetu, tedy ve chvíli, kdy obviněná se se svým vozidlem nacházela ve vzdálenosti cca 27 m od tohoto místa. Bylo pak povinností obviněné přizpůsobit rychlost jízdy tak, aby byla schopná zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měla rozhled, nebo minimálně reagovat na případnou nebezpečnou situaci, v tomto případě výskyt chodce ve vozovce. Pokud tak neučinila, překročila nejen povinnou míru opatrnosti vyplývající pro ni z pravidel o silničním provozu, ale i její subjektivní vymezení vztahující se k míře opatrnosti, kterou byla schopna v danou chvíli vynaložit. Povinností obviněné bylo zvolit takovou rychlost jízdy, jež by odpovídala jak předvídatelné, tak i posléze konkrétní situaci před vozidlem včetně možnosti zareagovat na vzniklé nebezpečí. (Srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 10. 2011, sp. zn. 3 Tdo 1291/2011.) Nejvyšší soud v dané věci považuje za správný závěr o zavinění obviněné, která jednala v nevědomé nedbalosti podle § 5 písm. b) tr. zák. (byť zjevně jen omylem soud v napadeném rozsudku v rozporu s jím citovaným správným zákonným označením vyslovil, že jde o nedbalost vědomou).

K poměrně razantní námitce obviněné je třeba doplnit, že obviněné nebylo kladeno za vinu nedodržení "bezpečnostní vzdálenosti" za před ní jedoucím vozidlem ve smyslu § 19 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. ani že se svým vozidlem jela v blízkosti středové dělicí čáry. K nehodě totiž nedošlo mezi za sebou jedoucími vozidly, aby bylo nutné zkoumat dodržení ustanovení o bezpečnostní vzdálenosti. K jízdě obviněné při středové čáře vozovky zaujal již soud prvního stupně jasné stanovisko, když oproti podané obžalobě vypustil z popisu skutkového stavu odkaz na tuto povinnost obsaženou v ustanovení § 11 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. a odvolací soud se s jeho názorem ztotožnil. Jestliže zůstalo místo jízdy při středu vozovky součástí popisu skutku ve výroku o vině napadeného rozsudku, lze to

označit za zbytečně zavádějící, avšak pro trestní odpovědnost obviněné nemá tato skutečnost žádný vliv, může snad pouze přiblížit situaci na místě před nehodou. Stejně tak konstatování, že obviněná se "dostatečně nevěnovala řízení", nebylo v obžalobě ani soudy zhodnoceno jako porušení konkrétní povinnosti vyplývající z pravidel silničního provozu s odkazem na § 5 odst. 1 písm. b) zák. č. 361/2000 Sb., nemá proto zákonný význam, jeho smysl je možné spatřovat pouze ve zdůraznění požadavku na přizpůsobení rychlosti jízdy daným okolnostem a podmínkám, jež předcházely nehodě.

Na podkladě uvedených skutečností Nejvyšší soud posoudil dovolání obviněné P. A. jako nedůvodné, neboť zjištěný skutek nebyl nesprávně právně posouzen ve smyslu § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. Proto Nejvyšší soud podané dovolání obviněné odmítl podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř., aniž by přezkoumával zákonnost a odůvodněnost napadeného rozhodnutí ani správnost řízení mu předcházejícího. V souladu s ustanovením § 265r odst. 1 písm. a) tr. ř. tak Nejvyšší soud mohl učinit v neveřejném zasedání.

Shrnutí: Dopravní nehoda, snížená viditelnost, mokro, alkohol u řidiče nezjištěn, příčina nehody: chodec, zranění neslučitelná se životem, příčina nehody: projížděla za snížené viditelnosti a za mokra v koloně vozidel rychlostí 50 km/h kolem autobusové zastávky, když se vozidlo, které jelo před ní ve vzdálenosti 13,9 m, vpravo vyhnulo chodci Ing. arch. F. Z., který stál v jejich jízdním pruhu vlevo u podélné dělicí čáry, na což již obviněná nedokázala zareagovat, poškozeného srazila a způsobila mu zranění neslučitelná se životem.

9.10 10 PODNAPILÝ CHODEC 2X SRAŽENÝ, ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./, 7 TDO 1012/2008

Nejvyšší soud České republiky rozhodl dne 8. října 2008 v neveřejném zasedání o dovolání obviněného O. S., proti usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 29. 4. 2008, sp. zn. 11 To 73/2008, v trestní věci vedené u Okresního soudu v Náchodě pod sp. zn. 14 T 91/2007, takto: Podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. se dovolání odmítá.

Rozsudkem Okresního soudu v Náchodě ze dne 19. 12. 2007, sp. zn. 14 T 91/2007, byl obviněný O. S. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2

tr. zák. a podle § 224 odst. 2 a § 35 odst. 2 tr. zák. byl odsouzen k souhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 19 měsíců, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 3 let. Podle § 53 odst. 1, 2 a § 54 odst. 3 tr. zák. mu byl uložen také peněžitý trest ve výměře 30.000,- Kč, s náhradním trestem odnětí svobody v trvání 1 měsíce. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. byla Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR odkázána s uplatněným nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních. Souhrnný trest byl obviněnému uložen i za trestné činy krádeže podle § 247 odst. 1 písm. a) a neoprávněného držení platební karty podle § 249b tr. zák., kterými byl obviněný uznán vinným rozsudkem Okresního soudu v Náchodě ze dne 28. 8. 2007, sp. zn. 3 T 63/2007, jehož výrok o trestu a navazující rozhodnutí byla zrušena podle § 35 odst. 2 tr. zák.

Jednání O. S., za které byl odsouzen citovaným rozsudkem soudu I. stupně, spočívalo v tom, že dne 20. 1. 2007 kolem 01:40 hodin na silnici I. třídy mezi obcemi V. a N. M. n. M. jako řidič osobního automobilu taxi zn. Škoda Octavia, jel rychlostí 75 - 80 km/h za vozidlem J. D. ve vzdálenosti, která mu neumožňovala reagovat na sražení chodce P. J. vozidlem řízeným J. D., a narazil tak přední částí svého vozidla do těla chodce sraženého na vozovku, přejel ho, a způsobil mu tak mnohočetná poranění hlavy a trupu v důsledku kterých poškozený na místě zemřel. Proti usnesení odvolacího soudu ze dne 29. 4. 2008, sp. zn. 11 To 73/2008, podal O. S. řádně a včas dovolání, ve kterém uplatnil důvody dovolání podle § 265b odst. 1 písm. g) a l) tr. ř. Odvolacímu soudu předně vytýká, že se nevypořádal s jeho námitkami v odvolání, když pouze odkázal na odůvodnění rozsudku soudu I. stupně, se kterým se ztotožnil, aniž by se blíže zabýval jednotlivými vytýkanými vadami hmotně právního posouzení věci. Usnesení odvolacího soudu tak zcela postrádá odůvodnění ve smyslu požadavku podle § 254 odst. 1 a § 256 tr. ř. Oběma soudům vytýká, že se nezabývaly stupněm nebezpečnosti činu pro společnost, jeho zaviněním, ale ani mírou porušení zákonných povinností ze strany poškozeného, ve vztahu ke škodlivému následku a v rozporu s ustanovením § 2 odst. 5, 6 tr. ř. nezjistily skutkový stav tak, aby o něm nebyly důvodné pochybnosti.

Nesouhlasí ani se závěry znaleckého posudku Ing. S. z oboru dopravy, který vycházel jen z obsahu úředních záznamů o podaném vysvětlení svědků dopravní nehody, kteří však dříve popisovali jízdu obou vozidel poměrně emocionálně zabarveně, jak vyšlo najevo u hlavního líčení. Za neoprávněný považuje postup znalce, který snížil statický dohled na hodnotu 80 %, aby dostal hodnotu dynamického dohledu, čímž se současně

změnily i hodnoty rychlosti přiměřené dohledu řidiče. Přitom soudy pominuly závěr znalce, že rychlost jeho vozidla se mohla pohybovat v rozmezí 56,6 - 71,1 km/hod. a tedy nepřekročil nejvyšší povolenou rychlost. Také pominuly závěr znalce, že vzdálenost mezi jeho vozidlem a vozidlem spoluobviněného D. mohla být v rozmezí 15 - 20 m a podle znalce ji za jistých přípustných okolností bylo možné považovat za bezpečnou, když také znalec považoval za technicky přijatelné, že za prvním předjíždějícím vozidlem mohl jet ve vzdálenosti odpovídající době jeho reakce. Obviněný je proto toho názoru, že z jeho strany nedošlo k porušení povinností řidiče podle § 17 odst. 5 písm. a) ani § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., přičemž soudy zcela pominuly hrubé porušení zákonných povinností ze strany poškozeného, které jako chodec měl podle § 53 odst. 1, 3 zák. č. 361/2000 Sb. Ač vedle silnice I. třídy vede osvětlená stezka pro chodce a cyklisty, pohyboval se poškozený po pravé straně silnice, ve značně podnapilém stavu v tmavém oblečení a hrubě tak jako chodec porušil své povinnosti stanovené zákonem. Nebyla tak vyvrácena jeho obhajoba, že poškozený jako chodec vytvořil na daném místě neočekávanou překážku a žádný z obviněných neměl povinnost předvídat v daném místě chodce, když žádný účastník silničního provozu nemá zákonnou povinnost předpokládat, že ostatní účastníci silničního provozu budou porušovat jeho pravidla a navíc tomu přizpůsobovat svůj způsob jízdy. Skutečným viníkem dopravní nehody tak byl podle obviněného poškozený, on sám svým jednáním neporušil ani neohrozil zájem chráněný zákonem a jeho jednání nedosáhlo takového stupně nebezpečnosti činu pro společnost, aby se jednalo o trestný čin. Navrhl proto, aby Nejvyšší soud zrušil rozhodnutí soudů obou stupňů a Okresnímu soudu v Náchodě přikázal, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Ve vztahu ke znaleckému posudku z oboru dopravy obviněný přitom na jedné straně kritizuje podklady, z nichž znalec vycházel (záznamy vysvětlení svědků) a jeho metodický postup při zpracování posudku, přičemž vyslovuje nesouhlas s těmi závěry znalce, které vyznívají v jeho neprospěch. Na druhé straně však argumentuje závěry z téhož zpochybňovaného posudku, které svědčí v jeho prospěch (nepřekročení povolené rychlosti; bezpečná vzdálenost, resp. odstup za prvním vozidlem spoluobviněného J. D.). Prvotní vysvětlení svědků přitom nebyla pro zpracování znaleckého posudku podstatná. Svědci podávající vysvětlení buď samotnému sražení chodce nebyli přítomni, na místo nehody dojeli až později a mohli se tak vyjádřit toliko ke způsobu jízdy obou obviněných krátce před nehodou (K. D., P. V.), nebo jako zákazníci O. S. a za jízdy spali (V. J. vysvětlení nepodala) nebo rychlost jízdy pouze odhadovali (L. S.). Jak vyplývá ze znaleckého posudku i z výpovědi znalce u hlavního líčení, pro jeho závěry byly podstatné stopy zajištěné na

místě dopravní nehody, konečná poloha sraženého chodce, protokol o nehodě, fotodokumentace o deformaci vozidel, znalecký posudek z oboru zdravotnictví o zraněních poškozeného, jakož i prohlídka míst nehody samotným znalcem ke zjištění povrchu vozovky a rozhledových poměrů. Záznamy o obsahu podaných vysvětlení tak nemohly ovlivnit závěry znalce, protože k samotnému průběhu dopravní nehody neobsahovaly žádné relevantní skutečnosti.

K námitkám O. S. a ohledně zjištění dynamického dohledu znalcem (snížením účinného dosvitu na 80 %) je nutno uvést, že to je pro posouzení jeho trestní odpovědnosti bez významu. Jeho dohled totiž v kritické době nebyl závislý na dosvitu světla, ale na vzdálenosti od vozidla J. D., které jelo před ním. O. S. sám vypověděl u hlavního líčení (v přípravném řízení využil svého práva a nevypovídal), že když bylo vozidlo J. D. na úrovni předjížděného vozidla, zařadil se také do levého jízdního pruhu... a začal předjíždět. Najednou se rozsvítila brzdová světla taxíku J. D. ... když viděl brzdová světla, začal také brzdít, jenže v tom okamžiku přišel náraz. Rychlost přiměřená dohledu tak byla v dané situaci závislá na vzdálenosti od před ním jedoucího vozidla J. D. a nikoli od účinného dosvitu, protože dohled na rozhodující část vozovky mu vozidlo J. D. omezovalo. To ostatně konstatoval i znalec a v posudku uvedl, že rychlost vozidla O. S. na samém spodním limitu střetové rychlosti by nezbytně nemusela být nepřiměřenou vzdálenosti okamžitého rozhledu, ale pokud by měl výhled do svého rozšířeného koridoru pohybu, přičemž bezpečný boční odstup od chodce by O. S. nedodržel ani v případě, že by nedošlo k jeho střetu s vozidlem jedoucím před ním. I kdyby se tedy J. D. podařilo vyhnout se chodci, byl by sražen vozidlem O. S. Znalec tak jednoznačně konstatoval, že bezpečný předjížděcí manévr nebyl za daných podmínek realizovatelný ani jedním z řidičů vozidel. Pokud obviněný v dovolání poukazuje na to, že podle znalce "za jistých přípustných okolností" lze vzdálenost mezi jejich vozidly v rozmezí 15 až 20 m považovat za bezpečnou, nelze přehlédnout, že těmito jistými okolnostmi je podle znalce míněna situace, že by první vozidlo zastavilo, ale na ležícího ani stojícího chodce by již O. S. nezareagoval.

Rovněž nelze přisvědčit obviněnému O. S., pokud odkazuje na znalecký posudek, že podle znalce je technicky přijatelné, že za prvním vozidlem mohl jet ve vzdálenosti odpovídající jeho době reakce. U hlavního líčení totiž znalec upřesnil svůj závěr tak, že obviněný by jel přiměřeně svému rozhledu, ale pouze pro variantu, že vidí ještě ve světlech vozidla jedoucího před ním, tj. že by viděl i před toto před ním jedoucí vozidlo, kde však vidět nemohl. Obviněný tak porušil ustanovení § 17 odst. 5 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb.,

když předjížděl, aniž měl před sebou rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí. OV souvislosti s tímto závěrem znalce je pak nedůvodná námitka obviněného, že podle znalce nepřekročil nejvyšší povolenou rychlost v daném místě. Každý účastník provozu na pozemních komunikacích je totiž povinen m. j. přizpůsobit své chování povětrnostním podmínkám a situaci v provozu (§ 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb.) a pokud jde konkrétně o rychlost jízdy, musí ji řidič přizpůsobit rovněž povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, přičemž smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled (§ 18 odst. 1 téhož zákona). I toto ustanovení zákona tak obviněný porušil.

Nejvyšší soud nepřisvědčil ani hmotně právní námitce obviněného, že poškozený jako chodec mu vytvořil v daném místě neočekávanou překážku, když se tam pohyboval v rozporu s pravidly silničního provozu a neměl povinnost v daném místě chodce předvídat. Předně je nutno uvést, že vyvinutí obviněného by obecně mohla nejen pouze neočekávaná ale současně i náhlá překážka v silničním provozu. Zásadně ale chodec není překážkou ale účastníkem silničního provozu, kterým je podle § 2 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích (např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 14. 11. 2000, sp. zn. 7 Tz 247/2000, nebo usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 1. 2004, sp. zn. 7 Tdo 72/2004). Podle § 2 písm. e) cit. zákona se za překážku provozu na pozemních komunikacích považuje vše, co by mohlo ohrozit jeho bezpečnost nebo plynulost, např. náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady v její sjízdnosti. Je-li chodec účastníkem provozu na pozemních komunikacích, tak obviněný nemůže důvodně namítat, že v daném místě neměl povinnost chodce předvídat, a to bez ohledu na to, že v daném případě byl chodec povinen užít především stezky pro chodce a porušil nejen tuto, ale i další povinnosti chodce stanovené v § 53 zák. č. 361/2000 Sb. I přes toto porušení povinností chodce ze strany poškozeného, by totiž k dopravní nehodě nedošlo, pokud by své povinnosti řidiče neporušil obviněný.

Na základě uvedených důvodů bylo dovolání obviněného odmítnuto podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. jako zjevně neopodstatněné, když z hlediska námitek uplatněných v dovolání nespočívá napadené rozhodnutí na nesprávném právním posouzení skutku ani jiném nesprávném hmotně právním posouzení.

Shrnutí: Dopravní nehoda 01,40 hod. mimo obec, alkohol nezjištěn, řidič taxislužby jel za vozidlem rychlostí 75-80km/hod ve vzdálenosti, která mu neumožňovala reagovat na sražení chodce prvním vozidlem příčina nehody: rychlost, bezpečná vzdálenost, chodec úmrtí na místě, procesní postup: znalecký posudek, závěr: Rozsudek zrušen v celém rozsahu /vráceno k dalšímu projednání a rozhodnutí/, 2 x sražený chodec

Komentář zpracovatele: řidič druhého vozidla nedodržel bezpečnou vzdálenost, kdy byl odsouzen podmíněně za nehodu, kdy první vozidlo srazilo silně podnapilého chodce v černém oblečení mimo obec a tento byl následně sražen i druhým vozidlem, osobně zavinění nehody nevidím tak jednoznačně jako prvotní soud, jako příčinu nehody vidím první nehodu, která se udála, ale soud konstatoval, že je nutné zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled /§ 18 zákona č.361/2000 Sb./

9.11 11 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./, RYCHLOST, CHODEC PODNAPILÝ, ÚS 1335/10

Jak patrně z ústavní stížnosti a jejích příloh, napadeným rozsudkem Okresního soudu v Uherském Hradišti ze dne 9. 6. 2008 č. j. 13 T 75/2008-348 byl stěžovatel uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 trestního zákona (dále jen "tr. z.") a odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání 8 měsíců, jehož výkon byl podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 1 roku, dále pak mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 1 roku a podle § 228 odst. 1 trestního řádu (dále jen "tr. ř.") povinnost zaplatit na náhradě škody VZP částku 955,50 Kč, se zbytkem byla VZP odkázána na řízení ve věcech občanskoprávních. Uvedeného trestného činu se dle okresního soudu stěžovatel dopustil tím, že jako řidič osobního vozidla na přímém a přehledném úseku vozovky za snížené viditelnosti při zapnutých potkávacích světlech nesledoval situaci v silničním provozu a pravou částí vozidla zezadu narazil do stejným směrem při pravém okraji vozovky jdoucího podnapilého chodce J. O., který po své pravé straně vedl jízdní kolo a jenž při střetu utrpěl vážná zranění, kterým na místě podlehl. Ke stěžovatelovu odvolání Krajský soud v Brně - pobočka ve Zlíně usnesením ze dne 3. 2. 2009 č. j. 6 To 579/2008-407 napadený rozsudek soudu prvního stupně zrušil, a to ve výrocích o náhradě škody. Rozhodnutí odvolacího soudu napadl stěžovatel dovoláním, to však bylo usnesením Nejvyššího soudu České republiky ze dne 27. 1. 2010 sp. zn. 8 Tdo

1458/2009 podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. odmítnuto.

Upozorňuje, že soudní znalec Ing. F. K., Ph.D., ve svém znaleckém posudku všechny varianty pohybu poškozeného nepostihl a že se obrátil na znalce Ing. V. M., který ve svém posudku potvrdil, že prvně zmíněný znalecký posudek nezahrnuje všechny možné varianty pohybu a že pohyby poškozeného demonstrovány na CD jsou technicky přijatelné. Ač byl tento znalecký posudek Ing. V. M. předložen krajskému soudu dne 12. 1. 2009 a jako důkaz byl uvedeným soudem proveden dne 3. 2. 2009, nebyl z tohoto posudku vyvozen odpovídající závěr, tedy že poškozený vstoupil do jízdni dráhy neočekávaně a že stěžovatel nemohl střetu zabránit. V souvislosti se skutečnostmi, plynoucími ze znaleckého posudku Ing. V. M., resp. v souvislosti s tím, že proti sobě stojí dvě skutkové verze, se stěžovatel na jiném místě ústavní stížnosti dovolává použití zásady *in dubio pro reo*. Dále pak odmítá, že by naplnil zákonné znaky příslušné skutkové podstaty, a tvrdí, že si nepočínal nedbale, jel rychlostí dovolenou a přiměřenou a choval se přiměřeně dané situaci. Poškozený byl ve stavu těžké opilosti, přičemž kolo mu sloužilo jako opěra, a on (stěžovatel) nemohl předvídat, že se na silnici první třídy mezi obcemi bude pohybovat člověk v takovém stavu. Přestože poškozeného zaregistroval, nemohl předpokládat, že mu náhle vstoupí do jízdni dráhy. Okresnímu i krajskému soudu stěžovatel vytýká - a to s poukazem na hrubé porušení povinností poškozeným (který na daném místě "neměl co dělat") -, že k danému protiprávnímu jednání pouze přihlédly, a namítá, že on byl uznán vinným jen díky následku - smrti poškozeného, resp. že když mu nebyla prokázána "rychlá jízda", státní moc prokázala "nesledování situace v silničním provozu", a to pouze neodčinitelným následkem - smrtí poškozeného, což dle stěžovatele nemůže být podkladem pro vyslovení viny, protože jinak by bylo možno každý případ střetu vyhodnotit tak, že řidič motorového vozidla "nesledoval situaci v silničním provozu", protože "jinak by přece chodce nesrazil".

Stěžejním bodem ústavní stížnosti je vyjádření nesouhlasu se skutkovými závěry obecných soudů, kdy stěžovatel Ústavnímu soudu předestírá jiný skutkový děj, než jak byl ustálen obecnými soudy, konkrétně pak, že poškozeného sice před střetem spatřil, avšak ten mu nečekaně vstoupil do jízdni dráhy. Na podporu této skutkové verze se dovolává znaleckého posudku Ing. V. M. ze dne 9. 1. 2009, z něhož má plynout, že znalec Ing. F. K., Ph.D., nevzal v úvahu všechny varianty pohybu poškozeného, konkrétně pak tu, že poškozený "v momentě, kdy auto projíždělo kolem něho, udělal vrávoravý pohyb, spočívající v tom, že levou nohou provedl úskok do levé strany..."

K této námitce možno uvést, že stěžovatel v průběhu přípravného řízení v postavení

obviněného dne 5. 5. 2006 vypověděl, že uviděl poškozeného pohybujícího se na pravé krajnici, blíže k vozovce, který pak "zřejmě" vstoupil do vozovky, resp. do jízdni dráhy vozidla, přičemž on instinktivně strhl volant doleva, ale střetu již nezabránil, poté začal brzdít (viz č. 1. 50 - 51). Tuto verzi skutkového děje odmítl již soud prvního stupně ve svém "prvním" rozsudku ze dne 26. 3. 2007 č. j. 13 T 455/2006-247 s tím, že stěžovatel "reagoval až na základě vlastního projevu střetu s chodcem", a následně i soud odvolací ve svém usnesení ze dne 21. 8. 2007 č. j. 6 To 266/2007-283 i soud dovolací v usnesení ze dne 13. 2. 2008 sp. zn. 8 Tdo 163/2008. Posledně jmenovaný soud stěžovateli oponoval, že pokud by reagoval již při prvním spatření chodce, měl možnost jej objet vlevo, stěžovatel však pokračoval v přímém směru jízdy a vozidlo zastavil až po ujetí minimálně 138 metrů po střetu s chodcem, a to ve zřejmé reakci na něj. Obdobně pak argumentovaly okresní a krajský soud v napadených rozhodnutích a v souvislosti s tím také zdůvodnily, proč nevyhověly stěžovatelovu důkaznímu návrhu, aby se "znalec z oboru dopravy vyjádřil k variantě náhlého a neočekávaného pohybu poškozeného" (viz výše), přičemž tento svůj závěr opřely o z hlediska ústavnosti akceptovatelný důvod, a to o tzv. nadbytečnost daného důkazu. Ústavní soud v závěrech obecných soudů, na jejichž základě byla odmítnuta stěžovatelova skutková verze, žádné vady, které by měly za následek porušení ústavnosti, nezjistil. Obecné soudy příslušné závěry řádně, tj. srozumitelně a v souladu s pravidly logiky odůvodnily. Přitom skutečnost, že stěžovatel poškozeného před srážkou vůbec nezaregistroval (což se jeví jako nejpravděpodobnější), případně mu nevěnoval adekvátní pozornost, a tedy že "nesledoval situaci v silničním provozu", obecné soudy opřely o stěžovatelovo jednání jednak před touto srážkou, jednak po ní. V této souvislosti možno připomenout, resp. poukázat na to, že stěžovatelovo vozidlo se v okamžiku střetu nacházelo pouze 0,5 - 1 m od pravé vodící čáry i přesto, že v její těsné blízkosti byl před tímto střetem údajně zaregistrován poškozený (krajnice měla být, jak konstatoval krajský soud v napadeném rozsudku, široká 1,6 m, přičemž poškozený, jak stěžovatel vypověděl, se měl pohybovat po "krajnici, blíže k vozovce"), po střetu pak stěžovatel zastavil vozidlo ve značné vzdálenosti od místa střetu (138 m). Ústavnímu soudu, jakožto orgánu ochrany ústavnosti, nepřísluší výše uvedené skutkové závěry přezkoumávat, přičemž se (pro stručnost) stěžovatel odkazuje na bohatou judikaturu týkající se postavení (úlohy) Ústavního soudu v ústavním systému a jeho vztahu k soudům obecným.

Shrnutí: Dopravní nehoda, snížená viditelnost, zapnutá potkávací světla, podnapilý chodec po pravé straně vedl kolo, příčina nehody: rychlost, nesledování situace v provozu, odsouzen řidič za ublížení na zdraví, chodec úmrtí.

9.12 12 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - RYCHLOST 80KM/HOD NENÍ ADEKVÁTNÍ POTK. SVĚTLŮM, CHODEC POD VLIVEM, 3 TDO 287/2007

Rozsudkem Okresního soudu ve Frýdku – Místku ze dne 13. 9. 2006, č. j. 5 T 64/2006-138, byl obviněný J. B. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., kterého se po skutkové stránce dopustil tím, že "dne 15. 11. 2005 kolem 18.25 hodin řídil nákladní motorové vozidlo tov. zn. Nissan, kdy nevěnoval řízení náležitou pozornost, nepřizpůsobil rychlost jízdy situaci v silničním provozu, přičemž zezadu narazil do podnapilého, ve vozovce pohybujícího se chodce P. P., který při této dopravní nehodě utrpěl zranění, spočívající v otřesu mozku, zlomenině těla levé kosti stehenní s posunem úlomků, lomenice pánve s posunem úlomků s dobou léčení delší než 6 týdnů.“ Za tento trestný čin byl obviněný podle § 224 odst. 1 tr. zák. odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání 6 měsíců "nepodmíněně“. Výrokem podle § 58 odst. 1 tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. bylo zároveň rozhodnuto, že se mu výkon trestu "podmíněně odkládá“ na zkušební dobu v trvání 18 měsíců.

V odůvodnění svého mimořádného opravného prostředku dovolatel především namítl, že nebyla naplněna subjektivní stránka trestného činu, který je mu kladen za vinu, kdy zákon vyžaduje zavinění z nedbalosti. Dovolatel poukázal na to, že měl-li být trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 tr. zák. spáchán v souvislosti s dopravní nehodou, bylo zapotřebí, aby porušení pravidel silničního provozu bylo v příčinné souvislosti s havárií. Dovolatel vyslovil přesvědčení, že v daném případě neporušil žádné z pravidel silničního provozu, což současně znamená, že nelze ani dovodit výše uvedenou příčinnou souvislost. Jestliže podle závěrů soudů měl porušit pravidla silničního provozu v ustanovení § 4 písm. a), b) a § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, je třeba vzít v úvahu, že z odůvodnění rozhodnutí soudů jednoznačně nevyplývá, jakým konkrétním způsobem ve vztahu ke způsobenému následku tak měl vlastně učinit. Dovolatel v tomto směru poukázal na důkaz provedený znaleckým posudkem z oboru dopravy, odvětví silniční doprava, který vypracoval znalec Ing. P. K., z něhož podle dovolateleho názoru nevyplývalo žádné porušení pravidel silničního provozu ze strany řidiče nákladního vozidla (dovolatele). Znalec totiž ve svém posudku stanovil, že rychlost nákladního automobilu se pohybovala v rozmezí 80,3 až 92,6 km/h při rozsvícení pravděpodobně potkávacích světel, které řidiči neumožňovaly včas spatřit chodce, do kterého posléze narazil. Okolnosti inkriminovaného

střetu chodce a vozidla bylo podle dovolatele nutno posuzovat zejména s přihlédnutím k počínání chodce samotného, který se jednak nacházel pod značným vlivem alkoholu (1,23 promile), pohyboval se po nesprávné straně vozovky a výrazně do ní zasahoval. Přitom nedokázal vysvětlit, proč se v místě dopravní nehody nacházel. Své chování vysvětloval tím, že zřejmě očekával, že bude moci přejít vozovku na druhou stranu. Podle dovolatele jsou tak dány důvodné pochybnosti, zda mu poškozený do jeho jízdního pruhu nevstoupil. Dovolatel upozornil na to, že poškozený rovněž připustil, že u něho již v minulosti došlo k mikrosnánku s následnou ztrátou vědomí, takže vznikají určité pochybnosti, zda tato situace nenastala také při předmětné dopravní nehodě.

K opodstatněnosti této části dovolacích námitek státní zástupce poznamenal, že i přes svůj obecný charakter citovaná ustanovení provoz na pozemních komunikacích upravují a dovolatel je porušil především tím, že jel rychleji, než jak mu to viditelnost při tlumených světlech umožňovala. V důsledku toho nemohl včas rozpoznat postavu poškozeného, kterého srazil a způsobil mu zranění spojená s delší dobu trvajícím léčením. Protože k dopravní nehodě došlo v podvečerních hodinách, poblíž autobusové zastávky a nedaleko stojící budovy, kdy s pohybem osob v blízkosti vozovky či na ní bylo možno počítat, měl obviněný (dovolatel) těmto okolnostem přizpůsobit rychlost své jízdy, a to zvláště za situace, kdy v důsledku provozu v protisměru musel používat potkávací světla. Pokud tak neučinil, spoléhal podle státního zástupce bez přiměřených důvodů na to, že k žádnému škodlivému následku nedojde a skutek proto spáchal z nedbalosti vědomé podle § 5 písm. a) tr. zák. Nepochybné spoluzavinění poškozeného na nehodě pak vedlo soud ke správnému závěru, že v dovolatelově případě nejsou dány podmínky pro přísnější právní kvalifikaci skutku podle odstavce 2) § 224 tr. zák. a též k tomu, že mu nebyl ukládán trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Při posuzování opodstatněnosti podaného dovolání pak Nejvyšší soud dospěl k následujícím závěrům:

V obecné rovině je nejprve třeba uvést, že příčinný vztah, který spojuje jednání s následkem, je nezbytným obligatorním znakem tzv. objektivní stránky trestného činu. Samotná příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním pachatele a způsobeným relevantním trestněprávním následkem (účinkem) ovšem zakládá trestní odpovědnost pachatele jen za předpokladu, je-li vývoj příčinné souvislosti alespoň v hrubých rysech zahrnut jeho zaviněním (srov. např. R 20/1981 Sb. r. tr., R 21/1981 Sb. r. tr.). Zejména u trestných činů ublížení na zdraví podle § 224 tr. zák. spáchaných v souvislosti s dopravní

nehodou bývá každý následek zpravidla výsledkem více příčin, přičemž příčinou následku je každé jednání, bez kterého by následek nenastal. Určitá skutečnost (okolnost) neztrácí svůj charakter příčiny jen proto, že mimo ni byl následek způsobem ještě dalšími příčinami (okolnostmi, podmínkami). To znamená, že příčinná souvislosti mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí ještě další skutečnost, jež spolupůsobí ke vzniku následku, ovšem za předpokladu, že jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo (srov. R 37/1975 Sb. r. tr.). Jednání pachatele má proto povahu příčiny i tehdy, když kromě něj vedlo k následku i jednání další osoby. Poněvadž každé jednání, bez něhož by následek nebyl nastal, současně nemusí být stejně důležitou příčinou následku (zásada gradace příčinné souvislosti), je důležité, aby konkrétní činnost (jednání) pachatele byla pro způsobení následku příčinou dostatečně významnou.

Jestliže jsou tyto zásady aplikovány na posuzovaný případ, je zřejmé, že soudy správně spatřovaly jako jednu z příčin předmětné dopravní nehody jednání obviněného, který v kritickou dobu řídil nákladní vozidlo rychlostí vyšší, než jaká odpovídala jeho dohledu na potkávací světla. To mělo za následek, že opožděně (tj. nikoliv včas) spatřil ve vozovce se pohybujícího podnapilého chodce P. P. a zezadu do něj narazil. Střetu s ním přitom mohl zabránit, pokud by jej spatřil alespoň na vzdálenost 65 m (viz str. 3 rozsudku odvolacího soudu). Další příčinou nehody pak bylo i chování druhého účastníka silničního provozu – poškozeného, který se jako chodec pohyboval při pravé krajnici ve směru jízdy obviněného (dovolatele), tedy po nesprávné straně vozovky. Ačkoliv dovolatel v podaném mimořádném opravném prostředku hypoteticky naznačoval, že chodec v důsledku své podnapilosti mu mohl při případném přecházení náhle vstoupit do jízdní dráhy, popř. mohl být postižen mikrosnávkem, je třeba vzít v úvahu, že žádná z těchto skutečností nebyla na podkladě výsledků dokazování soudy zjištěna. Pro závěr o náhlém vběhnutí chodce před vozidlo pak neschází ani samotný náraz vozidla do jeho těla, k němuž podle zjištění soudu došlo zezadu a nikoliv ze strany. Soudům proto nelze vytknout, že počínání chodce (poškozeného) nepovažovaly za jedinou (výlučnou) příčinu dopravní nehody.

Skutečnosti rozvedené v předcházejících odstavcích lze shrnout tak, že jednání obviněného J. B. (dovolatele) bylo jednou z příčin relevantního trestněprávního následku, jehož způsobení mohl zabránit, pokud by rychlost jízdy přizpůsobil svým výhledovým podmínkám, které v daném případě byly limitovány dosvitěním potkávacích světel jím řízeného vozidla. Taková rychlost jízdy by mu při dostatečné pozornosti a věnování se

řízení umožnila reagovat na poškozeného včas. Vývoj příčinné souvislosti je současně zahrnut i zaviněním dovolatele ve formě vědomé nedbalosti podle § 5 písm. a) tr. zák. Soudy obou stupňů v posuzovaném případě správně zjistily všechny rozhodné skutečnosti, jež byly nezbytné pro správné posouzení otázky zavinění, především to, že obviněný (dovatel) musel ve smyslu povinností vyplývajících z ustanovení § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v tehdy účinném znění, vědět, že smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Musel samozřejmě reálně počítat i s existencí takových okolností, jako jsou různé překážky na silnici, ve vozovce se pohybující cyklisté či chodci. Pokud si dovolatel takto nepočínal, tj. nechoval se dostatečně ohleduplně a ukázněně (srov. § 4 písm. a/ cit. zák.), lze jej důvodně činit odpovědným za zavinění ve formě vědomé nedbalosti podle § 5 písm. a) tr. zák., neboť věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně ohrozit jím chráněný zájem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí. Spoluzavinění poškozeného, který při nehodě utrpěl zranění v podobě těžké újmy na zdraví podle § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák., pak soudy zohlednily při právním posouzení skutku a při ukládání trestu obviněnému, jak na to ve svém vyjádření k dovolání poukázal i státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství. Porušení ustanovení o rychlosti jízdy vede totiž zpravidla k závažným dopravním nehodám a v judikatuře i v soudní praxi bývá považováno za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona ve smyslu odstavce 2) § 224 tr. zák.

Shrnutí: Dopravní nehoda 18,25 hod, řidič nákladního motorového vozidla tov. zn. Nissan nevěnoval řízení náležitou pozornost, nepřizpůsobil rychlost jízdy situaci v silničním provozu, přičemž zezadu narazil do podnapilého, ve vozovce pohybujícího se chodce, chodec alkohol: 1,23 g/kg. Znalec totiž ve svém posudku stanovil, že rychlost nákladního automobilu se pohybovala v rozmezí 80,3 až 92,6 km/h při rozsvícení pravděpodobně potkávacích světel, které řidiči neumožňovaly včas spatřit chodce, do kterého posléze narazil, odsouzen řidič nákladního vozidla, chodec léčba 6 týdnů, dovolání odmítnuto.

9.13 13 ŘIDIČ ZPROŠTĚN OBŽALOBY, CHODEC POD VLIVEM A PORUŠENÍ, 8 TDO 1052/2015

Kumulované porušení povinností chodce jako účastníka provozu na pozemních komunikacích podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zpravidla vylučuje trestní odpovědnost řidiče za některý z přečinů proti životu a zdraví.

Nejvyšší soud rozhodl v neveřejném zasedání konaném dne 17. září 2015 o dovolání nejvyššího státního zástupce podaném v neprospěch obviněného J. J. proti usnesení Městského soudu v Praze ze dne 30. 3. 2015, sp. zn. 6 To 83/2015, jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Obvodního soudu pro Prahu 2 pod sp. zn. 2 T 342/2014, takto:

Podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř. se dovolání nejvyššího státního zástupce odmítá.

Rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 2 ze dne 12. 2. 2015, sp. zn. 2 T 342/2014, byl obviněný J. J. podle § 226 písm. b) tr. ř. zproštěn obžaloby, neboť nebylo prokázáno, že v žalobním návrhu označený skutek je trestným činem, a věc není možno posoudit jinak, pro skutek obžalobou kvalifikovaný jako přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku, spočívající v tom, že dne 19. 7. 2014 kolem 20.25 hod. řídil vlastní osobní motorové vozidlo tov. zn. Chrysler, po ulici P. P., v levém jízdním pruhu ve směru jízdy od ulice Ch. k ulici K. a vlivem nepozornosti a nedostatečného věnování se řízení vozidla v prostoru křižovatky s ulicí S. se střetl s chodcem Š. K., který přecházel vozovku ulice P. mimo přechod pro chodce z pohledu řidiče zprava doleva, kdy při střetu chodec utrpěl zlomeninu klenby spodiny lební vpravo, zlomeninu kloubní jamky stehenní kosti vpravo, sériovou zlomeninu 3. až 10. žebra vpravo, pohmoždění obou laloků plic, difuzní pohmoždění a otok mozku, krvácení do omozečnice a do mozkových komor, povrchová drobná trhlina sleziny, trzně zhmožděná rána pravé spánkové týlní krajině hlavy, vícečetné oděrky na hlavě, trupu, končetinách, kdy bezprostřední příčinou smrti chodce bylo ložiskové až difuzní pohmoždění a úrazový otok mozku při zlomenině klenby i spodiny lební. Součástí tohoto zprošťujícího výroku je i rozhodnutí o náhradě škody.

I přesto, že i nejvyšší státní zástupce shledal na straně poškozeného Š. K. jako chodce výrazné spoluzavinění na vzniku dopravní nehody, nepovažoval závěr o tom, že obviněný jako řidič nemohl nehodě zabránit, za správný. Tak by tomu mohlo být jen tehdy, kdyby mu byla vytvořena překážka náhlá a neočekávaná, a ani při dodržení všech

povinností řidiče stanovených v zákoně o silničním provozu ze strany obviněného, by nešlo střetu zabránit. Chodec však není překážkou, ale účastníkem silničního provozu ve smyslu § 2 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 10. 2008, sp. zn. 7 Tdo 1012/2008), a proto nelze závěr soudů za zjištěných skutkových okolností akceptovat. Dovolatel odvolacímu soudu vytkl, že absolutně pominul stěžejní důkazní materiál, jímž je záznam z průmyslové kamery, z něhož je patrné, že obviněný věděl, nebo měl vědět, o přítomnosti poškozeného ve vozovce cca 4 sekundy před vlastním střetem, přičemž včasnou reakcí, jak ostatně vyplývá i ze znaleckého posudku z odvětví městské a silniční dopravy, mohl střetu zabránit. Pokud tak obviněný neučinil, na vstup chodce do vozovky reagoval opožděně, ačkoliv mu žádná objektivní okolnost ve výhledu na pohyb chodce nebránila, dostatečně se nevěnoval řízení vozidla, což bylo v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody a jejím následkem spočívajícím v úmrtí poškozeného. Jenom zmíněný rozdíl v reakci obviněného na chodce v místě, nemůže vést k vyvinění obviněného ze vzniku fatální dopravní nehody. Taková okolnost by mohla najít odraz toliko ve výroku o trestu, nikoliv však ve výroku o vině.

Nejvyšší státní zástupce poukázal i na závěry znaleckého posudku, podle nichž obviněný mohl zabránit střetu, pokud by reagoval ve chvíli, kdy poškozený byl ve vozovce do 0,9 m od jejího kraje (přerušovaná část hranice vozovky), a že poškozený vcházel do vozovky v místě, ve kterém – jak konstatoval i soud prvního stupně – na něj nebyl řidičem zakryt pohled. Pokud obviněný reagoval až ve chvíli, kdy byl poškozený v polovině pravého jízdního pruhu, značí to, že po jistou dobu, která není s přihlédnutím k okolnostem příliš krátká, mohl zjistit pohyb poškozeného a jeho zřetelné směřování, byť rychlé, chůze do vozovky, a měl zpomalit z prakticky hraniční povolené rychlosti v daném místě [§ 4 písm. a) zák. 361/2000 Sb.] a případně reagovat na další vývoj, což však obviněný neučinil. Pro výrok o vině považuje za bezpředmětnou úvahu o změně směru chůze poškozeného v jízdním koridoru vozidla, neboť obviněný nereagoval včas již na vstup poškozeného do vozovky. Změna jízdního pruhu obviněným, stejně jako změna směru chůze poškozeného, již byly pouze navazující nesprávné reakce obou účastníků na vývoj nehodového děje. Obviněný tudíž svým vědomým jednáním postupoval ve zřejmém rozporu s § 5 odst. 1 písm. b), případně i s § 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., přičemž jeho jednání se stalo jednou z příčin, které vedly k usmrcení poškozeného, a to vedle jednání poškozeného (srov. rozhodnutí č. 37/1975 Sb. rozh. tr. nebo usnesení Nejvyššího soudu ze dne 14. 10. 2009, sp. zn. 8 Tdo 1134/2009).

Soud prvního stupně svůj zprošťující výrok odůvodnil na podkladě závěrů učiněných v rámci provedeného dokazování znalci z oboru dopravy a zdravotnictví, odvětví soudního lékařství. Vyšel z toho, v jakém prostoru se chodec rozhodl dvouproudou vozovku přecházet rychlostí více než 7,7 km/h, tj. blížící se běhu. Zvažoval povahu manévru řidiče, jenž na poškozeného reagoval ve vzdálenosti cca 24 m od místa následného střetu při dodržení povolené rychlosti, nadto přiměřené okolnostem. Dospěl tak k závěru, že obviněný reagoval na chodce včas, uhýbal a intenzivně brzdil, aby mu umožnil doběhnutí na druhou stranu, ale nemohl již zabránit nehodě ve chvíli, kdy chodec, který se při přebíhání otočil a chtěl uniknout z koridoru vozidla. Soud tak shledal zavinění na straně chodce, jež spatřoval v porušení ustanovení § 4 písm. a), b) a § 54 odst. 1, 2 zák. č. 361/2000 Sb., neboť nepoužil k přecházení vozovky přechod pro chodce, od něhož byl vzdálen 28 m, vozovku mimo přechod pro chodce nepřecházel jen kolmo k její ose. Chodec nerespektoval ani to, že smí přecházet vozovku jen tehdy, pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy (viz strany 5, 6 rozsudku soudu prvního stupně).

V odvolání neshledal potřebné úvahy pro závěr o vyslovení viny obviněného, nedbalostním jednáním ve smyslu § 143 odst. 1 tr. zákoníku, a to zejména s ohledem na závěry znaleckého posudku z oboru silniční dopravy. Uzavřel proto, že rozdíl mezi reakcí na chodce v době, kdy chodec se nacházel zhruba v polovině pravého jízdního pruhu, a v místě, kdy ještě bylo možno střetu zabránit (podle znalce v okamžiku, když chodec byl vzdálen od hranice křižovatky do 0,9 m), je tak malý, že nemůže být důvodem pro závěr, že se obviněný dostatečně nevěnoval řízení vozidla a porušil tak státním zástupcem shledávaná ustanovení zákona o silničním provozu. Přisvědčil soudu prvního stupně, že obviněný nenese spoluodpovědnost za vzniklý následek (viz stranu 2 usnesení odvolacího soudu).

Poškozený však, jak bylo soudy zjištěno, toto pravidlo významně porušil, neboť ač se nacházel od přechodu pro chodce ve vzdálenosti 28 m, přechod nepoužil a přecházel vozovku s dvěma jízdními pruhy mimo tento přechod. Navíc nikoliv kolmo, jak ustanovení § 54 odst. 1, 2 zák. č. 361/2000 Sb. určuje, ale napříč přebíhal křižovatkou, v níž se rovněž v rozporu s uvedeným ustanovením pohyboval tak, že se před vstupem do vozovky nepřesvědčil, zdali ji může přejít, protože do vozovky vstoupil těsně před tím, než se vozidlo obviněného k němu přiblížilo. Tímto vstupem do vozovky poškozený ohrozil nejen sebe, ale donutil i obviněného jedoucího plně v souladu se všemi mu zákonem stanovenými povinnostmi (ve svém jízdním pruhu, při povolené rychlosti za daných podmínek přiměřené

ostatním okolnostem), k náhlé změně směru jízdy, již se snažil vyhnout poškozenému, který však rovněž změnil směr svého pohybu, což již obviněný nemohl očekávat. A pro nedostatek času a vzdálenosti již nemohl s vozidlem nic udělat. Vzhledem k tomu, že poškozený do vozovky vstoupil 35 m před tím, než došlo ke střetu, je zřejmé, že nerespektoval, že nemůže do vozovky vstoupit bezprostředně před blížícím se vozidlem, což je zakázáno výslovně pro případ, že chodec přechází vozovku po přechodu pro chodce (srov. § 54 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb.), a je tudíž nutné toto pravidlo vztáhnout tím spíše i pro situaci, když chodec do vozovky vstupuje mimo přechod, kde však v daném případě vůbec přecházet nemohl.

.Obviněný jako řidič motorového vozidla si počínal v souladu s povinnostmi mu zákonem v konkrétní situaci předepsanými, když zejména dodržel povolenou rychlost, neboť jel před střetem rychlostí kolem 47 km/h v obci, kde je předepsaná rychlost 50 km/h, a tato rychlost byla za daných podmínek přiměřená i zjištěným okolnostem a dopravní situaci. Obviněný tedy jel v levém jízdním pruhu nižší nežli maximální povolenou rychlostí. Na poškozeného, který vstoupil do levého jízdního pruhu v okamžiku, kdy byl obviněný od něj vzdálen 35 m, zareagoval během doby, po kterou ujel 10 m, neboť jeho reakce se projevila, když byl od poškozeného, který mezi tím doběhl do středu levého jízdního pruhu, vzdálen 25 m (chodec v tomto okamžiku uběhl asi vzdálenost 3,4 m při uvážení, že jej obviněný viděl ve chvíli, kdy chodec byl od krajnice křižovatky vzdálen 0,9 m, pravý jízdní pruh měřil 3,6 m a levý 3,8 m). Při těchto propočtených hodnotách je zřejmé, že obviněný poškozeného vbíhajícího do vozovky z pravé strany, tzn. zcela mimo daná pravidla, mohl objektivně zaznamenat ve velmi krátkém časovém úseku, v němž musel nezbytně vyhodnotit tuto okolnost, která byla za dané situace málo předvídatelná, a zvolit, jak na ni zareaguje.

V těchto souvislostech je nutné brát do úvahy, za jakých dalších podmínek se dopravní situace odvíjela. Rozhodné je, že se obviněný svým vozidlem blížil ke světelné křižovatce v centru města, musel věnovat pozornost prostoru jak za sebou, zda za ním nejede nějaké vozidlo, tak i před sebou, kde musel kontrolovat světelnou signalizaci, aby včas reagoval na změnu světelného signálu, vnímat, zda do křižovatky nevjíždí zprava vozidlo. Toto jsou skutečnosti, které obviněný musel bezprostředně sledovat, a v okamžiku, kdy postřehl chodce v pravém jízdním pruhu (v prostoru této křižovatky), při věnování pozornosti uvedeným skutečnostem musel současně ve stejném časovém intervalu vyhodnotit i běžně neočekávatelný způsob přecházení vozovky poškozeným tak, aby jízdou

vozidla korigoval s ohledem na jeho rychlou chůzi. Na chodce obviněný zareagoval podle vyvíjející se situace ve snaze se mu vyhnout vybočením opačným směrem, než byl směr chůze chodce, s předpokladem, že chodec v realizovaném směru bude pokračovat. Chodec však tento jeho předpoklad nenaplnil, protože ve stejném momentě změnil směr, a ve chvíli, kdy již bylo vozidlo obviněného vybočeno vpravo a intenzivně brzdilo, došlo ke střetu.

Nejvyšší soud při hodnocení chování obou účastníků silničního provozu v rámci uvedeného nehodového děje k zavinění z nedbalosti posuzoval kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu i existenci jejího subjektivního vymezení, vztahující se k míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit, a že o zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem jsou dány současně (srov. rozhodnutí č. 43/2002 Sb. rozh. tr.). Rovněž měl na paměti, že od řidiče motorového vozidla jedoucího povolenou rychlostí, která je přiměřená také povětrnostním podmínkám, stavu vozovky apod., není možno očekávat, aby předvídal, že dospělí chodci, nacházející se v blízkosti vozovky, mohou neočekávaně vstoupit do vozovky, a aby proto omezil rychlost svého vozidla tak, aby mohl včas zastavit i při vyskytnuté se nepředvídané situaci způsobené tím, že chodec hrubě poruší pravidla silničního provozu (srov. rozhodnutí č. 28/1981 Sb. rozh. tr.). Dospěl tak k závěru, že soudy obou stupňů v souladu s vymezením zavinění z nedbalosti v § 16 odst. 1 písm. a) a b) tr. zákoníku nezjistily ve způsobu jízdy ani manévru, jímž obviněný reagoval na chodce vbíhajícího do dvouproude vozovky z pravé strany, porušení žádného z pravidel silničního provozu, jehož se dovolatel s odkazem na § 5 odst. 1 písm. b), případně i § 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. dovolával. Podle § 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. je účastník provozu na pozemních komunikacích 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. Podle § 5 odst. 1 písm. b) cit. zák. je řidič povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

Je tedy zřejmé, že to byl chodec, kdo nerespektoval povinnosti účastníka silničního provozu ve smyslu § 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., kdežto obviněnému toto porušení za vinu klást není možné.

Pokud jde o povinnosti řidiče, soudy z jeho strany porušení § 5 písm. b) zák. č. 361/2000 Sb. rovněž nezjistily. Státní zástupce se jich dovolává proto, že ve způsobu reakce obviněného spatřuje nedodržení povinnosti řádně sledovat provoz na silnici, které dovozuje z toho, že měl řidič na chodce reagovat dříve, v momentě, kdy ještě podle znalce mohl tuto nehodu odvrátit, tím, že by začal brzdit v okamžiku, kdy se chodec nacházel od hranice křižovatky do 0,9 m. Za vinu obviněnému klade výhradně jen to, že zareagoval o nepřesně stanovený velmi krátký časový úsek později, tzn. v době, kdy se chodec ve svém rychlém běhu přemístil o 2 metry a více do středu komunikace, přeběhl pravý jízdní pruh (v němž zbývalo 1,7 m) a ocitl se před polovinou pruhu levého (1,8 m). Jedině tato téměř mizivá opožděnost reakce obviněného je podle nejvyššího státního zástupce důvodem pro jeho trestní odpovědnost.

Nejvyšší soud se s tímto názorem dovolatele neztotožnil, ale považuje ho za přepínající trestní odpovědnost řidičů v případech, kdy nelze shledat porušení pravidel silničních pravidel v podobě nedbalostního trestného jednání ve smyslu § 16 tr. zákoníku. Připomíná i to, že uvedený požadavek dovolatele je v rozporu s rozhodovací praxí soudů, která obdobné situace střetu řidiče a chodce vyřešila přiměřeně shodně, jako rozhodly soudy v nyní projednávané věci, a to zásadně tak, že po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání. Naopak, není-li z okolností, které měl a mohl účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, zřejmé, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků silničního provozu dodržování stanovených pravidel. Účastník silničního provozu, který porušil pravidla tohoto provozu, pak na druhé straně nemůže očekávat dodržení těchto pravidel od ostatních účastníků, jestliže jim to znemožnil s ohledem na charakter a závažnost svého porušení pravidel silničního provozu (srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, uveřejněné v Souboru trestních rozhodnutí Nejvyššího soudu roč. 2005, sv. 11 pod č. T 746-1.).

Shrnutí: Dopravní nehoda 20,25 hod, řidič zproštěn obžaloby, chodec nerespektoval pravidla provozu a pod vlivem alkoholu 1,23 g/kg v krvi, chodec zemřel.

9.14 14 ŘIDIČ POD VLIVEM, ODSOUZEN /NEPO/ - SJETÁ PNEU, 11 TDO 93/2013-35

Uplatnění nároku poškozeného a povinnost soudu při rozhodování o něm

Pochybení soudu, které spočívá v nedodržení postupu podle ustanovení § 206 odst. 2 tr. řádu, nemůže mít zásadně vliv na existenci nároku poškozeného uplatněného v souladu s § 43 odst. 3 tr. řádu. Výrok o náhradě škody proto obstojí i při existenci uvedené vady, protože porušení povinnosti soudu podle citovaného ustanovení nemůže být na újmu práv poškozeného.

Rozsudkem Okresního soudu Plzeň - sever ze dne 9. 7. 2012, sp. zn. 2 T 55/2012, byl obviněný V. Š. uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku v jednočinném souběhu s přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) tr. zákoníku, kterých se dopustil způsobem podrobně rozvedeným ve výroku rozsudku. Za to byl odsouzen podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku a § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 3 let, pro jehož výkon byl podle § 56 odst. 3 tr. zákoníku zařazen do věznice s dohledem. Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku mu byl také uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 let.

Z podnětu odvolání obviněného a státního zástupce podaného v neprospěch obviněného Krajský soud v Plzni rozsudkem ze dne 4. 10. 2012, sp. zn. 9 To 449/2012, podle § 258 odst. 1 písm. b), d), f) tr. ř. zrušil napadené rozhodnutí v celém rozsahu a podle § 259 odst. 3 písm. a) tr. ř. nově rozhodl tak, že obviněného V. Š. uznal vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 3, 4 tr. zákoníku v jednočinném souběhu s přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) tr. zákoníku, jichž se dopustil tím, že dne 2. 12. 2011 kolem 20.10 hod. jako řidič osobního motorového vozidla Citroen XM reg. zn. ..., při jízdě po pozemní komunikaci III. třídy č. ... v obci Ú. ve směru od obce N., okr. Plzeň-sever, při projíždění mírné pravotočivé zatáčky, nepřizpůsobil rychlost zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které lze předvídat a na mokré vozovce při stálém dešti a při použití letní ojeté pravé zadní pneumatiky nezvládl řízení vozidla, a po přibrzdění dostal smyk, následně vjel s vozidlem vpravo mimo vozovku, kde narazil levým

předním bokem vozidla do právě jdoucích chodců M. K., a I. K., kteří šli po pravé straně vozovky ve směru jízdy vozidla Citroen a kteří utrpěli po střetu s vozidlem mnohačetná poranění neslučitelná se životem a na místě těmto poraněním podlehlí, kdy bezprostřední příčinou jejich smrti bylo přehmoždění mozkového kmene, po střetu s chodci s vozidlem dále pokračoval v jízdě přes drátěný plot, který prorazil, na pozemek u bytové jednotky čp. ... v obci Ú., kde s vozidlem zastavil, tedy svým jednáním porušil ustanovení § 4 písm. a), písm. b), § 5 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. b), § 18 odst. 1, odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, přičemž vozidlo řídil pod vlivem návykové látky, neboť znaleckým posudkem byla zjištěna hladina alkoholu v krvi v době dopravní nehody ve výši nejméně 0,97 g/kg a nejvýše 1,07 g/kg, kdy nejpravděpodobnější hladina alkoholu v krvi byla v době dopravní nehody ve výši 1,01 g/kg. Za to mu byl uložen podle § 143 odst. 4 tr. zákoníku za použití § 43 odst. 1 tr. zákoníku úhrnný trest odnětí svobody v trvání 3 let, pro jehož výkon byl podle § 56 odst. 3 tr. zákoníku zařazen do věznice s dohledem. Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku mu byl také uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 6 let.

Pro posouzení otázky, zda je dána příčinná souvislost mezi jednáním obviněného a trestněprávně relevantním následkem v podobě usmrcení poškozeného, resp. zda usmrcení poškozených je zahrnuto nedbalostním zaviněním obviněného, je třeba vycházet ze skutkových zjištění soudů nižších stupňů. Z nich bezpochyby vyplynulo, že obviněný řídil motorové vozidlo v obci nepřiměřenou rychlostí, která byla při počátku smyku o 18 km/h vyšší jako povolená v daném místě, přičemž danou rychlostí jel za situace, kdy vozidlo mělo na pravém zadním kole naproti ostatním nasazenou letní pneumatiku, navíc ojetou se sníženou adhezí a už při takto závažném porušení povinností kladených účastníkům provozu na pozemních komunikacích řídil vozidlo pod vlivem návykové látky - alkoholu, jehož hladina v krvi v době dopravní nehody byla znaleckým posudkem stanovena nejméně ve výši 0,97 g/kg. Dovolatel řídil motorové vozidlo v obci v osm hodin večer, musel tak předpokládat pohyb chodců a dbát zvýšené opatrnosti, neboť výskyt chodců v obci na okraji vozovky je zcela běžným jevem a pro řidiče není žádným překvapením. Rovněž ztíženým podmínkám - tma a déšť v kritické době, popř. i mlha, měl obviněný přizpůsobit řízení vozidla, když je zřejmé, že při těchto podmínkách je mnohem pravděpodobnější nebezpečí vzniku nehody. Za hlavní příčiny nehodového děje byly znalce určeny právě nepřiměřená rychlost jízdy obviněného a ojetá letní pneumatika na pravé zadní nápravě vozidla, přičemž z výpovědi znalce bylo zjištěno, že pokud by obviněný jel v obci povolenou rychlostí, tj. 50

km/h, nedošlo by ke smyku i se zmíněnou nevyhovující pneumatikou. Ačkoliv nelze nijak bagatelizovat částečný podíl poškozených na srážce s motorovým vozidlem, když porušili povinnost kladenou ustanovením § 53 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, bylo to především flagrantní vícere porušení povinností obviněným jako řidiče motorového vozidla, které bylo příčinou nastalého škodlivého následku. Dokazováním bylo také zjištěno, že obviněný se s vozidlem dostal do smyku ve chvíli, kdy ještě reálně nemohl vidět chodce, a tedy ke smyku vozidla a jeho trajektorii mimo vozovku by došlo i bez výskytu chodců. Je proto zřejmé, že mu poškození nevytvořili tzv. náhlou překážku, na kterou by se obviněný snažil reagovat, a tím nastal smyk vozidla a další průběh nehodového děje. Za kardinální otázku v posuzované věci nemožno považovat ani to, zda se poškození chodci pohybovali po asfaltovém povrchu vozovky nebo na její krajnici, tedy mimo vozovku, neboť v době střetu vozidla s poškozenými se již obviněný se svým vozidlem pohyboval i mimo vozovku, a tedy mimo zpevněný asfaltový povrch, jak správně poukázal odvolací soud na str. 8 odůvodnění rozhodnutí. I při částečném spoluzavinění poškozených není pochyb o tom, že jednání obviněného bylo nejen prvotní, ale i hlavní příčinou fatálního následku v podobě smrti poškozených chodců, a bez tohoto jednání by k němu nedošlo. Spoluzavinění poškozených tak nijak nevylučuje trestní odpovědnost obviněného za škodlivý následek způsobený jeho nedbalostním jednáním.

Shrnutí: Dopravní nehoda 20,10 hod., mokrá vozovka, déšť, podnapilý řidič 1,07 g/kg alkoholu, odsouzen na 3 roky nepodmíněně za nedbalostní jednání, dovolání odmítnuto, jedna pneumatika letní sjetá, úmrtí dva chodci.

9.15 15 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - CHODEC PODNAPILÝ S KOLEM, 8 TDO 163/2008

Rozsudkem Okresního soudu v Uherském Hradišti ze dne 26. 3. 2007, sp. zn. 13 T 455/2006, byl obviněný P. S. uznán vinným, že:

"dne 25. 3. 2006 na silnici mezi obcemi B. - S., kolem 00:18 hod. jako řidič osobního auta BMW 320i, za jízdy na přímém a přehledném úseku vozovky za snížené viditelnosti a při zapnutých světlech vozidla nesledoval situaci v silničním provozu a pravou přední částí vozidla zezadu narazil do stejným směrem při pravém okraji vozovky jdoucího

podnapilého chodce J. O., který po pravé straně vedl jízdní kolo zn. Target Attack a který při střetu utrpěl polytrauma, tedy postižení většího počtu orgánů a orgánových soustav, v daném případě těžké poranění lebky a mozku, plic, srdce, srdečnice se zakrvácením do hrudníku, trhliny sleziny, zlomeninu krční páteře s poškozením míchy, mnohočetné zlomeniny žeber, roztržení pánve a zlomeniny dlouhých kostí, a tomuto zranění na místě podlehl“ v návaznosti na to zvažovat právní posouzení skutku.

Na podkladě dovolacího důvodu podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. tedy nelze přezkoumávat a hodnotit správnost a úplnost skutkových zjištění, na nichž je napadené rozhodnutí založeno, ani prověřovat úplnost provedeného dokazování a správnost hodnocení důkazů ve smyslu ustanovení § 2 odst. 5, 6 tr. ř., neboť tato činnost soudu spočívá v aplikaci ustanovení procesních, nikoliv hmotně právních. Vedle vad, které se týkají posouzení skutku, lze vytýkat též "jiné nesprávné hmotně právní posouzení“. Rozumí se jím zhodnocení otázky, která nespočívá přímo v právní kvalifikaci skutku, ale v právním posouzení jiné skutkové okolnosti mající význam z hlediska hmotného práva.

Nejvyšší soud není další odvolací instancí, nemůže přezkoumávat a posuzovat postup hodnocení důkazů obou stupňů. V dovolacím řízení je naopak povinen vycházet z jejich skutkových zjištění a teprve v návaznosti na zjištěný skutkový stav posuzovat hmotně právní posouzení skutku. V takovém případě by se totiž dostával do pozice soudu druhého stupně a suploval jeho činnost (k tomu srov. přiměřeně usnesení Ústavního soudu např. ve věcech sp. zn. I. ÚS 412/02, III. ÚS 732/02, III. ÚS 282/03, II. ÚS 651/02). Dovolací soud je naopak povinen vycházet ze skutkových zjištění soudů prvního (a event. druhého) stupně a teprve v návaznosti na jimi zjištěný skutkový stav může posuzovat hmotně právní posouzení skutku. V této souvislosti je také třeba připomenout, že z hlediska nápravy skutkových vad trestní řád obsahuje další mimořádné opravné prostředky, a to především obnovu řízení (§ 277 a násl. tr. ř.) a v určitém rozsahu i stížnost pro porušení zákona (§ 266 a násl. tr. ř.).

Obviněný ve svém podání uplatnil celou řadu námitek skutkových, které jsou v rozporu se zákonnými podmínkami pro relevantně uplatněné dovolání. Jednalo se zejména o obsáhle formulované námitky v první části dovolání, v nichž rozebíral některé provedené důkazy a vyzdvihoval zejména závěry znaleckých posudků z oboru zdravotnictví - odvětví soudního lékařství, z oboru zdravotnictví - odvětví toxikologie a z oboru dopravy městské a silniční, příp. výhrady, v rámci nichž soudům nižších stupňů vytýkal vadné hodnocení provedených důkazů a učiněná skutková zjištění. Tyto a jim podobné argumenty, jimiž se

snažil především docílit odchylných skutkových zjištění, však nelze považovat za námitky hmotně právního charakteru, které by byly podřaditelné pod dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř.

Tak je tomu i s námitkou, že rozhodnutím soudu prvního stupně nebyla zachována totožnost skutku. Nejvyšší soud, jakkoliv si je vědom výhrad vyslovených k této problematice např. v odůvodnění nálezu Ústavního soudu ze dne 18. 8. 2004, sp. zn. I. ÚS 55/04, odkazuje v tomto směru na ustálenou judikaturu k výkladu a aplikaci uvedeného důvodu, jak je vyjádřena v celé řadě rozhodnutí Nejvyššího soudu a také v usnesení jeho velkého senátu ze dne 28. 6. 2006, sp. zn. 15 Tdo 574/2006. Jen pro úplnost poznamenává, že uvedená námitka obviněného je naprosto lichá. Podstatu skutku totiž tvoří jednání pachatele a následek tímto jednáním způsobený. Totožnost skutku, který je určitým způsobem právně kvalifikován ve smyslu trestního zákona, je zachována i v případě, že je prokázáno jednání pachatele poněkud rozdílné od jednání popsaného ve sdělení obvinění, je-li zachována totožnost následku. K zachování totožnosti následku se nevyžaduje naprostá shoda, tato musí být dána v podstatných okolnostech charakterizujících skutek (srov. zejména rozhodnutí č. 1/1996 Sb. rozh. trest., ale i rozhodnutí č. 6/1962, č. 19/1964, č. 9/1972, č. 64/1973 a č. 52/1979 Sb. rozh. trest.). V daném případě to znamená, že pokud v popisu skutku v odsuzujícím rozsudku došlo ke změně pouze v údajích o příčině dopravní nehody, nebyla tím narušena totožnost skutku, pro který bylo sděleno obvinění a podaná obžaloba.

Z tzv. právní věty výroku o vině vyplývá, že soud prvního stupně považoval za naplněnou tu z okolností podmiňujících použití vyšší trestní sazby, která spočívá v tom, že obviněný "čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona". Tento závěr odůvodnil tím, že "... shledal všechny podmínky pro použití vyšší trestní sazby ve smyslu § 88 odst. 1 tr. zák., a to s ohledem na význam povinnosti, k jejímuž porušení ze strany obviněného došlo". Učinil tak přesto, že současně dovodil, že "... poškozený se účastnil provozu na pozemních komunikacích pod vlivem alkoholických nápojů a tím porušil ustanovení § 4 písm. a) citovaného zákona", neboť dospěl k závěru, že "... mezi porušením této povinnosti poškozeným a způsobeným následkem není příčinná souvislost ...", když z provedených důkazů je evidentní, že "... poškozený šel při pravém okraji vozovky, byť nesprávným směrem, a vedl po své pravé straně jízdní kolo ...".

S uvedenou problematikou úzce souvisí i zásada tzv. omezené důvěry v dopravě (vyjádřená pro oblast silniční dopravy např. v rozhodnutí č. 43/1982 Sb. rozh. trest.), podle

níž řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. I v takovém případě však platí, že řidič je zároveň povinen zachovávat patřičnou pozornost (srov. č. I/1966 Sb. rozh. trest.), přičemž je třeba též zkoumat jeho zavinění ve formě nesprávné reakce na vzniklou situaci (tzv. sekundární nedbalost).

Při aplikaci těchto obecných východisek na posuzovaný případ lze soudům obou stupňů přisvědčit v závěru, že hlavní příčinou předmětné dopravní nehody bylo jednání obviněného, který si v kritickou dobu nepočínal v souladu s ustanovením § 5 odst. 1 písm. b) zák. č. 361/2000 Sb., nevěnoval se plně řízení vozidla a nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích. Jestliže by tak činil, měl podle zjištění nalézacího soudu (srov. strany 3 a 4 odůvodnění jeho rozsudku a závěry znaleckého posudku z oboru dopravy městské a silniční) možnost střetu s poškozeným zabránit. Pokud totiž jel při zapnutých tzv. potkávacích světlometech rychlostí 70 km/hod., což byla rychlost přiměřená dané situaci, pak měl možnost, reagoval-li by v okamžiku prvního spatření chodce, objet jej (vyhnout se mu) vlevo. To ale obviněný neučinil, pokračoval v přímém směru jízdy a vozidlo zastavil až po ujetí minimálně 138 metrů po střetu s chodcem a ve zřejmé reakci na něj. Při takovém zjištění nelze soudům vytýkat, že před nimi neobstála námitka obviněného, že poškozený náhle a nečekaně vstoupil do jízdní dráhy jeho vozidla (k nárazu přední části vozidla do poškozeného došlo zezadu, nikoliv ze strany).

Nejvyšší soud při posuzování opodstatněnosti podaného dovolání však nemohl přisvědčit úvahám především nalézacího soudu (odvolací soud se s nimi v podstatě jen ztotožnil), že další možnou příčinou dopravní nehody nebylo chování druhého účastníka silničního provozu - poškozeného. Soud sice na jedné straně dovedl, že "... poškozený se účastnil provozu na pozemních komunikacích pod vlivem alkoholických nápojů a tím porušil ustanovení § 4 písm. a) citovaného zákona", na druhé straně však usoudil, že "... mezi porušením této povinnosti poškozeným a způsobeným následkem není příčinná souvislost ...", když je evidentní, že "... poškozený šel při pravém okraji vozovky, byť nesprávným směrem, a vedl po své pravé straně jízdní kolo ...". Takový závěr není přesvědčivý, nehledě na to, že vychází i z nepřesné úvahy o legálnosti směru pohybu poškozeného.

Poškozený se rozhodně v souladu s ustanovením § 53 odst. 7 zák. č. 361/2000 Sb. nechoval. Třebaže vedl jízdní kolo po svém pravém boku a po správné (pravé) straně ve směru své chůze, pohyboval se podle zjištění soudů "při pravém okraji vozovky" (v

odůvodnění odsuzujícího rozsudku upřesněno na vzdálenost "0,8 - 1,3 m od pravé vodící čáry"). Ke svému pohybu tedy neutil pravou krajnici, jak především mohl a měl učinit. Měl-li totiž pro svou chůzi k dispozici pravou krajnici, pak neměl na výběr, zda užije ji nebo pravý okraj vozovky, ale bylo jeho povinností přednostně užít právě ji. To lze dovodit jak z obecného ustanovení § 4 písm. a) citovaného zákona, podle něhož "při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen (mimo jiné) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní ...", tak z období speciálního ustanovení § 53 odst. 3 tohoto zákona, podle něhož platí, že "... kde není krajnice (poškozenému v daném případě k dispozici byla) nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbliže levému (v daném případě pravému) okraji vozovky".

