

USNESENÍ

Krajský soud v Hradci Králové - pobočka v Pardubicích projednal ve veřejném zasedání konaném dne 18. září 2018 v Pardubicích odvolání obžalovaného **XXX, narozeného XXX** ve XXX, trvale bytem XXX, adresa pro doručování XXX, proti rozsudku Okresního soudu v Pardubicích ze dne 25. června 2018, č. j. 1 T 99/2018-470, a rozhodl

takto:

*Odvolání obžalovaného se podle § 256 trestního řádu **zamítá**.*

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudek uznal okresní soud obžalovaného vinným přečiny usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 tr. zákoníku a uložil obžalovanému úhrnný trest odnětí svobody v trvání tří roků a tří měsíců, pro jehož výkon jej zařadil do věznice s ostrahou. Vedle toho obžalovanému uložil trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu šesti roků.
2. Podle skutkových zjištění okresního soudu se obžalovaný dopustil shora uvedených přečinů tím, že dne XXX. 2017 v době kolem XXX hodin na pozemní komunikaci č. XXX řídil za tmou snížené viditelnosti jízdní soupravu složenou z tahače XXX, a návěsu XXX, majitele a provozovatele XXX, v km XXX uvedené pozemní komunikace v katastrálním území XXX, při průjezdu táhlé levotočivé zatáčky v rozporu s § 17 odst. 5 písm. a), c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „zákon o silničním provozu“), započal vlevo předjíždět před ním jedoucí nákladní soupravu složenou z tahače XXX, a návěsu XXX, XXX, řidiče XXX, narozeného XXX, přestože v daném okamžiku s ohledem na stavební a dopravně technické uspořádání předmětného úseku pozemní komunikace a jízdní vlastnosti jím řízené i předjížděné nákladní jízdní soupravy neměl před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která byla nutná k bezpečnému provedení a dokončení předjížděcího manévru, v důsledku čehož došlo v jízdním pruhu pro směr jízdy na obec XXX nejprve k čelnímu střetu tahače XXX s protijedoucím osobním motorovým vozidlem XXX, XXX, majitelky XXX, narozené XXX, řidičky XXX, narozené XXX, a následně ke střetu přední části tahače XXX s levou přední částí a levým bokem protijedoucího osobního motorového vozidla XXX, XXX, majitele XXX, řidiče XXX, narozeného XXX, který se střetu snažil zabránit bržděním a vyhýbáním vpravo ve svém směru jízdy, přičemž obě osobní vozidla byla následkem střetu s jízdní soupravou obžalovaného odhozena do pravého silničního příkopu, a při dopravní nehodě utrpěli XXX, řidička vozidla XXX, mnohačetná, závažná, s dalším životem neslučitelná poranění XXX, kterým bezprostředně po nehodě na místě nehody v důsledku rozvoje úrazového a krvácivého šoku podlehla, XXX, řidič vozidla XXX, mnohačetná, závažná, s dalším životem neslučitelná poranění XXX, kterým bezprostředně po nehodě na místě nehody v důsledku rozhoždění mozkového kmene při tříštivé zlomenině baze lební podlehl, a XXX, narozený XXX, spolujezdec na pravém předním sedadle vozidla XXX, závažná, život ohrožující, poranění spočívající v XXX, která si vyžádala hospitalizaci ve Fakultní nemocnici XXX od XXX 2017 do XXX 2017, a následně hospitalizaci v Oblastní nemocnici XXX od XXX 2017 do XXX 2017, přičemž u poškozeného došlo k rozvoji posttraumatického amentního stavu – stavu zmatenosti.
3. Rozsudek napadl včasným odvoláním obžalovaný, a to - jak vyplývá z textu odvolání i vyjádření u veřejného zasedání - výlučně do výroku o trestu. Své odvolací námitky obžalovaný rozdělil do několika okruhů. Předně poukazuje na spoluzavinění poškozené XXX, která měla bezprostředně před střetem s vozidlem obžalovaného provádět nebezpečný předjížděcí manévr vozidel jedoucích

