28. 1. 2021

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

K principu omezené důvěry v dopravě

V celku nedávno se Ústavní soud ve svém nálezu sp. zn. II. ÚS 1711/20 ze dne 21. 12. 2020 vyjadřoval k tzv. principu omezené důvěry v dopravě, v němž s odkazem na svou ustálenou judikaturu dovodil, že princip omezené důvěry v dopravě nelze vykládat tak, že řidič vždy musí předpokládat porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky.

Princip omezené důvěry v dopravě se v České republice užívá od čtyřicátých let minulého století, ale prakticky se začal uplatňovat až v padesátých a šedesátých letech minulého století. Do té doby se ještě v tehdejší ČSR uplatňoval princip opačný, tzv. princip nedůvěry, který se uplatňoval pouze vůči řidičům, podporovaný obecným stanoviskem o nebezpečnosti samotných motorových vozidel, nízkou znalostí dopravních předpisů veřejností a všeobecným názorem, že si člověk zatím nezvykl na rychlý vývoj v oblasti motorizace. [1] Oproti tomu podstatou principu omezené důvěry v dopravě je, že řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat jeho pravidla, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak.

Podle ustanovení § 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „zákon o silničním provozu“), platí, že: *„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,

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.“

Dále podle ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) téhož zákona je řidič kromě povinností uvedených v ustanovení § 4 dále povinen věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

Průběh řízení před obecnými soudy

Obvodním soudem pro Prahu 2 (dále jen jako *„soud prvního stupně“*) byl stěžovatel uznán vinným přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 147 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako *„tr. zákoník“*), neboť se jako řidič osobního motorového vozidla na specifikovaném místě v Praze, dostatečně nevěnoval řízení vozidla, nesledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci, když jeho pozornost byla odpoutána chováním manžela poškozené, který stál na protější straně vozovky a značně gestikuloval a hlasitě volal na poškozenou, která přecházela vozovku mimo vyznačený přechod a ne kolmo k místu, kam

měla namířeno. V důsledku toho narazil ve směru své jízdy do poškozené chodkyně přecházející komunikaci z pohledu řidiče z levé strany, a nárazem jí způsobil těžké ublížení na zdraví. Za toto jednání byl stěžovatel podle ustanovení § 147 odst. 1 tr. zákoníku odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání šesti měsíců, jehož výkon mu byl podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvanácti měsíců. Proti tomuto rozsudku stěžovatel podal odvolání, jež Městský soud v Praze (dále jen jako *„odvolací soud“*) jako nedůvodné zamítl. Nejvyšší soud jako soud dovolací následně dovolání stěžovatele odmítl dle ustanovení § 265i odst. 1 písm. b) zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako *„tr. řád“*). Na toto reagoval stěžovatel podáním ústavní stížnosti k Ústavnímu soudu, se kterou byl úspěšný. Ústavní soud svým nálezem sp. zn. I ÚS 3765/17 ze dne 12. 06. 2018 napadnutá rozhodnutí pro porušení stěžovatelova práva na soudní ochranu zrušil a v odůvodnění konstatoval, že se obecné soudy nevypořádali s poměrně zásadní námitkou stěžovatele, a to podmínkami viditelnosti, které panovaly na místě v době střetu s poškozenou. Ústavní soud obecným soudům vytkl, že „bez dalšího“ převzaly závěry ze znaleckých posudků, přičemž Ústavní soud prostým pohledem na fotografie z místa nehody, jež byly součástí procesního spisu, dovodil, že viditelnost stěžovatele byla v době nehody podstatným způsobem snížena, když ze snímků byly patrny výrazné odlesky světel protijedoucích vozidel i veřejného osvětlení na povrchu vozovky. Reakční doba stěžovatele byla přitom ve znaleckém posudku vypočtena bez přihlédnutí ke zmíněným horším výhledovým podmínkám pro řidiče v době střetu. Znalec při výpočtu průměrné reakční doby řidiče vycházel z ideálních podmínek. Dále se Ústavní soud neztotožnil se závěrem soudu prvního stupně, že řidič musí vždy předpokládat porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky. Navíc zanedbání potřebné míry opatrnosti ze strany řidiče jako nezbytný předpoklad nedbalostního zavinění nelze vyvozovat pouze z faktu, že došlo ke škodlivému následku. Podle názoru Ústavního soudu nutno nahlížet i na skutkové zjištění, podle nějž manžel poškozené svým chováním upoutal pozornost stěžovatele. Proto úvahu obecných soudů, že se jím stěžovatel neměl nechat rozptýlit a nadále se koncentrovat na dění na vozovce před ním, označil za nerealistickou. V každém případě provedené dokazování nepředstavovalo podle mínění Ústavního soudu dostatečný podklad pro rozhodnutí o vině stěžovatele. [2]