Z obsahu spisu (srov. například protokol o nehodě v silničním provozu) je přitom zřejmé, že tato pravá krajnice je široká 1,6 metru, tedy dostatečně široká i pro vedení jízdního kola. Tím spíše se ovšem měl již soud prvního stupně zabývat otázkou, proč poškozený této poměrně široké krajnice ke svému pohybu nevyužil, a dát ji do souvislosti se zjištěním, že v krvi poškozeného bylo chemickým vyšetřením spolu s plynovou chromatografií nalezeno 2,24 promile alkoholu, což je taková hladina, která je "hodnocena jako těžká opilost, charakterizovaná blábolivou řečí, psychickými poruchami a častou neschopností samostatné chůze" (srov. stranu 3 odůvodnění jeho rozsudku). Pokud by soud i k těmto faktům přihlížel, nemohl by učinit závěr o absenci příčinné souvislosti (též) mezi počínáním poškozeného a způsobeným fatálním následkem. Jinými slovy řečeno, měl zvažovat míru spoluzavinění na tomto následku i ze strany poškozeného.

Po zrušení uvedených rozhodnutí se trestní věc obviněného P. S. vrací do stadia řízení před vyhlášením rozsudku soudem prvního stupně. V současné době se nejeví nezbytně nutným dokazování až dosud provedené dále doplňovat. Povinností nalézacího soudu však bude, aby ze všech hledisek, na něž v tomto rozhodnutí Nejvyšší soud upozornil, znovu posoudil skutek, pro který je obviněný trestně stíhán, přesně jej vymezil a především bezchybně právně posoudil (přitom musí dbát ustanovení § 265s odst. 1 tr. ř.).

V intencích shora rozvedených úvah dovolacího soudu proto bude třeba, aby již tento soud znovu a náležitě zhodnotil, zda na dopravní nehodě a jejích následcích měl podíl také poškozený J. O., příp. v jaké míře, zda poškozený neporušil některou z povinností stanovenou mu zák. č. 361/2000 Sb., jak se případné spoluzavinění poškozeného promítne do hodnocení materiální stránky trestného činu a zda bude stále na místě použití ustanovení § 88 odst. 1 tr. zák., ve vztahu k právní kvalifikaci jednání

Shrnutí: Dopravní nehoda 00,18 hod., chodec podlehl zraněním, podnapilý chodec 2,24 g/kg alkoholu v krvi, vedl jízdní kolo cca 0,8 -1,3 m od kraje vozovky, vráceno zpět k rozhodnutí s tím, že nebyla míra spoluzavinění poškozeného chodce dostatečně zohledněna., řidič zastavil až 138 metrů za místem střetu s chodcem

9.16 16 ŘIDIČ PODMÍNĚNĚ ZASTAVENO TR. STÍHÁNÍ, RYCHLOST 30 KM/HOD, 4 TO 750/97

Krajský soud v Českých Budějovicích ke stížnosti okresního státního zástupce a poškozeného zrušil usnesením Okresního soudu v Písku ze dne 18. 7. 1997 sp. zn. 9 T 240/97 a tomuto soudu uložil, aby o věci znovu jednal a rozhodl.

Napadeným usnesením ze dne 18. 7. 1997 sp. zn. 9 T 240/97 Okresní soud v Písku podle § 314c odst. 1 písm. a) a § 307 odst. 1 tr. ř. podmíněně zastavil trestní stíhání obviněného J. Š. pro skutek spočívající v tom, že se dne 10. 3. 1997 v P., při řízení osobního automobilu zn. Škoda 120 L v rozporu s ustanovením § 5 odst. 1 písm. b) vyhl. č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nedostatečně věnoval řízení vozidla a nesledoval situaci v silničním provozu, a v důsledku toho přehlédl přecházejícího chodce J. D., kterého srazil a způsobil mu četné zlomeniny a tržnou ránu hlavy s otřesem mozku s následnou pracovní neschopností trvající do současnosti, v čemž je spatřován trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. Podle § 307 odst. 2 tr. zák. stanovil zkušební dobu v trvání 18 měsíců.

Poškozený J. D. v podané stížnosti namítl porušení ustanovení § 185 odst. 2 tr. ř. tím, že samosoudkyně vyslechla obviněného k předmětu obvinění a takovým postupem nahrazovala procesní úkony, které měly být provedeny v přípravném řízení. Poukázal na výpovědi všech svědků vyslechnutých v přípravném řízení ohledně námrazy na předním skle automobilu obviněného. Z dosavadních výpovědí obviněného není zřejmé, že by se doznal. Navrhl také napadené usnesení zrušit a okresnímu soudu uložit ve věci konat hlavní líčení.

. Při úvahách, zda uvedené zákonné podmínky jsou splněny i v této trestní věci, je třeba dovodit, že většina z nich splněna je. Souhlas obviněného je nepochybně dán, jak vyplývá z jeho výpovědi založené v trestním spise.

Obviněný již v přípravném řízení předložil přípis České pojišťovny, že škodní událost je pojišťovnou registrována. Nepochybně proto jiným potřebným opatřením k náhradě škody je i nahlášení vzniku škody jako pojistné události a poskytnutí potřebné součinnosti pojišťovně (č. 19/1995 Sb. rozh. tr.).

Souhlasit je možno i s názorem soudu prvního stupně, že vzhledem k osobě obviněného a s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu lze důvodně považovat za dostačující rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání. Obviněný totiž dosud soudně nebyl trestán, nebyl ani postížen pro přestupek a z místa bydliště jsou proti jeho chování žádné připomínky. Zaměstnavatel jej hodnotí velice dobře. V evidenční kartě řidiče nemá žádný záznam, ač vlastní řidičský průkaz od 20. 5. 1966.

Pokud jde o další zákonnou podmínku pro aplikaci ustanovení § 307 odst. 1 tr. ř., tedy doznání obviněného k trestnému činu, okresní soud se snažil výsledkem obviněného doplnit protokol o jeho výpovědi z přípravného řízení. Obviněný totiž v přípravném řízení ve své první výpovědi uvedl, že jel na třetí rychlostní stupeň rychlostí kolem 30 km/h, a za přechodem viděl siluetu člověka. V té době se začalo mírně rozednívat, a sám nezaznamenal pohyb chodce. V té chvíli se asi podíval vlevo, ale jel dál, a když se podíval dopředu, viděl, že na přední část vozidla padá postava. Brzdil až ve chvíli, když mu poškozený spadl pod automobil. Domníval se, že poškozený do jízdni dráhy spadl či vstoupil, neboť si to jinak vysvětlit nedovedl. Při druhé výpovědi v přípravném řízení v podstatě svou první výpověď zopakoval. Navíc, pokud jde o chování chodce a jeho sledování vozovky, uvedl, že sice měl sklo zamžené, ale ne tak, aby přehlédl člověka na přechodu.

Z obsahu trestního spisu je zřejmé, že samosoudkyně předvolala pouze obviněného J. Š., který se dostavil se svým obhájcem. Z protokolu sepsaného u Okresního soudu v Písku dne 19. 7. 1997 vyplývá, že obviněný po zákonném poučení své výpovědi z přípravného řízení doplnil tak, jak je uvedeno již shora. Ani z tohoto protokolu, ale ani z referátu však není zřejmé, že by o tomto úkonu byl vyrozuměn i okresní státní zástupce. Znamená to tedy, že okresnímu státnímu zástupci bylo postupem soudu prvního stupně znemožněno klást obviněnému případně dotazy a vyjádřit své stanovisko. Procesní pochybení okresního soudu svědčí proto o nerovnosti stran při provádění takového úkonu.

Shrnutí: dopravní nehoda, v době rozednívání, chodcem za přechodem pro chodce sražen rychlostí asi 30 km/hod., vráceno zpět k novému rozhodnutí, původně bylo podmíněně zastaveno tr. stíhání řidiče vzhledem k osobě obviněného /ŘP od roku 1966 bez přestupku/, chodec zlomeniny, tržná rána na hlavě.

9.17 17 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./, 7 TO 288/94

Řidič motorového vozidla je povinen zachovávat potřebnou míru opatrnosti vůči chodcům, kteří vstoupili do vozovky, nebo se pohybují v její těsné blízkosti. Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může pouze tehdy, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude. U osob nezletilých, zjevně fyzicky nebo duševně postižených nebo osob vyššího věku musí dbát zvýšené opatrnosti a naopak předpokládat jiný způsob chování [§ 5 odst. 1 písm. b), c) vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.

Rozsudkem Okresního soudu v Sokolově ze dne 12.7.1994 sp. zn. 5 T 2/94 byl obžalovaný O.E. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 TrZ, kterého se dopustil tím, že dne 22.10.1993 se při řízení svého osobního automobilu dostatečně nevěnoval řízení, nepřizpůsobil rychlost jízdy okolnostem silničního provozu a srazil z levé strany přecházející chodkyni M. Š., nar. 4.10.1922, která při nehodě utrpěla zranění, kterému dne 23.10.1993 podlehla. Tímto svým jednáním porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) a § 16 odst. 1 PSP. Za to mu byl podle § 224 odst. 2 TrZ uložen trest odnětí svobody v trvání 18 měsíců, jehož výkon mu byl podle § 8 odst. 1 písm. a) a § 59 odst. 1 TrZ podmíněně odložen na zkušební dobu 3 roků. Podle § 49 odst. 1 TrZ mu byl uložen trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu dvou roků.

Proti tomuto rozsudku podal obžalovaný v zákonné lhůtě odvolání, které zdůvodnil prostřednictvím svého obhájce. Namítl, že okresní soud dostatečně nezhodnotil důkazy provedené v přípravném řízení, zejména to, že poškozená v tmavém oblečení vstoupila do vozovky, aniž věnovala pozornost příjíždějícímu vozidlu zprava. Za povětrnostních podmínek v době nehody, kdy drobně pršelo a vozovka byla osvětlena vlastním světlem vozidla, a za situace, kdy obžalovaný byl oslněn protijedoucím vozidlem, viditelnost chodkyně - poškozené velice snížil tzv. světelný efekt, kdy dochází ke splynutí postavy s tmavým okolím, takže se stává pro řidiče vozidla téměř neviditelnou. Ač obžalovaný sledoval situaci ve svém jízdním pruhu, poškozenou vidět nemohl. Navrhl proto, aby jej odvolací soud obžaloby zprostil, popř. pokud by nesouhlasil s těmito námitkami, aby s ohledem na spoluzavinění chodkyně - poškozené, která vytvořila pro řidiče ve vozovce náhlou překážku, uznal obžalovaného vinným jen podle ustanovení § 224 odst. 1 TrZ a uložil mu mírnější trest.

Ve výroku o vině obžalovaného krajský soud neshledal pochybení. Pro tento závěr měl okresní soud dostatečný podklad ve výsledcích provedených důkazů. Soud prvního stupně shromáždil v řízení veškeré důkazy nezbytné k objasnění situace na místě nehody i jednání každého z účastníků silničního provozu a tyto důkazy provedl formálně nezávadným způsobem v souladu s trestním řádem. Provedené důkazy také správně zhodnotil nejen po stránce skutkové, ale i po stránce právní, když uzavřel, že obžalovaný se dopustil skutku popsáného ve výroku napadeného rozsudku, kterým naplnil znaky skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 TrZ, když porušil ustanovení § 16 odst. 1 a § 5 odst. 1 písm. b), c) PSP. Porušení uvedených povinností řidiče má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, tedy jejich porušením může dojít, a v daném případě také došlo, k následku předvídanému trestním zákonem. Nelze souhlasit s argumentací obžalovaného uvedenou v písemném odvolání. Okresní soud správně vycházel z původního údaje obžalovaného z přípravného řízení, že nebyl z protisměru oslněn příjíždějícím vozidlem. Jel se svým vozidlem za snížení viditelnosti, nikoli za tmy, měl zapnuta potkávací světla ve městě, kde je veřejné osvětlení. Místní situaci obžalovaný zná, věděl, že je zde autobusová zastávka, škola i kostel, a přesto při jízdě nesledoval dosti pozorně celou vozovku ve směru své jízdy, kde je autobusová zastávka, přičemž zde předtím viděl stát jednu osobu a druhou, starší osobu viděl přecházet vozovku zleva k autobusové zastávce. Tak se stalo, že chodkyni - poškozenou přecházející vozovku zleva jako poslední, neviděl, ač s ohledem na provedené důkazy, zejména znalecký posudek z oboru silniční dopravy, ji vidět mohl nejméně na vzdálenost 19,4 m před střetem, pokud by se však náležitě věnoval řízení a situaci v silničním provozu. Obžalovaný nesledoval celou vozovku před sebou, při zapnutých potkávacích světlech jel rychlostí vyšší, než odpovídala situaci. Podle již zmíněného znaleckého posudku jel rychlostí od 42 do 60 km/hod. Tato rychlost byla za dané situace rychlostí nepřiměřenou. Nebyly zjištěny brzdné stopy na vozovce. Obžalovaný tedy vůbec na poškozenou nereagoval. Nereagoval ani snížením rychlosti, popř. zastavením vozidla. Chodkyni zaregistroval až v momentu střetu.

Okresní soud správně dodatečně uplatněnou obhajobu obžalovaného hodnotil jako účelovou, neodpovídající ani původnímu doznání ani výsledkům provedeného dokazování. To platí mimo jiné i o působení tzv. světelného efektu. Ten by mohl nastat v úseku silnice, kde by byla naprostá tma, a protijedoucí vozidlo by bylo v blízkosti místa střetu. Tak tomu však v konkrétním případě nebylo. Svědek D., příjíždějící v protisměru na tlumená světla, byl od místa střetu ještě dost vzdálen, navíc vozovka je v těchto místech osvětlena veřejným

osvětlením. Argumentaci o podílu tzv. světelného efektu na vzniku dopravní nehody nelze proto akceptovat.

Stejně tak nelze akceptovat argument obžalovaného o výrazném spoluzavinění chodkyně - poškozené, která byla tmavě oblečena, vstoupila do vozovky a vytvořila mu náhlou překážku. Obžalovaný věděl, že vozovku přechází starší osoba - svědkyně H., na tu zaměřil svoji pozornost. Byl povinen zachovat potřebnou opatrnost nejen vůči této chodkyni, ale i vůči dalším chodcům, kteří zleva vstoupili do vozovky a vozovku přecházeli, tedy i poškozené, která byla starší žena. Řidič motorového vozidla je povinen zachovávat potřebnou míru opatrnosti vůči chodcům, kteří vstoupili do vozovky, nebo se pohybují v její těsné blízkosti. Důvodně spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může pouze tehdy, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude, např. u osob nezletilých, zjevně postižených nebo osob vyššího věku, u nichž musí naopak předpokládat jiný způsob reakce. Podle § 5 odst. 1 písm. c) PSP je řidič totiž povinen dbát zvýšené opatrnosti vůči osobám uvedeným v § 3 odst. 2 PSP, tj. osobám, které by pro svůj věk, sníženou tělesnou nebo duševní schopnost mohly ohrozit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu.

Shrnutí: Dopravní nehoda snížená viditelnost, starší chodkyně v tmavém oblečení, ze strany řidiče uváděný vliv. tzv. světelného efektu na nehodu, dle ZP jel rychlostí 42 až 60 km/hod., chodkyně úmrtí. Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může pouze tehdy, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude.

9.18 18 STRÁŽNÍK V REFLEXNÍ VESTĚ, ŘIDIČ ÚMYSL, 8 TDO

57/2009

Rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 1 ze dne 11. 2. 2008, sp. zn. 4 T 159/2007, byl obviněný D. V. (dále jen "obviněný") uznán vinným, že:

"dne 30. 9. 2007 v době kolem 01:45 hod. v P. uchovával v motorovém vozidle tov. zn. Volkswagen Golf, dva plastové sáčky se syntetickou drogou zvanou Extáze, o celkové hmotnosti 24.057g obsahující účinnou složku hydrochlorid MDMA (3.4 - methylen - dioxin

- metamfetamin) o celkové hmotnosti 0.074g báze, přičemž látka MDMA je uvedena v příloze č. 4 k zák. č. 167/1998 Sb. jako látka psychotropní“.

Takto popsané jednání obviněného soud právně kvalifikoval jako trestný čin nedovolené výroby a držení omamných a psychotropních látek a jedů podle § 187 odst. 1 tr. zák. a podle § 187 odst. 1 tr. zák. mu uložil trest odnětí svobody v trvání jednoho roku, jehož výkon podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání osmnácti měsíců. Podle § 55 odst. 1 písm. a) tr. zák. mu dále uložil trest propadnutí věci.

Naproti tomu soud podle § 226 písm. b) tr. ř. zprostil obviněného obžaloby pro skutek, ve kterém byl obžalobou spatřován trestný čin útoku na veřejného činitele podle § 155 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. a) tr. zák., jehož se měl dopustit tím, že:“ dne 30. 9. 2007 v době kolem 01:45 hod. v P., kudy jel jako řidič motorového vozidla tov. zn. Volkswagen Golf, s nerozsvícenými světly, nereagoval na výzvu k zastavení, kterou mu dával strážník Městské policie hl. m. Prahy J. Č., oblečený v reflexní vestě, jenž se postavil do středu jízdního pruhu jedoucího vozidla a výzvu k zastavení signalizoval předepsaným způsobem za pomoci svítícího kuželu, naopak jízdu zrychlil směrem ke stojícímu strážníkovi, který proto musel rychle své místo na silnici opustit“.

Za bezpředmětnou považovala dovolatelka argumentaci odvolacího soudu týkající se postupu strážníka při provádění kontrole. Podle jejího názoru by strážník nepoužíval ochrany veřejného činitele pouze v případě, že by překročil svoji pravomoc a vykonával zákrok, ke kterému nebyl oprávněn; soudy obou stupňů však nezpochybnily, že výzvu k zastavení vozidla dával oprávněně. Ani případný netaktický postup strážníka při provádění zákroku by trestní odpovědnost obviněného nevylučoval.

Při aplikaci těchto východisek na posuzovaný případ je třeba připomenout, že obžaloba kladla obviněnému za vinu jednání, které spočívalo v tom, že jako řidič motorového vozidla, jedoucí v P. cca dvě hodiny po půlnoci s nerozsvícenými světly, nereagoval na výzvu k zastavení, kterou mu dával strážník Městské policie hl. m. Prahy J. Č., oblečený v reflexní vestě, jenž se postavil do středu jízdního pruhu jedoucího vozidla a výzvu k zastavení signalizoval předepsaným způsobem za pomoci svítícího kuželu, naopak jízdu zrychlil směrem ke stojícímu strážníkovi, který proto musel rychle své místo na silnici opustit.

S těmito skutkovými a posléze právními závěry obou soudů nižších stupňů se Nejvyšší soud nemohl ztotožnit.

Soudu prvního stupně rozhodně nelze upřít snahu provedeným dokazováním objasnit co nejpřesněji a nejúplněji skutky, pro něž byl obviněný postaven před soud. Za tím účelem v hlavním líčení dne 11. 2. 2008 provedl prakticky všechny potřebné důkazy, jejichž podstatné části také zmínil v odůvodnění zprošťující části rozsudku (zejména na str. 3 a 4). Neučinil tak ovšem zcela přesně a výstižně především pokud jde o svědky vypovídající k přezkoumávanému skutku. Proto je třeba připomenout, že podle protokolu o hlavním líčení (č. l. 93 a 94 spisu) svědek J. Č. vypověděl shodně a k dotazům samosoudkyně“ uvedl, že "... jel obviněný stejným směrem a v době, když jsem uskakoval, tak je možné, že změnil směr a vzal to nějak obloukem ..., vnímal jsem to tak, že kdybych neuskočil, tak patrně asi do mě narazí ..., po celou tu dobu, co najížděl na mě, tak se domnívám, že jel stejnou rychlostí, ... asi těch deset metrů ode mě, když jsem uskočil, bylo vozidlo ... v té rychlosti, co jel ...“. Také k dotazům obhájkyně obviněného vypověděl, že "... to vozidlo jelo přímo na mě, v momentě, kdy ... bylo zhruba těch deset metrů, tak neměnilo směr a jelo v tom svém původním pruhu“. Podobně popisoval způsob jízdy obviněného a počínání jmenovaného strážníka i další přímý svědek P. H. Ten na č. l. 96 spisu mimo jiné uvedl, že strážník "vozidlo stavěl předpisově ..., když viděl, že už mu nezastaví bezprostředně před ním, tak musel ustoupit k okraji vozovky, aby ho nepřejel ..., obviněný jel stále stejnou rychlostí rovně“. Ve stejném duchu vyzněly i výpovědi nepřímých svědků - strážníků J. B., S. S. a R. Š., kteří v kritické době vykonávali službu o několik desítek metrů dál a slyšeli ve vysílačce kolegu P. H., jenž je upozorňoval na počínání obviněného, že "... najížděl na ... J. Č.", který "... musel uskočit“, a žádal je, aby ujíždějící vozidlo zastavili.

Samosoudkyně obvodního soudu na straně 5 odůvodnění svého rozsudku sice uvedla, že provedené důkazy hodnotila, ale již blíže nerozvedla, jakým způsobem tak učinila; rozsudek je proto v této části nepřezkoumatelný. Pokud ovšem citované části svědeckých výpovědí shora jmenovaných strážníků nikterak nezpochybnila, pak vyznívá poněkud překvapivě její souhrnný (skutkový i právní) závěr, že obviněný sice "... nerespektoval výzvu veřejného činitele, když tato výzva byla oprávněná, a snažil se ujet, avšak nelze dovodit, že současně měl v úmyslu narazit do příslušníka městské policie, který ho stavěl, takto na něj zaútočit při výkonu jeho pravomoci“. Svědci totiž použili identické nebo hodně podobné výrazy jak o způsobu jízdy obviněného ("jel ... stejným směrem“, "vozidlo neměnilo směr“, "vozidlo jelo přímo na mě“, "jelo v tom svém původním pruhu“, "jel stejnou rychlostí“, "... najížděl na ... J. Č."), tak o počínání poškozeného ("najížděl na mě“, "kdybych neuskočil, tak ... do mě narazí“, "... musel uskočit“, "musel ustoupit k okraji vozovky, aby ho nepřejel“), které opodstatněnost podané obžaloby nikterak

nezpochybnily.

Dovolatelka - zřejmě při vědomí, že v dané trestní věci existují právě takovéto přímé důkazy - ve svém podání jednak přílehavě připomněla konstantní judikaturu, podle níž řidič motorového vozidla, který v úmyslu donutit policistu (strážníka), který jej zastavuje, aby uskočil, tedy v úmyslu zabránit provedení silniční kontroly a vytvořit si možnost útěku, najíždí jedoucím automobilem zvýšenou rychlostí proti policistovi (strážníkovi), se dopouští násilí v úmyslu působit na výkon pravomoci veřejného činitele, a to se zbraní ve smyslu § 155 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. a) tr. zák. (srov. terminologicky upravené rozhodnutí č. 36/1976 - I. Sb. rozh. trest.), jednak správně zdůraznila, že k naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu není bezpodmínečně nutné, aby došlo k přímému fyzickému kontaktu mezi pachatelem, resp. jím použitou zbraní, a tělem napadeného veřejného činitele. S takovou její argumentací se Nejvyšší soud bezesbýtku ztotožnil. Přisvědčil jí i v tom, že z hlediska subjektivní stránky použití uvedené právní kvalifikace tedy není podmíněno úmyslem pachatele do policisty (strážníka) skutečně najet a srazit ho (v takovém případě by s ohledem na pravidelné následky střetu rozjetého motorového vozidla se stojící osobou zřejmě bylo nutno pachateli přičítat úmysl policistu (strážníka) vážně zranit nebo dokonce usmrtit a jednání kvalifikovat daleko přísněji, jak ve svém podání dovolatelka rovněž naznačila). Rozhodující je právě úmysl pachatele donutit policistu (strážníka), který jej zastavuje, nerespektováním jeho pokynu a jízdou vozidla konstantní (nesnižující se) rychlostí a v původním směru (v trajektorii postavení strážníka), aby uskočil, úmysl znemožnit mu provedení silniční kontroly a současně si tak vytvořit možnost ujetí z místa kontroly, tedy slovy zákona úmysl působit na výkon pravomoci veřejného činitele.

Důkazy, které již nalézací soud ve věci provedl a které byly shora zdůrazněny, o takovém úmyslu obviněného nepochybně svědčí. Stejně tak není pochyb ani o tom, že obviněný v uvedeném úmyslu užil násilí (srov. shora) a čin spáchal se zbraní. Podle § 89 odst. 5 tr. zák. je totiž trestný čin spáchán se zbraní (mimo jiné) i tehdy, jestliže pachatel užije zbraně k útoku; zbraní se tu rozumí, pokud z jednotlivých ustanovení nevyplývá něco jiného, cokoli, čím je možno učinit útok proti tělu důraznějším. Osobní automobil pohybující se proti tělu poškozeného sice pod hranicí rychlosti, která je v obci povolena (obviněný musel jet rychlostí do 50 km/hod., neboť důvodem pro jeho zastavování nebyla rychlost jeho vozidla, nýbrž nerozsvícená světla), je třeba za zbraň v uvedeném smyslu jednoznačně považovat, neboť z praxe (nejen soudní) je obecně známo, k jakým závažným (mnohdy až fatálním) následkům dochází (např. při střetu osobního automobilu s chodcem)

i při rychlostech nižších. Navíc v posuzovaném případě použití osobního automobilu jako zbraně podstatně zvyšovalo stupeň nebezpečnosti činu pro společnost (srov. § 88 odst. 1 tr. zák. a judikaturu soudů k této problematice).

Pochyby nevznikají ani o tom, že poškozeného Jaroslava Čecha je třeba považovat za veřejného činitele. Tím podle § 89 odst. 9 tr. zák. totiž je (mimo jiné) příslušník ozbrojených sil nebo bezpečnostního sboru, pokud se podílí na plnění úkolů společnosti a státu a používá přitom pravomoci, která mu byla v rámci odpovědnosti za plnění těchto úkolů svěřena. Strážník obecní (městské) policie je veřejným činitelem při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku v rámci působnosti obce podle § 1 a § 2 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů (srov. rozhodnutí č. 8/1995 Sb. rozh. trest.).

V této souvislosti je vhodné zmínit i ustanovení § 79 odst. 1 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, podle něhož zastavovat vozidla je oprávněn strážník obecní policie ve stejnokroji

1. před přechodem pro chodce k zajištění bezpečného přechodu osob, jestliže to situace na přechodu či stav přecházejících osob vyžaduje,

2. jestliže řidič vozidla nebo přepravovaná osoba je podezřelá ze spáchání přestupku týkajícího se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Poškozený jako strážník obecní policie ve stejnokroji postupem směřujícím k zastavení vozidla řízeného obviněným evidentně vykonával pravomoc, která mu byla citovaným ustanovením svěřena, neboť obviněný byl podezřelý ze spáchání přestupku týkajícího se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Proto poškozený požíval ochrany veřejných činitelů.

Bylo tomu tak tím spíš, že svou pravomoc vykonával v souladu s právními předpisy. Podle odst. 2 naposledy citovaného ustanovení vozidlo se zastavuje dáváním znamení k zastavení vozidla. Osoby uvedené v odstavci 1 dávají znamení k zastavení vozidla vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem a za snížené viditelnosti červeným světlem, kterým pohybují v horním půlkruhu. Z jedoucího vozidla dávají toto znamení kýváním paže nahoru a dolů nebo vysunutým zastavovacím terčem. Policista může z jedoucího vozidla zastavovat vozidla i rozsvícením nápisu " STOP" podle zvláštního právního předpisu. Podle odst. 3 tohoto ustanovení znamení k zastavení vozidla se musí dávat včas a zřetelně s

ohledem na okolnosti provozu na pozemních komunikacích tak, aby řidič mohl bezpečně zastavit vozidlo a aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Z důkazů provedených nalézacím soudem vyplynulo, že poškozený zastavoval vozidlo obviněného nejen oprávněně (to soudy obou stupňů ani nezpochybnily), ale i v souladu s tímto ustanovením. Proto vyznívá nejen nepřesvědčivě, ale dokonce spekulativně úvaha odvolacího soudu (který ani zmíněné, ale ani žádné jiné ustanovení zák. č. 361/2000 Sb. necitoval), že podle jakéhosi "standardního" postupu (blíže ovšem nezdůvodněného) by měl policista poté, co dá jasným znamením pokyn řidiči příjíždějícího vozidla k zastavení a nasměruje jej ke krajnici, ustoupit z pomyslné jízdní dráhy vozidla ke kraji vozovky. Pokud by totiž řidič zastavovaného vozidla pokyn strážníka respektoval a vozidlo při kraji vozovky (v daném případě zřejmě u chodníku) zastavil, pak by jednak v původním směru jízdy nepokračoval a do místa postavení strážníka se vůbec nedostal, jednak zastavující strážník by toto místo opustil a vykročil by k řidiči zastavovaného vozidla. Ovšem i v případě, že by dovolací soud připustil případný netaktický postup strážníka při zastavování vozidla obviněného, nic by to trestní odpovědnosti obviněného neměnilo. Navíc lze dodat, že soud druhého stupně zmíněnou úvahou o počínání strážníka paradoxně potvrdil skutkový závěr, že strážník se při zastavování vozidla obviněného nacházel v jeho jízdní dráze. Pak byl ovšem bezprostředně ohrožen na životě a zdraví, jestliže obviněný jeho pokyn k zastavení vozidla nerespektoval a nezměněným směrem pokračoval konstantní rychlostí v jízdě.

Všechny tyto skutečnosti svědčí pro závěr, že nejen soud druhého stupně, ale před ním především soud nalézací se náležitě nevypořádal s otázkou přílehlavé právní kvalifikace a v důsledku toho učinil rozhodnutí, které spočívá na nesprávném právním posouzení skutku. Odůvodnění jeho rozhodnutí v tomto směru neodpovídá ani požadavkům ustanovení § 125 odst. 1 tr. ř. Proto bude jeho povinností zvažovat, jaké právní závěry lze z provedených důkazů učinit. Ty, které učinil v předchozím rozhodnutí, za přesné a úplné považovat nelze. Pak ovšem ani nelze považovat za správný a zákonný ve věci vyhlášený zprošťující rozsudek.

Shrnutí: Dopravní nehoda 01,45 hod, řidič s nerozsvícenými světly nereagoval na strážníka MP Praha, který jej zastavoval, poté co řidič zrychlil, musel strážník uskočit, zrušena zprošťující část usnesení a přikázáno nové projednání a rozhodnutí.

9.19 19 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./-NEJEL NA DOSVIT, CHODEC POD VLIVEM, 3 TDO 1488/2007

Rozsudkem Okresního soudu v Blansku sp. zn. 1 T 56/2007 ze dne 16. 5. 2007 byl dovolatel uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 trestního zákona (dále jen tr. zák.) a za uvedený trestný čin mu byl uložen trest odnětí svobody v trvání pěti měsíců, jehož výkon mu byl podmíněně odložen na zkušební dobu jednoho roku a byl mu uložen i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu jednoho roku. Dále bylo též rozhodnuto o vznesených nárocích na náhradu škody.

O odvoláních, které proti předmětnému rozsudku podal J. Š. (stejně jako příslušný státní zástupce a poškození V. Ž., S. Ž., J. Ž., K. Ž., M. M., J. Ž.), rozhodl ve druhém stupni Krajský soud v Brně rozsudkem sp. zn. 5 To 341/2007 ze dne 8. 8. 2007 tak, že z podnětu odvolání podaného státním zástupcem a poškozenými podle § 258 odst. 1 písm. b) trestního řádu (dále jen tr. ř.) napadený rozsudek zrušil a dále podle § 259 odst. 3 písm. a) tr. ř. nově rozhodl tak, že dovolatele uznal vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. Za uvedený trestný čin jej odsoudil k trestu odnětí svobody v trvání osmnácti měsíců, který mu podmíněně odložil na zkušební dobu tří roků, když současně mu uložil i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu tří let. Dále pak rozhodl o vznesených nárocích na náhradu škody. Přitom uvedeného trestného činu se měl dovolatel dopustit tím, že dne 19. 11. 2006 v době kolem 18,35 hod. řídil své osobní auto tovární značky Škoda Fabia Sedan 6Y, po silnici II. třídy ve směru R-R., přičemž v km 32 uvedené komunikace jel rychlostí nepřiměřenou dosvitu tlumených světel a v důsledku toho nestačil reagovat na po levé straně vozovky jdoucího chodce J. Ž., a čelní pravou částí svého vozidla jej srazil, v důsledku čehož došlo ke smrtelnému zranění J. Ž., přičemž tímto svým jednáním J. Š. porušil ustanovení § 4 písm. a), § 5 odst. 1 písm. b) a § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen "zákon o silničním provozu" či zákon č. 361/2000 Sb.).

Proti citovanému rozsudku Krajského soudu v Brně podal J. Š. dovolání, a to jako osoba oprávněná, včas, prostřednictvím svého obhájce a za splnění i všech dalších, zákonem pro podání dovolání vyžadovaných náležitostí, když za dovolací důvod označil ten, který je uveden v ustanovení § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. V důvodech takto užitého mimořádného opravného prostředku uvedl, že závěry odvolacího soudu, které tento přijal při právním posouzení předmětného skutku jsou nesprávné a to proto, že odvolací soud konstatoval, že k

dopravní nehodě došlo výlučným zaviněním dovolatele, který jel zcela nepřiměřenou rychlostí a nestačil tak reagovat s tím, že krátký dosvit světel, pomalejší reakční doba (věk dovolatele), jeho výhledové možnosti ani tmavé oblečení poškozeného nelze považovat za polehčující okolnosti a míra zavinění odpovídá aplikaci ustanovení § 88 odst. 1 tr. zák. Dále uvedl, že nesprávný je i závěr odvolacího soudu spočívající v tom, že stav opilosti poškozeného se žádným způsobem nepodílel na vzniku předmětné dopravní nehody a poškozený své základní povinnosti jít po levé straně vozovky v přiměřené vzdálenosti od její krajnice splnil. V této souvislosti poukázal dovolatel na povinnosti chodce stanovené zákonem č. 361/2000 Sb., uvedené v jeho ustanoveních podle § 2 odst. 1 písm. e), § 3 odst. 1, § 4 písm. a) a § 53 odst. 3, když tato ustanovení porušil právě poškozený, který se v době předmětné dopravní nehody nacházel ve vozovce v těžkém stupni opilosti (2,17 promile alkoholu v krvi), a tedy (i podle pitevního protokolu) ve stavu, kdy již obvykle dochází k negativnímu ovlivnění tělesných pohybů, včetně chůze ve smyslu možného vrávorání, padání či náhlých, nepředpokládaných a rychlých změn směru pohybu jdoucího chodce. Soud nezohlednil ani to, že v době střetu se chodec nacházel ve vzdálenosti 0,9 až 1,3 metru od pravého okraje vozovky (s bezpečnou vzdáleností 0,8 metru), vstoupil do jízdní dráhy náhle a nečekaně a v době, kdy se mu snažil dovolatel vyhnout stočením vozidla ke středu vozovky poškozený vstoupil do jízdní dráhy ještě hlouběji. Střetu svého vozidla za této situace pak dovolatel objektivně nemohl zabránit. Konečně poukázal i na závěry dalšího znaleckého posudku z oboru dopravy, specializace na technické posudky o příčinách dopravních nehod (znalce Ing. M. S.), který si dovolatel obstaral), z něhož plyne, že plánec nehody nezohledňuje skutečný tvar vozovky ani zatáčky předcházející místu střetu, že chodec se pohyboval šikmo zprava směrem k vozidlu, že řidič vozidla s největší pravděpodobností neměl možnost na chodce účinně reagovat a střetu tak zabránit s tím, že z technického hlediska je možno prohlásit, že příčinou vzniku předmětného nehodového děje byl pohyb chodce v koridoru pohybu vozidla a že tedy chodec svým pohybem vytvořil náhlou překážku. Uvedené skutečnosti potom mají zásadní vliv jak na správnost posouzení samotného skutku, tak i na jeho hmotně právní posouzení, zejména takto z hlediska subjektivní stránky trestného činu, když z uvedeného plyne, že za daných okolností jsou závěry soudů o zavinění (byť i nedbalostního) nesprávné, neboť z dosud učiněných skutkových zjištění je dovodit nelze. Namítl i to, že veřejné zasedání konané v jeho věci odvolacím soudem bylo konáno nesprávně (v rozporu se zákonem) za jeho neúčasti, ačkoli zřetelně projevil svou vůli se jednání soudu zúčastnit a byl tedy takto zkrácen na svém právu na obhajobu. S ohledem na všechny uvedené skutečnosti proto navrhl, aby dovolací soud

podle § 265k odst. 1 tr. ř. zrušil citovaný rozsudek Krajského soudu v Brně a podle § 265l odst. 1 tr. ř. přikázal tomuto soudu, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

K takto podanému dovolání se písemně vyjádřil státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství České republiky s tím, že k učiněným skutkovým zjištěním dospěly soudy v řádně vedeném trestním řízení způsobem, který neodporuje zásadám formální logiky, a proto je jimi dovolací soud vázán, přičemž ve věci užitý dovolací důvod nelze takto aplikovat. Přitom nově vypracovaný znalecký posudek, na který dovolání odkazuje, je novum, které lze využít v případném řízení o návrhu na povolení obnovy podle § 277 a násl. tr. ř., nikoliv v řízení o dovolání. Proto podané dovolání navrhl podle § 265i odst. 1 písm.b) tr. ř. odmítnout jako dovolání podané z jiného důvodu než je uveden v ustanovení § 265b tr. ř. Nejvyšší soud České republiky (dále jen Nejvyšší soud) jako soud dovolací (§ 265c tr. ř.) především zjistil, že podané dovolání je přípustné podle § 265a odst. 1, odst. 2 písm. h) tr. ř., neboť napadá rozhodnutí soudu druhého stupně, kterým bylo pravomocně rozhodnuto ve věci samé a směřuje proti rozhodnutí, jímž byl zamítnut řádný opravný prostředek (odvolání) proti rozsudku uvedenému v § 265a odst. 2 písm. a) tr. ř., kterým byl obviněný uznán vinným a byl mu uložen trest. Protože dovolání lze podat jen z důvodů uvedených v ustanovení § 265b tr. ř., bylo také namístě posoudit otázku, zda konkrétní důvody, o které dovolatel své dovolání opírá, lze podřadit pod dovolací důvod vymezený v ustanovení § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř., na který je v dovolání odkázáno.

Důvod dovolání vymezený ustanovením § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. je dán v případech, kdy rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku nebo na jiném nesprávném hmotně právním posouzení. Poukazem na uvedený dovolací důvod se nelze v zásadě domáhat přezkoumání učiněných skutkových zjištění, pokud ovšem tato jsou takového druhu a rozsahu, že na jejich spolehlivém základě lze přijmout adekvátní právní závěry. Za splnění této podmínky je tak skutkový stav při rozhodování o dovolání hodnocen pouze z toho hlediska, zda skutek nebo jiná okolnost skutkové povahy byly správně právně posouzeny v souvislosti se spolehlivě a dostatečně přesvědčivě vedeným dokazováním a následně právně kvalifikovány v souladu s příslušnými ustanoveními hmotného práva. V těchto souvislostech je tedy potřebné zdůraznit (poukázat) na to, že pokud nebyly soudy dostatečně vzaty do úvahy i skutkové okolnosti mající přímý vztah k subjektivní stránce předmětného trestného činu, tak námitky v tomto směru nutno vztáhnout k otázkám právního posouzení skutku. Ve věci takto vznesené námitky je potom namístě mít za právně relevantní a také důvodné. Z hlediska v předmětné věci učiněných skutkových zjištění se

jako rozhodující jeví znalecký posudek, který podal Ing. Z. J., znalec z oboru doprava, odvětví doprava silniční a městská a stejně tak i výpověď uvedeného znalce učiněná před soudem. V této souvislosti je přitom namístě poukázat na to, že dovolatel v průběhu trestního řízení vedeného proti němu uváděl, že poškozeného zahlédl, když tento šel po své levé straně vozovky a snažil se mu vyhnout a v této době chodec náhle vstoupil do jeho jízdní dráhy (zavrávorál) a následnému střetu s ním tak nebyl schopen zabránit. V této souvislosti potom nelze přehlédnout, že podle závěrů znalců z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství se poškozený nacházel v kritickém okamžiku v těžkém stupni opilosti, kdy hladina alkoholu v jeho krvi (2,17 promile) byla natolik vysoká, že i přes značně individuální schopnost tolerance alkoholu u každého jedince zcela jistě ovlivnila chování poškozeného při dopravní nehodě. Při těchto hladinách totiž již obvykle dochází k negativnímu ovlivnění tělesných pohybů včetně ovlivnění chůze ve smyslu vrávorání, padání či náhlých, nepředpokládaných a rychlých změn směru pohybu jdoucího chodce. Uvedené skutečnosti potom soudy nevěnovaly dostatečnou pozornost (zejména ani v důvodech svých rozhodnutí ve vztahu k obhajobě obviněného) přesto, že poškozený se prokazatelně v kritické době nacházel ve stavu těžké opilosti se všemi důsledky z toho plynoucími. Přitom ve znaleckém posudku z oboru dopravy znalec uvedl, že chodec šel při levém okraji vozovky z pohledu směru jeho chůze ve vzdálenosti 0,9 až 0,4 m od levého okraje vozovky, ve výpovědi před soudem pak uvedl, že vzdálenost 1,3 m není pro chodce bezpečná a takovouto bezpečnou vzdáleností je 0,8 m. Dodal také, že reakční dobu dovolatele jako řidiče stanovil pro muže ve věku padesáti let, když s tím, že změnu doby reakce řidiče, který má 64 let, neuvažoval, když místo střetu zůstalo v podstatě neznámé. Za uvedených okolností tak nebylo spolehlivě a nepochybně vyvráceno tvrzení dovolatele spočívající v tom, že mu poškozený náhle vstoupil do jízdní dráhy a v této souvislosti ani nebylo testováno, zda za této okolnosti mohl střetu zabránit, když závěr odvolacího soudu s tím, že se znalec a následně i soud prvního stupně s touto námitkou logicky a přiměřeně vypořádali, není takto přílehlavý. Pokud nebude vyřešena jednoznačně tato část obhajoby dovolatele a tedy odpověď na klíčovou otázku, zda je vyloučeno, aby si poškozený počínal způsobem popsaným dovolatelem (náhlý a neočekávaný vstup poškozeného do jeho jízdní dráhy), potom veškeré soudy přijaté úvahy stran rychlosti a způsobu jízdy dovolatele i s ohledem na jeho znalost místních poměrů se jeví jako předčasné.

Protože Nejvyšší soud shledal dovolání J. Š. podle hledisek vymezených v ustanovení § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. ze shora uvedených hledisek nejenom právně relevantním, ale i důvodným, postupoval podle § 265k odst. 1 tr. ř. a napadený rozsudek

Krajského soudu v Brně sp. zn. 5 To 341/2007 ze dne 8. 8. 2007 zrušil a současně zrušil i rozsudek Okresního soudu v Blansku sp. zn. 1 T 56/2007 ze dne 16. 5. 2007. Nejvyšší soud dále podle § 265k odst. 2 tr. ř. zrušil též všechna další rozhodnutí na zrušené rozsudky obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu. Podle § 265l odst. 1 tr. ř. Okresnímu soudu v Blansku přikázal, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl. Za podmínek obsažených v § 265r odst. 1 písm. b) tr. ř. tak učinil v neveřejném zasedání.

Řízení se tak vrací do stadia, kdy Okresní soud v Blansku bude pokračovat v hlavním líčení a doplní dokazování v rozsahu, který plyne ze shora uvedených skutečností naznačených Nejvyšším soudem a poté znovu ve věci rozhodne. Takto bude na místě doplnit znalecký posudek v uvedeném směru, případně provést rekonstrukci předmětné dopravní nehody či pořídít v tomto směru revizní znalecký posudek. Je třeba upozornit také na to, že pokud doplněné dokazování nevnese do věci jasno, co do jednoznačného pohybu poškozeného na vozovce v kritické době, je třeba rozhodnout ve prospěch obviněného v souladu se zásadou *in dubio pro reo*. Nutno také připomenout, že soud prvního stupně, jemuž byla věc přikázána s požadavkem, aby ji v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl, je vázán právním názorem vysloveným Nejvyšším soudem, na který je v příslušné části odůvodnění tohoto rozhodnutí poukazováno (§ 265s odst. 1 tr. ř.). Jestliže ve věci potom rozhodne znovu odsuzujícím rozsudkem, bude namístě, aby tzv. skutková věta výroku rozsudku odpovídala soudem učiněným skutkovým zjištěním. V souladu s ustanovením § 125 odst. 1 tr. ř. soud také v odůvodnění přijatého rozsudku náležitě vyloží, které skutečnosti a z jakých důvodů vzal za prokázané a jaké skutkové a právní závěry na takovém základě dovodil.

Shrnutí: Dopravní nehoda 18,35 hod. jel rychlostí nepřiměřenou dosvitu tlumených světel, nereagoval na chodce, který utrpěl smrtelné zranění, chodec alkohol 2.17 g/kg , zrušen rozsudek a vráceno zpět k projednání a rozhodnutí.

9.20 20 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - I §208, OBJÍŽDĚL VOZIDLA ZPRAVA, 7 TDO 1506/2005

Podle § 265k odst. 1, 2 tr. ř. se zrušují

1) usnesení Městského soudu v Praze ze dne 7. 6. 2005, sp. zn. 8 To 225/2005, pokud jím byl v rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 2 ze dne 23. 3. 2005, sp. zn. 9 T 102/2003, ponechán nedotčen výrok o vině obviněného R. B. trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., výrok o trestu a výrok o náhradě škody,

Rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 2 ze dne 23. 3. 2005, sp. zn. 9 T 102/2003, byl obviněný R. B. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a trestným činem neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. a dosouzen k úhrnnému trestu odnětí svobody na dva roky nepodmíněně se zařazením do věznice s dohledem a k trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na osm let. Dále bylo rozhodnuto o náhradě škody výrokem podle § 228 odst. 1 tr. ř. a výrokem podle § 229 odst. 2 tr. ř.

Odvolání obviněného R. B. bylo usnesením Městského soudu v Praze ze dne 7. 6. 2005, sp. zn. 8 To 225/2005, podle § 256 tr. ř. zamítnuto.

Obviněný R. B. podal prostřednictvím obhájce v zákonné lhůtě dovolání proti usnesení Městského soudu v Praze. Napadl výrok, jímž bylo zamítnuto jeho odvolání, a to s odkazem na důvody dovolání uvedené v § 265b odst. 1 písm. g), l) tr. ř. Ve vztahu k výroku o vině trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. vytkl, že ačkoli byl uznán vinným tím, že čin spáchal proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona, není ve výroku o vině ani v odůvodnění rozhodnutí soudů specifikováno, jaká ustanovení porušil. Vyjádřil názor, že podmínkou právní kvalifikace skutku podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. bylo porušení minimálně dvou ustanovení zákona. Zároveň namítl, že pro posouzení skutku podle § 224 odst. 2 tr. zák. nebyla splněna materiální podmínka stanovená v § 88 odst. 1 tr. zák. Ve vztahu k výroku o vině trestným činem neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. vytkl, že ačkoli byly vypracovány celkem čtyři znalecké posudky, z nichž dva vyzněly tak, že jeho rozpoznávací schopnost a ovládací schopnost byly v době činu zcela vymizelé, soudy se přiklonily k posudkům, podle nichž byla podstatně snížena, nikoli však zcela vymizelá, jen jeho ovládací schopnost. Podle obviněného soudy měly vycházet z těchto znaleckých posudků, z nichž ohledně jeho duševního stavu vyplýval závěr o jeho

nepříčetnosti. Obviněný se dovoláním domáhal toho, aby Nejvyšší soud zrušil rozhodnutí obou soudů.

Jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. byl posouzen skutek, který podle zjištění Obvodního soudu pro Prahu 2, s nimiž se v napadeném usnesení ztotožnil i Městský soud v Praze, spočíval v tom, že obviněný R. B. dne 9. 12. 2001 kolem 00:24 hodin v P. po ulici Č. a. ve směru od V. n. ke křižovatce s ulicí E. řídil osobní motorové vozidlo zn. Nissan Sunny nedovolenou rychlostí v pravém jízdním pruhu určeném pro odbočování vpravo, na křižovatce nerespektoval toto dopravní značení, v jízdě pokračoval v rovném směru, objel vozidla v levém jízdním pruhu určeném pro jízdu křižovatkou v přímém směru, jejichž řidiči zastavili v blízkosti hranice křižovatky, a v důsledku toho se střetl s chodci A. O. a J. S. přecházejícími vozovku v blízkosti křižovatky mimo vyznačený přechod pro chodce, přičemž při střetu utrpěli J. S. zranění, jimž téhož dne podlehl, a A. O. otřes mozku, mnohočetné odřeniny, zhmožděny dolních končetin a zlomeninu lýtkové kosti vpravo (bod 1 rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 2).

Jestliže znakem trestného činu je porušení nějaké povinnosti, která je uložena podle zákona, tj. podle jiného zákona než trestního zákona, musí být ve skutkové části výroku o vině tato povinnost specifikována jednak ve zjištění, jakým jednáním obviněný takovou povinnost porušil, a jednak uvedením této povinnosti samotné včetně odkazu na konkrétní ustanovení zákona, popřípadě jiného aktu vydaného na základě zákona, které obviněný porušil. Mezi skutkovou částí výroku o vině na straně jedné a tou částí výroku o vině, v níž jsou uvedeny zákonné znaky trestného činu (tzv. právní věta) a příslušné ustanovení trestního zákona, na straně druhé musí být takový vztah, že každému ze zákonných znaků trestného činu odpovídá ve skutkové části výroku konkrétní zjištění, jímž je ten který znak trestného činu naplněn.

V posuzovaném případě tu je výrok o vině obviněného trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. s tím, že podle tzv. právní věty tohoto výroku obviněný spáchal čin proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona, avšak ve skutkové části výroku není žádné zjištění, z něhož by vyplývalo, jakou povinnost podle jakého ustanovení zákona, tj. jiného zákona než trestního zákona, obviněný porušil. Mezi skutkem, tak jak ho zjistily soudy, a použitou právní kvalifikací tedy je nesoulad, který spočívá v tom, že skutkový stav zjištěný soudy nenaplnuje všechny znaky trestného činu, jímž byl obviněný uznán vinným, a to znaky uvedené v § 224 odst. 2 tr. zák.

V odůvodnění rozsudku Obvodní soud pro Prahu 2 vysvětlil své zjištění, že

obviněný začal reagovat na situaci ve vzdálenosti 30,5 až 41 metrů, že jel počáteční rychlostí 73 až 82 km/h a že s chodci se střetl v rychlosti 60 až 65 km/h. Z toho Obvodní soud pro Prahu 2 dovedl, že příčinou nehody z technického hlediska bylo překročení povolené rychlosti jízdy. Zároveň zdůraznil, že to byl také nesprávný průjezd křižovatkou (viz str. 6 rozsudku). V rámci úvah, které se týkají právního posouzení skutku, Obvodní soud pro Prahu 2 v odůvodnění rozsudku (str. 8) pouze paušálně uvedl, že obviněný spáchal čin proto, že "porušil několik důležitých povinností řidiče uložených mu zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb.", avšak žádnou z těchto povinností nspecifikoval odkazem na konkrétní ustanovení tohoto zákona, která byla podle něho porušena.

Jako trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 odst. 1 tr. zák. byl posouzen skutek, který podle zjištění obou soudů spočíval v tom, že obviněný R. B. dne 9. 12. 2001 kolem 00:24 hodin v P. na křižovatce ulic Č. a. a E. jako řidič osobního vozidla zn. Nissan Sunny po dopravní nehodě, při které se střetl s chodci A. O., která utrpěla zranění charakteru ublížení na zdraví, a J. S., který utrpěl vážná zraněním, jimž téhož dne podlehl, z místa nehody ujel, aniž by se přesvědčil o zdravotním stavu chodců, poskytl potřebnou pomoc nebo přivolal záchrannou službu nebo policii.

Shrnutí: Dopravní nehoda 00,24 hod. nedovolenou rychlostí objel stojící vozidla zprava a střetl se s dvěma chodci, kdy jeden podlehl a druhý utrpěl otřes mozku, výrok o vině ponechán nedotčen.

9.21 21 ŘIDIČKA ALKOHOL, ZASTAVENO TR. STÍHÁNÍ, 11 TZ 80/2001

Nejvyšší soud České republiky projednal ve veřejném zasedání konaném dne 11. května 2001 stížnost pro porušení zákona podanou ministrem spravedlnosti České republiky v neprospěch obviněné J. F., proti usnesení vyšetřovatele Policie České republiky - Úřadu vyšetřování hl. m. Prahy ze dne 15. 9. 2000, ČVS: ÚVP-286/40-406-2000, a podle § 268 odst. 2, § 269 odst. 2 a 270 odst. 1 tr. ř., za splnění podmínek § 272 odst. 1 tr. ř., rozhodl takto:

Pravomocným usnesením vyšetřovatele Policie ČR - Úřadu vyšetřování hl. m. Prahy ze dne 15. září 2000, ČVS: ÚVP-286/40-406-2000, byl porušen zákon v ustanovení § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř., a v řízení, jež mu předcházelo v ustanoveních § 2 odst. 5, 6 tr. ř., ve prospěch obviněné J. F.

Toto usnesení se zrušuje. Zrušují se také další rozhodnutí na zrušené rozhodnutí obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu. Vyšetřovateli Policie ČR - Úřadu vyšetřování hl. m. Prahy se příkazuje, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Usnesením vyšetřovatele Policie ČR - Úřadu vyšetřování hl. m. Prahy ze dne 15. 9. 2000, ČVS: ÚVP-286/40-406-2000, bylo podle 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. zastaveno trestní stíhání obviněné J. F. pro trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) tr. zák., neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. a ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., jichž se podle sdělení obvinění měla dopustit tím, že dne 21. 5. 2000 kolem 03.30 hod. řídila po předchozím požití alkoholických nápojů osobní automobil zn. TOYOTA RAV v P. po ul. S., ve směru od U. t. k ul. N. P. a v místech před domem č. 1058/8 došlo ke střetu s M. T., který utrpěl těžkou újmu na zdraví, a poté po střetu obviněná nezastavila a z místa dopravní nehody ujela (oproti sdělení obvinění však v usnesení o zastavení trestního stíhání vyšetřovatel vynechal popis jednání obviněné po střetu s poškozeným M. T.). Toto usnesení nabylo právní moci dne 6. 10. 2000.

Proti výše označenému usnesení podal ministr spravedlnosti podle § 266 odst. 1 tr. ř., ve lhůtě uvedené v ustanovení § 272 odst. 1 tr. ř., stížnost pro porušení zákona v neprospěch obviněné J. F. Podanou stížností se domáhal, aby Nejvyšší soud vyslovil porušení zákona, ke kterému podle názoru ministra spravedlnosti došlo napadeným usnesením v ustanoveních § 2 odst. 5, 6 tr. ř. ve vztahu k § 224 odst. 1, 2, § 201 písm. d) a § 208 tr. zák., a v § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř., a to ve prospěch obviněné J. F. Dále ministr spravedlnosti navrhl, aby Nejvyšší soud napadené usnesení podle § 269 odst. 2 tr. ř. zrušil a současně zrušil všechna další rozhodnutí, na zrušené usnesení obsahově navazující, a dále aby bylo postupováno podle § 270 odst. 1 tr. ř. Ministr spravedlnosti podanou stížnost pro porušení zákona odůvodnil v podstatě tím, že jsou nesprávné závěry vyšetřovatele, že čin obviněné není trestným činem, neboť vyšetřovatel neprovedl dokazování v takovém rozsahu, aby řádně zjistil skutkový stav věci a rovněž tak provedené důkazy nehodnotil v souladu se zákonem. V tomto směru ministr spravedlnosti konkrétně vytýká, že vyšetřovatel bez dalšího akceptoval tvrzení obviněné, že si nebyla vědoma toho, že během jízdy po ul. S.

narazila do poškozeného a že proto pokračovala dále v jízdě. S ohledem na rozsah poškození vozidla bylo třeba blíže se zabývat realitou této obhajoby, zvláště když vozidlo vykazovalo deformaci horní hrany přední kapoty a levého stěrače, což odpovídá nárazu těla v zorném úhlu obviněné, prakticky před jejím obličejem. Tuto okolnost bylo třeba prověřit vyšetřovacím pokusem, který však proveden nebyl. Ve věci příbraný znalec Ing. P. T. sice konstatoval, že obviněná by ani při včasné a správné reakci a při dovolené rychlosti jízdy, tj. při rychlosti nepřekračující 50 km/hod., nemohla zabránit střetu s poškozeným, ovšem znalec se vůbec nezaměřil na otázku, jaká rychlost v dané situaci a za daných podmínek byla přiměřená. V tomto směru stěžovatel poukázal na ustanovení § 16 odst. 1 vyhl. č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, a namítá, že znalecký posudek bylo třeba i v tomto směru doplnit. Stejně tak podle názoru ministra spravedlnosti nebylo dostatečně objasněno, kdy obviněná ve skutečnosti požívala alkoholické nápoje. Tvzení obviněné, že se tak stalo až po dopravní nehodě, bylo akceptováno pouze na základě závěrů znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikomanie, znalce Ing. J. Z. Podle názoru stěžovatele však závěry tohoto posudku nejsou jednoznačné, a proto je namístě znalce osobně vyslechnout. Dále je nutné blíže objasnit pohyb obviněné a její činnost před dopravní nehodou, vyslechnout kamarádka obviněné, s níž navštívila bar "A.", taxikáře, který obviněnou a její kamarádka do baru vezl, a též i obsluhující personál tohoto baru k tomu, zda obviněná zde skutečně požívala alkohol a v jakém množství. Neúplnost je vytýkána i znaleckému posudku z oboru zdravotnictví, odvětví chirurgie, znalce MUDr. J. Č. Z posudku není zřejmé, zda zjištěná zranění poškozeného nasvědčují jeho pohybu do vozovky zprava doleva, anebo naopak. Ze všech těchto důvodů dospěl ministr spravedlnosti k závěru, že skutkový stav věci nebyl provedeným dokazováním bezpečně zjištěn, neboť nebyly provedeny všechny vyšetřovací úkony sloužící k jeho objasnění a za této situace bylo nesprávně rozhodnuto o zastavení trestního stíhání obviněné J. F.

Podle § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. zastaví vyšetřovatel trestní stíhání, není-li skutek trestným činem a není důvod k postoupení věci. Trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle 201 písm. d) tr. zák. se dopustí ten, kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí, nebo způsobit značnou škodu na majetku a způsobí-li takovým činem, byť z nedbalosti, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek. Trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. se dopustí řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač

tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. se trestného činu ublížení na zdraví dopustí ten, kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt a čin spáchá proto, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

Ve shodě s podanou stížností pro porušení zákona lze konstatovat, že vyšetřovatel Policie České republiky se výše citovanými ustanoveními zákona důsledně neřídil. Předně je nutno zdůraznit, že vyšetřovatel zastaví trestní stíhání podle § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. jen tehdy, jestliže na základě provedených důkazů lze učinit zcela jednoznačný, ničím nezpochybněný závěr, že stíhaný skutek není trestným činem. Základním předpokladem rozhodnutí vyšetřovatele o zastavení trestního stíhání je tedy spolehlivý závěr, že ve věci je opatřen úplný důkazní materiál potřebný k rozhodnutí a že mezi důkazy nejsou žádné takové rozpory, které by takový závěr, tj. závěr o tom, že stíhaný skutek není trestným činem, vylučovaly. V posuzované věci tento základní předpoklad ovšem dán není. Z odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že vyšetřovatel s odkazem na zásadu "in dubio pro reo" dovodil, že obviněné J. F. nelze prokázat porušení některého ustanovení vyhlášky č. 99/1989 Sb., které by bylo v příčinné souvislosti se zaviněním předmětné dopravní nehody a že s ohledem na skutečnost, že obviněná se na místo dopravní nehody vrátila a viděla, že poškozenému je poskytována pomoc skupinou lidí, z jejichž jednání měla sama obavy, tak nedošlo ani k naplnění skutkové podstaty trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. Přitom podle znaleckého posudku z oboru toxikologie nebyla vyvrácena její obhajoba, že k požití alkoholu došlo až po dopravní nehodě.

Již z výše uvedeného je zřejmé, že vyšetřovatel odůvodnil zastavení trestního stíhání obviněné především na základě konstatovaných pochybností o tom, zda obviněná porušila taková ustanovení pravidel silničního provozu, jež by byla v příčinné souvislosti s předmětnou dopravní nehodou a zraněním poškozeného M. T. Ani vyšetřovatel tedy nepostupoval takto proto, že by byl namísto zcela bezpečný závěr, že stíhané skutky nejsou trestnými činy - což je ovšem základní formální předpoklad aplikace ustanovení § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. Ve shodě s podanou stížností pro porušení zákona Nejvyšší soud shledal, že závěr vyšetřovatele je skutečně přinejmenším předčasný. Pokud jde o obhajobu obviněné ohledně požití alkoholu až v době po dopravní nehodě, tak vyšetřovatel vycházel z tvrzení samotné obviněné, které nebylo zpochybněno závěry znaleckého posudku z oboru toxikologie. V tomto směru lze vyšetřovateli vytknout, že vůbec nevěnoval pozornost zjištění, kde se obviněná pohybovala v době před dopravní nehodou (zvláště, když k

dopravní nehodě došlo přibližně v 03.30 hod. ráno), se zaměřením na to, zda již v této době nekonsumovala alkoholické nápoje. V tomto ohledu též stěžovatel důvodně namítá, že přicházelo v úvahu provést výslech zaměstnanců baru "A.", v němž se obviněná měla nacházet v době od 03.50 do 04.30 hod., za účelem ověření jejího tvrzení, že v tomto časovém úseku vypila až 2,5 dcl alkoholu zn. Whisky; stejné platí i ohledně zjištění a výslechu osoby taxikáře, který odvážel obviněnou a její kamarádku do zmíněného baru. Jestliže, zejména s ohledem na značný časový odstup, již další dokazování v tomto směru nebude reálně přicházet v úvahu, pak ovšem nebude možno ničeho namítat proti postupu vyšetřovatele, který za této situace vycházel ze závěru znaleckého posudku Ing. J. Z.

Znalecký posudek z oboru silniční dopravy (č. l. 13 - 26 spisu) zatím neskýtá dostatečný podklad pro závěr, který z něj vyšetřovatel dovozuje, že totiž obviněná způsobem jízdy, zejména rychlostí své jízdy, nijak neporušila ustanovení pravidel silničního provozu. Především se znalec vůbec nevypořádal s otázkou, jaká rychlost vozidla řízeného obviněnou byla přiměřená s ohledem na konkrétní dopravní situaci, a zda rychlost jízdy do 50 km/hod., která obecně vyplývá z pravidel silničního provozu pro jízdu v uzavřené obci (ve městě), těmto pravidlům s přihlédnutím k této dopravní situaci odpovídala. Ze znaleckého posudku vyplývá jen to, že znalec vycházel při posuzování rychlosti jízdy obviněné z toho, že jela rychlostí do 40 km/hod., a bez dalšího uzavřel, že taková rychlost byla přiměřená a že při této rychlosti obviněná nemohla střetu s chodcem zabránit a že to byl poškozený jako chodec (účastník silničního provozu), který pro ni vytvořil neočekávanou překážku. Znalec nevzal v úvahu, že obviněná jela v místech zúžené vozovky, v místech, kde parkovala auta, a to v noci. Znalec se nevypořádal s tvrzením svědků L. T. a K. V., kdy tito oba shodně vypověděli, že obviněná jela velkou rychlostí, že před srážkou pozorovali pohyb poškozeného v prostoru zaparkovaných aut a že poté uslyšeli velkou ránu. Znalec bez dalšího akceptoval tvrzení obviněné, že chodce vůbec neviděla a že žádnou ránu neslyšela. Z poškození vozidla řízeného obviněnou také vyplývá, že došlo k deformacím na kapotě vozidla a dokonce v místech pod levým stěračem. Jestliže obviněná se hájí tím, že pohyb chodce v prostoru zaparkovaných aut vůbec neviděla a že dokonce nezaznamenala ani střet jí řízeného vozidla s poškozeným, tak bylo třeba se zabývat reálností tohoto tvrzení obviněné a zjišťovat, z jakých důvodů obviněná chodce vůbec neviděla a při jaké rychlosti vozidla jej mohla vidět, a jaké následky v podobě újmy na zdraví poškozeného by za této situace vznikly, a to při její včasné, ničím neovlivněné, reakci. Je třeba připomenout ustanovení § 16 odst. 1 tehdy platné vyhl. č. 99/1989 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, (pravidla

silničního provozu), podle něhož musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, 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. Rychlost jízdy ve městě, do 50 km/hod., (dovolená rychlost jízdy) ještě sama o sobě neznamena, že jde o rychlost přiměřenou, odpovídající konkrétním podmínkám silničního provozu a pravidlům vyplývajícím ze znění ustanovení § 16 odst. 1 cit. vyhlášky. Znalecký posudek z oboru silniční dopravy v tomto směru nedává podklad pro závěr, zda obviněná svou jízdou skutečně respektovala výše citované ustanovení pravidel silničního provozu. Ze znaleckého posudku, z oboru silniční dopravy, znalce Ing. P. T., je dále nejasné, na základě jakých skutečností dospěl znalec k závěru, že deformovaný disk levého předního kola a proražená pneumatika nesouvisí s dopravní nehodou. Ve všech těchto ohledech bude zcela namístě doplnit znalecký posudek z oboru silniční dopravy, a popřípadě k objasnění výše naznačených okolností provést i vyšetřovací pokus.

S přihlédnutím k tomu, co bylo výše uvedeno, se nelze zcela spokojit ani se závěry vyplývajících ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví - chirurgie, znalce MUDr. J. Č., CSc. Po výše nastíněném doplnění znaleckého posudku z oboru silniční dopravy bude třeba zjistit, zda a jaký vliv na zranění poškozeného (tj. na povahu a rozsah jeho zranění) má případný závěr, že jízda obviněné nebyla v souladu s pravidly silničního provozu ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 cit. vyhlášky; jak se tedy tato skutečnost promítla ve zjištěném následku na zdraví poškozeného. Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví rovněž není zřejmé, zda na těle poškozeného byly vůbec zjištěny nějaké stopy po střetu s vozidlem obviněné, a ve kterých místech byly tyto stopy lokalizovány. Tyto skutečnosti nevyplývají ani z opatřených lékařských zpráv, přičemž jejich objasnění je významné pro posouzení směru chůze poškozeného M. T., tj. zda vstoupil do jízdní dráhy obviněné zleva, či naopak zprava ve směru její jízdy. V tomto směru bylo třeba, aby se znalec vypořádal i s tím, co vyplývá z výpovědí svědků L. T. a K. V.

Stejně tak zůstalo neověřeno tvrzení obviněné, že po dopravní nehodě zastavila v prostoru za kostelem na ul. M. a šla směrem k místu dopravní nehody. K této otázce je třeba podrobněji vyslechnout zejména svědka L. T., který vozidlo obviněné vzápětí po dopravní nehodě pronásledoval, a ověřit tak reálnost této obhajoby. I v tomto směru dokazování zůstalo neúplné. Konečně je třeba napadenému usnesení vytknout, že jeho výroková část vůbec neobsahuje popis skutkových okolností, týkajících se jednání obviněné po střetu s

poškozeným, v němž byl spatřován trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. Ze všech shora uvedených důvodů Nejvyšší soud podle § 268 odst. 2 tr. ř. vyslovil, že napadeným usnesením vyšetřovatele Policie ČR - Úřadu vyšetřování hl. m. Prahy ze dne 15. 9. 2000, ČVS: ÚVP-286/40-406-2000, byl porušen zákon v ustanovení § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř., a v řízení, jež mu předcházelo v ustanoveních § 2 odst. 5, 6 tr. ř., a to výlučně ve prospěch obviněné J. F.

Shrnutí: Dopravní nehoda 03,30 hod., řidička pod vlivem alkoholu, chodec těžká újma na zdraví, řidička odjela a neposkytla pomoc, zrušeno usnesení o zastavení trestního stíhání a nařízeno nové projednání a rozhodnutí, znalecký posudek zpracován

9.22 22 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - RYCHLOST, CHODEC ALKOHOL A DROGY, 8 TDO 1134/2009

Rozsudkem Okresního soudu v Břeclavi ze dne 28. 1. 2009, sp. zn. 2 T 149/2008, byl obviněný Z. R. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., kterého se podle tam popsanych skutkových zjištění dopustil tak, že dne 14. 5. 2007 v 01:10 hod. řídil po silnici II. třídy ve směru H. - B. své osobní motorové vozidlo značky Toyota Corolla, a v důsledku nepřiměřené rychlosti, daným podmínkám - noční době, kdy jel rychlostí nejméně 97 km/h přesto, že maximální povolená rychlost je v daném úseku silnice 80 km/h, srazil v kilometru 36,339 v katastru obce P. na přímém úseku silnice levou přední částí vozidla chodkyni L. K., která se na vozovce pohybovala z levé strany na pravou, z pohledu jízdy obviněného, která v důsledku střetu utrpěla zranění, na jejichž následky zemřela dne 18. 5. 2007 v N. B. - B., kdy bezprostřední příčinou její smrti byl maligní otok mozku při zhmoždění mozku, krvácení pod mozkové obaly a rozvolnění spoje mezi lebku a krční páteří, přičemž bylo zjištěno, že v době dopravní nehody měla poškozená v krvi 0,28 mg/l metamfetaminu, 0,03 mg/l midazolamu a 0,75 promile ethanolu.

Za tento trestný čin byl obviněný odsouzen podle § 224 odst. 1 tr. zák. k trestu odnětí svobody v trvání deseti měsíců, jehož výkon mu byl podle § 58 odst. 1 tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvou let. Podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl uložen trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání dvou let. Rovněž bylo rozhodnuto o náhradě škody.

Krajský soud v Brně jako soud odvolací z podnětu odvolání obviněného rozhodl rozsudkem ze dne 1. 4. 2009, sp. zn. 5 To 114/2009, tak že podle § 258 odst. 1 písm. b), e), f), odst. 2 tr. ř. zrušil uvedený rozsudek ve výroku o trestu a o náhradě škody a podle § 259 odst. 3 tr. ř. rozhodl znovu tak, že při nezměněném výroku o vině obviněnému podle § 224 odst. 1 tr. zák. uložil trest odnětí svobody v trvání šesti měsíců, jehož výkon podle § 58 odst. 1 tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání jednoho roku. Podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák. obviněnému uložil trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání jednoho roku. Současně bylo rozhodnuto o náhradě škody.