v jejím jízdním pruhu, a vzhledem k tomu, že předjíždění ukončila teprve čtyři vteřiny před střetem, nemohla na vzniklou dopravní situaci správně reagovat. Poškozená jednak musela vyvinout nepřiměřenou rychlost, jednak uskutečňovala předjížděcí manévry do zatáčky. Tím byly významně ovlivněny její reakční schopnosti, které však okresní soud neposuzoval a neprováděl k nim žádné dokazování. Standardní reakcí každého řidiče při dokončení předjíždění je totiž pohled do zpětného zrcátka. Pokud by takto riskantně nepředjížděla, mohla učinit úhybný manévry směrem k pravé krajnici a vozidlu obžalovaného se vyhnout, když v místě nehody je silnice natolik široká, aby vedle sebe projela současně tři vozidla, a to i nákladní. Reakce poškozené se vymyká standardnímu chování, což je patrné i z manévru poškozeného XXX, který se správně vyhýbal k pravé krajnici. Kdyby stejný manévry provedla i poškozená, mohly být fatální následky nehody eliminovány. Okresní soud se však touto argumentací odmítl zabývat a zamítl i důkazní návrh obhajoby na provedení znaleckého posudku z oboru silniční dopravy, který by nehodový děj mohl blíže osvětlit.

4. V další části své odvolací argumentace obžalovaný poukázal na nesprávné dopravní značení v místě nehody, kde bylo odbornou inspekcí prokázáno, že v rozporu se skutečnými výhledovými poměry jsou jízdní pruhy rozděleny přerušovanou čarou, která řidiči naznačuje, že v daném úseku může předjíždět. Obžalovaný byl vlastně dopravním značením uveden v omyl a v důvěře v jeho správnost a absenci světel v protisměru započal s předjížděcím manévrem. Celá situace byla umocněna tím, že před ním jedoucí řidič mu dal světelný signál pravým blinkrem na znamení toho, že může předjíždět. Taková signalizace je mezi řidiči obecně chápána a užívána jako pokyn k předjetí. Závěrem obžalovaný poukázal na tzv. princip omezené důvěry v dopravě, který značí, že řidič se může spolehnout na dopravní značení na silnici, stejně jako že pokyny jiných řidičů jsou správné, nebo že se v protisměru neobjeví jiné vozidlo jedoucí nepřiměřeně vysokou rychlostí. S ohledem na předestřené odvolací argumentaci pak žádal snížení výměry uloženého trestu nebo uložení trestu odnětí svobody s podmíněným odkladem jeho výkonu
5. Odvolání obžalovaného je třeba považovat za včasné podané oprávněnou osobou, ve znění písemného odůvodnění splňuje nároky kladené na obsah odvolání podle § 249 odst. 1 tr. řádu. Krajský soud tedy neshledal důvody pro zamítnutí či odmítnutí odvolání z formálních důvodů ve smyslu § 253 tr. řádu.
6. Podle § 254 odst. 1 tr. řádu nezamítne-li nebo neodmítne-li odvolací soud odvolání podle § 253, přezkoumá zákonnost a odůvodněnost jen těch oddělitelných výroků rozsudku, proti nimž bylo podáno odvolání, i správnost postupu řízení, které jim předcházelo, a to z hlediska vytýkaných vad. K vadám, které nejsou odvoláním vytýkány, odvolací soud přihlíží jen, pokud mají vliv na správnost výroků, proti nimž bylo podáno odvolání.
7. V řízení, které předcházelo vyhlášení rozsudku, nezjistil krajský soud takové vady, které by mohly způsobit nesprávnost napadených výroků, byly dodrženy všechny obecné zásady, které mají zajistit provedení řádného a zákonného procesu, zejména zásady obžalovací, veřejnosti, ústnosti a bezprostřednosti. Obžalovaný byl v řízení zastoupen obhájcem, již v přípravném řízení byl seznámen s povahou a důvody svého trestního stíhání. K hlavnímu líčení byl řádně předvolán, tohoto se účastnil a měl možnost vyjadřovat se k provedeným důkazům.
8. Okresní soud postupoval podle § 2 odst. 5 tr. řádu tak, aby byl zjištěn skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro jeho rozhodnutí. Soud prvního stupně vycházel pouze z těch důkazů, které byly v hlavním líčení provedeny, tyto zhodnotil jednotlivě i v jejich souhrnu postupem podle § 2 odst. 6 tr. řádu. Přitom dospěl ke správným závěrům, které odvolací soud neměl důvodu korigovat. Nebylo zjištěno, že by okresní soud některý z provedených důkazů neodůvodněně zcela pominul, či naopak oproti ostatním nedůvodně upřednostnil. Své závěry okresní soud v odůvodnění rozsudku podrobně zdůvodnil a na podstatnou část těchto důvodů lze v podrobnostech odkázat.
9. Byť obžalovaný své odvolání formálně směřuje do výroku o trestu napadeného rozsudku, z odvolací argumentace je patrné, že námítky téměř výlučně míří na nedostatečná skutková zjištění

a právní posouzení viny obžalovaného, což naznačuje spíše rozporování samotné viny obžalovaného. Pokud by však některá z vytykaných vad měla své opodstatnění, nepochybně by se takový závěr musel promítnout i do uloženého trestu. Z tohoto důvodu krajský soud považoval za nezbytné se zabývat všemi odvolacími námitkami, přestože výrok o vině napadeného rozsudku formálně zpochybněn nebyl.

