

Česká republika  
NÁLEZ  
Ústavního soudu

Jménem republiky

Ústavní soud rozhodl v senátu složeném z předsedy Jaromíra Jirsy (soudce zpravodaje) a soudců Jana Musila a Vladimíra Sládečka, o ústavní stížnosti **M. Š.**, zastoupeného Mgr. Jiřím Kubalou, advokátem se sídlem ve Frýdku-Místku, J. V. Sládka 35, proti usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 8. 2015, č. j. 4 Tdo 862/2015-25, rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 20. 3. 2015, č. j. 6 To 41/2015-405, a rozsudku Okresního soudu ve Frýdku-Místku ze dne 18. 11. 2014, č. j. 2 T 106/2014-362, za účasti Nejvyššího soudu, Krajského soudu v Ostravě a Okresního soudu ve Frýdku-Místku jako účastníků řízení, takto:

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. srpna 2015, č. j. 4 Tdo 862/2015-25, rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 20. března 2015, č. j. 6 To 41/2015-405, a rozsudek Okresního soudu ve Frýdku-Místku ze dne 18. listopadu 2014, č. j. 2 T 106/2014-362, **se zrušují**, neboť jimi **bylo porušeno** právo stěžovatele na spravedlivý proces podle čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.

**Odůvodnění:**

**I. Stručné vymezení věci a řízení před obecnými soudy**

1. Trestním příkazem Okresního soudu ve Frýdku-Místku ze dne 30. 7. 2014, č. j. 2 T 106/2014-111, byl stěžovatel shledán vinným ze spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 trestního zákoníku a odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání šesti měsíců podmíněně odloženému na zkušební dobu šestnácti měsíců. Po odporu stěžovatele proti trestnímu příkazu proběhlo hlavní líčení zakončené výše citovaným rozsudkem Okresního soudu ve Frýdku-Místku, kterým byl stěžovatel shledán vinným ze spáchání přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 trestního zákoníku a odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání šesti měsíců podmíněně, odloženému na zkušební dobu šestnácti měsíců. Dále mu byla uložena povinnost zaplatit na náhradě škody poškozeným 1 371 392,50 Kč a 23 332 Kč; ve zbytku byli poškození odkázáni na řízení ve věcech občanskoprávních.

2. K odvolání Krajský soud v Ostravě zrušil výrok o trestu i náhradě škody a nově stěžovatele při nezměněném výroku o vině odsoudil k trestu odnětí svobody v trvání čtyř měsíců, podmíněně odloženému na zkušební dobu jednoho roku. Současně uložil stěžovateli povinnost zaplatit poškozeným na náhradě škody 822 835,50 Kč a 13 999,05 Kč; se zbytkem byli poškození odkázáni na řízení ve věcech občanskoprávních. Nejvyšší soud napadeným usnesením dovolání odmítl.

## II. Ústavní stížnost a vyjádření dalších účastníků

3. Včas podanou ústavní stížností splňující i další náležitosti podání podle zákona č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Ústavním soudu“), se stěžovatel domáhá zrušení v záhlaví citovaných rozhodnutí, neboť má za to, že jimi byla narušena jeho ústavně zaručená práva zakotvená v čl. 36 odst. 1 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listina“).

4. Stěžovatel ve své ústavní stížnosti především poukazuje na analogii s nálezem vydaným ve věci vedené u Ústavního soudu pod spisovou značkou II. ÚS 1257/15 – rovněž ve věci stěžovatelově měly soudy rozhodnout, aniž by odpovídajícím způsobem reagovaly na jeho argumentaci a uváděnou judikaturu. Dále namítá nevyjasněnost judikatury ve vztahu k výkladu ustanovení § 21 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“). Ve správním soudnictví soudy dospěly k závěru, že počátkem odbočování je uvedení ukazatele směru do provozu; Nejvyšší soud i krajský soud v projednávané věci však za zahájení odbočování považují teprve okamžik změny směru pohybu – nevypořádání se s touto argumentací považuje stěžovatel za porušení práva na spravedlivý proces, zejména za situace, kdy v obou podaných znaleckých posudcích vykládá každý znalec odbočování jinak. Dále má stěžovatel za to, že soudy dobře nezohlednily podíl motocyklisty na dopravní nehodě a k tomu odkázal především na rozhodnutí Nejvyššího soudu publikované ve sbírce pod Rt 53/1979, s nímž se soudy nevypořádaly; proto navrhl, aby Ústavní soud napadená rozhodnutí zrušil.

