6. 4. 2009

ID: 55664

Porušení pravidel silničního provozu

Po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a tomu přizpůsobil své počínání. Není-li z okolností, které může průměrně disponovaný 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, nemůže očekávat dodržení těchto pravidel od ostatních účastníků, jestliže jim to buď zcela znemožnil, nebo alespoň ztížil s ohledem na charakter a závažnost svého porušení pravidel silničního provozu.

(Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 8 Tdo 76/2009, ze dne 11.2.2009)

Nejvyšší soud České republiky rozhodl v neveřejném zasedání o dovolání nejvyšší státní zástupkyně podaném v neprospěch obviněného Ing. J. Ch., proti usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 30. 9. 2008, sp. zn. 11 To 296/2008, který rozhodl jako soud odvolací v trestní věci vedené u Okresního soudu v Semilech pod sp. zn. 2 T 80/2008, tak, že podle § 265k odst. 1 tr. ř. se zrušuje usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 30. 9. 2008, sp. zn. 11 To 296/2008. Současně podle § 265k odst. 2 tr. ř. se zrušují všechna další rozhodnutí na zrušené rozhodnutí obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu. Podle § 265l odst. 1 tr. ř. se přikazuje Krajskému soudu v Hradci Králové, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění :

Rozsudkem Okresního soudu v Semilech ze dne 20. 5. 2008, sp. zn. 2 T 80/2008, byl obviněný Ing. J. Ch. (dále jen „obviněný“) uznán vinným, že:

„dne 22. 6. 2006 v 17:07 hod. jakožto řidič osobního automobilu Škoda Fabia Combi v rozporu s § 4 písm. a), b) a § 24 odst. 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. na silnici v katastru obce T., se otáčel v místě, kde není omezená rychlost motorových vozidel, na místo, kam se otáčet nemohl s ohledem na vodorovné dopravní značení, v důsledku čehož došlo ke střetu se za ním jedoucím řidičem osobního motorového vozidla zn. BMW 524 TDS P. L., přičemž při střetu vozidel došlo ke zranění spolujezdkyně P. L. V. P., která utrpěla otřes mozku, zlomeniny 7. krčního obratle a 1. a 2. hrudního obratle s nutností hospitalizace od 22. 6. 2006 do 20. 6. 2006 s celkovou dobou léčení 3,5 měsíce; spolujezdkyně ve vozidle P. L. P. P., utrpěla zhmoždění krku a levé klíční kosti se stavem pod dispenzi svalů v oblasti CTh v přechodu vlevo s nutností nosit fixační límec od 22. 6. 2006 do 28. 6. 2006, a s dobou léčení od 22. 6. 2006 do 2. 7. 2006; spolujezdkyně ve vozidle P. L. M. P., a dále spolujezdkyně Ing. J. Ch. A. Š., utrpěly lehká zranění bez pracovní neschopnosti a bez omezení ve vedení běžného způsobu života“.

Takto popsané jednání obviněného soud právně kvalifikoval jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák. a podle § 224 odst. 1 tr. zák. mu uložil trest odnětí svobody v trvání šesti měsíců, jehož výkon podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání jednoho roku.

Proti tomuto rozsudku podali odvolání státní zástupce i obviněný. Krajský soud v Hradci Králové o

nich rozhodl usnesením ze dne 30. 9. 2008, sp. zn. 11 To 296/2008, tak, že v bodě I. z podnětu odvolání obviněného napadený rozsudek podle § 257 odst. 1 písm. b) tr. ř. v celém rozsahu zrušil a podle § 222 odst. 2 tr. ř. věc postoupil Městskému úřadu v Turnově – odboru dopravy a silničního hospodářství, neboť ve výroku uvedený skutek není trestným činem, avšak mohl by být posouzen jako přestupek podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, a v bodě II. odvolání státního zástupce podle § 256 tr. ř. zamítl.

S takovým rozhodnutím odvolacího soudu se neztotožnila nejvyšší státní zástupkyně (dále též „dovolatelka“) a podala proti němu dovolání v neprospěch obviněného. Uplatnila v něm dovolací důvody podle § 265b odst. 1 písm. f), g) a l) tr. ř., přičemž naplnění prvního z nich spatřovala ve výroku soudu pod bodem I. a naplnění dalších dvou v jeho výroku pod bodem II.

Dovolatelka v úvodu svého podání zrekapitulovala dosavadní průběh trestního řízení a zaměřila se na skutkové a právní závěry soudů nižších stupňů. Vyslovila přesvědčení, že jednání obviněného popsané ve výrokové větě odsuzujícího rozsudku soudu prvého stupně evidentně naplňuje zákonné znaky skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., tedy i v jeho kvalifikované skutkové podstatě, neboť obviněný porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona. Skutková část výroku o vině totiž obsahuje konkrétní skutková zjištění, která vyjadřují všechny zákonné znaky tohoto trestného činu po stránce formální. V té souvislosti uvedla, že nalézací soud sice správně poukázal na to, že obviněný porušil ustanovení § 4 písm. a), b) a § 24 odst. 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zák. č. 361/2000 Sb.“), nesprávně se však vypořádal s otázkou jeho případného spoluzavinění na dopravní nehodě a jejím následku.