10. Předně obžalovaný poukazuje na významný podíl poškozené XXX coby řidičky havarovaného vozidla XXX na vzniku dopravní nehody. Obžalovaný zdůrazňuje, že poškozená se bezprostředně před nehodou pohybovala vysokou rychlostí, vyšší než je v místě povolená, což významně ovlivnilo její reakční schopnosti na vzniklou dopravní situaci. Podle názoru obžalovaného je z videozáznamu z palubní kamery vozidla řidiče XXX (třetí vozidlo jedoucí v protisměru za vozidly obou poškozených) patrné, že poškozená jeho vozidlo a před ním jedoucí poškozeného XXX ve vysoké rychlosti předjíždí a do svého jízdního pruhu se znovu zařazuje teprve v čase XXX, tedy v době 4 vteřin před střetem s vozidlem obžalovaného. Obžalovaný dále polemizuje, že standardní a automatickou reakcí po skončení předjíždění je pohled do zpětného zrcátka, a proto poškozená nebyla schopna adekvátně reagovat na situaci, která naopak vznikala před ní.
11. Tuto argumentaci musí krajský soud odmítnout. Není sporu o tom, že kamerový záznam z vozidla řidiče XXX je objektivním zobrazením celé situace na pozemní komunikaci přibližně 22 vteřin před střetem a během něj. Záznam počíná v čase XXX v okamžiku, kdy poškozená na rovném úseku silnice již předjíždí vozidlo XXX a pokračuje v předjíždění vozidla poškozeného XXX. Bude-li krajský soud vycházet z údajů tachografu vozidla XXX na čl. 293, byla rychlost tohoto vozidla v době před střetem konstantní na úrovni 90 km/h. Z toho lze učinit logický závěr, že rychlost poškozené během předjížděcího manévru byla nutně vyšší. Ačkoliv nebyla přesně zjištěna, lze na základě záznamu konstatovat, že vzhledem k rychlosti předjížděných vozidel se nejednalo o rychlost vyšší výrazně. V čase XXX se pak poškozená plynule zařadí do svého jízdního pruhu a do času XXX je podle kuželu potkávacích světel vozidla poškozeného XXX na krajnici patrné, že vozovka pokračuje v přímém směru a teprve v tomto okamžiku se její profil počíná stáčet doprava. Poškozená se přitom vozidlu poškozeného XXX mírně vzdaluje. Z toho lze uzavřít, že v době bezprostředně před střetem se v místě pohybovala vyšší, než povolenou rychlostí. V čase XXX jsou patrná brzdová světla jejího vozidla a následně v čase XXX dochází k čelnímu střetu s nákladním vozidlem obžalovaného. Předjížděcí manévr sám o sobě však poškozená uskutečnila výlučně na rovném úseku silnice, aniž by omezila nebo ohrozila jiné účastníky silničního provozu a do svého jízdního pruhu se zařadila v čase přibližně 11 vteřin před střetem s vozidlem obžalovaného.
12. Ačkoliv se poškozená před střetem pohybovala vyšší, než povolenou rychlostí, nejedná se o trestněprávní příčinu následku. Při posuzování významu různých příčin, které vedou ke vzniku následku z pohledu trestního práva významnému, dochází-li k porušení povinností více osob, se uplatní tzv. princip gradace příčinné souvislosti, jak na něj mimo jiné poukazuje obžalovaný ve svém odvolání. Jeho podstata je zdařile prezentována zejména v usnesení velkého senátu Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015.
13. Nejvyšší soud v usnesení připomíná obecná teoretická východiska odborné literatury, podle nichž je příčinný vztah obligatorním znakem objektivní stránky trestného činu, a proto pachatel může být trestně odpovědný za trestný čin jen tehdy, pokud svým jednáním skutečně způsobil trestněprávně relevantní následek. Není-li zde příčinný vztah, nelze mu k tíži přičítat následek, což pak vede k tomu, že odpadá i jeho trestní odpovědnost. Příčinnou souvislost je třeba zkoumat vždy konkrétně na základě zjištěných okolností případu se zdůrazněním hlavních a rozhodujících příčin, což však na druhé straně neznamená, že jen hlavní příčiny jsou právně relevantní a že je možno zcela vyloučit příčiny vedlejší či podřadné. Vzhledem k tomu, že trestným činem je pouze čin, který má znaky některé skutkové podstaty jako typizovaného jednání společensky škodlivého, je třeba zkoumat příčinný vztah v jeho konkrétní podobě,

