



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

**OKOLNOSTI A PRÁVNÍ DŮSLEDKY DOPRAVNÍCH
NEHOD VOZIDEL S CHODCI V DENNÍ DOBĚ**

CIRCUMSTANCES AND LEGAL CONSEQUENCES OF DAYTIME ROAD ACCIDENTS WITH PEDESTRIANS

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Magdaléna Rožková

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

BRNO 2017

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Magdaléna Rožková

který/která studuje v **magisterském studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Okolnosti a právní důsledky dopravních nehod vozidel s chodci v denní době

v anglickém jazyce:

Circumstances and Legal Consequences of Daytime Road Accidents with Pedestrians

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Úkolem studentky je provést důkladnou analýzu nehod vozidla s chodcem v denní době v podmínkách ČR včetně právních výkladů silničních předpisů a výkladů trestního zákona a zákona o přestupcích, nadefinovat problémové situace, kdy k podobným nehodám dochází a jaké mohou nejčastěji nastat situace, provést důkladnou rešerši dostupných pramenů z pohledu psychologie, soudního lékařství, soudního inženýrství, biomechaniky, dopravně technického hlediska. Podstatným úkolem je zejména provedení analýzy právních rozhodnutí u nehod s chodci na přechodu pro chodce a mimo ve vztahu k právní interpretaci technických výsledků znaleckého zkoumání.

Cíle diplomové práce:

Cíl práce je orientován na dopravní nehody vozidla a chodce v denní době:

- z pohledu právních souvislostí,
- zdravotních následků a
- porušení konkrétních předpisů,

a to v aplikaci technických výsledků konkrétních řešených nehod na nalezených vztazích mezi technickým a právním pohledem na zavinění těchto typů dopravních nehod.

Pokud to bude vůbec možné, cílem je nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací.

Seznam odborné literatury:

BRADÁČ, A. a kol. Soudní inženýrství. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno, 1997. ISBN 80-7204-057-X. s. 719

BURG, H., MOSER A. Handbuch Verkehrsunfall-rekonstruktion – Unfallaufnahme – Fahrdynamik – Simulation, 1. vydání 2007, Vieweg, ISBN 978-3-8348-0172-2. s. 952.

HUGEMANN, W. a rozsáhlý autorský tým. Unfall-rekonstruktion, dva svazky, 1. vydání, 2007. ISBN 3-00-019419-3. s. 1238.

KOLEKTIV AUTORŮ. Wypadki drogowe – Vademecum biegtego sadowego, vydavatelství Instytutu Ekspertys sadowych, Krakov 2010. ISBN 83-87425-32-X. s. 1094.

PORADA, Viktor. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha a.s., 2000. str. 378. ISBN 80-7201-212-6.

JANÍČEK, Přemysl. Systémové pojetí vybraných oborů pro techniky - hledání souvislostí. Brno : Akademické nakladatelství CERM, 2007. str. 1234. Sv. 1+2, 1. vydání. ISBN 978-80-7204-554-9.

RÁBEK, Vlastimil. Vybrané postupy analýzy dopravních nehod. Žilina, EDIS - vydavatelství Žilinské univerzity, 2009. str. 217. VPRA-SCP-2009-06-02.

ŠTIKAR, J, ŠMOLÍKOVÁ, J. a HOSKOVEC, J. Psychologie v dopravě. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). ISBN 80-246-0606-2.

Vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu - denní doba: (sborník tuzemských a převzatých cizojazyčných publikací) = Menschliche Wahrnehmung und Entscheidungsprozesse in Straßenverkehr - Tageszeit : (Sammelbuch inländischer und übernommener fremdsprachigen Veröffentlichungen). 2014. Olomouc: Properus, 350 s. ISBN 978-80-904944-2-8.

Rozhodnutí soudů v ČR a zahraničí volně dohledatelná, právní úprava v zahraničí.

Trestní zákon včetně komentáře, Zákon o přestupcích včetně komentáře, Silniční zákon včetně komentáře, související právní předpisy.

Případně další podklady předložené vedoucím práce.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2016/17.

V Brně, dne 16. 10. 2016



doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.
ředitel vysokoškolského ústavu

Abstrakt

Diplomová práce s názvem „Okolnosti a právní důsledky dopravních nehod vozidel s chodci v denní době“ se zabývá interpretací právních rozhodnutí k dopravním nehodám, které byly způsobeny v denní době vozidlem, a dalším účastníkem byl chodec. Hlavním cílem této práce je nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací. V rámci teoretické části práce jsou definované základní pojmy jako dopravní nehoda, účastníci dopravních nehod a postavení znalce v trestním řízení. Dále se zabývá biomechanickými aspekty kolize chodec – vozidlo a porušení konkrétních předpisů. K analytické části bylo prostudováno a analyzováno přibližně 1530 soudních rozhodnutí, ze kterých bylo vybráno 40, které odpovídají požadavkům této práce. V analytické části se nachází také 4 znalecké posudky poskytnuté Ústavem soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně, na kterých byly uplatněny zmíněné hranice pro posuzování nehodových situací a také rozhodnutí dle jurisdikce.

Abstract

The diploma thesis „Circumstances and Legal Consequences of Daytime Road Accidents with Pedestrian“ deals with the interpretation of legal decisions on traffic accidents causes by the vehicle during the day and where the other participant was a pedestrian. The main aim of this work is to find the established limits for the assessment of fault in comparable accident situations. Basic concepts, as a traffic accident, participants of traffic accidents and the position of an expert in the criminal proceedings, are defined within the theoretical part of the thesis. It also deals with the biomechanical aspects of a pedestrian – vehicle collision and the violation of specific regulations. Approximately 1,530 judicial decisions were studied and analyzed in the analytical part, of which 40 were selected, that correspond to the requirements of this thesis. In the analytical part there are also 4 expert opinions provided by the Institute of Forensic Engineering of Brno University of Technology, where the above – mentioned limits for the assessment of accidents were applied, as well as the decision according to the jurisdiction.

Klíčová slova (vzor)

Dopravní nehoda, chodec, střet, soudní rozhodnutí, znalecký posudek

Keywords (example)

Accident, pedestrian, collision, the court decision, expert opinion

Bibliografická citace

ROŽKOVÁ, M. *Okolnosti a právní důsledky dopravních nehod vozidel s chodci v denní době*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2017. 129 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D..

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 25. 5. 2017

.....

Podpis diplomanta

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat především svému vedoucímu práce Ing. Bc. Marku Semelovi, Ph.D. za odborné a cenné rady a vždy vstřícnou pomoc, jenž mi poskytoval při řešení dané problematiky.

OBSAH

1	ÚVOD.....	10
2	ZÁKLADNÍ DEFINICE A POJMY.....	11
3	KOMUNIKACE PRO CHODCE.....	14
4	PRÁVNÍ PŘEDPISY.....	17
4.1	Silniční předpisy.....	17
4.2	Trestní zákoník.....	21
4.2.1	§ 49 Pojem a účel dohledu, § 50 Povinnosti pachatele.....	21
4.2.2	§ 55 Odnětí svobody.....	23
4.2.3	§ 58 Mimořádné snížení trestu odnětí svobody a § 59 Mimořádné zvýšení trestu odnětí svobody.....	24
4.2.4	§ 143 Usmrcení z nedbalosti.....	25
4.2.5	§ 145 Těžké ublížení na zdraví a § 146 Ublížení na zdraví.....	26
4.2.6	§ 272 Obecné ohrožení.....	28
4.2.7	§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky.....	29
4.3	Zákon o přestupcích – správní trestání řidičů.....	31
5	POSTAVENÍ ZNALCE V TRESTNÍM ŘÍZENÍ.....	35
6	SRÁŽKA VOZIDLA S CHODCEM.....	39
6.1	Ochrana chodců při srážce s vozidlem.....	39
6.2	Obvyklé fáze střetu vozidla s chodcem.....	39
6.3	Zdravotní následky střetu vozidla s chodcem.....	41
6.4	Biomechanika.....	43
6.5	Požadavky na karoserii.....	46
6.6	Systémy pro ochranu chodců.....	48
7	PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD.....	49
7.1	Lidský faktor.....	49
7.2	Technický stav.....	50
7.3	Dopravní prostředí.....	51
8	PSYCHOLOGICKÝ PROFIL ŘIDIČE.....	52
8.1	Osobnost řidiče.....	52
8.2	Temperament.....	53
8.3	Chování řidiče.....	55
8.4	Věková specifika a reakční počínání řidičů seniorů.....	56
9	STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD.....	58
10	REŠERŠE SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ K ZADANÝM ZNALECKÝM POSUDKŮM.....	61

10.1 Znalecký posudek – PŘECHOD LIPŮVKA 1	61
10.2 Znalecký posudek – PŘECHOD LIBUŠSKÁ	65
10.3 Znalecký posudek – PŘECHOD LIPŮVKA 2	69
10.4 Znalecký posudek – PŘECHOD SEDLČANY	72
11 ZÁVĚR.....	76
12 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	78
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	84
PŘÍLOHA Č. 1.....	85
VARIANTA 1 (zranění nezletilí v denní době).....	86
VARIANTA 2 (usmrcení nezletilí v denní době)	94
VARIANTA 3 (dopravní nehody s chodci + přítomnost alkoholu).....	99
VARIANTA 4 (dopravní nehody s chodci v denní době – přechod pro chodce).....	107
VARIANTA 5 (dopravní nehody s chodci v denní době – mimo přechod pro chodce) ..	118

1 ÚVOD

Při výběru diplomové práce mě zaujalo spojení práva a dopravních nehod, jelikož jsem se na bakalářském studiu věnovala právní vědě, a také jsem aktivním řidičem. Automobil se v současnosti stal neodmyslitelnou součástí každodenního života, proto se účastníkem dopravní nehody může stát opravdu každý, ať už vlastním přičiněním nebo vinou někoho jiného. O tom, kdo zavinil dopravní nehodu, a tedy i lidském osudu, tak rozhodují často soudci, kteří mají mnohdy jiný názor než znalci v daném oboru. Diplomová práce tematicky spojuje hned několik oborů, kromě oblasti technického znalectví v silniční dopravě, se pojí také s právem, psychologii a soudním lékařstvím. Soudní inženýrství je technická disciplína, která zkoumá příčiny, průběhy a důsledky technických negativních jevů všech oborů. Výstupem je poskytnutí zprostředkování technických odborných poznatků k rozhodnutí před státními orgány v řízení trestním a občanskoprávním, případně i dle potřeby správních orgánů, organizací a občanů pro jejich právní úkony.

Cílem této diplomové práce je nalezení zaužívané hranice při posuzování zavinění u podobných dopravních nehod v denní době, čemuž předchází analýza obvyklých nehod s chodcem, nalezení soudních rozhodnutí, jejich prostudování, rozdělení do kategorií a analýza ve vztahu k technicko-právnímu vztahu. Jedná se o problematiku mezioborovou, mezi právem a technikou a tomu odpovídá i skladba jednotlivých kapitol diplomové práce. Technické závěry analýzy silničních nehod jsou následně právně vykládány v souvislosti s porušením právních předpisů. Úvodem je nutné seznámit se se základními definicemi a pojmy, také s postavením znalce v trestním řízení a výkladem důležitých ustanovení ze silničních předpisů, trestního zákona a zákona o přestupních. Důležité je rovněž vymezení sankcí a typů trestů pro řidiče, kteří porušují své povinnosti. Práce dále rozebírá srážku s chodcem z pohledu kinematiky, biomechaniky a psychologie.

V závěrečné části budou stručně popsány znalecké posudky. K jednotlivým posudkům budou přiřazena soudní rozhodnutí, která nejvíce odpovídají dané situaci a uveden možný trest, který by obviněný za takové jednání mohl získat. Možné rozhodnutí soudů budou vycházet z probraných judikátů a budou pouze teoretické, neboť znalci nepřísluší provádět právní posouzení, pouze objasňuje příčinnou souvislost. Ale i pro technické řešení daného případu musí znalec vědět, co bude pro konečné řízení podstatné, aby k uvedenému dodal potřebné informace.

2 ZÁKLADNÍ DEFINICE A POJMY

Znalecký posudek je znalecm za určitým cílem systémově vypracovaná zpráva, která obsahuje informace o konkrétních entitách konkrétního objektu pro řízení před orgánem veřejné moci nebo pro právní úkony fyzických nebo právnických osob. Náležitosti posudku jsou dány Vyhláškou ministerstva spravedlnosti k provedení zákona o znalcích a tlumočnících č. 37/1967 Sb., ve znění pozdějších předpisů v § 13. (6, 53. s)

Řidič je podle § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích) definován takto: „*Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.*“ Povinnosti řidiče jsou upraveny v tomto zákoně. Řidičem může být jen osoba, která je fyzicky i psychicky způsobilá, ovládá jízdu i předpisy související s provozem na pozemních komunikacích. (27)

Podle § 3 zákona o provozu na pozemních komunikacích může motorové vozidlo řídit pouze:

a) osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel uděleného Českou republikou, státem, který je členským státem Evropské unie nebo smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo jiným státem podle mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která upravuje oblast silničního provozu, nebo (Tato novelizace nabývá účinnosti 19. 1. 2013),

b) žadatel o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku z řízení motorového vozidla,

c) osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení. (27)

Řidič motorového vozidla se musí plně věnovat řízení. Za volant by měl sedat jen v dobrém zdravotním stavu a dbát zvýšené opatrnosti k nejhroženějším účastníkům silničního provozu, tedy především chodcům a dalším účastníkům silničního provozu. Svoji jízdu je povinen přizpůsobit svým schopnostem, technickému stavu vozidla i vozovky. Řidič musí dodržovat maximální povolenou rychlost a dostatečnou bezpečnou vzdálenost za jiným vozidlem, aby se vyhnul možné srážce při náhlém brzdění nebo zastavení vozidla

jedoucího před ním. Podle § 24 nesmí řidič při couvání ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Není-li při otáčení dostatečný rozhled, musí si řidič zajistit asistování náležitě poučené osoby, která bude dohlížet na jeho bezpečný průběh. Řidič dále nesmí požívat alkoholický nápoj ani jinou látku obsahující alkohol či jinou návykovou látku před nebo během jízdy. Povinnosti řidiče motorového vozidla jsou vymezeny kromě § 4 a § 5, také v § 6, kde je řidiči motorového vozidla nařízeno být po celou dobu jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem. Řidič musí mít také při řízení u sebe veškeré potřebné doklady – řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla podle zvláštního právního předpisu. U profesních řidičů dále průkaz profesní způsobilosti řidiče nebo obdobný doklad, nemá-li záznam o profesní způsobilosti v řidičském průkazu a doklad o zdravotní způsobilosti. (27)

Vozidlo je podle § 2 písm. f) zákona o provozu na pozemních komunikacích definováno takto: „*Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.*“ (27)

Motorové vozidlo je dle § 2 písm. g) zákona o provozu na pozemních komunikacích definováno: „*Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.*“ (24)

Nemotorové vozidlo je podle § 2 písm. h) zákona o provozu na pozemních komunikacích definováno takto: „*Nemotorové vozidlo je přípojně vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například potahové vozidlo.*“ (27)

Pozemní komunikace je podle § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů definována: „*Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“ (31)

Podle zákona o silničním provozu se za **účastníka provozu** na pozemních komunikacích považuje každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Jednou z nejohroženějších skupin jsou **chodci**, neboť je nechrání karoserie, ani jiné ochranné pomůcky, tudíž následky dopravních nehod mohou být fatální. Mezi chodce řadíme i osoby, jenž tlačí nebo táhnou sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy, ruční vozík, který nepřevyšuje svou celkovou šířkou 600 mm, pohybují se na lyžích, kolečkových bruslích, vedou jízdní kolo či motocykl, psa a tak dále. (27)

Dopravní nehoda je nepředvídatelná událost, které se účastní jeden nebo více účastníků silničního provozu. Dle zákona o provozu na pozemních komunikacích, se jedná o „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla*

započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“ (27)

Nehodové místo je takové, kde dochází k dopravním nehodám.

Nehodový úsek je takový úsek pozemní komunikace, kde na vzdálenost větší než 250 m dochází k nahromadění nehodových míst.

3 KOMUNIKACE PRO CHODCE

Přechod pro chodce je zákonem o provozu na pozemních komunikacích definován v § 2 písm. dd) jako: „*místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou.*“ Dle tohoto zákona je řidič, kromě řidiče tramvaje, povinen umožnit chodci, který je na přechodu nebo ho hodlá použít, nerušené a bezpečné přejítí vozovky. Řidič musí přizpůsobit svoji jízdu nebo vozidlo zcela zastavit před přechodem pro chodce. Ostatní řidiči jedoucí stejným směrem se musí dané situaci přizpůsobit, tzn. zpomalit, popřípadě zastavit. Na přechodu pro chodce, a bezprostředně před ním je zakázané předjíždět, otáčet se a couvat. Řidič také nesmí zastavit a stát na přechodu pro chodce nebo ve vzdálenosti kratší než 5 m před ním. Pokud je blíže než padesát metrů křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce nebo místo pro přecházení vozovky vyznačené dopravní značkou „Přechod pro chodce“ musí chodec přecházet jen na tomto místě. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo. Jakmile chodec vstoupí na přechod pro chodce, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Nevidomý chodec dává najevo svůj úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce, blíží-li se vozidla s právem přednostní jízdy. Pokud už se na přechodu nachází, musí jej co nejrychleji opustit. Chodec nesmí vstupovat na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Chodec vždy musí dát přednost tramvaji. Místo pro přecházení vozovky není podle zákona o provozu na pozemních komunikacích blíže specifikováno. Zákon pouze stanoví, že mimo přechodu pro chodce je dovoleno přecházet vozovku kolmo k její ose. (27)

Na komunikacích, kde je dovolená rychlost větší nebo rovna 70 km/h je možné zřizovat pouze mimoúrovňové přechody pro chodce, kdy jejich vzájemná vzdálenost nemá v zastavěném území překročit hranici 500 m; na přechodových úsecích mohou být mimoúrovňové přechody ve vzdálenosti 1000 m, v ojedinělých případech i více. Na směrných komunikacích obytných útvarů, ve spojení obcí, průtahů silnic I., II., a III. třídy je možné zřizovat přechody pro chodce v mezikřižovatkových úsecích dle podmínek a poptávky po přecházení. Zpravidla se zřizují, stoupne-li poptávka ve špičkové hodině pracovního dne na 50 chodců za hodinu. Vzdálenost těchto přechodů by neměla být menší než 200 m, podle poptávky se odstup může i zmenšit. Na průtazích silnic III. třídy se přechody zřizují, pokud je to nezbytné a v zónách s omezenou rychlostí 30 km/h se přechody pro chodce obvykle nenavrhují. (48)

Přechody pro chodce, které nejsou řízeny světelnou signalizací, se mohou navrhnout jen přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci. Na nově budovaných přechodech pro chodce je délka neděleného přechodu 6,50 m mezi obrubami. Je-li šířka komunikace větší než 8,50 m, má být přechod rozdělen tzv. dělicím nebo ochranným ostrůvkem. Přechody pro chodce řízené světelnou signalizací jsou zřizovány na komunikacích, které mají dva nebo více stejnosměrných jízdnicích pruhů. (48)

Přechod pro chodce je zřizován pouze v místech, kde nejvyšší dovolená rychlost nepřekračuje 50 km/h. Na komunikacích s větší přípustnou rychlostí než 50 km/h je rychlost před přechodem pro chodce omezena na nejvýše 50 km/h. U škol se zpravidla, pro větší zajištění bezpečnosti, snižuje rychlost na 30 km/h. (48)

Provoz chodců, neboli pěší doprava, je integrovanou součástí dopravního a územního plánování v obcích, jenž musí být konstruovány zároveň pro více účastníků dopravy. Komunikace pro chodce mají zajistit tyto podmínky:

- bezpečnost provozu;
- snížit subjektivní pocit ohrožení;
- spojení cílů bez objížděk;
- bezbariérový, plynulý pohyb;
- dostačující svobodu pohybu;
- zredukovat rušení ostatních účastníků provozu;
- dobrou přehlednost;
- předcházet vlivu počasí, je-li možné.