Za zcela nepřijatelné dovolatelka považovala úvahy soudu druhého stupně o správnosti manévru obviněného na místě dopravní nehody, který na jedné straně konstatoval, že za dané dopravní situace obviněný mohl z připojovacího pruhu odbočit, eventuálně se i otočit ve směru na T., neboť jiná vozidla, vyjma vozidla BMW řízeného poškozeným, se v daný okamžik na vozovce nenacházela, a na druhé straně naznal, že nemohl přejet vodorovné dopravní značení V-13a, jak zamýšlel, přičemž právě a pouze takové jednání mohlo být posouzeno jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Zdůraznila naopak, že podle § 24 odst. 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. řidič se nesmí otáčet a couvat na nepřehledných nebo jinak nebezpečných místech, například v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti, před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním. Vyslovila názor, že „jinak nebezpečné místo“ je takové místo, kde řidič s ohledem na existující rozhledové poměry nemůže před vjetím do určitého místa na pozemní komunikaci je celé přehlédnout a předem posoudit možnost bezpečného provedení zamýšleného jízdního manévru. Protože nepřehlednost místa je nutno chápat z pozice řidiče otáčejícího se vozu, musí řidič v takovém případě brát v úvahu nejen čas potřebný pro vlastní otočení a couvání, ale i maximální v místě povolenou rychlost ostatních vozidel. Místo, kde pro zařazení do průběžného jízdního pruhu je zřízen připojovací pruh a kde se tyto pruhy střetávají, když doprava v místě není korigována značkami ke snížení rychlosti, je možné bez dalšího považovat za jinak nebezpečné místo, kde není dovoleno se otáčet.

Nejvyšší státní zástupkyně je proto přesvědčena o vině obviněného, neboť ten svůj odbočovací manévr prováděl v těsné blízkosti jinak nebezpečného místa a byl povinen brát v úvahu čas potřebný pro vlastní otočení, ale i v konkrétním místě maximálně povolenou rychlost ostatních vozidel, která činila 90 km/hod. Za situace, kdy mohl před zahájením otáčecího manévru spatřit vozidlo poškozeného na vzdálenost přesahující 100 m, je jeho zavinění na předmětné dopravní nehodě více než zřejmé.

Na druhé straně dovolatelka vyloučila případné spoluzavinění poškozeného P. L. na nehodě. Uvedla,

že jeho jednání bylo reakcí na započatý otáčecí manévr obviněného, přičemž důvodně v daném místě mohl předpokládat pouze to, že obviněný přejíždí v připojovacím jízdním pruhu do jeho levé části. Navíc po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel silničního provozu jinými účastníky. Pokud odvolací soud dovodil, že jednou z příčin vzniku nehody byl špatný technický stav vozidla poškozeného, považovala takový závěr za nesprávný, protože je zjevně v rozporu s pořízenými znaleckými posudky.

Nejvyšší státní zástupkyně dále poukázala i na skutečnost, že odvolací soud se svým rozhodnutím odchýlil od závěrů soudu prvého stupně, sám však ve věci neprovedl žádný důkaz a ani nemodifikoval popis skutku. Především však znovu akcentovala, že zásadní příčinou vzniklého následku na zdraví poškozených, zejména poškozené V. P., bylo jen jednání obviněného, které spočívalo v hrubém porušení pravidel silničního provozu, konkrétně v otáčení se v místech, kde je to dopravními předpisy zakázáno. V jeho jednání proto spatřovala naplnění skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., tedy i v jeho kvalifikované skutkové podstatě, neboť obviněný porušil takovou povinnost, jejíž porušení v konkrétním případě podstatně zvýšilo stupeň nebezpečnosti jeho trestného jednání pro společnost tím, že mělo za následek těžkou újmu na zdraví, přičemž ničím nebyla snížena míra zavinění pachatele na takovém činu.

V závěru svého podání nejvyšší státní zástupkyně navrhla, aby Nejvyšší soud podle § 265k odst. 1, 2 tr. ř. zrušil jak usnesení odvolacího soudu, tak rozsudek soudu prvního stupně, ale také všechna další rozhodnutí na zrušená rozhodnutí navazující, pokud vzhledem ke změně pozbyla podkladu, a aby podle § 265l odst. 1 tr. ř. věc přikázal soudu prvního stupně k novému projednání a rozhodnutí. Současně navrhla, aby v souladu s ustanovením § 265r odst. 1 písm. b) tr. ř. takto rozhodl v neveřejném zasedání. S projednáním věci v neveřejném zasedání souhlasila i pro případ jiného rozhodnutí Nejvyššího soudu [§ 265r odst. 1 písm. c) tr. ř.].

Obviněný se k podanému dovolání ve smyslu § 265h odst. 2 tr. ř. ke dni rozhodnutí Nejvyššího soudu nevyjádřil.

Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 265c tr. ř.) shledal, že v této trestní věci je dovolání přípustné podle § 265a odst. 1, 2 písm. b), d) tr. ř., bylo podáno osobou oprávněnou [§ 265d odst. 1 písm. a) tr. ř.], v zákonné lhůtě a na místě, kde lze podání učinit (§ 265e odst. 1, 2 tr. ř.), a splňuje i obsahové náležitosti dovolání (§ 265f tr. ř.).

Protože dovolání lze podat jen z důvodů taxativně vyjádřených v § 265b tr. ř., Nejvyšší soud dále posuzoval, zda dovolatelkou uplatněné dovolací důvody lze považovat za důvody uvedené v tomto zákonném ustanovení, jejichž existence je zároveň podmínkou provedení přezkumu napadeného rozhodnutí dovolacím soudem. Současně je třeba dodat, že z hlediska § 265i odst. 1 písm. b) tr. ř. nepostačuje pouhé formální uvedení některého z důvodů vymezených v § 265b odst. 1 písm. a) až l) tr. ř. odkazem na toto zákonné ustanovení, ale tento důvod musí být také skutečně v podaném dovolání tvrzen a odůvodněn konkrétními vadami, které jsou dovolatelem spatřovány v právním posouzení skutku, jenž je vymezen ve výroku napadeného rozhodnutí.