tj. protiprávní jednání pachatele směřující ke konkrétnímu trestněprávně relevantnímu následku, přičemž je třeba si uvědomit, že jednání pachatele jako příčina následku není vždy stejné a stejnorodé. Zásada, že jednotlivé příčiny a podmínky nemají pro způsobení následku stejný význam, se označuje jako zásada gradace příčinné souvislosti. Důležité je, aby jednání pachatele bylo z hlediska způsobení následku příčinou dostatečně významnou. Míra způsobení následku přitom může klesnout až na tak nepatrný stupeň, že příčinná souvislost je prakticky bez významu, a tedy o trestný čin nejde.

14. Skutkově se ve věci projednané velkým senátem Nejvyšší soudu jednalo o dopravní nehodu, při níž se střetlo vozidlo řidiče přijíždějící po hlavní silnici rychlostí vyšší minimálně o 21 % a vozidlo řidiče přijíždějící ze silnice vedlejší. Nejvyšší soud s odkazem na svou předchozí judikaturu pak zhodnotil, že porušení povinnosti dát přednost v jízdě je významnější, než porušení povinnosti dodržet nejvyšší dovolenou rychlost. Porušení povinnosti dát přednost v jízdě totiž již samo o sobě bez dalšího vede ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí střetu vozidel, protože se vždy týká situace, v níž jde o vztah nejméně dvou vozidel s protínajícím se směrem jízdy. Naproti tomu porušení povinnosti dodržet stanovený rychlostní limit samo o sobě nevede ke vzniku takového nebezpečí a zakládá ho teprve ve spojení s dalšími podmínkami a okolnostmi konkrétní situace v silničním provozu, jakými jsou např. přítomnost dalších účastníků provozu, hustota provozu, viditelnost, přehlednost daného místa či úseku apod. Od těchto zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud to je odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost.
15. Shora předestřené premisy, s nimiž se krajský soud ztotožňuje, se dají spolehlivě aplikovat v projednávané věci. I v tomto případě obžalovaný svým manévrem protínal opačný směr jízdy. Předjíždění přitom započal za zhoršených povětrnostních podmínek (za tmy, mírného mrholení) a navíc za situace, kdy neměl před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí. Nákladním vozidlem o délce asi šestnácti metrů totiž předjížděl přibližně stejně dlouhé nákladní vozidlo, navíc v mírně levotočivé zatáčce a do mírného kopce. Výhledové poměry měl tedy v poměru ke vzdálenosti nezbytné k předjetí před ním jedoucího vozidla nedostatečné. Přestože se poškozená v místě nehody pohybovala mírně vyšší, než povolenou rychlostí, její jednání samo o sobě nepřispělo ke vzniku dopravní nehody. Pokud by se obžalovaný se svým vozidlem v daný okamžikem nepohyboval v jejím jízdním pruhu, s největší pravděpodobností by poškozená místem pozdějšího vzniku nehody projela bez omezení a ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Rychlost vozidla poškozené by nabyla trestněprávního významu pouze za situace, když by obžalovaný v důsledku zcela neočekávatelného a rychlého přiblížení protijedoucího vozidla poškozené již nestihl předjíždění přerušit či dokončit (k tomu srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 9. 2012, sp. zn. 4 Tdo 947/2012). V konkrétní věci však obžalovaný rozhodně nemohl vozidlo poškozené vidět, neboť v rozhledu na dostatečnou vzdálenost mu bránil profil pozemní komunikace stáčeující se doleva. Z jeho pozice v době střetu, kdy se kabinou pohyboval teprve na úrovni návěsu předjížděného nákladního vozidla řidiče XXX (to vyplývá jak z obhajoby obžalovaného, tak z výpovědi řidiče XXX a kamerového záznamu), je také zřejmé, že ke zdárnému uskutečnění celého předjížděcího manévru potřeboval ještě dlouhou vzdálenost a delší časový horizont. Tudíž, i kdyby poškozená jela svým vozidlem o něco nižší rychlostí, v zákonném limitu, ani taková situace by obžalovanému neumožnila dokončit předjíždění v plném rozsahu a nezabránila by střetu. Jestliže obžalovaný neměl potřebný rozhled (a za dané situace ho vůbec těžko mohl dosáhnout), neměl s manévrem vůbec započít anebo v něm neměl zavčas pokračovat. Musel totiž zcela nepochybně předpokládat, že za zatáčkou se mohou v protisměru pohybovat jiná vozidla, která svým manévrem omezí nebo ohrozí. Vozidlo poškozené tak v žádném případě nebylo neočekávanou překážkou, která se tzv. zčistajasna objevila na pozemní komunikaci a kterou by obžalovaný nemohl předpokládat.