Prostřednictvím obhájce JUDr. J. C. podal obviněný proti uvedenému rozsudku odvolacího soudu podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. dovolání, jímž brojil proti použité právní kvalifikaci. Za nesprávné považoval, že jej soudy uznaly vinným podle § 224 odst. 1 tr. zák. I když toto právní posouzení použily se zřetelem na spoluzavinění poškozené, a proto neshledaly za nutné použít kvalifikaci podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., nepostupovaly v souladu s předpisy hmotného práva a neposoudily jeho jednání podle správného hmotně právního předpisu. Jestliže odvolací soud konstatoval vysokou míru spoluzavinění ze strany poškozené, měl se podle obviněného zabývat především materiální stránkou předmětného trestného činu a zkoumat, zda stupeň společenské nebezpečnosti z pohledu § 3 odst. 2 tr. zák. je vyšší než nepatrný. Obviněný připustil, že v daném úseku měl předpokládat pohyb chodců, avšak zdůraznil, že i chodci musí respektovat pravidla silničního provozu, což v daném případě poškozená neučinila. Nelze po řidiči motorového vozidla oprávněně požadovat, aby musel u každého chodce předpokládat, jak se bude na vozovce chovat a každého považovat za člověka opilého nebo zfetovaného. Podle obviněného v tomto případě šlo nepochybně o sebevražedný pokus opilé a zfetované poškozené, která měla psychické problémy, léčila se na psychiatrii a již v minulosti se o sebevraždu pokusila. Se zřetelem na uvedené skutečnosti měly soudy dospět k závěru, že vzhledem k nízkému stupni společenské nebezpečnosti jednání obviněného, kdy šlo o překročení maximální povolené rychlosti, se v daném případě nejednalo o trestný čin, ale pouze o přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) zákona o přestupcích.

Mezi zaviněným jednáním pachatele a způsobeným následkem (účinkem) musí být příčinná souvislost. Příčinný vztah, který spojuje jednání s následkem, je nezbytným obligatorním znakem tzv. objektivní stránky trestného činu. Samotná příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním pachatele a způsobeným relevantním trestněprávním

následkem (účinkem) ovšem zakládá trestní odpovědnost pachatele jen za předpokladu, je-li vývoj příčinné souvislosti alespoň v hrubých rysech zahrnut jeho zaviněním (srov. např. rozhodnutí 20/1981 Sb. rozh. tr., rozhodnutí č. 21/1981 Sb. rozh. tr.). Zejména u trestných činů ublížení na zdraví podle § 224 tr. zák. spáchaných v souvislosti s dopravní nehodou bývá každý následek zpravidla výsledkem více příčin, přičemž příčinou následku je každé jednání, bez kterého by následek nenastal. Určitá skutečná okolnost neztrácí svůj charakter příčiny jen proto, že mimo ni byl následek způsoben ještě dalšími příčinami. To znamená, že příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí i další skutečnost, jež spolupůsobí ke vzniku následku, ovšem za předpokladu, že jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo (srov. R 37/1975 Sb. rozh. tr.). Jednání pachatele má proto povahu příčiny i tehdy, když kromě něj vedlo k následku i jednání další osoby. Poněvadž každé jednání, bez něhož by následek nebyl nastal, je důležité, aby konkrétní činnost (jednání) pachatele, byla pro způsobení následku příčinou dostatečně významnou.

Při posuzování okolností, které může či nemůže řidič předvídat, je třeba vycházet z konkrétní dopravní situace. Z hlediska zavinění z nedbalosti to 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 (rozhodnutí. č. 43/2002 Sb. rozh. tr.).

Povinnost předvídat možnost způsobení poruchy při provozu na pozemních komunikacích pak vyplývá v projednávaném případě konkrétně ze zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Z pohledu řešené problematiky je v této věci podstatné ustanovení § 4 písm. a), b), zák. č. 361/2000 Sb., podle něhož je každý účastník provozu na pozemních komunikacích povinen se chovat ohleduplně a kromě jiného i neohrožovat život, zdraví apod., a § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. určující, že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je mimo jiné možné předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Ze skutkových zjištění a z obsahu spisu v projednávané věci, zejména ze znaleckého posudku z oboru dopravy vyplynulo, že v místě, kde ke střetu vozidla obviněného s poškozenou došlo, rychlost vozidla obviněného přesáhla o 17 km/h v místě

povolenou rychlost, a v momentě střetu s poškozenou byla jeho rychlost stále o 9 km/h vyšší než povolených 80 km/h. Bylo též zjištěno, že obviněný poškozenou spatřil na vzdálenost 83 m (viz č. l. 306 spisu). Dále je potřeba poznamenat, že k dopravní nehodě došlo v místech, která obviněný znal, v pozdních nočních hodinách, v obci, a nedaleko vlakového nádraží.

Z takto zjištěných okolností je patrné, že obviněný porušil jak ustanovení § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., neboť v místě dopravní nehody jel rychlostí překračující rychlost, která byla v daném místě povolena, i obecnou povinnost stanovenou § 4 písm. a), b), zák. č. 361/2000 Sb., protože se zřetelem na okolnosti, za nichž došlo k dopravní nehodě, dostatečně nebral ohled na ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť tím, že v místě s pravděpodobným výskytem osob, které v pozdní noční hodině mohly být např. opilé či jinak ovlivněné nebo nesoustředěné v důsledku spěchu na vlak, se nechoval dostatečně ohleduplně tak, aby střetu s případným neukázněným chodcem předešel.

Ve vztahu k chování poškozené na vozovce bylo zjištěno, že se nejprve sice pohybovala správně při levé krajnici silnice ve směru jízdy obviněného, avšak, jak sám uvedl i obviněný, její pohyb byl nekoordinovaný, poškozená se motala a přibližovala se středu vozovky, kde následně došlo ke střetu s vozidlem obviněného. Posléze u ní bylo zjištěno v krvi 0,28 mg/l metamfetaminu, 0,03 mg/l midazolamu a 0,75 promile ethanolu. Podle znalce z oboru silniční dopravy v době střetu s vozidlem byl její pohyb od středu vozovky k jejímu pravému okraji velmi malé rychlosti, a je možné, že stála ve středu vozovky, a pokud se pohybovala, tak velmi pomalu.

Všechny takto zjištěné okolnosti soudy obou stupňů posoudily tak, že k dopravní nehodě došlo v důsledku zavinění ze strany obviněného i poškozené. Odvolací soud poměr tohoto spoluzavinění vyjádřil jedním dílem na straně obviněného a třemi díly na straně poškozené.

Takto učiněné závěry považuje Nejvyšší soud v zásadě za správné. I přes výraznější spoluzavinění ze strany poškozené, nelze pominout podíl obviněného na příčinách a následcích dopravní nehody, který byť byl shledán nižší než na straně poškozené, je stále významný a vedl ke zjištěnému tragickému následku. Je totiž nutné zdůraznit, že obviněný, jak ukazují všechny shora popsané okolnosti, porušil objektivně vymezenou míru opatrnosti danou povinností dodržet při jízdě motorovým vozidlem povolenou rychlost a chovat se ohleduplně. Současně obviněný nedbal ani subjektivní opatrnost, neboť přestože si byl všech uvedených rizikových okolností (noční doba, maximální povolená rychlost jízdy v

obci, častý výskyt chodců s ohledem na blízké nádraží) plně vědom, i přesto řídil vozidlo v takové rychlosti, která mu zabránila dostatečně včas a účinně reagovat na osobu, která se nejprve na kraji vozovky a poté ve vozovce objevila. Poškozená však obviněnému do vozovky ani náhle nevběhla ani znenadání nevstoupila, naopak ji obviněný zaregistroval ještě dříve, než tato do středu vozovky došla. V této chvíli brzdit vůbec nezačal, pouze, jak sám uvedl, sundal nohu z plynu. Pokud se však poškozená pohybovala po vozovce podezřelým způsobem, jak obviněný tvrdí, měl již v této chvíli začít brzdit tak, aby mohl případně zcela vozidlo zastavit. K intenzivnímu brždění za účelem zastavení a zabránění střetu došlo až na velmi krátkou vzdálenost, kdy se již tomuto střetu nedalo zabránit.

Přestože bylo shledáno spoluzavinění poškozené, obviněný porušením povinnosti vyplývající z pravidel silničního provozu způsobil smrt druhé osoby. Právě ze spojení charakteru porušené povinnosti, zejména pokud spočívala v překročení povolené rychlosti, lze usuzovat na vyšší společenskou závažnost jednání obviněného, protože nerespektováním předepsané rychlosti dochází k závažným i nejzávažnějším následkům. Takový nastal i v tomto případě, když byl neopatrností obviněného zmařen život mladé ženy. K tomuto fatálnímu následku nemuselo dojít, kdyby, jak zjistil znalec z oboru dopravy, obviněný respektoval v místě povolenou rychlost, event. jel rychlostí nižší, jak by bylo přiměřené noční době a místu s možným výskytem i omamnými látkami ovlivněných osob.

Shrnutí: Dopravní nehoda 01,10 hod., sražená chodkyně, která v důsledku zranění zemřela, překročil rychlost, jel 97(80) km/hod, poškozená měla v krvi metamfetamin, midazolam, a 0.75 g/kg alkoholu v krvi, dovolání zamítnuto, konstatováno spoluzavinění poškozené

9.23 23 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - I § 208, 7 TDO 438/2009

Nejvyšší soud projednal v neveřejném zasedání dne 13. 5. 2009 dovolání obviněného Ing. P. H. proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 25. 6. 2008, sp. zn. 6 To 602/2007, v trestní věci vedené u Okresního soudu v Litoměřicích pod sp. zn. 6 T 30/2006 a rozhodl takto:

Podle § 265k odst. 1 tr. ř. se zrušují rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze

dne 25. 6. 2008, sp. zn. 6 To 602/2007, a rozsudek Okresního soudu v Litoměřicích ze dne 12. 1. 2007, sp. zn. 6 T 30/2006.

Rozsudkem Okresního soudu v Litoměřicích ze dne 12. 1. 2007, sp. zn. 6 T 30/2006, byl obviněný Ing. P. H. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a trestným činem neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. a odsouzen podle § 224 odst. 2 tr. zák., § 35 odst. 1 tr. zák. k úhrnnému trestu odnětí svobody na 30 měsíců nepodmíněně, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 2 písm. b) tr. zák. zařazen do věznice s dozorem, a podle § 49 odst. 1 tr. zák., § 50 odst. 1 tr. zák. k trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení motorových vozidel na 5 let. Výrokem podle § 228 odst. 1 tr. ř. a podle § 229 odst. 1 tr. ř. bylo rozhodnuto o náhradě škody.

O odvoláních, která podali obviněný proti výroku o vině a dalším výrokům a státní zástupce v neprospěch obviněného proti výroku o trestu, bylo rozhodnuto rozsudkem Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 25. 6. 2008, sp. zn. 6 To 602/2007. Z podnětu odvolání státního zástupce byl rozsudek Okresního soudu v Litoměřicích podle § 258 odst. 1 písm. e), odst. 2 tr. ř. zrušen ve výroku o trestu a podle § 259 odst. 3 tr. ř. bylo nově rozhodnuto tak, že obviněnému byl uložen podle § 224 odst. 2 tr. zák., § 35 odst. 1 tr. zák. úhrnný trest odnětí svobody na 42 měsíců, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 3 tr. zák. zařazen do věznice s dozorem, a podle § 49 odst. 1 tr. zák., § 50 odst. 1 tr. zák. trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na 7 let. Odvolání obviněného bylo podle § 256 tr. ř. zamítnuto.

Podle zjištění Okresního soudu v Litoměřicích, která jsou uvedena ve výroku o vině, se obviněný dopustil trestných činů tím, že dne 4. 11. 2005 kolem 20,00 hodin jako řidič vozidla zn. Opel Zafira 2,2 při jízdě po silnici ve směru od obce S. po H. ulici k centru obce L., okr. L., přehlédl skupinu osob jdoucích ve směru jeho jízdy, přičemž došlo ke střetu pravé strany vozidla s chodkyní Z. S., která na následky střetu s vozidlem zemřela, dále došlo při střetu ke zranění E. Z., K. K. a Š. J., které utrpěly zranění specifikovaná ve výroku o vině, a obviněný po střetu s chodci z místa dopravní nehody odjel směrem na L., aniž zraněným poskytl potřebnou pomoc, a následně odjel s poškozeným vozidlem směrem na obec B. n. O., kde havaroval a nechal se z místa havárie odtáhnout.

Pouhé zjištění, že obviněný "přehlédl skupinu osob jdoucích v jeho směru jízdy", které je uvedeno ve výroku o vině, nevyjadřuje vůbec nic ohledně rychlosti jízdy obviněného a samo o sobě je nejasné ve vztahu k otázce, zda důvodem přehlédnutí skutečně bylo to, že obviněný nesledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci. Kromě toho je

třeba poznamenat, že ačkoli rychlosti jízdy se týkají různá ustanovení zákona o silničním provozu, Krajský soud v Ústí nad Labem neuvedl, které z nich považoval za porušené. Krajský soud v Ústí nad Labem nevěnoval dostatečnou pozornost ani tomu, zda má ve skutkových zjištěních dostatečný podklad k závěru o kumulaci povinností, jejichž porušení u obviněného shledal. Jestliže příčinou střetu podle názoru Krajského soudu v Ústí nad Labem byla rychlost jízdy obviněného, pak bez bližšího vysvětlení zůstává nejasné, proč další příčinou mělo být ještě to, že obviněný nesledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci. To ostatně platí i ohledně rozsudku Okresního soudu v Litoměřicích, který navíc do okruhu porušených povinností zahrnul i takové povinnosti, jejichž porušení nastalo až po nehodě a nemohlo být proto příčinou nehody, konkrétně povinnosti stanovené v § 47 odst. 2 písm. a), odst. 4 písm. a), b) zákona o silničním provozu. Přitom správně stanovený rozsah povinností, které obviněný porušil, má podstatný význam nejen pro závěr o naplnění zákonných znaků trestného činu, ale také pro odpovídající určení stupně nebezpečnosti činu pro společnost a v této spojitosti i pro rozhodnutí o trestu.

Z hlediska preciznosti výroku o vině je třeba též konstatovat, že samotné zjištění, podle něhož obviněný "přehlédl skupinu osob, přičemž došlo ke střetu", přesvědčivě nevyjadřuje příčinnou souvislost mezi jednáním obviněného a vzniklým následkem. Nelze pominout, že trestní odpovědnost je mimo jiné odpovědností za jednání a za příčinnou souvislost mezi jednáním a následkem. Proto musí být výrok o vině konstruován tak, aby skutková zjištění odpovídajícím způsobem vyjadřovala jednání obviněného a příčinnou souvislost mezi jeho jednáním a následkem. Podle odůvodnění rozsudku Okresního soudu v Litoměřicích obviněný narazil do skupiny chodců, což mělo být vyjádřeno ve skutkové části výroku o vině, stejně jako to, že právě nárazem jim způsobil zranění a jednomu z nich smrt.

Jestliže se výrok o vině obviněného v rozsudku Okresního soudu v Litoměřicích porovná s uvedeným požadavkem, je jasné, že součástí skutkové části výroku není žádné zjištění, jímž by byla naplněna subjektivní stránka trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. Ve skutkové části výroku o vině zejména není uvedeno žádné zjištění v tom smyslu, zda obviněný věděl, že srazil chodce a že byli zraněni. Úvahy a závěry soudů v odůvodnění rozsudků, pokud se vypořádaly s obhajobou obviněného, že si nárazu do chodců nebyl vědom, nemohou nahradit nedostatek, jímž je zatížena skutková část výroku.

Nejvyšší soud proto z důvodů uvedených v § 265b odst. 1 písm. g), l) tr. ř. zrušil napadený rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem a jako součást předcházejícího řízení i rozsudek Okresního soudu v Litoměřicích, zrušil také všechna další obsahově navazující

rozhodnutí, která tím ztratila podklad, a přikázal Okresnímu soudu v Litoměřicích, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl. Okresní soud v Litoměřicích znovu rozhodne poté, co odstraní vady vytknuté tímto usnesením Nejvyššího soudu.

Shrnutí: Dopravní nehoda 20,00 hod., řidič přehlédl skupinu osob, kdy jedna zemřela, další utrpěli zranění a řidič neposkytnul pomoc, rozsudek zrušen přikázáno nové projednání a rozhodnutí z formálních důvodů popisu skutku.

9.24 24 ÚMYSLNÉ NAJÍŽDĚNÍ, 8 TDO 934/2008

Nejvyšší soud projednal v neveřejném zasedání konaném dne 13. srpna 2008 dovolání obviněného R. P., proti usnesení Krajského soudu v Brně ze dne 6. 11. 2007, sp. zn. 8 To 280/2007, jako odvolacího soudu v trestní věci vedené u Městského soudu v Brně pod sp. zn. 4 T 274/2006, a rozhodl takto: Podle § 265j tr. ř. se dovolání obviněného R. P. zamítá.

Obviněný R. P. podal v zákonné lhůtě prostřednictvím obhájce dovolání proti usnesení Krajského soudu v Brně ze dne 6. 11. 2007, sp. zn. 8 To 280/2007, kterým bylo podle § 256 tr. ř. jako nedůvodné zamítnuto jeho odvolání proti rozsudku Městského soudu v Brně ze dne 18. 4. 2007, sp. zn. 4 T 274/2006. Tímto rozsudkem byl obviněný uznán vinným pokusem trestného činu ublížení na zdraví podle § 8 odst. 1 tr. zák., § 222 odst. 1 tr. zák. a odsouzen podle § 222 odst. 1 tr. zák. k trestu odnětí svobody na čtyři roky, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 2 písm. c) tr. zák. zařazen do věznice s ostrahou. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. byla obviněnému uložena povinnost nahradit poškozenému A. H. škodu ve výši 8.646,- Kč.

Podle skutkových zjištění soudu prvního stupně se obviněný pokusu trestného činu ublížení na zdraví dopustil tím, že dne 20. srpna 2006 kolem 01:30 hod. v B. na křižovatce ulic S. - V. jako řidič dosud neustanoveného osobního motorového vozidla zn. Fiat T. úmyslně napadl tímto vozidlem poškozeného A. H. tak, že ve chvíli, kdy poškozený přecházel ulici S., projížděl v uvedeném vozidle kolem, v křižovatce se smykem otočil čelem k poškozenému, zacouval kousek zpět po ulici S. ve směru k ulici R. a následně se prudce rozjel po ulici S. ve směru k ulici N. přímo na poškozeného, přičemž tohoto

vozidlem srazil, nezastavil a ujel pryč, čímž mu způsobil zranění spočívající v otřesu mozku a mnohočetných zhmožděninách a odřeninách po celém těle, pro které byl poškozený hospitalizován v N. M. b. B. do 22. srpna 2006 a následně práce neschopen, přičemž dle znaleckého závěru mohl poškozený utrpět podstatně závažnější poranění, než k jakým došlo.

Obviněný odkázal na důvod dovolání uvedený v § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. a namítl, že napadené rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku a taktéž na nesprávném hmotně právním posouzení. Obviněný vyjádřil přesvědčení, že z popisu jednání uvedeného ve skutkové větě rozsudku soudu prvního stupně nevyplývá naplnění všech zákonných znaků skutkové podstaty pokusu trestného činu, jímž byl uznán vinným. Ve shodě s dosavadní obhajobou zopakoval, že soudy se nevypořádaly s otázkou případného spoluzavinění poškozeného, nezabývaly se tím, zda měl v konkrétní dopravní situaci přednost poškozený, nebo řidič vozidla. Zdůraznil, že z popisu skutku nevyplývá, že by svým jednáním chtěl poškozenému způsobil závažnější zranění, než k jakým skutečně došlo, a už vůbec ne, že by mu chtěl dokonce způsobil těžkou újmu na zdraví. Soudy obou stupňů podle dovolatele pochybily, pokud ve skutkové větě nekonkretizovaly, jaká zranění chtěl poškozenému způsobil, a nelze proto ani ověřit, zda by taková zranění vykazovala znaky těžké újmy. Ve smyslu zásady in dubio pro reo měly soudy vycházet ze závěru, že se o těžkou újmu nejednalo. Dále vytkl, že z rozhodnutí soudů obou stupňů nevyplývá jeho úmysl, který měl směřovat k tomu, aby poškozenému způsobil těžkou újmu na zdraví; zjištění, že "poškozený mohl utrpět podstatně závažnější zranění, než k jakým došlo", nevyklučuje, že takovým následkem mohla být nejen těžká újma na zdraví, ale mohlo jím být i poranění, které je sice závažnější než poranění, k jakým došlo, ale ještě nedosahuje závažnosti těžké újmy na zdraví. Jeho chování nelze proto kvalifikovat jako pokus trestného činu ublížení na zdraví podle § 8 odst. 1, § 222 odst. 1 tr. zák.

Státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství ve vyjádření k dovolání obviněného uvedl, že jím proklamované pochybnosti o tom, zda měl či neměl přednost, by byly významné v případě, že by ke zranění poškozeného došlo při dopravní nehodě (tedy z nedbalosti), avšak při úmyslném napadení (za pomoci automobilu jako zbraně) je nerelevantní. Připustil, že popis jednání obviněného obsažený ve skutkové větě není dokonalý a ani příkladmo z něho nevyplývá charakter zranění, jejichž vznik poškozenému hrozil. Ze skutkové věty sice vyplývá, že obviněný na poškozeného úmyslně najel a způsobil mu zranění, která jen náhodou nebyla závažnějšího charakteru, není v ní však

výslovně uvedeno, že tato hrozící zranění mohla mít charakter těžké újmy na zdraví podle § 89 odst. 7 tr. zák. Vyjádřil však přesvědčení, že ani případné projednání věci by na postavení dovolatele nic nezměnilo, neboť po přiměřené úpravě skutkové věty by právní kvalifikace skutku zůstala nezměněna. Ze způsobu, jakým obviněný na poškozeného A. H. najel, je zřejmé, že se nejednalo jen o nějaké zastrašování, ale o vážně míněný útok, při němž měl jedoucí automobil charakter zbraně ve smyslu § 89 odst. 5 tr. zák. Sražení chodce jedoucím automobilem běžně vede k těžkým zraněním poškozeného, majícím charakter těžké újmy na zdraví podle § 89 odst. 7 tr. zák., a to i v případech, kdy ke zranění poškozeného došlo z nedbalosti a kdy lze v naprosté většině případů důvodně předpokládat intenzivní brždění, vedoucí k výraznému snížení nárazové rychlosti. Tím spíše lze očekávat vznik těžké újmy na zdraví poškozeného v případě úmyslného najetí, kdy efekt intenzivního brždění předpokládat nelze. Dovolatel tak musel být přinejmenším srozuměn ve smyslu § 4 písm. b) tr. zák. s tím, že v důsledku napadení jedoucím automobilem utrpí poškozený Holub zranění charakteru těžké újmy na zdraví podle § 89 odst. 7 tr. zák.; bylo jen věci náhody, že poškozený utrpěl toliko zranění méně závažná. Jelikož otázka, která by měla být dovoláním řešena, není po právní stránce zásadního významu, navrhl, aby bylo dovolání obviněného podle § 265i odst. 1 písm. f) tr. ř. odmítnuto.

Nejvyšší soud jako soud dovolací zjistil, že dovolání je podle § 265a tr. ř. přípustné, že je podala včas oprávněná osoba a že splňuje náležitosti obsahu dovolání ve smyslu § 265f odst. 1 tr. ř. Poněvadž nebyly splněny podmínky pro odmítnutí dovolání podle § 265i odst. 1 tr. ř., přezkoumal dovolací soud podle § 265i odst. 3 tr. ř. zákonnost a odůvodněnost těch výroků rozhodnutí, proti nimž bylo dovolání podáno, v rozsahu a z důvodů, uvedených v dovolání, jakož i řízení napadenému rozhodnutí předcházející, a shledal, že dovolání obviněného není důvodné.

Podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. lze dovolání podat, jestliže rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku nebo jiném nesprávném hmotně právním posouzení.

Z dikce citovaného ustanovení plyne, že ve vztahu ke zjištěnému skutku je možné dovoláním vytýkat výlučně vady právní. Zpochybnění správnosti skutkových zjištění nelze zahrnout do zákonem vymezeného okruhu dovolacích důvodů podle § 265b tr. ř., proto je též dovolací soud vázán skutkovými zjištěními soudu prvního stupně, event. soudu odvolacího, a těmito soudy zjištěný skutkový stav je pro něj východiskem pro posouzení skutku z hlediska hmotného práva.

Skutková část výroku o vině v rozsudku soudu prvního stupně obsahuje skutková

zjištění, charakterizující jak povahu jednání obviněného R. P., tak reálně vzniklý i hrozící následek v podobě poruchy zdraví poškozeného A. H. Podstata jednání obviněného je popsána tak, že jako řidič dosud neustanoveného osobního motorového vozidla zn. Fiat T. úmyslně napadl tímto vozidlem poškozeného A. H. tak, že za okolností popsaných ve výroku o vině rozsudku soudu prvního stupně se prudce rozjel přímo na poškozeného, přičemž tohoto vozidlem srazil, nezastavil a ujel pryč, čímž mu způsobil zranění spočívající v otřesu mozku a mnohočetných zhmožděninách a odřeninách po celém těle, pro které byl poškozený hospitalizován do 22. srpna 2006 a následně práce neschopen, přičemž dle znaleckého závěru mohl poškozený utrpět podstatně závažnější poranění, než k jakým došlo.

Dovolatel rovněž namítal, že ze skutkové věty výroku o vině nevyplývá, že by jeho úmysl směřoval ke způsobení těžké újmy na zdraví. Zdůraznil, že zranění, jež byla poškozenému způsobena, nevykazují znaky těžké újmy na zdraví a je-li ve skutkové větě uvedeno, že "dle znaleckého závěru mohl poškozený utrpět podstatně závažnější zranění, než k jakým došlo", není tato formulace jednoznačná, nevyplývá z ní jednoznačně úmysl směřující ke způsobení právě těžké újmy na zdraví.

Obviněnému je třeba přisvědčit, vytýká-li, že z popisu skutku jasně a výslovně neplyne, že jeho úmysl směřoval ke způsobení následku v podobě těžké újmy na zdraví. Zcela zřetelně je v něm specifikováno, že obviněný se proti poškozenému vozidlem rozjel úmyslně, nezastavil a odjel pryč, ale se stejnou důsledností se již soud prvního stupně nevypořádal s popisem té části skutku, která konkretizuje následek, uvedl-li vedle konkretizace skutečně vzniklých poranění, že "dle znaleckého závěru mohl poškozený utrpět podstatně závažnější poranění, než k jakým došlo", jak ostatně reprodukoval i obviněný. V tzv. skutkové větě není explicitně řečeno, že vedle skutečně způsobených zranění, která jen náhodou nebyla závažnější, mohla mít hrozící zranění charakter těžké újmy na zdraví ve smyslu § 89 odst. 7 tr. zák. V tomto ohledu formulace, že poškozený mohl utrpět podstatně závažnější zranění, než k jakým došlo, není zcela vyčerpávající a přesná.

Netřeba zvláště připomínat, že při dopravních nehodách a zejména při střetech vozidla s chodcem běžně dochází ke zraněním, která vykazují znaky těžké újmy na zdraví ve smyslu § 89 odst. 7 tr. zák. Působení tvrdých materiálů vozidla na lidské tělo obvykle vede k takovému poškození lidského organismu, které znamená hrozbu pro zdraví jedince a nezřídka představuje velmi závažná poranění, která mohou být až neslučitelná se životem.

Reálnost vzniku závažných poranění je odvislá od konkrétních okolností střetu, zejména od rychlosti a velikost vozidla, úhlu nárazu, fyzické konstituce chodce, důsledků dopadu. Úmyslné najíždění vozidlem na chodce reálnou hrozbu vzniku závažných poranění ještě zvyšuje, neboť - jak případně poznamenal státní zástupce - nelze předpokládat efekt intenzivního brždění, jehož cílem by byla redukce možných nepříznivých následků na minimální možnou míru. Úmyslné najíždění vozidlem na chodce je navíc v praxi soudů považováno za užití zbraně (k tomu přiměřeně např. rozhodnutí č. 4782/1933, č. 36/1976 Sb. rozh. tr. aj.), poněvadž zbraní se rozumí cokoli, čím je možno učinit útok proti tělu důraznějším (§ 89 odst. 5 tr. zák.), a není pochyb o tom, že užití tohoto druhu zbraně zesiluje možnost způsobení těžké újmy na zdraví.

Soud prvního stupně stran hrozícího následku v odůvodnění rozsudku mimo jiné uvedl, odkazuje na znalecký posudek z oboru zdravotnictví, že sice zranění, která poškozený utrpěl, nemají charakter tzv. těžké újmy na zdraví, ale poškozenému v konkrétním případě reálně hrozilo zranění až život ohrožující, přičemž k jeho způsobení nedošlo jen náhodou (strana 12).

Znalec MUDr. V. V., Ph.D., jehož závěry citoval soud prvního stupně na straně 10 rozhodnutí, popsal ve svém posudku jednak zranění, která poškozený utrpěl (otřes mozku, tržnězhmožděnou rána na pravé straně hlavy nad spánkovou oblastí, pohmoždění pravého kyčelního kloubu a četné povrchové kožní oděrky), a dále uvedl, že mechanismus poranění, který byl příčinou zranění utrpěných v důsledku nárazu osobního vozidla do poškozeného, mohl za jiných okolností způsobit jistě těžké poranění. Dále konkretizoval, že při střetu osobního vozidla s chodcem je velmi časté poranění dolních končetin, zejména jejich skeletu, které zpravidla má charakter těžkého poranění; samozřejmě náraz auta do chodce či pád na vozovku při sražení chodce může podle něj způsobit těžší poranění hlavy a mozku, event. jiných životně důležitých orgánů, než k jakým došlo v tomto případě, nelze vyloučit ani vznik život ohrožujících poranění (č. l. 111). V hlavním líčení znalec tyto závěry potvrdil a vypověděl, že mechanismus vzniku zranění, který udává poškozený, odpovídá těm zraněním, která utrpěl. Poznamenal též, že možný těžší následek je odvislý od umístění, polohy poškozeného vůči vozidlu, oblasti těla, kam byl poškozený zasažen, a následného pádu, od připravenosti nebo nepřipravenosti poškozeného na náraz, svalových reakcí a možné obranné reakce apod. Neutrpěl-li poškozený v tomto případě zlomeniny dolních končetin (byl přes automobil přehozen), označil to za náhodu (č. l. 143).

Touto částí odůvodnění, rekapitulací znaleckého posudku z oboru zdravotnictví,

odvětví chirurgie se specializací na úrazovou chirurgii znalce MUDr. V. V., Ph.D., soud prvního stupně upřesnil své neúplné údaje ve skutkové větě výroku o vině o konkrétní údaje, která zde byla obsažena jen rámcově a nikoliv zcela výstižně. Spolehlivě doložil reálně hrozící následek mající povahu těžké újmy na zdraví podle § 89 odst. 7 tr. zák., a to nejméně v alternativách uvedených pod písm. e) či ch) citovaného ustanovení, tedy poškození důležitého orgánu či delší dobu trvající poruchu zdraví.

Učinil-li soud prvního stupně na podkladě tohoto znaleckého posudku a okolností případu (obviněný úmyslně najížděl vozidlem proti poškozenému a také ho srazil) závěr, že jednání obviněného směřovalo ke způsobení těžké újmy na zdraví a že obviněný jednal i ve vztahu k tomuto následku úmyslně, pak lze tento závěr akceptovat.

Shrnutí: Dopravní nehoda 01,30 hod, úmyslně najížděl na poškozeného, kterého srazil, který byl následně hospitalizován s otřesem mozku, dovolání zamítnuto.

9.25 25 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - NESLEDOVAL, CHODEC PODNAPILÝ, 8 TDO 1458/2009

Rozsudkem Okresního soudu v Uherském Hradišti ze dne 9. 6. 2008, sp. zn. 13 T 75/2008, byl obviněný P. S. (dále jen "obviněný", příp. "dovolatel") uznán vinným, že:

"dne 25. 3. 2006 na silnici I/55 mezi obcemi B. - S., okr. U. H., v km 61,3 kolem 00.18 hod. jako řidič osobního auta BMW 320i, za jízdy na přímém a přehledném úseku vozovky za snížené viditelnosti a při zapnutých potkávacích světlech vozidla nesledoval situaci v silničním provozu, čímž porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a pravou přední částí vozidla zezadu narazil do stejným směrem při pravém okraji vozovky jdoucího podnapilého chodce J. O., který po pravé straně vedl jízdní kolo zn. Target Attack a který při střetu utrpěl polytrauma, tedy postižení většího počtu orgánů a orgánových soustav, v daném případě těžké poranění lebky a mozku, plic, srdce, srdečnice se zakrvácením do hrudníku, trhliny sleziny, zlomeninu krční páteře s poškozením míchy, zlomeninu hrudní páteře s porušením míchy, mnohočetné zlomeniny žeber, roztržení pánve a zlomeniny dlouhých kostí, a tomuto zranění na místě podlehl". Takto zjištěné jednání obviněného soud právně kvalifikoval jako trestný čin

ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. a uložil mu podle téhož ustanovení trest odnětí svobody v trvání osmi měsíců, jehož výkon podle § 58 odst. 1 tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání jednoho roku, a podle § 49 odst. 1 tr. zák. a § 50 odst. 1 tr. zák. uložil trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu jednoho roku

Ke znaleckému posudku Ing. F. K., Ph.D., číslo 1690-36/06, zpracovanému již v přípravném řízení, obviněný uvedl, že jednak uvedenému znalci nebylo v přípravném řízení uloženo, aby zpracoval všechny varianty možného jednání a pohybu poškozeného (což je pochopitelné, protože v přípravném řízení nebyl důvod věnovat mimořádnou pozornost pohybu poškozeného a všem jeho možným variantám, když bylo obviněnému vytýkáno a byl trestně stíhán pouze a jenom pro to, že "jel rychle"), a jednak z odpovědi uvedeného znalce na otázku číslo 4 je zcela evidentní, že se nejedná o taxativní výčet možného jednání a pohybu poškozeného (příčemž odkázal na stranu 45 uvedeného znaleckého posudku). Proto soudu prvního stupně vytkl, že pokud odmítl provést jím navržený důkaz, kterým by mohl prokázat, že poškozený vstoupil do jízdní dráhy jím řízeného vozidla náhle a neočekávaně, přičemž střetu s ním již nemohl zabránit, tak opět výrazně ukrátil jeho právo na obhajobu. Dále připomněl, že soud de facto provedl pouze důkazy navržené obžalobou, což opět dokresluje to, že trestní řízení nebylo proti němu vedeno v souladu s principem "rovnosti zbraní".

Obviněný se proto z důvodu, že soud prvního stupně odmítl provést jím navržený důkaz, obrátil v rámci odvolacího řízení na jiného znalce. Učinil tak ovšem nikoliv z toho důvodu, aby tento znalec vypracoval revizní posudek k posudku Ing. F. K., Ph.D., nýbrž z toho důvodu, aby se posoudila technická přijatelnost jednání a pohybu poškozeného demonstrováná na videozáznamu na CD. Tímto znalcem byl Ing. V. M., z jehož znaleckého posudku číslo 0569/01/09 plyne, že dříve zpracovaný znalecký posudek Ing. F. K., Ph.D., nezahrnuje všechny možné alternativy jednání a pohybu chodce - poškozeného, a dále že jednání a pohyby poškozeného demonstrováné na videozáznamu na CD jsou technicky přijatelné. Přestože tento znalecký posudek byl odvolacímu soudu předložen a při veřejném zasedání jím byl proveden důkaz, nebyl z něho vyvozen odpovídající závěr, tj. závěr o tom, že poškozený mohl vstoupit a také vstoupil do jízdní dráhy vozidla řízeného obviněným náhle a neočekávaně, kdy již střetu s ním nemohl zabránit.

Dovolatel připomněl, že pokud jde o osobu poškozeného, pak ze znaleckých posudků vyplynulo, že byl ve stavu těžké opilosti vyznačující se poruchami rovnováhy a

neschopností samostatné chůze. Je prý proto evidentní, že pokud by neměl kolo (na kterém ovšem nejel, protože toho nebyl schopen), tak by zřejmě nebyl schopen ani chůze a zůstal by někde „ležet“. Jízdní kolo mu tak sloužilo evidentně jako „opěra“.

Obviněný dále soudům obou stupňů vytknul, že zcela pominuly, že znalec Ing. F. K., Ph.D., při hlavním líčení mimo jiné uvedl, že „...Nelze zcela jednoznačně vyloučit ani tu rychlost 70 km/hod. ... Obž. jede rychlostí 70 km/hod. a reaguje při prvním možném uvidění chodce intenzivním brzděním, nezabrání střetu? Nezabrání. ...“. Je proto přesvědčen, že v kontextu se závěry obsaženými ve znaleckém posudku Ing. V. M., ze kterého plyne, že jednání a pohyby poškozeného (neočekávané - náhlé) jsou technicky přijatelné, není přece možné učinit závěr o jeho vině. Domnívá se, že je tomu přesně naopak a měla být aplikována zásada in dubio pro reo a měl tak být obžaloby zproštěn. V tomto směru poukázal na závěry přijaté v nálezu Ústavního soudu ze dne 12. ledna 2009, sp. zn. II. ÚS 1975/08, a nálezu ÚS ze dne 28. července 2009, sp. zn. Pl. ÚS 1/09.

Uvedenou námitku však státní zástupce považoval za zjevně neopodstatněnou. Zdůraznil, že podle soudem učiněných skutkových zjištění obviněný za snížené viditelnosti a při zapnutých potkávacích světlech nesledoval situaci v silničním provozu a srazil týmž směrem jdoucího poškozeného, tlačícího jízdní kolo, a usmrtil ho. Přitom je irelevantní, že trestní stíhání bylo zahájeno pro skutek, spočívající v tom, že jel nepřiměřenou rychlostí, neumožňující zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled, v důsledku čehož poškozeného přehlédl a srazil ho, stejně jako je irelevantní, že skutek byl tehdy přísněji právně kvalifikován jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. Totožnost skutku je totiž zachována nejen při naprosté shodě jednání i následku, ale též tehdy, je-li tato shoda ve významných skutečnostech aspoň částečná, a v případech, kdy shoda existuje toliko v jednání při rozdílném následku nebo v následku při rozdílném předchozím jednání pachatele. Při naprosté shodě následku v podobě usmrcení poškozeného je proto lhostejné, zda předchozí jednání obviněného spočívalo v nepřiměřené rychlosti jízdy či v jeho nesledování situace v silničním provozu. Obě formulace vyjadřují (každá jinými slovy) tutéž skutečnost, totiž nepřiměřenost poměru mezi rychlostí jízdy vozidla a mírou sledování silničního provozu obviněným. Jde totiž o veličiny vzájemně spjaté, kdy při rychlosti vozidla nedosahující rychlosti chodce tlačícího kolo by k nehodě nemohlo dojít ani při nulovém sledování silničního provozu, a naopak při extrémní rychlosti vozidla způsobující až jeho neovladatelnost by k nehodě došlo vždy i při mimořádně pozorném sledování silničního provozu. Pokud se rychlost vozidla nacházela mezi těmito dvěma

extrémy (o čemž nelze pochybovat), pak jde vždy o míru pozornosti sledování provozu ve vztahu k rychlosti, kterou se vozidlo pohybuje, a je zcela lhostejné, zda je tato skutečnost označena jako nesledování silničního provozu (při určité rychlosti vozidla) či jako nepřiměřená rychlost (při limitovaných možnostech sledování silničního provozu).

K dovolatelově námitce absence subjektivní stránky státní zástupce uvedl, že pokud jel obviněný způsobem neumožňujícím pro nepoměr mezi rychlostí vozidla a mírou sledování silničního provozu zabránit dopravní nehodě a způsobil tak smrt poškozeného, jednal v nedbalosti vědomé podle § 5 písm. a) tr. zák., neboť si jako řidič musel být vědom možnosti vzniku škodlivého následku a bez přiměřených důvodů spoléhal, že tento následek nevznikne.

Shrnutí: Dopravní nehoda 00,18 hod., nesledoval situaci v provozu, chodec podnapilý, zraněním podlehl na místě, dovolání odmítnuto.

9.26 26 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - RYCHLOST, 6 TDO 766/2004

Nejvyšší soud České republiky projednal v neveřejném zasedání konaném dne 30. září 2004 dovolání obviněného Ing. V. Č., které podal proti usnesení Městského soudu v Praze ze dne 15. 1. 2004, sp. zn. 8 To 461/2003, jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Obvodního soudu pro Prahu 2 pod sp. zn. 9 T 27/2003, a rozhodl takto: Podle § 265i odst. 1 písm. b) tr. ř. se dovolání obviněného odmítá.

Rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 2 ze dne 16. 7. 2003, sp. zn. 9 T 27/2003, byl obviněný Ing. V. Č. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., kterého se měl dopustit tím, že dne 8. 10. 2002 v 5.40 hod. řídil osobní automobil, tov. zn. Opel Astra, SPZ, držitele L. P., s. r. o., v P., po ulici R. ve směru od ulice J., a za křižovatkou s ulicí S. S. se v důsledku opožděné a nesprávné reakce a nedodržení maximální povolené rychlosti, na vyznačeném přechodu pro chodce, střetl s chodkyní O. V., přecházející vozovku z levé strany, která při střetu utrpěla otřes mozku, zlomeninu nosních kůstek, krvácení do dutiny břišní a další zranění, představující poruchu zdraví jako celku na dobu 3 až 5 měsíců.

Za tento trestný čin byl obviněný odsouzen podle § 224 odst. 2 tr. zák. k trestu odnětí svobody v trvání patnácti měsíců, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr.

zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání tří let. Podle § 49 odst. 1 tr. zák. byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu v trvání tří let. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. byla F. n. v M. odkázána se svým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

V dalším textu dovolatel rozvedl argumenty, jimiž by měly být uplatněné dovolací důvody naplněny. Konstatoval, že usnesení Městského soudu v Praze i rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 2 jsou v rozporu s celou řadou základních zásad trestního řízení. Především porušují zásadu, že nikdo nemůže být stíhán jinak než ze zákonných důvodů (§ 2 odst. 1 tr. ř., § 258 odst. 1 písm. d) tr. ř., čl. 39 LZPS), neboť byl odsouzen za skutek, který není trestným činem a došlo tak k nesprávnému právnímu posouzení skutku, resp. jinému nesprávnému hmotně právnímu posouzení ve smyslu § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. Svůj názor opřel o tvrzení, že soud neměl k dispozici jediný trestněprávně použitelný důkaz o tom, že by srazil chodkyni O. V. na předmětném přechodu pro chodce. Poukázal na svou výpověď v hlavním líčení, kterou podpořil znaleckým posudkem i znalec Ing. O. K., spočívající v tom, že poškozená O. V. a svědkyně M. B. jednak vběhly do vozovky až za přechodem pro chodce, čímž porušily ustanovení § 54 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a jednak že porušily ustanovení § 54 odst. 2, 3 téhož zákona. Obviněný vyloučil, že by v protokolu o nehodě určil za místo střetu vyznačený přechod pro chodce. V uvedeném směru namítl, že s ohledem na sporné místo střetu a policejními orgány nedostatečně zdokumentovanou škodu na vozidle bylo možno pro výpočty znalců vycházet toliko ze zranění poškozené. Podle názoru dovolatele soud první instance v rozporu s ustanovením § 158 odst. 5 tr. ř. vycházel při určení místa střetu vozidla a poškozené z procesně nepoužitelných důkazů (ze znaleckého posudku znalce Ing. P. T., nepoužitelné části protokolu o nehodě v silničním provozu, úředního záznamu o podání vysvětlení svědkyně M. B., vadně provedeného výslechu poškozené O. V., nezákonně provedeného výslechu policisty pana H.), ačkoliv vyjma tvrzení obviněného, zranění poškozené a právně použitelných částí protokolu o nehodě (rozhledové poměry, povětrnostní podmínky, pozice vozidla po střetu) neměl k dispozici jiné právně relevantní důkazy.

Naplnění dovolacího důvodu podle § 265b odst. 1 písm. l) tr. ř. obviněný spatřuje v tom, že došlo k porušení řady procesních pravidel obsažených v níže zmíněných základních zásadách trestního řízení, v důsledku čehož nebyly dány procesní podmínky pro zamítnutí odvolání. V uvedeném kontextu mimo jiné namítl, že z důvodu existence pochybností o

jeho vině byla porušena zásada presumpce neviny (§ 2 odst. 2 tr. ř., čl. 40 odst. 2 LZPS), neboť soudům ani státnímu zástupci se nepodařilo obhajobu plně prokazující nevinu obviněného zpochybnit ani vyvrátit. Rovněž poukázal na porušení zásady materiální pravdy (§ 2 odst. 5 tr. ř.), když soud opřel své rozhodnutí o vině o pouhou pravděpodobnost, nikoliv o jednoznačně a bezpečně prokázaná fakta. Porušení zásady volného hodnocení důkazů (§ 2 odst. 6 tr. ř.) spatřuje v tom, že soud vycházel z procesně nepoužitelného znaleckého posudku Ing. T. a bez opory v provedeném dokazování dospěl k rozpornému závěru, proti němuž stála výpověď obviněného i znalecký posudek Ing. K. Dovolatel taktéž zmínil porušení zásady práva na obhajobu (§ 2 odst. 13 tr. ř.), když poukázal na neprovedení obhajobou navrhovaných výslechů svědkyň O. V. a M. B., jež mohly prokázat jeho nevinu, a znalce Ing. K., který se z hlavního líčení řádně a včas omluvil a soud mohl hlavní líčení odročit za účelem jeho výslechu. Vyslovil názor, že soudy obou stupňů jeho vinu postavily nikoliv na provedených důkazech, ale na svém vnitřním přesvědčení, které nabyly na základě procesně nepoužitelných důkazů.

Podle názoru Nejvyššího soudu není obviněným Ing. V. Č. formálně deklarovaný dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. uplatněnými námitkami materiálně naplněn. V dovolání obviněný namítá procesní nepoužitelnost některých provedených důkazů nebo jejich částí (zejména ve vztahu k určení místa střetu vozidla s poškozenou), dále že soudy neprovedly obhajobou navrhované důkazy a provedené důkazy nesprávně hodnotily, z čehož dovozuje porušení v dovolání zmíněných základních zásad trestního řízení. Rovněž předkládá vlastní verzi průběhu události (uvádí odlišné místo střetu vozidla s poškozenou chodkyní O. V., příčinu dopravní nehody spatřuje v porušení dopravních předpisů ze strany chodkyně a v její nepřiměřené reakci na blížící se vozidlo), v důsledku čehož zpochybňuje naplnění skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. (především existenci zavinění a příčinné souvislosti mezi jednáním obviněného a způsobeným následkem). Všechny tyto uplatněné výhrady však primárně představují námitky ohledně správnosti zjištěného skutkového stavu věci včetně úplnosti dokazování a hodnocení provedených důkazů, přičemž z těchto tvrzených procesních nedostatků až následně dovolatel dovozuje nesprávné právní posouzení daného skutku a absenci své trestní odpovědnosti.

Shrnutí: Dopravní nehoda 05,40 hod., opožděná reakce, nedodržená rychlost, přechod pro chodce, dovolání odmítnuto, zranění chodce léčba 3-5 měsíců.

9.27 27 ZASTAVENO TR. STÍHÁNÍ, 3 TZ 172/2000

Nejvyšší soud České republiky projednal ve veřejném zasedání konaném dne 6. září 2000 v senátě složeném z předsedy JUDr. Eduarda Teschlera a soudců JUDr. Antonína Draštíka a JUDr. Jindřicha Fastnera stížnost pro porušení zákona, kterou podal ministr spravedlnosti České republiky v neprospěch obviněného Mgr. K. Ch., proti usnesení vyšetřovatele Policie České republiky, Okresního úřadu vyšetřování v Písku, ze dne 31. 1. 2000, sp. zn. ČVS:OVPI-833/99, a rozhodl podle § 268 odst. 2, § 269 odst. 2 a § 270 odst. 1 tr. ř., za podmínek § 272 tr. ř. takto:

Pravomocným usnesením vyšetřovatele Policie České republiky, Okresního úřadu vyšetřování v Písku, ze dne 31. 1. 2000, sp. zn. ČVS:OVPI-833/99, a v řízení, jež mu předcházelo, byl porušen zákon v ustanovení § 172 odst. 1 písm. b) a § 2 odst. 5, 6 tr. ř. ve prospěch obviněného Mgr. K. Ch.

Toto usnesení se zrušuje. Zrušují se též další rozhodnutí na zrušené usnesení obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu.

Vyšetřovateli Policie České republiky, Okresního úřadu vyšetřování v Písku, se příkazuje, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Vyšetřovatelka Policie České republiky, Okresního úřadu vyšetřování v Písku, zastavila usnesením ze dne 31. 1. 2000, sp. zn. ČVS:OVPI-833/99, podle § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. trestní stíhání obviněného Mgr. K. Ch. pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., kterého se měl dopustit tím, že "dne 10. 12. 1999 kolem 07.00 hod. na místní komunikaci v P. ul. L. před domem čp. 641 při jízdě osobním vozidlem Škoda Favorit, spz PIH 68-08 narazil přední částí vozidla do chodce J. V., který se v momentu nárazu pohyboval zprava doleva z pohledu řidiče vozidla a utrpěl zranění, na jejichž následky dne 6. 1. 2000 zemřel". Důvody pro zastavení trestního stíhání spatřovala vyšetřovatelka (dále jen vyšetřovatel ve smyslu ustanovení § 12 odst. 1 tr. ř. o orgánech činných v trestním řízení) v podstatě v tom, že poškozený chodec vcházel do vozovky v tmavém oblečení, pohyboval se směrem doleva z pohledu obviněného řidiče, přičemž před jedoucím vozidlem zn. Škoda Favorit vstoupil náhle, takže obviněný již nestačil na něj reagovat a došlo ke střetu se shora popisovanými následky.

Ve shora uvedené souvislosti poukázal stěžovatel především na základní nedostatek vyšetřování, jenž je dle jeho názoru nutno spatřovat v tom, že vyšetřovatel nepřibral k

posouzení příčin dopravní nehody a jejího průběhu znalce z oboru silniční dopravy. Ten měl stanovit zejména rychlost jízdy vozidla bezprostředně před nehodou, aby tak bylo možno posoudit, zda příčinou nehody nebyla nepřiměřená rychlost vozidla řízeného obviněným. Uvedený znalec měl též určit místo střetu, jakož i dobu, kterou by poškozený chodec přiměřeně ke svému věku potřeboval k tomu, aby se dostal z okraje vozovky do místa pozdějšího střetu s vozidlem obviněného. Znalec se měl dále zabývat otázkou, na jakou vzdálenost mohl obviněný spatřit chodce vstupovat do vozovky (s přihlédnutím k daným výhledovým podmínkám), a zda měl možnost na tuto vzdálenost a při zjištěné rychlosti vozidla střetu zabránit. Dle přesvědčení stěžovatele by technický znalec měl pro své závěry dostatečné podklady ve výsledcích ohledání místa dopravní nehody. Podle obsahu spisu měl vyšetřovatel k dispozici výpověď obviněného Mgr. K. Ch., protokol o nehodě v silničním provozu, včetně fotodokumentace a plánu předmětné dopravní nehody, a dále posudek znalců z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, kteří provedli pitvu poškozeného J. V., zabývali se posouzením příčin jeho smrti a částečně též mechanismem inkriminovaného střetu. Tyto důkazy byly opatřeny v souladu s trestním řádem a po formální stránce jim nelze vytýkat žádné vady.

Obviněný Mgr. K. Ch. ve své výpovědi uvedl, že v době bezprostředně předcházející dopravní nehodě se rozednívalo, svítlo pouliční osvětlení a viditelnost byla "normální" (č. l. 24). Na vozidle měl zapnuta tlumená světla. Automobil se pohyboval rychlostí, kterou obviněný odhadoval na 30 - 40 km/hod. K okolnostem střetu s chodcem uvedl, že si nepamatuje, co se dělo v okamžiku těsně před ním. Dle své výpovědi zaregistroval náraz, lekl se a pak začal brzdit. Teprve po vystoupení z vozidla uviděl chodce ležícího na vozovce (č. l. 24). Dle protokolu o nehodě v silničním provozu byly na místě dopravní nehody mj. zadokumentovány brzdné stopy vozidla, stěpy na vozovce (z rozbitého světlometu) a krevní kaluž, dále poškození vozidla obviněného, jež je zřejmé i z připojené fotodokumentace. Ze spisu je dále patrné, že vyšetřovatel považoval za významnou též okolnost zjištění rychlosti vozidla obviněného v okamžiku střetu s chodcem. Její posouzení ovšem nesprávně uložil znalcům z odvětví soudního lékařství a nikoliv technickému znalci. Poté, kdy shora jmenovaní znalci pod bodem 6) svého posudku uvedli, že o stanovení nárazové rychlosti by bylo možno se pokusit pouze ve spolupráci se znalcem z oboru silniční dopravy, nebyla již tato otázka předmětem dalšího dokazování.

S ohledem na přehled dosud opatřených důkazů, jejichž obsah byl zde stručně konstatován, lze přisvědčit námitkám uplatněným ve stížnosti pro porušení zákona, že

posuzovaná věc nebyla objasněna z řady dalších hledisek, nezbytných pro zjištění mechanismu předmětné dopravní nehody. Jde především o určení místa střetu vozidla a chodce a dále o určení směru pohybu chodce ve vozovce do uvedeného místa a zejména o objasnění otázky, po jakou dobu se musel chodec pohybovat v zorném poli řidiče. Jeho schopnost střetu s chodcem zabránit by pak byla závislá jednak na rychlosti řízeného vozidla a jednak na čase, který měl k dispozici od okamžiku, kdy chodce uviděl (nebo mohl uvidět) a kdy bylo zřejmé, že chodec buď směřuje do jeho jízdní dráhy anebo se v ní již nachází (reakční doba). Objasnění uvedených okolností je nezbytné pro posouzení, zda obviněný mohl i při okamžité reakci na chodce (brzděním, změnou směru jízdy) vůbec střetu zabránit či nikoliv. Předmětem zjišťování musí být i okolnost, zda by střet s chodcem byl odvrátitelný eventuálně v nižší rychlosti, než byla rychlost skutečně zjištěná. V kladném případě, je nutno stávající rychlost hodnotit i z hlediska její přiměřenosti či nepřiměřenosti dané situaci a okolnostem silničního provozu. Tato poslední otázka je již otázkou právní.

Lze tedy shrnout, že v posuzované trestní věci obviněného Mgr. K. Ch. nebyly objasněny především tyto základní skutečnosti: 1) rychlost vozidla řízeného obviněným v okamžiku nárazu do poškozeného J. V., 2) místo střetu vozidla a poškozeného, 3) pohyb poškozeného chodce ve vozovce /zejména pokud jde o jeho směr vzhledem k ose vozovky, pravděpodobná rychlost chůze a s tím související časové varianty pohybu chodce v zorném poli řidiče/, 4) výhledové poměry z vozidla obviněného v kritickou dobu, 5) možnost obviněného spatřit chodce na takovou vzdálenost, aby byl schopen při včasné reakci střetu s ním zabránit. K posouzení těchto skutečností důležitých pro trestní řízení (§ 105 odst. 1 věta první tr. ř.) jsou nezbytné odborné znalosti příslušného znalce, a to znalce z oboru dopravy (odvětví silniční doprava), kterého bude nutno k věci usnesením přibrat. Tzv. nálezovou část znaleckého posudku budou tvořit jednak skutečnosti již obsažené ve spise, jednak skutečnosti, jež bude teprve třeba zjistit v rámci doplnění dokazování. Jde zejména o skutečnosti zjištěné v rámci vyšetřovacího pokusu, popř. rekonstrukce předmětné dopravní nehody. Tyto úkony by měly být provedeny za přítomnosti výše uvedeného znalce, přičemž se bude třeba zaměřit na výhledové poměry obviněného a ověření, zda a na jakou vzdálenost mohl při náležitě pozornosti věnované řízení chodce ve vozovce uvidět a reagovat na něj.

Shrnutí: Dopravní nehoda 07,00 hod., svítilo pouliční světlo, soudem zrušeno usnesení o zastavení trestního stíhání řidiče z důvodu nezjištění základních skutečností, chodec úmrtí.

9.28 28 ŘIDIČ MOTOCYKLU BEZ ŘO A POD VLIVEM, POSTOUPENO JAKO PŘ., 3 TZ 152/2000

Nejvyšší soud České republiky projednal stížnost pro porušení zákona podanou ministrem spravedlnosti České republiky v neprospěch obviněného ml. P. Š., proti usnesení Krajského soudu v Praze ze dne 1. 2. 2000, sp. zn. 10 To 51/2000, a podle § 268 odst. 2, § 269 odst. 2a § 270 odst. 1 tr. ř. za podmínek uvedených v § 272 tr. ř. rozhodl takto:

Pravomocným usnesením Krajského soudu v Praze ze dne 1. 2. 2000, sp. zn. 10 To 51/2000, byl porušen zákon v ustanoveních § 148 odst. 1 písm. c) tr. ř. a § 147 odst. 1 tr. ř., a v řízení, jež mu předcházelo, v ustanoveních § 2 odst. 5, 6 tr. ř. ve prospěch obviněného ml. P. Š.

Toto usnesení a usnesení Okresního soudu v Nymburce ze dne 15. října 1999, sp. zn. 1 T 177/99, se zrušují. Zrušují se také další rozhodnutí na zrušená rozhodnutí obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu.

Okresnímu státnímu zástupci v Nymburce se přikazuje, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Usnesením Okresního soudu v Nymburce ze dne 15. 10. 1999, sp. zn. 1 T 177/99, byla podle § 222 odst. 2 tr. ř. postoupena Dopravnímu inspektorátu Okresního ředitelství Policie ČR v Nymburce k projednání jako přestupek trestní věc obviněného ml. P. Š., na něhož byla u tamního soudu podána obžaloba pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) tr. zák., jehož se podle obžalobního tvrzení dopustil tím, že dne 3. 4. 1999 kolem 04.15 hod. mezi P. a obcí P. L. na přímém přehledném úseku silnice č. 611 v km 44,4 jako řidič motocyklu zn. Honda Alcast 125, SPZ NB-2-48-06 bez příslušného řidičského oprávnění pod vlivem alkoholu, když v jeho krvi bylo zjištěno nejméně 1,75 g na kg alkoholu, při jízdě ve směru od P. nepřizpůsobil rychlost jízdy situaci v silničním provozu, svým schopnostem, vlastnostem vozidla, vzdálenosti na kterou měl rozhled a okolnostem, které mohl předvídat, náležitě nesledoval situaci na vozovce v důsledku čehož nereagoval na chodkyni E. K., narazil do ní a způsobil ji tak mnohočetná poranění, kterým na místě nehody podlehla.

Postoupení věci příslušnému dopravnímu inspektorátu k projednání přestupku soudy odůvodnily v podstatě tím, že provedeným dokazováním bylo zjištěno, že výlučnou příčinou dopravní nehody, včetně smrtelného následku, bylo jednání poškozené E. K., která

nečekaně vběhla do jízdní dráhy motocyklu řízeného obviněným, takže obviněný i při dodržení všech ustanovení pravidel silničního provozu nemohl střetu s poškozenou zabránit. Oba soudy zejména s poukazem na závěry znaleckého posudku z oboru dopravy učinily závěr, že není dána příčinná souvislost mezi jednáním obviněného, který sice porušil několik ustanovení pravidel silničního provozu, a následkem dopravní nehody - smrtí poškozené.

Proti usnesení Krajského soudu v Praze podal ministr spravedlnosti České republiky podle § 266 odst. 1 tr. ř. dne 19. 6. 2000, tj. ve lhůtě uvedené v ustanovení § 272 tr. ř., stížnost pro porušení zákona v neprospěch obviněného ml. P. Š. Podle názoru ministra spravedlnosti došlo napadeným usnesením k porušení zákona v ustanoveních § 147 odst. 1 písm. a), b) tr. ř., § 148 odst. 1 písm. c) tr. ř., a v řízení mu předcházejícím, též v ustanoveních § 2 odst. 5, 6 tr. ř. a § 222 odst. 2 tr. ř. Ministr spravedlnosti vytkl krajskému soudu, že stejně jako soud okresní nekriticky převzal závěry znaleckého posudku znalce z oboru dopravy Ing. H. H. a na jeho podkladě vzal za bezpečně prokázáno, že poškozená E. K. vstoupila obviněnému do jízdní dráhy motocyklu z jeho levé strany nečekaně a na tak krátkou vzdálenost, že nebylo v moci řidiče nehodě zabránit, a to ani v případě, pokud by řidič dodržoval povolenou rychlost a nedopustil se ani žádných dalších závažných porušení pravidel silničního provozu, jak tomu bylo v tomto případě. Ministr spravedlnosti dále vytkl stížnostnímu soudu, že nesprávně dospěl k závěru, že způsob jízdy obviněného v těsné blízkosti střední dělicí čáry vozovky byl odpovídající situaci v silničním provozu. Takový způsob jízdy rozhodně nebyl v souladu s pravidly silničního provozu a nešlo o adekvátní řešení dopravní situace, když obviněný poté, co spatřil na silnici dva chodce pohybující se v protisměrném jízdním pruhu, tak už jim nevěnoval žádnou pozornost, naopak zvyšoval rychlost jízdy, svítil dálkovými světly a ke středové čáře najel jen proto, aby se vyhnul střetu s případnými chodci ve svém jízdním pruhu. Soudy přitom nechaly bez povšimnutí ten fakt, že v obci P. L. krátce před nehodou skončila diskotéka, o čemž obviněný věděl a musel tedy předpokládat, že po silnici se mohou pohybovat chodci. Toto však nevzal v úvahu, řídil motocykl v tomto úseku výrazně ovlivněn alkoholem a rychlostí, která značně překračovala povolenou rychlost. Rychlost přitom nesnížil ani po zahlédnutí chodců na vozovce, tj. po zahlédnutí poškozené K. a svědka F., ale naopak rychlost zvyšoval. Tento způsob jízdy obviněného byl nepochybně riskantní a prakticky vylučoval dostatečnou reakci na jakoukoliv překážku v silničním provozu. Dále ministr spravedlnosti zdůraznil, že nedostatky na straně znaleckého posudku z oboru dopravy jsou patrné i z toho, že znalec pokládal k objasnění nehodového děje za nadbytečné provedení vyšetřovacího pokusu,

ačkoliv tímto důkazem mohly být lépe objasněny okolnosti posuzované dopravní nehody. Dále pak soudy nesprávně hodnotily znalecký posudek, jestliže dospěly k závěru, že poškozená K. vběhla obviněnému do jízdní dráhy z neosvětlené části vozovky nalézající se mimo oblast osvitu reflektorů motocyklu obviněného. Tento závěr je v rozporu s výpovědí svědka M. F., který poškozenou doprovázel, a jenž vypověděl, že obviněný svítil dálkovým světlem a oslňoval jej až do okamžiku nehody. Jestliže tento svědek byl oslňován světlem motocyklu, tak se musel pohybovat v prostoru osvětleném světlometem, a protože šel blíže ke kraji vozovky, tak tím spíše musela být osvětlena poškozená. Pokud ji obviněný před střetem neviděl a na její pohyb na vozovce vůbec nereagoval, tak to nemohlo být z objektivní příčiny spočívající v tom, že se nacházela mimo osvětlený prostor, ale z důvodů subjektivních. V této souvislosti ministr spravedlnosti poukázal i na stav středně těžké opilosti obviněného s tím, že takový stav nepochybně ovlivnil i jeho schopnost správného vnímání situace na vozovce. Dokazování v této věci tedy nebylo provedeno vyčerpávajícím způsobem, neboť znalec z oboru dopravy k výše uvedeným skutečnostem vyslechnut podrobně nebyl.

Soudy obou stupňů dospěly v posuzované věci k závěru, že vznik následku předpokládaného ve shora citovaných ustanoveních trestního zákona (tj. smrt poškozené) nebyl v příčinné souvislosti se zjištěním, že obviněný jako řidič motorového vozidla porušil povinnosti uložené mu právními předpisy při řízení motorového vozidla. Není sporu o tom, že obviněný řídil motocykl bez příslušného řidičského oprávnění, jel vyšší než dovolenou rychlostí a motocykl řídil ovlivněn požitým alkoholem. Podle názoru soudů tato porušení dopravních předpisů mohou zakládat jeho případnou odpovědnost jen pro přestupek. Tyto závěry nižších soudů jsou přinejmenším předčasné. Stížnost pro porušení zákona důvodně namítá, že okresní soud jako soud nalézací opřel závěr o nedostatku viny obviněného na předmětné dopravní nehodě především o znalecký posudek z oboru dopravy, který ovšem ve skutečnosti neposkytoval ve všech směrech podklad pro takové rozhodnutí. Znalec Ing. H. H. v hlavním líčení vypověděl, a to ve shodě s písemně vypracovaným znaleckým posudkem, že ke střetu motocyklu řízeného obviněným s poškozenou E. K. došlo tak, že poškozená, která se pohybovala v protisměrném jízdním pruhu mimo osvit dálkových světel motocyklu, vběhla příčně zleva kolmo do jízdního pruhu motocyklu v tak krátké vzdálenosti, že obviněný nemohl střetu zabránit, a to ani, kdyby jel přípustnou rychlostí (80 km/hod.) a nebyl ovlivněn alkoholem (obviněný měl v době střetu v krvi 1,75 g/kg alkoholu). Znalec dále uvedl, že k nárazu došlo při rychlosti motocyklu 108 km/hod., což je podle názoru znalce, který však vyslovil až v hlavním líčení zhruba "střední rychlost, kterou

motocykl jel". Znalec dále připustil, že v případě, že by obviněný po spatření chodců v protisměru (tj. poškozené a svědka F.) přeplnul dálková světla na tlumená, tak by tyto chodce mohl v průběhu jízdy i nadále pozorovat, neboť tlumené světlo má širší obrys osvětlení vozovky, a poukázal též na to, že dálkové světlo motocyklu zřejmě nebylo správně seřízeno. Znalec přitom vycházel mimo jiné i z výpovědi svědka M. F., kterou učinil v přípravném řízení. Neměl však k dispozici výpověď tohoto svědka učiněnou v hlavním líčení. Zatímco v přípravném řízení tento svědek uvedl, že obviněný, který se k nim přibližoval v protisměru jej oslňoval tak, že nic neviděl a že poškozená v době, kdy se motocykl blížil najednou odběhla (z těchto údajů znalec také vycházel), tak naproti tomu v hlavním líčení svědek uvedl, že motocyklem osvětlení nebyli, že šli s poškozenou ve tmě a že poškozená odskočila do středu vozovky a mávala rukou.

Z výše uvedeného je pak nejasné, jakou minimální rychlostí obviněný v době střetu s poškozenou jel, neboť znalec hovoří o tzv. střední rychlosti. Znalec se rovněž blíže nezabýval tím, co sám naznačil, totiž, zda by ke střetu s poškozenou došlo i za situace, kdyby obviněný po spatření chodců přeplnul dálkové světlo na světlo tlumené (potkávací) a jaký význam mohl mít případně špatně seřízený světlomet. Znalecký posudek je pak neúplný i v tom, zda z hlediska možnosti obviněného zabránit střetu s poškozenou je významné postavení poškozené v době nehody - zda tedy byla v pohybu ("vběhla") anebo v pohybu nebyla ("mávala rukou"- viz svědectví M. F. v hlavním líčení). V tomto směru znalec z oboru dopravy neměl dostatečný skutkový podklad pro své odborné závěry též i pro neúplnost znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, soudního lékařství, jak o tom bude ještě níže zmiňováno. Z hlediska způsobu jízdy obviněného znalec uzavřel, že při jízdě obviněného ve svém jízdním pruhu poblíže středové dělicí čáry obviněný nemohl střetu s poškozenou zabránit, aniž se přitom zabýval tím, zda stejný závěr platí i pro jízdu obviněného při pravém okraji vozovky. Odstraněním těchto nedostatků a neúplností znaleckého posudku z oboru dopravy budou vytvořeny ucelenější podklady pro posouzení, zda skutečně jedinou a výlučnou příčinou projednávané dopravní nehody se smrtelným následkem bylo jednání poškozené, anebo zda soudy obou stupňů již zjištěná, popřípadě i další, porušení pravidel silničního provozu, ze strany obviněného též nevedla ke vzniku tohoto následku.

Jistou neúplností trpí též znalecký posudek z oboru zdravotnictví, soudního lékařství, přičemž tento nedostatek nebyl napraven ani výsledkem znalce MUDr. P. v hlavním líčení. Není sporu o tom, že k smrtelnému zranění poškozené E. K. došlo při jejím

střetu s motocyklem, který řídil obviněný. Podle znaleckého posudku byla poškozená v době střetu k motocyklu natočena levým bokem, přičemž k nárazu velké intenzity (nárazovou rychlostí vyšší než 100 km/ hod.) došlo do oblasti levé dolní končetiny. Z posudku však nevyplývá, zda s ohledem na povahu, rozmístění a rozsah zranění na těle poškozené lze zjistit její postavení v době nárazu, zda se tedy pohybovala a jakým směrem, popř. zda naopak byla v klidové poloze (stála na vozovce). Stejně tak zůstalo nezjištěno, zda a jaký význam z hlediska vzniku smrtelného následku má zjištění, že obviněný jel nedovolenou rychlostí 100 km/hod., popřípadě rychlostí ještě vyšší a zda tedy by ke stejné fatálnímu následku došlo i při nižší rychlosti.