Nejvyšší státní zástupkyně uplatnila v prvé řadě (a ve vztahu k výroku pod bodem I. napadeného usnesení odvolacího soudu) dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. f) tr. ř., podle kterého lze dovolání podat, jestliže bylo rozhodnuto o postoupení věci jinému orgánu, o zastavení trestního stíhání, o podmíněném zastavení trestního stíhání, o schválení narovnání, aniž byly splněny podmínky pro takové rozhodnutí. Nesplnění podmínek pro rozhodnutí o postoupení věci jinému orgánu pak spatřovala v naplnění dovolacího důvodu podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. Lze tak konstatovat, že první z uvedených dovolacích důvodů uplatnila relevantně.

Současně s naposledy citovaným dovolacím důvodem dovolatelka uplatnila dovolací důvod podle §

265b odst. 1 písm. l) tr. ř., na jeho základě lze dovolání podat, jestliže bylo rozhodnuto o zamítnutí nebo odmítnutí řádného opravného prostředku proti rozsudku nebo usnesení uvedenému v § 265a odst. 2 písm. a) až g) tr. ř., aniž byly splněny procesní podmínky stanovené zákonem pro takové rozhodnutí nebo byl v řízení mu předcházejícím dán důvod dovolání uvedený v § 265b odst. 1 písm. a) až k) tr. ř. Učinila tak v jeho druhé (kurzívou zvýrazněné) alternativě a uvedla, že v předcházejícím řízení byl dán dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. I v tomto případě lze konstatovat, že důvod dovolání podle § 265b odst. 1 písm. l) tr. ř. uplatnila relevantně.

Jak je zřejmé z předchozího textu, nejvyšší státní zástupkyně uplatnila oba výše uvedené dovolací důvody s odkazem na důvod dovolání podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř., který je dán tehdy, jestliže rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku nebo jiném nesprávném hmotně právním posouzení. V rámci takto vymezeného dovolacího důvodu lze namítat, že skutek, jak byl zjištěn soudem, byl nesprávně právně kvalifikován jako trestný čin, ačkoliv o trestný čin nejde, nebo že jde o jiný trestný čin, než kterým byl obviněný uznán vinným, případně že jde o trestný čin, třebaže soud dovodil, že skutek může být posouzen jiným orgánem jen jako přestupek. Vedle těchto vad, které se týkají právního 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. Na podkladě tohoto dovolacího důvodu nelze proto 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.

Vzhledem k tomu, že důvod dovolání podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. je třeba také odůvodnit z hlediska konkrétních hmotně právních vad napadeného rozhodnutí tak, aby dovolání vyhovovalo obsahovým náležitostem uvedeným v § 265f odst. 1 tr. ř., Nejvyšší soud se musel zabývat rovněž tím, zda v jeho rámci byly skutečně uplatněny hmotně právní námitky ve shora uvedeném smyslu. Shledal přitom, že výhrady nejvyšší státní zástupkyně jsou relevantní.

Jelikož Nejvyšší soud zároveň neshledal žádný z důvodů pro případné odmítnutí dovolání podle § 265i odst. 1 tr. ř., přezkoumal podle § 265i odst. 3 tr. ř. zákonnost a odůvodněnost výroků napadeného rozhodnutí, proti nimž bylo dovolání podáno, v rozsahu a z důvodů uvedených v dovolání, jakož i řízení napadenému rozhodnutí předcházející, a dospěl k následujícím závěrům:

V obecné rovině je zapotřebí alespoň stručně uvést, že trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. (jak byl skutek právně kvalifikován v obžalobě) se dopustí ten, kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt, spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. Jde o trestný čin poruchový (předpokládá se u něho způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti), který lze spáchat jak konáním, tak i opomenutím.

Podle § 89 odst. 2 tr. zák. se za jednání ve smyslu trestního zákona považuje i opomenutí takového konání, k němuž byl pachatel podle okolností a svých poměrů povinen. Za opomenutí však není možné považovat každé jednání, ale musí se jednat o opomenutí zvláštní povinnosti, s níž je ve společenských vztazích přímo počítáno a je stanovena jako povinnost právní. Za opomenutí se proto považuje jen takové jednání, při němž pachatel nevykonal to, co bylo jeho právní povinností.

Z pohledu řešené problematiky je v projednávaném případě právě opomenutí významné, neboť podle skutkové věty výroku o vině rozsudku soudu prvního stupně se obviněný činu dopustil tím, že si počínal v rozporu s ustanovením § 4 písm. a), b) a § 24 odst. 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. Jeho opomenutí, s nímž byl spojován vzniklý následek (zranění poškozených), spatřoval soud v tom, že „… jakožto řidič osobního automobilu Škoda Fabia combi … se otáčel v místě, kde není omezená rychlost motorových vozidel, na místo, kam se otáčet nemohl s ohledem na vodorovné dopravní značení, v

důsledku čehož došlo ke střetu se za ním jedoucím řidičem osobního automobilu BMW … P. L., přičemž při střetu vozidel došlo ke zranění spolujezdkyně …“.

V této souvislosti je vhodné uvést, že o rozsahu a charakteru zranění všech poškozených nevznikly žádné pochybnosti. Provedenými důkazy bylo spolehlivě zjištěno, že poškozená V. P. utrpěla otřes mozku, zlomeniny sedmého krčního obratle a prvního a druhého hrudního obratle s nutností hospitalizace a s celkovou délkou léčení tři a půl měsíce. Není proto pochyb o tom, že se u ní jednalo o těžkou újmu na zdraví ve smyslu § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák. Stejně tak nevznikly žádné pochybnosti, že tato zranění poškozená utrpěla při střetu s vozidlem obviněného. Právě zranění této poškozené je přitom pro uvažovanou právní kvalifikaci určující, neboť další poškozené P. P., M. P. a A. Š. již tak závažná zranění neutrpěly.

