

Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 24.01.1986, sp. zn. 8 Tz 106/85, ECLI:CZ:NS:1986:8.TZ.106.1985.1

Číslo: 25/1987

Právní věta: Vodič motorového vozidla nemůže spolíhat na to, že chodec velmi vysokého věku sa bude správat v cestnej premávke s potrebnou opatrnosťou a že bude primerane reagovať na dopravnú situáciu. Na takéto osoby je treba brať osobitný ohľad (§ 2 ods. 2, § 4 ods. 1 písm. e/ vyhl. č. 100/1975 Zb. o pravidlách cestnej premávky).

Soud: Nejvyšší soud SSR

Datum rozhodnutí: 24.01.1986

Spisová značka: 8 Tz 106/85

Číslo rozhodnutí: 25

Číslo sešitu: 4-5

Typ rozhodnutí: Rozhodnutí

Hesla: Doprava

Předpisy: 100/1975 Sb. § 2 ods. 2
§ 4 ods. 1 písm. e)

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 25/I

I. Vodič motorového vozidla nemůže spolíhat na to, že chodec velmi vysokého věku sa bude správat v cestnej premávke s potrebnou opatrnosťou a že bude primerane reagovať na dopravnú situáciu. Na takéto osoby je treba brať osobitný ohľad (§ 2 ods. 2, § 4 ods. 1 písm. e/ vyhl. č. 100/1975 Zb. o pravidlách cestnej premávky).

(Rozhodnutie Najvyššieho súdu SSR z 24. 1. 1986 sp. zn. [8 Tz 106/85](#).)

Najvyšší súd SSR zamietol podľa § 268 ods. 1 Tr. por. sťažnosť pre porušenie zákona, ktorú podal generálny prokurátor SSR proti právoplatnému uzneseniu okresného prokurátora pre Bratislavu-vidiek z 31. mája 1985 sp. zn. Pv 31/84.

Z odôvodnenia:

Vyšetrovateľ Oddelenia vyšetrovania VB Okresnej správy ZNB Bratislava-vidiek začal 30. decembra 1983 trestné stíhanie a 16. januára 1984 vzniesol obvinenie proti K. T. pre trestný čin ublíženia na zdraví podľa § 224 ods. 1 Tr. zák., ktorý mal spáchať tak, že dňa 1. decembra 1982 asi o 9.00 hod. na

Bernolákovej ulici v Ivánke pri Dunaji, okres Bratislava-vidiek, viedol osobné auto zn. Fiat 125 P ŠPZ BHB 02-15; neskoro reagoval na vstup chodca Š. B. (nar. 20. septembra 1897) do vozovky a narazil do neho autom, pričom chodec utrpel ťažké zranenia, na následky ktorých zomrel 7. decembra 1982.

Uznesením vyšetrovateľa VB z 2. februára 1984 bolo trestné stíhanie proti obvinenému zastavené s odôvodnením, že nenesie vinu na dopravnej nehode.

Na základe sťažnosti pre porušenie zákona, ktorú podal generálny prokurátor SSR Najvyšší súd SSR rozsudkom z 20. decembra 1984 sp. zn. 8 Tz 65/84 zrušil uznesenie vyšetrovateľa VB z 2. februára 1984 a prikázal mu, aby vo veci znovu konal a rozhodol. Vyšetrovateľ VB potom vypočul znalca a jedného svedka a 26. apríla 1985 podal návrh na podanie obžaloby na K. T. pre trestný čin podľa § 224 ods. 1 Tr. zák.

Okresný prokurátor pre Bratislava-vidiek uznesením z 31. mája 1985 sp. zn. Pv 31/84 zastavil trestné stíhanie proti obvinenému podľa § 172 ods. 1 písm. d) Tr. por. a § 11 ods. 1 písm. a) Tr. por. preto, že sa ho týka Rozhodnutie prezidenta ČSSR z 8. mája 1985 o amnestii. Toto uznesenie nadobudlo právoplatnosť 21. septembra 1985.

Generálny prokurátor SSR podal v lehote stanovenej v § 272 Tr. por. v neprospech obvineného sťažnosť pre porušenie zákona proti uzneseniu okresného prokurátora z 31. mája 1985. Sťažovateľ poukázal na to, že obvinený zavinil dopravnú nehodu porušením dôležitej povinnosti uloženej mu podľa zákona. Vychádzal najmä z toho, že obvinený po spozorovaní chodca najprv len znížil rýchlosť jazdy, hoci v momente spozorovania chodca mal možnosť nehode ešte zabrániť. Podľa názoru sťažovateľa obvinený takto porušil ustanovenie § 12 ods. 1 vyhlášky č. 100/1975 Zb., čo je dôležitá povinnosť vodiča, a preto jeho konanie malo byť právne kvalifikované ako trestný čin podľa § 224 ods. 1, 2 Tr. zák., na ktorý sa nevšťahuje aboličné ustanovenie amnestie.