Bezpečný pohyb chodců je nepříznivě ovlivňován vysokou rychlostí vozidel. V místech s intenzivním provozem chodců, se tak doporučuje snižovat rychlosti vozidel dle regulačních opatření. Návrhy komunikací pro chodce musí přednostně zabezpečit cesty nejohroženějších účastníků provozu, a to dětí do škol. (48)

Budování přechodů pro chodce má svá specifika. Šířka pruhu pro chodce je 0,75 m, pás pro chodce je násobkem počtu pruhů. Počet pruhů je určován kvalitou pohybu chodců a výkoností komunikace. Pruh nebo pás pro chodce je od vozovky v bezpečném odstupu, a to 0,5 m, případně 0,25 m a může být také oddělen zábradlím nebo postranním bezpečnostním pásem. Pás pro chodce je umístěn na vnější stranu prostoru místní komunikace, je-li místní komunikace dost široká, od hlavního prostoru se dělicí pás odděluje o šířce nejméně 1,5 m,

doporučuje se však až 3,00 m. Snížení pásu na 1,00 m je možno jen v případech, kdy je k tomu závažný důvod. (48)

Důležitá je především osvěta, která by měla být šířena už od raného věku. Již od roku 2014 je dopravní výchova součástí osnov na základních školách. Při přecházení je nutné se rozhlédnout před vstupem do vozovky, aby řidič měl dostatek času na chodce zareagovat. Nepřecházet v místech, kde nemáme dostatečný rozhled nebo nevidíme dopravní situaci, tzn. nepřecházet před nebo za vozidlem, v zatáčce, za horizontem, apod. Při přecházení vícepruhých vozovek je důležité dát přednost všem vozidlům v každém jednotlivém pruhu, neboť řidiči nejsou schopni přes jiná vozidla chodce zaznamenat.

4 PRÁVNÍ PŘEDPISY

V této kapitole se budu věnovat pouze vybraným skutkovým podstatám, jenž se vyskytovaly značnou měrou v prozkoumaných soudních rozhodnutích. Existuje řada zákonů a vyhlášek, které jsou, byť i okrajově, spojené s dopravním prostředím, avšak tyto jsou ve vztahu k této diplomové práci minoritní.

4.1 SILNIČNÍ PŘEDPISY

Silniční předpisy jsou upraveny v již zmíněném zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Zákon o provozu na pozemních komunikacích vymezuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy, působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Kromě základních pojmů upravuje i základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích. Osoby, které by mohly ohrozit bezpečnost provozu, tj. vzhledem k věku či sníženým duševním nebo fyzickým schopnostem, se nesmí provozu účastnit. Je-li schopna osoba sama nebo pod dohledem jiné způsobilé osoby se jej bezpečně účastnit, předchozí ustanovení neplatí. Věk je jistou překážkou v bezpečné účasti na provozu na pozemních komunikacích, a to především u malých dětí a seniorů. (44)

Zákon jednoznačně stanovuje zákaz požívání alkoholických nápojů nebo návykových látek řidičem před nebo během jízdy. Alkoholickým nápojem je myšlena lihovina, víno nebo pivo, ale i jiný nápoj, který obsahuje více než 0,5 ‰ alkoholu (§ 2 písm. k) zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících předpisů). Osoba, jenž vykonává činnost nesmí být pod vlivem alkoholických nápojů nebo návykových látek. Je-li důvodné podezření, že by tato osoba byla pod vlivem nebo způsobila-li jinému újmu v souvislosti s užitím alkoholu, je povinna se podrobit orientační dechové zkoušce a lékařskému vyšetření. V případě, kdy osoba orientační dechovou zkoušku odmítne, musí se provést odborné lékařské vyšetření. Řidiče tak může ke splnění této povinnosti vyzvat příslušník Policie ČR nebo Vojenské policie, příslušník Vězeňské služby, ošetřující lékař nebo strážník obecní policie. (44)

Paragraf 6 upravuje povinnost řidiče se za jízdy připoutat bezpečnostním pásem, je-li jím sedadlo vybaveno. (31)

Pokud řidič předává řízení motorového vozidla jiné osobě, musí si být jistý, že daná osoba vlastní příslušná řidičská oprávnění. Nesmí ostatní účastníky, ani jiné osoby obtěžovat nadměrným hlukem, znečišťovat ovzduší, rozstříkovat kaluže, bláto nebo zbytečně ponechávat motor stojícího vozidla v chodu, např. při delším stání vozidla před železničním přejezdem apod. (§7 písm. b)) (44)

Rychlost jízdy je upravena § 18, který výslovně stanovuje, že rychlost jízdy musí být jen taková, aby bylo možno vozidlo zastavit na tzv. dohlednou vzdálenost. Rychlost jízdy musí přizpůsobit i okolnostem, které by mohl jen předvídat. Za nepředvídatelné okolnosti by řidič neměl být právně odpovědný. V blízkosti škol by řidič měl být obezřetný, předvídat a přizpůsobit rychlost vozidla situaci, kdy by mu mohlo dítě nečekaně vběhnout do vozovky. Maximální přípustná rychlost v ČR u vozidel nepřevyšující 3 500 kg je mimo obec 90 km/h, na silnici pro motorová vozidla nesmí rychlost překročit 110 km/h a na dálnici 130 km/h. Vozidla z jiné hmotnostní kategorie mohou jet nejvýše 80 km/h. V obci smí řidič jet maximálně 50 km/h. (44)

Při změně směru jízdy musí řidič vždy na tento úkon upozornit, a to dostatečně dopředu, aby ostatní účastníci provozu zvládli bezpečně zareagovat na tuto změnu. Při otáčení řidič jedná podobně jako při odbočování. Tzn., že před otáčením se řidič s vozidlem na vozovce zařadí co nejdále vlevo ve svém směru a dává znamení o svém budoucím jednání, přičemž dává přednost protijedoucím vozidlům. Při couvání může řidič omezit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, nesmí je však ohrozit. Otáčet se řidič nesmí v nepřehledných nebo jinak nebezpečných místech, na křižovatkách s řízeným provozem, na přechodech pro chodce, a v dalších taxativně vyjmenovaných místech § 24 odst. 4. (44)

Je-li řidič účastníkem dopravní nehody, musí neprodleně zastavit své vozidlo, zabezpečit místo tak, aby neohrozil další osoby nebo věci a spolupracovat při zjišťování skutkového stavu (§ 47).

Povinnosti chodce jsou uloženy v § 53 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Chodec, který nese předmět, jímž by mohl ohrozit provoz, užije pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky. Pokud se u silnice nevyskytuje chodník nebo není-li schůdný, chodec je povinen jít po levé krajnici nebo co nejbližší k okraji levé strany vozovky. Pokud není snižená viditelnost, mohou jít i dva chodci vedle sebe. (44)

Povinnosti chodců při přecházení pozemní komunikace jsou uvedeny v § 54 výše uvedeného zákona. Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem pro chodce, je chodec povinen užít tento přechod, nadchod či podchod. Mimo přechod je chodec povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil sebe a ostatní účastníky silničního provozu. Vozovku je dovoleno přecházet pouze kolmo k její ose. Chodec dále nesmí překonávat zábradlí nebo jiné překážky na vozovce. (44)

Mezi hlavní nebezpečí při přecházení, a to ať už při přecházení přes přechod pro chodce či mimo něj, patří především náhlý vstup do vozovky, tedy nerozhlídnutí se, a nedání tak přednosti v jízdě vozidlům. Přecházení mimo přechod, nesprávný odhad vzdálenosti a rychlost vozidla patří při přecházení také k potenciálním nebezpečím vzniku dopravní nehody.

Dále zákon upravuje například dopravní značení a zařízení, speciální označení vozidel a osob nebo bodový systém. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem je zakotveno v Hlavě páté. Má za cíl evidovat opakované porušení povinností v provozu na pozemních komunikacích. Body by sice neměli mít sankční povahu, avšak nelze tvrdit, že pozbytí řidičského oprávnění je jen administrativním opatřením. Jejich význam je přesto spíše preventivní, s účelem ochrany vybraných zájmů. Způsob, kterým jsou body započítávány je upraven § 123 písm. b) a § 123 písm. c). Při dosažení 12 bodů je českému řidiči zabaveno řidičské oprávnění. Následná možnost jeho vrácení je vymezena § 123 písm. d). Odečítání bodů je upraveno § 123 písm. e). Pokud se řidič zúčastní školení bezpečné jízdy, jsou mu body odečteny. V tabulce uvádím pro příklad vybrané přestupky, jejich bodové ohodnocení a délku zákazu činnosti, který může správní orgán pachateli uložit. (27) (46)

Tab. č. 1 Bodový systém a přestupky; vlastní zpracování podle (46)

Přestupek (zkráceně)	Body	Zákaz činnosti	Paragraf
Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)	7	6 měs. – 1 rok	§ 125c / 1b)
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost – alkohol a návykové látky (záleží na případě)	7	1 – 2 roky	§ 125c / 1c)
	7	1 – 10 let	§ 274 TZ
Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky	7	1 – 2 roky	§ 125c/ 1d)
Nedovolené předjíždění	7	6 měs. – 1 rok	§ 125c / 1f) 7.
Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	7	1 – 10 let	§ 143, 147, 148 TZ
Nezastavení po nehodě	7	1 – 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 1.

Přestupek (zkráceně)	Body	Zákaz činnosti	Paragraf
Ujetí po dopravní nehodě	7	1 – 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 4.
Technicky nezpůsobilé vozidlo	5	6 měs. – 1 rok	§ 125c / 1a) 3.
Vysoké překročení rychlosti – v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5	6 měs. – 1 rok	§ 125c / 1f) 2.
Nezastavení na červenou	5	1 – 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 5.
Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání	5	1 – 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.d)
Řízení bez řidičského oprávnění	4	1 – 2 roky	§ 125c / 1e) 1.
Ohrožení chodce na přechodu	4	1 – 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6. a
Maření výkonu úředního rozhodnutí	4	1 – 10 let	§ 337 TZ
Nezastavení před přechodem	3	1 – 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.b)
Vyšší překročení rychlosti – v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	---	§ 125c / 1f) 3.
Střední překročení rychlosti – v obci do 20 km/h a více nebo mimo obec do 30 km/h	2	---	§ 125c / 1f) 4.
Zavinění nehody s ublížením na zdraví	0	---	§ 125c / 1h)
Ohrožení chodce při odbočování	0	1 – 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měs. po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.c

4.2 TRESTNÍ ZÁKONÍK

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen trestní zákoník) neobsahuje speciální ustanovení, jenž by upravovaly způsobení dopravní nehody. V případě zavinění dopravní nehody se tak používají ustanovení trestných činů proti životu a zdraví nebo jiným, zákonem chráněným hodnotám. Ustanovení, jenž se vyskytovala ve značné míře v soudních rozhodnutích Nejvyššího a Ústavního soudu a sloužila jako poklad pro vypracování této diplomové práce, je tak nutné blíže specifikovat. Vybrala jsem jen podstatné věci a okolnosti související s tématem práce. Jsou to: § 143 usmrcení z nedbalosti, § 145 těžké ublížení na zdraví, § 272 obecné ohrožení a § 274 ohrožení pod vlivem návykové látky. Rozebraná soudní rozhodnutí obsahovala trestné činy, které jsou svými znaky pro společnost nebezpečné a trestány byly odnětím svobody, definuji níže.

4.2.1 § 49 Pojem a účel dohledu, § 50 Povinnosti pachatele

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen trestní zákoník) obsahuje v § 49 Pojem a účel dohledu a v § 50 Povinnosti pachatele, které jsou v jejich prvních odstavcích používány k zákazu činností, pro naše účely spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel.

Paragraf 49 definuje pojem a účel dohledu:

„(1) Dohledem se rozumí pravidelný osobní kontakt pachatele s úředníkem Probační a mediační služby (dále jen „probační úředník“), spolupráce při vytváření a realizaci probačního plánu dohledu ve zkušební době a kontrola dodržování podmínek uložených pachateli soudem nebo vyplývajících ze zákona.

(2) Účelem dohledu je a) sledování a kontrola chování pachatele, čímž je zajišťována ochrana společnosti a snížení možnosti opakování trestné činnosti, b) odborné vedení a pomoc pachateli s cílem zajistit, aby v budoucnu vedl řádný život.

(3) Dohled nad pachatelem provádí probační úředník.“(25)

Ustanovení § 49-51 jsou důležité jako alternativní způsoby trestání v méně závažných případech. Dosah těchto ustanovení je podstatný, jelikož jsou používány v případech, kdy je upouštěno od výkonu trestu odnětí svobody nebo v případech, kdy je pachatel z výkonu trestu odnětí svobody podmíněně propuštěn. *„Konkrétně zde jde o podmíněné upuštění od potrestání s dohledem (48 odst. 2), podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem [§ 84, § 86 odst. 1 písm. a)], podmíněné propuštění z výkonu trestu odnětí svobody (§ 89 odst.1)*

a ukončení ochranného léčení, jehož účelu nelze dosáhnout (§ 99 odst. 6). Dohled lze uložit i dodatečně poté, co pachatel zavedl důvod k přeměně trestu obecně prospěšných prací nebo jeho zbytku v trest odnětí svobody nebo k nařízení výkonu podmíněně odloženého trestu odnětí svobody [§ 65 odst. 3 písm. a), § 83 odst. 1 písm. a)]. Specifický případ dohledu probačního úředníka je upraven v ustanoveních § 73 odst. 1 písm. c), odst. 3 Trestního řádu, kde jde o jeden z prostředků nahrazujících vazbu.“ (15) Výhodou dohledu je ušetření pachatele trestu odnětí svobody, který by tímto trestem byl vystaven škodlivému vlivu, jenž by ho mohl učinit po výkonu trestu neschopného zařadit se do běžného života a společnosti. Pachatel je na svobodě konfrontován s realitou a následky, které způsobil svým škodlivým chováním a může tak hledat možnosti jejich nápravy. Nevýhodou může být nedostatečná ochrana společnosti, pokud by pachatel od škodlivého chování neupustil.

Paragrafem 50 jsou pachateli ukládány tyto povinnosti:

„a) spolupracovat s probačním úředníkem způsobem, který mu probační úředník stanoví, a plnit probační plán dohledu,

b) dostavovat se k probačnímu úředníkovi ve lhůtách, které mu probační úředník stanoví,

c) informovat probačního úředníka o svém pobytu, zaměstnání a zdrojích obživy, dodržování soudem uložených přiměřených omezení a přiměřených povinností a jiných důležitých okolnostech pro výkon dohledu určených probačním úředníkem,

d) umožnit probačnímu úředníkovi vstup do obydlí, ve kterém se zdržuje.“ (25)

Povinnosti, jenž jsou pachateli ukládány, musí být vždy na základě a v mezích ústavních zásad. Kontrola chování pachatele má tak jasně stanovené meze. Pachatel si je vědom možností svého chování, a za jakých podmínek mu může být uložen trest nebo nařízen zbytek trestu. Výslovná zákonná úprava ustanovení § 50 je nezbytná, jelikož je zasahováno do jinak chráněných práv a svobod. (15)

4.2.2 § 55 Odnětí svobody

Jak vyplynulo ze soudních rozhodnutí, obviněnému byl zpravidla ukládán trest odnětí svobody podle § 55 trestního zákona. Pro jakýkoliv trestný čin je jasně stanovena sazba, která svojí výší závisí na povaze trestného činu. Odnětí svobody může být podmíněné nebo nepodmíněné. Podmíněný trest je obviněnému ukládán v případech, kdy trestní sazba nepřevyšuje tři roky a vzhledem k okolnostem trestného činu lze přepokládat, že dosažení smyslu trestu bude i bez umístění do příslušné věznice. Nepodmíněný trest je nepřísrnějším trestem a je ukládán za zvlášt' závažné trestné činy.

Paragraf 55 odnětí svobody je vymezen takto:

„(1) Nepodmíněný trest odnětí svobody se ukládá nejvýše na dvacet let, jestliže nejde o mimořádné zvýšení trestu odnětí svobody (§ 59), ukládání trestu odnětí svobody pachateli trestného činu spáchaného ve prospěch organizované zločinecké skupiny (§ 108) nebo o výjimečný trest (§ 54).

(2) Za trestné činy, u nichž horní hranice trestní sazby odnětí svobody nepřevyšuje tři léta, lze uložit nepodmíněný trest odnětí svobody jen za podmínky, že by vzhledem k osobě pachatele uložení jiného trestu zjevně nevedlo k tomu, aby pachatel vedl řádný život.

(3) Nepodmíněný trest odnětí svobody se vykonává podle jiného právního předpisu ve věznicích.“ (25)

Odnětí svobody je všestranným druhem trestu, jelikož je jej možné uložit za každý trestný čin, ať už přečin nebo zločin. Odnětí svobody patří k nejprísrnějším druhům trestu, jenž by měl být ukládán jen v případech, kdy mírnější forma trestu je nedostatečná pro nápravu pachatele trestného činu a ochranu společnosti. *„Vedle trestu odnětí svobody lze v zásadě uložit kterýkoli jiný druh trestu uvedený v § 52 odst. 1, kromě trestu domácího vězení a trestu obecně prospěšných prací (§ 53 odst. 1 věta druhá), pokud taková kombinace bude nutná k nápravě pachatele nebo k ochraně společnosti. Vedle trestu odnětí svobody lze také uložit kterékoli z ochranných opatření (s omezením podle § 98 odst. 2 trestního zákoníku a § 21 odst. 2 zákona č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů). Trestem odnětí svobody se podle § 52 odst. 2 a 3 rozumí celkem 4 typy trestů:*

a) nepodmíněný trest odnětí svobody (§ 55 až 57),

b) podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody (§ 81 až 83),

c) podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem (§ 84 až 87),

d) výjimečný trest (§ 54).“ (15)

4.2.3 § 58 Mimořádné snížení trestu odnětí svobody a § 59 Mimořádné zvýšení trestu odnětí svobody

Z průzkumu judikátů je patrné, že obviněnému byl ukládán výše zmíněný trest, a to v jeho podmíněné podobě. Jelikož k tomuto mimořádnému snížení trestu odnětí svobody došlo ve většině případů, je na místě ji teď zmínit. Opakem je mimořádné zvýšení trestu, jenž má smysl v důslednějším trestání za opakované spáchání zločinu, za který byl pachatel již trestán.