Pro správné právní posouzení dané věci bylo dále významné zvažovat, zda na straně obviněného šlo o takové opomenutí, které by bylo možno považovat za porušení právní povinnosti. Požadovaný právní základ pro takové vymezení přitom vychází především z příslušných ustanovení zák. č. 361/2000 Sb. účinného v době spáchání trestného činu.

Podle jeho § 4 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.

Podle § 24 odst. 1 citovaného zákona při otáčení platí obdobně ustanovení o odbočování (§ 21) a při otáčení na křižovatce též ustanovení o jízdě křižovatkou (§ 22). Podle odst. 3 tohoto ustanovení vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Podle jeho odst. 4 písm. a) řidič nesmí otáčet a couvat na nepřehledných nebo jinak nebezpečných místech, například v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti, před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním.

Vhodné je zmínit i ustanovení § 18 o rychlosti jízdy, především odst. 1, podle něhož 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, a úvodní část odst. 3, podle níž řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/hod.

Vedle těchto ustanovení zák. č. 361/2000 Sb. mohou požadovaný právní základ pro uvedené vymezení představovat rovněž příslušná ustanovení vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen. „vyhl. č. 30/2001 Sb.“). V úvahu přichází zejména ustanovení § 23, jež pod písm. b) mezi „ostatní vodorovné dopravní značky“ řadí (mimo jiné) „šikmé rovnoběžné čáry“ (č. V 13a), které vyznačují plochu, do které je zakázáno vjíždět nebo nad ni nákladem zasahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na

místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci; přitom nesmějí být ohroženi ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích.

Soud prvního stupně se s otázkou porušení právních povinností ze strany obviněného vypořádal jednak ve skutkové větě výroku odsuzujícího rozsudku (srov. shora), jednak v jeho odůvodnění. Tam mimo jiné uvedl, že „… dopravní nehoda proběhla tak, jak ji vylíčil obviněný, tedy že jel pomalu v připojovacím pruhu se zapnutým levým ukazatelem směru jízdy“. Tím stručně reagoval na rozdílná tvrzení poškozených a svědků, že obviněný stál na kraji pravého pruhu a náhle prudce odbočil doleva, resp. že jel pomalu v připojovacím pruhu se zapnutým levým ukazatelem směru jízdy a započal otáčecí manévr. Ačkoliv znalec připustil obě tyto varianty, soud své úvahy uzavřel s tím, že o průběhu dopravní nehody vznikly pochybnosti, a proto použil zásadu v pochybnostech ve prospěch obviněného. Dále uvedl, že „… nehodu zavinil obviněný, který se otáčel v místě, kde se otáčet neměl, neboť mu v tom bránilo vodorovné značení č. V 13A vyhlášky č. 30/2001 Sb. (šikmé rovnoběžné čáry …), navíc, když už tento manévr začal, nezjednal si náležitý přehled o situaci v připojovacím pruhu za sebou, ač tak učinit mohl, neboť vozidlo poškozeného bylo v době, kdy se chystal odbočit, vzdáleno na dohled obviněného ve vzdálenosti cca 122 m, nechoval se tedy dostatečně ohleduplně a neřídil se pravidly silničního provozu … a otáčel se v místě, které bylo svým způsobem nebezpečné, neboť v připojovacím pruhu od T. na Ž. B. není omezena rychlost …“. Současně dovodil, že „v příčinné souvislosti s jednáním obviněného došlo k … újmě na zdraví poškozené V. P. …“. Oproti obžalobě však dospěl k závěru, že „ze strany obviněného … nedošlo k porušení důležité povinnosti, … k nehodě došlo z důvodu neznalosti prostředí, kdy bloudil a snažil se situaci řešit. Jeho jednání tedy … nedosahuje takového stupně společenské nebezpečnosti, aby bylo nutno použít ustanovení o přísnější právní kvalifikaci podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák.“ (str. 5 odůvodnění rozsudku).

Nalézací soud se zabýval rovněž otázkou spoluzavinění nehody poškozeným P. L. V tomto směru nedospěl k jasnému závěru a pouze konstatoval, že „spoluzavinění se za dané důkazní situace jednoznačně určit nedá“. Následně alternativně uvedl, že „pokud by se vycházelo z varianty obviněného, pak by určitá míra spoluzavinění byla, neboť i poškozený mohl vidět vozidlo obviněného na poměrně velkou vzdálenost, musel by vidět, že vozidlo obviněného odbočuje doleva, měl by tedy zmírnit rychlost jízdy a pokračovat v připojovacím pruhu. Pokud by se však vycházelo z varianty poškozeného, že vozidlo obviněného stálo a náhle se rozjelo a bez zapnutého levého ukazatele odbočilo prudce doleva, takže poškozený musel prudce brzdit, zablokovala se kola a jeho vozidlo se stalo neovladatelné, pak nelze mít za to, že by se poškozený na vzniku dopravní nehody spolupodílel“ (tamtéž).