5. Ústavní soud se obrátil na účastníky řízení (Nejvyšší soud, Krajský soud v Ostravě a Okresní soud ve Frýdku-Místku) i na vedlejší účastníky (Nejvyšší státní zastupitelství, Krajské státní zastupitelství v Ostravě a Okresní státní zastupitelství ve Frýdku-Místku) se žádostí o vyjádření k ústavní stížnosti. Účastníci řízení zcela odkázali na odůvodnění svých napadených rozhodnutí; vedlejší účastníci se svého postavení vzdali.

6. Z připojeného spisu Okresního soudu ve Frýdku-Místku sp. zn. 2 T 106/2014 Ústavní soud zjistil následující:

7. Dne 3. srpna 2013 bylo zahájeno trestní stíhání stěžovatele pro přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, kterého se měl dopustit tím, že při odbočování vlevo omezil a ohrozil předjíždějícího motocyklistu, který do něj narazil. Řidič motocyklu utrpěl závažné poranění hlavy s trvalými následky a doživotním postižením.

8. K dopravní nehodě došlo na křižovatce, které podle policejního popisu předcházela rovný, přehledný úsek silnice mimo obec, opatřený svislou značkou zákaz předjíždění. Dalším, vodorovným dopravním značením, předcházejícím místu nehody, byly předběžné šipky, které následovala podélná („plná“) čára souvislá. Podle provedených šetření motocyklista předjížděl řadu vozidel tvořenou automobilem řízeným stěžovatelem, dalším nezjištěným automobilem a nákladním vozidlem v době, kdy stěžovatel signalizoval odbočení vlevo a zpomaloval, druhé osobní vozidlo jej dojelo a předjelo zprava. Při odbočování stěžovatele vlevo vrazil do zadní části jím řízeného vozidla motocykl poškozeného, který následně dopadl opodál na silnici ve směru původní jízdy. Svědek (řidič nákladního vozidla) vypověděl, že před ním jela dvě osobní auta. Poté, co první z nich začalo před odbočením zpomalovat, což vedlo ke zpomalení i všech následných vozidel, zaslechl vedle svého automobilu zvuk předjíždějící motorčky, která následně do odbočujícího vozidla vrazila.

9. Uvedenou situaci soudy vyhodnotily jako trestný čin, jehož se dopustil stěžovatel tím, že prováděl popsany odbočovací manévr v době, kdy již byl předjížděn poškozeným. Podle znaleckých posudků mezi okamžikem, kdy poškozený začal předjíždět kolonu vozidel, a okamžikem srážky, uběhla doba asi 5 sekund, během níž stěžovatel měl mít dostatečnou možnost zjistiť pohledem do zpětného zrcátka přibližování poškozeného. Jakkoliv nalézací soud ze znaleckých posudků dovodil možnosti obou řidičů zabránit dopravní nehodě, bez jakýchkoliv pochybností dospěl k závěru, že to byl stěžovatel, který situaci za sebou buď nevěnoval pozornost vůbec, nebo jen nedostatečně, a motocykl přehlédl. Podle § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu platí, že „*při odbočování ... musí řidič dávat znamení o změně směru jízdy; při odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti.*“ Stěžovatel této povinnosti neměl dostát, čímž zapříčinil dopravní nehodu. Podíl na nehodě je však i na poškozeném, který porušil zákaz předjíždění, povolenou maximální rychlost a zákaz řízení pod vlivem alkoholu. Ani tato pochybení poškozeného však neospravedlnila to, že stěžovatel přestal sledovat provoz, neboť znaleckými posudky bylo prokázáno, že vozidla byla ve vzájemné viditelnosti. Vzhledem k podílu poškozeného soud kvalifikoval jednání stěžovatele podle § 147 odst. 1, a nikoliv také podle § 147 odst. 2 trestního zákoníku.