Z § 58 odst. 1 trestního zákoníku vyplývá: „Má-li soud vzhledem k okolnostem případu nebo vzhledem k poměrům pachatele za to, že by použití trestní sazby odnětí svobody trestním zákonem stanovené bylo pro pachatele nepřiměřeně přísné a že lze dosáhnout nápravy pachatele i trestem kratšího trvání, může snížit trest odnětí svobody pod dolní hranici trestní sazby tímto zákonem stanovené.“ (25)

Ustanovení § 58 je jedním z nástrojů subjektivního posouzení trestu soudcem. Umožňuje zmírnění trestu odnětí svobody v případech, kdy by trest neodpovídal veškerým okolnostem v daném případě, a pachateli by tak byl uložen trest nepřiměřený. K použití § 58 není rozhodující ani to, je-li trest odnětí svobody nepodmíněný nebo podmíněný, případně s dohledem. (13)

Mimořádné zvýšení trestu odnětí svobody je upraveno v § 59 odst. 1 a 2 trestního zákoníku:

„(1) Pachateli, který znovu spáchal zvlášť závažný zločin (§ 14 odst. 3), ač již byl pro takový nebo jiný zvlášť závažný zločin potrestán, může soud uložit trest v horní polovině trestní sazby odnětí svobody stanovené v trestním zákoně, jejíž horní hranice se zvyšuje o jednu třetinu, jestliže závažnost zvlášť závažného zločinu je vzhledem k takové recidivě a ostatním okolnostem případu vysoká nebo možnost nápravy pachatele je ztížena.

(2) Horní hranice trestní sazby trestu odnětí svobody může po zvýšení podle odstavce 1 převyšovat dvacet let. Při ukládání výjimečného trestu odnětí svobody nad dvacet až do třiceti let nesmí horní hranice převyšovat třicet let.“ (22)

4.2.4 § 143 Usmrcení z nedbalosti

Z použitých 40 judikátů bylo soudem trestný čin klasifikován jako usmrcení z nedbalosti pouze ve 4 případech. V judikátu spis. zn. 7 Tdo 112/2013-41 byl za tento přečin uložen nepodmíněný trest v délce 8 let ve věznici s dohledem. Vyšší sazba se v prozkoumaných judikátech nevyskytuje.

Trestní zákoník obsahuje trestný čin usmrcení z nedbalosti v § 143 v následujících odstavcích:

„(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.“ (25)

Spáchání trestného činu usmrcení z nedbalosti v souvislosti s dopravní nehodou, předpokládá porušení dopravního předpisu s příčinnou souvislostí s havárií s následkem smrti (srov. přiměřeně R 7/1965). Důležité pro posouzení trestného činu je zvláštní vnitřní psychický vztah pachatele k podstatným složkám trestného činu, a to zavinění. Chybí-li v době činu zavinění, nemůže se jednat o trestný čin. Trestný čin musí tedy obsahovat příčinnou souvislost mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu. Na rozdíl od zavinění, pachatel při zavinění z nedbalosti nechce způsobit škodlivý následek pro společnost, ani s jeho způsobením nesouhlasí. Předpokladem zavinění z nedbalosti však je i vědomost, že pachatel trestněprávně relevantní následek může způsobit (§ 16 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku) nebo si vědom není, ale takovou vědomost měl mít a mohl (§ 16 odst. 1 písm. b) trestního zákoníku). (15)

Příkladem by mohl být řidič motorového vozidla, který vjede do nerozlišené křižovatky, nedá přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava, způsobí dopravní nehodu, a druhému řidiči motorového vozidla způsobí újmu na zdraví podle § 148 trestního zákoníku – řidič spěchal,

riskoval a spoléhal na to, že křižovatku projede včas, tudíž se jedná o vědomou nedbalost. O nedbalost nevědomou by se jednalo, kdyby řidič při pozdějším výslechu přiznal, že pravidlo pravé ruky vůbec nezná.

Z § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích vyplývá, že řidič smí jet nejvýše takovou rychlostí, jaká mu umožní zastavit na vzdálenost, na kterou má rozhled. Kromě zákona o provozu na pozemních komunikacích je zde souvislost také se zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů ve znění zákona č. 307/1999 Sb., zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti pozemních komunikací; vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích; vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. (15)

4.2.5 § 145 Těžké ublížení na zdraví a § 146 Ublížení na zdraví

Ublížení na zdraví je nejčastěji vyskytující se kvalifikací trestného činu z provedené analýzy soudních rozhodnutí. Za ublížení na zdraví je možné pokládat změněný stav, který má vliv na běžný způsob života, výkon obvyklých činností nebo má jiný neblahý vliv na život poškozeného a netrvá jen krátkou přechodnou dobu. Jak plyne ze soudní praxe, v režimu trestního řízení se řeší případy, kdy chodci jako zranění účastníci provozu mají znesnadněný obvyklý způsob života, popř. pracovní neschopnost v trvání nejméně 7 dní. Drobné kolize jsou řešeny ve správním řízení.

„(1) Kdo jinému úmyslně způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let.

(2) Odnětím svobody na pět až dvanáct let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1

a) na dvou nebo více osobách,

b) na těhotné ženě,

c) na dítěti mladším patnácti let,

d) na svědkovi, znalci nebo tlumočnickovi v souvislosti s výkonem jejich povinnosti,

e) na zdravotnickém pracovníkovi při výkonu zdravotnického zaměstnání nebo povolání směřujícího k záchraně života nebo ochraně zdraví, nebo na jiném, který plnil svoji obdobnou povinnost při ochraně života, zdraví nebo majetku vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona,

f) na jiném pro jeho skutečnou nebo domnělou rasu, příslušnost k etnické skupině, národnost, politické přesvědčení, vyznání nebo proto, že je skutečně nebo domněle bez vyznání,

g) opětovně, nebo h) ze zavrženíhodné pohnutky.

(3) Odnětím svobody na osm až šestnáct let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt.

(4) Příprava je trestná.“ (25)

Předmětem ochrany tohoto ustanovení je lidské zdraví, na které útočí živý člověk. Pachatel, který zaviněně způsobí jiné osobě, již smrtelně zraněné další zranění, která i když nejsou smrtelná, tak zakládají těžkou újmu na zdraví. Pachatel neodpovídá za smrt poškozeného, avšak odpovídá za těžké ublížení na zdraví, i když dřívější zranění vede nevyhnutelně ke smrti poškozeného a zranění, způsobená pachatelem nemají vliv na končící stav poškozeného. Způsobení těžké újmy na zdraví je jakékoli konání i opomenutí, které má za následek těžkou újmu na zdraví.

Těžkou újmu na zdraví vymezuje § 122 odst. 2 trestního zákoníku jako újmu na zdraví, způsobenou za těchto podmínek:

a) zmrzačení,

b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,

c) ochromení údu,

d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,

e) poškození důležitého orgánu,

f) zohydění,

g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,

h) mučivé útrapy, nebo

i) delší dobu trvající porucha zdraví. (25)

Rozdíl mezi těžkou újmou na zdraví a ublížením na zdraví je založen na skutečnosti, kdy při těžké újmě na zdraví se musí jednat o vážnou poruchu zdraví nebo onemocnění, která citelně ovlivňuje obvyklý způsob života, porucha zdraví musí mít také delší dobu trvání.

„V soudní praxi vžitou hranici asi šesti týdnů lze považovat za hranici mezi těžkou újmou na zdraví ve smyslu § 122 odst. 2 písm. j) a ublížením na zdraví ve smyslu § 146 odst. 1 za předpokladu, že přibližně po tuto dobu trvá vážná porucha zdraví. Trvání poruchy zdraví při těžké újmě na zdraví podle citovaného ustanovení může být delší nebo i kratší než šest týdnů, a to podle povahy poruchy zdraví a příznaků, které ji doprovázejí (srov. R 13/1966; dále R II/1965).“ (15)

4.2.6 § 272 Obecné ohrožení

„(1) Kdo úmyslně způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo takové obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až osm let.

(2) Odnětím svobody na osm až patnáct let bude pachatel potrestán,

- a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 jako člen organizované skupiny,
- b) spáchá-li takový čin opětovně v krátké době,
- c) způsobí-li takovým činem škodu velkého rozsahu, nebo
- d) způsobí-li takovým činem těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob nebo smrt.

(3) Odnětím svobody na dvanáct až dvacet let nebo výjimečným trestem bude pachatel potrestán,

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 úmyslně smrt, nebo
- b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

(4) Příprava je trestná.“ (15)

4.2.7 § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Ohrožení pod vlivem návykové látky se dopustí osoba, která se nachází ve stavu vylučujícím způsobilost. U řidičů motorových vozidel za tento stav považujeme případy, kdy hladina alkoholu v krvi dosáhne 1 promile. V takovém stavu i mimořádně schopný řidič není schopen bezpečně řídit vozidlo. U jiných návykových látek je nutné zjišťovat konkrétní vliv ovlivnění touto látkou. Ve druhém odstavci tohoto ustanovení jsou uvedeny okolnosti, které se vážou k použití vyšší trestní sazby.

*„(1) Kdo vykonává ve stavu **vylučujícím způsobilost**, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn“. (15)

Čerpaná soudní rozhodnutí byla výsledkem mimořádných opravných prostředků, které směřují proti pravomocným rozhodnutím (rozhodnutí Nejvyššího a Ústavního soudu). Před takovýmto opravným prostředkem se účastník může obrátit s přezkumem rozhodnutí k soudu s vyšší instancí:

- Krajské soudy jako soudy II. stupně rozhodují o řádných opravných prostředcích proti rozhodnutí okresních soudů (odvolání).
- Vrchní soudy rozhodují jako soudy II. stupně o řádných opravných prostředcích proti rozhodnutí krajských soudů (odvolání).
- Nejvyšší soud rozhoduje o mimořádných opravných prostředcích proti rozhodnutí krajských a vrchních soudů (dovolání).
- Ústavní soud poskytuje ochranu, která zkoumá porušení základních práv a svobod.

Nejčtenějším **řádným opravným prostředkem je odvolání**. Odvolání napadá rozhodnutí, která ještě nenabyla právní moci, tj. nepravomocná rozhodnutí. Mezi nejčastější **mimořádné opravné prostředky** v trestních řízeních patří **dovolání**. Tímto prostředkem se účastník řízení dovolává odstranění nedostatků v pravomocných soudních rozhodnutích. Dovolání lze podat pouze u pravomocných rozhodnutí ve věci samé a současně u rozhodnutí, u kterých rozhodoval soud II. stupně. Dovolání je přípustné také pouze v případě, kdy dovolání předcházelo řádný opravný prostředek napadající rozhodnutí soudu I. stupně. Podat dovolání mohou pouze osoby k tomu oprávněné – nejvyšší státní zástupce a obviněný. S ohledem na mimořádnost opravného prostředku je jediným soudem rozhodujícím o dovolání Nejvyšší soud. Nejvyšší soud rozhoduje usnesením ve veřejném nebo neveřejném zasedání. K nápravě právních vad pravomocných rozhodnutí soudu nebo státního zástupce slouží jako mimořádný opravný prostředek **stížnost pro porušení zákona**. Stížnost pro porušení zákona je však oprávněn podat pouze ministr spravedlnosti. Obviněný je jen oprávněn iniciovat ministra k podání. Důležitým mimořádným opravným prostředkem je i **žádost o obnovu řízení**, kdy návrhovátelem žádá soud o obnovu již pravomocně skončeného řízení. V dané věci se musí objevit nové skutečnosti a důkazy, které by mohly vést k jinému rozhodnutí, aby bylo žádosti vyhověno. Obnova řízení je přípustná kromě trestních řízení v řízeních správních, civilních a v řízeních před Ústavním soudem. (15)

Ústavní stížnost je ve většině případů již poslední možností zvrátit rozhodnutí OČTŘ. Ústavní stížnost je automaticky zamítána, nepředcházelo-li jí řádně podané dovolání. Účastník trestního řízení tak již vyčerpal veškeré možnosti opravných prostředků. Ústavní soud je oprávněn prozkoumat pravomocné rozhodnutí v případech, kdy je účastník řízení („dovolatel“) přesvědčen, že jím bylo porušeno jeho základní právo či svoboda.

4.3 ZÁKON O PŘESTUPCÍCH – SPRÁVNÍ TRESTÁNÍ ŘIDIČŮ

Ve vazbě na zákon o silničním provozu je nutné si vzhledem k zaměření práce stručně charakterizovat i základní pojmy vymezené zákonem o přestupcích a možné druhy postihů uložených správním orgánem. Účelem zákona o přestupcích je ochrana společnosti před protiprávním jednáním, které porušuje nebo ohrožuje zájmy společnosti. Avšak společenská nebezpečnost u přestupků nedosahuje takové intenzity jako u trestných činů. V závěru této podkapitoly definuji řádné a mimořádné opravné prostředky, jako možnosti účastníka správního řízení obrátit se s přezkumem rozhodnutí na soud vyšší instance.

Přestupek je definován v zákoně č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen zákon o přestupcích) v § 5: „*Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ (29)

V § 35 zákona o přestupcích jsou vymezeny druhy správních trestů, které lze za přestupek uložit:

- a) napomenutí,
- b) pokuty,
- c) zákaz činnosti,
- d) propadnutí věci nebo náhrada hodnoty,
- e) zveřejnění rozhodnutí o přestupku.

Správní trest je možno uložit jak samostatně, tak i společně s jinými správními tresty. Při určování druhu a výměře trestu je přihlédnuto zejména k povaze a závažnosti přestupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem. V případě pokusu, do jaké míry se pachatel přiblížil k uskutečnění přestupku aj.

Není-li zákonem stanovená výše pokuty, lze ji uložit jen do výše nepřesahující částku 1 000 Kč. Přestupku se dopustí řidič, který není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění. Za tento přestupek je mu možno udělit pokutu od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz řízení od 12 do 24 měsíců. Řidiči, kterému bylo zadrženo řidičské oprávnění, hrozí pokuta od 5 000 do 10 000 Kč a zákaz řízení na 6 až 12 měsíců. Stejný trest bude uložen řidiči, který není držitelem platného osvědčení o profesní způsobilosti, a který nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu. (36)

Nejčastějším dopravním přestupkem je překročení rychlosti, za které lze v blokovém řízení uložit pokutu až 2 500 Kč. Ve správním řízení je možné uložit pokutu 5 000 Kč až 10 000 Kč a zákaz řízení od 6 do 12 měsíců. Za nerespektování svítilny signalizace na semaforu nebo pokynu „Stůj“ při řízení provozu policistou, hrozí řidiči pokuta 2 500 Kč v blokovém řízení a 2 500 až 5 000 Kč v řízení správním. Spáchal-li tento čin řidič již dvakrát a vícekrát za posledních 12 měsíců, bude mu uložen také zákaz řízení v délce 1 až 6 měsíců. Řidiči, který ohrozí chodce, ať už neumožněním bezpečného přejetí přechodu pro chodce, nezastavením vozidla před přechodem pro chodce (v případech, kdy je tak povinen učinit) nebo ohrožením chodce přecházejícího komunikaci na kterou odbočuje, je v blokovém řízení uložena pokuta 2 500 Kč. Ve správním řízení je to 2 500 až 5 000 Kč, spáchal-li tento přestupek jako v předchozím případě více než dvakrát za posledních 12 měsíců, je mu uložena sankce zákazu řízení 1 až 6 měsíců. (36)

V případech, kdy dojde k dopravní nehodě je potrestání závislé na její závažnosti. Závažnost určuje, zda se jedná o trestný čin nebo přestupek. O přestupek se jedná, bylo-li při dopravní nehodě jinému ublíženo na zdraví, zranění však nesmí být v takové míře vyžadované trestním zákonem. Za způsobení dopravní nehody s ublížením na zdraví je možné uložit sankci v rozmezí 25 000 až 50 000 Kč a zákaz řízení 12 až 24 měsíců. Pokud škoda při dopravní nehodě převyšuje částku 100 000 Kč na jiném vozidle, je v blokovém řízení pokutován do 1 000 Kč a ve správním řízení 2 500 až 5 000 Kč. Pokud řidič spáchal přestupek v posledních 12 měsících, je mu uložen i s pokutou trest zákazu řízení v trvání 1 až 6 měsíců. (36)

Dle § 83 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích fyzická osoba dopustí přestupku tím, že

„a) v rozporu s § 6 odst. 1 a 2 nepřihlásí k registraci silniční motorové vozidlo nebo přípojně vozidlo, které hodlá provozovat na území České republiky,

b) jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojně vozidla v rozporu s § 7 odst. 2 neumístí na vozidlo tabulku s registrační značkou,

c) jako výrobce, který je držitelem osvědčení o homologaci typu silničního vozidla nebo systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla, v rozporu s § 24 odst. 2 písm. a) vyrobí a uvede na trh silniční vozidlo nebo systém vozidla, konstrukční část vozidla nebo samostatný technický celek vozidla, který neodpovídá typu, pro který bylo uděleno osvědčení o homologaci typu, bez schválení technické způsobilosti,

d) jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojného vozidla provozuje vozidlo, které je podle § 37 technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích,

e) jako provozovatel silničního motorového vozidla nebo přípojného vozidla v rozporu s § 38 odst. 1 písm. f) provozuje vozidlo, které nemá identifikační údaje v souladu s údaji v registru silničních vozidel, nebo

f) provádí technické prohlídky silničních vozidel bez oprávnění podle § 56 nebo provádí měření emisí silničních vozidel bez oprávnění podle § 65.

Za přestupek podle odstavce 1 písm. c) lze uložit pokutu do 10 000 000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. e) lze uložit pokutu do 5 000 000 Kč, za přestupek podle odstavce 1 písm. f) lze uložit pokutu do 500 000 Kč a za přestupek podle odstavce a), b), d) lze uložit pokutu do 50 000 Kč. V blokovém řízení lze uložit pokutu do 5 000 Kč.“ (32)

Zákaz činnosti lze uložit nejdéle na tři roky. Do této doby je započítána i doba, po kterou pachatel již nesměl tuto činnost vykonávat. Po uplynutí poloviny doby je možno od tohoto správního trestu upustit, prokáže-li pachatel způsobem svého života nebo jiným účinným opatřením, že tento zákaz již není potřeba. Pokuta musí být zaplácena v plné výši, pokud není zaplácena, není možno od zákazu činnosti upustit. (29)

Propadnutí věci lze uložit podle § 48 zákona o přestupcích jen, jde-li o věc,

„a) která byla ke spáchání přestupku užita nebo určena,

b) kterou pachatel získal přestupkem nebo jako odměnu za něj, nebo

c) kterou pachatel, byť i jen zčásti, nabyt za věc uvedenou pod písmenem b), pokud hodnota věci uvedená pod písmenem b) není ve vztahu k hodnotě nabyté věci zanedbatelná.“ (29, §48) Věc musí být ve vlastnictví pachatele, uložením trestu věc propadá státu. Pokud věc, která má být prohlášena za propadlou, pachatel před převzetím zničí, poškodí, zcizí, zatají, učiní neupotřebitelnou nebo ji jinak zužitkuje, musí tuto věc nahradit do výše její hodnoty. (29)

Zveřejnění rozhodnutí o přestupku je možno uložit právnické nebo podnikající fyzické osobě. Zveřejnění je uskutečněno ve veřejném sdělovacím prostředku a vyvěšením na úřední desce správního orgánu na náklady pachatele.