S podanou stížností pro porušení zákona lze souhlasit i v tom, že na základě dosud opatřených důkazů důvodně lze mít pochybnosti o správnosti závěru, že obviněný adekvátním způsobem reagoval na situaci v silničním provozu jízdou blízko středově dělicí čáry vozovky. Podle § 8 odst. 1 vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen "vyhláška") platí, že na silnici se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky. Obviněný jízdu při středu vozovky odůvodnil tím, že poté co spatřil chodce v protisměru, tak se obával toho, že i v jeho jízdním pruhu by mohli jít chodci (návštěvníci diskotéky, které se obviněný rovněž zúčastnil). Toto tvrzení obviněného okresní soud bez dalšího akceptoval. Přitom se však v této souvislosti vůbec nezabýval ani poměry na silnici v místě nehody, např. jaká je šíře vozovky, zda je zde krajnice, atd. Otázka existence zvláštních okolností ve smyslu ustanovení § 8 odst. 1 vyhlášky byla soudy posuzována zcela izolovaně od zjištění, že obviněný, i po spatření chodců a najetí ke středu vozovky, pokračoval v jízdě v noci, pod vlivem alkoholu, na dálkové světlo, nezměněnou nedovolenou vysokou rychlostí, kterou dokonce zvyšoval. V tomto směru je třeba připomenout též ustanovení § 16 odst. 1 vyhlášky, že řidič musí rychlost jízdy přizpůsobit mimo jiné svým schopnostem, vlastnostem vozidla, 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. Podle § 31 odst. 2 vyhlášky řidič nesmí užít dálková světla též tehdy, pokud by mohl být oslněn jiný účastník silničního). Těmto okolnostem jízdy obviněného soudy nevěnovaly žádnou pozornost.

Na základě skutečností výše podrobně rozvedených je zřejmé, že Okresní soud v Nymburce na základě před ním provedeného dokazování neměl dostatečný skutkový podklad pro rozhodnutí věci tak, jak to předpokládá ustanovení § 2 odst. 5 tr. ř. a navíc i

důkazy, které vykonal nezhodnotil způsobem, jenž by plně odpovídal hlediskům ustanovení § 2 odst. 6 tr. ř. Krajský soud v Praze, jako soud stížnostní, mohl a měl z podnětu důvodně podané stížnosti státního zástupce pochybení soudu prvního stupně napravit, ovšem neučinil tak a nesprávně podanou stížnost státního zástupce údajně jako nedůvodnou podle § 148 odst. 1 písm. c) tr. ř. zamítl. Tím také nesplnil svou povinnost vyplývající z ustanovení § 147 odst. 1 tr. ř. Navíc stížnostní soud se dopustil dalšího pochybení, když bez jakékoli opory v provedených důkazech učinil poněkud odchylná skutková zjištění než soud prvního stupně. Pokud jde o postavení poškozené v době nárazu, tak stížnostní soud v rozporu se závěry obou znaleckých posudků (tj. z oboru dopravy i soudního lékařství) učinil závěr, že k nárazu došlo do pravého boku poškozené, a nikoliv do levého boku. Podle názoru stížnostního soudu jel obviněný rychlostí nikoliv minimálně 108 km/hod., nýbrž rychlostí 100 km/hod. Tento závěr zřejmě opřel o výpověď znalce MUDr. P., který ovšem jen z pohledu soudně lékařského vysvětlil, že k nárazu do poškozené došlo velkou intenzitou, což z jeho hlediska (tj. z hlediska soudně lékařského) ukazuje na rychlost vyšší než 100 km/hod. Stížnostní soud si sice byl vědom toho, že znalecký posudek z oboru soudního lékařství neposkytuje podklad pro posouzení otázku vlivu nedovolené rychlosti, kterou obviněný jel, na vzniklý následek, ovšem bez dalšího činí závěr, že nelze předpokládat, že při dodržování předepsané rychlosti by byl následek méně tragický. Zcela nejasný je pak závěr stížnostního soudu, že obviněný „... až na vyšší rychlost jel přiměřeným způsobem...“.

Teprve po provedení těchto, popř. i dalších důkazů budou vytvořeny lepší a ucelenější předpoklady pro posouzení, zda ke smrti poškozené došlo výlučně v důsledku jejího vlastního jednání, či nikoliv. V případě zjištění, že jednání samotné poškozené mělo podstatný vliv (nikoliv však výlučný) na vznik dopravní nehody, včetně jejího následku, tak tuto okolnost lze uvážit z hlediska požadavku ustanovení § 88 odst. 1 tr. zák. Podle § 270 odst. 4 tr. ř. platí, že orgán, jemuž byla věc přikázána Nejvyšším soudem, je vázán právním názorem, který vyslovil ve věci Nejvyšší soud a je povinen provést procesní úkony, jejichž provedení Nejvyšší soud nařídil.

Shrnutí: Dopravní nehoda 04,15 hod., řidič motocyklu bez ŘO, pod vlivem alkoholu 1,75 g/kg alkoholu v krvi, nepřizpůsobil rychlost jízdy, řešeno jako přešůpek přikázané nové projednání a rozhodnutí, chodec úmrtí vběhnul do dráhy.

9.29 29 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - RYCHLOST, 6 TDO 1039/2008

Rozsudkem Okresního soudu v České Lípě ze dne 1. 2. 2007, sp. zn. 1 T 233/2002, byl obviněný J. Š. (dále jen "obviněný") uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., který podle skutkových zjištění jmenovaného soudu spáchal tím, že "dne 15. 2. 2001 ve 20.15 hodin řídil po silnici č. 9 v Č. L. osobní automobil Mitsubishi Galant SPZ, přičemž v km 71,7 na křižovatce se Š. ul. nesledoval s potřebnou pozorností situaci v silničním provozu před vozidlem a jel nepovolenou rychlostí a tím došlo k tomu, že nereagoval na chodce M. S., který před jím řízeným vozidlem zleva doprava přecházel vozovku širokou 16,6 metru a přední částí vozidla ho srazil na vozovku a tím mu způsobil zhmoždění a otok mozku, krvácení do mozku a zlomeninu pravé stehenní kosti a na následky těchto zranění dne 23. 2. 2001 ve 13.16 hodin zemřel". Za tento trestný čin byl obviněný odsouzen podle § 224 odst. 1 tr. zák. k trestu odnětí svobody v trvání deseti měsíců, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1 tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvaceti měsíců. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. byla poškozená V. z. p., okresní pojišťovna Č. L., U V. H., odkázána se svým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

V odůvodnění tohoto mimořádného opravného prostředku uvedl, že okresní soud jej uznal vinným trestným činem ublížení na zdraví s následkem smrti, neboť jako řidič jel nepovolenou rychlostí a tím nereagoval na chodce, který přecházel vozovku, čímž došlo ke střetu, na jehož následky chodec zemřel. Poznamenal, že okresní soud odsuzující rozsudek opřel o výpověď svědka I., kdy však důkazní hodnota tohoto rozsudku byla fakticky nulová. Konstatoval, že v průběhu výslechu svědek potvrdil, že si na věc fakticky nepamatuje, vše reprodukuje od svých kamarádů, kterým to kdysi vyprávěl, a že potvrdil, že převážnou část času je umístěn v psychiatrických léčebnách, kde se léčí proti závislosti na alkoholu a drogách, neboť od dvanácti let pravidelně požívá alkoholické nápoje a drogy. Obviněný k tomu dodal, že ostatně chování svědka bylo u soudu velmi zmatené, rozporuplné a fakticky nesvéprávné. Soud druhé instance odvolání zamítl, když dospěl k závěru, že z obsahu protokolu si svědek na událost pamatoval, trval na tom, že neběželi a přesně popsal jak místo, tak i situaci. Obviněný prohlásil, že takový výklad je však naprosto vytržen z kontextu, neboť svědek na jedné straně takto situaci popsal, na druhé straně ji však zcela vyvrátil, kdy na dotazy druhé strany odpovídal naprosto obráceně a jeho konečné vysvětlení byla právě absence pamatování na věc jako na původní událost, ale reprodukce situace z

následných okolností. Podle obviněného soud též naprosto pominul rozpory s dalšími důkazy jako například výpovědi řidiče protijedoucího kamionu svědka G., která se týkala nejen přebíhání, ale i nemožnosti vyhnout se střetu. Dále obviněný uvedl, že odvolací soud se shodně jako soud prvního instancí odvolával na znalecký posudek znalce ing. K., který byl pořízen před provedením důkazů a který vycházel z brzdných stop, jež nemohly patřit jeho (obviněného) vozidlu, neboť podle jeho (obviněného) vyjádření a vyjádření svědka S. po střetu nebrzdil a přejel křižovatkou s chodcem na kapotě z obavy, aby jej nepřešel. Podotkl přitom, že zanechání brzdných stop je ostatně vyloučeno i technicky, neboť vozidlo Mitsubishi Galant je od roku 1989 standardně vybaveno systémem ABS a jeho (obviněného) vozidlo bylo vyrobeno v roce 1993. Doplnil, že mimo jiné i toto byla jedna z verzí svědka I. Poté argumentoval, že Ing. K. pak v rámci hlavního líčení potvrdil skutečnosti jím (obviněným) tvrzené a jednoznačně se vyjádřil tak, že i kdyby (obviněný) jel předepsanou rychlostí, nemohl by zabránit střetu. Podle jeho přesvědčení rozhodnutí soudů obou stupňů o tom, že následky střetu, a tedy i následné úmrtí poškozeného, byly v příčinné souvislosti s porušením jeho (obviněného) povinností, a závěr, že těžká opilost a naprosto nevhodné a v rozporu s platnou právní úpravou "přecházení" zesnulého chodce je jen polehčující okolnost, znamená nesprávné posouzení skutku. Uzavřel, že ve věci bylo nepochybné, že ke střetu a k velmi závažnému následku došlo, z jeho strany však nedošlo k porušení povinností, které by znamenaly příčinnou souvislost, a tedy i spáchání trestného činu tak, jak byl soudem kvalifikován.

Z těchto důvodů navrhl, aby "Nejvyšší soud České republiky (dále jen "Nejvyšší soud") napadené rozhodnutí zrušil, a to spolu s předcházejícím rozsudkem OS v České Lípě a přikázal věc soudu, aby o věci opětovně rozhodl."

Následně konstatoval, že naprostá většina uplatněných námitek, zejména pokud je jimi napadána důkazní hodnota svědecké výpovědi a soudem provedené hodnocení důkazů, směřuje proti skutkovým zjištěním soudu. Obviněný popírá, že by došlo k porušení povinností z jeho strany a odpovědnost za smrt poškozeného odmítá. Obviněný se tedy ve svém mimořádném opravném prostředku výlučně soustředil na zpochybňování procesu hodnocení důkazů ve smyslu ustanovení § 2 odst. 5, 6 tr. ř., přičemž takovou formu uplatnění námitek nelze v rámci dovolacího důvodu podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř., ale ani žádného dalšího z dovolacích důvodů zakotvených v ustanovení § 265b tr. ř., akceptovat. Podle státního zástupce by výše uvedené námitky obviněného mohly mít z hlediska dovolacího důvodu podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. význam toliko v případě

existence extrémního nesouladu mezi zjištěnými skutkovými okolnostmi a právními závěry učiněnými soudy obou stupňů činnými v předmětné trestní věci a zároveň pokud by obviněný takový extrémní nesoulad namítl a odůvodnil. Toto se však nestalo. Nad rámec uvedeného státní zástupce zdůraznil, že ze soudem zjištěného skutkového stavu je zřejmé, že obviněný svým jednáním porušil zejména ustanovení § 5 odst. 1 písm. b), § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších novel a doplňků, neboť nepřizpůsobil rychlost svého vozidla podmínkám silničního provozu na daném úseku vozovky, svému výhledu před vozidlo a nedodržel předepsanou rychlost pro jízdu v obci, což je z hlediska formálního nutno chápat jako porušení důležité povinnosti, a v důsledku toho došlo ke střetu s chodcem s fatálním následkem. Ačkoliv samotný poškozený přecházel vozovku v místech, kde tak činit vůbec neměl, bylo prvotní a rozhodující příčinou vzniku nehody protiprávní chování obviněného. Vzhledem ke spoluzavinění však jednání obviněného nebylo kvalifikováno jako trestný čin ublížení na zdraví podle odst. 2 § 224 tr. zák., ale podle § 224 odst. 1 tr. zák. Nedbalost obviněného spočívala v tom, že nesledoval situaci v silničním provozu s dostatečnou pozorností, jakou okolnosti vyžadovaly, a jel nepovolenou rychlostí. Z tohoto důvodu by nebylo možno ani přisvědčit námitce obviněného o nedostatku příčinné souvislosti.

V posuzované věci však uplatněné dovolací námitky směřují primárně právě do oblasti skutkových zjištění. Obviněný totiž soudům vytýká v první řadě nesprávné hodnocení důkazů (především svědecké výpovědi L. I., P. G., R. S. a znaleckého posudku vypracovaného znalcem Ing. J. K.) a vadná skutková zjištění (vyjádřená v jejich rozhodnutích). Současně přitom prosazuje vlastní hodnotící úvahy ve vztahu k provedeným důkazům (zpochybňuje důkazní hodnotu svědecké výpovědi L. I. a poukazuje na rozpory jeho výpovědi s dalšími provedenými důkazy, např. s výpovědí svědka P. G., prohlašuje, že znalecký posudek Ing. J. K., na něhož se soudy odvolávaly, vycházel z brzdných stop, jež nemohly patřit jeho vozidlu, a upozorňuje na obsah výpovědi jmenovaného znalce u hlavního líčení v tom smyslu, že i kdyby jel předepsanou rychlostí, nemohl by zabránit střetu s chodcem. Až následně (sekundárně) - z uvedených skutkových (procesních) výhrad - vyvozuje závěr o nesprávném právním posouzení skutku. Nenamítá tak rozpor mezi skutkovými závěry vykonanými soudy po zhodnocení důkazů a užitou právní kvalifikací ani jiné nesprávné hmotně právní posouzení soudy zjištěných skutkových okolností.

Ze skutkových zjištění, jak jsou popsána v tzv. skutkové větě výroku o vině v rozsudku soudu prvního stupně vyplývá, že obviněný "... řídil... osobní automobil...",

příčemž... nesledoval s potřebnou pozorností situaci v silničním provozu před vozidlem a jel nepovolenou rychlostí a tím došlo k tomu, že nereagoval na chodce M. S. ..., který před jím řízeným vozidlem zleva doprava přecházel vozovku... a přední částí vozidla ho srazil na vozovku a tím mu způsobil zhmoždění a otok mozku, krvácení do mozku a zlomeninu pravé stehenní kosti a na následky těchto zranění... (poškozený) zemřel“.

K tomu nalézací soud v odůvodnění svého rozhodnutí mimo jiné poznamenal: "Pokud by obžalovaný dodržel předepsanou rychlost a navíc, jel rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled, tak chodec by na poslední chvíli, ale zcela bezpečně, překonal celou vozovku. Obžalovaný při jízdě nedbal toho, že byl oslňován halogenovými světly ze stavby obchodního domu. I této skutečnosti byl povinen přizpůsobit rychlost svého vozidla. Obžalovaný tedy porušil důležitou povinnost uloženou mu zákonem, neboť nepřizpůsobil rychlost podmínkám silničního provozu na daném úseku vozovky, svému výhledu před vozidlo a nedodržel předepsanou rychlost pro jízdu v obci. Je však nutné vzít v úvahu i tu skutečnost, že sám poškozený překonával vozovku v nejhorším místě, kde by vozovku vůbec přecházet neměl. Tedy závažnost jednání obžalovaného je výrazně snížena jednáním poškozeného. Proto je trestný čin kvalifikován podle základní skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti, tj. podle § 224/1 trestního zákona.“

Odvolací soud se s jeho závěry ztotožnil a shledal, že: "V rámci řízení přípravného byl k trestnímu řízení přibrán znalec z oboru dopravy Ing. J. K. V návaznosti na výpověď svědka L. I. a na závěry znaleckého posudku soud prvního stupně důvodně uzavřel tak, že obžalovaný jel daným úsekem vozovky rychlostí, která neodpovídala podmínkám silničního provozu a navíc rychlostí nepovolenou. Sám obžalovaný uváděl, že viditelnost nebyla dobrá a to s ohledem na zimní období, počasí, protijedoucí vozidla a světla ze stavby, která oslňovala. Již tyto okolnosti měly vést obžalovaného k maximální míře opatrnosti, neboť za určité situace i rychlost povolená může být rychlostí nepřiměřenou. Obžalovaný měl rozsvícená tlumená světla, výhled ve směru své jízdy neměl ničím zakrytý, a pokud by jel rychlostí 50 km/hod., byl by schopen na přítomnost poškozeného ve vozovce reagovat a s vozidlem zcela zastavit před místem střetu s poškozeným. Obžalovaný však tyto povinnosti jako řidič osobního vozidla porušil, v důsledku toho došlo ke střetu s poškozeným. Následky střetu, tedy zranění a následné úmrtí poškozeného byly v jasné příčinné souvislosti s porušením povinností obžalovaného. Jednání obžalovaného bylo správně kvalifikováno jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., neboť

obžalovaný jinému z nedbalosti způsobil smrt. Nedbalost obžalovaného spočívala v tom, že s dostatečnou pozorností, kterou si okolnosti vyžadovaly, nesledoval situaci v silničním provozu, jel nepovolenou rychlostí a v důsledku toho došlo ke střetu vozidla obžalovaného s poškozeným, k jeho zranění a k následnému úmrtí. Soud prvního stupně ve vztahu k právní kvalifikaci jednání obžalovaného správně zdůraznil, že obžalovaný porušil důležitou povinnost ve smyslu odst. 2 ustanovení § 224 tr. zák., ale s ohledem na nepochybný podíl samotného poškozeného, který se pohyboval v místech, kde vozovku neměl vůbec přecházet, kdy tedy jednáním poškozeného byl podstatně snížen stupeň nebezpečnosti činu, bylo jednání obžalovaného posouzeno jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák.“

V návaznosti na shora uvedená teoretická východiska a skutková zjištění soudů nižších stupňů Nejvyšší soud konstatuje, že základní příčinou popsáného následku (účinku), v podobě smrti poškozeného, bylo zaviněné (nedbalostní) protiprávní jednání obviněného. Ten při řízení motorového vozidla s dostatečnou pozorností, kterou si okolnosti vyžadovaly, nesledoval situaci v silničním provozu, nepřizpůsobil rychlost vozidla podmínkám silničního provozu na daném úseku vozovky, svému výhledu před vozidlo a nedodržel předepsanou rychlost pro jízdu v obci, čímž porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) a § 18 odst. 1, odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, a v důsledku toho došlo ke střetu s poškozeným a jeho smrtelnému zranění. Přitom je třeba učinit závěr, že zřejmé spoluzavinění poškozeného, jenž přecházel vozovku v místě, kde ji vůbec přecházet neměl, nezpůsobilo absenci příčinného vztahu mezi jednáním obviněného a způsobeným následkem (účinkem), byť k následku nesporně zřetelně přispělo. Jednání obviněného bylo totiž pro způsobení trestně právně relevantního následku příčinou zcela zásadní, jelikož obviněný mohl způsobení takového následku (účinku) zabránit, pokud by se plně věnoval řízení vozidla a sledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích, přizpůsobil rychlost jízdy zejména výše popsáným okolnostem, jel jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, a dodržel předepsanou rychlost pro jízdu obcí, tak jak mu ukládá zákon. Stručně shrnuto, bez zaviněného protiprávního jednání obviněného by k uvedenému následku (účinku) nedošlo. Je tedy zjevná příčinná souvislost mezi jednáním obviněného (porušením jeho zákonných povinností) a způsobeným následkem (účinkem).

Dodat lze, že podíl poškozeného na předmětné dopravní nehodě byl soudy nižších

stupňů náležitě zohledněn při rozhodování o vině obviněného, neboť ačkoli obviněný formálně porušil důležitou povinnost uloženou mu zákonem ve smyslu odst. 2 ustanovení § 224 tr. zák., bylo jeho jednání, právě se zřetelem k absenci materiálního znaku porušení důležité povinnosti (§ 88 odst. 1 tr. zák.) podmíněné spoluzaviněním poškozeného, posouzeno jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák.

Shrnutí: Dopravní nehoda 20,15 hod., sražený chodec zemřel, dovolání odmítnuto, znalec přibrán, příčina rychlost, nesledování provozu.

9.30 30 PODMÍNĚNĚ ZASTAVENO TR. STÍHÁNÍ 50/50, 5 CDO 1005/2003

Dovolání se odmítá. Okresní soud v Pardubicích rozsudkem ze dne 12. 6. 2002, č. j. 11 C 110/2002-19, zamítl žalobu, aby byla žalované uložena povinnost zaplatit žalobkyni částku 204.887,- Kč s příslušenstvím a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Vycházel ze zjištění, že dne 4. 12. 2000 došlo k dopravní nehodě, při níž byl zraněn chodec F. P., jenž dne 22. 12. 2000 zemřel. Jeho léčení si vyžádalo náklady v celkové částce 409.774,- Kč, které zaplatila žalobkyně (zdravotní pojišťovna). Řidičem vozidla, které se s F. P. střetlo, byl H. Z., pojištěnec žalované ze zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Trestní stíhání řidiče bylo usnesením Okresního soudu v Kroměříži ze dne 12. 7. 2001, sp. zn. 3 T 41/2001, podmíněně zastaveno se stanovením zkušební lhůty. Žalovaná za svého pojištěnce H. Z. ze zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem dopravních prostředků uhradila žalobkyni na náhradě vynaložených nákladů léčení pouze 50 % z celkové částky s tím, že F. P. přecházel vozovku mimo vyznačený přechod pro chodce zprava za snížené viditelnosti, čímž nese spoluzavinění na vzniklé škodě. Soud prvního stupně nepřiznal žalobkyni požadovaných zbývajících 50% náhrady s odůvodněním, že podle § 55 odst. 1 zákona č. 48/1997 Sb. a podle §§ 6, 8 a 10 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, není pojišťovna povinna hradit škodu, kterou její pojištěnec nezavinil a kterou si poškozený zavinil sám porušením povinnosti, protože pojišťovna nemůže být vůči žalobci v horším postavení, než by byl provozovatel vozidla, který nehodu a škodu způsobil. Soud dospěl k závěru, že oba účastníci dopravní nehody se dopustili protiprávního jednání

(H. Z. porušil § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu a § 7 odst. 1 písm. c) zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a F. P. porušil § 55 odst. 1 vyhlášky č. 99/1989 Sb.), že jejich spoluzavinění na vzniku škody je rovnocenné a žalovaná tedy již uhradila, co bylo její povinností, proto žalobu zamítl a rozhodl o nákladech řízení.

K odvolání žalobkyně Krajský soud v Hradci Králové rozsudkem ze dne 20. 11. 2002, č. j. 24 Co 457/2002-30, rozsudek soudu prvního stupně potvrdil a rozhodl o náhradě nákladů odvolacího řízení. Odvolací soud vycházel ze skutkového stavu zjištěného soudem prvního stupně a shodně s ním dospěl k závěru, že pojišťovna, která podle zákona č. 168/1999 Sb. hradí za osobu odpovídající za škodu způsobenou provozem vozidla regresní náhrady nákladů léčení podle § 55 odst. 1 zákona č. 48/1997 Sb., nemůže být v horším postavení, než by byl provozovatel vozidla, který škodu způsobil a který by mohl spoluzavinění poškozeného namítat, jestliže by byl žalován. V tomto kontextu odvolací soud odkázal na svůj názor vyjádřený v usnesení ze dne 2. 1. 2002, č. j. 20 Co 418/2001-134, v němž vyložil, že soud je povinen i bez návrhu zkoumat, zda jsou dány důvody pro omezení odpovědnosti třetí osoby (škůdce) v důsledku spoluzavinění osoby účastné zdravotního pojištění. Rozsudek soudu prvního stupně, který je v souladu s tímto názorem, odvolací soud jako věcně správný potvrdil a rozhodl o náhradě nákladů odvolacího řízení.

Z uvedeného vyplývá, že i u nároku zdravotní pojišťovny proti třetím osobám na náhradu nákladů vynaložených na léčení jejího pojištěnce podle § 55 zákona č. 48/1997 Sb., je třeba zkoumat spoluzavinění pojištěnce, neboť v rozsahu, v jakém příčinou vynaložených nákladů na léčení bylo jeho spoluzavinění, není dána příčinná souvislost vzniku těchto nákladů se zaviněným protiprávním jednáním třetích osob.

Dovolatelka přípustnost dovolání dovozuje rovněž z toho, že rozhodnutí odvolacího soudu řeší právní otázku, která je odvolacími soudy rozhodována rozdílně. Je však třeba poukázat na to, že judikatura Nejvyššího soudu ČR se k otázce výkladu § 55 odst. 1 zákona č. 48/1997 Sb. již ustálila (srov. např. rozhodnutí NS ČR ze dne 14. 11. 2002 sp. zn. 25 Cdo 279/2001 a rozhodnutí NS ČR ze dne 31. 3. 2003 sp. zn. 25 Cdo 1113/2002).

Jelikož odvolací soud posoudil právní otázku tak, jak je řešena v konstantní judikatuře Nejvyššího soudu, předložená právní otázka nezakládá důvod pro závěr, že rozsudek odvolacího soudu má po právní stránce zásadní význam.

Shrnutí: Dopravní nehoda za snížené viditelnosti, mimo přechod pro chodce, chodec zemřel, dovolání zamítnuto, řidič trestní stíhání podmíněně zastaveno se stanovením zkušební lhůty.

9.31 31 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - ZAVINĚNÍ PODÍL JEN 30/70, ÚS 981/14

Včas podanou ústavní stížností se stěžovatelé s tvrzením o porušení svých práv ústavně zaručených v čl. 36 a násl. Listiny základních práv a svobod (dále jen "Listina") a čl. 6 odst. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen "Úmluva") domáhali zrušení shora označených rozhodnutí obecných soudů v části týkající se náhrady škody poškozeným.

Z napadených rozhodnutí připojených k ústavní stížnosti vyplynulo, že Okresní soud v Hodoníně uznal obžalovaného M. J. vinného trestným činem usmrcení z nedbalosti podle ustanovení § 143 odst. 1 a 2 tr. zákoníku, kterého se dopustil (stručně vyjádřeno) tím, že dne 14. 12. 2011 kolem 20.54 hod. v obci D. se plně nevěnoval řízení, nesledoval dostatečně situaci v provozu a nepřizpůsobil rychlost jízdy všem okolnostem, které je možno předvídat, v důsledku čehož v prostoru křižovatky silnic č. 431 a 4254 s ulicí Nádražní přehlédl chodce Jana B. (jedná se o pseudonym), do kterého narazil; jmenovaný utrpěl vícečetná poranění tělesných orgánů nezbytných a důležitých pro život, kterým dne 16. 12. 2011 podlehl. Okresní soud po provedeném dokazování posoudil míru spoluzavinění obžalovaného a poškozeného na vzniku dopravní nehody a s přihlédnutím ke všem okolnostem ji stanovil v poměru 30 % : 70 %. I s ohledem na vysokou míru spoluzavinění poškozeného okresní soud uložil obžalovanému trest odnětí svobody ve výměře jednoho roku s podmíněným odkladem jeho výkonu po zkušební dobu v délce jednoho roku a trest zákazu řízení všech druhů motorových vozidel po dobu osmnácti měsíců. Soud dále zavázal obžalovaného povinností zaplatit na náhradě škody poškozeným Petrovi B. a Pavle B., rodičům oběti dopravní nehody, částku 72 000 Kč každému z nich, České průmyslové zdravotní pojišťovně částku 28 344 Kč a České republice, Krajskému ředitelství policie Jihomoravského kraje, částku 6 019 Kč; se zbytkem nároku na náhradu škody odkázal všechny poškozené na řízení ve věcech občanskoprávních. Proti rozsudku Okresního soudu v Hodoníně se obžalovaný ani státní zástupce neodvolali, odvolání podali pouze stěžovatelé. Jejich odvolání směřovalo do

výroku o náhradě škody a částečně i do výroku o vině, neboť nesouhlasili se stanovením míry spoluzavinění jejich syna na dopravní nehodě. Krajský soud v Brně ústavní stížností napadeným usnesením jejich odvolání zamítl jako nedůvodná.

V ústavní stížnosti stěžovatelé vytkli obecným soudům, že svoje rozhodnutí, pokud šlo o míru spoluzavinění jejich syna na dopravní nehodě, řádně neodůvodnily, nevyložily, které skutečnosti vzaly za prokázané, o které důkazy opřely svá skutková zjištění a jakými úvahami se řídily při hodnocení provedených důkazů. Stěžovatelé připustili, že jejich syn měl svůj podíl na dopravní nehodě, dle jejich názoru, opírajícího se o rychlost pohybu vozidla v době střetu s chodcem, nemohlo být jeho spoluzavinění vyšší než padesátiprocentní.

Ústavní soud respektuje postavení poškozeného jako samostatné strany v trestním řízení s poměrně širokými procesními právy, nicméně dává též najevo, že výkon těchto práv je třeba vždy sladit s účelem trestního řízení, především jeho veřejnoprávním charakterem a výlučným postavením státního zastupitelství (čl. 80 Ústavy). Ústavní soud proto na práva poškozeného v trestním řízení nahlíží pod zorným úhlem čl. 39 a čl. 40 Listiny, z nichž lze dovodit charakteristický znak právního státu, podle něhož vymezení trestného činu, stíhání pachatele a jeho potrestání je věcí vztahu mezi státem a pachatelem trestného činu. Proto i adhezní řízení, byť je integrální součástí meritorního trestního řízení, má v jistém smyslu pouze akcesorickou povahu a výkon práv poškozeného může být realizován jen v jeho limitech, poškozený např. může napadnout trestní rozsudek odvoláním pouze ve výroku, který se přímo dotýká (tj. pro nesprávnost výroku o náhradě škody nebo proto, že takový výrok chybí), nikoliv v jeho dalších částech (srov. např. nález sp. zn. I. ÚS 570/99 ze dne 12. 6. 2001, N 87/22 SbNU 227, usnesení sp. zn. I. ÚS 249/2000 ze dne 27. 9. 2000, U 34/19 SbNU 303 a další). V případě, kdy soud v adhezním řízení rozhodne o náhradě škody a poškozený s tímto rozhodnutím nesouhlasí, je Ústavní soud oprávněn zasáhnout, to však pouze v případě extrémního porušení nejdůležitějších zásad spravedlivého řízení ke škodě poškozeného, např. v případě arbitrárního či nadmíru formalistického, resp. svévolného postupu obecného soudu.

Žádné z výše uvedených pochybení Ústavní soud v postupu a rozhodnutí Okresního soudu v Hodoníně, jakož i Krajského soudu v Brně neshledal. Z napadeného rozsudku je zřejmé, že úvahy soudu prvního stupně o přednehodovém ději a o míře zavinění obou účastníků dopravní nehody se opíraly o provedené důkazy, na jejichž základě soud přijal skutkové závěry a právní závěry. Rozsudek Okresního soudu v Hodoníně o vině a trestu

obžalovaného nabytí právní moci a Ústavnímu soudu nepřísluší, aby ho v rámci řízení o ústavní stížnosti poškozených v tomto rozsahu přezkoumával. Jeho úkolem bylo pouze ověřit, zda rozhodnutí soudu o výši nároku na náhradu škody poškozených je přezkoumatelné z hlediska identifikace rámce, v němž se volná úvaha soudu pohybovala, tj. zda výše přiznané náhrady škody odpovídala míře podílu, kterým se obžalovaný podílel na dopravní nehodě. V tomto směru neshledal nic, co by ho opravňovalo ke kasaci napadeného rozsudku ve výroku napadeném stěžovateli, neboť Okresní soud v Hodoníně zavázal obžalovaného povinností zaplatit stěžovatelům, kteří - každý z nich - uplatnili nárok na náhradu škody ve výši 240 000 Kč, částku, která odpovídá 30 % z uplatněné částky.

Shrnutí: Dopravní nehoda v 20,54 hod., mimo přechod pro chodce, chodec zemřel, ústavní stížnost v části týkající se náhrady škody zamítnuta, řidič podmíněný trest 1 rok, zákaz řízení 18 měsíců, zavinění 30 % řidič /70% chodec poškozený/.

9.32 32 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - ZP K DODRŽENÍ BEZP. VZDÁLENOSTI, ÚS 1719/12

Napadeným rozsudkem Okresního soudu v Blansku ze dne 2. 6. 2011, sp. zn. 7 T 43/2010, byla stěžovatelka (obžalovaná) uznána vinnou ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů, účinného do 31. 12. 2009 (dále jen "tr. zák.") a odsouzena k trestu odnětí svobody podle § 224 odst. 2 tr. zák. v trvání jednoho roku, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvou roků. Zároveň jí byl uložen trest zákazu činnosti podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák. spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu dvou roků.

Krajský soud ve výroku uvedl: "dne 31. 10. 2009, v době kolem 17:16 hod. jako řidička motorového vozidla... při jízdě ve směru Brno - Svitavy, na silnici... v obci Lažany, jela levou částí vozidla při podélné čáře a rychlost jízdy nepřizpůsobila okolnostem, které mohla předvídat a projížděla v koloně vozidel, ve tmě obcí kolem autobusové zastávky, nevěnovala se dostatečně řízení a nejela přiměřenou rychlostí, aby byla schopna zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měla rozhled a v době, kdy se před ní jedoucí vozidlo vpravo vyhnulo chodci F. Z.,..., stojícímu v jejich jízdním pruhu u podélné čáry, došlo ke

střetu levé části stojícího chodce a čelní části, v oblasti přední masky, vedle levého světloometu, motorového vozidla obžalované P. A., odkud byl chodec přes víko motoru a čelní sklo v místě před řidičem vymrštěn do protisměrného jízdního pruhu, kde na ležící tělo najel spodní částí přední masky se svým motorovým vozidlem tov. zn. Ford Focus J. F.,..., a tímto svým jednáním způsobila obžalovaná P. A. chodci F. Z. polytrauma, tedy poškození většího počtu životně důležitých orgánů a orgánových soustav, na které na místě nehody zemřel, přičemž obžalovaná P. A. tak svým jednáním porušila § 4 písm. a) a § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění novel".

Nejvyšší soud dovolání stěžovatelky odmítl jako zjevně neopodstatněné [podle § 265i odst. 1 písm. e) tr. ř.]. Uvedl především následující: "Zejména u trestných činů ublížení na zdraví podle § 224 tr. zák. spáchaných v souvislosti s dopravní nehodou bývá každý následek zpravidla výsledkem více příčin, přičemž příčinou následku je každé jednání, bez kterého by následek nenastal. Určitá skutečnost (okolnost) neztrácí svůj charakter příčiny jen proto, že mimo ni byl následek způsoben ještě dalšími příčinami (okolnostmi, podmínkami)... O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně... trestní odpovědnost obviněné nebyla v daném případě vyloučena zaviněným jednáním samotného poškozeného, jež se uplatnilo vedle jednání obviněné jako další příčina následku. Bylo totiž dostatečně prokázáno, že jednání obviněné, která se sama, jak bude objasněno níže, uvedla do situace, kdy nebyla schopna na přítomnost poškozeného ve vozovce reagovat, bylo jednou z příčin, natolik významnou, že bez její existence by následek nebyl nastal. Spoluzavinění poškozeného pak odvolací soud naprosto zřetelným a dostatečným způsobem posoudil jako okolnost podstatným způsobem snižující stupeň nebezpečnosti činu pro společnost ve smyslu § 88 odst. 1 tr. zák. a zohlednil ji v rámci použité právní kvalifikace skutku podle základní skutkové podstaty § 224 odst. 1 tr. zák., a nikoliv též podle odstavce 2) citovaného ustanovení, jehož formální znaky byly rovněž naplněny. V posuzované trestní věci se nejednalo o případy náhlého vstupu chodce do vozovky, na něž dovolatelka poukazovala, již v tomto okamžiku se poškozený nacházel u středu komunikace. Přestože se nepodařilo ztotožnit a vyslechnout jako svědka řidiče jedoucího před obviněnou, je především ze znaleckého posudku zřejmé, že i pro něho se jednalo o nenadálou překážku v silničním provozu, přesto jel takovým způsobem, že stačil zabránit střetu s chodcem vyhnutím se zprava. Jestliže obviněná projížděla za snížené viditelnosti a zhoršeného počasí v koloně vozidel obcí, nikoli zcela neznámou, navíc v

blízkosti autobusové zastávky, mohla a měla předpokládat, že se zde mohou pohybovat chodci snažící se v hustém provozu přejít z jedné strany silnice na druhou, řidič před obviněnou jedoucím vozidlem provedl vyhýbací manévry již 13,8 m a 1,5 s před místem střetu, tedy ve chvíli, kdy obviněná se se svým vozidlem nacházela ve vzdálenosti cca 27 m od tohoto místa. Bylo pak povinností obviněné přizpůsobit rychlost jízdy tak, aby byla schopná zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měla rozhled, nebo minimálně reagovat na případnou nebezpečnou situaci, v tomto případě výskyt chodce ve vozovce. Pokud tak neučinila, překročila nejen povinnou míru opatrnosti vyplývající pro ni z pravidel o silničním provozu, ale i její subjektivní vymezení vztahující se k míře opatrnosti, kterou byla schopna v danou chvíli vynaložit."

Obečným soudům nelze vytknout ani nedostatek racionálního úsudku, resp. extrémní pochybení, pokud zjištěné skutečnosti - že stěžovatelka řídila dne 31. 10. 2009, kolem 17.16 hod., osobní automobil na přímém přehledném úseku silnice první třídy v obci, přičemž projížděla za snížené viditelnosti a za mokra v koloně vozidel rychlostí 50 km/h kolem autobusové zastávky, když se vozidlo, které jelo před ní ve vzdálenosti 13,9 m, vpravo vyhnulo chodci (poškozenému), který stál v jejích jízdním pruhu vlevo u podélné dělicí čáry, na což již stěžovatelka nedokázala zareagovat, poškozeného srazila a způsobila mu zranění neslučitelná se životem a chovala se v rozporu s povinnostmi účastníka provozu na pozemních komunikacích ve smyslu § 4 písm. a) citovaného zákona.

Stěžovatelka namítla, že ze znaleckého zkoumání vyplynulo, že dodržela bezpečnou vzdálenost před vozidlem, které jelo před ní. Avšak na tuto námitku již obecné soudy přiléhavě reagovaly, neboť například Nejvyšší soud vysvětlil stěžovatelce, že jí "nebylo kladeno za vinu nedodržení "bezpečnostní vzdálenosti" za před ní jedoucím vozidlem ve smyslu § 19 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb.... K nehodě totiž nedošlo mezi za sebou jedoucími vozidly, aby bylo nutné zkoumat dodržení ustanovení o bezpečnostní vzdálenosti." (str. 5, 6 napadeného usnesení Nejvyššího soudu). Stěžovatelka zde pomíjí existenci § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, který zakotvuje povinnost řidiče přizpůsobit jízdu předvídatelným okolnostem a povinnost jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Stěžovatelka rovněž namítla, že příčinou jejího střetu s poškozeným bylo chování poškozeného, jímž porušil povinnosti chodce při přecházení vozovky stanovené v § 54 odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb. Tu Ústavní soud odkazuje na str. 4 - 5 napadeného usnesení Nejvyššího soudu, který dostatečně vyložil - s poukazem na pravidla příčinné souvislosti - že trestní odpovědnost stěžovatelky nebyla v daném

případě vyloučena zaviněným jednáním samotného poškozeného, jež se uplatnilo vedle jednání obviněné jako další příčina vzniklého následku.

Shrnutí: Dopravní nehoda v 17,16 hod./tma, autobusová zastávka/, mimo přechod pro chodce, chodec zemřel, ústavní stížnost zamítnuta, řidička podmíněný trest 2 roky, zákaz řízení 2 roky, měla ZP k dodržení bezpečné vzdálenosti, za vinu jí však bylo kladeno nepřizpůsobení rychlosti, porušení i na straně chodce.

9.33 33 AMNESTIE, 25 CDO 1113/2002

I. Zákonným předpokladem vzniku nároku zdravotní pojišťovny je, že pojišťovna uhradila ze zdravotního pojištění náklady na péči o svého pojištěnce, které vznikly jako důsledek zaviněného protiprávního jednání třetí osoby proti němu, neboť povinnost zdravotní pojišťovny zaplatit svému smluvnímu zdravotnickému zařízení náklady péče poskytnuté jejímu pojištěnci je plněním její zákonné povinnosti ve smyslu § 13 zákona č. 550/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů), která existuje bez ohledu na to, z jakého důvodu byla léčebná péče jejímu pojištěnci poskytnuta, zda šlo o léčení následků úrazu či jiného poškození zdraví způsobeného zaviněným protiprávním jednáním třetí osoby nebo následkem jiné události.

II. Třetí osoba odpovídá pojišťovně pouze v tom rozsahu, v jakém její zaviněné protiprávní jednání je v příčinné souvislosti s náklady vynaloženými na ošetření a léčení pojištěnce, jakožto následků jejího jednání. V rozsahu, v němž se na vzniku těchto nákladů podílely jiné okolnosti, popř. v jakém byl způsoben spoluzaviněním pojištěnce, třetí osoba za škodu podle § 55 zákona č. 48/1997 Sb. zdravotní pojišťovně neodpovídá, neboť zde není dána příčinná souvislost mezi vznikem škody a zaviněným jednáním třetí osoby.

Nejvyšší soud České republiky rozhodl v senátě v právní věci žalobkyně V.z.p.Č.r., zastoupené advokátem, proti žalované Č.p., a.s., o 120.668,-Kč s příslušenstvím, vedené u Okresního soudu v Pelhřimově pod sp.zn.4 C 186/2001, o dovolání žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Českých Budějovicích - pobočky v Táboře ze dne 14.února 2002, č.j.15 Co 77/2002-61, takto: I. Dovolání se zamítá. II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů dovolacího řízení.

Okresní soud v Pelhřimově rozsudkem ze dne 29.5.2001, č.j.4 C 186/2001-28, uložil žalované povinnost zaplatit žalobci 120.668,-Kč s 10 % úrokem od 19.9.2000 do zaplacení a rozhodl o náhradě nákladů řízení a o soudním poplatku. Vycházel ze zjištění, že dne 19.1.1998 došlo k dopravní nehodě, při níž byl zraněn chodec J.S., jehož léčení si vyžádalo náklady v celkové částce 201.114,40 Kč, které zaplatila žalobkyně (zdravotní pojišťovna). Řidičem vozidla, které se s J.S. střetlo, byl F. D., pojištěnec žalované ze zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.

Trestní řízení bylo z důvodu amnestie prezidenta republiky zastaveno, takže míra zavinění jednotlivých účastníků nehody nebyla stanovena; je však nesporné, že J.S., který přecházel silnici mimo obec, měl v době nehody 2,07 g/kg alkoholu v krvi. Žalovaná za svého pojištěnce J.D. ze zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem dopravních prostředků uhradila žalobkyni pouze 40 % na náhradě vynaložených nákladů léčení. Soud prvního stupně přiznal žalobkyni požadovaných zbývajících 60% náhrady s odůvodněním, že ustanovení § 55 zákona č.48/1997 Sb., o něž žalobkyně svůj nárok opírá, neobsahuje ustanovení o možnosti krátiť náhradu škody v případě spoluzavinění poškozeného a vzhledem k tomu, že občanský zákoník nelze použít, není podíl chodce na nehodě rozhodný.

Po doplnění dokazování výsledkem řízení F. D. a spisem Policie ČR ČVS: OVV-73/98 okresní soud zjistil, že v době dopravní nehody byla snížena viditelnost, v místě střetu není přechod pro chodce a není zde omezená rychlost. Po zhodnocení důkazů dovedl, že na nehodě se nejméně z 60% podílel chodec S., který opilý přecházel silnici za snížené viditelnosti mimo přechod pro chodce, a řidič již nemohl střetu s ním zabránit. Okresní soud vycházel z názoru vysloveného ve zrušujícím usnesení, a protože dospěl k závěru, že spoluzavinění chodce na dopravní nehodě lze hodnotit mírou 60 % tak, jak jej vyhodnotila žalovaná, která zbývajících 40 % nákladů léčení již žalobkyni uhradila, žalobu zamítl.

Znamená to, že třetí osoba odpovídá pojišťovně pouze v tom rozsahu, v jakém její zaviněné protiprávní jednání je v příčinné souvislosti s náklady vynaloženými na ošetření a léčení pojištěnce, jakožto následků jejího jednání. V rozsahu, v němž se na vzniku těchto nákladů podílely jiné okolnosti, popř. v jakém byl způsoben spoluzaviněním pojištěnce, třetí osoba za škodu podle §55 zákona č.48/1997 Sb. zdravotní pojišťovně neodpovídá, neboť zde není dána příčinná souvislost mezi vznikem škody a zaviněným jednáním třetí osoby.

Shrnutí: Dopravní nehoda za snížené viditelnosti, mimo přechod pro chodce, chodec zranění – náklady 201.114,- Kč, dovolání zamítnuto, trestní řízení zastaveno z důvodu amnestie / OS uvedl zavinění 60% chodec, 40 % řidič/.

9.34 34 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ, 41A 66/2014

Krajský soud v Brně rozhodl samosoudkyní JUDr. Janou Kubenovou v právní věci žalobce: MUDr. J. T., bytem S. 418/13, B., zast. Mgr. Jaroslavem Topolem, advokátem se sídlem Na Zlatnici 301/2, 147 00 Praha 4, proti žalovanému: Krajský úřad Jihomoravského kraje, se sídlem Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 24. 4. 2014, č. j. JMK 12409/2014, sp. zn. S-JMK 12409/2014/OD/Fö, takto: I. Žaloba se za mí tá.

Včas podanou žalobou žalobce napadl rozhodnutí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru dopravy ze dne 24. 4. 2014, č. j. JMK 12409/2014, sp. zn. S-JMK 12409/2014/OD/Fö, kterým bylo dle ust. § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád) zamítnuto jeho odvolání proti rozhodnutí Městského úřadu Kuřim, odboru dopravy (dále též správní orgán prvního stupně) ze dne 5. 12. 2013, č. j. MK/19534/13/OD. Rozhodnutím správního orgánu prvního stupně byl žalobce uznán vinným ze spáchání přestupků podle ust. § 125c odst. 1 písm. a) bod 1 a bod 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu) a podle ust. § 16 odst. a) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o pojištění), jejichž skutkovou podstatu naplnil porušením ust. § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu a ust. § 1 odst. 2 zákona o pojištění tím, že dne 22. 9. 2013 v 23:25 hod. řídil motorové vozidlo tov. zn. Nissan Staza 2.4, VIN:1N4BU31D2RC208799, na ulici Tišnovská v obci Kuřim, kde byl policejní hlídkou Policie ČR zastaven a kontrolován. Při kontrole motorového vozidla bylo zjištěno, že na motorovém vozidle nejsou umístěné tabulky registračních značek, které byly motorovému vozidlu přiděleny příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Tabulky registračních značek 1B3 5671 byly odevzdány na příslušném obecním úřadě obce s rozšířenou působností z důvodu, že vlastník a provozovatel motorové vozidlo dočasně vyřadil z registru silničních

vozidel podle ust. § 13 odst. 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 56/2001 Sb.). Na motorovém vozidle byla umístěna registrační značka určená pro jednorázové použití s omezenou platností B 265 500. Dále bylo zjištěno, že motorové vozidlo nemá od 14. 12. 2011 platné osvědčení o technické způsobilosti vydané stanicí měření emisí a stanicí technické kontroly, a je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (na motorovém vozidle jsou odmontované díly vozidla: pravý přední blatník, přední maska, pravé přední světlo, pravý ukazovatel směru). Kontrolou v databázi pojistných smluv České kanceláře pojistitelů bylo zjištěno, že žalobce provozoval motorové vozidlo bez pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla podle zákona o pojištění.

Žalobce předně namítá, že napadené rozhodnutí je nezákonné, jelikož popis skutku ve výroku rozhodnutí neobsahuje dostatečné určení místa spáchání protiprávního jednání. Uvádí, že popis skutku musí být určitý a nezaměnitelný. Místo spáchání deliktu popsané ve výroku rozhodnutí považuje žalobce za nedostačující, má za to, že místo protiprávního jednání mělo být určeno konkrétněji, a to například souřadnicemi GPS nebo údajem o blízkém objektu. Dále žalobce namítá, že ve výroku nebylo uvedeno, kterým směrem měl žalobce jet. Přitom žalobce odkázal na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 11. 2010, č. j. 4 As 28/2010-56.

Žalobce konečně popírá, že byl řidičem předmětného vozidla v době kontroly. Tvrdí, že vozidlo ponechal k užívání svému kamarádovi v době, kdy odjel na dovolenou. Žalobce tuto obhajobu poskytuje až v žalobě, jelikož zástupce jej ve správním řízení řádně nehájil. Také přiznává, že sdělením jména svého kamaráda otálel, neboť mu nechtěl způsobit stíhání pro spáchání přestupku; přitom si byl jistý, že sám být potrestán nemůže, jelikož v uvedené době prokazatelně nebyl na území ČR. Žalobce navrhuje rekognici, z níž vyjde najevo, že se žalobce deliktního jednání nedopustil. Na podporu svého tvrzení žalobce poukazuje na potvrzení z hotelu a letenky.

Tvrzení žalobce, že byl vyzván k výměně žárovky, při níž sundal pravý přední blatník, považuje žalovaný za absurdní. Z pořízené fotodokumentace vyplývá, že předmětné vozidlo nemělo odmontovaný pouze přední blatník, ale i přední nárazník, a na vozidle chybělo i pravé přední světlo, o němž žalobce tvrdil, že se u něj snažil vyměnit žárovku.

Žalovanému je známo, že dokazování v přestupkovém řízení nemůže spočívat pouze

na úředních záznamech, prokázání viny žalobce v daném případě však nespočívalo pouze na úředních záznamech, ale i na dalších důkazech (oznámení přestupku, fotodokumentace, výpis z evidenční karty, výpis z CRV, opisy protokolů STK, výpis z ČKP a zpráva z Ford CARent, a.s., na základě kterých správní orgán dospěl k jednoznačnému závěru, že se žalobce přestupků mu kladených za vinu skutečně dopustil.

Pokud žalobce namítal, že byl správní orgán povinen si vyžádat oficiální zprávu od České kanceláře pojistitelů, žalovaný uvedl, že předmětný výpis z evidence byl správním orgánem vyhotoven prostřednictvím zabezpečeného systému přímo z databáze vedené Českou kanceláří pojistitelů. O relevanci údajů nemá žalovaný pochybnosti. Tvrzení žalobce, že předmětné vozidlo v uvedenou dobu neřídil on, ale jeho kamarád, považuje žalovaný za účelové. Uvedl, že žalobce byl při kontrole hlídkou Policie ČR ztotožněn na základě občanského průkazu a řidičského průkazu. Zasahující policisté na základě předložených dokladů neměli žádné pochybnosti o tom, že osobou uvedenou na dokladech, je osoba, kterou zastavili, jinak by bezpochyby provedli důkladnější prověření. Žalovaný zdůraznil, že žalobce námitku vznesl až v řízení o žalobě, ačkoli toto mohl namítat již ve správním řízení. Své tvrzení o zahraniční dovolené navíc žalobce žádným způsobem nedoložil.

Konečně soud neshledal důvodnou ani námitku, že žalobce nebyl osobou, která v době spáchání přestupku řídila předmětné vozidlo. Stejně jako žalovaný má za nepochybné, že osobou, která byla řidičem vozidla a s níž probíhala následná silniční kontrola, byl právě žalobce. Z oznámení o přestupku je zřejmé, že kontrolovaná osoba se na místě přestupku prokázala řidičským a občanským průkazem na jméno žalobce. Tvrzení o zahraniční dovolené a o přenechání vozidla kamarádovi se objevuje poprvé v žalobě, toto žalobce nepodložil žádnými důkazy, a proto nelze než jej považovat za ryze účelové. Pokud by skutečně vozidlo měla řídit jiná osoba než žalobce, považoval by soud za přirozené, že by se jednalo o první skutečnost, kterou by osoba obviněná z přestupku před správním orgánem namítala, v daném případě však žalobce tuto argumentaci před správním orgánem vůbec neuplatnil, a to ani v řízení odvolacím. Nejpozději doručením rozhodnutí správního orgánu prvního stupně musel být seznámen s tím, že osobou, která byla uznána vinnou z přestupků, byl právě on. Provádění rekognice či jiných důkazů za účelem zjištění, která osoba byla řidičem vozidla, proto soud považoval za zcela nadbytečné.

Ze všech uvedených důvodů soud rozhodl tak, že žalobu žalobce ve smyslu ust. § 78 odst. 7 s. ř. s. jako nedůvodnou zamítl.

Shrnutí: zamítnuta žaloba týkající se správního řízení, v souvislosti s nočním řízením vozidla bez RZ a dalšího, žalobce popírá i to, že řídil, dále uvádí nepodstatné drobnosti šikanózního charakteru, jako například, že není uvedena přesná specifikace místa, kde řídil souřadnicemi GP, vcelku „vtipné“ je i tvrzení žalobce: tvrzení žalobce, že byl vyzván k výměně žárovky, při níž sundal pravý přední blatník.

9.35 35 CIVILNÍ ŘÍZENÍ – NÁHRADA ŠKODY, 14 TO 290/2005

Jednorázová odškodnění poškozeného (pozůstalého) v případě usmrcení některé z osob uvedených v ustanovení § 444 odst. 3 písm. a) až f) obč. zák. jsou sice v citovaném ustanovení vymezena pevnými částkami, avšak není vyloučeno jejich snížení podle příslušných ustanovení občanského zákoníku, a to především z důvodu případného spoluzavinění poškozeného (§ 441 obč. zák.), resp. z důvodů hodných zvláštního zřetele (§ 450 obč. zák.).

Krajský soud v Českých Budějovicích - pobočka v Táboře k odvolání obžalovaného R. J. zrušil rozsudek Okresního soudu v Pelhřimově ze dne 12.9.2005, sp. zn. 2 T 73/2005, ve výroku, jímž byly poškozeným M. B. a L. D. přiznány uplatněné nároky na náhradu škody, a ve věci znovu rozhodl.

Rozsudkem Okresního soudu v Pelhřimově ze dne 12.9.2005, sp. zn. 2 T 73/2005, byl obžalovaný R. J. shledán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., jehož se měl dopustit dne 5.1.2005 kolem 20.20 hodin, kdy jako řidič osobního automobilu tov. zn. Audi 80, při jízdě po silnici I. třídy v P. ve směru do centra obce v pravém krajním jízdním pruhu v blízkosti křižovatky z ulice Ř., v místě za vyústěním podchodu pro chodce, přehlédl zleva vozovku přecházejícího V. H., do kterého narazil a způsobil mu polytrauma, jemuž jmenovaný na místě nehody podlehl. Za uvedený trestný čin byl jmenovanému uložen trest odnětí svobody v trvání 2 měsíců, jehož výkon byl podmíněně odložen na zkušební dobu v délce 1 roku. V adhezním řízení byla výrokem podle § 228 odst. 1 tr. ř. uložena obžalovanému R. J. povinnost nahradit následujícím poškozeným způsobenou škodu, konkrétně M. B. ve výši 253.029 Kč a L. D. v částce 240.000 Kč.

Předmětný rozsudek právní moci nenabyl, když jej obžalovaný v zákonem stanovené lhůtě napadl odvoláním, které prostřednictvím svého obhájce odůvodnil následovně: Svým

opravným prostředkem napadá rozsudek okresního soudu ve výrocích o vině, trestu i ve výroku o náhradě škody přiznané M. B. a L. D. Konstatuje, že si sice uvědomuje tragické následky předmětné události, ovšem má za to, že soud závěr o jeho vině učinil, aniž by vzal v úvahu průběh nehodového děje, který mohl být takový, že vylučoval jeho možnost střetu zabránit. Stále setrvává na tvrzení, že řízení se věnoval a postavu pana H. spatřil až v době nárazu, přičemž takový průběh nehodového děje není ani v rozporu s výsledky dokazování. Následně rozebírá posudky znalců z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, jakož i znalce z oboru silniční dopravy. K tomuto konkrétně zmiňuje, že znalec Ing. U. nevezal v potaz biomechanické aspekty, a také při uvažované hodnotě reakční rychlosti řidiče připustil, že tato za zhoršených atmosférických podmínek, které prokazatelně v době nehody byly dány, může být jiná. V závislosti na kontrastu objektu, jenž má být pozorován, vůči okolí, může se reakční doba významně prodloužit. S ohledem na zmíněné skutečnosti má za to, že nebylo s určitostí prokázáno, jakým způsobem se poškozený V. H. pohyboval po vozovce před střetem. Ani v případě, že by se pohyboval zleva, nelze vyloučit, že se pohyboval rychleji, a v takovém případě by on střetu nemohl zabránit. Mohlo jít o časový úsek postačující k tomu, aby jmenovaný rychlejším pohybem překonal vzdálenost 2,7 metru od středu vozovky do místa střetu.

V průběhu veřejného zasedání bylo dokazování doplněno opětovným realizováním významných důkazů, jak byly provedeny již v hlavním líčení před soudem prvního stupně. Šlo především o posudek znalce z oboru silniční doprava, se specializací technická analýza silničních dopravních nehod, dále o protokol o vyšetřovacím pokusu, jehož součástí je protokol o výsledku téhož znalce, a konečně o protokol o hlavním líčení z 31.8.2005, se zvláštním zaměřením na výsledky ve věci přibrávaných znalců z oboru silniční dopravy a z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství.

K tomu pak přistupují závěry znalce z oboru silniční dopravy, z nichž vyplývá, že řidič před střetem na chodce vůbec nereagoval. Při mezních rychlostech chůze chodce měl při předpokládaném dosvitu vozidla možnost reagovat tak, že by zastavil ještě před místem střetu, v první uvažované krajní mezi rychlosti chůze chodce 0,5 m/s by zastavil 82 metrů před místem střetu, v druhé krajní mezi 1,5 m/s by zastavil cca 9 metrů před tímto místem. Z uvedených skutečností lze naprosto jednoznačně dovodit skutečnost, že obžalovaný se řízení vozidla nevěnoval dostatečně pozorně, a tudíž s ohledem na následek naplnil všechny znaky skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., předpokládající nedbalostní formu zavinění.

Zemřelý V. H. Jmenovaný totiž jako chodec přecházel vozovku v místě, kde je tato opatřena podchodem k tomuto určeným, navíc za špatných povětrnostních podmínek, kdy i on jako chodec musel počítat s tím, že je na vozovce hůře spatřitelný. Navíc i on byl schopen vzniku dopravní nehody zabránit tím, že by při spatření přibližujícího se vozidla obžalovaného nechal toto projet při setrvání na střední dělicí čáře vozovky. Otázku, proč takto nejednal, stejně jako otázku, proč obžalovaný jmenovaného nespatriil dříve a na tohoto nereagoval, nelze na základě důkazů, které jsou k dispozici, technicky objasnit. Míru spoluzavinění i další významné okolnosti dopravní nehody tedy soud prvního stupně v odůvodnění rozhodnutí výslovně zmiňuje, do rozsahu ukládané povinnosti k náhradě škody však tyto skutečnosti nepromítl.

Při stanovení rozsahu povinnosti obžalovaného k náhradě škody podle občanského zákoníku nutno totiž vycházet plně z jeho ustanovení, tudíž při aplikaci § 444 odst. 3 obč. zák. je nezbytné postupovat v plném kontextu s ustanovením hlavy II., oddílu 3, kde jsou zakotvena společná ustanovení o náhradě škody. Byť s rozhodováním ve smyslu zmíněného hmotněprávního ustanovení občanského práva není ještě dostatečných praktických poznatků ze soudní praxe, odvolací soud poté, co vyhodnotil důvodovou zprávu k předmětné novele občanského zákoníku, dosud publikované názory právní teorie, a sám nezávisle posoudil předmětné ustanovení v kontextu s ostatními ustanoveními, upravujícími otázku náhrady škody, učinil následující závěry: Ze znění již zmiňovaného ustanovení § 444 odst. 3 obč. zák. plyne, že „za škodu usmrcením náleží pozůstalým jednorázové odškodnění“ a následující částky, přiřazené jednotlivým příbuzenským skupinám pozůstalých. Mohlo by se sice zdát, že zde uvedené částky představují jednorázové, neměnné, pevnou částkou stanovené plnění (odškodnění), avšak vzhledem k začlenění zmíněného ustanovení do systematiky občanského zákoníku nutno dovozovat, že i v tomto případě je nutno aplikovat ještě další související ustanovení občanského zákoníku, a to především ustanovení § 441 o spoluúčasti poškozeného, a případně též § 450 obč. zák. o snížení náhrady soudem z důvodů zvláštního zřetele hodných (srov. Také rozhodnutí č. 15/2004 Sb. rozh. obč.). Vezme-li se za základ odškodnění částka 240.000 Kč a bylo-li shledáno spoluzavinění poškozeného, je ve smyslu § 441 obč. zák. nutno stanovit rozsah, v němž poškozený za nastalou škodu spoluzodpovídá, neboť z citovaného ustanovení občanského zákoníku vyplývá, že byla-li škoda způsobena také zaviněním poškozeného, nese škodu poměrně. Po zevrubném vyhodnocení všech výše zmiňovaných skutečností stanovil pak odvolací soud spoluzavinění poškozeného V. H. podílem 30 %, a v důsledku toho zmíněnou částku 240.000 Kč o uvedený podíl (konkrétně o 72.000 Kč) snížil.

Shrnutí: Dopravní nehoda, zhoršené atmosférické podmínky, chodec zemřel, přecházel vozovku v místě, kde je podchod, podmínka 1 rok, rozhodnutí o náhradě škody dle NOZ, poměrově sníženo dle podílu zavinění.

9.36 36 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - RYCHLOST, PODNAPILÝ CHODEC S KOLEM LEŽÍCÍ NA SILNICI, 4 TZ 17/2001

K povaze důležité povinnosti u kvalifikované skutkové podstaty podle § 224 odst. 2 tr. zák.

Pro kvalifikaci jednání obviněného podle § 224 odst. 2 tr. zák. nestačí porušení jakékoli povinnosti, byť se týká ochrany života a zdraví lidí. Musí jít o povinnost, která je důležitá; za takovou povinnost možno všeobecně pokládat povinnost, jejíž porušení má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, případně, jejímž porušením může lehce k takovému následku dojít. Porušení takové povinnosti musí pro svou závažnost také podstatně zvyšovat stupeň nebezpečnosti činu pro společnost (§ 88 odst. 1 tr. zák.).

Okresní státní zástupce podal Okresnímu soudu v Hodoníně dne 1. 9. 1997 obžalobu na Ing. J. R., jehož obvinil ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2 tr. zák., pokusu trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 8 odst. 1 tr. zák. a § 208 tr. zák. Okresní soud v Hodoníně svým rozsudkem ze dne 9. 6. 1998, sp. zn. 3 T 610/97 uznal Ing. J. R. vinným v bodě 1) rozsudku trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2 tr. zák., jehož se dopustil tím, že dne 5. 4. 1995 kolem 22.35 hod. v uzavřené obci K., okres S., SR, na silnici I. třídy č. 2 v km 4,1 silnice při jízdě ve směru od H. do K. jako řidič osobního vozu Opel Vectra 1,8 při jízdě rychlostí ve SR v obci nepovolené, a to nejméně 55 km/hod., řádně nesledoval dopravní situaci před jeho vozidlem, v důsledku čehož při předjíždění zpomalující soupravy nezjištěného nákladního vozidla s návěsem, dávajícího výstražné znamení směrovými světly, započal se zařazením svého vozidla do pravého jízdního pruhu, aniž by řádně reagoval na chodce K. J., ležícího s kolem na vozovce osvětlené veřejným osvětlením v pravém jízdním pruhu, v důsledku čehož tělo chodce přešel a způsobil mu absolutně smrtelné poranění v podobě rozdrčení a vyhrěznutí mozku při tříštivé otevřené zlomenině lebky, četné trhliny a zhmoždění plic, roztržení osrdečníku včetně trhlin srdce, rozdrčení pravého laloku jater, trhliny pravé ledviny a trhliny

sleziny, kterýmžto zraněním na místě podlehl. V bodě 2) rozsudku byl obviněný uznán vinným pokusem trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 8 odst. 1 tr. zák. a § 208 tr. zák., jehož se podle rozsudku dopustil tím, že téhož dne a tamtéž jako řidič výše uvedeného vozidla po dopravní nehodě, při které přejetím způsobil závažná poranění K. J., a přes skutečnost, že mu v tom nic nebránilo, po nehodě nezastavil, neposkytl potřebnou pomoc a z místa nehody ujel. Za to mu byl uložen úhrnný trest odnětí svobody v sazbě § 224 odst. 2 tr. zák. v trvání dvaceti měsíců, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1 písm. a) tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání tří let. Dále byl obviněnému uložen podle § 49 odst. 1 tr. zák. a § 50 odst. 1 tr. zák. trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech druhů motorových vozidel na dobu pěti let. Dále bylo rozhodnuto podle § 228 odst. 1 tr. ř. a § 229 odst. 2 tr. ř. o povinnosti obviněného hradit způsobenou škodu. Proti tomuto rozsudku podal odvolání státní zástupce a z podnětu tohoto odvolání rozhodl Krajský soud v Brně jako soud odvolací usnesením ze dne 2. 11. 1998, sp. zn. 5 To 451/98, tak, že podle § 258 odst. 1 písm. b), c), e), f), odst. 2 tr. ř. napadený rozsudek zrušil ve výroku o vině pod bodem 1), ve výroku o trestu a náhradě škody a věc podle § 259 odst. 1 tr. ř. vrátil okresnímu soudu, aby ji v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Je nesporné, že obviněný v tomto směru porušil pravidla silničního provozu a formálně by mohlo jít i o porušení důležité povinnosti řidiče. Při posuzování materiální podmínky této právní kvalifikace je však třeba uvážit okolnost, že i poškozený měl značný podíl na vzniku dopravní nehody. Z výkladu pojmů, obsaženém v ustanovení § 2 uvedené vyhlášky, je zřejmé, že účastníkem silničního provozu je každá osoba, která se přímým způsobem účastní silničního provozu, přičemž příkladmo je mimo další uveden i chodec. Poškozenému podle § 3 odst. 1 tak jako účastníkovi silničního provozu plynula povinnost chovat se ukázněně a ohleduplně, neohrožovat bezpečnost a plynulost silničního provozu, jakož i povinnost přizpůsobit své chování stavebnímu a dopravně technickému stavu silnice, situaci v silničním provozu a svým schopnostem. Specifikaci povinností chodce uvádí ustanovení § 54 odst. 1 citované vyhlášky. Podle § 54 odst. 3 uvedené vyhlášky osoba vedoucí jízdní kolo smí užít chodníku, jen neohrozí-li chodce; jinak musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky. Poškozený se v době dopravní nehody nacházel ve stavu těžkého stupně opilosti, když výsledek lékařské zkoušky na alkohol v krvi, která byla poškozenému odebrána v souvislosti s pitvou, metodou plynové chromatografie prokázal hladinu alkoholu v krvi ve výši 2,57 promile. Ze znaleckého posudku znalce z oboru silniční dopravy vyplývá, že poškozený nebyl na vozovku sražen z jízdního kola a nemohl se také do místa střetu dostat po pádu z kola, naopak z polohy kola je zřejmé, že poškozený se do

místa střetu nejpravděpodobněji dostal po pohybu v chůzi, kdy na vozovku v důsledku opilosti upadl nebo ulehl. Z uvedeného výčtu je tedy zřejmé, že poškozený si počínal při jízdě na kole a poté chůzi s kolem způsobem, který je ve výrazném rozporu s pravidly silničního provozu. Poté, co ulehl na vozovku tak, že polohou těla zabral takřka celý pravý jízdní pruh vozovky, vytvořil nebezpečnou situaci porušením pravidel silničního provozu a výrazně se tak na vzniku dopravní nehody spolupodílel se spoluzaviněním poškozeného a tyto závěry promítnout do adekvátní právní kvalifikace činu, na splnění tohoto požadavku dále netrval, přesto, že se okresní soud s touto otázkou nevypořádal, a neučinil to poté ani soud odvolací ve svém konečném rozhodnutí, jež je napadeno stížností pro porušení zákona.

Shrnutí: Dopravní nehoda 22,35 hod., chodec ležící s kolem na silnici zemřel, chodec alkohol 2,57 g/kg v krvi, nepřiměřená rychlost, 30 měsíců podmíněně, zákaz řízení 5 let, zabývá se odst. 2 u §224 tr.z., kdy musí jít o porušení důležité povinnosti.

9.37 37 ZASTAVENO TR. STÍHÁNÍ, STÍŽNOST MINISTR, 4 TZ 283/2000

1. Okolnost, zda u poškozené došlo ke stavu retrogradní amnézie, což by vylučovalo její vzpomínky na děj předcházející bezprostředně úrazu, je třeba zjistit především výsledkem poškozené, která buďto bude, nebo nebude schopna popsat své jednání před nehodou, případně i nehodový děj. V případě pochybností o validitě jí poskytnutých údajů bude třeba doplnit řízení o lékařskou zprávu o jejím aktuálním zdravotním stavu a z něj se odvíjející schopnosti interpretovat prožitou událost. Apriorní předpoklad obviněného o nutném zkreslení výpovědi poškozené z důvodu vlastního prospěchu je nutno odmítnout jako předpojatě spekulativní.

2. Za situace, kdy poškozená bude schopna podat svědeckou výpověď a objasnit okolnosti, jež dopravní nehodě předcházely, bude nutno s obsahem této výpovědi seznámit i znalce z oboru dopravy, odvětví silniční dopravy, pro možné upřesnění jeho znaleckých závěrů.

Jestliže znalec z oboru dopravy pro výpočet rychlosti jízdy vozidla dovozuje variantně odlišné rychlosti jednak z rozsahu poškození čelného skla hlavou chodce, jednak

vychází z odborné literatury, je povinen též vysvětlit, kterou variantu a z jakého důvodu upřednostnil. Pokud považuje za výslednou rychlost aritmetický průměr těchto veličin, je povinen zdůvodnit i toto.

Rozsudek: Pravomocným usnesením státního zástupce Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 2 ze dne 18. 5. 2000, sp. zn. 3 Zt 88/2000, byl porušen zákon v ustanovení § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř., a v řízení, které mu předcházelo, v ustanovení § 2 odst. 5, odst. 6 tr. ř. ve prospěch obviněného Ing. M. N. . Napadené usnesení se zrušuje.

Usnesením ze dne 18. 5. 2000, sp. zn. 3 Zt 88/2000, rozhodl státní zástupce Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 2 podle § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. tak, že zastavil trestní stíhání obviněného Ing. M. N. pro skutek spočívající v tom, že dne 23. 1. 2000 kolem 18.10 hod. v P., K. ul. řídil osobní automobil zn. OPEL Vectra SPZ AHE 59-91, patřící firmě P. a. s., P., způsobil střetnutí s chodkyní E. J., při kterém poškozená utrpěla zranění mající povahu těžké újmy na zdraví, kteréžto jednání bylo kvalifikováno jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2 tr. zák.