16. Nepřílehavá je rovněž argumentace obžalovaného stran standardního manévru řidičů v obdobných situacích, v níž dovozuje, že nižší rychlost by poškozené umožnila uskutečnit manévr směrem k pravé krajnici, kde se mohla nákladnímu vozidlu obžalovaného vyhnout. Silnice byla v místě nehody dostatečně široká natolik, aby po ní projela současně tři vozidla vedle sebe. V tomto ohledu obžalovaný poukazuje na úhybný manévr poškozeného XXX, který podle jeho názoru reagoval adekvátně stočením volantu k pravé krajnici, avšak vzhledem k vychýlení nákladního vozidla obžalovaného po prvním střetu nebyl ani takový manévr způsobitelný střetu zabránit.
17. Krajský soud připomíná, že kamerový záznam z vozidla řidiče XXX nedokládá, že by předjížděcí manévr poškozené byl uskutečněn chvatně a v bezprostřední návaznosti na střet s vozidlem obžalovaného. Naopak je zřejmé, že okamžik dokončení jejího předjíždění a náraz do protijedoucího nákladního vozidla dělí časový okamžik přibližně 11 vteřin. Z tohoto důvodu lze spekulace obžalovaného, že právě předjíždění poškozené mělo vliv na její reakční schopnosti, spolehlivě odmítnout. Ze záznamu je naopak patrné, že vzhledem ke stáčení pozemní komunikace doprava měla poškozená přibližně jen jednu až dvě vteřiny na reakci proti vozidlu obžalovaného v protisměru. Její schopnost včas a adekvátně zareagovat byla navíc ztížena povětrnostními podmínkami, neboť relativně neobvyklou a neočekávanou situaci dvou předjíždějících se nákladních vozidel v zatáčce musela řešit za tmy a mírného mrholení. Její prvotní reakce, jak je znovu patrné ze záznamu, byla zcela přirozená - sešlápla brzdový pedál. Z protokolu o nehodě v silničním provozu jakož i z odborného vyjádření znalce Daniela Pýchy dále vyplývá, že deformována byla převážně levá přední část vozidla XXX (čl. 9, 21, 255) a levá přední část nákladního vozidla obžalovaného (čl. 256). Jestliže se obžalovaný sám hájil tím, že na vzniklou situaci nebyl schopen nijak zareagovat, doslova uvedl, že "zkameněl" a nijak neměnil směr jízdy, svědčí místo deformace o tom, že i v tak krátkém čase se poškozená o úhybný manévr vpravo pokusila, neboť jinak by její vozidlo bylo deformováno spíše čelně a středem. V dalším sledu však bylo její vozidlo doslova odhozeno vozidlem obžalovaného do pravé krajnice. Poškozený XXX měl o chvíli delší časový úsek na uskutečnění reakce, proto kromě sešlápnutí brzdového pedálu stačil své vozidlo zřetelně stočit směrem k pravé krajnici. Ani on však střetu nezabránil.
18. Argumentaci o dostatečné šíři vozovky k projetí více, než dvou vozidel, jakož i k reakcím, které obžalovaný subjektivně považuje za standardní a automatické, je třeba odmítnout i s ohledem na závěry usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 9. 2013, sp. zn. 3 Tdo 923/2013, s nimiž se krajský soud ztotožňuje a lze je, podle jeho názoru, aplikovat v projednávané věci. Nejvyšší soud vyslovil premisu, že za bezohlednou jízdu je v obecné rovině nutné považovat za jízdu, která je nebezpečná či nepředvídatelná pro ostatní účastníky silničního provozu. Za takovou bezohlednou jízdu se považuje i předjíždění v situaci, když se předjíždějící spoléhá na to, že protijedoucí vozidla se mu dostatečným způsobem vyhnou najetím co nejvíce k pravému okraji vozovky. To, že je řidič protijedoucího vozidla v podstatě donucen vybočit ze svého směru a vozidlo nasměrovat ke krajnici, aby nedošlo ke srážce s předjíždějícím vozidlem v protisměru blokujícího část jeho jízdního pruhu, tak rozhodně nelze chápat jako „správnou a včasnou reakci k zabránění nehody“, ale jako reakci nouzovou, kterou se reaguje na bezohlednou jízdu jiného řidiče. Pokud tedy za tohoto stavu předjíždějící řidič způsobí dopravní nehodu, při které způsobí újmu na životě nebo zdraví jiné osoby, nelze se trestní odpovědnosti za příslušný trestný čin zbavit odkazem na nedostatečnou nebo nesprávnou reakci poškozené osoby. Krajský soud se domnívá, že tyto závěry reagují zcela přesně na uvedenou argumentaci obžalovaného. Obdobné argumenty obviněného v trestní věci projednávané Nejvyšším soudem tento soud označil dokonce za hraničící s arogancí a postrádající jakékoliv prvky sebereflexe.
19. Okresní soud správně zhodnotil, že k prokázání nehodového děje není třeba provádět další dokazování, zejména pak v podobě znaleckého posudku z oboru silniční dopravy a výslechu svědka XXX. Pohled z jeho kabiny je objektivně dokumentován palubní kamerou. Stejně tak je z údajů tachografu známá rychlost jeho vozidla, jakož i vozidla obžalovaného