Obecně je možné shledávat, že ve správním řízení platí zásada dvojinstančního řízení. Proti rozhodnutí o přestupku je tak možné podat řádný nebo mimořádný opravný prostředek. Jako příklad nejčastěji užívaného řádného opravného prostředku v přestupkovém řízení bych

zmínila odvolání. Účastník řízení tímto prostředkem vyjadřuje nesouhlas s rozhodnutím soudu 1. stupně – žádá o jeho změnu či zrušení. Jako soud II. stupně působí krajské soudy, které rozhodují o řádných opravných prostředcích (odvolání) proti rozhodnutí okresních soudů. Tento prostředek je možné uplatnit pouze v případech, kdy rozhodnutí ještě nenabýlo právní moci. Zákonná lhůta k odvolání je 15 dní ode dne oznámení rozhodnutí u správního orgánu. Příkladem mimořádného opravného prostředku je obnova řízení, která je upravena ve správním řádu v § 100 a § 102 (zákon č. 150/2002 Sb.). Z moci úřední je možné obnovit řízení pouze v případech, kde je veřejný zájem. U účastníka řízení je možné obnovit řízení ve dvou případech. Zaprvé, pokud vyšly najevo nové skutečnosti či důkazy, které nebyly dříve známy. Zadruhé, bylo-li zrušeno či změněno rozhodnutí, které bylo podkladem předchozího rozhodnutí, jenž má být obnoveno. (24)

*„Proti pravomocnému rozhodnutí krajského soudu je možné podat mimořádný opravný prostředek – kasační stížnost, jiná přípustná odvolání ani jiné řádné opravné prostředky nejsou přípustné. O **kasační stížnosti** rozhoduje Nejvyšší správní soud. Kasační stížnost je široce otevřený mimořádný opravný prostředek, kterým se lze domáhat nápravy jak v hmotněprávních otázkách, tak nápravy vadného procesu. Může být tedy podána jak proti rozhodnutí ve věci samé, tak i proti velké části procesních rozhodnutí (zamítnutí nebo odmítnutí návrhu), ale vždy pouze jen z některého důvodu, který zákon vypočítává a přesně vymezuje (např. nezákonnost, vada řízení, zmatečnost řízení, nepřezkoumatelnost).“ (54)*

5 POSTAVENÍ ZNALCE V TRESTNÍM ŘÍZENÍ

Vypracovaný znalecký posudek a jeho následný výklad před soudy je odbornou problematikou, která je soudy následně právně interpretována ve vztahu k porušení právních předpisů. Proto velmi záleží na kvalitě znaleckého posudku i znalce, jak bude následně pochopen a vyložen jeho závěr.

Postavení znalce v trestních řízeních upravuje především zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o znalcích). Znalce dle § 3 odst. 1 zákona o znalcích pro jednotlivé obory jmenuje ministr spravedlnosti nebo předseda krajského soudu v rozsahu, v němž je ministrem spravedlnosti k tomu pověřen. Znalci se jmenují jen pro dané obory a odvětví těchto oborů v rozsahu, ke kterému byli pověřeni. Po jmenování je znalec povinný složit v rámci svého jmenovacího řízení slib do rukou toho, kdo jej jmenoval. Po složení slibu jsou znalci zapisováni do seznamu znalců a tlumočníků. Správa soudů jim následně vydá potvrzení, jenž je opravňuje k objednání a získání pečeti. Dále znalce krajský soud vybaví znaleckým deníkem s pečeti, a uvedeným počtem listů deníku. Znalec je po obdržení zadání znaleckého posudku povinen vykonat tzv. prvotní znalecké úkony. Zaprvé zkoumá, jestli je oprávněn k podání znaleckého posudku, tedy zda je problematika obsahem jeho oborů a odvětví, pro které byl jmenován. Znalec musí rovněž prozkoumat, zda se nejedná o případ, kdy mu znalecký posudek nemůže být podán, vyloučena musí být jeho podjatost. Pokud by znalec našel důvod, kvůli kterému nemůže vypracovat znalecký posudek, je povinen to neprodleně oznámit orgánu, který jej ustanovil a čeká na další rozhodnutí. (7)

V trestním řízení je znalec přibírán orgánem činným v trestním řízení (dále OČTŘ). Postup OČTŘ je upraven v trestním řádu. Orgány, jenž si znalce přibírají, jsou kupříkladu policejní orgány (ty tak učiní již ve fázi šetření), státní zástupce, předseda senátu nebo samosoudce. Znalce si rovněž může vyžádat kterákoliv strana, ať už strana obhajoby či poškozený. Znalec však nesmí budít pochybnosti o podjatosti, tj. musí být nestranný. OČTŘ si pro objasnění skutečností mohou od znalce vyžádat odborné vyjádření nebo znalecký posudek. Jedná-li se o objasnění skutečnosti zvláště důležité, přibere dva znalce. To je především v případech, kdy je potřeba, aby soudní znalec konzultoval okolnosti případu s jiným odborníkem, např. soudním lékařem. Společně tak utváří závěr např. o střetové poloze, směru přejetí či charakteru a mechanismu zranění. Ve výjimečných případech, kdy se jedná o obtížný

případ, vyžadující zvláštní vědecké posouzení je přibrán k podání nebo přezkoumání znaleckého posudku znalecký ústav. (14)(28)

V trestním řízení je znalec přibrán opatřením. Skutek v trestním řízení musí mít charakteristiky trestného činu, je tedy nutno dokázat, je-li tomu tak. Zda daný skutek spáchal obviněný a z jakého motivu. V trestním řízení je nutné dokazovat veškeré okolnosti podstatné pro posouzení daného případu. Pro posouzení daného činu je nutno zjistit také míru zavinění pachatele, závažnost činu, stanovení následků, výši škody, jež byla způsobena tímto činem a další okolnosti sloužící jako důkaz pro objasnění věci. Důkazem je také výpověď obviněného a svědků. Znalecký posudek je důkaz, kdy soudce nemůže toto odborné vyjádření znalce nahradit svým vlastním, avšak kontroluje, zda souhlasí se všemi již prokázanými skutečnostmi. Rozdíl mezi svědkem a znalcem, je především ve způsobu obdržení informací, o kterých mají vypovídat. Svědek vypovídá o tom, co viděl v době spáchání trestného činu, naproti tomu znalec se o skutečnostech dozvídá ze shromážděných důkazů. Svědek ve své výpovědi skutky popisuje subjektivně, jak je vnímal svými smysly. Znalec podává znalecký posudek na základě svých odborných znalostí ke skutečnostem, které byly zajištěny v trestním řízení. (7)

Znalec při přípravě posudku dbá, aby poskytl potřebná vysvětlení ze spisu, a splní úkoly, jimiž byl pověřen. Znalci nepřísluší se vyjadřovat k hodnocení důkazů a otázek z pohledu práva. V případě potřeby je znalci dovoleno nahlédnout do spisů nebo jsou mu spisy zapůjčeny. Rovněž mu může být umožněno klást otázky související se znaleckým vyšetřováním při výsledku obviněného a svědků. Posudek je zpravidla znalci uložen vypracovat písemně. Posudek se též doručuje obhájci, a to na náklady obhajoby. V praxi znalci své posudky ústně stvrzují a objasňují své závěry před soudem. OČTŘ se znalce doptává na skutečnosti, které spatřuje jako zásadní pro proces. (7)

Pokud má soudce pochybnosti o správnosti posudku, potřebuje-li ho doplnit či objasnit, požádá znalce o vysvětlení. Pokud znalec není schopen tyto nejasnosti vysvětlit, soudce může přibrat jiného znalce. V trestním řízení je možné použít k dokazování různé způsoby dokazování, mezi které patří konfrontace, rekognice, vyšetřovací pokus, rekonstrukce a prověrka na místě. (7)

Konfrontace se využívá podle § 104a odst. 1 trestního řádu: „*Jestliže výpověď obviněného v závažných okolnostech nesouhlasí s výpovědí svědka nebo spoluobviněného, může být obviněný postaven svědkovi nebo spoluobviněnému tváří v tvář.*“ A to i naopak, pokud výpověď svědka nesouhlasí v závažných okolnostech s výpovědí obviněného nebo

jiného svědka. Může být prováděna až poté, co osoby, které mají být konfrontovány, již vypovídaly a byl sepsán protokol. (30)

Rekognice je úkon, jenž je zakotven v § 104b trestního řádu: „*Rekognice se koná, je-li pro trestní řízení důležité, aby podezřelý, obviněný nebo svědek znovu poznal osobu nebo věc a určil tím jejich totožnost. Osoba nebo věc, který má být poznána, jim nesmí být před rekognicí ukázána.*“ (30)

Vyšetřovací pokus je upraven § 104c trestního řádu: „*koná se, mají-li být pozorováním v uměle vytvořených nebo obměňovaných podmínkách prověřeny nebo upřesněny skutečnosti zjištěné v trestním řízení, popřípadě zjištěny nové skutečnosti důležité pro trestní řízení.*“ Je-li to nevhodné k okolnostem případu či osobě podezřelého, obviněného, spoluobviněného, poškozeného nebo svědka k vykonání vyšetřovacího pokusu se nepřistoupí. Znalec je přibírán v případě potřeby k povaze věci a ke skutečnostem. (30)

Vyšetřovací pokus při analýze dopravní nehody může být pro vyhodnocení zásadní. Zkráceně je možno říci, že se jedná o experiment ke zjištění průběhu dopravní nehody. Typický je zejména při zjišťování dohlednosti. Výstupem experimentu by měly být výhledové možnosti obou účastníků, tj. kdy řidič mohl spatřit chodce a naopak. (13)

Znalec odevzdává zadavateli posudek společně s návrhem na provedení vyšetřovacího pokusu i osnovu vyšetřovacího pokusu, pro ty jeho části, jenž jsou nezbytné po technické stránce. Osnova musí dle Bradáče obsahovat zejména tyto body (1):

- a) *cíl pokusu – veličiny event. jiné údaje, které mají být pokusem zjištěny, se stručným odůvodněním jejich potřeby,*
- b) *podmínky (místo, čas, úprava okolí apod.),*
- c) *metody, jež budou pro dosažení jednotlivých cílů použity,*
- d) *způsob dokumentace výsledků (písemně, graficky, fotografie černobílá nebo barevná, pozitivní nebo inverzní, film, videozáznam, s časovou základnou nebo bez ní aj.),*
- e) *pomůcky (vozidla a jejich potřebný stav, barva apod., měřicí přístroje a pomůcky, přístroje pro záznam aj.), s uvedením, které pomůcky zajistí znalec event. s doporučením, kde je možno zajistit další,*
- f) *účastníci, nutní ze znaleckého hlediska, včetně obsluhy vozidel a přístrojů pro měření a záznam,*
- g) *časový plán provedení jednotlivých úkonů vyšetřovacího pokusu,*

- h) *bezpečnostní opatření, nutná po dobu provádění a dokumentace vyšetřovacího pokusu, a to jak z hlediska vnějších vlivů, tak z hlediska bezpečnosti jednotlivých prováděných experimentů pro jejich přímé účastníky a pro ostatní přítomné (zejména omezení event. vyloučení nebo přerušování dopravy),*
- i) *opatření z hlediska hospodárnosti, zejména ve vztahu k případnému omezení, resp. vyloučení dopravy na dobu nezbytně nutnou. Zde znalec uvede předpokládané náklady na zajištění vyšetřovacího pokusu, které jsou mu známy (pronájem přístrojů, cena měřických, demontážních a montážních prací event. nutných náhradních dílů pro opětovnou montáž, ceny úkonů bezdemontážní diagnostiky apod.) (1, s. 72)*

Rekonstrukce je upravena § 104d trestního řádu v odst. 1 a 2. „*Rekonstrukce se koná, má-li být obnovením situace a okolností, za kterých byl trestný čin spáchán nebo které k němu mají podstatný vztah, prověřena výpověď podezřelého, obviněného, spoluobviněného, poškozeného nebo svědka, jestliže jiné důkazy provedené v trestním řízení nepostačují k objasnění věci.*“ (30)

Prověrka na místě je upravena § 104e trestního řádu odst. 1 a 2. „*Prověrka na místě se koná, je-li zapotřebí za osobní přítomnosti podezřelého, obviněného nebo svědka doplnit nebo upřesnit údaje důležité pro trestní řízení, které se vztahují k určitému místu.*“ (30)

Prověrku na místě je nutné uskutečňovat jen v místě, kde k události došlo a nemělo by být zásadně upravováno. Výše zmíněné osoby se blíže vyjadřují k zásadním okolnostem, které zaznamenaly při nehodovém ději, např. polohu vozidel nebo chodce ze svého pohledu. OČTŘ tyto skutečnosti zaznamenává a porovnává s předchozími výpověďmi. Prověrka na místě je listinný důkaz, který musí být řádně zadokumentován. O prověrce na místě musí být také sepsán protokol obsahující veškeré podstatné údaje, viz. výše osnova vyšetřovacího pokusu. (1)(54)

6 SRÁŽKA VOZIDLA S CHODCEM

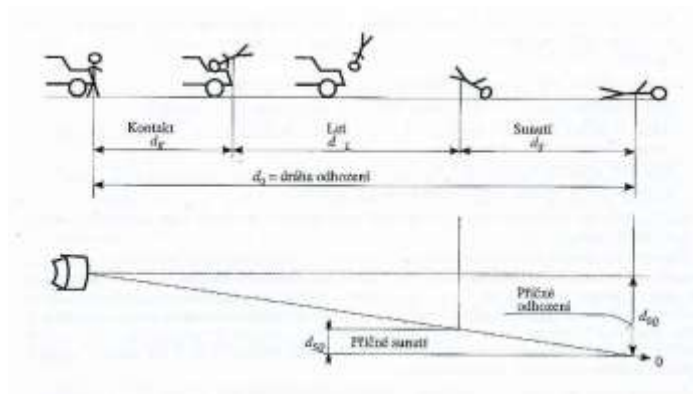
6.1 OCHRANA CHODCŮ PŘI SRÁŽCE S VOZIDLEM

V současnosti je u automobilů kladen důraz na snížení následků střetu s chodcem nebo jiným nechráněným účastníkem nehody. Chodci si mnohdy ani neuvědomují, jaké často i smrtelné zranění jim v silničním provozu hrozí. Pokud zkoumáme vztah člověk a vozidlo, je nutné vyhodnotit veškeré jejich vzájemné působení a mechanismy plynoucí ze střetu.

6.2 OBVYKLÉ FÁZE STŘETU VOZIDLA S CHODCEM

Vědní disciplínou, která popisuje a zkoumá pohyb hmotných těles nzv. kinetikou. Při srážce vozidla s chodcem dojde k přeměně energie. Rychlost pohybu a hmotnost chodce je v porovnání s osobním automobilem nesrovnatelná. Na obrázku č. 1 je vyobrazen pohyb chodce po dotyku s osobním automobilem. Dle Bradáče (1) zde rozlišujeme tři fáze:

1. Fáze kontaktní – celková doba kontaktu chodce s vozidlem, od jeho prvního doteku do posledního, mezitím může dojít i k přerušení – první dotyk s přední částí vozidla, dále s kapotou a případně i s čelním sklem.
2. Fáze letu – od posledního styku s vozidlem do prvního kontaktu s vozovkou, tzv. sekundární náraz.
3. Fáze sunutí. (1)



Obr. č. 1 Fáze pohybu chodce během nehodového děje (1, s. 484)

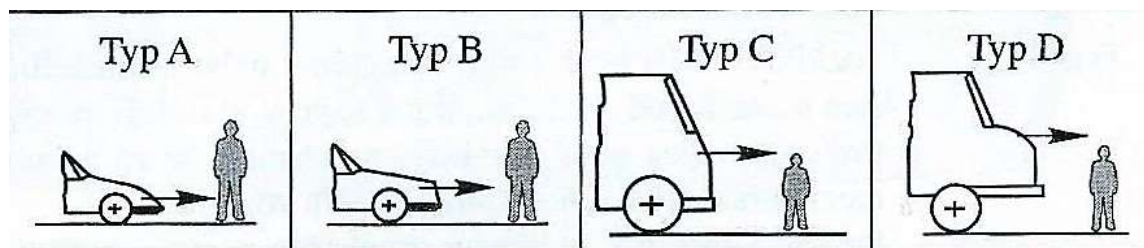
Tvar a kontura přídě vozidla je zásadním faktorem, který ovlivňuje pohyb chodce. V literatuře je běžné rozdělení na 4 typy (1)(13)

Typ A – klínový typ; hlavní náraz nastává obvykle proti dolním končetinám pod těžištěm těla, u dospělého jedince proti holeni, u dětí většinou proti stehnům či kolenům. Následkem rotace nastává náraz hlavy či trupu na kapotu, čelní sklo či hranu střechy záleží na geometrických rozměrech (délka kapoty, velikost těla).

Typ B – pontonový typ; náraz vzniká pod těžištěm, nicméně hrana kapoty se nachází ve výšce těžiště nebo nad ní. Impuls utáčení je menší než u klínového typu.

Typ C – trambusový typ; například kolize nákladního automobilu či autobusu na dospělou osobu. Nedochází k rotaci, tělo je zachyceno v celé délce.

Typ D – výška nárazníku je větší než výška těžiště chodce, z toho vyplývá, že síla nárazu působí nad těžištěm. Horní část těla je odražena od vozidla. Pakliže vozidlo slabě brzdí, je možné následné přejetí chodce.



Obr. č. 2 Typy čelních střetů vozidla s chodcem (1, s. 485)

6.3 ZDRAVOTNÍ NÁSLEDKY STŘETU VOZIDLA S CHODCEM

Mezi nejohroženější skupinu účastníků dopravy patří chodec, který není v silničním provozu nijak chráněn proti nárazu motorových vozidel. Zranění chodce je závislé na typu automobilu, především na tvaru a tuhosti karoserie a jeho kinetické energii, tedy hmotnosti a rychlosti. Při nárazu má chodec přibližně stejnou rychlost jako jím sražené vozidlo. Nejtypičtějším průběhem je prvotní kontakt vozidla s dolními končetinami chodce, poté zasažení pánve a nakonec náraz hlavy na kapotu nebo čelní sklo. Brzděním je chodec od vozidla uvolněn a jeho rychlost klesne na nulu nebo je odhozen na další překážku (jiné vozidlo, sloup, obrubník). Zranění chodce se odvíjí také od faktoru, v jakém vztahu se chodec nacházel vůči vozidlu, tzn., zda byl v pohybu či ležel, a v jaké poloze se nacházel v době střetu.

Nejčastěji se vyskytuje poranění dolních končetin (37%), druhým je poranění hlavy (35%). Dále jsou zraněny také horní končetiny (9%), hrudník (8%) a páteř (4%). Nejzávažnějším poraněním je poranění hlavy, a to až z 80%. (49)



Obr. č. 3 Podíl poranění jednotlivých částí těla chodce při srážce s vozidlem (45)

K výskytu **lehčích zranění** dochází nejčastěji v nárazových rychlostech 10-30 km/hod. Při nízkých rychlostech dochází typicky ke zraněním dolních končetin, na kterých jsou viditelné oděrky a hematomy. Chodec se také často poraní o prvky umístěné na vozidle, k těm patří zejména znaky (loga) značek aut či ostré hrany. Odřeny a krevní podlitiny jsou způsobovány

i otiskem dalších prvků: masky, chladiče, obrysy světloměrů apod. K běžným zraněním patří také namožení či natažení různých svalů či šlach. (1)(4)

Zlomeniny se vyskytují převážně od nárazových rychlostí přibližně 25 km/hod. Faktory vedoucí ke zlomenině jsou především hustota a struktura kostní tkáně, která určuje její pevnost. Nejrizikovějšími skupinami jsou senioři, kde je hustota nižší a nezletilí v růstu. (1)(4)

Při čelně-čelním postavení vzpřímeného chodce, kdy automobil narazí svou čelní stranou do chodce v postavení také čelně k přijíždějícímu vozidlu, se vyskytují poranění dolních končetin. Při nárazu nejsou dolní končetiny schopné ohnutí se v kolenním kloubu, proto vznikají zlomeniny holenních či stehenních kostí. Dále mohou vznikat zlomeniny zápěstí a předloktí, kdy chodec reaguje předpažením na přijíždějící vozidlo a dojde ke střetu horní končetiny s kapotou. Náraz o kapotu vozidla může způsobit i poranění trupu se zlomeninami hrudní kosti, žeberních chrupavek a žeber. Při poranění mezižeberních tepen či poranění plic může mít za následek krvácení do dutiny hrudní a následné udušení vdechovanou krví. Zlomeniny v oblasti obličeje jsou zejména následkem nárazu do kapoty nebo čelního skla. Prudké škusnutí s hlavou zapříčiňuje zlomeniny krčních obratlů souběžně s poškozením míchy. Mezi nejčastější smrtelné zranění chodců patří zhmoždění mozku. Překvapivé je, že zhmoždění mozku, zlomenina klenby a spodiny lební častěji vzniká nárazem o čelní sklo a přední tzn. A sloupek, než po odhození – o vozovku. (4)

K vážným, život ohrožujícím poraněním patří okamžitá **amputace**. K okamžité amputaci dolních končetin dochází při vysokých nárazových rychlostech. Oddělení určité části lidského těla je způsobena tím, že rázová síla vozidla překoná mez pružnosti kůže, svalů a kostí. Při nižší rychlosti může dojít k oddělení, pokud energie vozidla působí ve výšce kolenního kloubu. Vysoká rychlost však nemusí vždy znamenat amputaci, s narůstající nárazovou rychlostí však pravděpodobnost vzniku zranění přibývá. Lékaři jsou také často nuceni k traumatické amputaci, hrozí-li zraněnému masivní krvácení z končetinových tepen. K amputaci je přistoupeno, je-li končetina spojena se zbytkem těla pouze zbytkem měkkých tkání a kůže.