Proti uvedenému pravomocnému usnesení podal ministr spravedlnosti České republiky ve lhůtě uvedené v ustanovení § 272 tr. ř. stížnost pro porušení zákona v neprospěch Ing. M. N.. K porušení zákona došlo dle názoru ministra spravedlnosti České republiky v ustanoveních § 2 odst. 5, odst. 6 tr. ř., § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. a § 174 odst. 2 písm. c) tr. ř. V průběhu přípravného řízení byly v rámci dokazování vyslechnuti jako svědkové P. J., J. C., A. N. a A. V., kteří se k vlastnímu průběhu nehody nevyjádřili buď proto, že na místě nehody vůbec nebyli anebo ji nesledovali. Obviněný Ing. N. ve svém výslechu uvedl, že chodce uviděl na vzdálenost asi 3 m, na což při rychlosti asi 40 km/hod. reagoval brzděním, avšak střet s chodcem se mu nepodařilo odvrátit. Předtím chodce nezaregistroval ani ve vozovce ani mimo ni.

Znalec MUDr. J. Č., CSc. ve znaleckém posudku z oboru zdravotnictví, odvětví chirurgie, popsal zranění poškozené, klasifikoval je jako déletrvající poruchu zdraví spojenou s výrazným omezením v obvyklém způsobu života. Znalec z oboru silniční dopravy Ing. V. H. spatřuje hlavní příčinu dopravní nehody vstup chodkyně do dráhy obviněným řízeného osobního automobilu. Dohlednost chodkyni umožňovala, aby včas zaregistrovala přijíždějící vozidlo (rychlost jízdy 50 - 70 km/hod) a nevstupovala do jízdní dráhy. Ve znaleckém posudku znalec vycházel z protokolu o dopravní nehodě, plánu místa nehody, fotodokumentace a výpovědi obviněného. Pokud z takto provedeného dokazování státní zástupce dovedl, že nebylo prokázáno, že by obviněný porušením pravidel silničního

provozu způsobil předmětnou dopravní nehodu, neboť v místě byla povolena rychlost jízdy 50 km/hod., nadto nebyla prokázána příčinná souvislost mezi jednáním obviněného a zraněním chodkyně, pak s takovýmto hodnocením důkazů se ministr spravedlnosti České republiky nemůže ztotožnit.

Dokazování nebylo provedeno v potřebném rozsahu a trpí celou řadou pochybení. Především měla být vyslechnuta sama poškozená, neboť to její zdravotní stav v době rozhodování o zastavení trestního stíhání již umožňoval. Státní zástupce rovněž do svých závěrů nekriticky převzal tvrzení obviněného o rychlosti jízdy v místě nehody, byť znalec udává rozmezí rychlosti od 50 do 70 km/hod. Poškozená E. J. musela, než došlo ke střetu s autem, přejít vozovku a obousměrné kolejiště tramvají, tedy cca 10 m. Podle svědka C. nejely v době nehody v obou směrech tramvaje, tudíž nebyl zakryt výhled na celou šíři protisměru vozovky do kolejiště tramvají. Poškozená tak vzhledem k těmto zjištěním nevstoupila do vozovky ve vztahu k jízdě vozidla obviněného náhle. Tato zjištění by nasvědčovala závěru, že se obviněný nevěnoval plně řízení vozidla a nesledoval okamžitou situaci v silničním provozu. Vzhledem k prokázanému stavu vozovky pak zřejmě porušil i ustanovení vyhlášky FMV č. 99/1989 Sb. ve znění pozdějších předpisů, jež mu ukládá povinnost jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Lze tak konstatovat, že obviněný Ing. M. N. nesledoval řádně dopravní situaci a v místě nehody jel nepřiměřenou, byť povolenou rychlostí. V důsledku těchto porušení pravidel silničního provozu došlo ke střetu s chodkyní a vzniku jejích poranění, přičemž jednání obviněného je třeba kvalifikovat jako porušení důležité povinnosti vyplývající z postavení obviněného jako řidiče, tak jak to má na mysli ustanovení § 224 odst. 1, odst. 2 tr. zák.

Obviněný dovozuje, že uvedená zjištěná poranění poškozené nutně vyvolala stav amnézie a její výpověď by nemohla skutkový děj objasnit. Poukazuje také na možnost neobjektivní výpovědi poškozené, vyvolané jejím zájmem na postihu pachatele a vyloučení její odpovědnosti za vznik dopravní nehody.

Za situace, kdy poškozená bude schopna podat svědeckou výpověď a objasnit okolnosti, jež dopravní nehodě předcházely, bude nutno s obsahem této výpovědi seznámit i znalce z oboru silniční dopravy pro možné upřesnění jeho znaleckých závěrů. Stejná okolnost by měla vést vyšetřovatele i k tomu, aby trval na zodpovězení otázky ad 2)(čl. 6), kterou zadal znalci z oboru zdravotnictví, a která zůstala nezodpovězena, byť se případnějším pro její zodpovězení jeví znalec z odvětví soudního lékařství, nikoli chirurgie,

jak je tomu v posuzovaném případě. Pro úplnost bude třeba vyslechnout znalce z oboru silniční dopravy k jeho závěrům o rychlosti jízdy vozidla (str. 3 znaleckého posudku). Znalec z poškození čelního skla hlavou chodce dovodil rychlost vozidla v okamžiku střetu na 60 - 70 km/hod., přičemž argumentuje znaleckým standardem č. 3. Naproti tomu dle odborné literatury vychází rychlost jízdy vozidla na 50 km/hod. a vyšší. Znalec poté dospívá k závěru, že sloučením intervalů vychází rychlost vozidla na hodnoty od 50 do 70 km/hod. Není zřejmé, které variantě a proč dává znalec přednost, rovněž tak nevysvětlil, proč oba intervaly slučoval. V daném případě tak zůstala neobjasněna zásadní okolnost rychlosti jízdy vozidla, přičemž státní zástupce v závěrech napadeného usnesení bez dalšího vychází z faktu, že obviněný jel rychlostí 50 km/hod.

Shrnutí: Dopravní nehoda 18,10 hod., chodec těžká újma na zdraví /možná i retrogradní amnézie/, nepřiměřená rychlost, zrušeno usnesení o zastavení trestního stíhání a nařízeno nové projednání a rozhodnutí se zpracováním dalšího ZP

9.38 38 ZPROŠTĚN OBŽALOBY, MINISTR STÍŽNOST, 5 TZ 90/2001

Okresnímu soudu ve Svitavách se přikazuje, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Rozsudkem Okresního soudu ve Svitavách ze dne 26. 7. 2000, sp. zn. 2 T 313/2000, byl obviněný Ing. F. Š. podle § 226 písm. b) tr. ř. zproštěn obžaloby pro skutek spočívající v tom, že dne 4. 1. 2000 asi v 17.10 hod. v L., okres S., jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. Fiat Punto 60 SX, při jízdě po místní komunikaci S. n. ve směru od hotelu D. ke světelné křižovatce porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) vyhl. č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, § 7 odst. 1 písm. a) zák. č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, v důsledku čehož ve svém jízdním pruhu srazil zleva přecházející chodkyni ve směru jeho jízdy V. K., která utrpěla zlomeninu pánve, obou ramen kostí stydkých na levé straně, zlomeninu kosti křížové, zhmoždění pravého stehna a odřeniny s dobou léčení do 19. 4. 2000, přičemž skutek byl v obžalobě posouzen jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. Poškozená V. K. a VZP ve S. byli odkázáni podle § 229 odst. 3 tr. ř. s nároky na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních. Proti tomuto rozsudku podaly státní zástupkyně Okresního státního

zastupitelství ve Svitavách a poškozená V. K. odvolání.

Ve stížnosti pro porušení zákona uvedl, že obviněný vypověděl, že prakticky až do momentu střetu chodkyni neviděl a spatřil ji v prostoru před pravým předním světlometem. Touto částí vozidla také do chodkyně narazil. Obviněný se domníval, že chodkyně musela přijít zprava, protože v opačném případě by ji musel včas vidět. Zleva by totiž chodkyně musela překonat poměrně rozsáhlý volný prostor, zatímco po pravé straně byly až k okraji jízdní dráhy zaparkovány automobily. Poškozená V. K. naopak uváděla, že si vozidla vůbec nevšimla a že vozovku přecházela zleva doprava ve směru jízdy obviněného. Směr chůze poškozené nezjistil ani vyšetřovatel. K podání znaleckého posudku z oboru dopravy byl přibrán ústav ADN - Konzult, za který posudek zpracoval Ing. J. Š., CSc. Ten dovodil, že za daných světelných poměrů byla chodkyně prakticky nespátřitelná, resp. že nic nevyvrací tvrzení obviněného, že ji bylo lze spatřit až těsně před střetem v poloze, kterou obviněný popsal. Za předpokladu, že vozidlo obviněného svítilo potkávacími světly, nebránilo nic poškozené na ně včas a adekvátně reagovat. Ministr spravedlnosti poukázal na to, že součástí posudku je konzultace se znalcem z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, prof. MUDr. P. S., DrSc., a tento znalec dospěl k závěru, že náraz byl s největší pravděpodobností veden na levou stranu těla poškozené. Právě těmito důkazy, včetně výpovědi znalce u hlavního líčení, soud prvního stupně odůvodnil zprošťující rozsudek, ačkoliv znalec Ing. J. Š., CSc. své závěry do značné míry opřel o zjištění, která učinil sám na místě nehody a konstatoval pravděpodobnou verzi průběhu nehodového děje, včetně případného zakrytí výhledu deštníkem poškozené, aniž by bylo vůbec doloženo, že poškozená měla deštník. Podle ministra spravedlnosti je zásadní otázkou pro posouzení viny obviněného to, kdy a v jaké situaci mohl obviněný poškozenou spatřit. Z toho by mělo být dovozeno, jakým způsobem obviněný měl a mohl na její přítomnost na vozovce reagovat. Pro objasnění věci měl být na místě nehody proveden za obdobných výhledových podmínek vyšetřovací pokus. Podstatné je podle ministra spravedlnosti také zjištění vzájemné polohy těla chodkyně a vozidla obviněného v okamžiku nárazu, přičemž k objasnění této otázky se jeví nezbytným zpracování znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, nikoli pouhá konzultace se znalcem z oboru zdravotnictví. Neúplně zjištěný skutkový stav věci neumožňoval učinit závěr, zda lze obviněnému přičítat zavinění na dopravní nehodě a vzniklém následku, a proto zprošťující výrok je podle ministra spravedlnosti přinejmenším předčasný.

Z dosud provedených důkazů je zřejmé, že obviněný dne 4. 1. 2000 asi v 17.10 hod. v L. při jízdě po místní komunikaci S. n. ve směru od hotelu D. ke světelné křižovatce narazil vozidlem do poškozené V. K., přičemž jí způsobil těžkou újmu na zdraví ve smyslu § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák. Pro právní kvalifikaci podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. má podstatný význam, zda obviněný tento následek zavinil či aspoň spoluzavinil, a to za okolnosti, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo mu uloženou podle zákona. U trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. je nutno z hlediska zavinění zjistit, zda mezi porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona a následkem trestného činu je příčinná souvislost, a to i tehdy, jestliže na vzniku následku spolupůsobilo více příčin, včetně jednání poškozeného, který sám porušil své povinnosti. Spáchání trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s nehodou (srov. rozhodnutí pod č. 7/1965 Sb. rozh. tr.). Z obsahu spisu vyplývá, že na vzniku následku trestného činu podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. spolupůsobilo více příčin.

Znalecký posudek je jedním z důkazů, který je nutno podle § 2 odst. 6 tr. ř. hodnotit jednotlivě i v souhrnu s ostatními důkazy. Závěry znaleckého posudku podaného v posuzované věci však vzbuzují pochybnosti, jak oprávněně vytýká stížnost pro porušení zákona. Zůstalo neobjasněno, odkud poškozená V. K. vycházela, zda od U. ulice k M. s. či z náměstí od M. s. směrem k U. ulici. Výpovědi poškozené V. K. nasvědčují spíše tomu, že přecházela vozovku směrem od U. ulice k M. s., tedy z pohledu jízdy obviněného zprava. I když ve znaleckém posudku je zvažován pohyb poškozené chodkyně V. K. v obou alternativách, pro posouzení viny obviněného je významné, kdy mohl poprvé poškozenou spatřit a kdy a jakým způsobem mohl reagovat na to, že vstoupila do vozovky. Bez významu není ani okolnost, že rychlost vozidla řízeného obviněným nepřekročila podle znaleckého posudku 35 km/hod., a že se chodkyně před střetem s vozidlem pohybovala mimo osvětlenou plochu vozovky nebo nejvýše na jejím okraji, přičemž byla osvětlena na straně odvrácené od automobilu. Poškozená měla na sobě černou sukni a tmavě hnědou bundu. Za této situace rozlišitelnost objektu (chodce) v prostoru jen místy osvětleným veřejným osvětlením je horší než za úplné tmy, neboť zde není potřebný kontrast vůči pozadí za chodcem. Dále znalec uvedl, že v době a místě nehody nepříznivě spolupůsobilo několik technických okolností, jež se spolupodílely na tom, že na místě řidiče nebylo možno chodkyni včas spatřit a zabránit střetu, když poškozená příjezd automobilu nevnímala.

Znalec poukázal na výpověď obviněného o tom, že chodkyni spatřil až těsně před střetem jako nějaký objekt před pravým předním rohem automobilu a tuto výpověď považoval za technicky přijatelnou. K dalším okolnostem (bod 6 závěrů znaleckého posudku) uvedl, že vpravo od vozovky jsou vyznačena parkovací stání bezprostředně vedle vozovky a také tam parkují vozidla. Chodci vycházející mezi parkujícími vozidly tak vcházejí bezprostředně do jízdni drány. Na podkladě zjištěných stop na vozidle obviněného a zjištění mechanismu zranění poškozené V. K. znalec uzavřel, že automobil obviněného narazil na tělo chodkyně z boku rychlostí 30 - 35 km/hod., přičemž je pravděpodobnější, že těsně před střetem byla chodkyně otočena k automobilu levým bokem a že tedy pravděpodobně přecházela zprava doleva. Znalec poukázal na to, že děj bezprostředně předcházející střetu bývá u většiny chodců kryt amnézií. Poškozená V. K. si proto nemusí být vědoma, co přesně dělala před střetem s vozidlem.

Shrnutí: Dopravní nehoda 18,10 hod., chodec těžká újma na zdraví /možná i retrogradní amnézie/, nepřiměřená rychlost, zrušeno usnesení o zastavení trestního stíhání a nařízeno nové pojednání a rozhodnutí se zpracováním dalšího ZP

9.39 39 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - I § 208, 7 TDO 1519/2006

Jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. posoudil Obvodní soud pro Prahu 2 skutek, který podle jeho zjištění spočíval v tom, že obviněný R. B. dne 9. 12. 2001 kolem 00:24 hodin v P. po ulici Č. a. ve směru od V. n. ke křižovatce s ulicí E. řídil osobní motorové vozidlo zn. N. S. registrační značky KLO 06-50 nedovolenou rychlostí v rozmezí 73 až 82 km/h, čímž porušil ustanovení § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., přitom jel v pravém jízdni pruhu určeném pro odbočování vpravo, avšak na uvedené křižovatce v rozporu s ustanovením § 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb. nerespektoval toto dopravní značení, v jízdě pokračoval v přímém směru, objel vozidla stojící v levém jízdni pruhu určeném pro jízdu v přímém směru, jejichž řidiči zastavili v blízkosti hranice křižovatky, v důsledku porušení těchto povinností řidiče se střetl s chodci A. O. a J. S. přecházejícími vozovku ulice Č. a. za křižovatkou mimo vyznačený přechod pro chodce a způsobil J. S. vážná zranění, jimž poškozený téhož dne podlehl, a A. O. otřes mozku, mnohočetné odřeniny a zhmožděniny dolních končetin a zlomeninu lýtkové kosti vpravo,

tedy zranění, kterým byla poškozená podstatně omezena v obvyklém způsobu života po dobu čtyř týdnů.

Obviněný hodlal projet křižovatkou v přímém směru. K tomu sloužil levý jízdní pruh, zatímco pravý jízdní pruh byl určen pouze pro odbočení vpravo a neměl za křižovatkou navazující pokračování. Vozovka totiž byla za křižovatkou užší o jeden jízdní pruh a přímo na ni navazoval levý jízdní pruh vozovky před křižovatkou. Z toho je zřejmé, že projetí křižovatkou v přímém směru, ke kterému obviněný v evidentním rozporu s dopravním značením zvolil pravý jízdní pruh, muselo být spojeno s návratem na úroveň levého jízdního pruhu. Takový jízdní manévr je sám o sobě nebezpečný. V posuzovaném případě byla jeho nebezpečnost zvýrazněna tím, že v levém jízdním pruhu, určeném pro projetí křižovatkou v přímém směru, stála tři vozidla, a to z toho důvodu, že řidič prvního z nich reagoval na přítomnost chodců na vozovce, byť mimo vyznačený přechod, a nechával je přejít. Okolnost, že v jízdním pruhu určeném pro zamýšlený směr jízdy obviněného stála vozidla, jasným a i pro obviněného srozumitelným způsobem signalizovala to, že v prostoru křižovatkou nebo těsně za ní reálně může být taková situace, která brání volnému a bezpečnému projetí křižovatkou v přímém směru, včetně toho, že tato situace může být vyvolána přítomností chodců na vozovce. Lze připustit, že situace na křižovatce a těsně za ní byla z důvodu přítomnosti stojících vozidel z hlediska obviněného, který se ke křižovatce blížil, nejasná a nepřehledná, avšak tím spíše bylo vyloučeno, aby obviněný spoléhal na možnost bezpečného projetí křižovatkou. Pokud na to obviněný přesto spoléhal, svědčí to jen o tom, že si nejasnou a nepřehlednou situaci vyložil jednostranně ve svůj prospěch, což je v rozporu s povinností účastníka provozu na pozemních komunikacích chovat se ohleduplně a ukázněně, jak stanoví § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.

K nesprávnému způsobu jízdy při projíždění křižovatkou přistupuje to, že obviněný do křižovatkou, na které byla z jeho hlediska nejasná a nepřehledná situace, vjel rychlostí nejméně 73 km/h, tedy rychlostí, která byla již citelným překročením rychlostního limitu platného pro jízdu v obci (§ 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb.) a která byla zároveň i nepřiměřená daným okolnostem vyplývajícím z povahy a uspořádání křižovatkou, z přítomnosti vozidel stojících v jízdním pruhu určeném pro ten směr, jímž zamýšlel jet i obviněný, a ze snížené viditelnosti ovlivněné noční dobou (§ 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.).

Soudy ve svých rozhodnutích odpovídajícím způsobem specifikovaly povinnosti, které obviněný jako řidič porušil, a správně je hodnotily jako důležité povinnosti ve smyslu

§ 224 odst. 2 tr. zák. Námitka obviněného, že nebyla splněna materiální podmínka stanovená v § 88 odst. 1 tr. zák. pro to, aby mohlo být přihlédnuto k okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby, rozhodně nemůže obstát. Obviněný tuto námitku spojoval se skutečností, že sami chodci spoluzavinili nehodu tím, že přecházeli vozovku mimo vyznačený přechod. Tuto skutečnost nelze ve prospěch obviněného přeceňovat. Především je nutné konstatovat, že obecná povinnost účastníka provozu na pozemních komunikacích chovat se ohleduplně, jak je stanovena v § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., zahrnuje povinnost chovat se ohleduplně i k ostatním účastníkům provozu, kteří sami případně porušili své povinnosti. Dále je třeba zdůraznit, že z hlediska míry, s níž ke vzniku nehody přispěla každá ze stran, jasně dominuje jednání obviněného. Obviněný viděl, že nemůže projet křižovatku s použitím jízdního pruhu určeného pro přímý směr, viděl, že v tomto pruhu stojí vozidla, a snadno proto mohl a dokonce i měl předpokládat, že situace v křižovatce nebo těsně za ní brání volnému průjezdu. Přesto do křižovatky vjel pravým jízdním pruhem, který nebyl pro přímý směr jízdy určen, a pokračoval v jízdě ve směru, který byl blokován stojícími vozidly, jejichž řidiči nechávali přejít chodce přes vozovku. Obviněný do chodců najel z jízdního pruhu, který k jeho skutečnému směru jízdy nebyl určen, navíc rychlostí, která byla daleko za hranicemi rychlosti přiměřené konkrétní situaci. Bez významu není ani to, že chodce nechávali přejít vozovku mimo vyznačený přechod řidiči vozidel stojících v jízdním pruhu, ve kterém správně měl jet i obviněný vzhledem k zamýšlenému směru jízdy, což u chodců logicky vyvolalo dojem, že mohou bezpečně přejít. Nicméně i když lze chování chodců považovat za lehkomyšlné a i když tímto jednáním sami porušili pravidla provozu na pozemních komunikacích, je jejich účast na vzniku nehody podstatně menší, než je účast obviněného, který se na vzniku nehody podílel jednáním, které bylo mimořádně riskantní, očividně hazardérské a velmi bezohledné. Za tohoto stavu je plně podložený závěr, že porušení důležité povinnosti ze strany obviněného je okolností, která podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost a která proto ve smyslu § 88 odst. 1 tr. zák. odůvodňuje přísnější právní kvalifikaci skutku podle § 224 odst. 2 tr. zák.

Shrnutí: Dopravní nehoda 00,24 hod., 1 chodec úmrtí, 2 chodec podstatné omezení na obvyklém způsobu života, těžká újma na zdraví /možná i retrogradní amnézie/, nedovolená rychlost, průjezd křižovatkou v přímém směru, ale pruhem na odbočení, vyhodnoceno jako hazardérské jednání /snažil se tak objet vozidla stojící v přímém směru na křižovatce, trest 2 roky nepodmíněně, zákaz řízení motorových vozidel na 8 let.

9.40 40 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - CHODKYNĚ DVAKRÁT PŘEJETÁ, 8 TDO 763/2013

Nevědomá nedbalost a dopravní nehoda, jejímž účastníkem je chodec.

Posouzení zavinění ve formě nevědomé nedbalosti podle § 16 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku se odvíjí od zjištění, že pachatel si alespoň v obecných rysech měl a mohl představit protiprávní následek. Pokud jde o dopravní nehodu, při které je poškozeným chodec, platí, že střet motorového vozidla s chodcem zpravidla vede k vážnému poškození zdraví či újmě na životě. Takový protiprávní následek (resp. účinek) je pro průměrně disponovaného řidiče snadno představitelný, takže právě ve vztahu k uvedenému následku je obvykle dána nevědomá nedbalost podle citovaného ustanovení.

Okresní soud v Třebíči rozsudkem ze dne 13. 6. 2012, sp. zn. 2 T 149/2011, uznal obviněnou I. L. (dále jen „obviněná“) vinnou, že: „dne 18. 1. 2011 v 06:17 hod. v obci R., okr. T., jako řidička osobního motorového vozidla tov. zn. Škoda Octavia, registrovaného na vlastníka T.L., V. P., při jízdě po silnici na ulici H., ve směru od obce V. P. na obec K. n. O., se plně nevěnovala řízení vozidla a náležitě nesledovala dopravní situaci, nechovala se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožovala život, zdraví nebo majetek jiných osob, ani svůj vlastní, nepřizpůsobila rychlost jízdy vzniklé dopravní situaci, svým schopnostem a dohledností, aby mohla včas rozeznat překážku silničního provozu a bezpečně před ní vozidlo zastavit a u rodinného domu přední částí vozidla narazila do předkloněného chodce Z. D., bytem N.n. O. K., poskytujícího první pomoc zraněné ležící chodkyni D. T., bytem R., K P., kterou krátce před tím dne 18. 1. 2011 v 06:15 hod. srazil na vyznačeném přechodu pro chodce jako řidič osobního automobilu tov. zn. Škoda Felicia, a způsobil jí tím těžká zranění, zejména pohmoždění na zevní straně pravé dolní končetiny a vnitřní straně levé dolní končetiny, zlomeninu horního raménka stydké kosti vpravo, tržně zhmožděnou ránu v temenně týlní krajině vpravo a puklinu lebky s poraněním mozku; sražením a vlečením pod vozidlem Z. D. způsobil zlomeninu pánve – křížové kosti a roztržení spony stydké, zlomeninu pažní kosti vlevo, tříštivou zlomeninu lopatky vpravo, zlomeninu spánkové kosti vpravo, zlomeninu spodiny lebeční, zlomeninu nosních kostí, zhmoždění mozku, krvácení do mozku, zlomeniny 5. – 7., 9. – 12. žebra vlevo, krvácení do dutiny hrudní vlevo, zhmoždění plic, zlomeninu příčných výběžků bederních obratlů L4 a 5 vlevo, poškození nervů obou horních i dolních končetin, v důsledku čehož byl od 18. 1. 2011 hospitalizován na I. chirurgické klinice Fakultní nemocnice u Sv. Anny v B., podroben

operacím zlomeniny pánve, pažní kosti, drenáži hrudníku, s dobou pracovní neschopnosti do 30. 9. 2011 a podstatným omezením v obvyklé činnosti, zejména hybnosti, po dobu nejméně 4 měsíců, přičemž nelze vyloučit trvalé následky; ležící chodkyni D. T. způsobila přejetím nejméně mnohočetné podlitiny a krevní výrony v hrudníku, čárovité oděrky na pravé polovině hrudníku a břicha, krevní výron s oděrkami v bederní oblasti na levém boku, škrábance a oděrky vpravo, bederní oblasti a pravé hýždě, krevní výrony nad křížovou kostí, masivní prokrvácení na hrudníku vlevo, hluboké zhmoždění s odtržením kůže od podkoží na levém boku s masivním prokrvácením a vytvořením krevní kapsy, mnohočetné zlomeniny žeber, rozlomení křížokyčelního spojení oboustranně, s krvácením do dutiny hrudní a pánve, zhmoždění a kolaps levé plíce, jako důležitého orgánu, s povrchní trhlinou, v důsledku čehož, v kombinaci zranění po kontaktu s oběma vozidly, došlo k polytraumatu, tedy poškození nejméně dvou důležitých orgánů se značným krvácením do hrudníku a pánve a k tukové embolii plic, následkem čehož poškozená D. T. dne 18. 1. 2011 v 09:10 hod. zemřela po převozu do Fakultní nemocnice v B

Z judikatorních rozhodnutí je vhodné zmínit i usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 2. 2010, sp. zn. 3 Tdo 78/2010, publikované v Souboru trestních rozhodnutí Nejvyššího soudu pod č. T 1262 v sešitě č. 63/2010, podle něhož jestliže řidič motorového vozidla porušením svých řídičských povinností srazí a zraní chodce přecházejícího vozovku po přechodu pro chodce, není přerušena příčinná souvislost mezi tímto jednáním řidiče a smrtí chodce vyššího věku a zhoršeného zdravotního stavu, jestliže zranění chodce při uvedené nehodě – byť samo o sobě nikoli smrtelné – bylo pro něj takovým zátěžovým faktorem, že se v jeho důsledku nepříznivě rozvinul celkově špatný zdravotní stav chodce, který u něj nakonec vyústil v selhání srdce a jeho následnou smrt. Příčinná souvislost by zde byla přerušena jen tehdy, kdyby ke komplikacím při léčení zraněného chodce, které vedly ke zhoršení jeho zdravotního stavu a k jeho následné smrti, došlo výlučně v důsledku neodborné zdravotní péče nebo jiných okolností, které měly základ v porušení povinností jinou osobou.

V dané věci je pro posouzení, jaké různé příčiny měly vliv na výsledný následek v podobě smrti poškozené D. T., významný především znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, vypracovaný soudními znalci MUDr. Svatavou Duchaňovou a MUDr. Miroslavem Dařkem, Ph. D., a výpověď prvně jmenované znalkyně před soudem prvního stupně. Z těchto důkazů je zřejmé, že u poškozené při prvotním kontaktu s osobním autem Škoda Felicia, které řídil Z. D., došlo k poranění lebky a mozku

jako důležitého orgánu a pánve. Ačkoliv tato zranění byla znalci hodnocena jako vážná porucha zdraví, nejednalo se o zranění vysloveně smrtelné. Také při následném kontaktu poškozené s osobním automobilem Škoda Octavia, který řídila obviněná, došlo u ní k poraněním, jež by byla sama o sobě znalci hodnocena jako vážná porucha zdraví, přičemž ani v tomto případě se nejednalo o zranění smrtelná. Při kontaktu s oběma vozidly však u poškozené došlo k polytraumatu, tedy k poškození nejméně dvou životně důležitých orgánů se značným krvácením do hrudníku a pánve, což mělo za následek otok mozku a další závažné komplikace (zejména výraznou tukovou embolií plic), v jejichž důsledku nastala smrt poškozené. Soudní znalci proto uzavřeli, že ke smrti poškozené vedla až kombinace zranění, která jí byla způsobena střetem s oběma vozidly. S tímto znaleckým závěrem se identifikoval i soud prvního stupně, a proto učinil skutkové zjištění, že ke smrtelnému následku došlo až jednáním obviněné, resp. střetem osobního automobilu řízeného obviněnou s tělem poškozené. Zranění způsobená poškozené při původním střetu s osobním automobilem řízeným Z. D. totiž smrtelná nebyla, a žádná jiná trestně právně relevantní příčina, která by vstoupila a narušila probíhající skutkový děj, shledána nebyla.

Jestliže tedy soud prvního stupně zjistil, že způsob jízdy obviněné a rychlost jejího vozidla neodpovídala aktuálním podmínkám (zejména možnému oslnění ze strany vozidel stojících v protisměru její jízdy a přiměřenosti dohledu vzhledem k denní době a ročnímu období, že na vozidle obviněné nebyla shledána žádná technická závada a že při včasné a bdělé reakci obviněná byla schopna zastavit osobní automobil tak, aby nedošlo ke střetu s překážkou, pak je nutné – v souladu s dovolatelem – dospět k závěru, že smrtelný následek nastal v příčinné souvislosti s jednáním obviněné a že zároveň tato příčinná souvislost je kryta jejím nedbalostním zaviněním. Za zjištěného stavu věci nedošlo ani k přerušení příčinné souvislosti mezi jednáním obviněné a způsobeným smrtelným následkem, neboť její zaviněné jednání zůstává skutečností, bez níž by ke vzniku takového následku nedošlo. K přerušení příčinné souvislosti by totiž došlo jedině tehdy, pokud by nová okolnost působila jako výlučná a samostatná příčina, která by způsobila následek bez ohledu na jednání obviněné, o což ovšem v dané věci nešlo.

Nejvyšší soud proto ve shodě s nejvyšším státním zástupcem uzavřel, že právní kvalifikace jednání obviněné použitá soudem prvního stupně (tj. jako jednočinného souběhu přečinů usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku), byla správná a zákonná. To současně znamenalo, že napadený rozsudek odvolacího soudu nemohl obstát, neboť

soud druhého stupně se nevypořádal se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí a neodůvodněně uzavřel, že jednání obviněné nevykazuje znaky přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku a jednání obviněné nesprávně kvalifikoval pouze jako přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku.

Shrnutí: Dopravní nehoda 06,15 hod., 1. chodkyně úmrtí /dvakrát přejetá/, 2. chodec omezen na běžném způsobu života 4 měsíce, nepřizpůsobila rychlost, nesledovala situaci, přikázáno nové projednání

9.41 41 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - ALKOHOL, 8 TDO 380/2009

Rozsudkem Okresního soudu v Karviné ze dne 4. 9. 2008, sp. zn. 9 T 112/2008, byl obviněný J. W. uznán vinným trestnými činy ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, odst. 2 písm. b), c) tr. zák., maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zák. a řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d tr. zák. Za tyto trestné činy byl odsouzen podle § 224 odst. 2, § 35 odst. 1 tr. zák. k úhrnnému trestu odnětí svobody na dvacet měsíců, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 2 písm. b) tr. zák. zařazen do věznice s dozorem. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na šest let.

Podle skutkových zjištění soudu prvního stupně se obviněný trestných činů dopustil tím, že dne 7. 12. 2007 kolem 17.45 hodin v K., okres K., po natankování pohonných hmot na čerpací stanici E., přestože byl ovlivněn alkoholem v takové míře, že nemohl bezpečně ovládat vozidlo, kdy měl v krvi nejméně 1,76 g/kg alkoholu, řídil nákladní motorové vozidlo tov. zn. Scania R 420, s návěsem tov. zn. Menci SA 700 R, a v prostoru místní komunikace napojující se na hlavní silnici přehlédl podnapilého chodce E. K., který přecházel místní komunikaci zprava doleva z pohledu jízdy nákladního vozidla, do tohoto narazil přední částí vozidla tak, že chodec byl odhozen do vnitřního jízdního pruhu silnice ve směru na O., kdy E. K. utrpěl zranění, kterým po převozu do nemocnice dne 9. 12. 2007 podlehl, a tohoto jednání se dopustil přesto, že mu byla rozhodnutím M. ú. v Č. T., o. ž. a d., ze dne 2. 8. 2007, ve spojení s rozhodnutím K. ú. M. k., o. d. a s. h., ze dne 22. 11. 2007,

keré nabylo právní moci dne 23. 11. 2007, uložena mimo jiné za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu dvanácti měsíců s účinností ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.

Proti usnesení odvolacího soudu podal obviněný prostřednictvím obhájkyne v zákonné lhůtě dovolání v rozsahu odpovídajícím výroku o vině trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. tr.z. a namítl, že rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku. Dovolatel upozorňoval zejména na skutečnost, že vyslechnutí svědci se nevyjadřovali k samotnému poškozenému, viděli toliko letícího chodce, který dopadl na vozovku, nepopsali však způsob, jakým chodec přecházel vozovku a ani nebyli schopni vyjádřit se k samotnému střetu chodce s vozidlem. Dále uvedl, že znalcem vypočtená střetová rychlost nebyla verifikována digitálním tachografem, ze kterého mohlo být zjištěno, že v době výjezdu se vozidlo pohybovalo maximální rychlostí do 20 km/h, a v takovém případě by nemohl zapříčinit smrt poškozeného, z čehož dovozoval, že je otázkou, kdo jej vůbec přejel. Přihlédnuto podle něj nebylo rovněž k chování samotného poškozeného, který se nacházel ve stavu těžké opilosti, neměl na vozovce co dělat, choval se nevhodně a nereagoval na přijíždějící vozidla. Poukázal i na skutečnost, že na jeho vozidle nebyly zjištěny žádné stopy svědčící pro střet s poškozeným.

Z obsahu podaného dovolání vyplývá, že obviněný uplatnil výlučně námitky, které směřovaly proti rozsahu dokazování, způsobu, jakým byly hodnoceny provedené důkazy, a proti správnosti skutkových zjištění, která učinil OS v Karviné a z nichž v napadeném usnesení vycházel i KS v Ostravě. Oproti skutkovým zjištěním soudu prvního stupně, podle nichž obviněný ovlivněný alkoholem v takové míře, že nemohl bezpečně ovládat vozidlo, kdy měl v krvi nejméně 1,76 g/kg alkoholu, řídil nákladní motorové vozidlo s návěsem a v prostoru místní komunikace napojující se na hlavní silnici přehlédl podnapilého chodce E. K., který přecházel místní komunikaci zprava doleva z pohledu jízdy nákladního vozidla, do tohoto narazil přední částí vozidla tak, že chodec byl odhozen do vnitřního jízdního pruhu silnice ve směru na O., přičemž utrpěl zranění, kterým po převozu do nemocnice posléze podlehl, tvrdil, že poškozeného neusmrtil, protože na jeho vozidle nebyly zjištěny žádné stopy. Nebylo dostatečně prokázáno, že chodce srazil právě on, spolehlivě nebyla zjištěna ani znalcem vypočtená střetová rychlost, poněvadž nebyl proveden důkaz digitálním tachografem, a odpovídajícím způsobem nebylo přihlédnuto ani k jednání poškozeného,

který neměl na vozovce co dělat, nacházel se ve stavu těžké opilosti a choval se nevhodně.

Se zřetelem na povahu vytýkaných vad je evidentní, že ačkoli obviněný v dovolání formálně deklaroval dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř., fakticky uplatnil námitky skutkové, jejichž prostřednictvím se primárně domáhal změny skutkových zjištění ve svůj prospěch a výhradně na podkladě této změny požadoval, aby nebyl uznán vinným též trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. (vůči právnímu posouzení skutku jako trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, odst. 2 písm. b), c) tr. zák., maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zák. a řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d tr. zák. žádné námitky neuplatnil). Námitky skutkové však nezakládají žádný z důvodů dovolání podle § 265b tr. ř., a proto ve vztahu k nim neexistuje zákonná povinnost soudu dovolání přezkoumat (srov. též usnesení Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 651/02, III. ÚS 78/05 aj.). Tato zásada, s níž dovolací soud přistupuje k hodnocení skutkových námitek, se nemusí uplatnit bezvýhradně. Neuplatní se zejména tehdy, má-li nesprávná realizace důkazního řízení za následek porušení základních práv a svobod ve smyslu dotčení zásadních požadavků spravedlivého procesu. Typicky se tak děje v případě zjištění, že skutková zjištění soudů jsou v extrémním nesouladu s provedenými důkazy; o takovou situaci se však nejedná. Z odůvodnění rozhodnutí soudů obou stupňů vyplývá přesvědčivý vztah mezi učiněnými skutkovými zjištěními a úvahami při hodnocení důkazů na straně jedné a právními závěry na straně druhé

Soud prvního stupně jakož i odvolací soud v daném kontextu při hodnocení důkazů postupovaly důsledně podle § 2 odst. 6 tr. ř., tzn., že je hodnotily podle vnitřního přesvědčení založeného na pečlivém uvážení všech okolností případu jednotlivě i v jejich souhrnu, a v odůvodnění rozhodnutí v souladu s požadavky § 125 odst. 1 tr. ř. vyložily, jak se vypořádaly s obhajobou obviněného, pokud tvrdil, že poškozeného nesrazil on, poněvadž střet nezanechal na vozidle žádných stop. Závěr o vině obviněného byl opřen zejména o svědecké výpovědi I. L. a K. T., kteří nezávisle na sobě, jako osoby pozorující střetový děj, uvedli, že to bylo vozidlo obviněného, které srazilo poškozeného, a částečně popsali i chování obviněného bezprostředně před střetem. Svědek I. L. v této souvislosti uvedl, že obviněný se nepodíval, zda po hlavní silnici nejede jiné vozidlo, díval se někam doprava, jako by něco hledal na sedadle spolujezdce. Dalšími provedenými důkazy byla zjištěna míra alkoholu v krvi obviněného, následky, které poškozený utrpěl v důsledku dopravní nehody. Na základě provedeného dokazování je proto zřejmé, že ke smrti poškozeného došlo v

důsledku jednání obviněného, který pod vlivem alkoholu řídil nákladní vozidlo a nevěnoval pozornost dopravní situaci. Soudy rovněž opodstatněně odmítly námitku obviněného, že jeho vozidlo nebylo poškozeno, v důsledku čehož nemělo být najisto postaveno, že poškozeného srazil právě on, a s odkazem na závěr znaleckého posudku z oboru silniční dopravy argumentovaly, že náraz dokonce ani nemusel být takový, aby zanechal stopu na mřížce nákladního vozidla. Odvolací soud věnoval náležitou pozornost i výtce obviněného, že znalec nesprávně vycházel pouze z výpočtů a nezjišťoval objektivní rychlost v momentě střetu pomocí záznamu na digitálním tachografu, a vysvětlil, proč v tomto ohledu nebylo vyhověno návrhu na doplnění dokazování. Lze shrnout, že provedené důkazy do sebe logicky zapadají a ve svém souhrnu tvoří řetězec, který jednoznačně svědčí pro závěr, že to byl obviněný, kdo za situace popsané soudy řídil nákladní motorové vozidlo, přehlédl podnapilého chodce E. K., přední částí vozidla do něj narazil, odhodil jej a poškozený v důsledku střetu utrpěl zranění, kterým po převozu do nemocnice podlehl.

Shrnutí: Dopravní nehoda 17,45 hod., řidič NA 1,76 g/kg alkoholu v krvi, příčina nehody: ovlivnění alkoholem, chodec podnapilý sražen a po převozu do nemocnice zraněním podlehl, trest 20 měsíců nepodmíněně, zákaz řízení 6 let.

9.44 44 POLICISTA REFLEXNÍ VESTA, 4 TZ 183/2005

Není porušením zákazu dvojího postihu za tentýž čin („ne bis in idem“) ve smyslu čl. 4 Protokolu č. 7 k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod (publikované pod č. 209/1992 Sb.), byl-li obviněný jako řidič motorového vozidla v souvislosti s jednou jízdou jednak postižen ve správním řízení pro přestupky spočívající v tom, že nezastavil řízené vozidlo na signál policisty „Stůj“ a že po pronásledování obviněného a jeho zastavení policií se odmítl podrobit orientační dechové zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi, a jednak odsouzen za trestné činy spočívající v tom, že při zastavování jím řízeného vozidla najížděl na policistu a že řídil vozidlo v době, kdy mu to bylo zakázáno správním orgánem. Uvedené přestupky a trestné činy jsou totiž odlišnými skutky (činy), jejichž zákonné znaky se nepřekrývají, byť byly spáchány v bezprostřední časové návaznosti.

Obviněný J. L. byl rozsudkem Okresního soudu v Bruntále - pobočka v Krnově ze dne 4.4.2005, sp. zn. 18 T 262/2004, uznán vinným trestnými činy maření výkonu úředního

rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zák. a útoku na veřejného činitele podle § 155 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. a) tr. zák., jichž se dopustil tím, že v nočních hodinách dne 28.8.2004 po 22.00 hod. po místních komunikacích obce M. A., poté, co požil nezjištěné množství alkoholických nápojů, řídil osobní automobil tov. zn. Opel Astra, přestože rozhodnutím Magistrátu města O. ze dne 25.2.2004 mu byl mimo jiné uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 24 měsíců počínaje dnem právní moci, tedy od 25.2.2004, když byl na ulici K. Č. odpovídajícím způsobem, a to svítlnou s červeným krytem, zastavován příslušníkem hlídky Policie ČR, Obvodního oddělení v M. A., pprap. P. K., který měl na sobě reflexní vestu s nápisem „Policie“, na tohoto najížděl po vybočení ze směru jízdy doprava na pravou krajnici, takže policista musel uskočit, aby nebyl vozidlem sražen.

Za to byl obviněný odsouzen k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 16 měsíců s podmíněným odkladem jeho výkonu na zkušební dobu v trvání 2 roky. Dále byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na 2 roky a 6 měsíců.

Vzhledem k výše uvedenému lze učinit závěr, že odkaz odvolacího soudu na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22.7.2004, sp. zn. 11 Tdo 738/2003, není přílehlavý, neboť v tomto rozhodnutí byla posuzována situace, když po pravomocném rozhodnutí o přestupku následovalo trestní stíhání obviněného ohledně téhož skutku, který byl právně kvalifikován jako trestný čin mající v podstatě stejné znaky skutkové podstaty jako předchozí přestupek. O takovou situaci se však ve věci obviněného J. L. evidentně nejednalo. Na jeho případ lze naopak vztáhnout rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ve věci Franz Fischer vs. Rakousko, které vychází z toho, že pro posouzení skutečnosti, zda je obviněný stíhán opětovně pro tentýž čin, je nutno nejprve posoudit vztah mezi právní kvalifikací jednotlivých protiprávních jednání přicházejících v úvahu. Pouze v případě, když se budou jednotlivé v úvahu přicházející právní kvalifikace deliktů z přestupkového a trestního řízení alespoň částečně překrývat ve svých formálních znacích skutkových podstat, pak je nutno v souladu s pravidly o totožnosti skutku hodnotit, zda skutek obviněného kvalifikovaný jako trestný čin není alespoň částečně obsažen ve skutku, který je rozhodný pro naplnění skutkové podstaty přestupku. Teprve potom lze dospět k závěru o tom, zda nedojde či nedošlo k porušení zásady „ne bis in idem“ odsouzením obviněného za trestný čin poté, co již byl v souvislosti s předmětným incidentem uznán vinným přestupkem.

Nejvyšší soud proto vyslovil, že napadeným usnesením Krajského soudu v Ostravě byl porušen zákon v ustanoveních § 223 odst. 1, § 254 odst. 1 a § 257 odst. 1 písm. c) tr. ř. ve prospěch obviněného J. L. Protože zákon byl porušen výhradně ve prospěch obviněného, nepřicházel v úvahu další postup a Nejvyšší soud se omezil toliko na tzv. akademický výrok.

Shrnutí: Dopravní nehoda 22 hod., řidič pod vlivem alkoholu se zákazem řízení najížděl na policistu v reflexní vestě, podmíněný trest na 2 roky, zákaz řízení 2,5 roku, řeší se souběh správního a trestního řízení.

9.42 42 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ, 4 AS 2/2005

Je na správním orgánu rozhodnout o tom, které důkazy v řízení o přestupku provede; tím však nesmí omezit právo osob, které čelí obvinění trestní povahy v širším slova smyslu, vyslyšet nebo dát vyslyšet svědky proti sobě a dosáhnout předvolání a výslechu svědků ve svůj prospěch za stejných podmínek jako svědků proti sobě [článek 6 odst. 3 písm. d) Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod].

Výpověď svědka, již obviněný z přestupku navrhl k důkazu na svou obhajobu, nelze předem hodnotit jako bezcennou, a proto ji jako důkaz neprovést, jen s poukazem na její účelovost pro přátelský vztah obviněného ke svědkovi. Odmítnutí návrhu na provedení důkazu výslechem takového svědka je porušením práva na spravedlivý proces. Tento postup, jenž vedl k faktickému vyloučení důkazů navržených ve prospěch obviněného z přestupku a přijetí závěru o skutkovém stavu věci toliko na základě jednostranných důkazů, je porušením čl. 6 odst. 3 písm. d) Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod.

Rozhodnutím žalovaného ze dne 4. 5. 2004 bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí Magistrátu města Pardubic, odboru vnitřních věcí, oddělení přestupků, ze dne 8. 3. 2004, jímž byla žalobci 1) za přestupek podle § 22 odst. 1 písm. f) zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, spočívající v porušení ustanovení § 4 písm. b) a § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), a 2) za přestupek podle § 30 odst. 1 písm. i) bodu 1 zákona o přestupcích uložena pokuta ve výši 12 000 Kč a zákaz činnosti – řízení

všech motorových vozidel na dobu 14 měsíců, jakož i povinnost nahradit náklady správního řízení.

Nejvyšší správní soud rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové, pobočka v Pardubicích, zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Námitky, které tvoří jádro kasační stížnosti stěžovatele, týkající se nepřipuštění jím navrhovaných důkazů svědeckými výpověďmi správními orgány projednávajícími jeho přestupek, v čemž spatřuje porušení práv, která jsou zaručena Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále též „Úmluva“), lze formálně podřadit pod ustanovení § 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s. Stěžovatel fakticky tvrdil, že při zjišťování skutkové podstaty správním orgánem byl porušen zákon v ustanoveních o řízení před správním orgánem takovým způsobem, že to mohlo ovlivnit zákonnost, a pro tuto důvodně vytýkanou vadu měl soud, který ve věci rozhodoval, napadené rozhodnutí správního orgánu zrušit. Ze správního spisu bylo zjištěno, že správní orgány obou stupňů shodně kladly stěžovateli za vinu, že dne 22. 7. 2003 okolo 5:00 hodin řídil osobní motorové vozidlo Renault Laguna po pozemní komunikaci v Pardubicích, ul. S., a na výzvu policie se odmítl podrobit dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem. Tím se měl dopustit přestupků 1) proti bezpečnosti s plynulostí silničního provozu dle § 22 odst. 1 písm. f) a 2) na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi dle § 30 odst. 1 písm. i) bodu 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, a to tak, že porušil ustanovení § 4 písm. b) a § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Za to mu byla dle § 30 odst. 2 zákona o přestupcích za použití ustanovení § 11 a § 12 odst. 2 téhož zákona uložena pokuta ve výši 12 000 Kč a zákaz řízení všech motorových vozidel na dobu 14 měsíců. Že se stěžovatel popsaného skutku dopustil, bylo dle žalovaného (i správního orgánu prvního stupně) prokázáno oznámením přestupku sepsaného policistou dne 22. 7. 2003, které stěžovatel odmítl podepsat, úředními záznamy o průběhu silniční kontroly sepsanými dvěma policisty hlídky Policie ČR, OŘ OHS Pardubice, která vykonala uvedeného dne u stěžovatele silniční kontrolu, a svědeckými výpověďmi týchž osob.

Vyjmenované důkazní prostředky shodně popisují skutkový děj tak, že inkriminovaného dne kolem 3:50 hod. si dvoučlenná policejní hlídka povšimla tří mužů konzumujících na čerpací stanici pivo a z kontrolního bodu, který byl nedaleko, pak kolem 4:55 hodin viděla, jak nastupují do vozidla Renault Laguna zaparkovaného na čerpací stanici. Rozhodla se vozidlo zkontrolovat, proto je následovala v krátké vzdálenosti na S., kde zaparkovalo. Policejní auto zastavilo za sledovaným vozem a bezprostředně poté

vyzvala hlídka řidiče (osobu, která vystoupila z místa řidiče, tj. stěžovatele) k předložení dokladů. Jelikož byl z jeho dechu cítit alkohol, poučila ho o jeho právech a vyzvala k provedení dechové zkoušky, což odmítl, stejně jako uplatnit právo požadovat odběr krve. Na místě byl o věci sepsán protokol, do něhož stěžovatel odmítl cokoli uvést a tvrdil, že je chodec a vozidlo neřídil. Byla mu zakázána další jízda až do vystřízlivění. Dle sdělení policistů nebyla záměna řidiče možná, protože ho měli po celou dobu na dohled. Na místě byla také zjištěna totožnost spolucestujících a jejich jména, rodná čísla a adresy byly uvedeny do úředních záznamů sepsaných ještě téhož dne policisty.

Nejvyšší správní soud spatřuje v postupu krajského soudu, který se ztotožnil s odmítnutím správních orgánů obou stupňů provést navržené důkazy a ani sám je ze stejných důvodů neprovedl, vážné pochybení.

Princip „rovnosti zbraní“, tj. že každá strana v řízení musí mít rovnou příležitost předložit svůj případ a žádná z nich nesmí být podstatně zvýhodněna vzhledem ke svému protivníku, platí i v občanskoprávním řízení a rovněž při soudním přezkoumání zákonnosti rozhodnutí orgánu veřejné správy (čl. 36 a 38 Listiny). Tento princip musí vždy prostupovat celým procesem, jenž se chce nazývat spravedlivým, a lze o něm říci, že má také velmi blízko k principu nediskriminace upravenému článkem 14 Úmluvy.

Nejvyšší správní soud spatřuje v odmítnutí výsledků těchto navržených svědků pouze s výše popsaným odůvodněním správních orgánů porušení práva stěžovatele na spravedlivý proces. Správní orgány svým postupem omezily stěžovatelovo právo na obhajobu tím, že dílem z formálních důvodů (správní orgán prvního stupně) a dílem v důsledku porušení zásady rovnosti zbraní (žalovaný a krajský soud), jakož i práva na spravedlivý proces jako celku, v řízení zcela vyloučily prezentaci důkazů svědčících v jeho prospěch. Závěr o skutkovém stavu věci učinily toliko na základě jednostranných důkazů. Přitom právo jednotlivce na zajištění základních záruk tvořících právo na spravedlivý proces má tak zásadní význam, že v žádném případě nemůže být obětováno účelnosti vedení správního řízení. Tvrdí-li osoba, proti níž se řízení vede, že se skutek, jehož se měla dopustit, odehrál jinak, než je jí kladeno za vinu, a přitom zde nejsou objektivně ověřitelné okolnosti, které by takovou verzi s jistotou vylučovaly (např. nemožnost překonat vzdálenost od čerpací stanice k místu kontroly v uvedeném časovém rámci pěšky apod.), je pro zachování určité rovnováhy třeba provést důkazy, které k prokázání pravdivosti svých tvrzení navrhuje. Zde v důsledku toho, že stěžovatel v postavení obviněného z přestupku využil svého práva v § 73 odst. 2 zákona o přestupcích navrhnout důkazy na svou obhajobu

(a nic nenasvědčuje tomu, že by důkazní prostředky nebyly snadno bez zvýšených nákladů dostupné), byl na dosah způsob, jak provedením těchto důkazů a jejich následným zhodnocením ověřit či vyvrátit vzájemně korespondující výpovědi obou policistů. Výsledek takového dokazování (při zachování práva stěžovatele na spravedlivý proces) v tomto okamžiku nelze předjímat. Je možné, že i poté setrvá správní orgán na svém přesvědčení, nebo že je naopak změni a jako pravdivé vyhodnotí údaje sdělené dalšími svědky, ale také nelze vyloučit, že budou proti sobě stát protichůdná tvrzení, z nichž žádné nebude možné spolehlivě vyvrátit, a pak se uplatní zásada in dubio pro reo, tj. v pochybnostech ve prospěch obviněného.

Protože došlo ve správním řízení shora popsaným způsobem k porušení práva stěžovatele na spravedlivý proces, zruší krajský soud jak rozhodnutí žalovaného, tak i rozhodnutí správního orgánu prvního stupně, na něž se vytýkaná pochybení rovněž vztahují, vrátí věc žalovanému a zaváže správní orgány k provedení nápravy výše naznačeným postupem. To znamená, že v novém řízení je třeba nikoli toliko formálně, ale skutečně dát stěžovateli možnost, aby uplatnil své právo na obhajobu a byli slyšeni i svědci navržení v jeho prospěch. Po skončení dokazování a vyhodnocení všech provedených důkazů podle pravidla uvedeného v § 34 odst. 5 s. ř. provede správní orgán právní posouzení nově zjištěného skutkového stavu věci.

Na základě výše vyloženého musel Nejvyšší správní soud shledat důvodnou rovněž námitku mířící na porušení § 3 odst. 4 spr. ř. a dospěl k závěru, že rozhodnutí správních orgánů nevyšlo ze spolehlivě zjištěného skutkového stavu věci. Že správní orgány nedostály pravidlům spravedlivého procesu, pokud jde o poskytnutí práva stěžovateli předložit také důkazy na svou obhajobu, vedlo k tomu, že skutkový základ stanovený toliko na podkladě jednostranných důkazů nemůže být považován za spolehlivě zjištěný. Jelikož stěžovatel zahrnul tuto námitku již mezi žalobní body, měl krajský soud pro tuto důvodně vytýkanou vadu správního řízení rozhodnutí žalovaného zrušit a věc mu vrátit k dalšímu řízení.

Shrnutí: Rozhodnutí nejvyššího správního soudu, řízení v noci pod vlivem alkoholu, neprovedeným výslechu svědků nebylo zachováno právo na spravedlivý proces.

9.43 43 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - ALKOHOL, RYCHLOST I § 208, 8 TDO 709/2011

K tomu, že tzv. faktická konzumpce je vyloučena u přečinů usmrcení z nedbalosti a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Účinky trestného činu, které vznikly v důsledku jednání pachatele a které spočívají jednak ve smrti poškozené osoby, jednak i ve způsobení těžké újmy na zdraví u další poškozené osoby, vylučují tzv. faktickou konzumpci přečinu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 TZ (ve znění účinném od 1. 1. 2010) přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 3 TZ (ve znění účinném od 1. 1. 2010). Přečin podle § 147 odst. 1, 2 TZ (ve znění účinném od 1. 1. 2010) totiž není prostředkem jen relativně malého významu ve srovnání se základním přečinem podle § 143 odst. 1, 3 TZ (ve znění účinném od 1. 1. 2010), přičemž se nejedná ani o vedlejší, málo významný produkt označeného základního přečinu.

Obviněný P. Z. byl rozsudkem Městského soudu v Brně ze dne 12. 11. 2010, sp. zn. 9 T 192/2010, uznán vinným pod bodem 1) přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 3 tr. zákoníku a přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) tr. zákoníku, pod bodem 2) přečinem neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku. Za tyto přečiny byl odsouzen podle § 143 odst. 3, § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody na šest roků, pro jehož výkon byl podle § 56 odst. 2 písm. c) tr. zákoníku zařazen do věznice s ostrahou. Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu osmi roků. V dalším bylo rozhodnuto o náhradě škody.

Podle skutkových zjištění soudu prvního stupně se obviněný uvedených přečinů dopustil tím, že

1) dne 3. 7. 2010 v B. poté, co vypil v restauraci ve středu města větší přesněji nezjištěné množství alkoholických nápojů a ačkoliv není držitelem žádného řidičského oprávnění, čímž porušil ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) a § 3 odst. 3 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, řídil v silně podnapilém stavu ulicemi města vlastní výkonný osobní automobil Chrysler Neon, přičemž ve 20:15 hod. při jízdě po ulici V. ve směru od středu města v důsledku vědomě agresivní jízdy, v rychlosti nejméně 95 km/h najel do prostoru mezi chodníkem a nástupním

ostrůvkem tramvají "K. n.", kde se na chodníku a tramvajovém ostrůvku nacházelo více osob v celkovém počtu kolem 20 lidí, čímž porušil ustanovení § 4 písm. a), § 13 odst. 1 a § 18 odst. 4 citovaného zákona, nezvládl řízení vozidla, najel nejprve na obrubník chodníku a poté na nástupní ostrůvek, kde v rychlosti nejméně 91 km/h srazil dvě ženy, přerazil označnickou tramvajovou zastávku a sloupek semaforu a s vozidlem zastavil až za křižovatkou s ulicí K.; při uvedené dopravní nehodě utrpěla L. Š., kritické poranění životně důležitých orgánů, a to mozku, plic a částečné přetržení hrudní srdečnice, v důsledku čehož na místě zemřela, a B. Š., utrpěla zavřenou zlomeninu lebeční klenby s bezvědomím, oboustranné rozsáhlé zhmoždění obou čelních laloků a levého spánkového laloku mozku, mnohočetná poranění zvláště dolních končetin a hematom pravé ledviny, což si vyžádalo úvodní hospitalizaci na oddělení ARO do 11. 7. 2010, následnou hospitalizaci nejméně do 31. 7. 2010 a poté mnohaměsíční léčeni, které trvá do současnosti, přičemž se dle ošetřujícího lékaře jedná o těžké zranění s pravděpodobnými trvalými následky, poškozená je stále omezena v běžných aktivitách, trpí mimo jiné poruchou krátkodobé paměti, poruchou chuti a čichu; poškozením označnickou zastávku vznikla Dopravnímu podniku města Brna, a. s., škoda ve výši 30.608,- Kč a poškozením sloupku signalizačního zařízení pro chodce a tramvaje byla způsobena společnosti Brněnské komunikace, a. s., škoda odhadnutá na 30.000,- Kč; chemickým rozbořem krve obviněného odebrané ve 21:50 hod. a poté i ve 22:20 hod. metodou plynové chromatografie a enzymatickou byla zjištěna hladina alkoholu ve výši 2,48, resp. 2,43 g/kg, přičemž obviněný v době vyšetření jevil zřetelné známky ovlivnění alkoholem,

2) dne 3. 7. 2010 po 20:15 hod. v B. na ulici V. jako řidič vlastního automobilu Chrysler Neon, po zavinění shora uvedené dopravní nehody, za situace, kdy za jeho silně poškozeným vozidlem ležely ve vozovce dvě sražené silně krvácející ženy v bezvědomí, se nejprve opakovaným startováním pokoušel uvést do chodu motor vozidla a poté, aniž by se snažil jakýmkoliv způsobem zraněným ženám pomoci, utekl z místa nehody na ulici J. U. do nedaleké restaurace U p., kde si objednal a zaplatil jedno pivo, a aniž by je dopil, odešel z restaurace a poté byl na ulici zadržen hlídkou Policie České republiky, přičemž jakoukoliv účast na dopravní nehodě popíral.

Rozsudek soudu prvního stupně napadli odvoláními obviněný a v jeho neprospěch i státní zástupce Městského státního zastupitelství v Brně. Z podnětu odvolání státního zástupce byl rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 19. 1. 2011, sp. zn. 3 To 1/2011, rozsudek soudu prvního stupně podle § 258 odst. 1 písm. b), e), odst. 2 tr. ř. zrušen ve

výroku o trestu odnětí svobody. Podle § 259 odst. 3, 4 tr. ř. bylo nově rozhodnuto tak, že obviněnému byl podle § 143 odst. 3 tr. zákoníku, § 43 odst. 1 tr. zákoníku uložen úhrnný trest odnětí svobody na sedm roků, pro jehož výkon byl podle § 56 odst. 2 písm. c) tr. zákoníku zařazen do věznice s ostrahou. Podle § 256 tr. ř. bylo odvolání obviněného jako nedůvodné zamítnuto.

Podstata jednání obviněného spočívala podle zjištění soudů v tom, že ačkoliv nebyl držitelem žádného řidičského oprávnění, řídil v silně podnapilém stavu ulicemi města B. vlastní osobní automobil, přičemž ve 20:15 hod. při jízdě po ulici V., v důsledku vědomě agresivní jízdy, v rychlosti nejméně 95 km/h, najel do prostoru mezi chodníkem a nástupním ostrůvkem tramvají "K. n.", kde se na chodníku a tramvajovém ostrůvku nacházelo více osob v celkovém počtu kolem 20 lidí, nezvládl řízení vozidla, najel nejprve na obrubník chodníku a poté na nástupní ostrůvek, kde v rychlosti nejméně 91 km/h srazil dvě ženy, přerazil označnickou tramvajové zastávky a sloupek semaforu a s vozidlem zastavil za křižovatkou s ulicí K.; při uvedené dopravní nehodě utrpěla L. Š. kritické poranění životně důležitých orgánů, v důsledku čehož na místě zemřela, B. Š. utrpěla vážná poranění, která měla charakter těžké újmy na zdraví s pravděpodobnými trvalými následky, přičemž poškozená je stále omezena v běžných aktivitách, trpí mimo jiné poruchou krátkodobé paměti, poruchou chuti a čichu; v důsledku jednání obviněného byl poškozen označnický zastávky a sloupek signalizačního zařízení pro chodce a tramvaje, čímž vznikla Dopravnímu podniku města Brna, a. s., a Brněnským komunikacím, a. s., škoda v celkové výši 60.608,- Kč; chemickým rozbořem krve obviněného odebrané ve 21:50 hod. a poté ve 22:20 hod. metodou plynové chromatografie a enzymatickou byla zjištěna hladina alkoholu ve výši 2,48, resp. 2,43 g/kg, přičemž obviněný v době vyšetření jevil zřetelné známky ovlivnění alkoholem.

Odvolací soud se se závěry prvoinstančního soudu ztotožnil, byť konstatoval, že si je vědom, že jednání obviněného představuje hraniční případ. Trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti je podle odvolacího soudu činem, se kterým je spojeno bezprostřední a reálné nebezpečí ohrožující zdraví a život více lidí (nejméně 7) nebo cizí majetek ve velkém rozsahu. Toto nebezpečí musí trvat a ohrožovat po určitou dobu. V daném případě obviněný, který ve značném stavu opilosti řídil motorové vozidlo, bez řidičského oprávnění a nedovolenou rychlostí, bezprostředně ohrožoval život svůj a dalších tří spolucestujících. K relevantnímu následku, tzn. smrti a těžkému ublížení na zdraví však u posádky vozidla nedošlo. K tomuto následku došlo u žen stojících na tramvajovém ostrůvku až poté, co

obviněný několikanásobným hrubým porušením předpisů silničního provozu, zejména zvýšením rychlosti, přestal motorové vozidlo ovládat. Právní kvalifikaci skutku obviněného soudem prvního stupně proto označil za správnou a v podrobnostech odkázal na odůvodnění jeho rozsudku (strana 4 napadeného rozsudku odvolacího soudu).

Dovolací soud souhlasí s názorem soudu prvního stupně, že bezohledná jízda osobním automobilem není a priori živelným a neovladatelným dějem, představujícím obecné nebezpečí, resp. obecně nebezpečné jednání, a to ani tehdy, není-li obviněný držitelem žádného řidičského oprávnění a řídí motorové vozidlo pod vlivem alkoholu. Podle znaleckého posudku z oboru dopravy znalce doc. Ing. A. V., Ph.D., byla příčinou dopravní nehody především rychlost jízdy vozidla v daném místě nehody a nezvládnutí jízdy, když pro průjezd mezi tramvajovým ostrůvkem a chodníkem na pravé straně komunikace nelze jet stále v přímém směru, ale je nutno provést mírné přemístění vozidla vpravo, což obviněný s ohledem na rychlost jízdy, jež činila nejméně 95 km/h, nezvládl, ve snaze vjet mezi ostrůvek a chodník najel příliš k obrubníku chodníku na pravé straně komunikace a při korekci směru jízdy vlevo tuto opět nezvládl a najel na tramvajový ostrůvek (č. l. 338, 339). Až do příjezdu na kritické místo však neměl podle svědků sedících s ním v automobile žádné problémy s ovládáním vozidla, svědek J. V. uvedl, že nepoznal, že obviněný není držitelem řidičského oprávnění (č. l. 264), obdobně způsobilost obviněného řídit motorové vozidlo nezpochybnili ani V. K. (č. l. 266) či J.H. (č. l. 358), všichni v podstatě shodně uvedli, že jeho způsobilost vozidlo bez potíží řídit byla diskvalifikována až ve chvíli jeho významného zrychlení krátce před místem činu, ulicemi města vozidlo řídil, aniž by došlo k jakémukoliv střetu s jinými vozidly či dokonce k ohrožení bezpečnosti a zdraví osob. Výstižně soud také upozornil, že byť se jednalo o výkonné vozidlo, obsazené čtyřmi lidmi, takže vozidlo včetně posádky mohlo mít podle znalce hmotnost 1.381 kg, čemuž odpovídá i značná kinetická energie, nepředstavovalo nebezpečí srovnatelné s ostatními alternativami označovanými za obecné nebezpečí v ustanovení § 273 odst. 1 tr. zákoníku. Lze jistě připustit, že i jízda motorovým vozidlem za určitých předpokladů může představovat obecně nebezpečné jednání, ale dosavadní soudní praxe spojovala tento závěr typicky s jízdou vozidly větších rozměrů a hmotnosti (autobusy, tahače, nákladní vozidla apod.). Pokud je obecné nebezpečí spojováno s jízdou osobním motorovým vozidlem, předpokládalo nepřijatelný způsob jízdy v těsném spojení se vznikem obecně nebezpečného následku, jakým je kupř. bezprostřední ohrožení cestujících plně obsazeného autobusu jakož i dalších účastníků silničního provozu hazardním předjížděním, v důsledku něhož došlo ke sjetí autobusu mimo zpevněný povrch a jeho převrácení na střechu, což si vyžádalo nejen

značnou škodu na majetku, ale především způsobení těžkých zranění více osob (viz např. rozsudek Okresního soudu v Českém Krumlově ze dne 11. 2. 2009, sp. zn. 10 T 188/2008, ve spojení s rozsudkem Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 26. 5. 2009, sp. zn. 4 To 296/2009).

V posuzované věci je ale zcela zřejmé, že ani při změně právního posouzení skutku spočívající v tom, že by byl kvalifikován jako jednočinný souběh přečinů ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, odst. 2 písm. a) tr. zákoníku, těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 tr. zákoníku a usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 3 tr. zákoníku, což navíc dovolatel ani nenamítal, by nemohlo dojít k žádné relevantní změně hodnocení společenské škodlivosti činu obviněného a změna právního posouzení skutku by nemohla zásadně ovlivnit ani závěry rozhodné pro stanovení druhu trestu a jeho výměry. Obviněnému byl uložen úhrnný trest odnětí svobody ve výměře sedmi let, pro jehož výkon byl zařazen do věznice s ostrahou, a dále též citelný trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na osm let. Trest odnětí svobody vyměřený jen mírně pod horní hranicí trestní sazby trestného činu nejpřísněji trestného dozajista odpovídá povaze a vysoké závažnosti činu obviněného, jakož i dalším hlediskům uvedeným v ustanovení § 39 tr. zákoníku, obdobný závěr nutno učinit i ohledně trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel. Na tomto hodnocení by se v konkrétní situaci nemohlo nic významného změnit ani tehdy, byl-li by skutek posouzen ještě jako další přečin.

Shrnutí: Dopravní nehoda 20,15 hod., řidič 2.4 g/kg alkoholu v krvi, 1. chodec úmrtí, 2. chodec těžké zranění s trvalými následky, příčina nehody: rychlost, řidič utekl z místa nehody, odsouzen na 7 roků nepodmíněně, znalec A.V. Brno.

9.45 45 CHODEC BEZ REFLEXNÍ VESTY, ROZPOR ZNALEC VS. SOUD, 5 TDO 845/2012

Porušení důležité povinnosti řidiče ve smyslu §143 odst. 2 tr. zákoníku.

Pro posouzení otázky porušení důležité povinnosti řidiče ve smyslu §143 odst. 2 tr. zákoníku je významné zjištění o tom, jaký byl charakter a trvání jeho nepozornosti, která byla příčinnou vzniku protiprávního účinku. Okolnost, že pachatel vůbec nereagoval na pohyb jiného účastníka v silničním provozu (poškozeného), nevylučuje závěr o

spoluzavinění poškozeného.

Rozsudkem Okresního soudu v Teplicích ze dne 22. 2. 2011, sp. zn. 2 T 85/2010, byl obviněný J. N. uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, účinný od 1. 1. 2010. Dopustil se jej tím, že dne 19. 1. 2010 v době kolem 7.25 hod. na silnici III. třídy , v katastru obce R. n. B., okres T., cca 50 m za sjezdem ze silnice...., řídil nákladní automobil VW Crafter 2EKE2, a v důsledku snížené viditelnosti a nesledování silničního provozu narazil do vpravo u krajnice odstaveného osobního automobilu Opel 1.6 16 V Van Combo, kolem něhož se pohyboval jeho řidič P. Ž., jehož srazil a který utrpěl mnohočetné zlomeniny a následný úrazový šok, v jehož důsledku téhož dne zemřel.

