

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 29.03.1983, sp. zn. 1 Tz 12/83, ECLI:CZ:NS:1983:1.TZ.12.1983.1

Číslo: 37/1984

Právní věta: I. Znalec se ve svém posudku nemůže opírat o zjištění, které sám učinil na místě činu. Potřebuje-li k podání posudku doplnění nebo prověření údajů z místa činu, musí navrhnout orgánu činnému v trestním řízení provedení ohledání ve smyslu § 113 tr. ř. (§ 107 odst. 1 tr. ř.).

Soud: Nejvyšší soud České soc. rep.

Datum rozhodnutí: 29.03.1983

Spisová značka: 1 Tz 12/83

Číslo rozhodnutí: 37

Číslo sešitu: 7-8

Typ rozhodnutí: Rozhodnutí

Hesla: Dokazování, Důkaz znalecký

Předpisy: 141/1961 Sb. § 107 odst. 1
§ 113

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 37/1984 sb. rozh.

I. Znalec se ve svém posudku nemůže opírat o zjištění, které sám učinil na místě činu. Potřebuje-li k podání posudku doplnění nebo prověření údajů z místa činu, musí navrhnout orgánu činnému v trestním řízení provedení ohledání ve smyslu § 113 tr. ř. (§ 107 odst. 1 tr. ř.).

(Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR z 29. 3. 1983 sp. zn. [1 Tz 12/83](#).)

K stížnosti pro porušení zákona, kterou podal generální prokurátor ČSR, Nejvyšší soud ČSR zrušil rozsudek okresního soudu Praha-výchov ze dne

14. července 1982 sp. zn. 2 T 104/82 i usnesení krajského soudu v Praze ze dne 22. září 1982 sp. zn. 8 To 471/82 a okresnímu prokurátorovi pro Prahu-východ přikázal, aby věc znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Rozsudkem okresního soudu Praha-východ ze dne 14. července 1982 sp. zn. 2 T 104/82 byl obviněný M. B. uznán vinným trestným činem neoprávněného užívání cizího motorového vozidla podle § 209a

odst. 1 tr. zák., kterého se podle rozsudku dopustil tím, že dne 3. září 1981 v 15.20 hod. řídil svěřené nákladní auto zn. Avia SPZ PH 62-24 provozovatele n. p. Aero Vodochody, se kterým byl vyslán na služební cestu do Ostravy a zpět, mimo určenou trasu na silnici č. 0086 do svého bydliště, aniž by měl k této jízdě povolení, a v katastru obce Předboj s vozidlem havaroval a způsobil na něm škodu ve výši 17 597 Kčs.

Za to mu byl podle § 209a odst. 1 tr. zák. uložen trest odnětí svobody v trvání osmi měsíců, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 2 písm. a) tr. zák. zařazen do první nápravně výchovné skupiny. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. byl poškozený n. p. Aero Vodochody odkázán s nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.

Usnesením krajského soudu v Praze ze dne 22. září 1982 sp., zn. 8 To 471/82 bylo odvolání obviněného směřující do výroku o vině i trestu podle § 256 tr. ř. zamítnuto.

Proti tomuto usnesení krajského soudu podal ve prospěch obviněného generální prokurátor ČSR stížnost pro porušení zákona. Soudům obou stupňů vytýká, že dospěly k závěru, že obviněný jel svěřeným vozidlem mimo trasu vytčenou zaměstnavatelem, tuto trasu však náležitě nezjistily. Rovněž se dostatečně nevypořádaly s obhajobou obviněného, který se hájil tím, že vozidlo použil k jízdě do bydliště proto, že po návratu ze služební cesty neměl v závodě již možnost stravy ani možnost dopravit se do místa svého bydliště prostředky veřejné hromadné dopravy. Dále se soudy nezabývaly ani tvrzením obviněného, že k dopravní nehodě došlo proto, že se pod naloženým nákladním autem obviněného utrhl okraj vozovky. Ve stížnosti pro porušení zákona se proto dovozuje, že v důsledku těchto pochybení nebylo možno posoudit, zda jednání obviněného naplňuje zákonné znaky trestného činu neoprávněného užívání cizího motorového vozidla podle § 209a odst. 1 tr. zák., popř. znaky trestného činu porušování povinnosti v provozu socialistické organizace podle § 130 odst. 1 tr. zák., anebo zda je v jednání obviněného možno spatřovat pouze kárné provinění.