Kazuistika (viz. judikát spis. zn. 6 Tdo 296/2008): Osobní automobil po projetí pravotočivé zatáčky v důsledku nepřiměřené rychlosti vjel mimo vozovku a zezadu srazil nezletilého chodce. Nezletilý utrpěl rozmoždění pravého bérce s defektem kosti a svaloviny, které vedlo k amputaci pravé dolní končetiny pod kolenem.

6.4 BIOMECHANIKA

Biomechanika je vědním oborem, který zkoumá mechanickou odolnost jednotlivých tkání a částí těla, které jsou při dopravních nehodách nejčastěji zatěžovány. Úkolem je také stanovit limitní hodnoty, které jsou důležité pro přezkoumatelnost bezpečnostních opatření na vozidle. Tzv. kritéria poranění jsou pomyslnou hranicí mezi zraněními, které jsou mezi přípustnými a nepřípustnými hodnotami. Měření se provádí na zkušebních prvcích a testovacích figurínách. Mezní hodnoty mechanického zatížení (síly, zrychlení) nesmí být při měření překročeny.

V biomechanice jsou sledovány především tyto faktory:

- Maximální zrychlení a zpomalení
- Střední hodnota zrychlení
- Konečné zrychlení
- Doba zrychlení
- Zrychlení v závislosti na čase
- Určení síly a její rozložení na lidském těle

Mezi nejdůležitější biomechanické limitní hodnoty patří:

- Maximální zatížení člověka při zpoždění
- Poranění hlavy s průměrnými a kritickými hodnotami pevnosti a odolnosti lebky proti poranění
- Poranění hrudníku a nitrohrudních orgánů
- Poranění vnitrobřišních orgánů
- Mezní hodnoty pevnosti kostí, obratlů, páteře i pánve (3)

Zranění hlavy patří mezi nejčastější a nejzávažnější poranění, která mají za následek smrt chodce, proto uvedu základní hodnotící kritéria pro poranění hlavy. Definovat působení po celou dobu kolize na hlavu je možno parametrem **SI** (*Severity Index*). Pro zjištění hodnoty určující velikost poranění se používá vylepšeného indexu zatížení hlavy tzv. HIC kritérium (*Head Injury Criterion*). Při nárazu impaktoru hlavy na kapotu vozidla je zaznamenáván průběh zrychlení snímače, umístěného uvnitř impaktoru. Jedná se o integrál zrychlení impaktoru v průběhu dotyku s překážkou. Plocha pod křivkou je omezena časovým úsekem ($t_2 - t_1$). (49)(14)

Výsledné zrychlení měřená v těžišti impaktoru:

$$a_r = \sqrt{a_x^2 + a_y^2 + a_z^2},$$

Kde: a_x [m/s²] – podélné zrychlení,

a_y [m/s²] – svislé zrychlení,

a_z [m/s²] – příčné zrychlení.

HIC kritérium:

$$HIC = (t_2 - t_1)_{max} \cdot \left[\frac{\int_{t_1}^{t_2} a_r dt}{t_2 - t_1} \right]^{2,5},$$

Časový interval: $(t_2 - t_1) = \max. 15 \text{ ms}$.

HIC kritérium nesmí překročit v žádném místě hranici $HIC = 1000$ s časovým omezením nejvýše 15 ms, aby nedošlo k vážným zraněním hlavy. (49)

Tab. č. 2 Druhy zranění hlavy klasifikované dle HIC; vlastní zpracování podle (39)

	Druh zranění	Úmrtnost [%]	HIC	Zranění hlavy
0	Žádná	0	0 – 134	Žádné
1	Menší	0 – 7	135 – 519	Nevolnost či bolest hlavy
2	Střední	7 -18	520 – 899	Bezvědomí kratší než 1 h, lineární zlomenina
3	Těžká bez ohrožení na životě	18 – 42	900 – 1254	Bezvědomí v délce 1 – 6 h, propadlá zlomenina
4	Těžká s ohrožením na životě	42 – 70	1255 – 1574	Bezvědomí v délce 6 – 24 h. otevřená zlomenina
5	Kritické s pravděpodobností smrti	70 – 87	1575 – 1859	Bezvědomí delší než 24 h, velký hematom
6	Smrtelné	87 – 100	> 1860	Zranění neslučitelná se životem

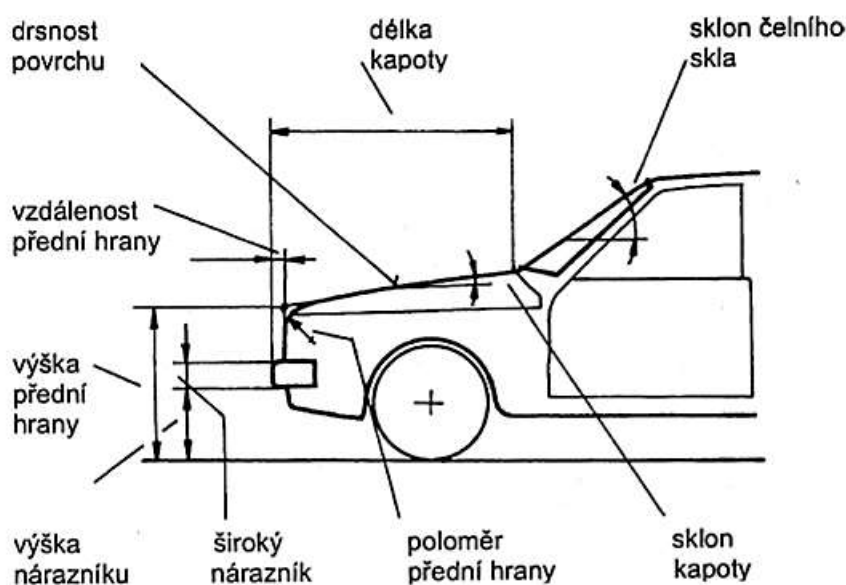
Pro hodnocení poranění existuje mezinárodní stupnice AIS (*Abbreviated Injury Scale*), která klasifikuje stupeň poranění na sedmi částech těla, a to hlavě, krku, hrudním koši, břichu a vnitřní části zad, pánvi, páteři, kostnaté části zad a povrchu těla. V případě nezranění, odpovídá hodnocení AIS nule, smrtelná hodnocení jsou naopak hodnoceny 6 body. (14)

Mezi další kritéria hodnotící poranění patří např. **HAC** (*Head Acceptability Criterion*) či **HCD** (*Head Contact Duration*). (14)

Pro vyhodnocení dopravní nehody je důležitou složkou spolupráce soudního znalce se soudním lékařem, jenž posuzuje rozsah a závažnost poranění, mechanismus jeho vzniku a v případě zranění nesmrtelného charakteru, trvání potíží. V případech se smrtelným následkem posuzuje příčinu smrti v závislosti na dopravní nehodě a rozsah jednotlivých poranění dle hodnotících kritérií. (14)

6.5 POŽADAVKY NA KAROSERII

Zásadním faktorem u střetu motorového vozidla a chodce je také konstrukce vozidla. Místo styku části těla chodce s částí vozu je ovlivněno stavbou těla jedince, jeho tělesnými parametry, tj. výškou a hmotností. Z toho plynou zásadní rozdíly při nehodách s účastí dospělého chodce, nezletilého či malého dítěte. Druh kolize je rozlišován podle směru a rychlosti nárazu. Podstatným faktorem je pružnost a tuhost jednotlivých materiálů, v závislosti na pohlcování kinetické energie. Při dopadu na tuhé, nedeformovatelné části vozu (např. A-nosník, nosník) jsou následky často fatální. V případě střetu vozidla s chodcem je jednou z nejdůležitějších konstrukce kapoty, na kterou v drtivé většině dopadá hlava chodce. Proto je důležité, aby byla konstruována z poddajnějších materiálů a dbalo se na mezeru mezi kapotou a pevnou částí pod kapotou. Délka kapoty by tak měla být konstruována co nejdelší, aby se snížila pravděpodobnost nárazu hlavy na tuhou oblast rámu čelního skla vozu. (49)



Obr. č. 4 Základní parametry přídě ovlivňující bezpečnost chodců (49)

Další „požadavky na tvar karoserie:

- *nárazník mírně vyčnívající před vozidlo,*
- *nárazník nemá být příliš vysoko, aby nedošlo k poranění kolen,*
- *nárazník nemá být příliš nízko, aby nevznikl velký točivý impuls a vysoká rychlost nárazu hlavy na vozidlo,*
- *malá vozidla (s krátkou kapotou) by měla mít výraznou (ovšem poddajnou) přední hranu kapoty (přední hrana kapoty je posunuta jen o malou vzdálenost*

za nárazníkem – tím je možné docílit, že chodec je zasažen těsně pod svým těžištěm, čímž se zkrátí délka vrhu),

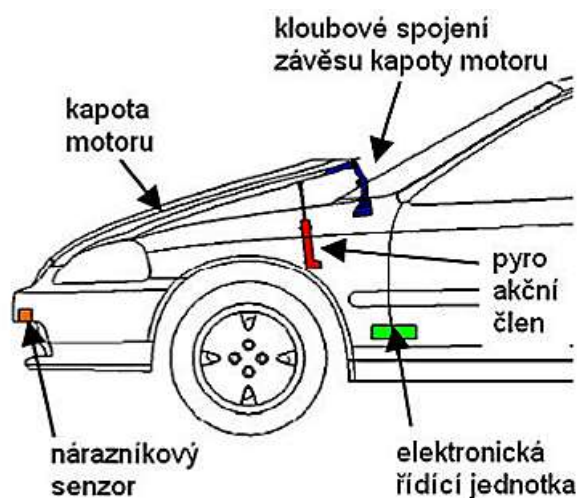
- *jestliže je přední hrana tuhá, pak je nutno posunout ji dále za nárazník,*
- *délka kapoty by měla být co největší, aby již při malých kolizních rychlostech nenarazila hlava chodce na tvrdou oblast rámu čelního skla, čím je doba styku při primárním nárazu delší, tím menší je vodorovná rychlost chodce a tím je menší poranění při dopadu na vozovku a při terciálních nárazech, čím méně výrazná je přední hrana, tím delší by měla být kapota,*
- *výška přední hrany by neměla být extrémně velká nebo malá, nízká poloha přední hrany má za následek větší točivý impuls, který vyvolá větší úhel natočení chodce a tím nebezpečí nárazu hlavou na vozovku je větší, zároveň nízká poloha hrany zvětšuje výšku vrhu a tím zvětšuje nárazovou rychlost chodce na vozovku,*
- *sklon kapoty má být malý ($0 - 6^\circ$),*
- *sklon čelního okna plochý, zaoblený tvar čelního skla v půdorysu.“ (18)*

Při konstrukci automobilů se tak musí dbát na to, aby v případě kontaktu chodce s vozidlem nebyli překročeny biomechanická kritéria a snížily se následky jejich zranění. Avšak k omezením bezpečnosti posádky automobilu by také do značné míry nemělo docházet, proto je důležité nalézt určitá kompromisní řešení.

6.6 SYSTÉMY PRO OCHRANU CHODCŮ

Aktivní bezpečnosti se rozumí všechna opatření, která vedou ke snížení možnosti vzniku nehody. Mezi vlastnosti zmenšující jízdní nedostatky patří aerodynamická stabilita a zlepšení jízdních vlastností. Řidič by měl mít z vozidla dobrý výhled, aby se zamezilo tzv. mrtvým úhlům výhledu a správně nastavená zpětná zrcátka. I vozidlo by mělo být dobře viditelné, proto mezi složky aktivní bezpečnosti patří osvětlení vozidla a pasivní viditelnost (barva karoserie, výstražná signalizační zařízení). Při parkování nebo jiném manévrování jsou v současnosti vozidla často vybavena zvukovou signalizací nebo parkovacími senzory, jenž na blížící se překážku upozorňují. (20)

Mezi nejnovější prvky aktivní bezpečnosti patří detekce chodců, která automaticky zabrzdí vozidlo v případě pravděpodobné srážky s chodcem. Další novinkou je také systém aktivní kapoty vozidla. Tento systém je založen na poměrně jednoduchém principu. Senzory umístěné v přední části nárazníků po vyhodnocení srážky s chodcem, vyšlou signál do řídicí jednotky, která uvolní jistící mechanismus a aktivující se zdvihací prvky, které přizvednou zadní část kapoty. (23) (49)



Obr. č. 5 Systém aktivní kapoty (23)

Pasivní bezpečnosti jsou rozuměna všechna opatření vedoucí ke zmenšení následků nehody. Hlavním prvkem pasivní bezpečnosti je konstrukce karoserie, je také z velké části tvořena deformačními zónami. O bezpečnost posádky se starají zadržovací systémy, vybavení interiéru a airbagy, které mohou ochránit posádku ze všech stran. Sloupek řízení i pedálová skupina se deformují směrem od řidiče, aby byl zachován dostatečný prostor pro přežití. (40)

7 PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Zapříčinit nehodu může řada faktorů, avšak ve většině případů je hlavní příčinou a viníkem nehody člověk, a to až 95%. V loňském roce dle statistik Policie ČR zavinil člověk v pozici řidiče motorového vozidla 83,9% dopravních nehod, oproti chodcům, kteří jich zavinili pouze 1,15%. Příčinou dopravních nehod zaviněných řidičem motorových vozidel, co se počtu týče, se nejvýrazněji podílí nesprávný způsob jízdy (64% nehod). Pouze u 16,8% se podílí na počtu dopravních nehod nepřiměřená jízda, i když není tak častá, usmrcených osob je skoro totožně. (42)

Deset nejčastějších příčin dopravních nehod, které zavinili řidiči motorových vozidel za uplynulý rok 2016 blíže specifikuje graf v kapitole 9 Statistika dopravních nehod.

7.1 LIDSKÝ FAKTOR

Lidský faktor je hlavním a rozhodujícím činitelem při dopravních nehodách. Člověk může selhat jak v roli řidiče motorového nebo nemotorového vozidla, chodce či jiného účastníka. Při posuzování dopravní nehody má člověk vliv i v pozici svědka.

Důležitým faktorem vzniku dopravní nehody je také množství zkušeností. Člověk jako řidič může reagovat přiměřeně či nepřiměřeně. Přiměřeně reaguje řidič, který dokáže správně vyhodnotit situaci, popřípadě předvídat změny a uvědomuje si své jízdni schopnosti a dovednosti. Nepřiměřeně často reagují mladí řidiči, kteří při zkratovité reakci mohou tzv. „strhnout“ volant. (9) (16) (17)

Příčinou dopravní nehody může být nevhodné chování řidiče v silničním provozu, které vyplývá z jeho povahových a osobnostních rysů, tj. porušování pravidel silničního provozu, bezohledné chování vůči ostatním účastníkům, řízení pod vlivem návykových látek, telefonování či kouření za jízdy, jiná činnost bránící řidiči ve stoprocentní soustředěnosti při řízení vozidla a pohybu v silničním provozu, riskantní a příliš rychlá jízda neodpovídající stavu komunikace, počasí apod. (16) (17)

7.2 TECHNICKÝ STAV

Stárnutí a opotřebení materiálu užíváním vozidla může být příčinou vzniku závady. Jedná se o závady na vozidle, které ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a mohou se stát příčinou dopravní nehody, vymezuje vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a to v § 36. Těmito závadami se rozumí (34):

- Závada na brzdovém systému znemožňující účinně zastavit vozidlo.
- Hrubé závady na řídicím ústrojí (zjevné deformace a nadměrná vůle).
- Závady na zavěšení kol.
- Závada na pneumatikách vozidla (hloubka hlavních dezénových drážek nebo zářezů je menší než ukládá zákon, trhlina nebo poškození pláště pneumatiky na jejím vnějším obvodu obnažující nebo narušující kostru pneumatiky, pneumatiky různého rozměru na téže nápravě mimo nouzové dojetí).
- Závady v osvětlení vozidla (nesvící potkávací, brzdové nebo zadní obrysové světlo alespoň na straně přivrácené do středu vozovky, nelze přepnout dálková světla na potkávací, způsobují-li světlomety oslnění, atd.)
- Závada na karoserii (ostré hrany na vozidle, koroze na karoserii).
- Závady v zasklení vozidla (prasklé nebo poškozené čelní sklo ve stírané ploše o velikosti větší než 20 mm, zatemnění čelního skla na propustnost nižší než 75% a zatemnění předního bočního skla na propustnost nižší než 70%). (20) (34)

Dalším problémem je absence moderních systémů u starších vozidel, které zvyšují u vozidel jejich pasivní a aktivní bezpečnost. Mezi tyto systémy patří ke příkladu (20):

ABD (Automatische Bremsen-Differential) – elektronicky řízený systém, který zabraňuje prokluzu hnacích kol jejich přibrzděním.

ABS (Anti-Blockier-System) – protiblokovací systém, jenž zabraňuje blokování kol při jejich brzdění.

ASR (Anti Skid Regulation) – protiprokluzová regulace hnacích kol zajišťuje stabilitu a říditelnost vozidla při rozjezdu a akceleraci.

BAS (Brake ASsist) – tzv. „brzdny asistent“, zvyšuje účinnost podtlakového posilovače brzd při intenzivním brzdění.

EDS (Elektronische Differential-Sperre) – jde o tzv. „elektronický závěr diferenciálu“. EDS může být použito pouze u vozidel, které jsou vybaveny ABS. U vozidel s předním pohonem zabraňuje přibrzděním prokluzu hnacích kol.

ESP (Electronic Stability Program) – systém, který rozšiřuje systémy ABS a ASR.

7.3 DOPRAVNÍ PROSTŘEDÍ

Dopravní prostředí řadíme k možným objektivním příčinám dopravních nehod. Velkou roli může hrát špatný stav komunikace, který může natolik zatížit řidičovu pozornost při vyhýbání se různým výmolům a výtlukům na vozovce, že již nestačí reagovat na ostatní účastníky provozu, což může být příčinou kolize. Další příčinou může být nedostatečně nebo špatně označená překážka, na kterou řidič buďto nereaguje vůbec nebo s fatálním zpožděním. K příčinám dopravních nehod způsobených dopravním prostředím můžeme zařadit také nedostatečné osazení dopravním značením, avšak nadměrné značení, může vyvolat stejný výsledek. Pokud řidič není upozorněn dopravní značkou na změnu v dopravní situaci či nutnost přiměřeně uzpůsobit jízdu nebo naopak je zahlcen informacemi z dopravního značení tak, že se situace stává nepřehlednou a řidičova pozornost je tímto ohrožena, pak se výše uvedená situace může stát příčinou dopravní nehody.