Najvyšší súd preskúmal v zmysle § 267 ods. 1 Tr. por. správnosť napadnutého uznesenia, ako aj konania, ktoré mu predchádzalo a zistil, že zákon porušený nebol.

Obvinený vypovedal, že v momente, keď zbadal poškodeného, viedol auto rýchlosťou asi 60 km/hod., potom však rýchlosť znížil asi o 10 km/hod. Videl prichádzať chodca k vozovke z ľavej strany (v smere jazdy obvineného). Chodec vstúpil do vozovky bez toho, aby sa presvedčil, či z niektorej strany neprichádza motorové vozidlo. Začal prechádzať vozovku kolmo na jej os. Vtedy obvinený použil zvukové výstražné znamenie, na ktoré poškodený reagoval tak, že asi 0,5 m pred stredovou deliacou čiarou vozovky zastal. Vozidlo bolo vtedy od neho vzdialené asi 30 – 40 metrov. Chodec, stojac na mieste, sa pozrel smerom k prichádzajúcemu autu, ba podľa tvrdenia obvineného mu aj rukou naznačil, aby s autom pokračoval v jazde. Keď bolo auto vzdialené od neho asi 5 – 10 metrov, chodec začal znovu zrýchlene kráčať cez vozovku (teda kolmo na jazdnú dráhu auta). Obvinený aj napriek intenzívnemu brzdeniu narazil vozidlom na poškodeného. Na mieste nehody neboli zabezpečené žiadne stopy a na mieste neboli zistení svedkovia, ktorí by priamo sledovali zrážku vozidla s poškodeným.

Svedok L. S. vypovedal, že situáciu pred nehodou nevidel a preto sa k obhajobe obvineného (zastavenie chodca pred stredom vozovky, pokyn k pokračovaniu v jazde) nevedel vyjadriť. Uviedol len, že k miestu nehody sa obrátil na zvuk intenzívneho brzdenia auta, keď tesne predtým počul zatrúbenie (po ulici v tom čase nepremávalo iné motorové vozidlo okrem auta vedeného obvineným). Svedok videl chodca zvaleného na prednej kapote brzdiaceho auta, ktoré zastavilo na dráhe asi jeden meter, chodec bol z kapoty odhodnený pred auto do vzdialenosti 2 – 2,5 metra, kde zostal ležať.

Svedkyňa E. Z. nevypovedala jednoznačne, ale bez pochybností sa z jej výpovede dá vyvodiť, že poškodený vošiel do vozovky a kráčať kolmo cez ňu bez toho, aby sa presvedčil o situácii na nej. Či

poškodený pred stredovou čiarou vozovky zastal, kam sa pozeral, resp. či dával určitý pokyn rukou, sa z výpovedí tejto svedkyne nedá bezpečne a bez pochybností ustáliť, lebo o týchto podrobnostiach vypovedala nejednoznačne, pripúšťala však aj obhajobu obvineného, čo odôvodňovala tým, že situáciu na vozovke nesledovala s patričnou pozornosťou. Pozornejšie začala vnímať až okolnosti tesne pred zrážkou vzhľadom na zvuk spôsobený prudkým brzdením auta. Podľa jej tvrdenia auto pred zrážkou už nemalo veľkú rýchlosť (odhadnúť ju však nevedela), po zrážke zastalo na dráhe asi jeden meter, pričom poškodeného, ktorého údajne neviezlo na kapote, odhodilo od seba asi na dva metre dopredu.

V podstate len z týchto údajov bolo možné vychádzať pri podaní znaleckého posudku, ktorý vypracoval Ing. I. Š., znalec z odboru cestnej premávky. Aj na základe vyšetrovacieho pokusu znalecký posudok ako najpravdepodobnejšiu verziu dopravnej nehody uvádza to, že vodič nereagoval na vstup chodca na vozovku, auto viedol rýchlosťou asi 60 km/hod.; z analýzy predpokladaného pohybu chodca je možný záver, že chodec pred stredom vozovky skutočne zastavil na 3 - 4 sekundy; vodič začal brzdiť, ale k intenzívnemu brzdieniu došlo až tesne pred zrážkou (asi 3 m); z analýzy predpokladaného pohybu auta i chodca je možný záver, že vodič začal intenzívne brzdiť, až keď sa chodec dal znova do pohybu. Auto narazilo do chodca rýchlosťou 24 - 26 km/hod. a potom sa ešte pohybovalo po dráze asi 3,5 metra.