Reakční doba je časový úsek, který uplyne od registrace podnětu k počátku reakce. Reakční doba je velmi důležitý faktor pro brzdnou dráhu či vyhnutí se nebezpečí, tudíž i významný faktor pro vyhnutí se nehodě. Reakční doba je logicky silně spjata s pozorností. Pokud nastane latence zpracování podnětu v mozku (např. vlivem deficitu pozornosti), reakce je rovněž opožděná. Lidský organismus vyžaduje, aby podnět trval určitou dobu, aby mohl vzniknout vjem, na jehož základě pak následuje reakce. U běžných věcí se doba potřebná pro vznik vjemu pohybuje okolo 0,2 s., následná reakce je nejčastěji v rozmezí 0,4 – 0,8 s. Reakce u nesložitých situací (např. sešlápnutí brzdy) u dospělého střízlivého člověka tak většinou nastává do jedné vteřiny po zaregistrování podnětu. Při snížené nebo rozptýlené pozornosti se reakční doba až několikanásobně prodlužuje. U složitějších reakcí, u kterých je například potřeba zaměřit pozornost na více věcí nebo na věci, jež jsou aktuálně mimo oblast pozornosti, je reakční doba do 2 s. Samozřejmě za podmínky, že řidič udržuje určitou úroveň pozornosti. Také je nutné brát v úvahu, jestli se jedná o situaci, v níž lze uplatnit naučené způsoby reakcí, nebo se jedná o situaci vyžadující nestandardní reakci. Navíc reakční dobu ovlivňuje řada dalších aspektů, jako jsou například stupeň únavy, množství alkoholu v krvi, používání inteligentních dopravních systémů či mobilního telefonu, konverzace s pasažéry, připravenost pro danou činnost, schopnost předvídání, počet úkonů v dané situaci, denní doba, počasí atd. [3]

I přes vydaný nález Ústavního soudu sp. zn. I ÚS 3765/17 ze dne 12. 06. 2018 soud prvního stupně stěžovatele znovu uznal vinným a uložil mu stejný trest jako v předchozím rozsudku. Stěžovatel podal odvolání, přičemž odvolací soud rozsudek soudu prvního stupně zrušil ve výroku o trestu a rozhodl, že se od potrestání stěžovatele upouští. Nejvyšší soud následně stěžovatelovo dovolání odmítl jako zjevně neopodstatněné. Stěžovatel se proto již podruhé v téže věci obrátil s ústavní stížností na Ústavní soud.

Průběh řízení před Ústavním soudem

Stěžovatel předně v ústavní stížnosti namítal opětovné porušení jeho práva na soudní ochranu. Dle jeho názoru obecné soudy nerespektovaly nález Ústavního soudu sp. zn. I ÚS 3765/17 ze dne 12. 06. 2018 a k porušení jeho ústavně zaručeného práva na soudní ochranu došlo znovu.