K zásadním faktorům ovlivňujícím plynulý bezpečný provoz patří údržba komunikace ve vhodném stavu. Správa silnic a dálnic je povinna udržovat silnice v provozuschopném stavu, a to i za změněných povětrnostních podmínek (sníh, náledí, písek po zimním posypu apod.). Hustota provozu patří mezi další faktory, jenž mohou zvyšovat pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. Velká hustota provozu přetěžuje řidičovu pozornost a prostor pro chybu bez následku se velmi zmenšuje. Rozptylující jsou také reklamní billboardy podél pozemních komunikací.

8 PSYCHOLOGICKÝ PROFIL ŘIDIČE

8.1 OSOBNOST ŘIDIČE

Každý člověk, tedy i řidič, je osobnost disponující jednak kladnými, tak i zápornými vlastnostmi. Tyto osobnostní rysy se projevují v běžném životě, kdy jsou mezi námi jedinci zodpovědní, ohleduplní a slušní, tak i jedinci chovající se nevhodně, nezodpovědně a bezohledně. Stejně je tomu tak i v silničním provozu, kde za volant usedají lidé obou kategorií. Zde se negativní vlastnosti projevují daleko zřetelněji a s daleko většími, mnohdy i tragickými následky. Každý člověk je však jedinečný, tudíž je skoro nemožné naleznout určitý standardní způsob, jak posoudit osobnost řidiče, aniž by nebyla postižena jeho individualita. Chování řidiče je do velké míry ovlivněno také jeho temperamentem a charakterem. (45)

Bezproblémoví řidiči jsou vyrovnaní jedinci, kteří mají přiměřené sebevědomí, jsou svědomití, spolehliví, emočně stabilní a umí se snadno přizpůsobit okolí, dokáží se ovládat a také odolávat stresu. (16)(45)

Psychologické výzkumy ukázaly, že řidiči, kterým se dlouhou dobu nestala žádná dopravní nehoda, byli mnohem ukázněnější, vyrovnanější, rozhodnější a přizpůsobivější. Jejich zájmy byly hodnotnější a duševní vyspělost byla na vyšší úrovni oproti řidičům, kteří měli vyšší počet dopravních nehod. (17, s. 147)

Řízení motorového vozidla je činností, která je náročná na psychiku člověka a jeho schopnosti. Jde tedy o zátěž, se kterou se řidič může vypořádat různými způsoby, jenž závisí na osobnostní charakteristice řidiče. (37)

Se stále zvyšujícím se počtem vozidel se přímo úměrně zvětšuje provoz, který více zatěžuje jednotlivé složky pozornosti, vnímání a zpracování informací. Při tzv. překročení mentální kapacity, dojde ke stavu, kdy už řidič nezvládá zaregistrovat všechny podněty, které jsou v daný okamžik potřebné. Řízení automobilu je psychicky natolik náročné, že někteří odborníci jej přirovnávají k manipulaci se zbraní. Psychicky nevyrovnaný člověk je tak nebezpečný jak sám sobě, tak i ostatním. V případě řidiče ostatním účastníkům na pozemních komunikacích. (45)

8.2 TEMPERAMENT

Temperament je možno vyjádřit jako projev osobnostní dynamiky, která se projevuje tempem a intenzitou pohybů, spojený s charakterem a činností nervové soustavy. U temperamentu se rozlišují vlastnosti, které se sdružují do tzv. temperamentových typů, které jsou společné určité skupině lidí. Existuje řada temperamentových typologií, mezi nejznámější patří typologie Hippokratova (sangvinik, melancholik, choleric, flegmatik). Temperamentové vlastnosti ovlivňují chování člověka v různých životních situacích a působí na individuální rozdíly v kvalitě a produktivitě práce (a tedy i v dopravě). (19)

Německo-britský psycholog Hans Jürgen Eysenck ve svých studiích využil Hippokratovy 4 typy temperamentu, avšak dal je do souvislosti s emoční stabilitou / neurotismem naproti introverze / extroverze (typ duše). (43)



Obr. č. 6 Eysenckova typologie temperamentu (43)

Sangvinik

Typické pro sangvinika je jeho duchapřítomnost. Věcmi se příliš netrápí, je poměrně liberální a s negativy se dokáže vypořádat. Spíše následuje než by vedl, avšak jeho povaha jej často dostává do vedoucích pozic. Mezi jeho pozitivní vlastnosti patří, že sangvinik je srdečný, upřímný, klidný, mírumilovný; bývá často upovídaný a nebrání se změnám. Avšak v rozhodování je zbrklý, neuvážený, netrpělivý a impulzivní. (12, s. 66)(43)

Cholerik

Cholerik je výbušný, vzteklý, zbrklý a netrpělivý. Je pracovitý, ale může mít sklony k diktátorství ve vedoucích pozicích. Kromě pracovitosti mezi jeho kladné vlastnosti patří ke příkladu i jeho samostatnost, podnikavost a důkladnost. Za volantem jsou výbušní, netrpěliví a jejich disciplína je spíše nízká. (12, s. 66)(43)

Flegmatik

Flegmatický člověk je klidný, vyrovnaný, stabilní, trpělivý, přátelská a přesný. V extrémních případech může být lhostejný až pasivní. Mezi jeho špatné vlastnosti patří také nerozhodnost, váhavost, neprůbojnost, uzavřenost a nízké pracovní nasazení apod. Jako řidiči jsou však velmi klidní, reagují s přesností, dokáží se soustředit a ovládat. (12, s. 66)(16)

Melancholik

Melancholik je spíše samotář se sklony k pesimismu. Je citlivý, náladový, ohleduplný, důkladný a s dobrou pracovní morálkou. Je také zakřiknutý, pomalý, ustaraný a někdy až moc citlivý. V roli řidiče špatně reaguje na nové a náročné požadavky. Je také nerozhodný a pomalý. (12, s. 66)(43)

8.3 CHOVÁNÍ ŘIDIČE

Chování problematických řidičů často ovlivňují sklony k agresivitě (připravenost k útočnému jednání), která nemusí být nutně jen projevem útočnosti nebo nepřátelství, ale i obranným chováním, kdy si agresivně zajišťujeme vlastní bezpečí. Agrese za volantem se projevuje jako útočné chování vůči živým a neživým objektům. U agresivního řidiče je snižená frustrační tolerance, která má za následek agresivní reakci na různé podněty. Často to bývají celkově nevyrovnané osobnosti, které si svoje neúspěchy v zaměstnání, v partnerských vztazích a podobně kompenzují svým agresivním chováním právě za volantem.

V roce 1996 Larson vytvořil typologii agresivních řidičů, které rozdělil do pěti kategorií (47):

1. **Závodník s časem** – na místě musí být co nejrychleji a je agresivní na všechny, co se mu staví do cesty za tímto cílem.
2. **Soutěžní agresor** – závodí s ostatními řidiči. Neúspěch vyvolává zlost a agresi.
3. **Pasivní agresor** – maří snahy ostatních řidičů o předjíždění, zařazení se do pruhu, apod.
4. **Narcista** – nekompromisně dodržuje dopravní předpisy a agresivně reaguje na řidiče, kteří takto nečiní.
5. **Strážce** – považuje se za povoláného k trestání ostatních řidičů za jejich přestupky.

Jednou z nejčastějších příčin v dopravě je také stres. Stres je fenoménem života dnešní uspěchané společnosti a významně ovlivňuje i projevy chování řidičů. Pocit vnitřního tlaku a napětí, jenž eskaluje v nepřiměřených až nevhodných reakcích za volantem. Každý se se stresem vypořádává jiným způsobem. Někdo využije k řešení stresu únik, jiný útok. Různí lidé tak ve vypjatých situacích například kouří, žvýkají, požívají alkohol nebo užívají návykové látky. Podobný problém nastává i v případě různých onemocnění nebo zhoršení zdravotního stavu, kdy je nutností požívat různé medikamenty. Zmíněný alkohol, drogy, ale i léky tak mohou výrazně ovlivňovat chování člověka a jeho psychické funkce, které jsou pro řízení vozidla nezbytné, tj. pozornost, vnímání, rozhodování, reakční doba či paměť. (19)(47)

8.4 VĚKOVÁ SPECIFIKA A REAKČNÍ POČÍNÁNÍ ŘIDIČŮ SENIORŮ

Z dlouhodobých statistik vyplynulo, že u mladých řidičů je poměrně vysoký výskyt dopravních nehod, a to především ve věku způsobilém držet řidičský průkaz k řízení motorového vozidla a následné době získávání zkušeností a dovedností, tedy 18-25 let. Tato věková kategorie je charakteristická tím, že teprve dochází k osobnostnímu rozvoji, psychickému zrání a získávání větší odpovědnosti. Mladí lidé často chtějí zapůsobit na okolí, reagují impulzivně a nedostatek zkušeností může vyvolat nedostatečné zvládnutí dopravní situace. Dále s vysokou nehodovostí souvisí i trávení volného času u mladých řidičů (návštěva diskoték, požívání alkoholu a dalších návykových látek a následné noční jízdy). Dalšími příčinami jsou vysoká rychlost, špatný technický stav vozidel, nepřizpůsobení se stavu vozovky z důvodu jejich nezkušenosti a povětrnostní podmínky, ty se však dle výzkumů vyskytují poměrně často i dalších kategoriích. (5)

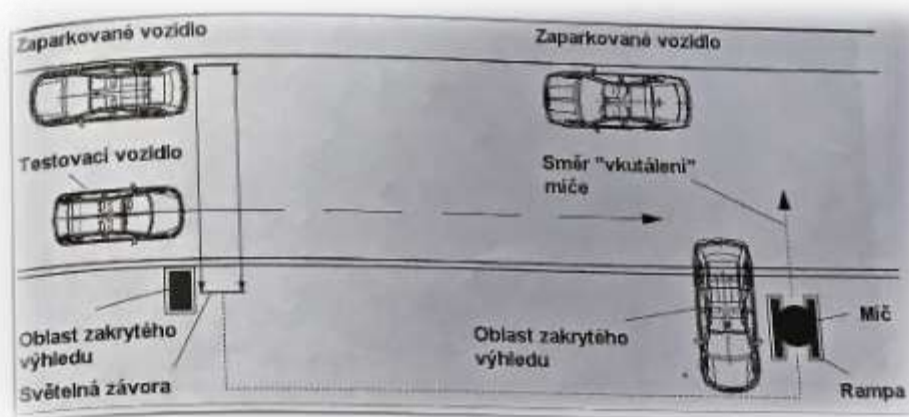
V tzv. střední dospělosti (věková kategorie 25-45 let) jsou řidiči více zralí, vyrovnaní, mají dostatek zkušeností a jsou již ohleduplní jak k sobě, tak i k okolí. Způsob, jak zvládají jednotlivé situace, závisí i na způsobu života, který vedli doposud. Je to však životní etapa, která je spjata s určitým dosahováním životní a kariérní spokojenosti. Například ztráta zaměstnání nebo partnera je vysoce stresující situace, která v dopravním prostředí může vyvolat ztrátu koncentrace, agresivní či riskantní jednání. (5)

Reakční doba je závislá na mnoha faktorech, jako je zmíněný věk, ale i psychický stav, pozornost, dopravní situace, oslnění, únava, počasí, hluk, alkohol nebo návykové látky. (5, str. 34)

S prodlužujícím lidským věkem, se prodlužuje i věk, kdy je člověk způsobilý k řízení motorového vozidla. Stáří se dělí na rané (60-75 let) a pravé stáří (75 a více let), kdy v tomto období dochází k množství změn. Od roku 1990 se život Čechů prodloužil o 7 roků na průměrných 79 let. (35)

U mužů je průměrná délka okolo 69 let, což znamená, že již v raném stáří se vyskytuje řada onemocnění – kardiovaskulární, nádorové a další. Mezi další negativní změny patří zpomalení procesů smyslového poznání (vnímání, myšlení, paměť atd.) a prodloužení reakční doby. Člověk důchodového věku musí pro zvládnutí situací v dopravě vynaložit většího úsilí, což má za následek únavu, snížení pozornosti a orientace, vedoucí k chybným reakcím. (19)

Zastoupení občanů seniorů, kteří se podílejí na silničním provozu je natolik značné, že bylo nutné zkoumat otázku týkající se jejich reakčního počínání a možnosti zabránění kolize s jinými účastníky silničního provozu. Při pokusu v rámci jedné diplomové práce, prováděného v laboratorních podmínkách, se šedesáti dobrovolníků podrobilo jízdní zkoušce, která mělo zjišťovat jejich reakční počínání. Reakční počínání dobrovolníků ve věku 60-84 let bylo porovnáno s referenčním vzorkem testovaných osob ve věku 35-45 let. Po provedení zkušební jízdy (zhruba 15-ti minutové) bylo dobrovolníkům nepravdivě sděleno, že jejich jízda je již u konce a zaregistrována. Poté projelo vozidlo řízené dobrovolníky světelnou závorou, aniž by to zaregistrovali, to však byl pokyn pro vhození („vkuťálení“) velkého gymnastického míše do jízdní dráhy testované osoby. Pohyb tohoto míše byl z pohledu testovaného vozidla zprava doleva. Tato modelová situace může také simulovat pohyb chodce či cyklisty, který vytvoří zpoza oblasti zakrytého výhledu náhlou překážku příjíždějícímu vozidlu. Při testovacích jízdách se vyskytovala řada možných obranných manévru. Od prostého brzdění, vyhnutí až ke kombinovaným manévrum (brzdění i vyhnutí). U některých dobrovolníků byla zjištěna tzv. nulová reakce, tedy nezahájili ani brzdění, ani vyhýbání. Po vyhodnocení výsledků testování bylo možné přibližně konstatovat, že doba reakce u řidičů – seniorů se pohybuje ve střední hodnotě okolo 0,9 s, což je o více než 0,2 s vyšší hodnota než u mladších řidičů. U referenčního vzorku testovaných osob ve věku 35-45 let byla naměřena reakční doba průměrně 0,68 s. Senioři tak dle zjištění mají prodlouženou reakční dobu a hůře mohou zabránit vzniku dopravní nehody. (11)



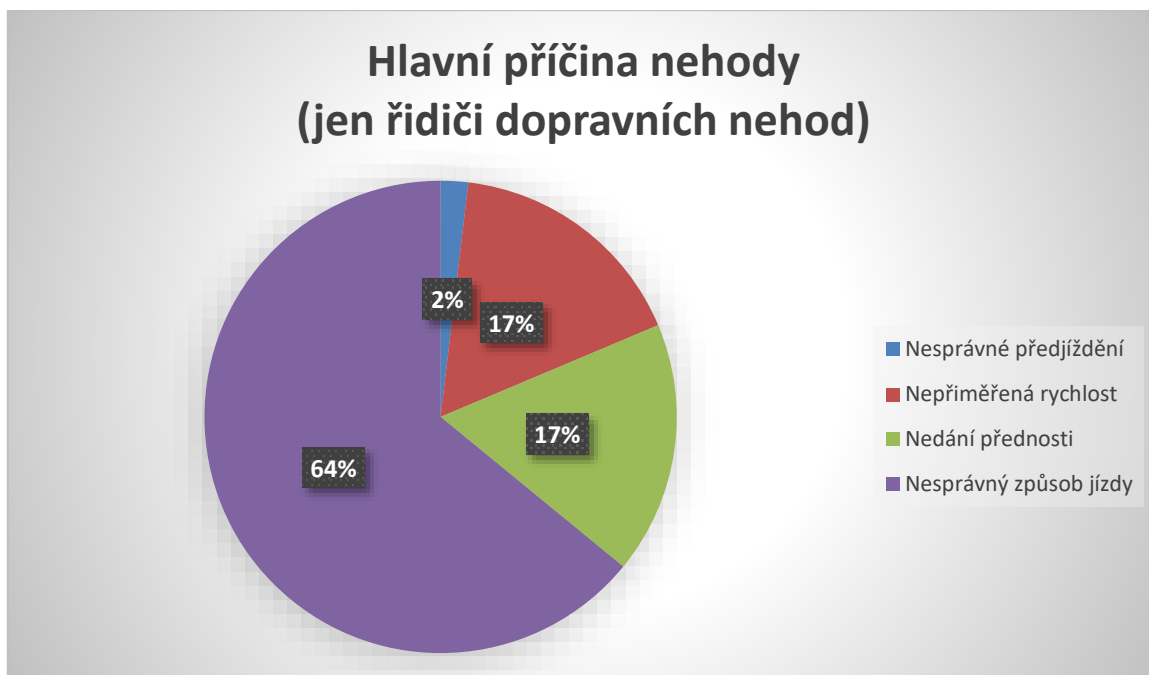
Obr. č. 7 Plánek znázorňující prostorové uspořádání pokusu (11)

9 STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD

Silniční doprava patří mezi dílčími druhy přepravy k nejnebezpečnějším pro jeho vážné následky na zdraví a životech lidí. Zapříčinit nehodu může řada faktorů, avšak ve většině případů je hlavní příčinou a viníkem nehody člověk. Evidence nehod je tudíž velmi důležitá. V minulosti byla zaznamenávána formou děrovacích formulářů. Tyto formuláře v současnosti ve většině případů nahradila softwarová aplikace, která zpracovává vstupní i výstupní data a utváří jednotnou evidenci. Děrovací formuláře i elektronická verze fungují na podobném systému. Formuláře vyplňují příslušníci policie při šetření nehod. Pro analýzu dopravního děje je formulář přikládán společně s protokolem o nehodě v silničním provozu, který obsahuje i vylíčení nehodové události. (9)(42)

Mezi nejčtenější příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2016 patří (42):

1. Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
2. Nesprávné otáčení nebo couvání
3. Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
4. Jiný druh nesprávné jízdy
5. Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
6. Nezvládnutí řízení vozidla
7. Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
8. Nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“
9. Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu
10. Vjetí do protisměru