10. Odvolací soud zmínil výrok o trestu i o náhradě škody; dospěl k závěru, že podíl poškozeného na dopravní nehodě byl větší než podíl stěžovatele, souhlasil však s tím, že stěžovatel nevěnoval odbočení zvýšenou pozornost. Nejvyšší soud s odkazem na svoji judikaturu považuje dovolání za neopodstatněné.

### III. Posouzení ústavní stížnosti

11. Především z vyžádaného spisu získal Ústavní soud poznatky, na jejichž základě dovodil, že ústavní stížnost je důvodná; o ústavní stížnosti pak rozhodl bez nařízení ústního jednání, neboť by při něm nebylo možné očekávat další objasnění věci (§ 44, věta první, zákona o Ústavním soudu).

12. Trestní odpovědnost v českém právu je založena na zásadě odpovědnosti za zavinění, z níž vyplývá, že bez zavinění se nemůže jednat o trestný čin (*nullum crimen sine culpa*). Podmínkou trestní odpovědnosti obviněného je naplnění skutkové podstaty trestného činu, které musí být vždy důsledkem zaviněného jednání ve formě úmyslu či nedbalosti. V případě přečinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 trestního zákoníku musí trestní soudy vždy prokázat existenci zavinění ve formě vědomé či nevědomé nedbalosti definované v ustanovení § 16 odst. 1 trestního zákoníku. Vědomou nedbalostí se podle písm. a) rozumí, jestliže pachatel „*věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí*“; nedbalost nevědomá podle písm. b) nastane v případě, kdy pachatel „*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.*“

13. Mají-li trestní soudy vyhodnotit, zda byl čin spáchán z nedbalosti, musejí v první řadě zjistiť, zda obviněný zachoval potřebnou míru opatrnosti – zda byla naplněna kritéria nedbalosti v obou jejích formách. Míra opatrnosti je dána spojením objektivního a subjektivního hlediska při předvídaní způsobení poruchy nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem – jediné spojením obou těchto hledisek dochází k naplnění zásady odpovědnosti za (nedbalostní) zavinění v trestním právu. O zavinění

z nevědomé nedbalosti proto jde jen tehdy, jestliže povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení chráněného zájmu jsou dány současně; nedostatek byť jedné složky v daném případě znamená, že uvedený čin obviněného je činem nezaviněným (viz rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 4 Tz 9/86 či Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 10/2008). Objektivní hledisko doplněné subjektivním hlediskem však platí nejen pro vymezení nedbalosti nevědomé, ale i pro vymezení nedbalosti vědomé, poněvadž přiměřenost důvodů, na něž pachatel spoléhal, že nezpůsobí porušení nebo ohrožení zájmu, je třeba posuzovat podle toho, jak se situace jevila pachateli – i vzhledem k vnějším okolnostem konkrétního případu (viz rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 540/2012). Objektivní hledisko je v projednávaném případě dopravní nehody vymezeno předpisy upravující provoz na pozemních komunikacích, obecně pak požadavkem dodržovat opatrnost přiměřeně daným okolnostem a situací. Subjektivní hledisko potom představuje možnost a schopnost konkrétního pachatele předvídat vznik následku s trestněprávní relevancí.

14. Jde-li o posouzení trestní odpovědnosti řidiče za nehodu, k níž došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, je nutné zohlednit jednak to, zda se řidič svým jednáním dopustil porušení konkrétních právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích, jakož i to, zda měl možnost a schopnost předvídat, že k nehodě dojde. V takovém případě se uplatní tzv. *princip omezené důvěry v dopravě*, jehož podstatou je, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak (např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 3 Tz 20/81).