Krajský soud v Hradci Králové jako soud odvolací poté, co konstatoval, že „jednotlivé důkazy … okresní soud hodnotil postupem dle § 2 odst. 6 tr. ř.“ (str. 3 odůvodnění jeho usnesení), hned na následující straně uvedl, že „… takový hodnotící postup … plně neakceptuje, neboť … nebylo přihlédnuto k některým zásadním momentům určujícím jak chování obviněného, tak i poškozeného“. V návaznosti na to zmínil závěry znaleckého posudku z oboru dopravy, odvětví doprava silniční a městská Ing. P. Š., že obviněný mohl poprvé spatřit vůz BMW na vzdálenost 146 metrů v pravém vnějším zrcátku a 119 metrů ve vnitřním zrcátku, zatímco poškozený mohl poprvé spatřit vůz obviněného na vzdálenost cca 134 metrů. Z toho dovodil, že „toto jsou … vzdálenosti, které umožňovaly oběma řidičům adekvátní reakci, jak měli v zámyslu“ a následně vyjádřil nesouhlas se soudem prvního stupně, že dopravní nehodu zavinil obviněný. K tomu uvedl, že „… obviněný se neotáčel v místě předmětného dopravního značení, … začal uskutečňovat svůj manévr v místě povoleném k odbočení z připojovacího pruhu, neboť se již nacházel na konci plné čáry a hodlal zrealizovat otáčecí manévr, na jeho teprve konci by přejel zmíněné dopravní značení. Pokud by se obviněný toliko otáčel do protisměru …, nic by mu v takové činnosti nebránilo, neboť jiná vozidla v daný moment na silnici nejela. Vlastní zámysl obviněného přejet uvedené dopravní značení a

pokračovat směrem na P. je sice porušení vyhl. č. 30/2001 Sb., avšak ještě to samo o sobě neznamená naplnění zákonných znaků trestného činu (§ 3 odst. 1 tr. zák.)“ (str. 4 odůvodnění jeho usnesení).

Podle názoru odvolacího soudu „obviněný měl pro otáčecí manévr prostor a z technického hlediska je i dle názoru znalce Ing. P. Š. takový manévr zcela uskutečnitelný. Pokud byl poškozený od něho vzdálen 140 m, jistě mohl začít odbočovat do jízdního pruhu, když ostatní účastníci silničního provozu, kromě vozidla poškozeného se na silnici nevyskytovali“. V návaznosti na to se zaměřil na způsob jízdy poškozeného P. L., který „… vjížděl do připojovacího pruhu rychlostí minimálně 90 km/hod., což je rychlost krajní pro jízdu mimo obec …, za jejíž těsnou hranicí k předmětné dopravní nehodě došlo. Poškozený měl možnost na dostatečnou vzdálenost (přes 130 m) vidět vůz obviněného. Zcela důvodně mohl předpokládat manévr tohoto vozu ve vztahu k pravému jízdnímu pruhu silnice. Již tato okolnost jej měla vést ke korigování rychlosti z hlediska § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. a reagovat na přítomnost obviněného před sebou, jenž dával znamení o změně směru jízdy vlevo. Na místo toho poškozený nejprve sledoval silnici v pravém jízdním pruhu a teprve následně začal reagovat na vozidlo obviněného … K reakci poškozeného tak dochází teprve 2,6 sekundy před střetem s již odbočujícím vozem obviněného a ve vzdálenosti 57,7 m před místem střetu“. Přihlédl rovněž k závěru znalce Ing. P. Š., který „… opakovaně potvrdil, že pokud by poškozený … dál jel v připojovacím pruhu, ke střetu s vozem obviněného by nedošlo“. Na to navázal úvahou, že „namísto toho … poškozený začíná intenzivně brzdit a v důsledku nevyhovujícího technického stavu jeho vozidla se vůz stává neovladatelný a neřiditelný a dostává se přes plnou dělící čáru a naráží do vozu obviněného“.

Odvolací soud tedy spatřoval výrazný podíl na dopravní nehodě na straně poškozeného, který „… jel rychlostí, při níž nezvládl vyhodnocení dopravní situace, reagoval technicky nepřiměřeně, k jízdě použil vůz nesplňující podmínky podle § 5 odst. 1 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., což ve svém souhrnu vedlo k tomu, že poškozený nezvládl po jízdní a technické stránce vzniklou dopravní situaci a v důsledku toho smykem narazil do vozu obviněného. Ten totiž … mohl za dané dopravní situace z připojovacího pruhu odbočit, eventuálně se i otočit ve směru na T., neboť jiná vozidla … se v daný okamžik na vozovce nenacházela“. Tyto úvahy jej vedly k závěru, že „…jednání obviněného nebylo v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody a způsobeným následkem a že jeho zavinění neodpovídá ani podmínkám podle § 5 písm. b) tr. zák.“. Zároveň však konstatoval, že „… obviněný nemohl přejet vodorovné dopravní značení V13A, jak zamýšlel. Takové jednání by mohlo být posouzeno jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“ (srov. strany 4 a 5 odůvodnění jeho usnesení).

S takovými úvahami a právními závěry odvolacího soudu se Nejvyšší soud rozhodně nemohl ztotožnit (bezezbytku se však nemohl identifikovat ani s právními závěry soudu prvního stupně), a naopak musel přisvědčit opodstatněnosti dovolacích námitek nejvyšší státní zástupkyně. Pochybení spatřuje především na straně odvolacího soudu, který svým rozhodnutím namísto jednoznačného stanoviska k otázce zavinění obviněného na dopravní nehodě a jejích následcích přenesl řešení této otázky na Městský úřad v Turnově. Přitom i z odůvodnění jeho usnesení je zřejmé, že řidičské pochybení spatřoval i na straně obviněného, byť jen v tom, že nemohl přejet vodorovné dopravní značení V13A (srov. shora). Pokud ovšem obviněný i tím dopravní nehodu z nedbalosti třeba jen spoluzavinil, potom s ohledem na závažné zranění poškozené V. P. nepřicházelo v úvahu posoudit skutek pouze jako přestupek (a to ani s případným odkazem – v odůvodnění usnesení odvolacího soudu ovšem nevysloveným – na nepatrný stupeň nebezpečnosti činu pro společnost). Na druhé straně pokud nehodu ne(spolu)zavinil, pak by jeho jednání nemohlo naplňovat skutkovou podstatu ani trestného činu, ale ani přestupku.