Soud prvního stupně zadal vypracování znaleckého posudku za účelem vyjasnění sporných otázek. Znalec nebyl schopen stanovit vzdálenost, na jakou byla poškozená pozorovatelná po vstupu do levého jízdního pruhu, neboť na místě působila celá řada ruchů, které působily nerovnoměrně (nehomogenní osvětlení, odlesk, kontrast vozovky), nebyl schopen ani stanovit rychlost, v níž by bylo možné zastavit vozidlo před rovinou přecházení. Stěžovatel se proto dotazuje, jak je možné konstatovat jeho vinu, když přiměřenou rychlost nelze určit a povolená rychlost nebyla z jeho stany překročena. Stejně tak, z jakých zjištění obecné soudy dovodily, že stěžovatel měl zcela jistě poškozenou vidět a mohl na její přecházení zareagovat. Dle stěžovatele obecné soudy dále opomněly, že stěžovatel na krátkou chvíli otočil svůj pohled směrem k manželu poškozené z důvodu jeho nestandardního chování u krajnice vozovky, což Ústavní soud označil za přirozenou reakci člověka, ale obecnými soudy to bylo přičítáno k tíži stěžovatele. Stěžovatel měl tedy před sebou dva objekty, na které měl hypoteticky reagovat. Obecné soudy chování manžela poškozené kvalifikovaly ex post jako stěžovatele jistě neohrožující, což stěžovatel nemohl vědět a rozhodoval se ve zlomcích vteřin. Odvolací soud vyhodnotil podíl poškozené na nehodě jako 70 %. [4]

Ústavní soud si vyžádal vyjádření obecných soudů a vedlejších účastníků k podané ústavní stížnosti, kdy obecné soudy pouze odkázaly na odůvodnění napadených rozsudků. Městské státní zastupitelství v Praze uvedlo, že *„Pokud řidiče upoutá nějaká událost odehrávající se mimo vozovku, musí zabezpečit, aby pohyb jeho vozidla neohrozil jiného účastníka silničního provozu, a je povinen případně i uvést vozidlo do klidu. Toto však stěžovatel nezajistil a nemůže se tak zprostit odpovědnosti za nehodový děj.*“ Obvodní státní zastupitelstvo pro Prahu 2 uvedlo, že *„Viditelnost obou osob byla ovlivněna stejnými světelnými podmínkami. Poškozená se přitom na vozovce vyskytovala dostatečně dlouho na to, aby ji mohl stěžovatel zaznamenat a zabránit střetu s ní. Ohlédnutí se za gestikulujícím manželem poškozené je jistě přirozenou lidskou reakcí. Jednalo se však o děj, který se odehrával mimo vozovku, který řidič může sledovat pouze tak, že bude střídavě sledovat i dění na vozovce. Při ulpívání pohledem mimo vozovku se již nejedná o přirozenou reakci řidiče, ale o rozptýlení od řízení vozidla, při kterém může dojít k dopravní nehodě, za níž ponese řidič odpovědnost.* (…) *stěžovatel potřebnou míru řidičské opatrnosti nezachoval. Nevěnoval se situaci před svým vozidlem, a proto nestihl včas reagovat na chodkyni přecházející vozovku.“* [5]

Ústavní soud se především neztotožnil s právními názory obecných soudů a vedlejších účastníků a má za to, že jejich závěry nejsou dostatečně podloženy provedenými důkazy a zjištěnými skutkovými okolnostmi. Účastník provozu na pozemních komunikacích je podle ustanovení § 2 písm. a) zákona o silničním provozu každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Dospělý člověk stojící na kraji vozovky divoce mávající rukama a vykřikující byl zcela jistě součástí provozu na pozemní komunikaci, a jako na účastníka na něj, stejně jako na stěžovatele, dopadají povinnosti výše uvedeného ustanovení § 4 zákona o silničním provozu. Z pozice ex post obecné soudy nijak blíže nehodnotily dobu, o kterou zcela pochopitelné upoutání pozornosti neobvyklým jevem (manžel poškozené) v provozu ovlivnilo možnost a zpozdilo schopnost stěžovatele začít adekvátně reagovat na jiný jev (poškozenou) v provozu. [6]

K principu omezené důvěry se vztahuje požadavek existence příčinného vztahu mezi porušením právního předpisu a vzniklým ohrožením či způsobeným následkem a příčinného vztahu mezi účelem právního předpisu a vzniklým ohrožením či následkem. [7] K tomu např. rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 29. 03. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011, který říká, že *„výjimkou ze zásady omezené důvěry v dopravě „jsou případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá*

povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi (např. na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata, blízkost přechodu pro chodce nebo to dále vyplývá z existence instalovaných dopravních značek). Důvodně spoléhat na to, že tito účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může řidič jen v případě, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude. Mohou však nastat situace, kdy i tito účastníci vytvoří řidiči svým náhlým neočekávaným a nepředvídatelným vstoupením do vozovky překážku, jež může být pro řidiče i objektivně nezvládnutelná. V takovém případě řidič neodpovídá za vzniklý protiprávní následek."