15. Princip omezené důvěry v dopravě však v projednávaném řízení dodržen nebyl. Jak je z usnesení Nejvyššího soudu zřejmé, vycházel i ze svého rozsudku sp. zn. 5 Tdo 10/2008, podle kterého „...nelze po řidiči vozidla požadovat, aby se při odbočování nepřetržitě či průběžně díval za sebe a nevěnoval se náležitě odbočovacímu manévru, jakož i nesledoval, co se děje ve směru jeho jízdy. Přitom je nutné zdůraznit, že vozidla jedoucí za odbočujícím vozidlem, které má řádně zapnutý směrový ukazatel ohlašující změnu směru jízdy, si mají počínat tak, aby na tuto změnu stihly za normálních okolností zareagovat včas.“ Ovšem sám Nejvyšší soud konstatoval: „...skutečnost, že jiná osoba porušila předpisy o provozu na pozemních komunikacích a vlastním zaviněním vytvořila nebezpečnou situaci, neomlouvá řidiče, jestliže sám porušil povinnost stále ovládat vozidlo a počínat si tak, aby doprava nebyla ohrožena. Otázka spoluzavinění je otázkou přiměřenosti důvodů spoléhání se řidiče na dopravní kázeň ostatních účastníků silničního provozu ve smyslu § 5 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a její správné řešení je podmíněno pečlivým objasněním okolností konkrétního případu.“ Právě otázkou přiměřenosti se však soudy v dané věci dostatečně nezabývaly.

16. Závěr o vině by v tomto případě připadal v úvahu pouze za situace, kdy by stěžovatel měl na základě konkrétních skutečností vědomost o tom, že se za ním pohybuje motocykl. Řidič osobního motorového vozidla může v souladu s principem omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem (řádne) dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo, a ověřil si již, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat. Výklad, který provedly obecné soudy, dovozující porušení povinnosti stěžovatelem v konkrétním případě, znamená, že povinnost *dbát zvýšené opatrnosti* stanovenou v § 21 pravidel silničního provozu, je třeba interpretovat tak, že řidič musí zohlednit i možné úmyslné porušení pravidel jinými účastníky silničního provozu [tato

interpretace ukládá povinnost neplynoucí přímo ze zákona (čl. 2 odst. 3 Listiny), a současně zakládá nerovnost v právech a povinnostech (čl. 1 a čl. 37 odst. 3 Listiny)]. Pokud je trestně stíhána osoba za nedbalostní trestný čin a soudy současně dospějí k závěru, že podstatnější vliv na vznik škodlivého následku mělo úmyslně protiprávní jednání poškozeného, přičemž nedbalost je dovozena jen z toho, že obžalovaný si nepočíнал dostatečně obezřetně, protože nevezal v úvahu protiprávnost jednání poškozeného, není možné učinit závěr o vině tak, jak to provedly obecné soudy v projednávaném případě.

17. Nedbalostní zavinění vyjadřuje vnitřní stav mysli pachatele v době inkriminovaného jednání a jeho subjektivní vztah k němu. Zanedbání potřebné míry opatrnosti jako předpoklad nedbalostního zavinění je třeba vyvozovat z konkrétních skutkových okolností, řádně prokázaných před obecnými soudy. Například, bylo-li by prokázáno, že poškozeného nebylo možné přehlédnout, ať pro světelné efekty (např. zapnutý ukazatel směru jízdy), či pro hluk, který svou jízdou působil. Zanedbání potřebné míry opatrnosti proto nelze dovozovat jen na základě zpětné myšlenkové konstrukce nepodložené konkrétními fakty – došlo-li ke škodlivému následku, neznamená to automaticky, že potřebná míra opatrnosti musela být nutně zanedbána.

18. Odbočování vlevo patří mezi nejtěžší dopravní manévry při jízdě vozidlem. Řidič musí zohlednit situaci nejen ve svém směru jízdy, ale i v protisměru, rovněž pohyb chodců i ostatních účastníků provozu v prostoru, kam hodlá odbočit a k němuž se teprve přibližuje. V konkrétním případě je pak nutné vzít v úvahu i to, že nezjištěné vozidlo, které se pohybovalo přímo za stěžovatelem, jej zřejmě právě v inkriminovaném okamžiku předjíždělo zprava, což je manévr méně obvyklý, avšak rovněž významný, a stěžovatel mu musel v dané chvíli věnovat pozornost, neboť se odehrával v jeho bezprostřední blízkosti (na druhé straně). Pro posouzení tohoto vlivu by mohla pomoci výpověď svědka, dnes zřejmě jediného zjiitelného nezúčastněného pozorovatele, řidiče nákladního vozidla, který k věci podal pouze vysvětlení při šetření dopravní nehody. Vliv na situaci mohlo ovlivnit i trasování silnice. K dopravní nehodě došlo v čase 12.01 hod. SELČ (3. srpna 2013), přičemž vozidla se pohybovala po silnici směrem k jihu; byl slunný jasný den, je evidentní, že slunce svítilo proti pohybu účastníků dopravní nehody a jeho svit, případně odraz, tak mohl na dopravní situaci mít svůj vliv. Posouzení konkrétní situace by pomohlo provedení vyšetřovacího pokusu, neprovedeného úkonu, obvyklého v obdobných případech, který by byl sto prokázat skutečné možnosti stěžovatele zaregistrovat blízcího se poškozeného.