Nejvyšší soud přezkoumal usnesení krajského soudu v Praze ze dne 22. září 1982 sp. zn. 8 To 471/82 v rozsahu ustanovení § 267 odst. 1 tr. ř., přezkoumal též správnost řízení, jež mu předcházelo, a shledal, že zákon byl porušen.

Zákon byl porušen již v přípravném řízení. Při vyšetřování trestných činů podle § 209a tr. zák. spáchaných řidiči, kterým bylo motorové vozidlo svěřeno k výkonu práce zaměstnavatelem, je nutno zvláště bedlivě zjišťovat okolnosti rozhodné pro posouzení materiální podmínky tohoto trestného činu. Ne každá jízda svěřeným motorovým vozidlem mimo vytčenou trasu může být totiž posuzována jako trestný čin a mnohé případy mohou být řešeny v pravomoci vedoucích pracovníků kárným řízením. Stupeň společenské nebezpečnosti je pak kritériem pro posouzení činu jako trestného činu, popř. pouhého kárného provinění podle § 76 zák. práce. Jednorázové neoprávněné použití svěřeného vozidla bez významnějších následků pro majitele nebude zpravidla trestným činem. Trestným činem se mohou takovéto činy stát, jestliže se opakují přesto, že bylo proti pachateli již zakročeno podle zákoníku práce, jsou-li i v jediném případě většího rozsahu, způsobí-li majiteli vozidla citelnější potíže nebo značnější opotřebení vozidla, jsou-li neoprávněné jízdy využívány k dopravě osob nebo nákladu za úplatu, k návštěvě hostinců za účelem požívání alkoholických nápojů apod.

Z těchto hledisek však orgány přípravného řízení řádně posuzovanou věc neobjasnily. Obviněný se hájil tím, že po dvoudenní služební cestě neměl peníze, měl hlad, byl unaven, a proto se rozhodl zajet domů, kde by se najedl a umyl a teprve pak by vozidlo s nákladem odvezl do závodu. Rovněž udával, že od závodu do místa svého bydliště v odpoledních hodinách nemá spojení veřejným hromadným dopravním prostředkem a poukazoval na praxi, podle které vedoucí dopravy řidičům v minulosti dával ústní svolení k zastávce či nocování doma i s autem, pokud řidič ze služební jízdy přijel v pozdních odpoledních hodinách.

Prověření těchto údajů obviněného bylo nutné, neboť mají značný význam pro posuzování nebezpečnosti jeho činu pro společnost. Bylo proto třeba zjistit, jaké možnosti ke stravování měl obviněný u svého zaměstnavatele kritického dne v době návratu ze služební jízdy, a též bylo nutno zjistit spojení veřejnou hromadnou dopravou do místa bydliště obviněného. Dále bylo třeba vyslechnout vedoucího dopravního oddělení Aero, n. p. Vodochody, k tomu, zda v uvedeném podniku byly tolerovány jízdy řidičů do místa bydliště za podobných okolností, jaké udává obviněný, popř. za jakých podmínek a jakým způsobem byly takového jízdy povolovány. Tento pracovník se měl vyjádřit rovněž k trase, kterou měl obviněný určenou, a k tomu, zda obviněný se již v minulosti dopustil neoprávněné jízdy se svěřeným vozidlem, za jakých okolností a zda byl eventuálně pro toto jednání již kárně postižen.

Orgány přípravného řízení nezjistily správně ani okolnosti dopravní nehody vzniklé v důsledku jízdy obviněného. Obviněný uváděl, že k vjetí na pravý okraj vozovky byl přinucen jízdou protijedoucího vozidla, které na úzké silnici jelo při středu vozovky a že vlastní havárie jím řízeného vozidla byla způsobena tím, že se pod koly vozidla Avia zborčil nepevněný okraj vozovky.

Dosud provedené důkazy nedostačují k prověření obhajoby obviněného. Plánek dopravní nehody zpracovaný orgány VB neobsahuje měřítko, ve kterém je proveden, a znemožňuje porovnání údajů v něm uvedených s údaji protokolu o nehodě v silničním provozu. Z tohoto plánu, z protokolu o nehodě v silničním provozu ani z pořízené fotodokumentace není možno zjistit, jaký byl stav vozovky těsně před místem dopravní nehody a zda její okraj byl či nebyl poškozen. Rovněž výslech řidiče protijedoucího vozidla Škoda 100 PHB 69-13 J. U. z přípravného řízení je nedostatečný. Tento svědek ke způsobu své jízdy pouze udal, že jel stále po své polovině vozovky. Nebyl však dotázán, zda jel blíže pomyslného středu či při pravé krajnici, ač toto zjištění při šíři vozovky do pěti metrů bylo z hlediska uplatnění obhajoby obviněného rozhodné. Stejně tak měl být svědek J. U. dotázán i na rychlost, jakou se k místu pozdější nehody blížil, protože i tato otázka má význam pro posouzení způsobu a techniky jízdy obviněného při přibližování obou vozidel.