Ústavní soud podotýká, že v posuzované věci stěžovatel projížděl zřejmě rychlostí do 36 km/hod. po místní komunikaci před osmou hodinou večerní. Situace, kterou vytvořili dva dospělí účastníci silničního provozu v jeden okamžik na dvou místech vozovky neopatrným a bezohledným chováním, byla neočekávatelná a objektivně stěží zvladatelná. Dospělý účastník silničního provozu stojící na kraji vozovky, který nápadně gestikuluje, může být nepředvídatelnou situací v provozu. Odpovědnost za škodlivý následek může být dána pouze v situaci, kdy bude prokázáno, že řidič gestikulujícímu účastníku věnoval pozornost nepřiměřeně dlouho a tím porušil potřebnou míru opatrnosti. Není proto důvod na posuzovanou věc princip omezené důvěry v dopravě neaplikovat. [8]

Ústavní soud tedy dospěl k závěru, že obecné soudy znovu porušily právo stěžovatele na soudní ochranu, neboť dospěly k vadnému závěru o existenci nedbalostního zavinění stěžovatele, aniž by tento názor vyplýval z jejich skutkových zjištění a z provedených důkazů. Z ústavního principu presumpce neviny pro obecné soudy vyplývá povinnost při rozhodování o vině zvažovat též takovou verzi případu, která důvodně připouští, že vzhledem ke skutkovým okolnostem případu mohlo dojít ke způsobení škodlivého následku bez zavinění obviněného. Pouze tak mohou obecné soudy dostát požadavkům článku 36 odst. 1 Listiny, jenž obviněným osobám zaručuje právo na soudní ochranu. [9]

Mgr. Bc. Aneta Mikešková,
advokátní koncipientka

LANGMEIER & CO
advokátní a insolvenční kancelář

Langmeier & Co., advokátní kancelář s.r.o.

Na Bělidle 997/15
150 00 Praha 5

Tel.: +420 222 200 250
Email: info@langmeier.cz

2020 právnická firma roku
DOPORUČOVANÁ KANCELÁŘ

[1] POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Trestní právo*. 2008, ISSN 1211-2860.

[2] Nález Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 1711/20 ze dne 21. 12. 2020, bod 2-7.

[3] ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D.: *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

[4] Nález Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 1711/20 ze dne 21. 12. 2020, bod 11-15.

[5] Tamtéž, bod 16.

[6] Tamtéž, bod 34, 38.

[7] POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Trestní právo*. 2008, ISSN 1211-2860.

[8] Nález Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 1711/20 ze dne 21. 12. 2020, bod 44.

[9] Tamtéž, bod 46-47.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Slovenské mimosoudní řešení sporů podle nařízení EU o digitálních službách
- Kontrola systémů vytápění – často přehlížená povinnost od firem po SVJ
- Předběžné opatření jako nástroj ochrany vlastníka nemovitosti
- Povolení kamerového systému s identifikací osob na letišti
- Environmentální tvrzení společností v hledáčku EU: Jak se vyhnout greenwashingu a obstát v nové regulaci?
- Jak fungují plánovací smlouvy v reálných situacích (1. díl)
- Rozvod? Už k němu nemusíte. Shrnutí podmínek, za jakých nebudete u soudu vyslýcháni, dokonce ani nebude nutná Vaše osobní účast
- Jaké klíčové změny přináší návrh novely stavebního zákona?
- Byznys a paragrafy, díl 26.: Smírčí řízení jako alternativní nástroj řešení sporů mezi podnikateli
- Pozemkové úpravy aneb „malé“ vyvlastnění
- Nová éra v boji proti nekalým obchodním praktikám: Co přinese nové procesní nařízení EU?