a vozidla svědka XXX, kterého obžalovaný předjížděl. I svědek XXX se k rychlosti svého vozidla vyjadřoval. Rychlost vozidla poškozeného XXX lze spolehlivě odhadnout na základě rychlosti vozidla řidiče XXX, když tyto vozidla jedou v podstatně konstantní vzdálenosti od sebe. Jedinou neznámou je skutečná rychlost vozidla poškozené XXX, nicméně ze záznamu je patrné, že tato rychlost není významně vyšší, postačuje tak akorát k běžnému předjetí vozidel XXX. Předjízděcí manévr poškozené nelze označit za riskantní nebo dokonce hazardérský, její vozidlo se před vozidlo poškozeného XXX zařazuje plynule, aniž by jiného účastníka donutila ke změně směru jízdy nebo brzdění. Znalecké zkoumání by tak i podle názoru krajského soudu nepřineslo žádná podstatná skutková zjištění, která by měla vliv na právní posouzení věci.

20. Vina obžalovaného je, podle jeho názoru, zmírňována rovněž nesprávným dopravním značením. Odkazuje se přitom na závěry inspekce místa nehody ze dne 13. 11. 2017 (čl. 298), z nichž vyplývá, že vodorovné značení č. V2a podle přílohy č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. je v rozporu se skutečnými rozhledovými poměry. Na místě nehody použitá přerušovaná středová čára se totiž používá v úsecích, kde je zajištěn dostatečný rozhled a kde se nenachází místo vyžadující zvýšenou pozornost. Značení v konkrétním případě rovněž vykazuje známky snížené retroreflexivity za snížené viditelnosti. Dopravním značením byl obžalovaný vlastně uveden v omyl a nelze mu tak vyčítat, že s předjízděcím manévrem vůbec započal. Navíc za situace, kdy před ním jedoucí řidič XXX mu dal světelné znamení pravým blinkrem, které je obecně vnímáno a užíváno jako pokyn k předjetí s tím, že je volno.
21. I tuto argumentaci obžalovaného musí krajský soud odmítnout. Ani rozdělení jízdních pruhů přerušovanou čarou totiž obžalovaného nezbavuje povinnosti individuálně vyhodnotit dopravní situaci a započít s předjížděním pouze tehdy, je-li přesvědčen o tom, že manévr uskuteční a řádně dokončí bez omezení nebo dokonce ohrožení jiných účastníků silničního provozu. Zvýšenou opatrnost a ohleduplnost musí řidič projevit zejména za zhoršených podmínek viditelnosti. Byť viditelnost nebyla v době nehody mimořádně snížena (čl. 6), například mlhou, nehoda se odehrála v podzimním večeru za mírného mrholení. Ačkoliv se obžalovaný domnívá, že za tmy je situace v dopravě přehlednější, protože jsou v protisměru patrná potkávací světla protijedoucích vozidel, je podle názoru krajského soudu nepochybné, že právě za tmy je předjíždění nebo křížení jiných jízdních pruhů obtížnější. Tma totiž způsobuje, že pohyb protijedoucích vozidel není s čím porovnávat, a proto se hůře odhaduje jejich rychlost a vzdálenost. Rovněž lze poukázat na správný argument okresního soudu, že pouhý nedostatek zákonného zákazu předjíždět (v podobě plné středové čáry) automaticky neznamená, že řidič v místě může předjíždět za jakékoliv situace. Stále totiž podle § 17 odst. 5 písm. a), b), c) zákona o silničním provozu platí, že nesmí předjíždět tehdy, nemá-li dostatečný rozhled, nemůže-li se bezpečně zařadit zpět do jízdního pruhu, nebo omezí-li či ohrozí jiné účastníky silničního provozu.
22. Také argumentace obžalovaného ve vztahu ke světelnému znamení před ním jedoucího řidiče XXX byla vyvrácena výpovědí tohoto svědka. Ten sice nepopřel, že by obžalovanému dával znamení světly, ale popsal ho odlišně (čl. 452). Ve zpětném zrcátku reflektoval nákladní vozidlo obžalovaného, který na něj blikal dálkovými světly. Na to svědek reagoval znamením v podobě levého a hned pravého blinkru, což mělo obžalovanému signalizovat, že ho svědek registruje a na vhodném místě mu zpomalením umožní předjetí. Krajský soud nemůže vyloučit, že na silnicích řidiči ke vzájemné komunikaci používají různá světelná znamení, ať už jde o pozdrav, upozornění na nebezpečnou situaci nebo například dání přednosti v jízdě. Jedná se však o prostředky zákonem neupravené a jen stěží lze dovodit jejich univerzální význam. Proto také například krátké probliknutí dálkovými světly může mít v kontextu různých dopravních situací různé důvody. Zůstává však na řidiči, aby výlučně na základě vlastní úvahy o bezpečnosti manévru vyhodnotil jeho provedení. Nelze se vyvinut ani vinu zmírnit toliko s poukazem na světelné znamení jiného řidiče, které zákonem není upraveno a kterému nelze přisoudit obecný význam. Jak k dopravnímu značení v místě nehody, tak ke světelným signálům řidiče XXX lze navíc doplnit, že obžalovaný místo nehody dobře znal, často tudíž v minulosti projížděl. Měl tedy dostatečné vstupní informace na to, aby situaci adekvátně vyhodnotil.

