

Bratři v triku

Určitě si někdo z vás ještě vzpomene na ty dětské večerníčky se třemi postavíčkami, které se ukláněly na začátku i na konci. Před soudem se sice tři obžalovaní neukláněli, ale ty večerníčky to připomínalo. Sešli se tam podle obžaloby všichni – dva řidiči a majitel autodílny, který měl původně prst na spoušti. Na vozidle servisu dal totiž namontovat ojeté pneumatiky, a ty to v té kritické chvíli, kdy byl vzorek gum nejvíc zapotřebí, nezvládl.

Co se vlastně stalo? Na karlovarské jele kolem poledne škodovka, která bezprostředně před prudkou nepřehlednou levotočivou zatáčkou objížděla skupinu školních dětí, která šla za dozoru dvou učitelek ve dvojstupech při krajině. Už samo objíždění bylo nebezpečné – řidič si byl zřejmě vědom blízkosti zatáčky do které neviděl a tak děti objížděl v bočním odstupu pouhých půl až jednoho metru. To samo o sobě bylo riskantní, vždyť nikdo neví, které z dětí zrovna co napadne a vybočí z řady, a tak se vyplatí takový pytel blech mít v uctivém odstupu aspoň jako nákladák. Jak to tak bývá, právě když řidič dodávky vybočil do levé poloviny vozovky, vynořila se ze zatáčky z protisměru větší rychlostí firemní dodávka. Její řidič, když viděl proti sobě škodovku, začal intenzivně brzdit. V důsledku rychlosti automobilu a značně ojetých pravých pneumatik přivedl své vozidlo do smyku a zadní částí svého automobilu se dostal vlevo. Několik málo metrů před čelem skupiny školní mládeže došlo ke střetu obou automobilů, neboť škodovka se nestačila vrátit na svou pravou stranu vozovky a několik dětí z té skupiny bylo zraněno. Naštěstí ne příliš vážně.

I tak se ovšem věc dostala k soudu, který podle novely trestního zákona ovšem už za ublížení na zdraví z nedbalosti v ust. § 148 přidal na trestní sazbu o jeden rok navíc. Obžaloba totiž kvalifikovala trestní jednání jako hrubé porušení zákona o bezpečnosti práce nebo dopravy, když došlo k ublížení na zdraví nejméně dvou osob. Vycházela přitom ze staré praxe, že za hrubé porušení takových předpisů se považuje porušení několika „důležitých povinností“, což v konkrétní situaci má zpravidla vždycky vliv na zvýšení nebezpečnosti takového jednání. Tady šlo ovšem o nepřiměřenou rychlost jízdy a ojeté pneumatiky.

Jak k tomu všemu vlastně došlo – firemní dodávka autoservisu hned dvakrát za sebou píchla, a přitom bylo třeba dovést zákazníkovi, kterým byl jiný autoservis, několik autodílů. Protože na ně čekal, věc nesnesla odkladu. Tak dal majitel autoservisu narychlo namontovat na vozidlo dvě ojeté pneumatiky, které zrovna někde ležely s tím, že pak se objednájí nové, a že to tedy na tu jednu jízdu snad vydrží. Nevydrželo.

Automechanik, který montáž prováděl, byl z obliga – šéf mu přikázal, co má udělat, a nebylo tedy jeho věcí zkoumat, zda to řidič ví, zda s tím souhlasí a zda to vůbec je nějak v pořádku. Na věc se jistě ne-

vztahovalo ust. § 368 tr. zákona o neoznámení trestného činu nebo ust. § 367 o jeho nepřekážení – ty se totiž vztahují jen na ty nejzávažnější zločiny, jako je třeba vražda nebo úmyslné způsobení těžké újmy na zdraví. A o to na silnici ovšem nešlo. Odpovědnost zůstala na majiteli servisu, a to podle ust. § 10 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích: „Provozovatel vozidla nesmí přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užitó vozidlo, které nespĺňuje podmínky stanovené zvláštním předpisem...“ (§ 10 odst. 1. písm. a). V našem případě šlo o zákon o technických

podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích č. 38/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů. To ovšem všechno víme i bez zákona – na ojetých pneumatikách to prostě nejde. To musel vědět jistě i řidič, když do firemního vozidla nasedal. Na něj se zase vztahovalo ust. § 5 odst. 1 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., který ukládá, že řidič kromě jiného je povinen užitó vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem. A jsme zase u toho zákona č. 38. Když se tedy mělo rozhodovat co, kdo, a za kolik, nebylo to

tak těžké – řidič škodovky neměl co objíždět skupinu dětí, jestliže to bylo v blízkosti nepřehledné zatáčky a neměl jistotu, že se stihne vrátit na svou stranu. Řidič dodávky autoservisu použil k jízdě vozidlo, které na silnici vzhledem k ojetým pneumatikám vůbec nesmělo, a jel navíc nepřiměřeně rychle, takže nedokázal střetu zabránit. Znalec totiž nakonec potvrdil, že kdyby vozidlo jelo přiměřenou rychlostí na dobrých pneumatikách, ke střetu by nedošlo a řidič dodávky by byl snadno nehodu odvrátil jen lehkým přibrzděním. Konstatoval, že obě pravé pneumatiky dodávky, zejména pravá zadní, byly totálně sjeté, a že tedy vozidlo použité k jízdě nespĺňovalo technické podmínky obecně závazného dopravního předpisu. To ovšem mluvil o stavu pneumatik v době nehody. Když totiž znalec později – když byl vyšetřovatelem ustanoven jako znalec – dodávku autodílny prohlížel, měla už pneumatiky jiné a dobré. Nakonec se ukázalo, že obžalovaný majitel autoservisu nemluvil pravdu, když vypověděl, že vozidlo bylo v pořádku a mělo funkční pneumatiky, neboť i podle rozsudku „kryl sám sebe“.

Odpovědnost za nehodu se tedy rozdělila pro všechny naše tři bratry v triku – odnesli si podmínky a oba řidiči navíc roční zákazy činnosti – zákazy řízení motorových vozidel. A to zejména v případě řidiče autoservisu bylo zvlášť říživé. Málokterý autoservis si může dovolit automechaniky, kteří nemohou jezdit. Jediný, kdo z toho všeho vyšel se svým řidičákem, byl majitel autoservisu, protože k nehodě nedošlo v souvislosti s jeho řízením některého vozidla. I tak se cítil ukřivděn. My ale víme, že ani jen na jednu jedinou jízdu nelze tolerovat, aby vozidlo nebylo v pořádku, a když jde o vůz autoservisu, tak to platí dvojnásob.