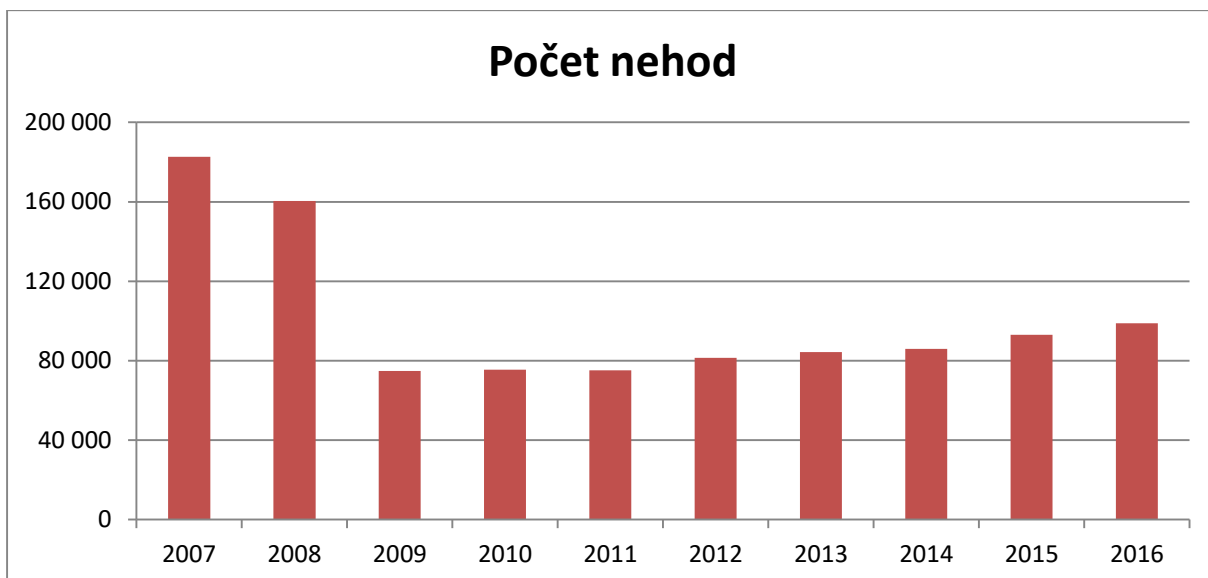


Graf č. 1 Hlavní příčina nehod v roce 2016

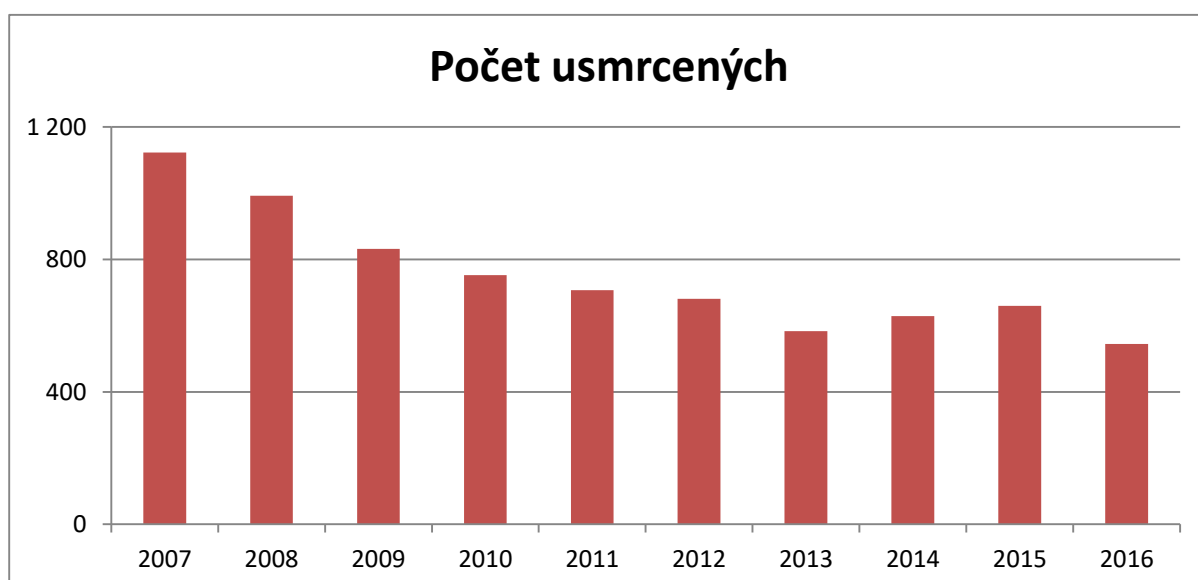
Policie České republiky šetřila v roce 2016 celkově 98 864 dopravních nehod, při kterých bylo 545 osob usmrceno, 2 580 osob těžce zraněno a 24 501 zraněno lehce. Počet usmrcených osob při nehodách je za rok 2016 nejnižší od roku 1961. Podle dopravních statistik bylo nejvíce osob usmrceno v roce 1969 (1 758 usmrcených osob). Počet těžce zraněných osob je nejnižší od roku 1961 (2 580 osob), nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1969 (9 258 těžce zraněných osob).

Tab. č. 3 Vývoj základních ukazatelů od roku 1990; vlastní zpracování podle (42)

Rok	Počet nehod	Následky na životě a zdraví	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
2007	182 736	23 060	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	22 481	992	3 809	24 776
2009	74 815	21 706	832	3 536	23 777
2010	75 522	19 676	753	2 823	21 610
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426
2016	98 864	21 386	545	2 580	24 501



Graf č. 2 Počet nehod za období let 2007-2016 (42)



Graf č. 3 Počet usmrcených osob za období let 2007-2016 (42)

10 REŠERŠE SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ K ZADANÝM ZNALECKÝM POSUDKŮM

Před analýzou jsem prostudovala 1530 soudních rozhodnutí, ze kterých jsem následně vybrala 40 judikátů, které nejvíce odpovídaly požadavkům zadání diplomové práce. Tato soudní rozhodnutí jsem čerpala z elektronických stránek Nejvyššího soudu a z Automatizovaného systému právních informací. Obsahem judikátů byly dopravní nehody osobních vozidel s chodci, pro zajímavost je uvedeno i několik příkladů nehod chodců s nákladními vozidly. Dalším požadavkem byla denní doba bez snížené viditelnosti. Soudní rozhodnutí byla posléze roztríděna do 5 variant. Vybrané soudní rozhodnutí jsou obsahem přílohy č. 1. K zadaným znaleckým posudkům byl přiřazen vždy jeden nebo více soudních rozhodnutí ze zmíněných variant. Přiřazení soudních rozhodnutí k zadaným znaleckým posudkům je minoritní částí této práce, jelikož závěr každého znaleckého posudku obsahuje dle podobných faktorů a okolností, pravděpodobné důsledky dopravní nehody. Vyhodnocení dopravní nehody je teoretickým odhadem rozhodnutí, jenž by v podobných případech vynesl OČTŘ.

10.1 ZNALECKÝ POSUDEK – PŘECHOD LIPŮVKA 1

Vozidlo a chodec

Střet vozidla Ford Fusion (dále jen Ford) – řidič D. Ch. a nezletilé chodkyně K. K.

Střet

Došlo ke střetu vozidla, a to přední pravou částí vozidla Ford s chodkyní ve střední části komunikace na přechodu pro chodce. Chodkyně se po pádu na vozovku pohybovala k levému okraji vozovky.

Protokol o nehodě

Řidič vozidla Ford D. Ch. jel ve směru jízdy od Brna na Svitavy, kde viděl vozidlo Volkswagen Touareg (dále VW), které stálo stočené levou částí vozidla na Brno, tudíž se domníval, že mu řidič dává přednost v jízdě, přecházející děti přes stojící vozidlo neviděl a toto vozidlo proto zleva objel, ale při najetí na přechod pro chodce zpoza vozidla VW vyběhla nezletilá chodkyně K. K. a ve střední části komunikace došlo ke srážce s touto chodkyní. Střetu i přes brzdění nedokázal řidič D. Ch. zabránit. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. (51)

Zranění

Nezletilá chodkyně K. K. utrpěla zlomeninu horního konce pažní levé kosti, tržně zhmožděnou ránu levého kolene a zhmoždění hlavy. (51)

Fotodokumentace



Obr. č. 8 Směr Svitavy (51)



Obr. č. 9 Směr Brno (51)

Analýza střetu

Vozidlo Ford dle provedených analýz narazilo rychlostí cca 35 až 37 km/h do chodkyně jdoucí rychlostí cca 7 km/h (6 až 8 km/h).

Analýza pohybu vozidla před střetem

Vozidlo Ford se v čase cca 2,3 sekundy před střetem mohlo pohybovat rychlostí cca 47 až 50 km/h ve vzdálenosti 28 až 30 m před MS, chodkyně mohla být při rychlosti 7 km/h cca 4,5 m před MS, vzájemný výhled řidiče vozidla Ford a chodkyně byl omezen přes vozidlo VW. Počátek reakce řidiče D. Ch. vozidla Ford na chodkyni mohl nastat cca v čase 1,3 sekundy před střetem, když vozidlo Ford jedoucí rychlostí cca 44 až 46 km/h bylo cca 15 až 17 m před MS s chodkyní, chodkyně mohla být při rychlosti 7 km/h cca 2,5 m před MS, v tomto čase se řidiči současně odkrýval výhled na chodkyni přes přední část vozidla VW. Počátek náběhu brzdného účinku vozidla Ford mohla nastat cca 0,4 až 0,5 sekundy před střetem, když bylo vozidlo cca 5 m před MS s chodkyní a řidič stihl snížit brzděním rychlost svého vozidla na cca 35 až 37 km/h (střetová rychlost). (51)

Možnost odvrácení střetu

Chodkyně K. K. neměla možnost střetu s vozidlem Ford zabránit, jelikož mohla jen těžko předpokládat, že vozidlo VW, jenž ji umožňovalo přejít komunikaci, bude objížďeno jiným vozidlem, navíc v oblasti zakrytého výhledu. (51)

Řidič vozidla VW J. K. neměl žádnou okamžitou možnost střetu vozidla Ford s chodkyní zabránit. Při pouštění chodců si mohl ještě více najet do pravého jízdního pruhu, aby ještě více informoval řidiče vozidla Ford o svém záměru, čímž by však svojí přední částí vozidla zasahoval na vodorovné značení přechodu pro chodce. Jiné možnosti na jeho straně nebyly shledány. (51)

Řidič vozidla Ford D. Ch. měl možnost střetu zabránit, pokud by věnoval větší pozornost postavení vozidla VW v křižovatce a rovněž vodorovnému i výraznému svislému značení, které upozorňuje na přechod pro chodce. Za daných okolností mu mohlo být jasné, že vozidlo VW v tomto místě umožňuje přecházení chodců, čili počínání řidiče VW má jasný důvod, ať už nějakou dobu stál, nebo se velmi pomalu pohyboval vpřed. Nehodě by byl schopen zabránit, pokud by zastavil za vozidlem VW. (51)

Pravděpodobné důsledky dopravní nehody

Z vybraných judikátů nejvíce odpovídá soudní rozhodnutí z varianty 1, spis. zn. 7 Tdo 1076/2005. V tomto soudním rozhodnutí se řidič osobního automobilu tov. zn. Honda Civic dopustil trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr.zák. (v původním znění) na skutkovém základě, že v poledních hodinách předjížděl vozidlo tov. zn. Volkswagen, jehož řidič zastavil před vyznačeným přechodem pro chodce a dával přednost skupině nezletilých chodců po přechodu z pravé strany na levou, přičemž na přechodu pro chodce v levém jízdním pruhu pravou přední částí vozidla srazil nezletilou chodkyní. Tato nezletilá chodkyně utrpěla těžká zranění a byla pro tato zranění bezprostředně ohrožena na životě. Za to byl řidič odsouzen podle § 224 odst. 2 tr. zák. (v původním znění) k trestu odnětí svobody v trvání 18 měsíců, přičemž tento trestu mu byl podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 2 let. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl také uložen trest zákazu činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 3 let. Jasnou příčinou zde bylo riskantní předjíždění a nepřizpůsobení rychlosti dané situaci v silničním provozu.

Jak vyplývá z povinností řidiče ze zákona o silničním provozu, je povinen se plně věnovat řízení, přizpůsobit jízdou dané situaci, dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, kdy

z judikátu jasně vyplývá, že se přechod pro chodce vyskytoval v místech poblíž základní školy. Před přechodem pro chodce je řidič také povinen snížit rychlost nebo zcela zastavit vozidlo.

Největší shodu nalézám ve skutkovém stavu, kdy řidič nedostatečně reagoval na stojící vozidlo před přechodem pro chodce. Řidič by měl předpokládat, že vozidlo si tak počíná z důvodu pohybu chodců na přechodu pro chodce. Jak vyplývá i z dalších soudních rozhodnutí v příloze 1 – varianty 1, za trestný čin ublížení na zdraví či těžké újmy na zdraví z nedbalosti, jsou ukládány podmíněné tresty se zkušební dobou. Vzhledem k okolnostem případu nebo vzhledem k poměrům pachatele je tak soudem uděleno mimořádné snížení trestu odnětí svobody. Dále za spáchané tresty soud ukládá zákaz činnosti v podobě zákazu řízení motorového vozidla.

Příčinu zde shledávám v nedostatečném sledování silničního provozu a nepřizpůsobení rychlosti před blížícím se přechodem pro chodce, zvláště byla-li část přechodu pro chodce zakryta jiným vozidlem. Pravděpodobný výsledek tohoto znaleckého posudku by se za trestný čin ublížení na zdraví pohyboval v rozmezí 6-8 měsíců odnětí svobody, s přihlédnutím na polehčující okolnost, že nezletilá chodkyně utrpěla zranění, která nebyla bezprostředně život ohrožující. Tento trest by byl uložen podmíněně na zkušební dobu přibližně 10-15 měsíců a zákazů řízení na 10 měsíců až 1 rok.

10.2 ZNALECKÝ POSUDEK – PŘECHOD LIBUŠSKÁ

Vozidlo a chodec

Střet vozidla Mercedes Benz ML 420 CDi (dále jen Mercedes) – řidička D. J. a chodcem M. D.

Střet

Došlo ke střetu osobního vozidla Mercedes a chodce D. J. přecházejícího po vyznačené přechodu pro chodce.

Protokol o nehodě

Řidička vozidla Mercedes D. J. jela v Praze 4 v ulici Libušské ve směru od ulice Durychovy k ulici Chýnovské, v křižovatce ulic Libušské a Chýnovské došlo k dopravní nehodě mezi tímto vozidlem a chodcem M. D., který přecházel po vyznačeném přechodu pro chodce z pohledu řidičky D. J. z levé strany k pravé. Při střetu došlo ke zranění chodce, jenž na místě dopravní nehody podlehl. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.

Zranění

Chodec – na místě dopravní nehody zraněním podlehl.

Chodec při nehodě utrpěl mj. uzavřenou šikmou dislokovanou zlomeninu pravé kosti pažní s rozsáhlými krevními výrony v podkoží a ve velkém prsním svalu v hrudníku vpravo, vykloubení pravé kosti klíční, krevní výrony v mezižeberních svalech 2. až 3. mezižebří ve střední čáře kličkové, zlomeninu 2. a 3. žebra vpravo, v krajině bederní se nacházela trzně zhmožděná rána délky 9 cm pronikající kůží a podkožím až ke kosti křížové, dále trzně zhmožděnou ránu v krajině temenní, otok mozku s týlním otlakovým kuzelem a tržnou ránu a kožní oděrky nad pravým loktem. Poranění trupu, zejména pravé pažní kosti s rozsáhlými krevními výrony v podkoží a velkém prsním svalu hrudníku vpravo bylo způsobeno tupým násilím působícím velkou silou a plochou zejména na pravou polovinu těla, kde se uplatnila i tečná složka násilí – odtržení kůže s podkožím od svalové vrstvy pravého boku až hýždě. Poranění hlavy - trzně zhmožděná rána v krajině temenní - byla způsobena tupým násilím o relativně menší síle. (50)

Fotodokumentace



Obr. č. 10 Směr chůze chodce, přímý pohled (50)



Obr. č. 11 Směr jízdy řidičky (50)

Analýza střetu

Střetová rychlost vozidla Mercedes se dle provedených analýz mohla pohybovat v rozmezí 43 až 70 km/h.

Analýza pohybu vozidla před střetem

Vozidlu Mercedes před místem střetu v levém jízdním pruhu z pohledu řidičky vozidla, stálo dodávkové vozidlo. Z tohoto předpokladu bylo vycházeno. Dodávkové vozidlo mohlo tak tvořit oblast zakrytého výhledu, ve kterém se mohl pohybovat chodec. Řidička D. J. mohla chodce zpozorovat na vzdálenost 15 až 18 m před MS, tj. 1,2 až 1,3 sekundy před MS. Tento časový interval se pohybuje na hranici reakční doby a řidička tak nemusela včas reagovat na přicházejícího chodce. (50)

Pokud by bylo vycházeno z předpokladu, že řidička vozidla Mercedes měla volný výhled na přechod pro chodce a zleva vcházejícího chodce, mohla jeho pohyb zaregistrovat již v době přibližného vstupu do vozovky, tj. v čase cca 2,8 sekundy a 34 až 40 m před MS. Tato vzdálenost byla dostatečná k tomu, aby bylo možné po reakční době zastavit vozidlo, a vstup chodce tedy nelze považovat za náhlou překážku. Na takovou vzdálenost mohla řidička účinně zabrzdít vozidlo – z rychlosti 51 km/h mohla řidička vozidlo po reakční době intenzivním brzděním zastavit na vzdálenost cca 27 m. (50)

Nelze také vyloučit, že na dohlednosti ze strany řidičky se mohlo podílet slunce, které řidičce mohlo ztížit výhled na chodce, a tudíž nemusela zaregistrovat jeho vstup do vozovky.

Možnost odvrácení střetu

V této nehodě střetu vozidla s chodcem je nutné uvažovat se dvěma počátky nehodového děje. Jedním je okamžik vstupu chodce do vozovky a druhý je počátek reakce řidičky na pohyb chodce ve vozovce.

Řidičkou

Z technické analýzy nehodového děje vyplynuly dvě možné varianty řešení odvrácení nehody řidičkou vozidla Mercedes, a to, zda byl či nebyl omezen její výhled z vozidla na chodce v průběhu jeho pohybu po vozovce. Nebylo také možno vyloučit vliv svitu slunce, díky němuž nemusela chodce registrovat vůbec. V obou případech však řidička směřovala svoji jízdu přes označený přechod pro chodce a byla tak povinna přizpůsobit svoji jízdu daným okolnostem, především byl-li její výhled na část přechodu v zákrytu. (50)

Pokud byl vzájemný výhled obou účastníků omezen nezjištěným dodávkovým vozidlem, poté od okamžiku počátku reakce řidičky do střetu zbýval čas cca 1,2 až 1,3 sekundy (do střetu zbývala dráha 15 až 18 metrů), což lze považovat za obvyklou reakční dobu a tudíž do střetu nezbýval čas na brzdění vozidla a zabránění tak střetu s chodcem, tj. účinné odvrácení nehody. (50)

Pokud vzájemný výhled účastníků ničím zakryt nebyl, řidička by mohla na chodce reagovat již při jeho vstupu do vozovky, tudíž v čase cca 2,8 sekundy před místem střetu, kdy byla s vozidlem vzdálena cca 34 až 40 metrů před místem střetu. Tato vzdálenost byla naopak dostatečná, aby bylo možno po reakční době zastavit vozidlo, a vstup chodce tedy nelze považovat za náhlou překážku. (50)

Chodcem

Chodec mohl do vozovky vstupovat v čase cca 2,8 sekundy před střetem, kdy bylo vozidlo v dostatečné vzdálenosti od přechodu pro chodce. Přecházení vozovky by chodec dokončil za předpokladu, že vzájemná dohlednost nebyla omezena nezjištěným dodávkovým vozidlem a vozidlo řízené řidičkou D. J. by zastavilo před přechodem pro chodce. S ohledem na nemožnost vyloučení omezeného výhledu nezjištěným dodávkovým vozidlem je nutno konstatovat, že chodec měl možnost nehodě zabránit, pokud by se před vstupem do jízdního pruhu vozidla přesvědčil o situaci zprava, do jízdního pruhu by nevstoupil, nechal vozidlo projet a potom přecházení vozovky dokončil. (50)

Pravděpodobné důsledky dopravní nehody

Z vybraných judikátů se nejbližší použitému znaleckému posudku blíží soudní rozhodnutí spis. zn. 3 Tdo 78/2010 a 3 Tdo 260/2006. V prvním případě byl obviněný řidič osobního motorového vozidla Fiat Punto 60 SX uznán vinným z trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2 tr. zák. (v původním znění), na skutkovém základě, že **řádně nesledoval situaci v silničním provozu** pro chodce, a i přes intenzivní brzdění došlo ke sražení chodkyně, která na následná zranění zemřela. Za tento trestný čin byl obviněný odsouzen podle § 224 odst. 2 tr. zák. (v původním znění) k trestu odnětí svobody v trvání 2 let, jehož výkon mu byl podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 3 let. Současně mu byl uložen také zákaz řízení v trvání 3 let a 6 měsíců podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák. V druhém případě příčinou bylo nedání přednosti a způsobení smrtelných zranění chodci, který přecházel přes přechod pro chodce. Řidička byla soudem uznána vinnou trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. (v původním znění), za který byla podle § 224 odst. 2 tr. zák. odsouzena k trestu odnětí svobody v trvání 2 roků. Podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 tr. zák. byl výkon trestu podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 3 roků. Zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel byl řidičce uložen na dobu 3 let podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zák.