23. Pokud se závěrem obžalovaný odvolával na nedostatečné zohlednění tzv. principu omezené důvěry v dopravě, i tato argumentace se mívá účinkem. Shora uvedený princip se sice v projednávané věci uplatňuje, avšak odlišně, než se domnívá obžalovaný. Obecně tento princip spočívá v tom, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplyvá-li z konkrétní situace opak. I v takovém případě však platí, že tento je zároveň povinen zachovávat patřičnou pozornost, přičemž je třeba též zkoumat jeho zavinění ve formě nesprávné reakce na vzniklou situaci (tzv. sekundární nedbalost). Zásada omezené důvěry v dopravě se ale neuplatňuje v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek; k tomu viz např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 4. 2016, sp. zn. 4 Tdo 243/2016). Podle názoru krajského soudu svědčil v konkrétní věci tento princip vozidlům poškozených, kteří mohli oprávněně předpokládat, že v noci a v zatáčce nezkráží jejich jízdní pruh dopravní situace dvou předjíždějících se kamionů. Jednalo se o poměrně přehledný úsek silnice první třídy, který od poškozených nevyžadoval žádné zvýšené nároky na pozornost s výjimkou zhoršených podmínek v důsledku tmy a mrholení. I tak byla překážka v podobě nákladního vozidla obžalovaného v protisměru překážkou natolik náhlou a nestandardní, že dovozování jakékoli „standardní“ reakce není namístě, jak bylo podrobně rozvedeno shora. Zásadu omezené důvěry pak nelze vztahovat na dopravní značení nebo světelnou signalizaci řidiče XXX. Jak již bylo uvedeno, ani nedostatek zákazu předjíždění, ani zákonem neupravený světelný signál bez univerzálního významu nemohou řidiče zprostit jeho povinností podle § 17 zákona o silničním provozu.
24. Byť tedy obžalovaný své odvolání směřoval výlučně do výroku o trestu, považoval krajský soud přesto za žádoucí se podrobněji vypořádat s jeho odvolacími námitkami, které obsahově rozporují vinu obžalovaného a jejichž uplatnění by mělo zmírnit uložený trest. V právním hodnocení viny obžalovaného nelze okresnímu soudu ničeho vytknout, jak s objektivní, tak subjektivní stránkou spáchaných trestných činů se okresní soud vypořádal bezvadně, s odkazem na související judikaturu.
25. V návaznosti na to okresní soud nepochybil ani při ukládání trestu. Správně připomněl profil obžalovaného coby řidiče motorových vozidel, jak vyplývá z jeho evidenční karty. Přestupky proti nejvyšší dovolené rychlosti v obci a mimo obec v letech 2016 a 2017 naznačují i hlavní příčinu tragické nehody ze dne XXX. 2017, kdy motivem hazardního manévru byl znovu spěch obžalovaného. Tentokrát však, i podle obhajoby obžalovaného, neměl své opodstatnění. Za tohoto stavu nelze na předjíždění obžalovaného s nákladním vozidlem za dané situace a v daném místě pohlížet jinak, než na jako ryzí hazard se zdravím a životy ostatních účastníků silničního provozu. Byť obžalovanému přitěžuje i jeho trestní minulost, kdy byl opakovaně trestán i nepodmíněnými tresty odnětí svobody (za zcela jinou trestnou činnost), právě okolnosti vzniku samotné dopravní nehody a její následky se do druhu a výměry trestu musí promítnout zcela zásadně. Krajský soud - i na základě vystupování obžalovaného u veřejného zasedání - nemá pochybnosti o tom, že obžalovaný svého jednání zcela upřímně lituje. Nicméně takové situace, jako v konkrétní věci, se na silnicích stávat nesmí a pokud již nastanou, musí na ně společnost adekvátně reagovat, neboť bezpečnost na pozemních komunikacích a eliminace hazardního chování se dotýká v podstatě každého. Není pochyb o tom, že trest odnětí svobody v nepodmíněné formě významně zasáhne i do osobních, rodinných a pracovních záležitostí obžalovaného, který je navíc otcem XXX, na druhé straně jeho nedbalostí došlo ke zmaření dvou mladých lidských životů a jejich nejbližší okolí ponese následky takové ztráty doživotně. Uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody je tak v dané věci adekvátní a přiměřenou reakcí společnosti. Při určení jeho výměry byl okresní soud vůči obžalovanému shovívavý a zohlednil sociální aspekty na jeho straně, když trest ukládal ještě mírně pod polovinou zákonné sazby v trvání tří roků a tří měsíců. Vzhledem k absenci odvolání v neprospěch obžalovaného není v pravomoci krajského soudu výměru tohoto