Už z toho je zřejmé, že takové úvahy a právní závěry odvolacího soudu o zavinění obviněného na způsobeném následku, resp. o naplnění subjektivní stránky žalovaného trestného činu si jednak

odporují, jednak jsou nesprávné. Nesprávný je ovšem i jeho hmotně právní závěr, že posuzovaný skutek není trestným činem.

K tomu je zapotřebí uvést, že z hlediska subjektivní stránky se u trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 tr. zák. vyžaduje nedbalost (vědomá či nevědomá). Podle § 5 tr. zák. je trestný čin spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel a) věděl, že může způsobem v tomto zákoně uvedeným porušit nebo ohrozit zájem chráněný tímto zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo b) nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Zavinění z nedbalosti přitom není vyloučeno spoluzaviněním jiných osob, včetně poškozeného (poškozených). Mezi zaviněným jednáním pachatele a způsobeným následkem (účinkem) musí být příčinná souvislost.

Kritériem nedbalosti v obou jejích formách je zachování určité míry opatrnosti, která je určována jednak objektivními okolnostmi spojenými se zjištěným skutkem, jednak subjektivními dispozicemi konkrétního pachatele při předvídání možnosti způsobení poruchy. Objektivní vymezení míry opatrnosti u dopravních nehod přitom vyžaduje od každého stejnou míru opatrnosti. Povinnost předvídat možnost způsobení poruchy při provozu na pozemních komunikacích pak vyplývá z bezpečnostních předpisů publikovaných ve Sbírce zákonů (konkrétně ze zák. č. 361/2000 Sb. a v daném případě též z vyhl. č. 30/2001 Sb.).

Při aplikaci těchto obecných východisek na posuzovaný případ a tedy i při posuzování otázky zavinění obviněného na způsobeném následku je třeba připomenout rozhodná skutková zjištění učiněná již soudem prvního stupně stran počínání obviněného jako řidiče motorového vozidla bezprostředně před střetem s vozidlem BMW 524 TSD, která nezpochybnil ani soud odvolací. Obviněný se s vozidlem Škoda Fabia combi otáčel nevelkou rychlostí (do 20 km/hod.) v místě, kde rychlost motorových vozidel není omezená, na místo, kam se otáčet nemohl s ohledem na vodorovné dopravní značení (č. V 13a). Otáčecí manévr (tedy manévr do protisměru své původní jízdy) započal v připojovacím pruhu v místě, kde se tento pruh setkává s průběžným jízdním pruhem, v okamžiku, kdy vozidlo poškozeného bylo od něho vzdáleno 122 metrů. Přitom podle prověrky na místě dopravní nehody, vyšetřovacího pokusu i znaleckého posudku Ing. P. Š. mohl vůz poškozeného spatřit na vzdálenost 146 metrů v pravém vnějším zrcátku a 119 metrů ve vnitřním zrcátku (podle těchto důkazů mohl naopak poškozený, který jel se svým vozidlem na hranici povolené rychlosti 90 km/hod., spatřit vůz obviněného poprvé na vzdálenost cca 134 metrů).

Především tyto akcentované skutečnosti měly vést zejména soud druhého stupně k úvaze, zda si obviněný počínal s potřebnou mírou opatrnosti, kterou bylo na něm jako na průměrně disponovaném řidiči motorového vozidla spravedlivě požadovat. Pokud by tyto skutečnosti důsledně vážil, musel by dospět k závěru, že obviněný dopravní situaci na daném místě podcenil a povinnost předvídat možnost způsobení poruchy nesplnil, neboť se (především) v souladu s výše citovanými ustanoveními zák. č. 361/2000 Sb. nechoval. Nerespektoval nejen obecné ustanovení § 4 tohoto zákona (srov. shora), ale zejména jeho speciální ustanovení § 24 odst. 4 písm. a), podle něhož řidič se nesmí otáčet na nepřehledných nebo jinak nebezpečných místech (rovněž srov. shora).

Za „jinak nebezpečné místo“ je třeba považovat – v zásadní shodě s dovolatelkou – takové místo, které řidič s ohledem na existující rozhledové poměry nemůže před vjetím do zamýšleného prostoru na pozemní komunikaci celé přehlédnout, takže ani nemůže předem posoudit možnost bezpečného provedení zamýšleného jízdního manévru. Na přehlednost, resp. nepřehlednost takového místa je přitom nutno nahlížet z pozice řidiče otáčejícího se vozu, tedy z jeho výhledových poměrů jak před vozidlem, tak za ním. Řidič při takovém manévru musí předem vyhodnotit celou řadu dalších faktorů, zejména čas potřebný pro vlastní otočení vozidla v daném místě a maximální tam povolenou rychlost ostatních vozidel, neboť čím vyšší taková rychlost ostatních vozidel bude, tím obtížněji bude otáčecí

manévr proveditelný.