19. Obecné soudy dospěly k závěru, že na vzniku dopravní nehody se podílel jak stěžovatel, tak i poškozený. Odvolací soud přitom stanovil poměr tohoto podílu v rozsahu 70 % poškozený a 30 % stěžovatel. Bez sebemenších pochyb bylo dovozeno, že vina poškozeného spočívala v tom, že řídil po požití alkoholu (z krve zjištěno 0,44 ‰), jel nepřiměřeně vysokou rychlostí a předjížděl v místě, kde to bylo zakázáno svislým i vodorovným značením. Z charakteru těchto porušení pravidel silničního provozu je zjevné, že se jich poškozený nemohl dopustit z pouhé nedbalosti, ale že se jednalo o úmyslné porušení zákona. Vedle toho stěžovateli je kladeno za vinu, že odbočování nevěnoval zvýšenou pozornost, přičemž jeho nedbalostní jednání je dovozeno z faktu, že během posledních pěti sekund před dopravní nehodou nezaregistroval předjíždějícího poškozeného, kterého mohl, a to pouze v uvedeném časovém úseku, vidět ve zpětném zrcátku. Závěr, že stěžovatel nevěnoval zvýšenou pozornost dopravní situaci jen z faktu, že do něj poškozený narazil, postrádá v provedeném dokazování oporu.

20. K výčtu nesprávného jednání poškozeného je přitom třeba navíc přičíst i další, soudy nezohledněné povinnosti, které mohl poškozený porušit. Podle ustanovení § 17 zákona o silničním provozu platí, že „řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, **musí dávat znamení o změně směru jízdy** ...“ (odst. 2); podle odst. 5 pak platí: „Řidič nesmí předjíždět a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet, c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, ... e) **dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v totéž směru jízdy...**“. Jak již bylo uvedeno, řidič nákladního vozidla zaregistroval předjíždění motocyklem v době, kdy před ním jedoucí vozidla brzdila (příprava stěžovatele k odbočování); i pokud by předjížděcí manévr poškozeného nezapočal až poté, respektive v důsledku zahájení odbočování stěžovatele v širším slova smyslu, nelze povinnosti řidiče při předjíždění pominout. Povinnosti poškozeného spojené s předjížděním však v řízení zkoumány nebyly, byť na posouzení věci mohly mít značný vliv.

21. Ze znaleckých posudků je zřejmé, že znalci dospěli ke svým závěrům na základě výsledných poloh a stavu nákladního automobilu, nabouraného automobilu, motocyklu, těla poškozeného a několika dalších stop, přičemž provedli fyzikálně-matematické výpočty založené na empirických poznatcích. Z toho dovodili pravděpodobné rychlosti, časy, směřování a polohy jednotlivých účastníků dopravní nehody; připustili, že některé výchozí údaje dosadili odhadem (například rychlost motocyklu) a mohou být do jisté míry pochybné. Soudy však ze skutečnosti, že došlo k dopravní nehodě, dovodily závěr o vině stěžovatele, aniž připustily jakoukoliv pochybnost, čímž však nerespektovaly princip *in dubio pro reo*, podle kterého „...*není-li v důkazním řízení dosaženo praktické jistoty o existenci relevantních skutkových okolností, tj. jsou-li přítomny v daném kontextu důvodné pochybnosti, jež nelze odstranit ani provedením dalšího důkazu, nutno rozhodnout ve prospěch obviněného*“ (srovnej nálezn sp. zn. I. ÚS 733/01, in N 26/32 SbNU 239, též <http://nalus.usoud.cz>). Jakkoli vysoký stupeň podezření sám o sobě není způsobilý vytvořit zákonný podklad pro odsuzující výrok a principy odpovědnosti za zavinění a presumpce nevinny nelze navíc izolovat (srov. nálezn sp. zn. IV. ÚS 36/98 in N 54/11 SbNU 43, též <http://nalus.usoud.cz>). Uvedené principy se promítají i do jednotlivých ustanovení trestního řádu a obecné soudy jsou zavázány je bezpodmínečně respektovat.