trestu navyšovat, stejně tak nejsou důvody, jak bylo podrobně rozebráno shora, uložený trest zmírňovat, jak co do výměry, tak do jeho druhu. Obdobně vzhledem k okolnostem věci a řídičské nekázní obžalovaného v minulosti ob stojí i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, který byl okresním soudem uložen v trvání šesti roků, tedy mírně nad polovinou zákonné trest sazby. Ve smyslu generální prevence je třeba ostatní účastníky silničního provozu chránit před řídiči hazardéry, kteří neuváženými manévry vyvolávají na pozemních komunikacích kritické situace. I při vědomí nedbalostní formy zavinění se konkrétní věc natolik vymyká, že uložení důraznějšího zákazu činnosti je namístě.

26. Jestliže nebylo možné vyhovět žádné z odvolacích námitek obžalovaného, neboť napadený rozsudek stejně jako řízení, které jeho vydání předcházelo, nevykazují žádné vady, nezbylo krajskému soudu než jeho odvolání jako nedůvodné zamítnout podle § 256 tr. řádu.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí **není** další řádný opravný prostředek přípustný.

Nejvyšší státní zástupce a obžalovaný však mohou proti tomuto rozhodnutí podat dovolání. Obžalovaný může dovolání podat pouze prostřednictvím obhájce. Dovolání se podává u okresního soudu, který rozhodl ve věci v prvním stupni, a to do dvou měsíců od doručení rozhodnutí, proti kterému dovolání směřuje. Navrácení lhůty k podání dovolání není přípustné. Dovolání jen proti důvodům rozhodnutí není přípustné.

O dovolání rozhoduje Nejvyšší soud ČR v Brně.

V dovolání musí být vedle obecných náležitostí podání (§ 59 odst. 3 tr. řádu) uvedeno, proti kterému rozhodnutí směřuje, který výrok, v jakém rozsahu i z jakých důvodů napadá a čeho se dovolatel domáhá, včetně konkrétního návrhu na rozhodnutí dovolacího soudu s odkazem na zákonné ustanovení § 265b odst. 1 písm. a) až l) nebo § 265b odst. 2 tr. řádu, o které se dovolání opírá. Nejvyšší státní zástupce je povinen v dovolání uvést, zda je podává ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaného.

Rozsah, v němž je rozhodnutí dovoláním napadáno, a důvody dovolání lze měnit jen po dobu trvání lhůty k podání dovolání.

Pardubice 18. září 2018

Mgr. Petr Žanda v. r.
předseda senátu

zpracoval
JUDr. Miroslav Trávníček