Některé právě uvedené nedostatky při objasňování okolností rozhodných pro zjištění příčin a průběhu dopravní nehody konstatoval i ve věci přibráný znalec z oboru silniční dopravy Ing. F. H. V rozporu s ustanovením poslední věty § 107 odst. 1 tr. ř. však znalec sám provedl úkony směřující ke zjištění okolností nutných pro podání znaleckého posudku. Tak znalec ke zjištění výhledových poměrů v místě a ke zjištění stop na vozovce provedl ohledání místa dopravní nehody, ač jde o důkaz, jehož provedení náleží výlučně orgánům činným v trestním řízení a musí o něm být těmito orgány sepsán též protokol (§ 113 tr. ř.).

Výsledky zmíněného znaleckého „ohledání“ místa dopravní nehody jsou pak v rozporu s údaji, které jsou uvedeny v protokolu o nehodě v silničním provozu a v plánu místa dopravní nehody pořízenými orgány VB. Závažným rozdílem proti stavu zjištěnému orgány VB je to, že znalec klade stožár elektrického vedení určený orgány VB za výchozí bod měření do vzdálenosti lišící se od údaje uvedeného v plánu místa dopravní nehody o dvacet metrů. Dále znalec vyvrací údaj uvedený v plánu místa dopravní nehody, že vozidlo obviněného přerazilo sloup elektrického vedení opatřený patkou. Podle znalce šlo o dřevěný telefonní sloup, který vůbec neměl patku, ale byl přímo zapuštěn do země a byl ze 75 – 80 mm vnitřně shnilý v místě těsně nad zemí. Rovněž šíři vozovky znalec určuje na 5 metrů, ačkoliv podle plánu místa dopravní nehody je vozovka široká jen 4,9 metru a v protokolu o nehodě v silničním provozu tento údaj chybí. Za tohoto stavu vznikají pochybnosti o správnosti podkladů, z nichž orgány činné v trestním řízení vycházely při hodnocení příčin a průběhu dopravní nehody. V dalším řízení bude proto nutné provést nové ohledání místa dopravní nehody a vypracovat nový plán místa dopravní nehody orgány VB takovým způsobem, aby byl dostatečný pro podání znaleckého posudku a nevzbuzoval pochybnosti o své správnosti.

Vadou znaleckého posudku znalce Ing. F. H. je dále to, že z něho není patrné, jaké podklady měl při

vypracování posudku k dispozici, zejména zda též měl možnost seznámit se s výpovědí obviněného a svědků. Znalec se pak vůbec nevypořádal s tvrzením obviněného, že vozidlo se dostalo mimo vozovku v důsledku utržení pravého okraje vozovky, přestože toto tvrzení je podporováno i výpovědí svědka R. H., spolujezdce obviněného v době dopravní nehody. S ohledem na právě vytčené vady nemohl být ani znalecký posudek Ing. F. H. brán za základ spolehlivých skutkových zjištění učiněných ve věci.

Nedostatky přípravného řízení nebyly odstraněny ani soudem prvního stupně. Okresní soud v uvedených směrech řízení nedoplnil. V hlavním líčení vyslechl obviněného a svědka R. H. a spokojil se přečtením výpovědí svědků J. a U. podle § 211 odst. 1 písm. a) tr. ř. přestože, jak vyplývá již z toho, co bylo uvedeno výše, k významu výpovědi svědka U., nebyla v tomto případě dodržena podmínka pro čtení jeho výpovědi podle § 211 odst. 1 tr. ř. Ačkoliv znalecký posudek Ing. F. H. trpí závažnými nedostatky, nepostupoval soud podle § 109 tr. ř., nesnažil se alespoň výsledkem znalce některé jeho vady odstranit a rovněž tento posudek podle § 211 odst. 4 tr. ř. v hlavním líčení pouze přečetl.

Krajský soud v Praze při rozhodování o odvolání obviněného nepostupoval důsledně podle ustanovení § 254 odst. 1 tr. ř., nepřezkoumal zákonnost a odůvodněnost všech výroků rozsudku, proti nimž mohl odvolatel podat odvolání, i správnost postupu řízení, které předcházelo rozsudku, a nepřihlížel přitom i k vadám, které nebyly odvoláním vytýkány.