22. Zanedbání potřebné míry opatrnosti (jako předpoklad nedbalostního zavinění) je však třeba vyvozovat z konkrétních skutkových okolností, řádně zjištěných důkazním postupem před obecnými soudy. Nelze tak činit pouze na základě zpětné úvahy, podle které, došlo-li ke škodlivému následku, byla automaticky potřebná míra opatrnosti zanedbána. Součástí soudního rozhodnutí, v němž je osoba uznána vinnou z nedbalostního trestného činu, proto musí být pečlivé zhodnocení všech okolností, které soud vedly k závěru, že tato osoba náležitou opatrnost nezachovala, a jednala tedy zaviněně. Soudy musí pečlivě zkoumat, zda stěžovatel nevěnoval dění za sebou pozornost vůbec anebo spoléhal na to, že neexistuje překážka znemožňující mu bezpečné odbočení – za situace, kdy viditelní účastníci provozu reagují na jeho přípravu k odbočovacímu manévru. Pokud stěžovatel učinil před zahájením odbočování nezbytné kroky se zvýšenou opatrností, nelze mu klást za vinu, že nepředpokládal jízdu řidiče porušujícího celou řadu pravidel silničního provozu hrubým způsobem. Opak by totiž vedl k absurdním závěrům, že každý řidič musí vždy a za všech okolností počítat s tím, že

ostatní účastníci silničního provozu jeho pravidla nedodrží; takový závěr by však byl v rozporu s účelem platných pravidel silničního provozu. V této souvislosti lze citovat například z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2012, čj. 7 As 91/2012 – 62: „*Příčinou dopravní nehody spočívající v tom, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici se střetne s vozidlem jedoucím po vedlejší silnici, která se s hlavní silnicí kříží, je zásadně to, že řidič vozidla jedoucího po vedlejší silnici nedá vozidlu jedoucímu po hlavní silnici přednost. Výjimečně může být příčinou dopravní nehody jednání řidiče vozidla jedoucího po hlavní silnici, a sice tehdy, pokud řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici v extrémní míře poruší stanovený rychlostní limit a současně rychlost jízdy vozidla jedoucího po hlavní silnici řidiče vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici fakticky znemožní splnění povinnosti dát přednost. Faktické znemožnění splnění povinnosti se musí posuzovat s ohledem na konkrétní poměry místa, v němž ke střetu došlo. Rozhodnými okolnostmi tedy bude zejména to, nakolik jde o místo pro řidiče přijíždějícího po vedlejší silnici přehledné a nakolik mu umožňuje s dostatečným předstihem vidět vozidla přijíždějící po hlavní silnici a zohlednit jejich (případně i výrazně nadlimitní) rychlost.*“

23. Na základě zjištěných skutkových okolností proto nelze podle Ústavního soudu dovodit, že by stěžovatel měl a mohl předvídat vznik trestněprávního následku, kterým byl střet automobilu s motocyklem. I kdyby však na základě zpomalení mohl předvídat, že bude předjížděn, a byl by si proto vědom, že svým jednáním může porušit zájem chráněný trestními předpisy, měl podle názoru Ústavního soudu přiměřený důvod spoléhat na to, že porušení nezpůsobí. Nelze totiž považovat za nepřiměřené, spoléhal-li stěžovatel na to, že pokud se již dříve o situaci za sebou přesvědčil a nic nenasvědčovalo tomu, že bude předjížděn v místě zákazu předjíždění, nesledoval již výhradně situaci za sebou, ale i vedle sebe a před sebou (viz např. usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 92/2014).