Túto znaleckú verziu nehody možno akceptovať, lebo znalec vzal do úvahy všetky zistené okolnosti a kriticky ich hodnotil. Možno preto vyvodiť, že vodič nereagoval včas brzdením auta na vstup chodca na vozovku, situáciu len sledoval a začal prudko znižovať rýchlosť jazdy až v čase, keď už chodec stál asi 0,5 metra pred stredom vozovky; tesne predtým vodič použil zvukové výstražné znamenie. Možno tiež konštatovať, že je nanajvýš pravdepodobné, že chodec sa zastavil pred stredovou čiarou vozovky. Nebola vyvrátená ani obhajoba obvineného, že poškodený mu dal pokyn pokračovať v jazde. Po opätovnom začatí pohybu chodca cez vozovku kolmo na smer jazdy auta ani intenzívne brzdienie už zraneniu chodca nezabránilo. To by bolo možné len za predpokladu, že vodič by rýchlosť auta znížil asi na 25 km/hod. už vtedy, keď chodec prichádzal k miestu svojho zastavenia na vozovke, resp. keď na ňom stál, avšak zo znaleckého posudku vyplýva, že auto malo vtedy rýchlosť 38 - 39 km/hod.

Z uvedeného vyplýva, že obvinený svojím konaním porušil ustanovenie § 2 ods. 2 vyhlášky č. 100/1975 Zb. (každý účastník cestnej premávky je povinný správať sa disciplinovane, pozorne a ohľaduplne, neohrozovať bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, jej účastníkov ani seba alebo majetok), ďalej § 4 ods. 1 písm. e) uvedenej vyhlášky (vodič je povinný plne sa venovať vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke) a napokon aj ustanovenie § 12 ods. 1 uvedenej vyhlášky (rýchlosť jazdy je vodič povinný prispôbiť najmä svojim schopnostiam, vlastnostiam a nákladu, poveternostným podmienkam a iným okolnostiam, ktoré môže predvídať; smie ísť iba takou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad). Porušenie týchto pravidiel cestnej premávky malo za následok smrť poškodeného Š. B., a preto skutok obvineného vykazuje znaky trestného činu podľa § 224 ods. 1 Tr. zák.

Otázkou bolo, či toto porušenie dopravných predpisov je len porušením bežnej povinnosti, alebo či ide o porušenie dôležitej povinnosti uloženej podľa zákona. Jej kladné zodpovedanie by potom malo za následok kvalifikáciu konania obvineného aj podľa § 224 ods. 2 Tr. zák., pričom na takto právne posúdený čin by sa nevzťahovala amnestia v jej aboličnej časti. Nestačí však porušenie akejkoľvek povinnosti, aj keď sa týka ochrany života a zdravia ľudí. Musí ísť o povinnosť, ktorá je dôležitá; za takú povinnosť možno všeobecne pokladať povinnosť, ktorej porušenie má za danej situácie spravidla za následok nebezpečenstvo pre ľudský život alebo zdravie, resp. ktorej porušením môže dôjsť k takému následku. Porušenie takej povinnosti musí pre svoju závažnosť aj podstatne zvyšovať stupeň nebezpečnosti činu pre spoločnosť (§ 88 Tr. zák.).

Podľa ustálenej súdnej praxe neprimeraná rýchlosť jazdy sa spravidla považuje za porušenie dôležitej

povinnosti vodiča.

Je nesporné, že obvinený porušil v tomto smere pravidlá cestnej premávky a formálne by mohlo ísť aj o porušenie dôležitej povinnosti vodiča. Pri skúmaní materiálnej podmienky tejto právnej kvalifikácie však treba zvážiť okolnosť, že aj poškodený má značný podiel na vzniku dopravnej nehody, lebo neprechádzal cez vozovku na mieste na tom určenom a prechádzal cez ňu v rozpore s pravidlami cestnej premávky. Podľa § 42 ods. 7 vyhl. č. 100/1975 Zb. smú chodci mimo vyznačených prechodov prechádzať vozovku iba s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel a tak, aby vodičov týchto vozidiel nedonútili zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy. Podľa § 7 ods. 1 uvedenej vyhlášky aj chodec je účastníkom cestnej premávky, a preto i poškodený podľa § 2 ods. 2 uvedenej vyhlášky bol povinný správať sa disciplinovane, pozorne a ohľaduplne, neohrozovať bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, jej účastníkov ani seba alebo majetok. Poškodený, zrejme vzhľadom na svoj vek, podľa uvedených pravidiel nekonal, a preto aj on nesie značnú spoluvinu na nehode. Práve so zreteľom na vek poškodeného sa obvinený nemal a nemohol spoliehať na to, že poškodený sa bude správať opatrne a dodrží pravidlá cestnej premávky. Vzhľadom na to, že neboli naplnené podmienky ustanovenia § 88 Tr. zák., je správny záver, že skutok obvineného treba právne kvalifikovať len ako trestný čin podľa § 224 ods. 1 Tr. zák.