Soudy přitom vycházely z výpovědi obviněného a listinných důkazů, především protokolu o nehodě, fotodokumentace a lékařských zpráv, a dále ze znaleckého posudku předloženého obviněným, který byl vypracován znalcem z oboru doprava, odvětví doprava silniční a městská, Ing. Tomášem Rozlivkou. Znalec stanovil reakční dobu řidiče na 1,1 až 2,95 sekundy, uvedl přitom, že při nejrychlejší reakci (1,1 sekundy) by řidič stihl zpomalit a provést úhybný manévr. Při nejpomalejší reakci by to nestihl. Rychlost nárazu určil v rozmezí 42,5 - 47 km/h. Jako rychlost nutnou pro adekvátní reakci řidiče, aby nedošlo ke srážce, pak stanovil rozmezí 27 až 42,5 km/h. Rychlost vozidla řízeného obviněným tak byla pouze o něco málo vyšší, než jaká byla nejvyšší možná přípustná rychlost pro průměrnou reakci řidiče, která by zabránila střetu. Okresní soud dále zjistil, že i přesto, že byla tma (dokazováním bylo určeno, že ke střetu došlo ještě před sedmou hodinou ranní), poškozený neměl na odstaveném vozidle zapnuta žádná světla, a to ani výstražné blikáče, při vystoupení z vozu nepoužil reflexní vestu z povinné výbavy. Poškozený nedodržel ani své povinnosti podle § 26 odst. 2, 3 zákona č. 361/2000 Sb., když neučinil opatření, aby vozidlo nemohlo ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a neoznačil je výstražným trojúhelníkem. Poškozený zřejmě porušil i ustanovení § 27 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., když vůbec neměl za snížené viditelnosti stavět vozidlo na silnici III. třídy. Z výše uvedeného vyplývá, že poškozený nerozsvícením světel porušil rovněž ustanovení § 33 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. a ustanovení § 45 odst. 3 téhož zákona, když neoznačil vozidlo jako překážku provozu.

V rámci hodnocení výsledků dokazování včetně znaleckého posudku soud prvního stupně dospěl k závěru, že důvodem střetu nebylo odstavení neosvětleného a neoznačeného vozidla řízeného poškozeným, ale především nevěnování pozornosti řízení obviněným,

neboť měl dostatek místa pro přinejmenším vyhýbací manévr, pokud by nemohl zastavit, z čehož dále soud dovodil, že jel rychlostí nad své reakční možnosti. Připustil sice porušení povinností i na straně poškozeného, ale považoval je za méně závažné. Nerespektování ustanovení §§ 4, 5 odst. 1 písm. b), a 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., tak okresní soud označil za primární příčinu vzniku dopravní nehody a jejích škodlivých následků. Přitom porušení povinností ze strany poškozeného soud nijak nezohlednil v právní kvalifikaci skutku ale ani při stanovení druhu trestu a jeho výměry. Skutek byl posouzen jako přečin usmrcení z nedbalosti podle přísnějšího druhého odstavce, tj. § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku, přičemž použití kvalifikované trestní sazby soud zdůvodnil pouze tím, že obviněný porušil zákonné povinnosti řidiče, které mají zásadní význam pro bezpečnost silničního provozu, a odpovídají tak kvalifikovanému znaku "důležité povinnosti". Soud prvního stupně přitom posoudil zavinění obviněného jako vědomou nedbalost ve smyslu § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku.

Krajský soud v Ústí nad Labem jako soud odvolací se snažil doplnit kusé a z hlediska požadavku ustanovení § 125 odst. 1 tr. ř. nedostatečné odůvodnění právní kvalifikace soudem prvního stupně. Nejprve se zabýval rychlostí, jakou obviněný v rozhodnou dobu řídil automobil, a to především s ohledem na povětrnostní a meteorologické podmínky. S ohledem na sníženou viditelnost v důsledku nejen brzkých ranních hodin zimního období, ale především mlhu a mrholení, teplotu při bodu mrazu a celkovou viditelnost měl obviněný přizpůsobit rychlost svého vozidla možnostem svého rozhledu. Ačkoli tedy jel povolenou rychlostí, neporušil ustanovení § 18 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., ale odst. 1 citovaného ustanovení, podle něhož řidič musí přizpůsobit rychlost jízdy mj. svým schopnostem, technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, přičemž smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit na vzdálenost, na kterou má rozhled. Za přiměřenou rychlost, za niž by byl obviněný schopen spatřit odstavené vozidlo a chodce ve vozovce, označil znalec nejméně 27 km/h a nejvýše 42,5 km/h. Rozpětí je závislé na reakční schopnosti řidiče. Přestože tedy znalec označil za hlavní příčinu vzniku dopravní nehody jednání poškozeného, který odstavil neosvětlené a neoznačené vozidlo u kraje komunikace zúžené sněhovými bariérami a sám se pohyboval v jeho okolí, zdůraznil odvolací soud, že je nutné takový závěr velmi obezřetně hodnotit. Nakonec se přiklonil k závěru soudu prvního stupně, ztotožnil se i s právním posouzením skutku podle přísnějšího ustanovení § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku s tím, že obviněný nedodržel natolik významné povinnosti řidiče a takovým způsobem, že takové porušení zpravidla vede k závažným dopravním nehodám s těmi nejtěžšími následky. Aniž

by odvolací soud výslovně hodnotil míru porušení obou citovaných povinností řidiče /§§ 18 odst. 1 a 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb./, je možné z další části odůvodnění napadeného usnesení dovodit, v jakém konkrétním jednání obviněného spatřoval naplnění podmínek kvalifikované skutkové podstaty trestného činu usmrcení z nedbalosti podle odst. 2 § 143 tr. zákoníku. Krajský soud na tomto místě reagoval na odvolací námitky obviněného, které odmítl s tím, že překročení rychlosti, jež nebyla přiměřená zjištěným okolnostem, společně s nedostatečným sledováním situace na vozovce byly příčinami jak dopravní nehody, tak i jejích škodlivých následků. Nerespektování zákonných povinností charakterizoval soud jako vážná a odmítl přitom tvrzení obviněného, že to byl naopak poškozený, kdo vyvolal situaci, při níž došlo k jeho smrtelnému zranění. V otázce zavinění rozhodl soud ve prospěch obviněného, a změnil je na nedbalost nevědomou podle § 16 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku. Přestože tedy soudy obou stupňů považovaly porušení povinností obviněným za natolik významné, že je označily za "důležité povinnosti", nezdůvodnily svůj právní závěr dostatečným a především přesvědčivým způsobem, který by rovněž respektoval výsledky provedeného dokazování ve vztahu k chování poškozeného.

Z relevantních skutkových zjištění učiněných soudy vyplývá, že v době střetu se vozidlo obviněného pohybovalo rychlostí v rozpětí od 43 do 47,5 km/h, jednalo se o úsek mimo obec, tudíž do určité míry přizpůsobil svoji rychlost vnějším okolnostem. Podle výpočtu znalce byla zjištěná rychlost o něco málo vyšší, než aby obviněný mohl zabránit střetu s poškozeným. V závislosti na rychlosti svého reakčního času měl obviněný podle znalce jet v rozmezí od 27 do 42,5 km/h.

Pro posouzení zásadní otázky charakteru povinností, které obviněný porušil a míry účasti poškozeného na vzniku nehody a následků je v dané věci významné zjištění soudů, že obviněný na přítomnost odstaveného vozidla a pohybujícího se chodce nijak nereagoval, pokračoval v jízdě bez jakékoli změny rychlosti a způsobu jízdy, střet s poškozeným zaregistroval až v době nárazu. Přitom, jak vyplývá ze znaleckého posudku, mohl spatřit odstavené vozidlo a poškozeného na vzdálenost cca 28,5 m a pokusit se nějakým způsobem odvrátit střet s poškozeným, např. změnou směru či brzděním, z čehož plyne, že řádně nesledoval situaci v provozu.

Současně je však třeba vzít v úvahu i porušení povinností ze strany poškozeného, který, jak výše rozvedeno, zejména zastavil s ohledem na sněhové bariéry a povětrnostní podmínky na nevhodném a pro ostatní účastníky silničního provozu nebezpečném místě, nezapnul výstražná světla, své vozidlo ani sebe nikterak neoznačil. Přitom je zřejmé, že

kdyby rozsvítil světla, použil reflexní vestu a výstražný trojúhelník, byl by vidět výrazně lépe a na větší vzdálenost. Obviněný by tudíž mohl reagovat dříve a zmírnit následky střetu, event. by k nehodě nemuselo dojít. I když bylo prokázáno, že obviněný v okamžiku střetu s poškozeným nevěnoval řízení dostatečnou pozornost, a proto poškozeného zaregistroval až v okamžiku nárazu, kdy ani v tomto momentě ještě netušil, že srazil člověka a střetl se s bokem jeho odstaveného vozidla, nelze z toho automaticky dovozovat, že by si nemohl povšimnout poškozeného v reflexní vestě s řádně osvětleným vozem a případně i se správně umístěným výstražným trojúhelníkem. Nebylo totiž nijak prokázáno, že by nepozornost obviněného trvala tak dlouho, aby i řádně označeného poškozeného nemohl zaregistrovat. Z povahy věci se dokonce jeví pravděpodobné, že šlo o krátkodobé nesledování provozu, neboť v opačném případě by z jeho strany bylo vyloučeno řízení jako takové. Pokud tedy nebylo prokázáno, že nepozornost obviněného neměla takové trvání a charakter, že by nepochybně srazil i řádně zviditelněného poškozeného (např. protože za volantem usnul), nelze při hodnocení jeho jednání odhlédnout od porušení povinností ze strany poškozeného, které měly daleko výraznější vliv na samotném vzniku nehody i jejích následcích, než mu soudy obou stupňů přikládaly.

Na druhé straně však není možné akceptovat úplné vyvinění obviněného na vzniku nehody a jejích následků, jak se snažil prosadit ve svém dovolání. Do určité míry již odvolací soud reagoval na shodné námitky, v podstatě logickým způsobem je vyvrátil, ale Nejvyšší soud jeho způsobu hodnocení důkazů vytýká v podstatě výsledek, k němuž dospěl, představující přísnější právní posouzení skutku. V rámci dovolacího přezkumu Nejvyšší soud shledal, že soudy dostatečnou měrou nepřihlédly k významu další příčiny, která se spolupodílela na vzniku dopravní nehody a jejích následků. Nedodržení ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., které ukládá řidiči plně se věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, lze zpravidla považovat za porušení důležité povinnosti, neboť jde o poměrně častou příčinu dopravních nehod s těžkými a těžko odstranitelnými následky. Stejnou povahu může mít i nedodržení rychlosti jízdy podle § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Na druhé straně nelze za porušení důležité povinnosti považovat každé porušení některé ze základních povinností řidiče (viz např. č. 43/1982 Sb. rozh. tr.). V předmětném případě je však nutné klást nejméně stejný důraz na charakter a míru porušení povinností ze strany poškozeného, které vedly nejen ke vzniku nehody, ale i k následku. Soudní praxí i judikaturou prosazovaná zásada gradace příčinné souvislosti ukládá vždy v konkrétním případě zohlednit všechny příčiny (není-li jen jediná), jež vedly ke škodlivému následku. Poněvadž každé jednání, bez něhož by následek nebyl nastal,

současně nemusí být stejně důležitou příčinou následku, je pro právní posouzení skutku třeba vždy zkoumat, zda jednání pachatele bylo pro způsobení následku příčinou dostatečně významnou. Při existenci spoluzavinění poškozeného je potom v souladu s citovanou zásadou nezbytné pečlivě hodnotit jednotlivé příčiny a není vyloučena situace, kdy bude podíl obviněného i poškozeného na vzniku následku ohodnocen stejnou měrou. Protože Nejvyšší soud shledal dovolání zčásti důvodným, zrušil podle § 265k odst. 1 tr. ř. usnesení Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 11. 5. 2011, sp. zn. 6 To 170/2011, a podle § 265k odst. 2 tr. ř. zrušil také všechna další rozhodnutí na zrušené rozhodnutí obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu. Je na odvolacím soudu, aby zvážil potřebu doplnění dokazování, přičemž pokud nedojde k zásadní změně skutkových zjištění, nebude možné uznat obviněného vinným podle přísnější právní kvalifikace odst. 2 ustanovení § 143 tr. zákoníku.

Závěrem ještě Nejvyšší soud doplňuje, že nejde o případ, na který odkazoval obviněný ve svém dovolání a jenž byl řešen ve věci vedené u Nejvyššího soudu pod sp. zn. 5 Tdo 1173/2004. Názor dovolacího soudu, jež obviněný převzal do svého dovolání, se v této věci netýkal obviněného, ale dalšího z účastníků nehody, jenž nebyl trestně stíhán proto, že u něho nebylo shledáno zavinění či spoluzavinění na vzniku posuzované dopravní nehody ani na způsobeném smrtelném následku. Nejvyšší soud vyslovil, že po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jiným účastníkem. Naopak, není-li z okolností, jež může běžně vnímat či předvídat, zřejmé, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků silničního provozu dodržování stanovených pravidel. Taková situace však nenastala v projednávané trestní věci obviněného J. N., neboť, jak bylo uvedeno, byl to mj. on, který porušil pravidla silničního provozu, přičemž jeho jednání se stalo jednou z příčin, které vedly ke vzniku dopravní nehody a jejímu smrtelnému následku. V tomto smyslu tak nemá výhrada obviněného opodstatnění, neboť z provedených důkazů vyplynulo, že mohl vnímat vnější okolnosti v okamžiku před střetem s poškozeným a při respektování povinného chování mohl nehodě zabránit, byť při existenci významného spoluzavinění poškozeného. Právě podíl poškozeného jako dalšího účastníka silničního provozu přispívá k vyřešení otázky právního posouzení skutku, když u obviněného nejsou shledávány podmínky pro naplnění znaků kvalifikované skutkové podstaty trestného činu usmrcení z nedbalosti, ale jeho míra zavinění je dostatečně vyjádřena základní skutkovou podstatou ustanovení § 143 odst. 1 tr. zákoníku. Při novém rozhodování je soud vázán právním názorem, který v tomto usnesení vyslovil Nejvyšší soud (§ 265s odst. 1 tr. ř.).

Rozhodnutí soudu bylo zrušeno jen v důsledku dovolání podaného ve prospěch obviněného, takže v novém řízení nemůže dojít ke změně rozhodnutí v jeho neprospěch (§ 265s odst. 2 tr. ř.). Toto rozhodnutí učinil dovolací soud v neveřejném zasedání, neboť je zřejmé, že vady nelze odstranit ve veřejném zasedání [§ 265r odst. 1 písm. b) tr. ř.].

Shrnutí: Dopravní nehoda 07,25 hod., řidič NA za snížené viditelnosti srazil řidiče OA, který se pohyboval u odstaveného auta bez reflexní vesty, podmíněný trest na 2 roky, zákaz řízení 4 roky.

9.46 46 ŘIDIČ BEZ REFLEXNÍ VESTY, 8 TDO 310/2012

Nedbalost a dodržení povinnosti zákazu předjíždění.

Zavinění u přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 3 tr. zákoníku není vyloučeno v případě, že pachatel jako řidič osobního motorového vozidla nesprávně odhadl reakci jiného řidiče na předjíždění, přičemž se již nestačil zařadit před předjížděné vozidlo a způsobil dopravní nehodu se smrtelným následkem. Skutečnost, že řidič předjížděného vozidla zvyšoval při zmíněném řidičském úkonu pachatele rychlost, totiž za konkrétních místních a časových podmínek nijak nezpochybňuje existenci této formy zavinění.

Rozsudkem Okresního soudu v Jičíně ze dne 16. 5. 2011, sp. zn. 2 T 53/2011, byl obviněný M. B. uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 3 tr. zákoníku a odsouzen podle § 143 odst. 3 tr. zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání dvou let, jehož výkon byl podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložen na zkušební dobu tří let. Podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku, § 74 odst. 1 tr. zákoníku mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu tří let.

Podle skutkových zjištění soudu prvního stupně se obviněný přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 3 tr. zákoníku dopustil tím, že:

dne 18. 11. 2010 v 05.15 hodin na silnici I. třídy v katastru obce O., okr. J., jako řidič motorového vozidla zn. Volkswagen Multivan, porušil ustanovení § 4 písm. a), § 17 odst. 3, odst. 5 písm. c) [nesprávně uvedeno odst. 4 písm. c)] a § 18 odst. 1, 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

(zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, protože nepřizpůsobil jednak rychlost jízdy pravidlům silničního provozu, jednak svým schopnostem a situací v silničním provozu a dále v této rychlosti riskantně a nebezpečně předjížděl autobus zn. Setra S 315, řidiče O. H. s nejméně 20 cestujícími, a to v době, kdy v protisměru přijíždělo nákladní vozidlo, jehož řidič, aby zabránil čelnímu střetu, musel intenzivně brzdít a vyjet zcela na krajnici vozovky ke svodidlům a řidič autobusu, aby zabránil střetu mezi vozidlem obviněného a nákladním vozidlem, byl nucen s autobusem uhnout na pravou krajnici, kde v té době stálo nouzově odstavené neoznačené vozidlo zn. Ford Escort, se stojícím řidičem J. G., kterého uhýbající autobus srazil, přičemž mu byla způsobena zranění - mnohočetná krvácející poranění měkkých tkání a orgánů dutiny břišní, zejména pak pánevních struktur, na jejichž následky téhož dne zemřel.

Dovolatel nesprávnost právního posouzení skutku spatřoval v tom, že nebyla prokázána "míra jeho zavinění ke všem znakům skutkové podstaty přečinu", kterým byl uznán vinným. Znovu reprodukoval podstatný obsah znaleckého posudku z oboru silniční dopravy znalce Ing. P. Š., o jehož závěry se opíraly soudy obou stupňů, a zdůraznil, že již v odvolacím řízení poukazoval na to, že okresní soud nesprávně zhodnotil provedené důkazy. Nechal si vypracovat vlastní znalecký posudek z oboru silniční dopravy Ing. L. K., který jeho tvrzení podporuje, neboť podle jeho závěrů, opírajících se o analýzu tachografického kotoučku autobusu Setra, vyplývá, že řidič autobusu zvyšoval rychlost autobusu i v době, kdy byl dovolatelem předjížděn. Z toho obviněný vyvozoval, že toto zjištění má vliv na míru jeho zavinění, protože je otázkou, zda mohl předpokládat, že řidič autobusu bude svou rychlost dále zvyšovat a tím výrazně prodlouží dráhu na jeho předjetí. Odvolací soud se však touto argumentací nikterak nezabýval, pouze konstatoval, že v rámci odvolacího řízení předložil znalecký posudek z oboru dopravy. Obviněný měl za to, že v jeho případě je "výrazný" rozpor mezi skutkovými zjištěními soudů a provedenými důkazy a že bylo porušeno právo na spravedlivý proces. Navrhl proto, aby Nejvyšší soud zrušil rozhodnutí soudů nižších stupňů a přikázal věc znovu projednat a rozhodnout.

Jak vyplývá z obsahu podaného dovolání, obviněný v něm za viníka dopravní nehody označil řidiče autobusu. Konkrétně brojil proti tomu, že odvolací soud se nezabýval vyjádřením znalce Ing. L. K., který provedl analýzu tachografického kotoučku autobusu a zjistil výrazné prodloužení dráhy na jeho předjetí z důvodu zvyšování rychlosti autobusu v okamžiku, kdy jej předjížděl. Obviněný kladl otázku, zda mohl předpokládat, že řidič autobusu bude rychlost vozidla dále zvyšovat a tím výrazně prodlouží dráhu potřebnou na

předjetí. Vytýkal, že touto argumentací se odvolací soud nikterak nezabýval a v odůvodnění pouze konstatoval, že v odvolacím řízení předložil znalecký posudek z oboru dopravy vypracovaný dalším znalcem.

Předně je třeba říci, že se v případě "znaleckého posudku" Ing. L. K. striktně posuzováno nejedná o další znalecký posudek, neboť tento nesplňuje všechny formální náležitosti, které na takový důkazní prostředek trestní řád klade v ustanovení § 110a; chybí v něm doložka znalce o tom, že si je vědom následků vědomě nepravdivého znaleckého posudku. Bez doplnění této náležitosti s ním nebylo možno zacházet jako se znaleckým posudkem, nýbrž pouze jen jako s listinným důkazem. Za druhé je významné poznamenat, že tento důkaz nebyl pominut, byť z protokolu o veřejném zasedání odvolacího soudu to není patrné. Ze zvukového záznamu veřejného zasedání odvolacího soudu ze dne 11. 10. 2011 Nejvyšší soud však zjistil, že nově předloženým důkazním prostředkem se odvolací soud zabýval, a v odůvodnění napadeného usnesení byl proto opodstatněně zmíněn. To, že odvolací soud na jeho základě nezměnil názor na výsledky hodnocení důkazů provedených před soudem prvního stupně a skutková zjištění tohoto soudu označil za správná, je otázka volného hodnocení důkazů, kterou nepřisluší dovolacímu soudu posuzovat.

Nejvyšší soud naopak s ohledem na odůvodnění napadených rozhodnutí považuje za nutné zdůraznit, že soudy opřely svůj závěr o vině obviněného o důkazy, jež podrobně ve svých rozhodnutích rozvedly, a vysvětlily dostatečně přesvědčivě, na základě jakých skutečností dospěly k tomu, že se obviněný činu dopustil, jakož i k tomu, že považují jeho obhajobu za vyvrácenou. Soudy skutková zjištění opřely především o výpovědi většiny svědků, jmenovitě řidiče autobusu O. H., svědka M. K., řidiče vozidla jedoucího za vozidlem obviněného, a cestujících z předjížděného autobusu, svědků P. B., M. T., P. T. a D. K. Z výše uvedených svědeckých výpovědí vyplynulo, že v době, kdy obviněný začal předjíždět, už bylo možno vidět protijedoucí kamion a bylo zřejmé, že vozidlo obviněného nemá dostatek místa ani času k provedení bezpečného předjetí, takže svým manévrem způsobil nebezpečnou dopravní situaci, kterou řešili řidiči předjížděného autobusu a protijedoucího nákladního vozu tak, že uhnuli se svými vozidly směrem doprava k okraji vozovky, kde však autobus zachytil muže pohybujícího se bez reflexní vesty u nouzově odstaveného neosvětleného vozidla. Výpovědi svědků byly podkladem i pro znalecký posudek znalce Ing. P. Š. a jeho závěrů obsažených pod variantou označenou "a". Ze všech těchto důvodů Nejvyšší soud shledal, že v daném případě není možno usuzovat na extrémní nesoulad mezi provedenými důkazy a skutkovými zjištěními soudů. Že způsob hodnocení

provedených důkazů nekoresponduje s představami obviněného, to ještě samo o sobě závěr o nezbytnosti zásahu Nejvyššího soudu neopodstatňuje.

Důležité je v daných souvislostech také zmínit, že pokud při vzniku smrtelného následku spolupůsobilo více příčin (jednání pachatele a poškozeného), je třeba hodnotit každou příčinu pro vznik následku zvlášť a určit její důležitost pro následek, který jednáním pachatele nastal. V kontextu posuzovaného případu je významné východisko obsažené v judikatuře soudů, podle něhož pokud při vzniku následku uvedeného v § 143 tr. zákoníku spolupůsobilo vícero příčin, je třeba hodnotit každou příčinu z hlediska jejího významu pro vznik následku zvlášť a určit její důležitost pro následek, který z jednání pachatele nastal. Jednání každého pachatele, i když je jen jedním článkem řetězu příčin, které způsobily následek, je příčinou následku i tehdy, kdyby následek nenastal bez dalšího jednání třetí osoby (srov. č. 72/1971 Sb. rozh. tr.).

Podstata jednání obviněného spočívala podle zjištění soudů v tom, že dne 18. 11. 2010 v 05.15 hodin jako řidič motorového vozidla zn. Volkswagen Multivan nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem a situaci v silničním provozu a dále v této rychlosti riskantně a nebezpečně předjížděl ve stejném směru jeho jízdy jedoucí autobus zn. Setra S 315 řidiče O. H. s nejméně 20 cestujícími, a to v době, kdy v protisměru přijíždělo nákladní vozidlo, jehož řidič, aby zabránil čelnímu střetu, musel intenzivně brzdít a vyjet zcela na krajnici vozovky ke svodidlům a řidič autobusu, aby zabránil střetu mezi vozidlem obviněného a nákladním vozidlem, byl nucen s autobusem uhnout na pravou krajnici, kde v té době stálo nouzově odstavené neoznačené vozidlo se stojícím řidičem J. G., kterého uhýbající autobus srazil, přičemž ten na následky utrpěného zranění téhož dne zemřel. Soudy uzavřely, že obviněný tak porušil ustanovení § 4 písm. a), § 17 odst. 3, odst. 5 písm. c) [odvolací soud v odůvodnění dodal i ustanovení § 17 odst. 5 písm. a), b)] a § 18 odst. 1, 3 zákona o silničním provozu, tedy že řízení motorového vozidla nevěnoval dostatečnou pozornost, nepřizpůsobil svoje chování, způsob jízdy a rychlost jízdy konkrétním výhledovým poměrům, které nepochybně, jak uvedl i v rámci odvolacího řízení, v místě pozdější dopravní nehody dobře znal.

Shrnutí: Dopravní nehoda 05,15 hod., řidič nepřizpůsobil rychlost schopnostem a riskantně předjížděl autobus, který z důvodu, že v protisměru jelo NA, tak uhýbal ke krajnici, kde však stálo neosvětlené dostavené vozidlo, kdy řidič neužil reflexní vestu, na následky zemřel, podmíněný trest na 3 roky, zákaz řízení 3 roky.

9.47 47 SRAŽENÝ ŘIDIČ V REFLEXNÍ VESTĚ, 4 TDO 366/2015

Sněžení a teplotu pod bodem mrazu je nutno považovat za takové podmínky, za kterých lze obecně očekávat, že se může na silnici (dálnici) tvořit náledí, sněhové jazyky, ledové zmrazky, kdy tyto útvary nemusí vzniknout v celé délce či šířce komunikace, ale jen v některých částech. Za takových okolností musí každý řidič počítat s možností vzniku takových útvarů a je jeho povinností tomu přizpůsobit způsob a rychlost jízdy vozidla. Pokud tedy obviněná rychlost vozidla nesnížila a začala přejíždět do jiného jízdního pruhu, právě toto její nedbalostní jednání je třeba považovat za bezprostřední příčinu vzniku následku v podobě těžkého ublížení na zdraví poškozeného.

Rozsudkem Okresního soudu v Přerově ze dne 19. 5. 2014, sp. zn. 2 T 6/2013, byla obviněná D. S. uznána vinnou přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 odst. 1 tr. zákoníku, kterého se podle skutkové věty výroku o vině uvedeného rozsudku dopustila tím, že dne 13. 1. 2012 v době kolem 19.30 hod. v katastrálním území L. n. B., okr. P., na pozemní komunikaci – dálnici, ve směru jízdy od O. na O., jako řidička osobního motorového vozidla zn. Ford Fiesta, jedoucí s vozidlem v pravém jízdním pruhu dálnice, nepřizpůsobila rychlost a způsob jízdy vozidla aktuální povětrnostní situaci a stavu povrchu dálnice, kdy za sněžení a teploty pohybující se pod bodem mrazu dostala s vozidlem na namrzlém až zledovatělém povrchu dálničního svršku v souvislosti s objížděním v odstavném pruhu stojícího vozidla zn. Dacia smyk, v důsledku čehož její vozidlo v nekontrolovatelné rotaci kolem své osy následně vyjelo vpravo mimo jízdní pruhy dálnice, kde zadní částí narazilo do těla M. R., který byl oděn do reflexní vesty a snažil se opatřit odstavené vozidlo zn. Dacia výstražným trojúhelníkem, přičemž v souvislosti se střetem jmenovaný utrpěl mozkolebeční krvácení, poranění mozku, zlomeniny žeber a lopatky vpravo doprovázené různými psychosomatickými komplikacemi s nutností hospitalizace na specializovaných pracovištích fakultních nemocnic v Olomouci a Ostravě a od 9. 3. 2012 s léčbou v domácím prostředí, která vč. pracovní neschopnosti nebyla ukončena, kdy po tuto dobu byl zásadním způsobem omezen ve způsobu svého života, a to především v oblastech hybnosti a psychomotoriky.

Poukazuje na to, že byly vyhotoveny dva nesouladné znalecké posudky, přičemž se detailně zabývá zdůvodněním, proč měly soudy obou stupňů přihlížet k posudku Ing. Miloše Štěrbý a tam prezentované verzi skutkového děje. Hodnocení skutkového děje soudem prvního stupně je podle jejího názoru naprosto v rozporu s uvedeným znaleckým

posudkem, soudy obou stupňů se však přesto bez jakéhokoliv bližšího logického odůvodnění přiklonily k posudku Ing. Ladislava Mandáka, Ph.D. Dále dovolatelka namítla, že soudy obou stupňů naprosto nepřijatelně z faktu, že Ing. Miloši Štěrbovi byla pozastavena soudně-znalecká činnost, de facto dovozují, že tento znalec podal v předmětné věci nepravdivý znalecký posudek. Podle jejího názoru nebylo prokázáno ani to, že by poškozený v okamžiku nehody měl na sobě reflexní vestu, když tuto skutečnost nepotvrdil žádný ze slyšených svědků. Za nepodložené považuje také závěry soudů ve vztahu k povětrnostním podmínkám. Jednotlivé důkazy ve vztahu k povětrnostním podmínkám v dovolání podrobně rozebírá a dodává, že z rozhodnutí soudu prvního stupně není zřejmé, na základě jakých konkrétních důkazů dospěl ke svému závěru o nepříznivých povětrnostních podmínkách. Dle obviněné byl stav vozovky v místě dopravní nehody jevem lokálním, na pozemní komunikaci nebylo umístěno pevné dopravní značení výstražného charakteru, které by upozorňovalo řidiče na možnost zvýšeného náledí či hrozby smyku. Výskyt ledových zmrazků v daném místě byl pro řidiče skutečností překvapivou, na kterou neměli možnost adekvátně reagovat. Je proto přesvědčena, že po ní nebylo možno spravedlivě požadovat reakci v podobě změny stylu jízdy, když tato nevyplynula ze specifických okolností vozovky, z povětrnostních podmínek, ze situace dopravního provozu, z dopravního značení ani z jiných objektivně vnímatelných skutečností. Má za to, že vědomě učinila veškerá možná opatření, aby předešla vzniku dopravní nehody, jakékoliv další požadavky na její jednání jsou nad rámec běžné opatrnosti, kterou je řidič v provozu povinen vynakládat. S těmito skutečnostmi se podle ní soudy obou stupňů jakkoliv nevypořádaly. Nelze podle ní hovořit o tom, že jela nadkritickou rychlostí, pakliže se za neztížených podmínek na dálničním tělese pohybovala rychlostí výrazně pod 100 km/h. Dodala, že v řízení nevyšlo najevo, jakým konkrétním způsobem „nepřizpůsobila rychlost a způsob jízdy vozidla aktuální povětrnostní situaci a stavu povrchu dálnice“, kdy sám tento fakt činí rozhodnutí soudů obou stupňů nepřezkoumatelným.

Rozhodující soudy považovaly za stěžejní důkaz znalecký posudek Ing. Ladislava Mandáka, Ph.D., přičemž tento jejich přístup je dle státního zástupce Nejvyššího státního zastupitelství důvodný. Přesvědčivě vysvětlily, z jakých důvodů se přiklonily k verzi nehodového děje prezentované jmenovaným znalcem, která je v souladu s dalšími provedenými důkazy. Za takové situace podle něj nebylo třeba opatřovat revizní znalecký posudek. Příslušné soudy se zabývaly i znaleckým posudkem Ing. Miloše Štěrby, který hodnotily po stránce obsahové, nikoliv z pohledu osoby znalce. Pokud se týká povětrnostních podmínek, dal státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství obviněné za

pravdu v tom, že soud prvního stupně se s touto okolností nevypořádal zcela přesvědčivým způsobem, avšak tento nedostatek napravil soud druhého stupně.

Za právně relevantní z hlediska uplatněného dovolacího důvodu označil státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství pouze námitky obviněné týkající se otázky naplnění subjektivní stránky přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku, avšak jedná se dle něj o námitky nedůvodné. Uvedl, že nelze přehlédnout povětrnostní podmínky v době činu, a sice sněžení a teplotu pod bodem mrazu, při kterých musí každý řidič obecně počítat s možností vzniku takových útvarů na pozemních komunikacích, jako jsou náledí, zmrazky, sněhové jazyky, apod. a tomu přizpůsobit rychlost a způsob jízdy. Není přitom podstatné, zda jsou mu známy specifické podmínky panující na konkrétním úseku komunikace či jak ke vzniku zmíněných útvarů došlo. Navíc pokud obviněná viděla v dálce blikající světla, měla zpomalit rychlost jízdy, neboť mohla předpokládat, že se na daném úseku komunikace něco děje. Pokud tak neučinila a při stále stejné rychlosti začala přejíždět do jiného jízdního pruhu, nereagovala správně, přičemž právě toto její jednání bylo bezprostřední příčinou vzniku následku v podobě těžkého ublížení na zdraví.

Tyto skutkové závěry soudy obou instancí opřely především o závěry ve věci vypracovaného znaleckého posudku znalce Ing. Ladislava Mandáka, Ph.D., svědecké výpovědi a pořízenou fotodokumentaci.

Pro úplnost lze dodat, že v projednávané věci byly vypracovány dva znalecké posudky (znalci Ing. Ladislavem Mandákem, Ph.D. a Ing. Milošem Štěrbou), které jsou ve vzájemném rozporu, neboť z každého z nich vyplývá odlišná verze skutkového děje. Rozhodující soudy se oběma znaleckými posudky podrobně a pečlivě zabývaly a v odůvodnění svých rozhodnutí, na která je v tomto směru možno beze zbytku odkázat, jasně a srozumitelně zdůvodnily, proč se přiklonily k verzi skutkového děje dle znalce Ing. Ladislava Mandáka, Ph.D. a proč naopak závěry znaleckého posudku znalce Ing. Miloše Štěrby vyhodnotily jako nepravděpodobné a nelogické. Znalec Ing. Ladislav Mandák, Ph.D., se přesvědčivě vyjádřil ke zjištěným poškozením všech tří příslušných vozidel, logicky vysvětlil, jak která poškození na vozidlech vznikla, že mezi vozidly Ford Fiesta a Škoda Octavia došlo nejprve k čelnímu střetu a teprve po rotaci vozidla Ford Fiesta k nárazu do poškozeného M. R. Navíc znalecký posudek jmenovaného znalce je v souladu s ostatními v řízení provedenými důkazy, a to zejména s výpovědí svědků J. R., M. P., R. J., s pořízenou fotodokumentací a dalšími důkazy ve spise založenými. Z výpovědí zmíněných

svědků mimo jiné vyplynulo, že poškozeného M. R. srazilo vozidlo obviněné a teprve v době, kdy ho J. R., M. P. a R. J. hledali, došlo k nehodě dalšího vozidla.

Obviněná v dovolání předestřela, že příslušné soudy dovodily z faktu, že znalci Ing. Miloši Štěrbovi byla pozastavena soudně-znalecká činnost, okolnost, že tento znalec ve věci podal nepravdivý znalecký posudek. Z učiněných skutkových však nelze dospět k závěru, že by tato okolnost byla důvodem, z jakého soudy rozhodly o správnosti znaleckého posudku Ing. Ladislava Mandáka, Ph.D. Současně ale nelze pominout, že pokud určitý znalec byl vyškrtnut ze seznamu znalců pro daný obor z důvodu odsouzení pro přečin křivé výpovědi a nepravdivého znaleckého posudku podle § 346 odst. 2 písm. a) tr. zákoníku, jak tomu bylo v případě znalce Ing. Miloše Šěrby, tak tato skutečnost nepochybně vnáší jisté pochybnosti i ohledně věrohodnosti jím již vypracovaných znaleckých posudků. Samozřejmě nelze bez dalšího zpochybnit všechny jím dosud vypracované znalecké posudky, ale je jisté na místě věnovat takovým posudkům značnou pozornost a přistupovat k jejich hodnocení velmi obezřetně, což bylo ze strany soudů prvního a druhého stupně v posuzované věci správně učiněno.

Dokazováním ve věci bylo zjištěno, že obviněná na příslušném úseku dálnice v dálce viděla blikající světla. Nelze tak pochybovat o tom, že mohla, resp. měla předpokládat, že se něco na tomto místě děje. Také bylo prokázáno, že po namrzajícím povrchu jela zhruba 6 kilometrů (od 308 do 300 kilometru dálnice), z čehož lze usuzovat, že se nejednalo o lokální stav či dokonce neočekávanou situaci. Vzhledem k daným povětrnostním podmínkám, tj. sněžení a teplotě pod bodem mrazu, a s ohledem na tmou nemohla v daný moment přiměřeně ověřit, zda se jedná o překážku na komunikaci či špatný stav komunikace. Obviněná tak jednoznačně nebyla schopna vyhodnotit, zda může takovou situaci vyřešit objetím. Jedinou v úvahu přicházející variantou bylo nepochybně značné snížení rychlosti vozidla, aby mohla na případný problém včas reagovat. Ač měla tedy obviněná za dané povětrnostní situace předvídat, že se na vozovce mohou vyskytovat námrazy či sněhové jazyky, které mohou vést ke smyku, rychlost vozidla nesnížila a začala přejíždět do jiného jízdního pruhu. Právě toto její nedbalostní jednání bylo bezprostřední příčinou vzniku následku v podobě těžkého ublížení na zdraví poškozeného.

Shrnutí: Dopravní nehoda 19,30 hod., řidička nepřizpůsobila rychlost jízdy aktuální povětrnostní situaci, dostala smyk, kdy její vozidlo při rotaci srazilo řidiče vozidla Dacia, který byl oděn do reflexní vesty, od doby nehody omezená hybnost a psychomotorik, peněžité trest 15 tisíc. Kč, a to se odvolala.

9.48 48 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - RYCHLOST, 7 TZ 46/82

Chodec v silničním provozu, byť se pohybuje na vozovce v rozporu s pravidly, je "účastníkem silničního provozu" a nikoliv "překážkou silničního provozu".

Rozsudkem okresního soudu v Přerově z 6. dubna 1982 sp. zn. 1 T 28/82 byl obviněný J.H. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., kterého se dopustil tím, že dne 1. listopadu 1981 kolem 19,30 hod. na silnici I. třídy č. 48 mezi obcemi Bělotín a Polom, okres Přerov jako řidič osobního auta Škoda 1000 MB, u něhož byla závada na brzdovém systému a podstatně snížena účinnost světlometů, nepřizpůsobil rychlost jízdy tomuto nevyhovujícímu stavu vozidla a vzdálenost, na kterou měl za tmy dohled, a v důsledku toho pozdě zahlédl a reagoval na podnapilého chodce K.Č., který šel v jeho jízdním pruhu proti směru jeho jízdy, zachytil ho přední částí auta a srazil na vozovku. Poškozený trpěl při této nehodě zlomeniny klenby a spodiny lební, ložiskovitá zhmoždění a další těžká zranění, kterým na místě nehody podlehl.

Skutková zjištění soudů obou stupňů ve vztahu k výroku o vině jsou úplná a správná. Z důkazů ve věci provedených vyplývá, že obviněný dne 1. listopadu 1981 řídil po silnici I. třídy č. 48 směrem od Prostějova na Ostravu svůj osobní automobil Škoda 1000 MB SPZ OVA 39-04. Tento automobil měl vadný brzdový systém, neboť pro vyvolání brzdového účinku bylo nutno dvakrát sešlápnout brzdový pedál a brzdný účinek i pak byl nestejně rozložen v poměru předních kol k zadním a pravých kol k levým. Pomocná mechanická brzda byla nevyhovující. Dosvit světlometů vozidla byl rovněž nedostatečný; u tlumených světél na 7 metrů, u dálkových na 30 metrů. Účinnost světlometů byla snížena. Kolem 19,30 hodin na úseku vozovky mezi obcemi Bělotín a Polom, okres Přerov jel obviněný rychlostí asi 70 - 80 km/hod a ve světle protijedoucího vozidla zpozoroval na vzdálenost 100 - 200 metrů neurčitou překážku, pohyb na vozovce. Pokračoval v jízdě ve svém jízdním pruhu a poté při náhodném větším dosvitu světlometů zahlédl ve svém jízdním pruhu na vzdálenost asi 40 metrů chodce K. Č., který v tomto jízdním pruhu v důsledku silné opilosti vrávorál. Zachytil ho a způsobil mu zranění, v jejichž důsledku poškozený K.Č. na místě zemřel.

Výrok o podmíněném odkladu výkonu trestu odnětí svobody odůvodnil krajský soud tak, že nejprve zhodnotil pracovní a osobní zásluhy obviněného, vzal v úvahu, že obviněný svou pracovní iniciativou překračuje obvyklý průměr pracovníků svého resortu a ve

prospěch společnosti vynakládá větší než průměrné úsilí. Poté hodnotil míru zavinění obviněného na předmětné nehodě v souvislosti s jednáním poškozeného. Uvedl k tomu, že také poškozený nerespektoval pravidla silničního provozu a. výslovně ukládající chodcům povinnost chodit po chodníku a tam, kde chodník není, povinnost jít po levé krajnici. V daném případě z protokolu o ohledání místa dopravní nehody jednoznačně vyplývá, že po obou stranách vozovky byla k dispozici krajnice o šíři 50 cm a že tedy poškozenému nic nebránilo, aby tuto zásadu dodržoval. Odvolací soud znovu v této souvislosti poukázal na objektivně správná zjištění, že poškozený měl v kritické době vysoký obsah alkoholu v krvi 2,89 promile, což znamenalo silnou opilost vylučující jakoukoliv schopnost orientace a u obvyklého průměru občanů téměř kritickou hranici pro lidský život a zdraví. Bylo přihlédnuto i k výsledkům protokolu o ohledání místa dopravní nehody potvrzujícím, že k zachycení poškozeného došlo v levé části pravého jízdního pruhu ve směru, kterým přijížděl obžalovaný, což znamenalo, že šlo o prostor, kde se poškozený neměl vůbec pohybovat a to tím spíše, že musel vidět světla blížících se motorových vozidel, na která jinak správně reagoval jeho nezletilý syn, nikoliv však sám poškozený.

Dále je třeba hodnotit i tu skutečnost, že k dopravní nehodě došlo na silnici se čtyřmi jízdními pruhy o celkové šířce vozovky 13,9 m v pravém jízdním pruhu jízdy obviněného za situace, kdy levý jízdní pruh byl volný a ani v protisměru nejelo žádné vozidlo, které by obviněného jako řidiče světly oslňovalo. Měl tedy obviněný dostatek prostoru k bezpečnému objetí poškozeného, kterého srazil 1,9 m od pravé vodící čáry vozovky, tj. nedaleko středu svého jízdního pruhu širokého 3,6 m. Přitom k objetí chodce ve vozovce a tím k zabránění vzniku dopravní nehody při šíři vozidla Š 1000 MB, která nepřesahuje 2 m, stačilo pouze mírné vybočení do vnitřního jízdního pruhu. Špatný technický stav vozidla a tomuto stavu neodpovídající rychlost jízdy však neumožnily obviněnému na poškozeného reagovat, ať již objetím nebo zastavením.

Z uvedeného proto vyplývá, že ve srovnání s chováním poškozeného bylo jednání obviněného hlavní a rozhodující příčinou dopravní nehody i vzniklého následku.

Závažné porušení dopravních předpisů, neúcta k jejich dodržování ze strany obviněného, hazardní způsob jeho jízdy a vysoká míra zavinění spolu s neodčinitelným následkem (účinkem) výrazně zvyšují společenskou nebezpečnost činu obviněného pro společnost.

Shrnutí: Dopravní nehoda 19,30 hod, nepřizpůsobil rychlost, špatný technický stav vozidla., chodec úmrtí, řidič odsouzen podmíněně, chodec mě v krvi 2,89 g/kg alkoholu.

9.49 49 ŘIDIČ ODSOUZEN /PODM./ - I KDYŽ BEZ ŘO A § 208, 2 TZ 19/82

Jestliže příčinou vzniku dopravní nehody a právně relevantního následku je takové porušení pravidel silničního provozu, které nemá základ v nezkušenosti nebo neznalosti řidiče, bude možné ke skutečnosti, že řidič nevlastní řidičské oprávnění, přihlídnout zpravidla jen při hodnocení stupně nebezpečnosti jeho činu pro společnost. V těch případech, kdy porušení pravidel silničního provozu je projevem řidičské nezkušenosti nebo neznalosti pravidel silničního provozu, bude však okolnost, že řidič nevlastní řidičské oprávnění, zpravidla zvyšovat stupeň nebezpečnosti činu natolik, že spolu s dalším porušením pravidel silničního provozu bude znamenat porušení důležité povinnosti ve smyslu trestního zákona.

Rozsudkem okresního soudu v Českých Budějovicích ze 17. prosince 1981 sp. zn. 3 T 623/81 byl mladistvý K.S. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. a trestným činem neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák., kterých se dopustil tím, že dne 13. června 1980 kolem 00.15 hod. porušil pravidla silničního provozu, když řídil malý motocykl výrobní značky JAWA 21 - SPZ 12-61, aniž vlastnil řidičské oprávnění po třídě Rudé armády směrem od Starého Vráta a v prostoru u panelárny n.p. Pozemní stavby České Budějovice se v důsledku nedostatečného bočního odstupu a náhlého pohybu chodce V.M. sním střetl; při střetu utrpěl V. M. rozsáhlá a těžká zranění, z nichž následkem těžkého otoku mozku při zhmoždění mozku dne 13. června 1980 ve 20.15 hod. zemřel. Po nehodě mladistvý tomuto chodci neposkytl pomoc a z místa nehody utekl.

Z toho, co bylo dosud uvedeno, je zřejmé, že řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění je sice v rozporu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhl. č. 100/1975 Sb., ale samo o sobě nemůže vést k následku předpokládanému trestním zákonem (může však být postíženo jako přestupek v silniční dopravě podle § 10 odst. 1 písm. a) zák. č. 60/1961 Sb.). Ke vzniku uvedeného následku je proto nutné, aby došlo ještě k dalšímu porušení pravidel silničního provozu (např. k porušení pravidla o přednosti v jízdě, o přiměřené rychlosti apod.). Je proto třeba vždy bedlivě zkoumat, zda k porušení tohoto dalšího pravidla silničního provozu nedošlo právě proto, že řidič v potřebném rozsahu neovládá řízení vozidla či předpisy o pravidlech silničního provozu, jejichž ovládání a znalost jsou předpokladem pro vydání řidičského oprávnění.

Bude-li příčinou vzniku dopravní nehody a právně relevantního následku takové porušení pravidel silničního provozu, které nemá základ v nezkušenosti nebo neznalosti řidiče, bude možno ke skutečnosti, že řidič nevlastní řidičské oprávnění, přihlédnout jen při hodnocení stupně nebezpečnosti jeho činu pro společnost, ale nikoli při posuzování znaku porušení důležité povinnosti ve smyslu trestního zákona. Naproti tomu v případech, kdy porušení pravidel silničního provozu bude projevem řidičské nezkušenosti nebo neznalosti silničního provozu, bude tato okolnost, že řidič podnikl jízdu, přestože nevlastnil řidičské oprávnění, zpravidla zvyšovat stupeň nebezpečnosti trestného činu natolik, že spolu s dalším porušením pravidel silničního provozu bude znamenat porušení důležité povinnosti ve smyslu trestního zákona.

Shrnutí: Dopravní nehoda 00,15 hod., řidič motocyklu JAWA 21 /bez ŘO/ si ponechal nedostatečný boční odstup od chodce, který učinil náhlý pohyb a v důsledku zranění způsobených střetem zemřel.

9.50 50 ZASTAVENO TR. STÍHÁNÍ, I KDYŽ ALKOHOL, 11 TZ 80/2001

Usnesením vyšetřovatele Policie ČR - Úřadu vyšetřování hl. m. Prahy ze dne 15. 9. 2000, bylo podle 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. zastaveno trestní stíhání obviněné J. F. pro trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) tr. zák., neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. a ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., jichž se podle sdělení obvinění měla dopustit tím, že dne 21. 5. 2000 kolem 03.30 hod. řídila po předchozím požití alkoholických nápojů osobní automobil zn. TOYOTA RAV v P. po ul. S., ve směru od U. t. k ul. N. P. a v místech před domem č. 1058/8 došlo ke střetu s M. T., který utrpěl těžkou újmu na zdraví, a poté po střetu obviněná nezastavila a z místa dopravní nehody ujela.

Ministr spravedlnosti podanou stížnost pro porušení zákona odůvodnil v podstatě tím, že jsou nesprávné závěry vyšetřovatele, že čin obviněné není trestným činem, neboť vyšetřovatel neprovedl dokazování v takovém rozsahu, aby řádně zjistil skutkový stav věci a rovněž tak provedené důkazy nehodnotil v souladu se zákonem. V tomto směru ministr spravedlnosti konkrétně vytýká, že vyšetřovatel bez dalšího akceptoval tvrzení obviněné, že

si nebyla vědoma toho, že během jízdy po ul. S. narazila do poškozeného a že proto pokračovala dále v jízdě. S ohledem na rozsah poškození vozidla bylo třeba blíže se zabývat realností této obhajoby, zvláště když vozidlo vykazovalo deformaci horní hrany přední kapoty a levého stěrače, což odpovídá nárazu těla v zorném úhlu obviněné, prakticky před jejím obličejem. Tuto okolnost bylo třeba prověřit vyšetřovacím pokusem, který však proveden nebyl. Ve věci příbrany znalec Ing. P. T. sice konstatoval, že obviněná by ani při včasné a správné reakci a při dovolené rychlosti jízdy, tj. při rychlosti nepřekračující 50 km/hod., nemohla zabránit střetu s poškozeným, ovšem znalec se vůbec nezaměřil na otázku, jaká rychlost v dané situaci a za daných podmínek byla přiměřená. V tomto směru stěžovatel poukázal na ustanovení § 16 odst. 1 vyhl. č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, a namítá, že znalecký posudek bylo třeba i v tomto směru doplnit. Stejně tak podle názoru ministra spravedlnosti nebylo dostatečně objasněno, kdy obviněná ve skutečnosti požívala alkoholické nápoje. Tvrzení obviněné, že se tak stalo až po dopravní nehodě, bylo akceptováno pouze na základě závěrů znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikomanie, znalce Ing. J. Z. Podle názoru stěžovatele však závěry tohoto posudku nejsou jednoznačné, a proto je namístě znalce osobně vyslechnout. Dále je nutné blíže objasnit pohyb obviněné a její činnost před dopravní nehodou, vyslechnout kamarádku obviněné, s níž navštívila bar "A.", taxikáře, který obviněnou a její kamarádku do baru vezl, a též i obsluhující personál tohoto baru k tomu, zda obviněná zde skutečně požívala alkohol a v jakém množství. Neúplnost je vytýkána i znaleckému posudku z oboru zdravotnictví, odvětví chirurgie, znalce MUDr. J. Č. Z posudku není zřejmé, zda zjištěná zranění poškozeného nasvědčují jeho pohybu do vozovky zprava do leva, anebo naopak. Ze všech těchto důvodů dospěl ministr spravedlnosti k závěru, že skutkový stav věci nebyl provedeným dokazování bezpečně zjištěn, neboť nebyly provedeny všechny vyšetřovací úkony sloužící k jeho objasnění a za této situace bylo nesprávně rozhodnuto o zastavení trestního stíhání obviněné J. F.

Z odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že vyšetřovatel s odkazem na zásadu "in dubio pro reo" dovodil, že obviněné J. F. nelze prokázat porušení některého ustanovení vyhlášky č. 99/1989 Sb., které by bylo v příčinné souvislosti se zaviněním předmětné dopravní nehody a že s ohledem na skutečnost, že obviněná se na místo dopravní nehody vrátila a viděla, že poškozenému je poskytována pomoc skupinou lidí, z jejichž jednání měla sama obavy, tak nedošlo ani k naplnění skutkové podstaty trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. Přitom podle znaleckého posudku z oboru toxikologie nebyla vyvrácena její obhajoba, že k požití alkoholu došlo až po dopravní nehodě.

Již z výše uvedeného je zřejmé, že vyšetřovatel odůvodnil zastavení trestního stíhání obviněné především na základě konstatovaných pochybností o tom, zda obviněná porušila taková ustanovení pravidel silničního provozu, jež by byla v příčinné souvislosti s předmětnou dopravní nehodou a zraněním poškozeného M. T. Ani vyšetřovatel tedy nepostupoval takto proto, že by byl namístě zcela bezpečný závěr, že stíhané skutky nejsou trestnými činy - což je ovšem základní formální předpoklad aplikace ustanovení § 172 odst. 1 písm. b) tr. ř. Ve shodě s podanou stížností pro porušení zákona Nejvyšší soud shledal, že závěr vyšetřovatele je skutečně přinejmenším předčasný. Pokud jde o obhajobu obviněné ohledně požití alkoholu až v době po dopravní nehodě, tak vyšetřovatel vycházel z tvrzení samotné obviněné, které nebylo zpochybněno závěry znaleckého posudku z oboru toxikologie. V tomto směru lze vyšetřovateli vytknout, že vůbec nevěnoval pozornost zjištění, kde se obviněná pohybovala v době před dopravní nehodou (zvláště, když k dopravní nehodě došlo přibližně v 03.30 hod. ráno), se zaměřením na to, zda již v této době nekonzumovala alkoholické nápoje. V tomto ohledu též stěžovatel důvodně namítá, že přicházelo v úvahu provést výslech zaměstnanců baru "A.", v němž se obviněná měla nacházet v době od 03.50 do 04.30 hod., za účelem ověření jejího tvrzení, že v tomto časovém úseku vypila až 2,5 dcl alkoholu zn. Whisky; stejné platí i ohledně zjištění a výslechu osoby taxikáře, který odvážel obviněnou a její kamarádku do zmíněného baru. Jestliže, zejména s ohledem na značný časový odstup, již další dokazování v tomto směru nebude reálně přicházet v úvahu, pak ovšem nebude možno ničeho namítat proti postupu vyšetřovatele, který za této situace vycházel ze závěru znaleckého posudku Ing. J. Z.

Znalecký posudek z oboru silniční dopravy zatím neskýtá dostatečný podklad pro závěr, který z něj vyšetřovatel dovozuje, že totiž obviněná způsobem jízdy, zejména rychlostí své jízdy, nijak neporušila ustanovení pravidel silničního provozu. Především se znalec vůbec nevypořádal s otázkou, jaká rychlost vozidla řízeného obviněnou byla přiměřená s ohledem na konkrétní dopravní situaci, a zda rychlost jízdy do 50 km/hod., která obecně vyplývá z pravidel silničního provozu pro jízdu v uzavřené obci, těmto pravidlům s přihlédnutím k této dopravní situaci odpovídala. Ze znaleckého posudku vyplývá jen to, že znalec vycházel při posuzování rychlosti jízdy obviněné z toho, že jela rychlostí do 40 km/hod., a bez dalšího uzavřel, že taková rychlost byla přiměřená a že při této rychlosti obviněná nemohla střetu s chodcem zabránit a že to byl poškozený jako chodec, který pro ni vytvořil neočekávanou překážku. Znalec nevzal v úvahu, že obviněná jela v místech zúžené vozovky, v místech, kde parkovala auta, a to v noci. Znalec se nevypořádal s tvrzením svědků L. T. a K. V., kdy titi oba shodně vypověděli, že obviněná

jela velkou rychlostí, že před srážkou pozorovali pohyb poškozeného v prostoru zaparkovaných aut a že poté uslyšeli velkou ránu. Znalec bez dalšího akceptoval tvrzení obviněné, že chodce vůbec neviděla a že žádnou ránu neslyšela. Z poškození vozidla řízeného obviněnou také vyplývá, že došlo k deformacím na kapotě vozidla a dokonce v místech pod levým stěračem. Jestliže obviněná se hájí tím, že pohyb chodce v prostoru zaparkovaných aut vůbec neviděla a že dokonce nezaznamenala ani střet jí řízeného vozidla s poškozeným, tak bylo třeba se zabývat reálností tohoto tvrzení obviněné a zjišťovat, z jakých důvodů obviněná chodce vůbec neviděla a při jaké rychlosti vozidla jej mohla vidět, a jaké následky v podobě újmy na zdraví poškozeného by za této situace vznikly, a to při její včasné, ničím neovlivněné, reakci. Rychlost jízdy ve městě, do 50 km/hod., (dovolená rychlost jízdy) ještě sama o sobě neznámá, že jde o rychlost přiměřenou, odpovídající konkrétním podmínkám silničního. Znalecký posudek z oboru silniční dopravy v tomto směru nedává podklad pro závěr, zda obviněná svou jízdou skutečně respektovala výše citované ustanovení pravidel silničního provozu. Ze znaleckého posudku, z oboru silniční dopravy, znalce Ing. P. T., je dále nejasné, na základě jakých skutečností dospěl znalec k závěru, že deformovaný disk levého předního kola a proražená pneumatika nesouvisí s dopravní nehodou. Ve všech těchto ohledech bude zcela namístě doplnit znalecký posudek z oboru silniční dopravy, a popřípadě k objasnění výše naznačených okolností provést i vyšetřovací pokus.

Shrnutí: Dopravní nehoda 03,30 hod., řidička po střetu s chodcem nezastavila a z místa ujela, chodec těžká újma na zdraví, uvádí, že alkohol pila po nehodě, soudu nestačil ZP z oboru zdravotnictví.

9.51 51 HISTORICKÁ ZAJÍMAVOST, 1 TZ 242/56

Řidič motorového vozidla, který nemohl zastavit vozidlo proto, že jel větší rychlostí, než je rychlost, při níž by byl mohl zastavit na vzdálenost, na kterou vidí, odpovídá za škodlivé následky tím nastalé.

Odpovědnosti řidiče za škodlivý následek nastalý nepřiměřeně rychlou jízdou nic nebrání jednání poškozeného, jež přispělo k následku způsobenému jinak jízdou motorového vozidla, stalo-li se před vozidlem ve vzdálenosti, na kterou mohl řidič při

správně volené rychlosti zastavit (na př. tím, že poškozený vběhl v takové vzdálenosti do jízdni dráhy).

Odvolací soud učinil po doplnění dokazování nakonec stejná skutková zjištění jako lidový soud, že totiž k nehodě došlo 28. října 1955 v zastavěné části obce, kde po obou stranách jsou bankety a neupravené chodníky. Dále zjistil, že vozovka je přehledná, v době nehody však byla úplná tma a silnice nebyla osvětlena veřejným osvětlením. Vozidlo obviněného nemělo technických závad. Po nehodě mělo poškozenou levou i pravou stranu vpředu vozidla. K nehodě došlo nárazem auta na protijdoucí chodce ve vozovce. Jeden z usmrčených měl zjištěno v krvi 1,65 promile alkoholu, druhý pak 2,2 a jeden ze zraněných 1,17 promile alkoholu. Odvolací soud provedl na místě nehody rekonstrukci činu a opětně vyslechl některé svědky nehody.

Na základě toho, zejména však na základě místního ohledání, dospěl pak odvolací soud k názoru, že nelze obviněného vinit, že za dané situace neučinil vše, aby byl pánem vozidla a aby nehodě zabránil. Odvolací soud při tom uvedl, že neměl důkazů o tom, že by byl obviněný nehodu zavinil nebo ji spoluzavinil. K těmto závěrům mohl krajský soud dospět jen proto, že neuvážil všechny okolnosti případu, zejména ty, které sám zjistil při místním ohledání.

S tohoto hlediska je závažné ustanovení § 17 vyhlášky min. národní bezpečnosti č. 197/1953 Ú. l., podle něhož musí brzdy motorových vozidel, jejichž technická způsobilost k provozu byla schválena před 1. lednem 1953, být schopny při použití brzdy působící na všechna kola (a bylo povinností, aby obviněný tyto brzdy měl technicky nezávadné) zastavit při rychlosti 40 km/hod vozidlo na vzdálenost 20,5 m., jde-li o vozidlo o rychlosti přes 30 km/hod (v souzeném případě jde o vozidlo o takovéto rychlosti). Motorová vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. lednu 1953, musí mít brzdy působící na kratší brzdnu dráhu, a sice 15,4 m vozidla o rychlosti přes 30 km/hod do 100 km/hod při rychlosti 40 km/hod a 12,5 m vozidla o rychlosti přes 100 km/hod při téže rychlosti.

K přesnému určení brzdne dráhy podle cit. ustanovení bylo proto třeba zjistit především, zda šlo o vozidlo, jehož technická způsobilost byla schválena před 1. lednem 1953 nebo po tomto datu, dále bylo důležité zjistit skutečnou brzdnu dráhu vozidla obviněného.

Jestliže tedy v souzeném případě obviněný jel rychlostí nejméně 40 km v hodině, není vyloučeno, že jel nepřiměřenou rychlostí vzhledem k zjištěné viditelnosti na místě nehody a že mohl tedy podle svých osobních poměrů (zkušený řidič) a podle okolností

případu (tmavá noc, potkávací světla s viditelností siluet postav na 10 až 15 m, brzdná dráha vozidla) vědět, že může způsobit zranění nebo smrt osob, které se objeví na silnici.

K těmto okolnostem přistupují ještě okolnosti další, totiž skutečnost, že obviněný jel na potkávací světla i po té, když již před tím minul protijedoucí auto, ačkoli další vozidlo (trolejbus) bylo ještě daleko na obzoru a že byla dále značná tma. Všechno to mělo být pro obviněného signálem, aby jel zvláště opatrně, zejména aby jel jen velmi malou rychlostí tak, aby v případě potřeby mohl zastavit na krátkou vzdálenost rovnající se mezím viditelnosti před vozem.

Všechny tyto okolnosti, které by bylo nutno ověřit znalcem z oboru automobilismu, krajský soud neuvážil a jsou proto jeho úvahy v rozsudku neúplné.

Důkaz znalcem jeví se v souzeném případě nevyhnutelně nutným i ke správnému posouzení příčiny toho, že po nehodě byly zasažené osoby rozptýleny způsobem v plánu uvedeném, což - jak krajský soud sám v rozsudku zdůrazňuje - zůstalo nevysvětleno. Vysvětlení i této skutečnosti by mohlo vnést světlo do celého případu.

Budou-li na základě znaleckého posudku posouzeny všechny výše uvedené okolnosti a bude-li zjištěno, že obviněný vzhledem k nim jel nepřiměřeně velkou rychlostí, takže nemohl zastavit na vzdálenost viditelnosti, pak je to posouzení zavinění obviněného nerozhodné jednání poškozených, jež po případě přispělo k následku způsobenému jinak jízdou obviněného, stalo-li se ve vzdálenosti, na kterou mohl obviněný při vhodné rychlosti zastavit. Za takových okolností by proto bylo nerozhodné, zda osoby, které byly autem řízeným obviněným poraženy, šly přímo po silnici, či zda do silnice vkročily v době, kdy auto bylo od nich vzdáleno asi 10 m, jestliže za dané situace (potkávací světla, tmu) měl obviněný jet takovou rychlostí, že by byl mohl i na tuto vzdálenost zastavit a tím předejít úrazu chodců, ať již se tito, hledíc k dopravním předpisům, po silnici pohybovali správně nebo nesprávně.

Rozhodným nedostatkem rozsudku krajského soudu tedy je, že se nevypořádal se všemi zjištěnými okolnostmi a že nevyslechl znalce z oboru automobilismu, který by objasnil situaci při nehodě. Vzhledem k tomuto nedostatku nejví se rozsudek krajského soudu spravedlivým a krajský soud porušil tak zákon v ustanovení § 2 odst. 3 tr. ř.

Shrnutí: Dopravní nehoda neosvětlená silnice - tma, řidič přehlédl skupinu protijdoucích chodců, do nichž narazil, čímž dva usmrtil, dva těžce zranil /chodci alkohol v krvi 1,65 g/kg, 2,2 g/kg a 1,17 g/kg/, řidič vozidla, které nemohl zastavit jen proto, že jel větší rychlostí, než na vzdálenost na kterou vidí, odpovídá za následky.

9.52 52 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - ALKOHOL, 7 TDO 580/2011

K významu porušení povinnosti chodce a trestní odpovědnost pachatele. K tomu, že nadbytečná slovní vyjádření v popisu skutku nejsou vadou výroku rozsudku.

I. Pohybuje-li se chodec po nesprávné straně vozovky, nemá takové porušení povinnosti účastníka silničního provozu vliv na existenci trestní odpovědnosti pachatele za trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 TZ (ve znění účinném do 31. 12. 2009, od 1. 1. 2010 přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 TZ nebo přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 TZ), zejména pokud pachatel mohl odpovídajícím způsobem včas reagovat na situaci v silničním provozu.

Rozsudkem Okresního soudu v Litoměřicích ze dne 29. 10. 2009, sp. zn. 6 T 30/2006, byl obviněný Ing. P. H. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. (zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů) a trestným činem neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. a odsouzen podle § 224 odst. 2 tr. zák., § 35 odst. 1 tr. zák. k úhrnnému nepodmíněnému trestu odnětí svobody na 42 měsíců, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 3 tr. zák. zařazen do věznice s dozorem, a podle § 49 odst. 1 tr. zák., § 50 odst. 1 tr. zák. k trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení motorových vozidel na 7 roků. Výrokem podle § 228 odst. 1 tr. ř. a podle § 229 odst. 1 tr. ř. bylo rozhodnuto o uplatněných nárocích na náhradu škody.

Jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. posoudil Okresní soud v Litoměřicích skutek, který podle jeho zjištění spočíval v podstatě v tom, že obviněný dne 4. 11. 2005 kolem 20.00 hodin jako řidič vozidla zn. Opel Zafira 2,2 na silnici při jízdě po rovné vozovce ve směru od obce S. po ulici H. směrem k centru obce L., okr. L., překročil povolenou rychlost 50 km/h stanovenou v § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, což ve spojení s tím, že rychlostí jízdy zároveň porušil ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, mělo za následek, že v rychlosti

60 km/h po dojetí chodců, kteří šli po pravé straně vozovky ve směru jeho jízdy, zezadu narazil pravou přední částí vozidla do Z. S., která při nárazu zemřela, a dále do K. K., E. Z. a Š. J., které při nárazu utrpěly zranění specifikovaná ve výroku o vině (bod 1 rozsudku).

Jako trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. posoudil Okresní soud v Litoměřicích skutek, který podle jeho zjištění spočíval v podstatě v tom, že obviněný po uvedené nehodě, při které jedna osoba zemřela, a další tři osoby byly zraněny, z místa ujel, aniž zraněným poskytl potřebnou pomoc a ač si musel být vědom, že narazil do chodců, a to za situace, kdy mu silný náraz signalizoval, že došlo ke střetu a že je zraněna nejméně jedna osoba (bod 2 rozsudku).

Pokud bylo jako porušení důležité povinnosti obviněného v postavení řidiče motorového vozidla identifikováno nedodržení ustanovení § 18 odst. 1, 4 zákona o silničním provozu, tj. nedodržení ustanovení upravujících rychlost jízdy, není na tom nic nelogického vzhledem k objektivnímu průběhu nehody, která spočívala v tom, že obviněný zezadu najel do chodců, aniž na jejich přítomnost na vozovce stačil jakkoli reagovat. Přítomnost chodců na vozovce spočívala v tom, že šli uspořádáni v několika dvojicích za sebou po pravém okraji vozovky ve směru jízdy obviněného. K takto se pohybující skupině chodců se obviněný po přímém úseku silnice zezadu přibližoval. Nejednalo se tedy o to, že by chodci např. náhle a zcela neočekávaně vstoupili do vozovky těsně před vozidlem obviněného. Ze zjištění, podle něhož obviněný najel do skupiny chodců v rychlosti 60 km/h, je patrné nedodržení rychlostního limitu pro jízdu v obci, tak jak je stanoven v § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu (50 km/h). Lze sice konstatovat, že překročení uvedeného limitu nebylo příliš výrazné, avšak přiměřenost rychlosti jízdy obviněného je třeba posuzovat ze širších hledisek, v jejichž světle je i uvedená rychlost nepřiměřená. Tato hlediska jsou zakotvena v § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu a kromě demonstrativního výčtu okolností výslovně uvedených v tomto ustanovení spadají do jejich rámce v podstatě jakékoli předvídatelné okolnosti ovlivňující situaci v provozu na pozemní komunikaci. V posuzovaném případě byla otázka přiměřené rychlosti ovlivněna především tím, že viditelnost byla celkově snížena, neboť bylo kolem 20.00 hodin a jednalo se o podzimní den na počátku měsíce listopadu. To bylo sice do určité míry kompenzováno veřejným osvětlením, jímž byla obec osazena, avšak i přesto se jednalo o sníženou viditelnost. Situaci z pohledu obviněného komplikovalo také protijedoucí vozidlo, které bylo na přímém úseku viditelné z dálky a se kterým se obviněný míjel krátce před nárazem do chodců. Přítomnost protijedoucího vozidla, byť mělo rozsvícená jen potkávací světla,

byla další okolností, která obviněnému snižovala viditelnost a omezovala jeho manévrovací možnosti na relativně úzké vozovce silnice III. třídy, která byla bez krajnice (šířka silnice 5,8 m). Obviněný místem často projížděl, dobře ho znal, věděl, že se nachází v obci a že v místě není při silnici žádný chodník, a mohl tudíž snadno předvídat přítomnost chodců na vozovce i jejich špatnou viditelnost. Na jízdu obviněného tedy působil širší okruh okolností, které má na mysli ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, které obviněný evidentně mohl předvídat a které vyžadovaly, aby nejen dodržel rychlostní limit pro jízdu v obci podle § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, ale aby si ještě citelnějším snížením rychlosti zajistil možnost včas a odpovídajícím způsobem reagovat pro případ, že by nemohl bezpečně pokračovat v přímém směru jízdy.

Chodci, do kterých obviněný narazil, šli z hlediska směru jeho jízdy při pravém okraji vozovky, ačkoli správně měli jít při levém okraji vozovky (§ 53 odst. 3 zákona o silničním provozu). Tuto okolnost nelze ve prospěch obviněného přeceňovat. Pohyb chodců jinak byl uspořádaný, chodci tvořili několik dvojic, které šly za sebou v přímém směru, a rozhodně se nejednalo o nějaké pobíhání po vozovce, vybočování ze směru chůze, vrávorání apod. Za tohoto stavu se nic nemění na tom, že primární a jednoznačně rozhodující příčinný význam pro náraz do chodců měla nepřiměřená rychlost jízdy obviněného, z níž vyplývala jeho neschopnost jakkoli na přítomnost chodců reagovat. Pokud je možné v souvislosti s porušením ustanovení § 53 odst. 3 zákona o silničním provozu konstatovat spoluzavinění chodců, je jeho míra tak malá, že nemůže zvrátit závěr o nedbalostním zavinění obviněného ve vztahu k posuzovanému jednání a jeho smrtelnému následku (§ 224 odst. 1 tr. zák.) ani ve vztahu k porušení důležité povinnosti uložené obviněnému podle zákona (§ 224 odst. 2 tr. zák.).