#### IV. Závěr

24. Orgány činné v trestním řízení mají úřední povinnost zjišťovat skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro jejich rozhodnutí (§ 2 odst. 4, odst. 5 trestního řádu). Z ústavního principu *presumpce nevinny* zakotveného v článku 40 odst. 2 Listiny vyplývá pro obecné soudy povinnost při rozhodování o vině zvažovat i takovou verzi případu, která důvodně připouští, že vzhledem ke skutkovým okolnostem mohlo dojít ke způsobení škodlivého následku bez zavinění; pouze tak mohou obecné soudy dostát požadavkům článku 36 odst. 1 Listiny, jenž obviněným osobám zaručuje právo na soudní ochranu.

25. Součástí soudního rozhodnutí, v němž je osoba uznána vinnou nedbalostním trestným činem, proto musí být pečlivé zhodnocení všech okolností, které soud vedly k závěru, že tato osoba náležitou opatrnost nezachovala, a jednala tedy zaviněně. Soudy musí v tomto smyslu zkoumat jak objektivní, tak subjektivní hledisko potřebné míry opatrnosti, tedy povinnost i možnost obviněného předvídat následek. Pokud soudy mají za to, že stěžovatel nevěnoval odbočování zvýšenou pozornost, je třeba, aby prokázaly konkrétní pochybení, kterého se měl stěžovatel dopustit, případně zvážit, zda podstatně závažnější a úmyslné porušení pravidel silničního provozu poškozeným nemůže stěžovatele vyvinut.

26. Úkolem soudů bude nyní prověřit, zda stěžovatel, ve smyslu podmínek nedbalostního zavinění, mohl a měl předejít dopravní nehodě, zda v konkrétním případě

byla objektivně dána možnost předpokládat, že je předjížděn a zda měl povinnost předpokládat, že jiný účastník úmyslně porušuje pravidla silničního provozu. Bude na soudu, aby provedl důkazy způsobilé prokázat, že stěžovatel odbočování vůbec nevěnoval zvýšenou opatrnost, případně zda nemohl i přes přímou viditelnost poškozeného přehlédnout, ať s ohledem na místní podmínky (vyšetřovacím pokusem), nebo skutečnost, že poškozený řádně dával znamení o změně směru jízdy (k tomu by mohl být vyslechnut řidič nákladního vozidla). Po takto provedených důkazech bude na soudech prokázat mimo vši pochybnost případné zavinění stěžovatele a rozhodnout, zda je spravedlivé požadovat, aby veškeré trestněprávní i občanskoprávní důsledky nesl pouze on. Ústavní soud soucítí s těžce zdravotně poškozeným řidičem motocyklu i jeho rodinnými příslušníky, avšak je třeba si uvědomit, že v tomto případě nejde jen o trestní rovinu věci, ale též o navazující rovinu civilní (náhradu škody), která může mít na odsouzeného ve věcech tohoto druhu fatálnější dopad než podmíněné odsouzení. Především náhrada imateriální újmy na zdraví odvozená od výroku o vině může dosáhnout i několika milionů korun a kromě lidského traumatu spojeného s tragickou dopravní nehodou navíc ještě dlouhodobě zatěžuje člověka (stěžovatele), který byl účastníkem dopravní nehody. Proto musí být vina stěžovatele bezpečně prokázána.

27. V projednávaném případě Ústavní soud dospěl k závěru, že obecné soudy porušily právo stěžovatele chráněné článkem 36 odst. 1 Listiny, neboť dospěly k extrémně vadnému závěru o existenci jeho nedbalostního zavinění, aniž by jejich závěr vyplýval z jejich skutkových zjištění a provedených důkazů.

28. Na základě výše uvedených důvodů Ústavní soud ústavní stížnosti zcela vyhověl a podle ustanovení § 82 odst. 1 a 3 písm. a) zákona o Ústavním soudu zrušil ústavní stížností napadená rozhodnutí.

**Poučení:** Proti rozhodnutí Ústavního soudu se nelze odvolat.

V Brně dne 25. října 2016

Jaromír Jirsa  
předseda senátu