Místo mimo obec, kde pro zařazení do průběžného jízdního pruhu je zřízen připojovací pruh a kde se tyto pruhy setkávají, a kde doprava není korigována značkami ke snížení rychlosti, takže podle § 18 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb. řidiči motorových vozidel o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusů mohou takovým místem jet rychlostí až 90 km/hod., je třeba považovat za jinak nebezpečné místo, kde se řidič s ohledem na ustanovení § 24 odst. 4 písm. a) citovaného zákona nesmí otáčet. Přistoupí-li k tomu fakt, že obviněnému v provedení otáčecího manévru bránilo také vodorovné dopravní značení (č. V 13a), pak nemůže být pochyb, že po subjektivní stránce je mu třeba přičítat zavinění na způsobeném následku (účinku) přinejmenším z nevědomé nedbalosti podle § 5 písm. b) tr. zák. Byl to totiž právě obviněný, kdo na jinak nebezpečném místě, kde se otáčet nesměl, započal tento jízdní manévr, aniž se náležitě přesvědčil o dopravní situaci za sebou, kde mohl a měl vozidlo přijíždějícího poškozeného na dostatečnou vzdálenost spatřit. Takovým způsobem jízdy vytvořil poškozenému náhlou a neočekávanou překážku silničního provozu, na kterou poškozený jedoucí na hranici dovolené rychlosti nestačil adekvátně reagovat a střetu s vozidlem řízeným obviněným nezabránil.

Postavil-li odvolací soud své úvahy o absenci zavinění obviněného na nehodě a jejích následcích rovněž na závěru, že jednání obviněného nebylo v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody a způsobeným následkem (str. 5 odůvodnění jeho usnesení), pak je třeba uvést, že jde rovněž o závěr nesprávný. Je tomu tak přesto, že jím formulovaná východiska pro řešení této otázky (tj. že zavinění pachatele musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu, že při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň mohl a měl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout, a že pro pachatele nepředvídatelný příčinný průběh není v zavinění obsažen a pachatel neodpovídá za následek, který takto vzejde) byla bezchybná. Jak je zřejmé z předchozího textu, obviněný si počínal při otáčení jím řízeného vozidla v rozporu s výše citovanými ustanoveními zák. č. 361/2000 Sb. a vyhl. č. 30/2001 Sb., takže si nejen mohl, ale i měl představit, že příčinný vztah se může rozvinout tak, jak se nakonec i rozvinul. Ze strany obviněného rozhodně nešlo a ani nemohlo jít o nepředvídatelný příčinný průběh, který by nebyl v jeho zavinění obsažen, proto musí odpovídat za následek (účinek), k němuž v příčinné souvislosti s jeho nedbalostním jednáním došlo.

Odvolací soud se v rámci úvah o spoluzavinění poškozeného na dopravní nehodě a způsobených následcích neztotožnil se závěry soudu prvního stupně, jak jsou prezentovány na straně 5 odůvodnění jeho rozsudku, a naopak zdůraznil, že poškozený vjel z připojovacího jízdního pruhu do pravého jízdního pruhu v místech, kde tyto pruhy odděluje plná bílá čára, tímto manévrem vjel do koridoru pohybu osobního automobilu obviněného, který nestačil dokončit otáčecí manévr, jel rychlostí, při níž nezvládl adekvátní vyhodnocení dopravní situace, reagoval technicky nepřiměřeně a k jízdě použil vozidlo nesplňující podmínky § 5 odst. 1 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., což ve svém souhrnu vedlo k tomu, že nezvládl po jízdní a technické stránce vzniklou dopravní situaci a v důsledku toho smykem narazil do vozu obviněného. Vyšel přitom z varianty pro obviněného nejpříznivější, tedy že po celou dobu jízdy v připojovacím pruhu dával znamení o změně směru jízdy vlevo, a nepřiznal právní relevanci argumentům poškozeného, jak je okresní soud (v další možné variantě) připustil.

K tomu je zapotřebí uvést, že jakkoliv o přejetí poškozeného z připojovacího jízdního pruhu do pravého jízdního pruhu v místech, kde tyto pruhy odděluje plná bílá čára, není žádných pochyb, nelze mít za to, že takový způsob jeho jízdy byl v rozporu s pravidly silničního provozu. Poškozený se totiž ještě cca 100 metrů před střetem s vozidlem obviněného pohyboval v připojovacím pruhu, v něm hodlal plynule pokračovat a posléze (v místech přerušované bílé čáry) z něho přejet do pravého jízdního pruhu. Pokud tak neučinil a s vozidlem se dostal do pravého jízdního pruhu již po přejetí nepřerušované dělící čáry, stalo se tak jen v reakci na započatý otáčecí manévr obviněného. Přitom v

daném místě a za stávající dopravní situace (tedy i při variantě obviněnému nejpříznivější, že po celou dobu jízdy v připojovacím pruhu dával znamení o změně směru jízdy vlevo), nemohl reálně předpokládat, že obviněný se bude na tak nebezpečném místě otáčet s vozidlem do protisměru; důvodně totiž mohl předpokládat leda to, že obviněný takovým znamením signalizuje přejíždění z připojovacího do pravého jízdním pruhu.

Už z těchto důvodů Nejvyšší soud dospěl k závěru (totožnému s názorem dovolatelky), že poškozenému nelze přičítat ani spoluzavinění na vzniku dopravní nehody a způsobeném následku. Po účastníkovi silničního provozu totiž nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a tomu přizpůsobil své počínání. Naopak, není-li z okolností, které může průměrně disponovaný 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 buď zcela znemožnil, nebo alespoň ztížil s ohledem na charakter a závažnost svého porušení pravidel silničního provozu.