Toto zjištění má odpovídající podklad již v tom, jaký byl objektivní průběh nehody, která spočívala v nárazu do skupiny chodců a ve sražení čtyř osob. Jednalo se o náraz, který byl tak silný, že je zřejmé, že ho obviněný zaznamenal a že rozeznal i sražení poškozených. Nelze přehlédnout, že k nárazu došlo bezprostředně poté, co se obviněný minul s protijedoucím vozidlem, které řídil svědek J. H. Tento svědek potvrdil, že sám náraz slyšel a z tohoto podnětu zastavil a šel na místo nehody. Jestliže náraz vnímal svědek, který řídil protijedoucí vozidlo, za situace, kdy sám již byl mimo místo samotného střetu, pak to jen podporuje závěr, že náraz zaznamenal také obviněný jako přímý účastník střetu. S tímto závěrem koresponduje také další jednání obviněného po nehodě. Obviněný nejprve dojel do svého bydliště v L. a poté, co zjistil, jak je jeho vozidlo poškozeno, odjel směrem na B. n.

O., kde lehce havaroval a nechal se odtáhnout, přičemž způsob havárie ukazuje spíše na záměrné vyjetí mimo vozovku s cílem poškodit vozidlo tak, aby jeho poškození nebylo spojováno s předcházejícím nárazem do chodců.

Shrnutí: Dopravní nehoda 20 hod., řidič překročil rychlost a narazil do chodců, kteří šli po směru jeho jízdy, čímž jednoho usmrtil a tři těžce zranil.

9.53 53 ÚMYSLNÉ NAJETÍ, 7 TDO 1227/2015

Potřebnou pomocí ve smyslu § 151 tr. zákoníku o přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku není samotný telefonát na tísňovou linku, ve kterém pachatel sdělil jen obecné, neúplné a částečně nepravdivé informace, aniž by příslušné složce integrovaného záchranného systému poskytl požadovanou součinnost.

Rozsudkem Okresního soudu v Bruntále ze dne 8. 4. 2015, sp. zn. 3 T 9/2015, byl obviněný J. K. uznán vinným v bodě 1 výroku přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 tr. zákoníku, přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 písm. a), c) tr. zákoníku a přečinem maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku a v bodě 2 výroku přečinem neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku. Za tyto přečiny byl obviněný odsouzen podle § 151 tr. zákoníku, § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody na čtyři roky, pro jehož výkon byl podle § 56 odst. 2 písm. c) tr. zákoníku zařazen do věznice s ostrahou, a podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku k trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení všech motorových vozidel na sedm roků.

Takto byl posouzen skutek, který podle zjištění Okresního soudu v Bruntále, s nimiž se v napadeném rozsudku ztotožnil také Krajský soud v Ostravě, spočíval v podstatě v tom, že obviněný jako řidič motorového vozidla zn. Mazda 323 registrační značky..., ovlivněný požitými alkoholickými nápoji, dne 21. 9. 2014 okolo 22,05 hodin v obci K., okr. B., před místní restaurací při prudké akceleraci srazil chodce J. P., čehož si byl vědom, způsobil mu vážná zranění, a aniž se přesvědčil, v jakém stavu se poškozený nachází a zda a jakou pomoc potřebuje, pokračoval v jízdě a z místa odjel, přestože ležícímu poškozenému neposkytovala pomoc žádná kvalifikovaná osoba.

Obviněný srazil poškozeného tak, že ho při prudké akceleraci zachytil levou přední částí vozidla. Nezastavil ovšem ihned, pokračoval v jízdě a zastavil, teprve když narazil do budovy školy, byť to bylo poblíž místa sražení poškozeného. V té době již kolem ležícího poškozeného byly další osoby. I ze subjektivního hlediska obviněného bylo jasné, že jde jen o osoby z okruhu odcházejících hostů restaurace, a nikoli o někoho odborně způsobilého k tomu, aby poškozenému poskytl skutečně kvalifikovanou pomoc. Obviněný sice nechal svou přítelkyni odnést lékárníčku na místo, kde se nacházel poškozený, avšak sám k němu nešel, nepřesvědčil se o tom, jak je zraněn, co bezprostředně potřebuje, jak je možné mu ihned ulevit, zda není namístě učinit něco s jeho polohou apod. Za tohoto stavu samotné odeslání lékárníčky na místo, kde ležel poškozený, není možné pokládat za „potřebnou pomoc“ ve smyslu § 151 tr. zákoníku.

Na telefonní linku tísňového volání (linka 158) obviněný zavolaal, avšak jen povšechně oznámil autonehodu, přičemž v rozporu se skutečností zdůrazňoval, že není řidič, ale jen spolujezdec, nesdělil žádné bližší údaje o poškozeném, o jeho zranění, o způsobu vzniku zranění apod., a naopak zavěsil, jakmile se příjemce telefonátu začal dotazovat na podrobnosti nehody, konkrétně na to, zda se jedná o sraženého chodce. Obsah telefonátu ukazuje spíše na to, že obviněný se jen snažil formálně si zajistit alibi a že mu primárně ani nešlo o pomoc poškozenému. Ze sdělení obviněného neměl příjemce telefonátu natolik konkrétní informace, aby mohl posoudit alespoň to, o jaký typ zranění se jedná, v jakém aktuálním stavu se poškozený nachází, jak naléhavé je vyslání okamžité odborné zdravotnické pomoci, zda nepřichází v úvahu, aby osoby přítomné na místě nehody byly prostřednictvím telefonu instruovány o tom, že je třeba učinit nějaké úkony okamžité laické pomoci apod. Vzhledem k obsahu sdělení obviněného samotné zavolání na linku 158 nebylo aktem „potřebné pomoci“ ve smyslu § 151 tr. zákoníku, zvláště když obviněný telefonát sám ukončil poté, co byl vystaven dotazům směřujícím k bližšímu objasnění situace, v níž se nacházel poškozený. Tento postup obviněného ostře kontrastuje s tím, že svědek L. K. prakticky ve stejnou dobu jako obviněný oznámil zranění poškozeného na linku zdravotnické záchranné služby s konkrétními údaji o tom, že jde o sraženého chodce a jak se projevuje jeho zranění.

Namítané „nebezpečí fyzického kontaktu“ s osobami, které byly na místě, kde ležel poškozený, rozhodně není možné považovat za nějaké reálné nebezpečí, které by vylučovalo, aby obviněný sám osobně poskytl poškozenému potřebnou pomoc. Z celkového kontextu obhajoby obviněného je patrné, že uvedenou námitkou měl na mysli obavu z

fyzického napadení osobami na místě nehody. Ze zjištění soudů ovšem vyplývá, že nic takového ve skutečnosti obviněnému ani jeho přítelkyni nehrozilo. K žádnému projevu agrese těchto osob vůči obviněnému či jeho přítelkyni nedošlo, nikdo nepronášel na jejich adresu žádné výhrůžky, a pokud byly obviněnému na místě adresovány výkřiky typu „vy za to můžete“, šlo jen o odpovídající komentář toho, co se z viny obviněného stalo. Odpovědnost obviněného za neposkytnutí pomoci tedy nebyla vyloučena tím, že by potřebnou pomoc nemohl poskytnout „bez nebezpečí pro sebe nebo jiného“, jak to stanoví § 151 tr.z.

Shrnutí: Dopravní nehoda 22,05 hod., řidič bez ŘO pod vlivem při prudké akceleraci srazil chodce, kterému způsobil vážná zranění a neposkytnul pomoc

9.54 54 ŘIDIČ ODSOUZEN /NEPO/ - ALKOHOL, 6 TDO 313/2012

II. Okolnost, že pachatel k spáchání trestného činu ublížení na zdraví podle § 146 tr. zákoníku užil automobil, nad kterým následně ztratil kontrolu, svědčí o jeho zavinění alespoň ve formě eventuálního úmyslu ve smyslu § 15 odst. 1 písm. b), odst. 2 tr. zákoníku.

Rozsudkem Krajského soudu v Brně - pobočky ve Zlíně ze dne 17. 8. 2011, sp. zn. 61 T 14/2011, byl obviněný J. J. (dále jen "obviněný") uznán vinným zvláště závažným zločinem ublížení na zdraví podle § 146 odst. 1, 4 tr. zákoníku, který podle skutkových zjištění jmenovaného soudu spáchal tím, že "dne 25. 7. 2010 v době mezi 20.55 hod. až 20.57 hod. v Uherském Hradišti, na parkovišti před supermarketem Kaufland v ulici Sokolovská, po předchozí slovní rozepři s O. Č., nar. 31. 12. 1990, a P. H., nar. 23. 12. 1989, se úmyslně jako řidič nákladního skříňového motorového vozidla zn. Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDi, r. z...., rozjel vozidlem proti poškozenému P. H., a to v době, kdy P. H. stál šikmo vlevo před levou přední částí vozidla ve vzdálenosti asi 1 m od vozidla a O. Č. v přesně nezjištěné krátké vzdálenosti na pravé straně vozidla, obžalovaný takto jednal poté, co z vozidla vystoupil, s oběma osobami komunikoval a po slovech "jak chceš, chlapče" či "jak chcete", opět do vozidla nasednul a rozjel se rychlostí přibližně okolo 5 km/hod směrem k poškozenému H., přičemž došlo k nárazu levé přední části vozidla do zadní části trupu poškozeného, který se od vozidla mezitím otočil, k rotaci těla poškozeného a jeho pádu na zem, poškozený utrpěl tímto jednáním obviněného závažná zranění, zejména

rozmoždění levého jaterního laloku a trhlinu dolní duté žíly, ložiskové zhmoždění plic, zlomeninu zadní vnitřní části levé kosti temenní, přecházející v roztržení pravé části šípového švu a pokračující v zčásti tříštivou zlomeninu zadní části pravé střední jámy lebni, dále těžký otok mozku, krevní výrony pod tvrdou plenu mozkovou i do měkkých plen mozkových, řadu krevních výronů v oblasti trupu i končetin a poranění struktur kloubů dolní končetiny a v důsledku krvácivého šoku, který se rozvinul při poranění jater s roztržením dolní duté žíly a masivním krvácením do dutiny břišní, poškozený téhož dne i přes okamžitou lékařskou pomoc zemřel; obžalovaný si s ohledem na své předchozí řidičské zkušenosti i s předmětným vozidlem musel být vědom toho, že výše popsáním jednáním může dojít při najetí vozidla této velikosti, hmotnosti asi 2500 kg a výkonu motoru 165 kW, do těla člověka, ke zranění poškozeného, k čemuž i došlo a na následky a v přímé příčinné souvislosti s tímto utrpěným zraněním poškozený zemřel". Za tento zvláště závažný zločin byl obviněný podle § 146 odst. 4 tr. zákoníku odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání sedmi let, pro jehož výkon byl podle § 56 odst. 2 písm. c) tr. zákoníku zařazen do věznice s ostrahou. Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku a § 74 odst. 1 tr. zákoníku byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu osmi let. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. byl obviněný zavázán k povinnosti nahradit v rozsudku uvedeným poškozeným v rozsudku vyčíslené částky, přičemž podle § 229 odst. 1 tr. ř. byla poškozená Allianz pojišťovna, a. s., odkázána s nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Prohlásil, že klíčem k řešení dané věci jsou úvahy Vrchního soudu v Olomouci na str. 13 a 14 jeho rozsudku, kde tento soud nastiňuje modelové situace, jež mohly nastat poté, co po slovním kontaktu s poškozeným H. a svědkem Č. nasedá do vozidla. První modelová situace, že nasedá do vozidla a osoby v jeho blízkosti nevidí, popřípadě vidí, ale nemá pod kontrolou směr jízdy, vede odvolací soud k závěru, že v takovém případě je smířen s následkem podle § 15 odst. 2 tr. zákoníku. Taková úvaha však podle obviněného nemá oporu v provedených důkazech, přičemž je i v rozporu s dalšími závěry soudu. Pokud neměl pod kontrolou směr jízdy, což z polohy volantu není možné vyčíst, není možno konstruovat úmysl. Zdůraznil, že jel automobilem Tuareg, což je tzv. SUV čili sportovně užitkové vozidlo s vyšší světlou výškou a pohonem čtyř kol, s automatickou převodovkou, tzn., že se rozjede samovolně poté, co jeho řidič povolí brzdu. Výkon motoru tohoto vozidla patří mezi SUV k nejvyšším, když i přes značnou hmotnost vozidla při prudkém sešlápnutí plynu vozidlo doslova "vystřelí". Podotkl, že o tyto skutečnosti se evidentně opíral i závěr nalézacího soudu, že kdyby opravdu chtěl způsobit těžkou újmu na zdraví, mohl vozidlo

rozjet mnohem vyšší rychlostí. Za daných okolností, kdy se vozidlo rozjíždí a on na dráze 5 metrů teprve "rovná volant" nelze soudit na smíření, ale spíše na to, že se z nepřiměřených důvodů spoléhal, že ke srážce nedojde, popřípadě že bude dostatečně mírná.

Druhá modelová situace je podle odvolacího soudu ta, že uvedené osoby vidí. Z toho potom soud uzavírá na úmysl přímý. Ano, ale k čemu? Obviněný akcentoval, že vzhledem k malé rychlosti vozidla není důvodný závěr, že chce způsobit těžkou újmu na zdraví, ba že vůbec nějakou újmu způsobit chce. Je třeba zkoumat, zda vztah k předpokládanému následku je smíření s možným následkem nebo nepřiměřené důvody, s nimiž spoléhá, že vozidlo včas ubrzdí apod. Za zcela podstatný označil závěr odvolacího soudu, že "ze způsobu jeho (obviněného) jednání před rozjetím vozidla i při najetí do těla poškozeného i z jeho chování po činu, kdy se nepochybně snažil poškozenému pomoci, lze dovodit, že nejspíše mu šlo o to osoby nacházející se v bezprostřední blízkosti vozidla najížděním postrašit, ovšem situace se vymkla z kontroly v důsledku toho, že poškozený P. H. přestal obžalovaného vnímat, obrátil se k němu dokonce zády a patrně se natolik věnoval svému mobilnímu telefonu, že nebyla žádná šance, aby na vzniklé nebezpečí jakkoli reagoval." Obviněný v této souvislosti konstatoval, že jednání i u nedbalostních trestných činů je vždy volné, tedy úmyslné a že nedbalost se pak vztahuje k jiným okolnostem, zejména k následku u nedbalosti vědomé, kdy pachatel spoléhá z nepřiměřených důvodů, že k následku nedojde, nebo k samotné povinnosti, již pachatel porušuje. Odvolacímu soudu vytkl absenci úvah o vztahu jeho jednání k následku a o průběhu příčinné souvislosti. Mezi jednáním jeho osoby a následkem, který nastal, je jednání samotného poškozeného, který se obrací zády a telefonuje. Pokud by k automobilu, který se přibližoval maximálně rychlostí rychlé chůze, stál poškozený čelem, velmi pravděpodobně by se rukama odrazil od karoserie vozidla nebo by uskočil. Obviněný uvedl, že to byla reakce, kterou očekával, pokud přijme závěr, že na chodce chtěl najet a nikoli jej minout v jeho těsné blízkosti, což nestihl v důsledku toho, že nestačil přetočit volant do potřebného směru. Vznese otázku, zda chování poškozeného, jenž ho (obviněného) okamžitě po nasednutí do vozidla začal ignorovat, mohl vzhledem ke svým osobnostním charakteristikám vůbec předvídat. Podotkl, že v tomto ohledu bylo třeba doplnit výslech znalců z oboru psychiatrie a psychologie. Vyjádřil přesvědčení, že struktura jeho osobnosti mu nedovolila, aby si představil lhostejnou, ba možná pohrdavou reakci poškozeného a z toho vyplývající následný a od jeho představ podstatně odlišný průběh příčinné souvislosti. Tomu nasvědčuje právě jeho úlek, snaha poškozenému pomoci a odvrátit následek, s nímž nepočítal a zcela jistě jej nechtěl způsobit úmyslně. Dodal, že nedbalost, vědomou či nevědomou, ovšem vyloučit nelze, přitom odkázal na závěry

rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 845/2010.

Příčinný vztah je obligatorním znakem objektivní stránky trestného činu a spojuje jednání pachatele s následkem. Určitá osoba může být proto trestná jen tehdy, jestliže svým jednáním následek skutečně způsobila. Základním předpokladem trestní odpovědnosti je bezpečné zjištění příčinného působení jednání obviněné osoby na společenské vztahy chráněné trestním zákonem a toho, zda toto jednání nese znaky zavinění ve smyslu trestního zákona (viz rozhodnutí č. 46/1963 Sb. rozh. tr.). Příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí další skutečnost, která spolupůsobí při vzniku následku, ovšem za předpokladu, že jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo. Příčinou je totiž každý jev, bez něhož by jiný jev nenastal, resp. nenastal způsobem, jakým nastal (co do poruchy či ohrožení, místa, času apod.). Není rozhodující, jestli k následku došlo působením více okolností, nejen jednáním pachatele. Určité jednání nebo okolnost má povahu příčiny i tehdy, když kromě ní k následku vedly i další jednání, okolnosti apod. Jednotlivé příčiny a podmínky nemají pro způsobení následku stejný význam (zásada gradace příčinné souvislosti). Důležité je, aby jednání pachatele bylo z hlediska způsobení následku příčinou dostatečně významnou. Příčinná souvislost by se přerušila jen tehdy, kdyby nová okolnost působila jako výlučná a samostatná příčina, která způsobila následek bez ohledu na jednání pachatele (viz rozhodnutí č. 37/1975 Sb. rozh. tr.). Příčinná souvislost je proto dána i tehdy, když vedle jednání pachatele následek způsobila i další příčina, přičemž je nerozhodné, jestli každá z těchto příčin byla jinak způsobitelná přivodit následek sama o sobě nebo mohla tento následek přivodit jen ve vzájemném spolupůsobení s druhou příčinou (viz rozhodnutí č. 47/1970-II. Sb. rozh. tr.).

K otázce úmyslného zavinění lze ve stručnosti poznamenat, že trestný čin je spáchán úmyslně, jestliže pachatel:

a) chtěl způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem [§ 15 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku], nebo

b) věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobí, byl s tím srozuměn [§ 15 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku].

Zavinění je vybudováno:

a) na složce vědění (intelektuální), která zahrnuje vnímání pachatele tj. odraz předmětů, jevů a procesů ve smyslových orgánech člověka, jakož i představu předmětů a

jevů, které pachatel vnímal dříve, nebo ke kterým dospěl svým úsudkem na základě znalostí a zkušeností, a

b) na složce vůle zahrnující především chtění nebo srozumění, tj. v podstatě rozhodnutí jednat určitým způsobem se znalostí podstaty věci. Jestliže pachatel rozhodné skutečnosti nechce ani s nimi není srozuměn, není tu žádný volní vztah.

Jak složka vědění, tak i složka volní nemusí zcela přesně odpovídat objektivní realitě, nemusí vždy zcela přesně odrážet skutečnosti příslušnými ustanoveními zvláštní části trestního zákona předpokládané a nemusí se vztahovat ke všem podrobnostem, které jsou pro daný čin charakteristické. Postačí, když skutečnosti spadající pod zákonné znaky skutkové podstaty uvedené ve zvláštní části trestního zákona jsou zahrnuty v představě pachatele alespoň v *obecných rysech*.

Pro oba druhy úmyslu je společné, že intelektuální složka zahrnuje u pachatele představu rozhodných skutečností alespoň jako možných, rozdíl je v odstupňování volní složky. U přímého úmyslu pachatel přímo chtěl způsobit porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem, u nepřímého úmyslu byl pro případ, že takový následek způsobí, s tímto srozuměn. Na srozumění pachatele, které vyjadřuje aktivní volní vztah ke způsobení následku relevantního pro trestní právo, je možno usuzovat z toho, že pachatel nepočítal s žádnou konkrétní okolností, která by mohla zabránit následku, který si pachatel představoval jako možný (k uvedené problematice subjektivní stránky (viz Šámal, P. a kol. Trestní zákoník I. § 1 až 139. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 170, 171).

Judikatura obecných soudů uznává, že závěry o tom, že čin byl spáchán úmyslně, lze v případech, kdy v této otázce chybí doznání pachatele, činit nepřímou z okolností činu objektivní povahy (např. z povahy činu, způsobu jeho provedení) nebo ze zjištěných okolností subjektivní povahy (např. z pohnutky činu). Zavinění je výslednicí mj. i osobních vlastností pachatele, a lze proto také z nich na formu zavinění usuzovat.

V návaznosti na shora uvedené Nejvyšší soud konstatuje, že okolnosti charakterizující shora popsany skutek (způsob provedení a použitá zbraň - robustní automobil, objektivní a obviněnému zjevná nemožnost poškozeného reagovat na vzniklé nebezpečí a zabránit střetu, výrok pronesený obviněným) vážený z pohledu shora stručně rozvedených teoretických východisek dostatečně spolehlivě svědčí o tom, že si obviněný byl vědom nebezpečí vzniku zranění rázu těžké újmy na zdraví a s takovým následkem (účinkem) byl přinejmenším srozuměn, když zde neexistovala žádná okolnost, s níž by mohl obviněný počítat a která by mohla takovému následku (účinku) zabránit. Lze tedy za

správný označit závěr odvolacího soudu o úmyslném zavinění obviněného, a to minimálně ve formě eventuálního úmyslu podle § 15 odst. 1 písm. b) tr. zákoníku, zahrnujícím nejen samotné jednání ale i těžkou újmu na zdraví poškozeného a příčinný vztah mezi popsáním jednáním a uvedeným následkem (účinkem).

Shrnutí: Dle soudu úmyslné najetí na chodce v rychlosti 5km/hod, nad ovládáním automobilu následně řidič ztratil kontrolu, nehoda s fatálním smrtelným následkem.

9.55 55 HISTORICKÁ ZAJÍMAVOST, ZM II 71//30

I při nečekané náhodě (rozhledu bránícím náhodným zaslzení očí), pokud nepůsobí tak rychle a intenzivně, že není v lidské moci jí čeliti, jest zachovati povinnou opatrnost, kterou by mohlo býti odvráceno nebo zmenšeno nebezpečí pro lidský život.

Zavinění řidiče automobilu (§ 335 tr. zák.), vybočil-li z jízdní dráhy až skoro ke příkopu do bezprostřední blízkosti telegrafního sloupu, na nějž narazil.

V čem bylo řízení auta neopatrné, nebylo potřeba zvláště rozebíratí, ano jest to dáno již v samém shora citovaném zjištění způsobu jízdy obžalovaného, a bylo by zbytečné proti tomu vytýkati samozřejmý opak tohoto způsobu jízdy jako jízdu opatrnou, zvláště ano šlo o jízdu na široké, úplně volné říšské silnici, kde přece při zachování i té nejneopatrnější míry opatrnosti nemohlo býti vybočeno z jízdní dráhy až skoro ke příkopu do bezprostřední blízkosti telegrafního sloupu.

Opatrnost, která vyžaduje, by jízda nesměřovala do těchto evidentních překážek, jest tak zřejmá, že nepotřebuje býti rozebírána a zjišťována. Bez tohoto hrubě neopatrného způsobu jízdy, obžalovaným zaviněného, nebylo by však došlo vůbec ke smyku auta při náhlém vyrovnání směru a k nárazu zadní části auta na telegrafní tyč, způsob ten jest tedy základní příčinou ohrožení bezpečnosti osob ve voze sedících, k níž se druží další okolnosti, za nichž došlo ke smrtelnému úrazu Josefa G-a, jen jako další mezipříčiny, které podle předpisu § 134 tr. zák. nemohou přetrhnutí přičítání smrtelného výsledku pachateli prvotního zavinění, obžalovanému. Jest v tom směru nerozhodno, jak Josef G. ve voze seděl, zda se z vozu snad svoji vinou nebo nedbalostí vyklonil, či zda narazil hlavou na telegrafní tyč, byv na ni vymrštěn. Tyto mezipříčiny nepotřeboval nalézací soud zjišťovati,

jak bezdůvodně stěžovatel požaduje.

Pokud jde o zjištění příčiny, proč obžalovaný z jízdní dráhy vybočil, jest v rozsudku závazně pro nejvyšší soud po stránce skutkové zjištěno, že nebylo to způsobeno náhodným pohybem volantu při tom, když obžalovanému zaslzely oči, tomuto tvrzení obžalovaného nalézací soud neuvěřil, i jinak poukazem na výpovědi svědků K-a a K-a toto své přesvědčení odůvodnil. Zabýval-li se nalézací soud přes shora vytčené negativní zjištění ohledně zaslzení očí přece i touto možností, jež stěžovateli zavdává podnět k uplatnění zmatků podle § 281 čís. 5 a 9 a) tr. ř., jest mu přisvědčiti, že jest bez skutkové oporu názor nalézacího soudu, že obžalovaný měl vůbec při jízdě používati ochranného prostředku, trpěli při ní slzením očí, nebylo ani tvrzeno ani dokazováno, že obžalovanému obecně oči slzivaly. Jestliže nalézací soud pro případ náhodného pohnutí volantem následkem zaslzení očí od rozvířeného prachu vytýčil obžalovanému za povinnost, že měl auto zastavit, po případě rychlost zmírniti, neuznal tím nikterak na jeho ručení za náhodu, jak míní zmateční stížnost, nýbrž správně vytknul povinnost obžalovaného, jež by mu za daných okolností náležela, i kdyby snad byla přivoděna náhodným zaslzením očí.

I při nečekané náhodě, pokud nepůsobí tak rychle a intenzivně, že není v lidské moci jí čeliti, jest zachovati povinnou opatrnost, kterou by mohlo býti odvráceno nebo zmenšeno nebezpečí z ní pro lidský život hrozící. Je-li však řidiči zabráněno ve volném rozhledu i náhodným zaslzením očí, o kterém, jak rozsudek zjišťuje, nebylo ani tvrzeno, že bylo provázeno bolestí, následkem, které by byl obžalovaný reflexním pohybem pohnul volantem, nastala pro něho povinnost dbáti vši opatrnosti, by přiměřeně čelil možnému ohrožení života osob ve voze jdoucích, vzházejícímu ze zmenšené spolehlivosti řízení vozu. Náhoda nebyla by tu tak neočekávaně a intenzivně působivá, že by přiměřenou mírou opatrnosti jízdy nebylo lze ohrožení lidského zdraví a života předejít. Jsou tudíž i důvody rozsudku, jen eventuálně uvedené pro vinu obžalovaného, stěžovatelem napadeny bezdůvodně, při čemž se nepřipustně dokazuje, s jakou intenzitou se auto dotklo (narazilo) na telegrafní tyč.

Shrnutí: Historický judikát z 30. let 20 století

9.56 56 HISTORICKÁ ZAJÍMAVOST, RV I 348//40

Zákon o jízdě motorovými vozidly (č. 81/35 Sb.).

Býti pánem vozidla znamená úplně je zastaviti za okolností předvídaných při normálním průběhu provozní situace nebo při jejím průběhu sice za normálních okolností nepředvídaném, ale přes to předvídatelném pro zvláštní povahu případu.

Žalobce, jenž přecházel dne 31. října 1937 dopoledne jízdni dráhu proti dvoru H. v L., byl osobním autem žalovaného zasažen a zraněn. Domáhá se proti na žalovaném náhrady škody, vzniklé mu úrazem. Prvý soud neuznal žalobní nárok důvodem po právu. Odvolací soud uznal žalobní nárok důvodem po právu jednou polovinou.

Žalovaný přijížděl k místu nehody po své správné levé straně silnice mírnou rychlostí a dával výstražné znamení. Žalobce stál v jedné třetině silnice od jejího levého kraje ve směru jízdy auta. Když toto bylo od něho vzdáleno už jen na 5 - 6 kroků, rozběhl se směrem přes silnici na její pravou stranu (ve směru jízdy auta). Žalovaný prudce zabrzdil, ale stočil při tom vůz do své pravé strany, takže by byl býval sám vjel do příkopu, a zachytil přebíhajícího žalobce v pravé straně silnice ve směru své jízdy předním pravým blatníkem svého auta za jeho pravou nohu, takže žalobce při tomto styku s autem žalovaného se svezl po předním pravém blatníku auta na zem a před autem, které ihned nato zastavilo, zůstal ležeti téměř u pravého příkopu silnice. Důvodné jest proto odvolání žalobce, pokud uplatňuje, že první soud věc nesprávně posoudil, když dospěl k závěru, že škodu si zavinil žalobce sám.

Souzený případ jest po stránce právní projednati a rozhodnutí s hlediska automobilového zákona. K úplnému zproštění náhradní povinnosti osob, odpovědných za škodu z provozu motorových vozidel, se vyžaduje nejen důkaz o zavinění poškozeného samého, nýbrž i důkaz, že řidič sám dbal veškerých řádných a věcných opatrností při řízení auta. Žalovaný řidič, když viděl žalobce jízdni dráhu neopatrně přecházejícího, pokud se týče v jízdni dráze stojícího, měl nejen setrvati na své levé straně (vyhláška zemského presidenta v Praze z 18. ledna 1934 č. 34 Zemského věstníku), ale i podle ustanovení § 106, odst. 4 vládního nařízení č. 203/35 Sb. jízdu přiměřeně zvolniti, a ježto toho bylo potřebí k zabránění nehody, i vozidlo, po případě i motor zastaviti. Na místě toho žalovaný strhl vůz do prava, takže by byl býval sám vjel do příkopu, ač to nebylo nutné; při mírné jízdě mohl rozpoznati, že nehodě může zabrániti tím, že setrvá na své správné levé straně a žalobci

ponechá možnost silnici přejítí, resp. přeběhnouti, takže by zůstal žalobce po pravé straně auta. To, že prudce zabrzdil, svědčí, že nebrzdil včas, a to, že zajel při tom až do pravé poloviny jízdní dráhy, svědčí o tom, že nebyl pánem vozidla. Žalovaný proto nezachoval uvedené bezpečnostní předpisy, ani předepsanou a věcnou opatrnost. Avšak ani žalobce nejednal opatrně (§ 1297 obč. zák.). Nedbal výstražného znamení, nerozhlédl se před sestupem do jízdní dráhy, zda se neblíží nějaké vozidlo, a nedával vůbec pozor na to, co se kolem něho děje. Vzhledem k přehlednosti silnice mohl při náležité opatrnosti viděti přijíždějící auto, přes to však vkročil do jízdní dráhy, zůstal státi v jedné třetině a na vzdálenost už jen 5 - 6 kroků před autem rozběhl se dále přes silnici na její pravou stranu, ač se mohl odkliditi z jízdní dráhy auta návratem zpět na blízký levý kraj silnice a vyčkati tam, až auto přejede.

Nepočínal si tedy tak, jak chodcům předpisuje ustanovení § 55 uličního a jízdního řádu pro hlavní město Praha (vyhl. polic. řed. v Praze z 2. srpna 1931, č. j. 9001/31). Byla tedy škody způsobena pouze zčásti zaviněním poškozeného a jest proto uznati na poměrnou část nároků v §§ 45 a 46 aut. zák. uvedených (§ 47 (3) aut. zák.). Žalovaný řidič ručí podle přísných ustanovení automobilového zákona. Žalobcovo zavinění jest posouditi jen podle ustanovení občanského zákona. Odvolací soud, přihlížeje ke všem shora uvedeným okolnostem, má zato, že spravedlivým jest proto snížení nároku žalobce na náhradu škody o jednu polovinu.

Nejvyšší soud obnovil rozsudek prvního soudu. Po stránce právní posoudil soud odvolací věc potud správně, že ji posuzoval podle ustanovení zákona automobilového. Proto bylo uvažovati, zda se žalovanému podařil důkaz, že jako řidič motorového vozidla sám dbal veškeré opatrnosti při řízení auta (rozh. 15508). V této otázce neposoudil však odvolací soud věc správně (§ 503, č. 4 c. ř. s.). Neprávem klade žalovanému za vinu, že nesetrval na své levé straně a že nezmírnil rychlost auta, když viděl žalobce, jak silnici přecházel a na ní se v jedné třetině od levého kraje ve směru jízdy auta zastavil. Vždyť podle skutkových zjištění nejel žalovaný rychle, ale rychlostí mírnou, k jejímuž dalšímu zmírnění důvodu nebylo, když žalovaný měl uprostřed a po pravé straně silnice volné její 2/3 od stojícího žalobce, takže ho bez jakéhokoli ohrožení jeho tělesné bezpečnosti do volného středu a do pravé strany silnice mohl objeti. Na své levé straně ovšem setrvat nemohl, neboť tam mu stál v cestě žalobce jako překážka; neměl však důvodu, proč by před ním vůz zastavoval a nepokusil se žalobce objeti, neboť ani při této situaci a při mírné rychlosti nepřestal býti pánem svého vozidla, jež podle zjištění zůstalo na místě státi. Býti pánem vozidla znamená

jen tolik, ovládati je, po případě úplně je zastaviti za okolností předvídaných při normálním průběhu provozní situace nebo při jejím průběhu sice za normálních okolností nepředvídaném, ale přes to předvídatelném pro zvláštní povahu případu. Žalovaný takto auto podle dané situace a při zjištěném zastavení na místě ovládal. Když žalobce, dospělý člověk, před příjíždějícím a znamení dávajícím autem, na něž se díval, na silnici se zastavil, mohl žalovaný právem předpokládati, že chodec zůstal stát v jízdni dráze proto, aby vyčkal, až auto ho mine. Nebylo zde žádných okolností, pro které mohl žalovaný u žalobce předpokládati počínání jiné. Příjíždějící auto jelo rychlostí mírnou, dávalo výstražné znamení, bylo z dálky viditelné, takže nebylo možno předvídati nějaké vybočení z normálně opatrného počínání u žalobce pro jeho snad úlek, překvapení nebo poděšení, jehož známky před tím, než se žalobce zastavil, nebyly zjištěny. Skočil-li pak žalobce přes to auto do cesty na 5 - 6 kroků těsně před okamžikem, kdy ho objíždělo, zavinil tím nehodu výlučně sám, neboť pro krátkost vzdálenosti a okamžiku neměl žalovaný již jiné možnosti než stržením auta stranou pokusiti se zabrániti alespoň horším následkům nehody. Že se mu nepodařilo nehodě zabrániti zcela, nebylo v této situaci již v jeho moci, když tím, že dával výstražné znamení a objížděl zastavivšího se nikterak před tím neklidného chodce a mírnou rychlostí jízdy zachoval všechnu předepsanou i věcnou opatrnost.

Shrnutí: Historický judikát ze 40 let 20 století - Býti pánem vozidla znamená úplně je zastaviti za okolností předvídaných při normálním průběhu provozní situace nebo při jejím průběhu sice za normálních okolností nepředvídaném, ale přes to předvídatelném pro zvláštní povahu případu.

10 REŠERŠE – VYHODNOCENÍ

Provedenou rešerši rozhodnutí zpracovanou do samostatné tabulky bylo vyhodnocením příčin vzniku dopravních nehod zjištěno, že z 56 analyzovaných rozhodnutí byla jako hlavní a rozhodná příčina vzniku dopravní nehody stanovena v 28 případech nepřiměřená nebo nedovolená rychlost. Vzhledem k tomu, že u 10 případů se jedná o jiné příčiny dopravní nehody, kde jsou v zanedbatelné míře i úmyslné skutky související s reflexními prvky a historické zajímavosti, zbývá na další příčiny dopravních nehod 4x porušení pravidel ze strany chodce, 7x nevěnování se řízení, nesledování provozu a

nepřiměřená jízda a 6x byl vyhodnocen jako hlavní důvod vzniku dopravní nehody alkohol. Z přiloženého je bezpochyby a prokazatelně zřejmé, že ve většině případů, kde byl v noční době sražen chodec, většinou se smrtelnými následky, je příčina této nehody rychlost. Provedenou analýzou soudních rozhodnutí Nejvyššího soudu a dalších soudů na obdobné úrovni soudní hierarchie je možné vyhodnocením soudních rozhodnutí, kde byl řidič odsouzen k trestu odnětí svobody nepodmíněně uvést, že buď se jednalo o úmyslné skutky v zanedbatelné míře, a to ve dvou posuzovaných případech, dále ve 4 posuzovaných případech se řidič dopustil neposkytnutí pomoci většinou ve spojitosti s výrazným nerespektováním dopravních předpisů a spojitosti např. s hazardní jízdou. V posledních šesti případech, které převládají u uložených nepodmíněných trestů odnětí svobody jsou spojeny s řízením vozidla pod výrazným vlivem alkoholu nebo alkoholu v kombinaci s drogami, tedy z poměrně rozsáhlých zpracovaných podkladů je možné učinit jednoznačný závěr, že v případě většinou smrtelných zranění u dopravních nehod není řidič, pokud se nejedná o úmyslný skutek a není pod vlivem alkoholu či v případě, že by ujel od nehody, odsouzen k nepodmíněnému trestu odnětí svobody, tedy se dá vyhodnotit, že předvídatelnost právního systému v ČR je i pro zpracovatele diplomové práce, který se v právním oboru aktivně a dlouhodobě profesně zabývá, zjištěná skutečnost poměrně překvapivá a je možné tedy vcelku jednoznačně konstatovat, že řidič, který i svým nedbalostním jednáním způsobí dopravní nehodu i se závažnými většinou smrtelnými následky, není v případě, že by nehodu způsobil pod vlivem alkoholu či neposkytne zraněné osobě pomoc, odsouzen nepodmíněně, tedy může ve společnosti dále aktivně působit a být produktivní a není pro svoje nedbalostní jednání, ač mělo závažný následek, vyčleněn ze společnosti takovým způsobem, že by byl pro společnost v pozici osoby, která není prospěšná a jen společnost zatěžuje. Pokud se týká případu, kde byl řidič zcela zproštěn obvinění a nebyl podmíněně odsouzen, jak ve většině posuzovaných případů se smrtelným následkem, tak zde je možné konstatovat, že se jedná o případy, kdy bylo zavinění zcela jednoznačně na straně chodce, který např. náhle vstoupil do jízdní dráhy vozidlu, dále bylo konstatováno, že se jedná i o případy, kdy byl chodec silně pod vlivem alkoholu přesahující např. 2g/kg alkoholu nebo se jedná o případy kombinace obou faktorů, kdy byl chodec jednak pod vlivem alkoholu a jednak náhle či nenadále skočil do vozovky. Případy, kdy řidič byl pod vlivem alkoholu a přesto bylo v první fázi zastaveno trestní stíhání, jsou rozebrány v samostatné kapitole, nutno však podotknout, že se nejedná o konečná rozhodnutí učiněná ze strany Nejvyššího soudu, ale jen o průběžná rozhodnutí učiněná na nižších instancích orgánů činných v trestním řízení. Jedná se o rozhodnutí pod čísly 21 a 28, kdy v jednom z případů byl

dokonce řidič bez řidičského oprávnění pod vlivem alkoholu a záležitost byla vyhodnocena jen jako přešůpek. U případů, kde se diplomant neztotožnil s popsányi rozhodnutíi, je možné uvést, že Nejvyšší soud rozhoduje s takovýi právníi názorem, s jakýi se většinou ztotožňuje i zpracovatel diplomové práce, tedy příkázání k novému projednání i s doplněním znaleckýi posudků.

„Pokud má soudce pochybnosti o správnosti posudku, potřebuje-li ho doplnit či objasnit, požádá znalce o vysvětlení. Pokud znalec není schopen tyto nejasnosti vysvětlit, může soudce přibrat jiného znalce“ (3).

Dále za zmínku stojí, že v určitém období ministr spravedlnosti podával vcelku intenzivně stížnosti pro porušení zákona v neprospěch obviněného, kdy však v těchto případech dochází k potvrzení rozhodnutí soudu nižších instancí a ne k potvrzení stanoviska ministra spravedlnosti. Za zmínku stojí i historická zajímavost pod číslem 51 z roku 1956, kde došlo k úmrtí dvou chodců a další dva chodci byli těžce zraněni, kdy hladina alkoholu v krvi chodců se pohybovala od 1,1 do 2,2g/kg a soudce konstatoval, že řidiče nelze vinit, že neučinil vše, aby byl pánem vozidla, kdy uvedené konstatování bylo častěji dohledáno v historických rozsudcích z té doby, které pro zajímavost byly ve třech případech v souboru rozsudků, u nichž byla prováděna rešerše, ponechány. Pokud se týká způsobených následků, tedy zranění chodce, tak je možné uvést, že v případech došlo k úmrtí chodce, což je u 36 posuzovaných případů. V dalších případech došlo ke způsobení vážných zranění ohrožujících život, těžké újmy na zdraví, většinou se jedná o velmi závažné zranění, kdy tedy dojde k úmrtí chodce či zranění, která mají za následek v určitém ohledu omezení běžného způsobu života, tedy případy, které jsou řešeny na nejvyšší úrovni soudní hierarchie, jsou ty nejzávažnější, k nimž v rámci dopravních nehod s chodci v noční době dochází a vzhledem ke zjištěné většinové technické příčině, což je rychlost, jsou bohužel tyto následky i předvídatelné a očekávatelné, kdy proti uvedenému je možné preventivně působit jednak ze strany Policie ČR výrazným postihováním řidičů, kteří v noční době řídí vozidlo pod vlivem alkoholu, což se i v současné době prakticky děje, kdy formou zkrácených přípravných řízení je řidič v případě, že úroveň hadiny alkoholu v krvi přesahuje 1g/kg alkoholu zadržen a v rámci zkráceného řízení v extrémně krátké době i pravomocně odsouzen. Pokud se týká chodců, tak zde, jak již bylo uvedeno, výrazně pomohla nově stanovená povinnost týkající se reflexních prvků, jež pomohla ke snížení počtu usmrcených

osob, ale v rámci současného právního systému je poměrně obtížné prakticky zamezit tomu, aby se silně podnapilé osoby nekontrolovaně pohybovaly po veřejných komunikacích, s tím že, i když je následně řidič odsouzen „jen podmíněně“ za způsobení smrtelného následku, tak zpracovatel diplomové práce se po důkladném prostudování velkého počtu soudních rozhodnutí, nemůže zbavit dojmu a má i subjektivní názor, že i když je řidič odsouzen z důvodu porušení povolené rychlosti, tak zde se výraznou měrou na způsobení dopravní nehody podílel i sám chodec, který byl dost často pod vlivem alkoholu a jednání chodce není následně v soudní praxi přikládána taková závažnost a není na něj kladen z pohledu práva takový důraz. Na druhou stranu pro většinu řidičů, kteří způsobí dopravní nehodu, při níž usmrtí další osobu, je dle mého subjektivního názoru podmíněný trest, ke kterému jsou pravomocně odsouzeni vnímán jako „adekvátní a přiměřený tomu, co svým jednáním způsobili, i když se může jednat o souhru několika faktorů či nešťastných náhod. U případů například čísla 2,6 a 21 byl během přípravného řízení proveden vyšetřovací pokus, kdy se jedná o úkon, který dle trestního řádu je vymezen v § 104c trestního řádu takto:

„Vyšetřovací pokus

(1) Vyšetřovací pokus se koná, mají-li být pozorováním v uměle vytvořených nebo obměňovaných podmínkách prověřeny nebo upřesněny skutečnosti zjištěné v trestním řízení, popřípadě zjištěny nové skutečnosti důležité pro trestní řízení.

(2) K provedení vyšetřovacího pokusu se nepřistoupí, jestliže to je vzhledem k okolnostem případu nebo osobě podezřelého, obviněného, spoluobviněného, poškozeného nebo svědka nevhodné nebo lze-li účelu vyšetřovacího pokusu dosáhnout jinak.

(3) K vyšetřovacímu pokusu, který je prováděn v přípravném řízení, musí být přibrána alespoň jedna osoba, která není na věci zúčastněna, ledaže by nemožnost zajistit její přítomnost při vyšetřovacím pokusu zmařila jeho provedení. Je-li to potřebné vzhledem k povaze věci a ke skutečnostem, které dosud v trestním řízení vyšly najevo, přibere se k vyšetřovacímu pokusu znalec, popřípadě podezřelý, obviněný a svědek. Jejich účast při vyšetřovacím pokusu se řídí ustanoveními, která platí pro jejich výsledky. Zúčastní-li se vyšetřovacího pokusu osoba mladší než osmnáct let, užije se přiměřeně § 102.

(4) K úkonům, které souvisejí s vyšetřovacím pokusem, nesmí být podezřelý, obviněný, poškozený nebo svědek, který má právo odepřít výpověď, žádným způsobem donucován. ” (6,12)

K tomu Bradáč uvádí, že vyšetřovací pokus se koná, mají-li být pozorováním v uměle vytvořených nebo obměňovaných podmínkách prověřeny nebo upřesněny skutečnosti zjištěné v trestním řízení, popřípadě zjištěny nové skutečnosti důležité pro trestní řízení. Prověrku na místě je nutné uskutečňovat jen v místě, kde k události došlo a nemělo by být zásadně upravováno. Výše zmíněné osoby se blíže vyjadřují k zásadním okolnostem, které zaznamenaly při nehodovém ději, např. polohu vozidel nebo chodce ze svého pohledu. OČTŘ tyto skutečnosti zaznamenává a porovnává s předchozími výpověďmi. Prověrka na místě je listinný důkaz, který musí být řádně zadokumentován. O prověřce na místě musí být také sepsán protokol obsahující veškeré podstatné údaje. (1)

Vyšetřovací pokus při analýze dopravní nehody může být pro vyhodnocení zásadní. Zkráceně je možno říci, že se jedná o experiment ke zjištění průběhu dopravní nehody. Typický je zejména při zjišťování dohlednosti. Výstupem experimentu by měly být výhledové možnosti obou účastníků, tj. kdy řidič mohl spatřit chodce a naopak. (4)

Problematika rychlosti, která je dle soudu přiměřená, se zaměřením na praktické posuzování dohledů v noční době, byla již samostatně rozebrána a je možné konstatovat, že v noční době by řidič mimo obec nemohl ani využívat maximální povolené rychlosti, protože nekoresponduje s dosvitěním potkávacích světél.

Tabulka č. 4 Vyhodnocení judikátů, vlastní zpracování

Sp.zn.	Rozhodnutí /konečné – vrchní instance/	Příčina	Řidič alkohol	Chodec alkohol	Zranění	Trest průběžný někdy nepravomocný	Místo události	§ Tr.z.
1. 8Tdo 1221/ 2010	Vráceno k dalšímu rozhodnutí	rychlost	-	-	vážná zranění život ohrožující, amputace	2 roky podmíněně	okr. Třebíč	224/1 (147/1)
2. 3Tz 182/ 2001	řidič zproštěn	rychlost	ne	2,64	chodec úmrtí	Zproštěn obžaloby	okr. Frýdek - Místek	224/1,2
3 7Tdo 1356/ 2013	Zrušeno nedbalostní s tím, že je úmysl	Rychlost přechod	-	-	Chodec úmrtí	5 let podmíněně Zákaz řízení 5 let	okr. Plzeň	143/1
4 25Cdo 1264/ 2002	Odsouzen na 1 rok nepodmíněně	Nepřízpůsobilost jízdy	0,92	Ležící na silnici 1,89	Četná, léčba 1,5 roku	1 rok nepodmíněně Zákaz řízení 5 let	okr. Šumperk	224/1,2 208
5 3Tdo 1291/ 2011	Dovolání odmítnuto	rychlost	-	toluen	Chodec úmrtí	18 měsíců podmíněně Zákaz řízení 1 rok	okr. Děčín	224/1
6 25Cdo 43/ 2002	odloženo	Chodec porušil pravidla	-	-	Chodec úmrtí	Vydáno usnesení o odložení věci	neuveďeno	Civilní řízení škoda
7 11Tz 128/ 2001	Zastaveno trestní stíhání	Chodec skočil do vozovky	-	1,07	Léčba 6 měsíců	Zastaveno trestní stíhání	okr. Vsetín	224/1
8 5Tdo 578/ 2013	Vráceno k dalšímu rozhodnutí	rychlost	1,34-1,97	2,21-3,72	Chodec úmrtí	3 roky nepodmíněně Zákaz řízení 5 let	okr. Česká Lípa	143/1,2 274/1,2
9 5Tdo 9/2012	Dovolání odmítnuto	rychlost	-	-	Chodec úmrtí	2 roky podmíněně Zákaz řízení 2 roky	okr. Blansko	224/1,2

Sp.zn.	Rozhodnutí /konečné – vrchní instance/	Příčina	Řidič alkohol	Chodec alkohol	Zranění	Trest průběžný někdy nepravomocný	Místo události	§ Tr.z
10 7Tdo 1012/ 2008	Dovolání odmítnuto	rychlost	–	Značně podnapilý	Chodec úmrtí /černé oblečení, mimo obec/	3 roky podmíněně Peněžitý trest 30 tis. Kč	Okr. Náchod	224/1,2
11 ÚS 1335 /10	Ústavní stížnost odmítnuta	Rychlost, nesledováni provozu		Těžce opilý	Chodec úmrtí	1 roky podmíněně Zákaz řízení 1 rok	Okr. Uherské Hradiště	224/1
12 3Tdo 287/ 2007	Dovolání odmítnuto	rychlost	–	1,23	Léčba 6 týdnů	18 měsíců podmíněně	okr. Frýdek - Místek	224/1
13 8Tdo 1052/ 2015	Řidič zproštěn obžaloby Dovolání SZ odmítnuto k zprošťujícímu rozsudku	Nevěnování se řízení	–	1,23	Chodec úmrtí	Nebylo prokázáno, že označený skutek je trestným činem	Praha	143/1
14 11Tdo 93/ 2013	Odsouzen na 3 roky nepodmíněně, dovolání odmítnuto	Rychlost, smyk	1,07 drogy	–	2 chodci úmrtí	3 roky nepodmíněně Zákaz řízení 6 let	okr. Plzeň	143/2 274/1,2
15 8Tdo 163/ 2008	Vráceno k dalšímu rozhodnutí	Nesle doval situac i	–	2,24	Chodec úmrtí	15 měsíců podmíněně Zákaz řízení 2 roky	okr. Sokolov	224/1,2
16 4To 750/ 97	Vráceno zpět k rozhodnutí	Nevěnování se řízení	–	–	Zlomeniny, tržná rána hlavy	Podmíněně zastaveno tr. stíhání	okr. Písek	224/1
17 7To 288/ 94	odvolání zamítnuto	Rychlost	–	–	Chodec úmrtí	18 měsíců podmíněně Zákaz řízení 2 roky	okr. Třebíč	224/1
18 8Tdo 57/ 2009	Zrušeno zproštění	Úmyslné najetí na MP	Převážel drogy	–	strážník uskočil	18 měsíců podmíněně	Praha	187/1

Sp.zn.	Rozhodnutí /konečné – vrchní instance/	Příčina	Řidič alkohol	Chodec alkohol	Zranění	Trest průběžný někdy nepravomocný	Místo události	§ Tr.z
19 3Tdo 1488/ 2007	Vráceno k rozhodnutí	rychlost	-	2,27	Chodec úmrtí	3 roky podmíněně Zákaz řízení 3 roky	okr. Blansko	224/1
20 7Tdo 1506/ 2005	Ponecháno Nedotčen výrok k ublížení na zdraví	rychlost	-	-	Jeden chodec úmrtí, druhý otřes mozku	2 roky nepodmíněně Zákaz řízení 8 let	Praha	224/1,2 208
21 11Tz 80/ 2001	Zrušeno usnesení o zastavení trestního stíhání	alkohol	alkohol	-	Těžká újma na zdraví	Zastaveno tr. stíhání	Praha	224/1,2
22 8Tdo 1134/ 2009	Dovolání odmítnuto	rychlost	-	0,75 drogy	Chodec úmrtí	2 roky podmíněně Zákaz řízení 2 roky	okr. Břeclav	224/1
23 7Tdo 438/20 09	Přikázáno nové projednání	Nevěnov ání se řízení	-	-	1 chodec úmrtí, 3 zranění	30 měsíců nepodmíněně Zákaz řízení 8 let	okr. Litoměřice	224/1,2 208
24 8Tdo 934/ 2008	Dovolání zamítnuto	Úmyslné najíždění	-	-	Otřes mozku	4 roky nepodmíněně	Brno	224/1
25 8Tdo 1458/ 2009	Dovolání odmítnuto	Nesledov al situaci	-	podnap ilý	Chodec úmrtí	1 rok podmíněně Zákaz řízení 1 rok	okr. Uherské Hradiště	224/1
26 6Tdo 766/ 2004	Dovolání odmítnuto	Rychlost	-	-	Zranění 3-5 měsíců	3 roky podmíněně Zákaz řízení 3 roky	Praha	224/1,2
27 3Tz 172/ 2000	Zrušeno usnesení o zastavení trestního stíhání	Chodec náhle vstoupil	-	-	Chodec úmrtí	Zastaveno tr. stíhání	okr. Písek	224/1

Sp.zn.	Rozhodnutí /konečné – vrchní instance/	Příčina	Řidič alkohol	Chodec alkohol	Zranění	Trest průběžný někdy nepravomocný	Místo události	§ Tr.z
28 3Tz 152/ 2000	Přikázáno nové projednání /doplnění znaleckých posudků/	Rychlost Alkohol bez ŘP	1,75	-	Chodec úmrtí	Postoupeno DI jako přešupek	okr. Nymburk	224/1,2
29 6Tdo 1039/ 2008	Dovolání odmítnuto	Nesledování provozu	-	-	Chodec úmrtí	20 měsíců podmíněně	okr. Česká Lípa	224/1
30 25Cdo 1005/ 2003	Dovolání odmítnuto	50/50 Řidič/chodec	-	-	Chodec úmrtí	Podmíněně zastaveno tr. stíhání	okr. Pardubice	civil
31 ÚS 981/14	Ústavní stížnost odmítnuta	30/70 Řidič/chodec	-	-	Chodec úmrtí	1 rok podmíněně, zákaz řízení 18 měsíců	okr. Hodonín	143
32 ÚS 1719- 12	Ústavní stížnost odmítnuta	Nevěnování se řízení, rychlost	-	-	Chodec úmrtí	2 roky podmíněně Zákaz řízení 2 roky	Blansko	224/1
33 25 Cdo 1113/ 2002	Dovolání zamítnuto		-	2,07		Amnestie, míra zavinění nebyla stanovena, OS 60% chodec, 40% řidič	okr. Pelhřimov	civil
34 41A 33/ 2014	Zamítnuta žaloba týkající se správního řízení					Uložena pokuta 7 tis. Kč a zákaz ř. na 8 měsíců	Kuřim	správko
35 14 To 290/ 2005	Zrušen rozsudek o náhradě škody	70/30 Řidič/chodec	-	-	Chodec úmrtí	1 rok podmíněně náhrada škody dle NOZ, ale snížena dle spoluzavinění	okr. Pelhřimov	224/1
36 5 Tdo 578/ 2013	Přikázáno k novému projednání a rozhodnutí	rychlost, nesledování provozu			Chodec úmrtí	30 měsíců podmíněně zákaz řízení 5 let	Hodonín	224/1,2

Sp.zn.	Rozhodnutí /konečné – vrchní instance/	Příčina	Řidič alkohol	Chodec alkohol	Zranění	Trest průběžný někdy nepravomocný	Místo události	§ Tr.z
37 4 Tz 17/ 2001	Přikázáno k novému projednání a zpracování ZP	Nepřiměřená rychlost			Chodec těžká újma na zdraví	Zrušeno usnesení o zastavení tr. stihání	Praha 2	224/1,2
38 5 Tz 90/ 2001	Přikázáno k novému projednání	Chodkyně mimo osvětlenou plochu			Rozsáhlé zlomeniny, doba léčení 4 měsíce	MS podal stížnost v neprospěch obviněného	okr. Svitavy	224/1,2
39. 7 Tdo 1519/ 2006	Dovolání odmítnuto	Nedovolená rychlost a chybné užití jízdního pruhu			1. Chodec úmrtí 2. Chodec omezen na obvyklém způsobu života	2 roky nepodmíněně, zákaz řízení 8 let	Praha 2	224/1,2 208
40. 8 Tdo 763/ 2013	Přikázáno k novému projednání	Nepřízpůsobení rychlosti, nesledování situace			1.Chodkyně úmrtí 2. chodec co dával 1 pomoc omezen na běžném způsobu života na 4 měsíce	2 roky podmíněně Zákaz řízení 3 roky	Okr. Třebíč	147/1,2
41. 8 Tdo 380/ 2009	Dovolání odmítnuto	Ovlivnění alkoholem	1,76	ano	Chodec úmrtí	20 měsíců nepodmíněně, zákaz řízení 6 let	Okr. Karviná	224/1,2
42. 4 AS 2/ 2005	Přikázáno k novému projednání	Řízení vozidla pod vlivem alkoholu	ano	-	Jen řízení pod vlivem alkoholu	Pokuta 12 tis. Kč, zákaz řízení	Pardubice	Správní řízení
43. 8 Tdo 709/ 2011	Dovolání odmítnuto	Alkohol, agresivní jízda, rychlost	2,48	-	1. chodec úmrtí 2. chodec těžká zranění	7 roků nepodmíněně	Brno	143/1,3 208
44. 4 Tz 183/ 2005	Není porušení zásady „ne bis in idem“	Řízení vozidla pod vlivem alkoholu	ano		Policista v reflexní vestě uskočil	20 měsíců podmíněně, zákaz řízení 2,5 roku	Okr. Bruntál	155
45. 5 Tdo 847/ 2012	Přikázáno k novému projednání	rychlost			Chodec /řidič OA/ úmrtí	2 roky podmíněně, Zákaz řízení 4 roky	Okr. Teplice	143/1,2

Sp.zn.	Rozhodnutí /konečné – vrchní instance/	Příčina	Řidič alkohol	Chodec alkohol	Zranění	Trest průběžný někdy nepravomocný	Místo události	§ Tr.z
46. 8 Tdo 310/ 2012	Dovolání odmítnuto	Nepřízpůsobil rychlost, předjíždění			Chodec /řidič OA/ úmrtí	3 roky podmíněně, Zákaz řízení 4roky	Okr. Jičín	143/1,3
47. 4 Tdo 366/ 2015	Dovolání odmítnuto	Nepřízpůsobil, rychlost aktuální povětr. situaci			Zásadním způsobem omezen ve způsobu života	Peněžitý trest 15 tisíc	Okr. Přerov	147/1
48. 7 TZ 46/82	Přikázáno k novému projednání	rychlost, Závada brzd, snížená účinnost světel			Chodec úmrtí	3 roky podmíněně Zákaz řízení 4roky	Okr. Přerov	224/1,2
49. 2 TZ 19/82	Přikázáno k novému projednání	Nedostatečný boční odstup, řízení bez ŘO			Chodec úmrtí	3 roky podmíněně	České Budějovice	224/1
50. 11 TZ 80/ 2001	Zrušené usnesení o zastavení trestního stíhání	Řízení pod vlivem alkoholu	ano		Těžká újma na zdraví	Usnesení o zastavení tr. stíhání -	Praha	224/1,2 208 201
51 1 Tz 242/ 56	Přikázáno k novému projednání	Nepřiměřená rychlost		2,2 a 1,65 a 1,17	Dva chodci úmrtí, dva těžké zranění	Nelze ho vinit, že neučinil vše, aby byl pánem vozidla	České Budějovice	222/1
52. 7 do 580/ 2011	Dovolání odmítnuto	Nepřiměřená rychlost			Jeden chodec úmrtí, tři těžké zranění	42 měsíců nepodmíněně, zákaz řízení 7 let	Okr. Litoměřice	224/1,2 (147/1,2)
53. 7 Tdo 1227 /2015	Dovolání odmítnuto	Řízení pod vlivem alkoholu	ano		Těžké zranění	4 roky nepodmíněně, 7 let zákaz řízení	Okr. Bruntál	147/1,2 337/1a
54. 6 Tdo 313/ 2012	Dovolání odmítnuto	Úmyslné najetí			Chodec úmrtí	7 let nepodmíněně, zákaz řízení 8 let	Zlín	146/1,4

Sp.zn.	Rozhodnutí /konečné – vrchní instance/	Příčina	Řidič alkohol	Chodec alkohol	Zranění	Trest průběžný někdy nepravomocný	Místo události	§ Tr.z
55 RV348/ 40	Historická zajímavost							
56. Zm II 71/30	Historická zajímavost							

11 KOMENTÁŘ K VYBRANÝM PŘÍPADŮM

Součástí této kapitoly jsou stručné komentáře zpracovatele diplomové práce k vybraným soudním rozhodnutím s uvedením skutečností, které jej zaujaly, nebudou zde uváděny pasáže ze soudních rozhodnutí, ale bude použit jen vlastní komentář s odkazem na číslo rozhodnutí, kterého se týká.

Za zmínku stojí rozhodnutí označené jako č. 4, kde v trestním řízení byl řidič odsouzen, v civilním se řešil podíl zavinění, zda 50/50 či nakonec 75/25 v neprospěch řidiče, i když byl nepochybně řidič pod vlivem alkoholu, tak nepodmíněný trest za přejetí osoby, která je silně pod vlivem alkoholu osobně nepřijde jako adekvátní trest vůči uvedenému jednání, můj osobní názor je, že prvotní vinu nese chodec, který ležel na vozovce podélně s její osou, kdy vozovka není místo určené k odpočinku podnapilých osob a pokud si uvedené místo někdo zvolí jako odpočinkovou „zónu“ musí počítat s možností, že jej přejezdí vozidlo a tento úkon činí s tím, že je s uvedeným možným následkem plně srozuměn, pokud se jedná o osobu, která není zbavena svéprávnosti a je tedy způsobilá k právním úkonům.

Osobně se ztotožňuji například s právním názorem uvedeným v rozhodnutí označeném jako č. 5, kdy v uvedeném případě soud zprostil řidiče obžaloby, neboť bylo uznáno zavinění nehody ze strany silně podnapilého chodce, s tímto uvedeným právním názorem se osobně ztotožňuji na rozdíl od předchozího popsaného/ číslo 4 25 Cdo 1264/2002/ kde byl řidič za obdobné jednání odsouzen.

Pokud se týká rozhodnutí, které bylo analyzováno pod číslem 8, tak zde věc byla vrácena dle mého názoru především kvůli řešení neposkytnutí pomoci, nehoda a zavinění řidiče pod vlivem alkoholu se jeví jako zřejmé, na tomto případě mě zaujalo, jednak to, že se jedná o bývalého policistu a dále konstatování znalce, který uvedl, že přiměřená rychlost by za dané situace byla do 35 km/hod., kdy uvedené konstatování sice profesně jen z čistě technického pohledu na věc chápu, ale dle mého názoru je během provozu víceméně nereálné.

Zajímavý je též případ popsany pod číslem 10, kde řidič druhého vozidla nedodržel bezpečnou vzdálenost, kdy byl odsouzen podmíněně za nehodu, první vozidlo zde srazilo silně podnapilého chodce v černém oblečení mimo obec a tento byl následně sražen i druhým vozidlem, osobně zavinění nehody nevidím tak jednoznačně jako prvotní soud, jako příčinu nehody vidím první nehodu, která se udála, ale soud konstatoval, že je nutné zastavit vozidlo na vzdálenost na kterou má rozhled, kdy uvedené konstatování se v soudních rozhodnutích vyskytuje poměrně často a jak při konzultaci semestrální práce zmínil vedoucí práce, že podle zjištěných rozhodnutí je tedy pak rychlost v noci mimo obec jen teoretická a dle rozhodnutí soudů je nutné jezdit na „dosvit“ světel, tak tento názor jsem v rámci studia rozhodnutí ověřoval a je možné konstatovat subjektivní názor zpracovatele práce získaný po pročetí všech rozhodnutí, že v případě noční nehody s chodcem mimo obec může řidiči v některém stádiu soudního řízení v případě, že není pod vlivem alkoholu a jede povolenou rychlostí očekávat v případě sražený podnapilého chodce, který zemře podmíněný trest odnětí svobody, bohužel není prozatím možné dohledat a ani predikovat, jak budou soudy postupovat po zavedení povinnosti nosit mimo obec reflexní vesty.

Osobně některá rozhodnutí považuji za vymykající se průměrnému rozhodování soudů, a to například rozhodnutí analyzované pod číslem 22, kde byla sražena chodkyně, která v důsledku zranění zemřela, řidič sice mírně překročil rychlost, kdy jel rychlostí 97 km/hod, /v povolené 80 km/hod./ poškozená měla v krvi metamfetamin, midazolam, a 0.75 g/kg alkoholu, dovolání řidiče bylo zamítnuto, přestože bylo shledáno spoluzavinění poškozené, kdy je konstatováno, že nerespektování povolené rychlosti má vyšší společenskou závažnost, než jednání poškozené, která byla pod vlivem alkoholu a drog a na silnici se pohybovala buď velmi pomalu nebo stála, měla mít nekoordinované pohyby a

měla se motat po vozovce, zde bych apeloval na odpovědnost každého jednotlivce, který by si dle mého názoru měl jako svéprávný jedinec uvědomit, že komunikace není místo, kde je vhodné se „motat“ nebo jako v jiném popsáném případě jí užít jako „odpočinkovou zónu“ ke spaní, zde bych rozhodoval jinak než zmínění soudci, neboť tvrdit, že má řidič předpokládat, že v noci bude na silnici spát za zatáčkou podnapilá osoba, může snad jen ten, kdo nevládní řidičské oprávnění.

Některé případy jsou skoro neuvěřitelné, ale přesto se bohužel v reálném životě stanou, například případ vedený pod číslem 40, zde se jednalo o chodkyni, která byla dvakrát přejetá osobními vozidly, po první srážce, která se udála na přechodu pro chodce jí řidič prvního vozidla dával první pomoc a další řidička co projížděla kolem srazila oba dva chodce, u první chodkyně kombinace obou zranění utrpěla smrtelný následek, řidička byla odsouzena podmíněně a v daném případě je velice zajímavý rozbor obou nehod, jako příčin, které měly výsledný následek v podobě smrti poškozené, ve věci byl zpracován znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, ze kterého je zřejmé, že u poškozené při prvotním kontaktu s osobním autem Škoda Felicia, došlo k poranění lebky a mozku jako důležitého orgánu a pánve, toto zranění byla znalci hodnoceno jako vážná porucha zdraví, nejednalo se o zranění vysloveně smrtelné. Při následném kontaktu poškozené s osobním automobilem Škoda Octavia, který řídila obviněná, došlo u ní k poraněním, jež by byla sama o sobě znalci hodnocena jako vážná porucha zdraví, přičemž ani v tomto případě se nejednalo o zranění smrtelná. Při kontaktu s oběma vozidly však u poškozené došlo k polytraumatu, tedy k poškození nejméně dvou životně důležitých orgánů se značným krvácením do hrudníku a pánve, což mělo za následek otok mozku a další závažné komplikace, v jejichž důsledku nastala smrt poškozené. Soudní znalci proto uzavřeli, že ke smrti poškozené vedla až kombinace zranění, která jí byla způsobena střetem s oběma vozidly.

„Pro vyhodnocení dopravní nehody je důležitou složkou spolupráce soudního znalce se soudním lékařem, jenž posuzuje rozsah a závažnost poranění, mechanismus jeho vzniku a v případě zranění nesmrtelného charakteru, trvání potíží. V případech se smrtelným následkem posuzuje příčinu smrti v závislosti na dopravní nehodě a rozsah jednotlivých poranění.“ (4)

S tímto znaleckým závěrem se ztotožnil i soud prvního stupně, a učinil skutkové zjištění, že ke smrtelnému následku došlo až jednáním druhé řidičky, tedy že smrtelný následek nastal v příčinné souvislosti s jednáním řidičky v souvislosti s její nedbalostí.

.Nejvyšší soud proto věc vyhodnotil tak, že právní kvalifikace jednání obviněné použitá soudem prvního stupně (tj. jako jednočinného souběhu přečinů usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku), byla správná a zákonná. To současně znamenalo, že napadený rozsudek odvolacího soudu nemohl obstát, neboť soud druhého stupně se nevypořádal se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí a neodůvodněně uzavřel, že jednání obviněné nevykazuje znaky přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku a jednání obviněné nesprávně kvalifikoval pouze jako přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku.

Nebudu se pouštět do rozsáhlých právních diskuzí, které by přesáhly rozsah a zaměření této diplomové práce, jen bych shrnul jak nejednoznačné je právní posuzování na různých úrovních, kdy prvoinstanční soud vysloví jeden názor, odvolací soud jiný názor a dovolací soud se opět ztotožní s prvoinstančním soudem, jen na závěr uvedu, že můj právní názor má blíže k tomu, který vyslovil odvolací soud, neboť v tomto jednání nevidím tak zřetelně příčinnou souvislost, neboť pokud řidička prokazatelně sražením chodce způsobí vážnou poruchu zdraví, tak z hlediska trestní odpovědnosti jí přičítat i to, že se stala první nehoda, která na následek měla primární vliv, neboť pokud by se neudála, tak by nedošlo ani k druhé nehodě a tedy způsobenou vážnou poruchu zdraví bych osobně kvalifikoval jako těžké ublížení na zdraví a vzájemnou spojitost bych zde neshledával tak jednoznačně.

Pokud se týká případu, který je veden pod číslem 43, tak zde posouzení nehody je vcelku jednoznačné, řidič měl 2.4 g/kg alkoholu v krvi, 1. chodec zemřel, 2. chodec utrpěl těžké zranění s trvalými následky, řidič v městě Brně jel s vozidlem SUV rychlostí 95 km/hod. a ještě utekl z místa nehody, po zpracování znaleckého posudku ze strany znalce doc. Ing. A.V. Ph.D. byl spravedlivě odsouzen na 7 roků nepodmíněně, zde mě zaujala polemika týkající se obecného ohrožení, kdy kromě polemiky ohledně reálného ohrožení 7 osob za stavu, kdy v okolí se nacházelo sice dvacet až třicet osob, ale část se nacházela na tramvajovém nástupním ostrůvku a část na přilehlém chodníku, tedy vcelku logicky bylo konstatováno, že vzhledem k rozměru vozidla reálně nemohlo dojít k ohrožení všech osob a v průběhu soudních řízení bylo i konstatováno, že se ve věci jedná o hraniční případ s tím,

že dovolací i prvoinstanční soud uvedl, že bezohledná jízda není živelným a neovladatelným dějem, představující obecné nebezpečí, tak jak je chápáno s tím, že i svědci uvedli, že ani nepoznali, že nevlastní řidičské oprávnění a že řídí pod vlivem alkoholu, kdy neměl žádné problémy s ovladatelností vozidla do předmětné nehody, což potvrdil i znalec A. V., který uvedl jako příčinu nehody rychlost a nezvládnutí řízení, s právním názorem, pokud se týká obecného ohrožení, se osobně plně ztotožňuji, pod uvedeným pojmem si představuji jednání, které je opravdu neovladatelné a živelné.

Poslední případ, který v této kapitole uvedu a který byl vyhodnocen jako velmi podnětný, je případ vedený pod číslem 45. Jedná se o dopravní nehodu, která se udála za snížené viditelnosti, kdy řidič NA srazil řidiče OA, který se pohyboval u odstaveného auta bez reflexní vesty. Zde je velice podnětné, že znalec označil za hlavní příčinu vzniku dopravní nehody jednání poškozeného, který odstavil neosvětlené a neoznačené vozidlo u kraje komunikace zúžené sněhovými bariérami a sám se pohyboval v jeho okolí, i přes konstatování znalce však soud označil jako viníka nehody řidiče NA, tedy se neztotožnil se soudním znalcem a přiklonil se k tomu, že rychlost v rozmezí 43 až 47 km /hod. není přízpůsobení rychlosti vnějším okolnostem, pasáže týkající se neztotožnění se s soudním znalcem jak ohledně vzniku příčiny nehody, tak ohledně konstatování porušení povinností řidiče, považuji za absurdní a ve věci je jen dobře, že Nejvyšší soud přikázal nové projednání a rozhodnutí, kdy konečné rozhodnutí bohužel není známo.

12 VYHODNOCENÍ ROZHODNUTÍ V NESOULADU SE ZAUŽÍVANOU JUDIKATUROU

V rámci této kapitoly jsou rozebrány případy, které ze subjektivního pohledu zpracovatele jsou v nesouladu se zaužívanou judikaturou. Zde bych dále ještě provedl rozdělení na ta, která považuji za zcela se vymykající rozhodování, které bych očekával v právním státě s určitou úrovní předvídatelnosti práva, tedy nesoulad závažný, další případy označuji jako nesoulad nezávažný, tím je spíše myšleno to, že ve věci mám rozdílný právní názor než soudce, orgán činný v trestním řízení či než ministr spravedlnosti.

I Když do této kapitoly bylo zařazeno cca 20 procent soudních rozhodnutí, tak je na místě podotknout, že většinově se jedná o rozhodnutí prvoinstančních soudů, kdy vyšší soudní instance, jako je např. Nejvyšší soud, tyto nesoulady se zaužívanou judikaturou vždy napravitel, tedy je možné konstatovat, že určitá předvídatelnost toho, jaké ve věci bude vydáno rozhodnutí na nejvyšší hierarchii soudní úrovně existuje. Dále jen pro doplnění bych uvedl, že zpracovatel diplomové práce pracuje v právní oblasti a většinou se plně ztotožňuje s právními názory JUDr. Šámala, kterého považuje za špičku v oboru, ale také za osobu, která má obdobný či skoro shodný úhel pohledu na záležitosti řešené v trestním řízení jako zpracovatel, kdy judikatura JUDr. Šámala vyjadřuje většinou i moje právní názory a především nemám vnitřní problém s tím, jeho právní názory dále prakticky aplikovat.

Jedná se o celkem 12 rozhodnutí:

První rozhodnutí je rozhodnutí číslo 4, jedná se o dopravní nehodu na neosvětleném úseku, kde sice řidič byl pod vlivem alkoholu v krvi 0,92 g/kg, naproti tomu chodec ležící na silnici měl 1,89 g/kg alkoholu v krvi, příčina nehody byla soudem stanovena jako nepřizpůsobení jízdy schopnostem, chodec utrpěl četná zranění s léčbou 1,5 roku, ve věci byl vypracován znalecký posudek, závěr: řidič osobního motorového vozidla byl odsouzen na 1 rok nepodmíněně, v trestním řízení byl řidič odsouzen, v civilním se řešil podíl zavinění zda 50/50 či nakonec 75/25 v neprospěch řidiče, i když byl nepochybně řidič pod vlivem alkoholu, tak nepodmíněný trest za přejetí osoby, která je silně pod vlivem alkoholu a leží na komunikaci osobně nepovažuji jako adekvátní trest vůči uvedenému jednání, můj osobní názor je, že prvotní vinu nese chodec, který ležel na vozovce podélně s její osou, kdy vozovka není místo určené k odpočinku podnapilých osob a pokud si uvedené místo někdo zvolí jako odpočinkovou „zónu“ musí počítat s možností, že jej přejezdí vozidlo a tento úkon činí s tím, že je s uvedeným možným následkem plně srozuměn, pokud se jedná o osobu, která není zbavena svéprávnosti a je tedy způsobilá k právním úkonům. Naproti tomu soud ve svém rozsudku uvedl, že poškozený jednáním založil prvotní příčinu, avšak na srážce samotné se již aktivně nepodílel, pokud soud vysloví takový názor, tak pro laickou veřejnost musí takové sdělení vyznívat tak, že podnapilá osoba ležící na silnici vlastně za nic nemůže jen proto, že se na jednání nepodílí aktivně, Tento nesoulad se zaužívanou judikaturou bych osobně vyhodnotil jako **závažný**, ale s ohledem na skutečnost, že řidič byl pod vlivem alkoholu, pokud odhlédneme od jednání poškozeného, zapadá do zažité praxe v rozhodování soudů, která se dá zjednodušeně shrnout do hesla, řídíš pod vlivem alkoholu, způsobíš nehodu se závažným následkem, pak dostaneš nepodmíněný trest odnětí svobody,

já osobně nemůžu však odhlédnout od faktu, že kdyby podnapilý chodec na silnic neležel, nehoda by se prostě nestala. Z opačného úhlu pohledu je na místě zmínit, že ve věci bylo řešeno i neposkytnutí pomoci a v kontextu s tímto jednáním je již odsouzení pochopitelné, na rozdíl od mého předchozího čistě technického posouzení dopravní nehody se zaměřením na technickou příčinu vzniku dopravní nehody.

U druhého rozhodnutí, které bylo vyhodnoceno výše uvedeným způsobem, se jedná o nehodu pod číslem 5, dopravní nehoda v centru města, kde chodec byl ovlivněn toluenem, alkohol u řidiče nebyl zjištěn, chodec stojící ve středu vozovky zraněním na místě podlehl. Jako příčina nehody byla stanovena nepřiměřená rychlost a řidič osobního motorového vozidla byl odsouzen na 18 měsíců podmíněně, soud zjistil, že poškozený se silně ovlivněn toluenem nekontrolovaně pohyboval po vozovce, ze strany znalců bylo stanoveno, že řidič se pohyboval rychlostí 64 až 69 km/hod., tedy rychlostí vyšší, než je v obci povolena. Z uvedeného rozhodnutí se dále podává, že soud faktický stav poškozeného vyhodnocuje jako skutečnost podstatným způsobem snižující nebezpečnost činu pro společnost, příčinná souvislost jednání by mohla být předmětem rozsáhlých právních diskuzí, můj osobní právní názor však je, že za vznik nehody primárně odpovídá chodec, technické posouzení nehody s ohledem na rychlost je zřejmé a vyplývá ze stanoviska znalců, kteří učinili závěr, že aby mohl řidič zabránit nehodě na rozhled, musel by jet rychlostí 39 km/hod. Otázka je, zda je uvedenou rychlost možné po řidičích prakticky spravedlivě požadovat, dle mého názoru je to v běžném světě nedosažitelné, zde se však jedná dle mého názoru o nesoulad se zaužívanou judikaturou nezávažný.

Třetí rozhodnutí je vedeno pod číslem 9 a k němu bych uvedl, že se jedná o dopravní nehodu za snížené viditelnosti, řidička projížděla za snížené viditelnosti a za mokra v koloně vozidel rychlostí 50 km/h kolem autobusové zastávky, když se vozidlo, které jelo před ní ve vzdálenosti 13,9 m, vyhnulo vpravo chodci Ing. arch. F. Z., který stál v jejich jízdním pruhu vlevo u podélné dělicí čáry, na což již obviněná nedokázala zareagovat, poškozeného srazila a způsobila mu zranění neslučitelná se životem, odsouzena byla k podmíněnému trestu odnětí svobody, dodržela bezpečnou vzdálenost, zde soud konstatoval, že obviněná nejela přiměřenou rychlostí, na uvedeném odůvodnění a udělení trestu mě nezaujal ani tak výsledek soudního řízení, jako zmíněné konstatování, osobně mě není zřejmé, jakou rychlostí by se pak řidič měl v obci pohybovat, pokud rychlost 50

km/hod. je brána za přiměřenou, a to vše za stavu, kdy poškozený chodec porušil povinnosti chodce tím, že při přecházení vozovky, tento nesoulad se zaužívanou judikaturou hodnotím jako nezávažný.

Jako čtvrtý nesoulad se zaužívanou judikaturou byla vyhodnocena dopravní nehoda, vedená pod číslem 10, která se udála mimo obec. Řidič taxislužby jel za vozidlem rychlostí 75-80km/hod., dle konstatování soudu ve vzdálenosti, která mu neumožňovala reagovat na sražení chodce prvním vozidlem, řidič druhého vozidla nedodržel bezpečnou vzdálenost, kdy byl odsouzen podmíněně za nehodu, kdy první vozidlo srazilo silně podnapilého chodce v černém oblečení mimo obec a tento byl následně sražen i druhým vozidlem. Osobně zavinění nehody nevidím tak jednoznačně jako prvoinstanční soud, jako jednoznačně primární příčinu nehody, která měla za následek sražení chodce, vidím první nehodu, která se udála, soud však obligatorně konstatoval, že je nutné zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má řidič rozhled, dovolání odmítnuto i přes skutečnost, že chodec ve značně podnapilém stavu se pohyboval na pravé straně vozovky, v místě, kde vedle silnice vede osvětlená stezka pro chodce a i dle konstatování soudu hrubě porušil své povinnosti. Dle mého názoru se může jednat o nesoulad se zaužívanou judikaturou méně závažný, ale k přesnějšímu hodnocení nedisponuji potřebnými podklady, například v odůvodnění je uvedeno, že jízda vozidel byla dříve popisována „poměrně emocionálně zabarveně“ a dále se znalec zmiňuje o nemožnosti realizovat předjížděcí manévr, což může nehodu stavět zcela do jiného úhlu pohledu.

Pokud se týká pátého vyhodnoceného rozhodnutí, tak je vedené pod číslem 12, zde řidič nákladního motorového vozidla nevěnoval řízení náležitou pozornost, nepřizpůsobil rychlost jízdy situaci v silničním provozu, přičemž zezadu narazil do podnapilého, ve vozovce pohybujícího se chodce pod vlivem alkoholu: 1,23 g/kg alkoholu v krvi. Znalec totiž ve svém posudku stanovil, že rychlost nákladního automobilu se pohybovala v rozmezí 80,3 až 92,6 km/h, při rozsvícení pravděpodobně potkávacích světel, bylo konstatováno, že řidiči neumožňovaly včas spatřit chodce, do kterého posléze narazil, odsouzen řidič nákladního vozidla, dovolání odmítnuto, jedná se o obligatorní konstatování týkající se jízdy při rozsvícených potkávacích světlech. Dle tohoto vysloveného názoru je rychlost mimo obec v noci stanovená jen „teoreticky“ a řidič by měl jet vždy na rozhled, s tímto názorem se samozřejmě dá ztotožnit do chvíle než řidiči vstoupí do jízdní dráhy silně podnapilý

chodec, z jehož jednání se podává vznik následku tedy dopravní nehody. Soudy však jednání chodců i v silně podnapilém stavu nedávají takovou váhu jako ve vztahu k posouzení různých porušení ze strany řidiče, při pročitání rozhodnutí jsem se nemohl zbavit dojmu, že řidič je vždy vinen za nehodu, jedná se o nesoulad se zaužívanou judikaturou méně závažný.

Šestý judikát je z dob předchozích, z roku 2001, kdy ještě mohl vyšetřovatel zastavit trestní stíhání, což se v daném případě i stalo. Jedná se o nehodu pod číslem 21, dopravní nehoda v 03,30 hod., řidička pod vlivem alkoholu, chodec těžká újma na zdraví, řidička odjela a neposkytla pomoc, bylo zrušeno usnesení o zastavení trestního stíhání a nařízeno nové projednání a rozhodnutí, zde se dle mého názoru jedná o **závažný** nesoulad se zaužívanou judikaturou, který by v právním státě neměl nastat, aby u řidičky z Prahy pod vlivem alkoholu došlo k zastavení trestního stíhání považují za zcela nepodložené, takové případy by vždy měl projednat soud, i kdyby ve finále došlo ke zproštění obvinění a tento případ jen potvrzuje správné rozhodnutí zákonodárců přesunout možnost zastavení trestního stíhání z vyšetřovatelů na státní zástupce.

Za sedmý vyhodnocený případ uvádím rozhodnutí vedené pod číslem 28, dopravní nehoda se udála v 04,15 hod., řidič motocyklu bez ŘO, pod vlivem alkoholu 1,75 g/kg v krvi nepřizpůsobil rychlost jízdy, přičemž bylo řešeno jako přestupek, ve věci logicky bylo přikázáno nové projednání a rozhodnutí, chodec sice vběhnul do dráhy motocyklu a jeho jednání mělo pro něj smrtelný následek, ovšem vyhodnotit jako přestupek jednání řidiče, který silně pod vlivem alkoholu řídí motocykl a nevlastní řidičské oprávnění, považují za **závažný** nesoulad se zaužívanou judikaturou. Takové jednání by dle mého názoru mělo vždy skončit soudním líčením, kde by ve věci mělo být rozhodnuto, i kdyby argumenty dopravní nehody měly potvrdit závěr, že se jedná „jen“ o přestupek.

K osmému komentovanému případu se dá uvést, že je veden pod číslem 36, dopravní nehoda, kde byl chodec ležící s kolem na silnici, který na následky nehody zemřel, chodec alkohol ovlivněn alkoholem ve výši 2,57 g/kg alkoholu v krvi, konstatována nepřiměřená rychlost a obligatorní rozhled, udělen trest 30 měsíců podmíněně se zákazem řízení 5 let, skutečnost, že podnapilý chodec s jízdním kolem /v tomto případě sražený střízlivým

řidičem/, nemá na silnici co dělat, je pro moje vnímání kauzalistiky zcela zřejmá a jen dobře, že ve věci bylo přikázáno nové projednání a rozhodnutí, jedná se o nesoulad se zaužívanou judikaturou z mého úhlu pohledu závažný.

Za devátý nesoulad je považována nehoda č. 37, kdy v rámci zpracování znaleckého posudku znalec z poškození čelního skla hlavou chodce dovedl rychlost vozidla v okamžiku střetu na 60 - 70 km/hod., přičemž argumentuje znaleckým standardem č. 3. Naproti tomu dle odborné literatury vychází rychlost jízdy vozidla na 50 km/hod. a vyšší. Znalec poté dospívá k závěru, že sloučením intervalů vychází rychlost vozidla na hodnoty od 50 do 70 km/hod. Není zřejmé, které variantě a proč dává znalec přednost, rovněž tak nevysvětlil, proč oba intervaly slučoval. V daném případě tak zůstala neobjasněna zásadní okolnost rychlosti jízdy vozidla, přičemž státní zástupce v závěrech napadeného usnesení bez dalšího vychází z faktu, že obviněný jel rychlostí 50 km/hod., u nehody chodec utrpěl těžkou újmu na zdraví, ve věci bylo původně vydáno usnesení o zastavení trestního stíhání, kdy rozhodnutím bylo zrušeno a nařízeno nové projednání a rozhodnutí se zpracováním dalšího ZP, zde hodnotím jako méně závažný nesoulad se zaužívanou judikaturou, respektive především jsem se neztotožnil se způsobem, jakým znalec sloučil intervaly rychlostí.

Pokud se týká desátého rozsudku soudu, tak se jedná o rozhodnutí vedené pod číslem 45, kdy řidič nákladního automobilu za snížené viditelnosti srazil řidiče osobního automobilu, který se pohyboval u odstaveného auta bez reflexní vesty, tato povinnost byla již rozebrána v samostatné kapitole, byl udělen podmíněný trest na 2 roky, zákaz řízení 4 roky, přičemž soudní znalec označil jako příčinu dopravní nehody jednání poškozeného, který odstavil neosvětlené a neoznačené vozidlo u krajnice, kdy jako přiměřená byla stanovena rychlost 27 km/hod. nejvýše však 42,5 km/hod. V tomto případě se soudce neztotožnil se závěry, jenž učinil znalec, k tomu nutno podotknout, že jen dobře, že ve věci bylo přikázáno nové projednání, tento nesoulad se zaužívanou judikaturou hodnotím jako **závažný**.

Za jedenácté rozhodnutí, které je v nesouladu se zaužívanou judikaturou, je považován jeden ze starších judikátů, vedený pod číslem 49, kde řidič motocyklu JAWA 21,

který nevladl řídicí oprávnění, si neponechal dostatečný boční odstup od chodce, který učinil náhlý pohyb a v důsledku zranění způsobených střetem zemřel a následně byl řidič odsouzen k nepodmíněnému trestu odnětí svobody, toto rozhodnutí považuji za méně závažný nesoulad se zaužívanou judikaturou, a to jen z důvodu, že řidič vozidla bez ŘO ještě neposkytnul pomoc poškozenému, který zemřel, kdy, jak bylo vyhodnoceno v těchto případech, je udělován nepodmíněný trest odnětí svobody. Je však nutné zmínit, že v rozhodnutí není dost informací k tomu, jak náhlý pohyb chodce měl proběhnout, ale skutečnost, že řidič utekl z místa nehody je z mého pohledu hodnocena jako velmi závažná.

U posledního dvanáctého usnesení, tedy u judikátu číslo 50 mě zaujala jen skutečnost, že i přes zpracovaný znalecký posudek z oboru toxikologie se nepodařilo vyvrátit obhajobu, že k požití alkoholu došlo až po dopravní nehodě, dopravní nehoda se udála v 03,30 hod., řidička po střetu s chodcem nezastavila a z místa ujela, chodec těžká újma na zdraví, ve věci bylo zastaveno trestní stíhání a vzhledem k nedostatečně vedenému vyšetřování je dobře, že ve věci bylo zrušeno usnesení o zastavení tr. stíhání a nařízeno nové projednání ze strany Úřadu vyšetřování hl. m. Prahy, jedná se o další z případů, které byly řešeny v Praze, a jedná se o nesoulad se zaužívanou judikaturou **závažný**.

Závěrem této kapitoly bych uvedl, že nebyla myšlena jako kritika jakýchkoliv zmíněných orgánů, ale jedná se o postřehy, které zpracovatele zaujaly při rešerši soudních judikátů, jedná se o zcela subjektivní soukromý názor zpracovatele, nejedná se o profesní, právní náhled na věc, ani o čisté hodnocení technických příčin nehod. Hlavní myšlenka této kapitoly je upozornit na zjištěné záležitosti, které jsou určitým způsobem podnětné, z 12 nesouladů se zaužívanou judikaturou, což je na úrovni 20 procent prostudovaných judikátů, jich jako závažné bylo vyhodnoceno 6, tedy zhruba 10 procent prostudovaných materiálů.

13 ROZDĚLENÍ SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ DO KATEGORIÍ DLE NÁSLEDKU PRO ŘIDIČE

Prostudované judikáty byly rozděleny do 4 variant, tedy do skupin, které vypovídají o tom nepodstatnějším, co vystihuje soudní řízení, jedná se o rozdělení dle následku pro řidiče vozidla, tedy se jedná o udělené nepodmíněné tresty odnětí svobody, udělené podmíněné tresty odnětí svobody, záležitosti, kde byl řidič zproštěn obžaloby či věc byla v rámci přípravného řízení odložena a kategorie ostatní, kde jsou historické judikáty a správní řízení. Jedná se o tresty, které byly uděleny před rozhodnutím vyšších soudních instancí, tresty jsou tedy nazývány jako průběžné a nemusí se vždy jednat o konečná rozhodnutí v daných věcech

Tab. č. 5 Počet udělených průběžných trestů

Nepodmíněný trest odnětí svobody	13
Podmíněný trest odnětí svobody	26
Zproštěno obžaloby, odloženo usnesením, správní řízení	12
Ostatní	5

Varianta č. 1 /nepodmíněné tresty/, čísla: 4,8,14,17,20, 23,24,39, 41, 43, 52, 53,54

Varianta č. 2 /podmíněné tresty/, čísla: 1,3,5,9,10,11,12,15,16,18,19,22, 25,26,29,30,31,32, 35,36,40,44,45,46,48,49

Varianta č. 3 /zproštěno, odloženo usn., správní/, čísla: 2,6,7,13,21,27,28,37,38,47,50,51

Varianta č. 4 /ostatní/, čísla: 33,34,42,55,56

Vyhodnocením udělených trestů je možné konstatovat, že zhruba polovina případů závažných dopravních nehod s fatálními následky končí podmíněným trestem odnětí svobody, vyhodnocením nejčastěji udíleného trestu je trest 2 roky odnětí svobody podmíněně a trest zákazu řízení na dva roky.

14 PREDIKOVÁNÍ SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ DLE ZP

14.1 LEŽEC ZP C 1487, 4102/61000/2014 – ALBRECHTICE

Ze znaleckého posudku ZP C 1487 byly převzaty a zkráceny tyto podstatné části:

14.1.1 Protokol o nehodě v silničním provozu

„Podle protokolu o nehodě v silničním provozu čj. KRPT-428-4/DNBR-2012-SZ-TČ došlo dne 05.10.2012 ve 20:12 hodin na silnici II. třídy ulici Nerudova v Městě Albrechticích k dopravní nehodě vozidla Peugeot 106, RZ 7T5 9821, řízeného Danielem Martiníkem (dále jen Peugeot), s chodcem ležícím na vozovce, Milanem Šimkem (dále jen ležící chodec).

K dopravní nehodě došlo tak, že řidič vozidla Peugeot, po projetí horizontu a najetí do levotočivé zatáčky za tmy, nestačil na konci zatáčky reagovat na chodce ležícího v pravé polovině vozovky a toho pravými koly svého vozidla přejel. Chodce dle svého sdělení viděl na poslední chvíli a snažil se ho objet vlevo. S vozidlem následně sjel doprava, kde se pravým předním kolem střetl s náspem hlíny a zůstal stát za pravým okrajem vozovky. Šetřením bylo zjištěno, že chodec na komunikaci ležel hlavou ke středu vozovky.

Řidič Martiník uvedl, že při průjezdu levotočivé zatáčky byl oslněn dálkovými světly neznámého protijedoucího stříbrného terénního vozidla, kde na něj řidič v protisměru krátce přepnul tlumená světla na dálková, a za místem nehody na horizontu stříbrné vozidlo zastavilo a následně jeho řidič pokračoval dále v jízdě. Na místě nebyl zjištěn žádný přímý svědek události. “ (28)

14.1.2 Podstatné pasáže ze znaleckého posudku

„**Otázka č. 2:** *Analyzujte z technického hlediska příčinu dopravní nehody, zejména se vyjádřete k technice, rychlosti a způsobu jízdy řidiče Martiníka a pohybu chodce Šimka, znázorněte průběh nehodového děje v závislosti na čase a dráze, určete místo střetu vozidla a chodce Šimka.*

Odpověď:

Vzhledem k nedostatku stop byla realizována technicky přípustná varianta možného průběhu střetu. Z technického hlediska byla příčinou dopravní nehody nestandardní situace v silničním provozu, kdy se na místě střetu nacházela osoba ležící na vozovce tvořící statickou překážku. Technicky přijatelná analýza střetu je vypracována pro rychlost 50 km/h \pm 5 % (tj. 48 až 53 km/h)...

Otázka č. 3: *Posuďte možnosti odvrácení dopravní nehody ze strany řidiče Martiníka a ze strany chodce Šimka, zda bylo pro obviněného technicky možné střetu zabránit, zda jel dovolenou a přiměřenou rychlostí, zda dostál individuální opatrnosti, zda mohl daných místních i časových podmínek předvídat pohyb chodce, kdy mohl chodce spatřit a zda vůbec a za jakých okolností byl schopen na chodce adekvátním způsobem reagovat.*

Odpověď:

Možnosti odvrácení střetu jsou podrobně popsány v znaleckém posudku. Řidič vozidla Peugeot Daniel Martiník by střetu mohl zabránit jenom v případě, že by jel rychlostí maximálně 46 km/h a nižší. Je otázkou jiného než technického posouzení, zda se jednalo o rychlost přiměřenou a zda řidič dostál individuální opatrnosti. Z technického hlediska bylo místo dopravní nehody průjezdné rychlostí, kterou ho řidič s vozidlem Peugeot přejížděl. Z technického hlediska nelze také zodpovědět otázku, zda mohl řidič vozidla Peugeot za daných místních i časových podmínek předvídat pohyb chodce, kdy mohl chodce spatřit a zda vůbec a za jakých okolností byl schopen na chodce adekvátním způsobem reagovat. Z hlediska technického se v tomto případě nejednalo o chodce, ale o osobu ležící na vozovce resp. překážku, kterou mohl spatřit a začít na ni reagovat na vzdálenost 31,85 m. '' (28)

14.1.3 Predikování konečného rozhodnutí

K predikování vývoje vzhledem ke zjištěnému závěru, který se týká rozhodování soudů bylo nutné doplnit tyto údaje. Dle zpracovatele diplomové práce, který i vzhledem k právní profesi má na záležitost jiný úhel pohledu, by tento údaj týkající se ovlivnění alkoholem mohl být součástí znaleckých posudků, případně i s vyhodnocením, jakým

způsobem se uvedená hladina alkoholu v krvi projeví na reakcích a vnímání účastníků, ale je možné, že tento údaj již přesahuje možnosti zpracování znaleckých posudků z oboru dopravy, je zřejmé, že spisový materiál, který má soudce k dispozici tyto údaje obsahuje, tedy bylo zjištěno, že:

Řidič nebyl ovlivněn alkoholem, chodec byl silně ovlivněn alkoholem, cca 1,5 g/kg alkoholu v krvi.

Závěr: Dle znaleckého posudku řidič dodržel povolenou rychlost, nebyl ovlivněn alkoholem, zato chodec ležel na komunikaci silně ovlivněn alkoholem, pokud záležitost bude rozhodovat soudce, který vlastní řidičský průkaz, tak bych očekával, že řidič bude zproštěn obžaloby, analogicky jako u rozhodnutí pod čísly 2 a 6, samozřejmě se může objevit právní názor, který pro zjednodušení nadneseně uvedu tak, že řidič má vždy a všude očekávat vše, pak by řidiči hrozil trest odnětí svobody podmíněně na 2 roky, zde však bylo nařízeno nové projednání a rozhodnutí a to konečné mě známo není, osobně však predikuji rozhodnutí tak, že **řidič by měl být zproštěn obžaloby**, kromě toho, že nic neporušil, tak nehoda neměla smrtelný následek, k čemuž je ze strany soudů logicky také přihlíženo.

14.2 LEŽEC ZP C 1570, 4235/61000/2016-SE, ZLÍN

14.2.1 Protokol o nehodě v silničním provozu

„Dle protokolu o nehodě v silničním provozu ev. č. KRPZ-817-3/DNZL-2015-KVYZ-TČ ze dne 27.08.2015 došlo téhož dne v 05:05 hod. na místní komunikaci ulici 2. května u restaurace U Huberta ve Zlíně k dopravní nehodě (dále jen DN) mezi trolejbusem TR 25 4 č. 407 linky č. 8, který řídil Miroslav Zapletal, a chodcem Přemyslem Velčovským. K DN došlo tím, že řidič trolejbusu jedoucí ve směru jízdy od středu města k nemocnici přejel trolejbusem chodce. Při DN Přemysl Velčovský utrpěl zranění, kterým na místě podlehl. K DN došlo na místní komunikaci ulici 2. května ve Zlíně v místě restaurace U Huberta. Jednalo se o přímý úsek za křižovatkou s vedlejší ulicí Zálešná V. Ve směru jízdy k nemocnici ve výhledu nic nebránilo. Povrch vozovky byl živičný, suchý a drsný v dobrém stavu. Vozovka byla široká 6,4 m a byla rozdělena podélnou čarou souvislou, která byla od pravého okraje vozovky vzdálená 3,2 m ve směru jízdy k nemocnici. “ (29)

14.2.2 Podstatné pasáže ze znaleckého posudku

„Možnosti odvrácení střetu řidičem trolejbusu č. 407 Miroslavem Zapletalem Z technického hlediska neměl řidič trolejbusu č. 407 Miroslav Zapletal účinnou šanci přejetí chodce zabránit. Dle provedené analýzy ležel chodec mimo vozovku a převalil se pod projíždějící trolejbus. Řidič by střetu mohl zabránit pouze v případě, že by bedlivě sledoval travnatý pás vedle vozovky, na kterém by mohl rozpoznat ležící postavu na vzdálenost cca 20 m (dle provedeného vyšetřovacího pokusu). V tom případě by ale nemohl věnovat dostatečnou pozornost situaci na vozovce a protijedoucím trolejbusům, což by bylo chování, které by z technického pohledu nebylo možné označit za bezpečné. Je však otázkou jiného posouzení než technickým znalcem, zda bylo povinností řidiče sledovat namísto vozovky prostor mimo ni. “ (29)

14.2.3 Možnosti odvrácení střetu chodcem Přemyslem Velčovským

„Z technického hlediska měl chodec několik možností jak střet s trolejbusem odvrátit. Z hlediska trajektorie jeho pohybu by stačilo, aby se pohyboval po chodníku za travnatým pásem, tedy v místech určených k pohybu chodců. Rovněž pokud by se nepřevrátil do vozovky, ke střetu s trolejbusem č. 407 by nedošlo. “ (29)

14.2.4 Predikování konečného rozhodnutí

Dle znaleckého posudku řidič trolejbusu nemohl nehodě zabránit, nebyl ovlivněn alkoholem, zato chodec ležel u komunikace a následně se měl převalit na komunikaci, silně ovlivněn alkoholem, a to na úrovni 3 g/kg, podobná záležitost jako u předchozí predikce, jen chodec utrpěl smrtelná zranění, v neprospěch řidiče hovoří skutečnost, že je prověřován i pro neposkytnutí pomoci, přesná predikce tedy není možná, neboť k uvedenému není dostatek podkladů, respektive podstatné pro posouzení bude to, zda soud z dalších důkazů nazná, že se řidič dopustil neposkytnutí pomoci, v případě, že soud nenazná neposkytnutí pomoci řidiče trolejbusu, tak bych očekával, že řidič bude zproštěn obžaloby, analogicky jako u rozhodnutí pod čísly 2 a 6, predikuji rozhodnutí tak, že při této variantě by řidič **měl být zproštěn obžaloby**, v případě, že by řidič byl řešen i pro neposkytnutí pomoci, tak při této variantě by mu hrozil nepodmíněný trest, pokud ovšem vyjdu se závěrů znaleckého

posudku, kdy řidič trolejbusu nemohl přejetého chodce vidět a pokud důkazní situace nebude v neprospěch řidiče, tak tuto variantu nepředpokládám, ale pokud by hypoteticky byl řidič řešen i za neposkytnutí pomoci, tak mu reálně hrozí trest odnětí svobody nepodmíněně, jako u rozhodnutí č. 20,23,39 a 52, ale zde byla i agresivní jízda a více smrtelně zraněných osob, tedy při této variantě by řidič trolejbusu mohl mluvit o štěstí pokud by od soudu odcházel s trestem odnětí svobody podmíněně, a i další opravné prostředky proti takovému rozhodnutí bych považoval za neefektivní a riskantní s tím, že konečné rozhodnutí by se pak mohlo jenom zhoršit v neprospěch řidiče.

14.3 PŘECHÁZEJÍCÍ – REVIZNÍ ZP C 1589, 4249/61000/2016-SE, KONICE

14.3.1 Protokol o DN v silničním provozu

„Podle protokolu o DN v silničním provozu s projednáním ze dne 14.12.2014 č.j. KRPM-158874/PŘ-2013-141206 došlo téhož dne v 18:10 hod. k DN tak, že řidič Miroslav Keprt řídil vlastní vozidlo Toyota RAV 4, RZ 5M3 1571, VIN 3 JTEYH20VX00013126 (dále jen vozidlo Toyota), v Konici na ul. Husova ve směru na Jesenec, když u domu č. 455 řidiči náhle z jeho pohledu zleva do vozovky vstoupila chodkyně Emilie Nepožítková. Došlo ke střetu levou boční částí vozidla s chodkyní. Chodkyně poté upadla na komunikaci a byla RZS převezena na urgentní příjem do nemocnice v Olomouci, kde dne 15.12.2013 zraněním podlehl. Při nehodě vznikla hmotná škoda na vozidle Toyota. Technická závada, jako příčina DN, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. K DN došlo v katastru obce Konice na ul. Husova ve směru na Jesenec. Místo DN byl rovný přehledný úsek, který se ve směru od Jesence do Konice mírně svažoval. Komunikace byla v místě DN dvoupruhová, kde jednotlivé jízdní pruhy byly od sebe odděleny plnou čarou souvislou. Jízdní pruh ve směru do Konice byl široký 3,6 m. Protisměrný jízdní pruh byl široký 3,1 m. Povrch komunikace byl tvořen živíci v dobrém technickém stavu bez poškození a bez výtluků. Komunikace byla vlhká. Maximální povolená rychlost v daném úseku byla 50 km/h. Hustota provozu byla v době ohledání místa DN střední. Povětrnostní podmínky v době ohledání místa DN byly dobré. Byla noční doba, komunikace souvisle osvětlena pouličním osvětlením. Viditelnost nebyla zhoršena vlivem povětrnostních podmínek.

Venkovní teplota 0 °C. Vozidlo Toyota se nenacházelo v konečném postavení, řidič vozidlo z místa DN odstavil. '' (30)

14.3.2 Podstatné pasáže ze znaleckého posudku

„Na základě posouzení technické přijatelnosti předložených spisových podkladů a z provedené analýzy střetu a postřetového pohybu obou účastníků DN lze usuzovat, že řidič vozidla Toyota se z čerpací stanice PHM rozjel na rychlost 54 km/h (48 až 60 km/h). Při a po minutě protijedoucího vozidla kontroloval pravý okraj vozovky, pokračoval dále v jízdě a poté bez brzdění narazil levým předním rohem vozidla do pravé nohy a pravého boku chodkyně. Ta byla nárazem otočena, týlem hlavy narazila na čelní sklo v oblasti levého „A“ sloupku vozidla a nárazem byla odhozena do konečné polohy na kraj štěrkové oblasti mezi první a druhý betonový kvádr. Řidič s vozidlem Toyota poté plynule zastavil a vozidlo odstavil. Za technickou příčinu předmětné DN lze tedy označit způsob pohybu chodkyně přes vozovku, kdy svým vstupem do koridoru pohybu vozidla vytvořila překážku náhlou, tedy překážku na vzdálenost kratší, než na jakou mohl řidič bezpečně vozidlo zastavit.

Při uvažování technicky přijatelné reakční doby řidiče 1,2 až 1,5 sekundy a součiniteli adheze vozovky 0,5 až 0,7 měl řidič vozidla Toyota malou a spíše teoretickou možnost střetu zabránit, pokud by se pohyboval rychlostí 50 km/h a intenzivně brzdil. Je ovšem třeba doplnit, že i při reakční době 1,2 sekundy neměl řidič při uvažování součinitele adheze 0,5 možnost střetu zabránit. Podrobně jsou možnosti odvrácení DN řidičem vozidla Toyota řešeny v revizním znaleckém posudku. Možnosti odvrácení DN řidičem byly řešeny ze vzdálenosti, ze které viděl siluetu figuranta při vyšetřovacím pokusu. Současně nelze vyloučit, že viditelnost chodkyně v době DN byla díky různým vnějším vlivům i horší než při vyšetřovacím pokusu. '' (30)

Co mě ve znaleckém posudku zaujalo, je níže uvedené konstatování předchozího znalce:

„Znalec prostě nevěří, že pokud by se pan Kepřt řádně věnoval řízení vozidla, že by jen zaregistroval náraz do chodkyně, aniž by ji před střetem vizuálně zaregistroval.“ (30)

K čemuž zpracovatel revizního posudku uvedl, že s ohledem na neznalost přesných vstupních podmínek v době DN, tedy výhledových a světelných poměrů v místě DN, výskyt a polohu pevných a pohyblivých překážek apod. se nelze k této otázce vyjádřit. Rovněž otázka toho, čemu by měl či neměl znalec dr. Rábek věřit, není otázkou k posouzení technickým znalcem. (30)

14.3.3 Predikování konečného rozhodnutí

Dle znaleckého posudku je technickou příčinou dopravní nehody způsob pohybu chodkyně, otázkou je, jak se soudce postaví k faktu, že řidič vozidla jel rychlostí 54 km/hod., přesněji, že se pohyboval rychlostí 48 až 60 km/hod..Podle mého názoru však při takovém rozmezí rychlosti není možné konstatovat porušení ze strany řidiče, pokud by soud shledal, že řidič porušil povolenou rychlost v obci, např. o 10 km/hod., tak by mu hrozil podmíněný trest odnětí svobody, jako u většiny případů, kde došlo k nějakému porušení, řidič totiž nebyl ovlivněn alkoholem, chodkyně také ne, vzhledem k tomu, že případné porušení pravidel silničního provozu, které mohlo nastat, je dle mého názoru neprůkazné a neprokatelné, tak ve věci s ohledem na technickou příčinu nehody bych **predikoval zproštění obžaloby**, jako u případů vedených pod čísly 6 a 27, kde se jedná o případy, kdy chodec nebyl pod vlivem alkoholu. Dále mě velmi zaujalo konstatování znalce, že nevěří, že řidič chodkyni vizuálně nezpozoroval, osobně se domnívám, že osoby v postavení soudních znalců, ale samozřejmě i OČTŘ, nemají záležitosti posuzovat dle toho, komu věří, či nevěří, ale dle zjištěného skutkového a technicky přijatelného stavu věci s ohledem na prokazatelnost jednání.

14.4 PŘECHOD - REVIZNÍ ZP C1505, 4137/61000/2014/BJ, OSTRAVA

14.4.1 Protokol o nehodě

„Podle protokolu o nehodě v silničním provozu čj. KRPT-1712/DNOV-2010-BEITČ ze dne 28.08.2010 na č.l. 2 až 3 uvedeného dne v 00:40 hodin řídil po ulici 17. listopadu v Ostravě - Porubě ve směru od ulice Studentské k ulici Hlavní třída řidič Daniel Svoboda

vozidlo VW Passat, RZ 5T0 4988 (dále vozidlo), kdy se na přechodu pro chodce před křižovatkou s náměstím Boženy Němcové střetl s chodcem Mgr. Radomírem Dudou (dále chodec), přecházejícím ve směru od náměstí Boženy Němcové k budově Domov sester.

Místem dopravní nehody (dále DN) byla tříramenná křižovatka ulice 17. listopadu a náměstí Boženy Němcové. Jako směr ohledání byl vzat směr od nábřeží Svazu protifašistických bojovníků (dále náb. SPB) k ulici Matěje Kopeckého. '' (31)

14.4.2 Podstatné pasáže ze znaleckého posudku

„Stručně lze uvést, že došlo ke střetu vozidla jedoucího rychlostí cca *53 km/h* s chodcem jdoucím rychlostí cca *5,5 km/h* v oblasti přechodu pro chodce (tedy cca *12 až 17 m* před konečnou polohou vozidla a *2,5 až 3,0 m* od pravého okraje vozovky), kdy řidič na pohyb chodce reagoval před střetem vyhýbáním vlevo a následně brzděním. Došlo ke kontaktu levé nohy chodce s předním nárazníkem v oblasti registrační značky, následně pádu chodce na kapotu vozidla a čelní sklo a následně k jeho odhození do nezdokumentované konečné polohy. Vozidlo po střetu zastavilo na přilehlém tramvajovém pásu.

Dále z analýzy vyplynulo, že řidič započal vyhýbací manévr cca *0,67 sekundy* před střetem a tedy s ohledem na okamžik možného spatření chodce blížícího se k přechodu v době cca *3,1 sekundy* před střetem měl řidič pro reakci k dispozici dobu více než *2,4 sekundy*. Je však otázkou jiného než technického posouzení, jaká vzdálenost chodce od okraje vozovky by měla být podnětem k počátku reakce řidiče, tedy ve kterém okamžiku by řidiči měl být zřejmý úmysl vstoupit na přechod pro chodce.

Chodec mohl vozidlo pozorovat na vzdálenost desítek metrů, z místa na okraji vozovky pak na vzdálenost více než *200 m*, a to po celou dobu jeho pohybu k místu střetu.

Technickou příčinu předmětné DN lze spatřovat primárně v technice jízdy řidiče vozidla, který přestože mohl chodce pozorovat na vzdálenost cca *46 m* a střetu zabránit brzděním, tak neučinil. '' (31)

14.4.3 Predikování konečného rozhodnutí

Dle znaleckého posudku je technickou příčinou dopravní nehody technika jízdy řidiče vozidla, řidič nebyl pod vlivem alkoholu, chodec byl silně pod vlivem alkoholu, a to 1,99 g/kg, jedná se o nejvíce se vyskytující variantu v těch, které byly prostudovány, je konstatováno nějaké porušení ze strany řidiče, pak jsou varianty, kdy chodec je, či není pod vlivem alkoholu, ale to není pro rozhodování soudů tak podstatné za situace, kdy je shledáno porušení ze strany řidiče, chodec byl těžce zraněn a řidič může očekávat zhruba podmíněný trest v délce trvání 24 měsíců a udělený zákaz řízení na 2 roky, jiné rozhodnutí ve věci bych z mého úhlu pohledu, který jsem získal po nastudování rozsáhlých materiálů ke zpracování této diplomové práce, neočekával a bylo by pro mě překvapující s tím, že chodec se navíc nacházel na přechodu pro chodce, tedy varianta, že by řidič byl zproštěn obvinění, dle mého názoru není reálná.

14.5 PŘECHOD POLIČKA, REVIZNÍ ZP C 1500, 4114/61000/2014-COU

14.5.1 Protokol o nehodě

„Podle protokolu o nehodě v silničním provozu čj. KRPE-502-9/DNSY-2012-JIL-TČ došlo dne 20.11.2012 v 17:15 h v Poličce v ulici Vrchlického na 181,247 km silnice I. třídy č. 34 k dopravní nehodě (dále jen DN) mezi vozidlem Citroën C3, RZ 1E9 9515, řízeným Antonínem Dvořákem (dále jen vozidlo Citroën) a chodkyní Boženu Hnátovou, nar. 04.11.1925 (dále jen chodkyně). V daném úseku na vyznačeném přechodu pro chodce srazilo vozidlo Citroën chodkyni, která utrpěla těžká zranění, jímž na místě podlehla. Ke zranění řidiče a spolucestujících ve vozidle Citroën nedošlo. Technická závada jako příčina DN nebyla na místě ohledáním zjištěna, ani uplatněna. “ (32)

14.5.2 Podstatné pasáže ze znaleckého posudku

14.5.2.1 Možnosti Odvrácení střetu: Řidičem vozidla Citroën

„Řidič vozidla Citroën měl možnost zabránit střetu tím, že by nejpozději *2,28 sekundy* a *17,2 m* před původním MS (dovozeném zpracovatelem tohoto revizního znaleckého posudku) reagoval na chodkyni, která se již nacházela v jeho jízdním pruhu a po uplynutí reakční doby, uvažované *0,8 sekundy*, by začal brzdit s maximálním dosažitelným brzdným zpomalením. V takovém případě by řidič s vozidlem Citroën zastavil na úrovni původního MS a ke střetu by nedošlo. Chodkyně pohybující se rychlostí *3 km/h* by se v okamžiku zastavení vozidla Citroën nacházela těsně za obrysem pravé přední části vozidla. Uvažovaná nejzazší poloha vozidla Citroën pro zabránění střetu brzděním, tj. *17,2 m* před původním MS, odpovídá vzdálenosti *21 m* mezi nulovým bodem z vyšetřovacího pokusu a úrovní polohy hlavy řidiče. Při vyšetřovacím pokusu bylo ověřeno, že chodkyni, nacházející se ve středu přechodu pro chodce v blízkosti středu vozovky, je možné vidět již ze vzdálenosti *85,7 m*. Z technického hlediska tedy řidič vozidla Citroën chodkyni, přecházející po přechodu pro chodce zleva doprava ve směru jízdy vozidla Citroën, vidět mohl, z čehož vyplývá, že v krajním případě mohl zabránit střetu způsobem popsáným výše, případně dřívější reakcí na chodkyni, kterou mohl upozorovat již ze vzdálenosti *85,7 m* od nulového bodu a přizpůsobit způsob jízdy s vozidlem Citroën tak, aby umožnil bezpečný přechod vozovky předmětné chodkyni jdoucí po přechodu pro chodce. ‘‘ (32)

14.5.2.2 Možnosti Odvrácení střetu chodkyně

„Chodkyně mohla střetu zabránit tím, že by nechala projet vozidlo Citroën a až poté začala přecházet vozovku po přechodu pro chodce. Jak však vyplývá z přílohy revizního znaleckého posudku, chodkyně pohybující se rychlostí přibližně *3 km/h* vstoupila zleva (ve směru jízdy vozidla Citroën) na přechod pro chodce v okamžiku, kdy se vozidlo Citroën nacházelo přibližně *85,7 m* před nulovým bodem (vztaženo k úrovni polohy hlavy řidiče), resp. *7,7 sekundy* a *83 m* před MS. Vzhledem k tomu, že přibližně z této pozice mohl řidič vozidla Citroën chodkyni vidět (ověřeno vyšetřovacím pokusem), nezpůsobila mu chodkyně

vstoupením do vozovky na přechod pro chodce překážku náhlou, ani překážku neočekávanou. '' (32)

14.5.3 Predikování konečného rozhodnutí

Dle znaleckého posudku je technickou příčinou dopravní nehody způsob jízdy řidiče vozidla, řidič nebyl pod vlivem alkoholu, chodkyně nebyla pod vlivem alkoholu, jedná se o nejvíce se vyskytující variantu v těch, které byly prostudovány, je konstatováno nějaké porušení ze strany řidiče, u předmětného případu je navíc chodkyně sražena na přechodu pro chodce, chodkyně zemřela, řidič zcela jednoznačně může očekávat zhruba **podmíněný trest** v délce 24 měsíců a udělený zákaz řízení na 2 roky, jiné rozhodnutí ve věci bych neočekával a řidič, který svým jednáním způsobil smrt další osoby, může dle mého názoru být za takový trest ještě vděčný, jiné rozhodnutí, než to co bylo predikováno, bych ve věci neočekával, varianta, že by řidič byl zproštěn obvinění, není absolutně reálná, udělení nepodmíněného trestu bych neočekával, neboť řidič nebyl pod vlivem alkoholu a neposkytnutí pomoci v trestním řízení dle revizního znaleckého posudku řešeno není, pokud by mu byl udělen nepodmíněný trest odnětí svobody, tak by se jednalo o přísný senát, se kterým se zpracovatel při dohledávání judikátů nesetkal a pak by bylo na místě zvažovat podání opravných prostředků ve věci.

15 ZÁVĚR

Úkolem diplomové práce bylo především pokusit se nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací, tedy nočních dopravních nehod chodci, provedení analýzy předcházelo prvotní vyhledání cca 1 530 právních vět. Z vyhledaných soudních rozhodnutí bylo vybráno a dohledáno k prostudování cca 200 rozhodnutí, zde již docházelo k třídění soudních rozhodnutí se zaměřením na denní a noční dobu, výstupem prostudování těchto rozhodnutí bylo 56 judikátů souvisejících s noční dobou. V rámci 56 soudních rozhodnutí, se kterými bylo pracováno jsme z každého vybral to nejpodstatnější sdělení, které popisuje a vystihuje jak průběh nehody a rozhodování soudu, tak následné rozhodnutí soudu a užití procesní postupy, jako je zpracování

znaleckého posudku, kdy vypracovaný znalecký posudek a jeho následný výklad před soudy je odbornou problematikou, která je soudy následně právně interpretována ve vztahu k porušení právních předpisů /postavení znalce v trestních řízeních upravuje především zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících/(10) s tím, že při studiu a analýze judikátů byl kladen zvláštní důraz i na stanovisko soudního znalce a k faktu, jak s tímto stanoviskem při rozhodování soud naložil, tedy zda se ztotožnil s technickým hodnocením dopravní nehody a závěry učiněnými znalcem, či zda soudní rozhodnutí bylo v „rozporu“ s technickým stanoviskem znalce a soud přihlédl k jiným okolnostem než k „technickým“: Soudní rozhodnutí, se kterými se se diplomant subjektivně plně či částečně neztotožnil byly označeny jako v nesouladu se zaužívanou judikaturou, je možné konstatovat, že soudy se většinou ztotožňují s technickým hodnocením nehody ze strany znalce a ty případy, kde tomu tak nebylo jsem dle svého subjektivního přesvědčení zařadil do kapitoly č. 12, tedy jako rozhodnutí v nesouladu se zaužívanou judikaturou. Jak se dá z dohledávaných judikátů, které jsou převážně z Nejvyššího soudu ČR očekávat, tak se jedná o závažné nehody s fatálními většinou smrtelnými následky nebo těžkým ublížením na zdraví, z 56 prostudovaných rozhodnutí jich bylo 36 se smrtelným následkem. Vyhodnocené skutečnosti byly zpracovány do tabulky, která obsahuje průběžné rozhodnutí soudu, rozhodnutí vrchní instance, příčinu dopravní nehody, dopravní nehody, ovlivnění alkoholem účastníků, právní kvalifikaci, a to nejpodstatnější, za což považuji udělené tresty. Porušení předpisů ze strany řidiče je v soudní praxi posuzováno jako jednání s větším následkem než chování chodce, který je navíc ve spoustě analyzovaných případů také v silně podnapilém stavu

Soudní rozhodnutí byla rozdělena do následující tabulky podle četnosti příčiny dopravní nehody dle vyhodnocení soudů, jak je uvedeno v rozsudku. V některých případech bylo uvedeno více technických příčin, zpracovatel tedy dle obsahu vyhodnotil tu, která mu dle konstatování přišla jako nejzávažnější, což ve většině nehod, jež se udály v noční době, byla nepřiměřená nebo nedovolená rychlost, což vyplývá z vyhodnocení technických příčin dopravních nehod. Tato technická příčina, vzhledem ke stavu komunikací v noční době, kdy není výrazně hustý provoz nebo jsou komunikace naprosto prázdné, není překvapující a každý aktivní řidič si je určitě vědom toho, jakou rychlostí se pohybuje ve dne, třeba v oblasti školy, kde se dá předpokládat výskyt chodců a jakou rychlostí se pohybuje v noční době mimo obec, kde většinou výskyt neoznačeného chodce většinou ani neočekává a jen otázkou k diskuzi je, zda má tuto skutečnost očekávat a soudní praxe po zavedení povinnosti týkající se reflexních prvků u chodců ukáže, jak s touto skutečností bude prakticky nakládáno v soudních rozhodnutích. Z pohledu zkušeného řidiče bych uvedl, že za situace,

kdy je mimo obec prázdná a přehledná komunikace, je zbytečné jet těsně striktně při pravém okraji komunikace, jak to spousta řidičů bohužel činí samozřejmě v souladu s pravidly silničního provozu, tím mám na mysli, že se extrémně drží pravé krajnice vozovky, kde je nejvíce pravděpodobné, že se bude pohybovat chodec, osobně jezdím sice vpravo, dle dikce zákona, ale tak aby zde zůstal prostorový koridor pro případného neosvětleného chodce a za sebe bych uvedl dále jako bezpečnější sledovat vozidla, která přijíždějí v protisměru a na ně reagovat, při takovém způsobu jízdy nastává nejvíce kritická situace v okamžiku, kdy řidič reaguje na protijedoucí vozidlo a mírně mu uhýbá, kdy pokud by se v tomto okamžiku nacházel na pravé krajnici chodec, tak dochází k nebezpečné situaci, jedná se o vyslovení subjektivního názoru nepodloženého experimentálním zkoumáním, za vhodné považuji v této věci osvětlu, která se činí v souvislosti s retroreflexními prvky, kdy podstatné je, aby si chodci uvědomovali ten fakt, že oni přijíždějící osvětlené vozidlo vidí v noční době daleko lépe než řidič a tomu by měli uzpůsobit i své chování, otázkou však zůstává, zda si tuto skutečnost může uvědomit chodec, který je silně pod vlivem alkoholu, a to často v takovém stavu, že si po cestě musí na komunikaci lehnout a odpočinout. Soudy často uvádějí, že nebylo dbáno zvýšené opatrnosti a bylo spoléháno na to, že svým jednáním řidič nikoho neohrozí, ze soudních rozhodnutí se podává, že každá samostatná dílčí příčina, kterou zúčastněné strany ani nemusejí vnímat jako podstatnou, má však na rozhodování soudců podstatný vliv. Tuto dílčí příčinu je tedy nutné posoudit zvlášť, jelikož i dle laického pohledu menší polehčující nebo přitěžující okolnost má vliv na výsledné soudní rozhodnutí a udělený trest významný dopad, jako případ bych uvedl zmiňované neposkytnutí pomoci, za které je udělován nepodmíněný trest, kdy laická veřejnost tomuto faktu nemusí přikládat tak závažný vliv, neboť si ospravedlňují šokem apod., na rozhodování soudů má však tato okolnost podstatný vliv, hodnoceno je asi tak stejně, jako když řidič je pod vlivem alkoholu, v případech, kdy zákon stanovuje zákaz požívání alkoholických nápojů nebo návykových látek řidičem před nebo během jízdy, je „alkoholickým nápojem myšlena lihovina, víno nebo pivo, ale i jiný nápoj, který obsahuje více než 0,5 ‰ alkoholu (§ 2 písm. k) zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících předpisů). `` (8,18)

K diskuzi bych viděl možné změny legislativy týkající se chodců a jejich pohybu po komunikaci za situace, kdy jsou silně pod vlivem alkoholu, změna legislativy by samozřejmě nemohla být v rozporu s Ústavou ČR, ale dokážu si představit legislativní změny, které za situace, kdy bude sražen neoznačený podnapilý chodec mimo obec, přispějí

k tomu, že bude jinak posuzováno zavinění, nemůžu se po prostudování judikátů zbavit dojmu, že většina chodců i v případech, kdy řidič byl podmíněně odsouzen za nehodu, nesli větší či menší část vinny a v některých rozhodnutích je rozdělení zavinění i procentuálně rozebráno, ovšem i při konstatování nějaké míry zavinění to není zohledněno tak, že by řidič byl zproštěn obžaloby, ale je posouzeno tak, že řidiči je v těchto případech udělován mírnější trest.

Tab. č. 6 Technická příčina DN dle soudních rozhodnutí

Případy	
Rychlost /nepřiměřená nebo nedovolená/	29
Porušení pravidel ze strany chodce	4
Nevěnování se řízení, nesledování provozu, nepřizpůsobení jízdy	7
Alkohol	7
Ostatní	9

V našem právním systému sice není precedentní soudní systém jako v anglosaských zemích, soudy a OČTŘ však většinou rozhodují dle aktuálního stavu judikatury, tedy na základě výsledků této diplomové práce lze dle mého názoru předjímat rozhodnutí, které by ve věci měla být učiněna především na úrovni Nejvyššího soudu, nesmíme však zapomenout na kategorii rozhodnutí, které byly pracovně označeny jako v nesouladu se zaužívanou judikaturou, těch je již zmíněných 10 procent, v těchto záležitostech však nejsou známa konečná rozhodnutí, ale troufnul bych si predikovat, že konečné rozhodnutí v těchto věcech bude takové, že už bych je do této kategorie nezařadil, zjištěné skutečnosti můžou být nápomocny i dalším řidičům v případě, že je poskytne taková nevídaná událost, jako je způsobení nehody se smrtelným zraněním a může posloužit i k reálnému vyhodnocení šancí, jako mají při odvolacích a dalších opravných řízeních, zjednodušeně bych subjektivně uvedl, že pokud za nehodu se smrtelným následkem řidič dostane trest odnětí podmíněně, tak pravděpodobnost, že při odvolacích řízeních bude tento trest změněn ve prospěch obviněného je marginální, přesněji bych uvedl, že na základě zjištěných závěrů se limitně blíží k nule a zpracovávání dalších znaleckých posudků a absolvování odvolacích řízení je podle mého názoru jen ztráta času a mrhání lidskými a finančními zdroji, ale v našem

právním státě má samozřejmě každý právo na svobodné rozhodnutí, které ve finále stejně učiní sám za svoji osobu.

Jedním z úkolů diplomové práce bylo nadefinovat problémové situace. Po prostudování judikatury je možné konstatovat, že na straně řidičů je problematická skutečnost, že v nočním období není dodržována povolená rychlost nebo je rychlost příčina nehody jako v 29 posuzovaných případech, ze strany chodců bych uvedl, že od zavedení povinnosti týkající se reflexních prvků 70% usmrcených chodců nebylo řádně označeno reflexním prvkem, jak nařizuje zákon, chodci si dále neuvědomují, že v noční době je řidič vozidla registruje později, než oni registrují přijíždějící osvětlené vozidlo, k čemu je nutná i další osvěta, která například ze strany Besipu (20) probíhá. Pokud se týká přiměřené rychlosti při jízdě v noci mimo obec, tak asi široké veřejnosti nebude známo, že rychlost 90 km/hod. je dle výkladů soudů vlastně jen teoretická a dle rozhodnutí soudů je nutné jezdit na „dosvit“ světel, tak tento názor jsem v rámci studia rozhodnutí ověřoval a je obsažen ve spoustě rozhodnutí, bohužel zatím není možné dohledat a ani predikovat, jak budou soudy postupovat po zavedení povinnosti týkající se chodců nosit mimo obec reflexní vesty.

Pokud se týká rešerše zahraničních zdrojů, tak z publikace Inovované zjišťování dohlednosti chodce za viditelnosti snížené tmou, kdy se jedná o metodiku certifikovanou ze strany Nejvyššího státního zastupitelství, bylo zjištěno, že:

„Problematika realizace nočních experimentů pro stanovení dohlednosti na chodce není zmiňována ani ve vědeckých člancích citačních databází.“ (15)

Další rizikový faktor je alkohol, který se vyskytoval u jednoho či druhého účastníka dopravní nehody v 24 posuzovaných případech, tedy se jedná o cca polovinu případů s tím, že i když byla řádně stanovena technická příčina nehody, následně bylo vydáno řádně odůvodněné rozhodnutí soudů, tak po prostudování podkladů se nemohu zbavit dojmu, že nebyl ovlivnění alkoholem, tak by ke spoustě nehod nedošlo a dovolím si vyjádřit svůj osobní názor, že této problematice, tedy jak se chovají osoby pod vlivem alkoholu, by bylo prospěšné se dále ze strany znalců věnovat a případně jí komponovat do znaleckých posudků.

Na závěr bych stručně shrnul, co bylo z rešerše 56 soudních rozhodnutí zjištěno a zadokumentováno, že v případech, kdy byl řidič pod vlivem alkoholu, nebo jiných návykových látek či neposkytnul pomoc zraněné osobě, ukládal soud nepodmíněný trest odnětí svobody, jedná se o 13 případů. V případech, kdy chodec byl silně pod vlivem alkoholu nebo náhle vstoupil do jízdni dráhy vozidla a řidič neporušil nic podstatného tak,

jak si to vykládají soudy, tedy jel na dosvit potkávacích světél, přiměřenou rychlostí apod., tak je možné, že bude řidič zproštěn obžaloby, kdy takto bylo posouzeno celkem 12 případů.

V 5 případech byly posouzeny správní a další řízení.

Většinou se tedy dá očekávat, že řidiči bude udělen podmíněný trest odnětí svobody v délce trvání 24 měsíců společně se zákazem řízení na 2 roky, takto bylo ukončeno 26 posuzovaných případů, tedy zhruba polovina z celkově 51 případů, kde bylo rozhodováno o vině a trestu u dopravních nehod, které nebyly úmyslné a nejednalo se o historické záležitosti, či správní delikty.

Zpracování diplomové práce byl věnován rozsáhlý časový fond, zpracovatel se podrobně seznámil s danou problematikou a doufá, že závěry diplomové práce by mohly být využity v rámci dalšího studia či by mohly posloužit jako postřehy i soudním znalcům k jejich značně erudované složité činnosti při zpracování znaleckých posudků v oboru doprava a přispět k nahlížení na danou problematiku i z jiného úhlu pohledu, který má na posuzování dopravní nehody soud, soudní znalec však pro zpracování technického řešení musí vědět to, co bude pro konečné řízení podstatné, aby k uvedenému dodal potřebné informace.

16 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

16.1 KNIŽNÍ DÍLA

- (1) BRADÁČ, A. a kol. Soudní inženýrství. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno, 1997. 719 s. ISBN 80-7204-057-X.
- (2) JANÍČEK, Přemysl. Systémové pojetí vybraných oborů pro techniky - hledání souvislostí. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2007. str. 1234. Sv. 1+2, 1. vydání. ISBN 978-80-7204-554-9.
- (3) KLEDUS, R. *Obecná metodika soudního inženýrství*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. 107 s. ISBN 978-80-214-4562-8.
- (4) SEMELA, M. *Analýza silničních nehod II*. 2. vydání. Brno, Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012, 83 s. ISBN 978-80-214-5037-0.
- (5) ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník*, 1. vydání. Praha: C. H. BECK, 2010, 1286 s. ISBN 978-80-7400-109-3
- (6) ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní řád*, 6. vydání. Praha: C. H. BECK, 2008, 1501 s. ISBN 978-80-7400-043-0

16.2 PRÁVNÍ PŘEDPISY

- (7) Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- (8) Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů
- (9) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- (10) Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů
- (11) Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- (12) Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- (13) Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon
- (14) Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

16.3 VYSOKOŠKOLSKÉ PRÁCE

- (15) KLEDUS Inovovaná metodika zjišťování dohlednosti chodce za viditelnosti snížené tmou, certifikovaná metodika Nejvyšším státním zastupitelstvím ČR, č.j.: 4 NZN 824/2015
- (16) KLEDUS Inovovaná metodika výuky autoškol, jízda za viditelnosti snížené tmou, certifikovaná metodika Ministerstvem dopravy ČR, č.j.: 122/2015-710-VV/1

16.4 ELEKTRONICKÉ PRAMENY

- (17) Nejvyšší soud. *Nejvyšší soud* [online]. 2016 [cit. 2017-09-14]. Dostupné z: <<http://www.nsoud.cz/Judikatura/>>.
- (18) Soudní rozhodnutí. *Automatizovaný systém právních rozhodnutí* [Systém ASPI]. 2016,2017. Dostupné v systému ASPI.
- (19) Dopravni-pravo.cz [online]. 2017 [cit. 2017-09-10]. Dostupné z: <<http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>>
- (20) .BESIP *Besip.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-09-20]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/legislativa/361-od-20-02-2016.pdf>>.
- (21) Změny v bodovém systému. *12bodů.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-09-30]. Dostupné z: <<http://www.12bodů.cz/zmeny-v-bodovem-systemu.php>>.

- (22) *Beck-online.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-09-30]. Dostupné z: <<https://www.beck-online.cz/bo/>>.
- (23) Statistika nehodovosti. *Policie České republiky* [online]. 2017 [cit. 2017-09-30]. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=YhudW09Mg%3d%3d>>.
- (24) Rok a půl s povinnými reflexními prvky: Skutečně zachraňují chodce? *Auto.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-09-30]. Dostupné z: <<http://www.auto.cz/rok-povinnymi-reflexnimi-prvky-skutecne-zachranuji-chodce-109268>>.
- (25) Dopravní nehodovost, parametry, sledování. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2017 [cit. 2017-09-30]. Dostupné z: <<http://elearning-popularizace.cdvinfo.cz/Elearning/lecture-content/default/652>>.
- (26) Chodci budou muset svítit, rozhodla vláda. *Echo24.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-09-30]. Dostupné z: <<http://echo24.cz/a/i5Dx3/chodci-budou-muset-svitit-rozhodla-vlada>>.
- (27) Povinné reflexní prvky: Opravdu může být viníkem nehody chodec? *Auto.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-09-30]. Dostupné z: <<http://www.auto.cz/povinne-reflexni-prvky-opravdu-muze-byt-vinikem-nehody-chodec-101890c>>.

16.5 POUŽITÉ PODKLADY

- (28) Znalecký posudek – C1487
- (29) Znalecký posudek – C1570
- (30) Znalecký posudek – C1589
- (31) Znalecký posudek – C1505
- (32) Znalecký posudek – C1500

16.6 SEZNAM TABULEK

Tab. č. 1 Bodový systém a přestupky; vlastní zpracování

Tab. č. 2 Trestní zákoník vs. trestní zákon

Tab. č. 3 Usmrcení chodci podle viditelnosti v letech 2012 až 2016

Tab. č. 4 Vyhodnocení judikátů, vlastní zpracování

Tab. č. 5 Počet udělených průběžných trestů

Tab. č. 6 Technická příčina DN dle soudních rozhodnutí

17 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka/symbol	Popis zkratky/symbolu
ASPI	Automatizovaný systém právních informací
BECK	C.H. Beck /komentáře k právním normám/
CDV	Centrum dopravního výzkumu
DN	Dopravní nehoda
k.ú.	Katastrální území
MS	Místo střetu
NEPO	Nepodmíněně
OČTŘ	Orgán činný v trestním řízení
okr	Okres
PODM.	Podmíněně
PP ČR	Policejní prezidium České republiky
Sb.	Sbírka (zákonů)
Spis. zn. /sp.zn./	Spisová značka
Tab.	Tabulka
Tr.	Trestní
tr.ř.	Trestní řád
TČ	Trestný čin
TZ /TrZ/	Trestní zákoník (zák. č. 40/2009 Sb.)
z.č.	Zákon číslo

PŘÍLOHA Č. 1

Příloha č. 1 obsahuje soupis prostudovaných soudních rozhodnutí, jak bylo ke zpracování práce dohledáváno z Automatizovaného systému právních informací (18).

8 Tdo 1221/2010, 3 Tz 182/2001, 7 Tdo 1356/2013, 25 Cdo 1264/2002, 3 Tdo 1291/2011, 25 Cdo 43/2002, 11 Tz 128/2001, 5 Tdo 578/2013, 5 Tdo 9/2012, 7 Tdo 1012/2008, 3 Tdo 287/2007, 8 Tdo 1052/2015, 11 Tdo 93/2013, 8 Tdo 163/2008, 4 To 750/97, 6 Tdo 143/2011, 8 Tdo 57/2009, 3 Tdo 1488/2007, 7 Tdo 1506/2005, 11 Tz 80/2001, 8 Tdo 1134/2009, 7 Tdo 438/2009, 8 Tdo 934/2008, 8 Tdo 1458/2009, 6 Tdo 766/2004, 3 Tz 172/2000, 3 Tz 152/2000, 6 Tdo 1039/2008, 25 Cdo 1005/2003, ÚS 981/14, ÚS 1719-12, 25 Cdo 1113/2002, 41A 33/2014, 14 To 290/2005, 5 Tdo 578/2013, 5 Tz 90/2001, 5 Tz 90/2001, 7 Tdo 1519/2006, 8 Tdo 763/2013, 8 Tdo 380/2009, 4 AS 2/2005, 8 Tdo 709/2011, 4 Tz 183/2005, 5 Tdo 847/2012, 8 Tdo 310/2012, 4 Tdo 366/2015, 7 TZ 46/82, 2 TZ 19/82, 11 TZ 80/2001, 1 Tz 242/56, 7 do 580/2011, 7 Tdo 1227/2015, 6 Tdo 313/2012, RV I 348/40, Zm II 71/30, 3 Tdo 260/2006, 3 Tdo 513/2008, 3 Tdo 626/2003, 3 Tdo 955/2002, 6 Tdo 296/2008, 6 Tdo 901/2012-29, 8 Tdo 1538/2005, 7 Tdo 1076/2005, ÚS 1921/08, 7 Tdo 112/2013-41, III. ÚS 2065/15, 23 Cdo 1583/2010, 11 Tdo 1319/2014, 4 Tz 61/2001, 6 Tdo 185/2003, 6 Tdo 1071/2007, 8 Tdo 756/2007, 8 Tdo 100/2009, 4 Tz 31/2003, 4 Tz 27/2002, 3 Tdo 146/2009, II. ÚS 859/12, 25 Cdo 4151/2010, I. ÚS 3108/2014, II. ÚS 639/2000, 8 Tdo 1052/2015, 4 Tdo 424/2016, II. ÚS 3168/09, 2 KZt 181/2000, 5 Tz 286/2000, 6 Tdo 523/2011-22, 3 To 147/2011, 8 Tdo 380/2009, 5 To 98/2004, 6 Tdo 82/2016, 4 Tdo 243/2016, 5 T 149/77, 6 Tdo 1049/2008, 3 Tdo 78/2010

3 Tdo 260/2006, 3 Tdo 513/2008, 3 Tdo 626/2003, 3 Tdo 955/2002, 6 Tdo 296/2008, 6 Tdo 901/2012-29, 8 Tdo 1538/2005, 7 Tdo 1076/2005, ÚS 1921/08, 7 Tdo 112/2013-41, III. ÚS 2065/15, 23 Cdo 1583/2010, 11 Tdo 1319/2014, 4 Tz 61/2001, 6 Tdo 185/2003, 6 Tdo 1071/2007, 8 Tdo 756/2007, 8 Tdo 100/2009, 4 Tz 31/2003, 4 Tz 27/2002, 3 Tdo 146/2009, II. ÚS 859/12, 25 Cdo 4151/2010, I. ÚS 3108/2014, II. ÚS 639/2000, 8 Tdo 1052/2015, 4 Tdo 424/2016, II. ÚS 3168/09, 2 KZt 181/2000, 5 Tz 286/2000, 6 Tdo 523/2011-22, 3 To 147/2011, 8 Tdo 380/2009, 5 To 98/2004, 6 Tdo 82/2016, 4 Tdo 243/2016, 5 T 149/77, 6 Tdo 1049/2008, 3 Tdo 78/2010

5 As 104/2008, PLS 7/65, 25 Cdo 1713/2008, 4 As 2/2005, 15 Tdo 190/2014, 4 Tz 183/2005, 8 Tdo 1028/2014, 5 Tdo 845/2012, 7 Tz 58/2011, 8 Tdo 310/2012, 4 Tdo 366/2015, 7 Tdo 705/2014, PLS 7/65, 7 Tdo 112/2013, 6 Tdo 523/2011, 25 Cdo 638/2005, 3 To 147/2011, 3 Tdo 1291/2011, 8 Tdo 709/2011, 4 Tz 17/2001, 1 As 31/2007, 6 Tdo 313/2012, 7 Tdo 580/2011, 7 Tdo 1227/2015, 6 Tdo 950/2014, 25 Cdo 4151/2010, 8 Tdo 90/2016, 7 Tz 2/77, 6 Tz 61/76, 25 Cdo 1697/98, 3 Tdo 1374/2015, RV I 348/40, Tz I 143/50, Tz I 68/49, 11 Tz 24/82, Zm I 332/30, 7 Tz 46/82, Zm I 694/26, 2 Tz 19/82, RV I 1227/28, RV I 1071/23, 7 To 288/94, 7 Tz 7/84, 11 Tz 80/2001, 4 Tdo 243/2016, 1 Tz 242/56, 4 Tdo 852/2013,