Zabýval-li se odvolací soud v rámci úvah o spoluzavinění poškozeného na vzniku dopravní nehody a způsobeném následku i otázkou, zda se na jízdních vlastnostech vozidla poškozeného promítla jím učiněná úprava přední a zadní nápravy, včetně sjetí obou předních pneumatik pod stanovenou mez, a zda tento technický stav jeho vozidla byl nějakým způsobem v příčinné souvislosti s dopravní nehodou, a dospěl-li k závěru, že technický stav vozidla poškozeného byl jednou z příčin, proč nebylo možné otáčejícímu vozidlu se vyhnout, pak je třeba uvést, že takový závěr není ani přesvědčivý, ani v souladu se znaleckými posudky z oboru dopravy, odvětví silniční a městská, které ve věci vypracovali jak znalec Ing. J. K., tak znalec Ing. P. Š. První z nich totiž uvedl, že v důsledku intenzivního brzdění vozidla poškozeného, které nebylo vybaveno ABS, se vozidlo po plném náběhu brzdného účinku pohybovalo ve směru blokovacích stop a nebylo tedy možné směr jeho jízdy korigovat řízením. K obdobnému závěru dospěl (ve svém v pořadí prvním znaleckém posudku) také druhý ze znalců, který dále dovodil, že nebylo možné vyhnout se otáčejícímu vozidlu bočním přemístěním a že při intenzivním brzdění vozidla byla maximálně využita podélná adheze vozovky (hodnota příčné adheze byla nulová). Je tak zřejmé, že neschválená úprava a stav předních pneumatik vozidla poškozeného sice poznamenaly jeho technický stav, ten však nebyl v příčinné souvislosti se vznikem dopravní nehody, a proto ani nemohl být spoluurčujícím faktorem při úvahách o možném spoluzavinění poškozeného.

Nejvyšší soud proto uzavírá, že v posuzované věci bylo zásadní příčinou vzniklého následku (především ublížení na zdraví poškozené V. P.) jednání (opomenutí) obviněného. Byl to právě obviněný, kdo způsobem své jízdy (otáčením vozidla do protisměru na jinak nebezpečném místě) kritickou dopravní situaci vyvolal, a proto řidičskou reakci poškozeného na takové primární pochybení obviněného nelze považovat za okolnost, která by míru jeho zavinění mohla jakkoliv snižovat.

Všechny až dosud uvedené skutečnosti svědčí pro závěr, že především soud druhého stupně učinil rozhodnutí, které spočívá na nesprávném právním posouzení skutku. Nemůže totiž být žádných pochyb o tom, že skutek, tak jak byl po provedeném dokazování zjištěn již soudem prvního stupně a jenž v odvolacím řízení nedoznal změn (soud druhého stupně žádné důkazy ani neprováděl), naplňuje nejen formální, ale i materiální znaky skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, ale i odst. 2 tr. zák. (jak byl právně kvalifikován již v obžalobě státního zástupce). Pak ovšem bylo třeba dovolatelce přisvědčit, že je naplněn rovněž dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř.

K uvedenému právnímu posouzení jednání obviněného v jeho kvalifikované skutkové podstatě je

třeba připomenout, že zákon již stanovením určité okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby předpokládá, že při jejím naplnění v běžně se vyskytujících případech bude stupeň nebezpečnosti činu pro společnost zpravidla podstatně zvýšen. K okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby (srov. § 88 odst. 1 tr. zák. a judikaturu soudů k této problematice) se proto nepřihlédne jen tehdy, když stupeň nebezpečnosti činu pro společnost v konkrétním případě ani při formálním naplnění této okolnosti nedosáhne stupně odpovídajícího dolní hranici zvýšené trestní sazby, když tedy nebude odpovídat ani nejlehčím běžně se vyskytujícím případům trestného činu dané kvalifikované skutkové podstaty. V posuzované věci lze přitom učinit závěr, že obviněný nerespektoval takovou (řidičskou) povinnost, jejíž porušení v konkrétním případě podstatně zvýšilo stupeň nebezpečnosti jeho jednání pro společnost tím, že mělo za následek těžkou újmu na zdraví, přičemž míra jeho zavinění na způsobeném následku nebyla ničím snížena.

Nejvyšší soud proto z podnětu dovolání nejvyšší státní zástupkyně zrušil podle § 265k odst. 1 tr. ř. usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 30. 9. 2008, sp. zn. 11 To 296/2008. Současně podle § 265k odst. 2 tr. ř. zrušil všechna další rozhodnutí na zrušené rozhodnutí obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu. Podle § 265l odst. 1 tr. ř. přikázal Krajskému soudu v Hradci Králové, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl. Zjištěných pochybení se totiž dopustil především tento soud druhého stupně.

Po zrušení uvedených rozhodnutí se trestní věc obviněného vrací do stadia řízení po podání odvolání. Jelikož soud druhého stupně bude znovu rozhodovat jak o odvolání obviněného, tak o odvolání státního zástupce podaného v neprospěch obviněného, nic mu nebrání, aby nově rozhodl v neprospěch obviněného (srov. § 265s odst. 2 tr. ř. a contrario).

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

Další články:

- Nemajetková újma, nutná obrana (exkluzivně pro předplatitele)
- Opatrovník (zmocněnec) poškozeného (exkluzivně pro předplatitele)
- Právní styk s cizinou (exkluzivně pro předplatitele)
- Podjatost soudce
- Poškozený (exkluzivně pro předplatitele)
- Odejmutí věci soudci
- Přerušení výkonu trestu odnětí svobody
- Účinné vyšetřování (exkluzivně pro předplatitele)
- Nesprávný úřední postup
- Adhezní řízení
- Poučení o přípustnosti dovolání v trestním řízení (exkluzivně pro předplatitele)