Dle výše zmíněných soudních rozhodnutí se řidička ze znaleckého posudku pravděpodobně dopustila trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti. Nedbalosti se řidička dopustila tím, že i když se blížila k přechodu pro chodce, a jak uvedla, měla zakrytý výhled jiným vozidlem, nesnížila rychlost vozidla na takovou, aby byla schopna před přechodem bezpečně zastavit a spoléhala, že ohrožení nezpůsobí. Z těchto judikátů vyplynulo, že řidička by byla odsouzena k odnětí svobody na 2 roky, trest by jí byl uložen podmíněně se zkušební dobou 3 let a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel se pohyboval v rozmezí 3 až 4 let.

Závěr dle soudu

Soudní rozhodnutí sp. zn. 11 Tdo 1319/2014 - Řidička byla uznána vinnou ze spáchání přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zák. a byla odsouzena podle § 143 odst. 1, 2 tr. zák. k trestu odnětí svobody v trvání 30 měsíců. Podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 tr. zák. jí byl výkon trestu obviněné podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 4 let.

10.3 ZNALECKÝ POSUDEK – PŘECHOD LIPŮVKA 2

Vozidlo a chodec

Střet nákladního vozidla Mercedes Atego (dále jen nákladní vozidlo) – řidič J. P. a chodkyně V. V.

Střet

Došlo ke střetu nákladního vozidla, a to přední částí podvozku a chodkyně V. V., jež zůstala po zastavení nákladního vozidla zaklíněna pod přední částí vozidla.

Protokol o nehodě

Z dopravní nehody byl podezřelý řidič nákladního vozidla J. P., který jel ve směru Svitavy – Brno, v obci Lipůvka dle svých slov zastavil před vyznačeným přechodem pro chodce (přechod před restaurací U Šipků) a umožnil bezpečné přejetí neustanovenému chodci. Následně se rozjel vpřed ve směru jízdy k Brnu, přičemž přehlédl chodkyni V. V., přecházející z levé strany komunikace vpravo, jako předchozí chodec. Při rozjetí svého vozidla zachytil chodkyni V. V. přední částí podvozku, kterou sunul pod vozidlem a zastavil až na troubení vozidla stojícího v protisměru. Po zastavení vozidla zůstala chodkyně zaklíněna pod přední částí vozidla a řidič J. P. ji vyprostil za pomoci ručního zvedáku. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. (52)

Zranění

Chodkyně – utrpěla poranění levé strany včetně sériové zlomeniny žeber, hemo a pneumothorax, frakturu humeru, poranění zápěstí vlevo, fraktura levého bérce.

Dle zprávy o zranění utrpěla chodkyně mj. zlomeninu levého bérce v místech zavedené endoprotézy, zlomeninu horního konce pažní kosti vlevo, sériovou zlomeninu žeber 3 – 6 vlevo, zlomeninu dolního konce vřetenní kosti vlevo, zlomeninu lopatky vlevo, zhmoždění hrudníku, zhmoždění levé plíce a odřeniny. (52)

Fotodokumentace



Obr. č. 12 Přechod pro chodce a nákladní vozidlo (52)



Obr. č. 13 Výhled z nákladního vozidla (52)

Analýza střetu

Nákladní vozidlo po rozjezdu nedosáhlo vyšší rychlosti než cca 15 až 18 km/h před opětovným zastavením po nehodě.

Analýza pohybu vozidla před střetem

Rozjezd nákladního vozidla započal v čase 2,5 sekundy před střetem na dráze cca 3,5 m na střetovou rychlost cca 10 km/h, střetová rychlost chodkyně cca 3,6 km/h. V okamžiku rozjezdu nákladního vozidla mohla být chodkyně při své konstantní rychlosti 1 m/s cca 2,5 m od MS, tedy mimo koridor nákladního vozidla o 1,3 až 1,6 m vlevo. Chodkyně mohla zahájit přecházení komunikace v čase cca 5,0 sekund před střetem, v tento okamžik již vozidlo Mercedes pravděpodobně stálo a jeho řidič pouštěl chodce přecházejícího zleva doprava před chodkyní, vzájemný odstup chodce a chodkyně nelze exaktně analyzovat. (52)

Z analýzy vyplynulo také to, že je vysoce pravděpodobné, že chodkyně se v okamžiku rozjezdu vozidla mohla nacházet v oblasti, kde byl výhled z nákladního vozidla omezen přes levý sloupek.

Možnosti odvrácení střetu

Řidičem nákladního vozidla

Řidič nákladního vozidla J. P. měl možnost zabránit dopravní nehodě, pokud by se před opětovným rozjezdem přesvědčil důsledně o situaci před vozidlem z levé strany. Vykloněním hlavy přes prvky, které omezovaly jeho výhled (avšak v okamžiku, kdy se mohl přesvědčovat o situaci před rozjezdem svého vozidla, mohla být chodkyně skryta za levým

sloupkem), by si výhled rozšířit a chodkyni nižšího vzrůstu (1,56 m) přecházející přes přechod pro chodce zleva vůči vozidlu by nepřehlédl. (52)

Chodkyní

Chodkyně se pohybovala vůči nákladnímu vozidlu zleva v době, kdy vozidlo pravděpodobně stálo v těsné blízkosti začátku přechodu pro chodce a pravděpodobně předpokládala, že jí řidič umožňuje přechod na druhou stranu komunikace, proto pokračovala s přecházením. V době, kdy se přibližovala příčně k obrysu vozidla (cca 1,3-1,6 m od levého boku), se vozidlo rozjelo a chodkyně pokračovala v chůzi, přičemž stihla dojít před nárazem do vzdálenosti 40-80 cm dovnitř obrysu vozidla. (52)

S ohledem na skutečnost neměla za daných okolností možnost nehodě zabránit.

Pravděpodobné důsledky dopravní nehody

Závěr z tohoto znaleckého posudku by velmi záležel na subjektivním posouzení soudce. Řidič nákladního automobilu zastavil před přechodem pro chodce a umožnil bezpečné přejití chodce, druhou chodkyni pravděpodobně přehlédl pro její malý vzrůst nebo mohla být také zakrytá levým sloupkem. Chodkyně také předpokládala, že stojící vozidlo ji umožňuje bezpečné dokončení přecházení.

Ze soudního rozhodnutí spis. zn. 2 KZt 181/2000, kdy se tedy jednalo o osobní vozidlo, řidič uznal svoji vinu při způsobení těžkých zranění na přechodu pro chodce. Řidiči byla uložena zkušební doba v trvání jednoho roku a náhrada škody poškozenému.

V soudním rozhodnutí sp. zn. 4 Tz 31/2003 řidič v důsledku nepozornosti na přechodu pro chodce způsobil zranění chodkyni. Za trestný čin ublížení na zdraví podle § 146 odst. 1 tr. zák. byl odsouzen za použití § 53 odst. 2 písm. b) tr. zák k peněžitému trestu a pokud by peněžitý trest nebyl ve stanovené lhůtě vykonán, mu byl uložen náhradní trest odnětí svobody v trvání deseti dnů podle § 54 odst. 3 tr. zák.. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. bylo obviněnému také uloženo nahradit poškozenému vzniklou škodu.

Teoretickým závěrem by tak byl s jistotou podmíněný trest. Podle judikátů by se zkušební doba a náhrada škody jevily jako adekvátní tresty.

10.4 ZNALECKÝ POSUDEK – PŘECHOD SEDLČANY

Vozidlo a chodec

Střet nákladního vozidla Liaz 150.261 (dále jen vozidlo Liaz) – řidič P. Š. a chodkyně L. D.

Střet

Došlo ke střetu nákladního vozidla Liaz s chodkyní L. D., jenž byla nárazem odhozena vlevo do levého jízdního pruhu přibližně 14 m od místa střetu.

Protokol o nehodě

Vozidlo Liaz jelo v Sedlčanech po silnici I. třídy ve směru Příbram – Votice, kde narazilo levou přední částí do chodkyně. Ta byla nárazem odhozena do levého jízdního pruhu přibližně 14 m od místa střetu. Vozidlo Liaz po nehodě nezůstalo v konečné poloze, zastavila u pravého okraje vozovky. V době nehody ve směru jízdy Votice – Příbram zastavilo u přechodu pro chodce osobní vozidlo Volvo, aby umožnilo chodkyni přejít vozovku. Svědci z uvedeného osobního vozidla uvedli, že se chodkyně před vstupem na vozovku rozhlédla pouze vpravo. Chodkyně při nehodě utrpěla těžká zranění, kterým po převozu do nemocnice podlehl. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. (53)

Zranění

Chodkyně měla krevní výron v měkkých pokrývkách lebních v levé čelnospánkové krajině, akutní plášťový subdurální krevní výron čelnotemenně vpravo, úrazové podomozečnicové krvácení, drobná ložiska zhmoždění na boční ploše levého spánkového a na bočních a spodních plochách obou čelních laloků, mírný otok mozku (1.260 g), zlomeniny klenby a spodiny lební (puklina šupiny levé spánkové kosti, pokračující do střední jámy lební vlevo, pukliny na stropech obou očnic), zlomeninu hrudní kosti v držadle, oboustranné zlomeniny žeber (vpravo 2. v lopatkové čáře, 10. a 11. v připáteřní čáře, 2.- 5. ve středoklíčkové čáře, vlevo 1.-7. v přední pažní čáře, 1.-4. v zadní pažní čáře, 1.-6. paravertebrálně), místy s porušením pohrudnice, zlomeninu levé klíční kosti, akutní sklípková rozedma a pohmoždění obou plic, povrchní trhliny horního laloku levé plíce, povlak krve v průdušnici a průduškách, krevní výronky pod nitroblánou srdeční levé komory v oblasti septa, zakrvácení do dutiny hrudní (vpravo 100 ml, vlevo 400 ml), stav po drenáži levé pohrudniční dutiny (6.8), stav po revizi dutiny břišní a zakončení sestupného tračnicku ve stomatu (6.8.), pohmoždění

sestupného tračníku tlustého střeva, krevní výron v tukovém pouzdru levé ledviny, trhlina levé ledviny, zlomeniny pánve - tříštivá zlomenina levé lopaty kosti kyčelní, zasahující do acetabula, zlomeninu obou ramének kosti stydké vlevo a horního raménka kosti stydké vpravo, rozestup stydké spony, vymknutí levého loketního kloubu s porušením vazivového aparátu, zlomeninu dolního konce levé vřetenní kosti a výběžku kosti loketní, zlomeninu nosních kůstek, tržně zhmožděné rány, oděrky a krevní výrony na povrchu těla, stav po kanylaci levé podklíčkové žíly, stopy po kanylacích v obou loketních jamkách, stav po intraoseálním vstupu na pravém bérce. (53)

Fotodokumentace



Obr. č. 14 - Směr jízdy vozidla Liaz (v pozadí) (53)

Analýza střetu

Vozidlo Liaz mělo střetovou rychlost cca 47 km/h, která je patrná ze snímků tachografického kotoučku pořízeným mikroskopem. Největší dovolená chyba takového záznamového zařízení v provozu ± 6 km/h. Jako výchozí střetová rychlost bude tedy zpracovatelem tohoto revizního znaleckého posudku nadále uvažována rychlost 47 km/h ± 6 km/h. (50)

Rychlost chodkyně byla dle výpovědí svědků uváděna jako normální až svižná. Z dostupných podkladů lze tedy rychlost pohybu chodkyně s ohledem na pohlaví a věk stanovit přibližně v rozmezí 1,1 až 1,4 m/s, tedy 4 až 5 km/h. (53)

Analýza pohybu vozidla před střetem

Z konečné polohy chodkyně po nehodě a její střetové polohy s vozidlem Liaz, vyplynulo, že 2,5 sekundy a 32,5 m před MS se vozidlo Liaz, jedoucí v přímém směru od Příbrami ke kritickému přechodu, pohybovalo rychlostí přibližně 47 km/h. Ve stejný okamžik, tj. 2,5 sekundy před střetem, vstupuje chodkyně zprava ve směru jízdy vozidla Liaz na přechod pro chodce, po kterém dále přechází vozovku rychlostí 4,5 km/h. Řidič vozidla Liaz ve výpovědi neuvedl, že by před střetem brzdil, ani nebyly po brzdění zaznamenány žádné stopy, tudíž byl uvažován rovnoměrný pohyb vozidla Liaz. Ve svých výpovědích však řidič uvedl, že byl omezen vlivem oslnění sluncem a také skrytím chodkyně za reklamním poutačem. Možnost oslnění sluncem nelze vyloučit, jelikož v čase dopravní nehody svítilo proti směru jízdy vozidla Liaz mírně zprava, tedy přibližně ze směru, kde se nacházela také chodkyně. (50)

Možnosti odvrácení střetu

Řidičem vozidla Liaz

Řidič vozidla Liaz měl možnost zabránit střetu tím, že by nejpozději 2,5 sekundy a 32,5 m před MS reagoval na chodkyni, která právě vstupovala do vozovky. Po uplynutí reakční doby, uvažované 1 sekundu, by začal brzdit s maximálním dosažitelným brzdným zpomalením. V takovém případě by řidič s vozidlem Liaz zastavil cca 80 cm za místem střetu, chodkyně by se při její rychlosti 4,5 km/h nacházela již cca 1,3 m za obrysem levé přední části vozidla Liaz. Ke střetu by tedy nedošlo. Pokud by však chodkyně vstoupila do vozovky v okamžiku, kdy již řidič vozidla Liaz neměl možnost bezpečně zastavit na dráze 32,5 m, kterou měl k dispozici, střetl by se s ní rychlostí 10 km/h. Další otázkou je také to, zda měl řidič reagovat již na vozidlo zastavující u přechodu v protisměru, které chodkyni dávalo přednost, nebo na chování chodkyně v prostoru před přechodem pro chodce – zda až na její vstup do vozovky, nebo již při jejím pohybu směrem k přechodu, kdy je zjevný úmysl chodkyně přechod použít, to však nebylo z důvodu technického charakteru znaleckého posudku zodpovězeno. Řidič vozidla Liaz mohl před střetem podstatným způsobem snížit rychlost svého vozidla a pravděpodobně i snížit následky nehody, pokud by reagoval na vstup chodkyně do komunikace po uplynutí reakční doby brzděním. V případě, že by své vozidlo brzdil a chodkyně nadále pokračovala stejným způsobem chůzí přes přechod pro chodce, stihla by chodkyně přejít pravý jízdní pruh a ke střetu by nedošlo. Vstup chodkyně do komunikace bez předchozího očního kontaktu s řidičem vozidla Liaz a rozhlédnutí vlevo na vzdálenost cca 32,5 m před vozidlo Liaz byl z technického hlediska náhlý. (53)

Chodkyně L. D.

Chodkyně mohla střetu zabránit tím, že by nechala projet vozidlo Liaz a až poté začala přecházet vozovku po přechodu pro chodce. Z revizního znaleckého posudku vyplynulo, že chodkyně se pohybovala rychlostí přibližně 4,5 km/h a vstoupila zprava (ve směru jízdy vozidla Liaz) na přechod pro chodce v okamžiku, kdy se vozidlo Liaz nacházelo přibližně 32,5 m před MS, tedy na vzdálenost kratší, než na jakou měl řidič možnost bezpečně zastavit vozidlo. Jak již bylo zmíněno výše, pokud by řidič vozidla Liaz na vstup chodkyně do vozovky reagoval brzděním, ke střetu by nedošlo. (53)

Pravděpodobné důsledky dopravní nehody

Z prozkoumaných judikátů by se tento čin pravděpodobně klasifikoval jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 146 tr. zák.. Za takové činy soudy rozhodovaly nejčastěji trestem odnětí svobody podle § 146 odst. 2 tr. zák v trvání průměrně 6 měsíců. Podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr. zák. byly výkony trestu podmíněně odloženy na zkušební dobu 1 až 3 let. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. byl obžalovaným také uložen trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu trvání okolo jednoho roku.

Z vybraných judikátů nejvíce odpovídají soudní rozhodnutí spis. zn. 5 To 98/2004, II. ÚS 1921/08 a 8 Tdo 100/2009. V soudním rozhodnutí spis. zn. 5 To 98/2004 byl obžalovaný uznán vinným za trestný čin ublížení na zdraví, jehož se dopustil tím, že **nejednal dostatečně pozorně, nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu**, v důsledku čehož srazil a usmrtil chodce. Za toto jednání byl odsouzen k odnětí svobody v trvání 6 měsíců, výkon trestu mu byl podmíněně odložen v délce 3 let a zákaz činnosti, spočívající v zákazu řízení byl obviněnému uložen v trvání jednoho roku. Ve dvou zbylých soudních rozhodnutích se jednalo o nehody osobních automobilů a způsobení trestného činu ublížení na zdraví bez usmrcení chodce. V obou případech se řidič řádně nevěnoval situaci v silničním provozu a neumožnil bezpečné přejetí přechodu pro chodce.

11 ZÁVĚR

Úkolem této diplomové práce bylo především najít možné hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných typů nehod vozidel s chodci v denní době. Samotné analýze předcházelo vyhledání více než 1 500 soudních rozhodnutí, která musela být pročtena. Z vyhledaných soudních rozhodnutí bylo vybráno 40 soudních rozhodnutí Nejvyššího a Ústavního soudu, jenž se týkala dopravních nehod s nejzávažnějšími následky. Ostatní judikáty se zabíraly dopravními nehodami v noci, za snížené viditelnosti nebo se jednalo o jiné než osobní nebo nákladní motorové vozidlo. Pro tuto práci tak vedlejší. Po důkladném prostudování byla ze soudních rozhodnutí sestavena tabulka, jenž je obsahem přílohy č. 2. Tato tabulka obsahuje základní faktory – rozhodnutí soudu, příčinu, čas a místo dopravní nehody, ovlivnění alkoholem a především délku jednotlivých udělených trestů. Vybraná rozhodnutí byla v příloze č. 1 rozdělena do 5 variant podle požadavků této diplomové práce. U každého judikátu byl stručně vylíčen průběh nehody, udělený trest, soudní obraty a také pojmové shrnutí daného soudního rozhodnutí.

Soudní rozhodnutí byla rozdělena do následující tabulky podle četnosti příčiny dopravní nehody s přihlédnutím na slovní klasifikaci a vyhodnocení soudů.

Tab. č. 4 Četnost příčiny DN dle soudních rozhodnutí

Dílčí příčiny	Případy
Nepozornost	21
Bezohledné chování	7
Nepřiměřená nebo nedovolená rychlost	15
Vliv alkoholu	5
Jiné	7

Z uvedené tabulky je vidět, že v 21 případech byla příčinou dopravní nehody s chodci v denní době nepozornost, do které bylo mimo jiné zařazeno nedání přednosti, nevěnování se řízení a nedostatečné sledování silničního provozu. V 15 případech byla příčinou nepřiměřená nebo nedovolená rychlost. Bezohledným chováním je myšleno riskantní předjíždění, nerespektování dopravního značení a signalizačních znamení. Alkohol měl vliv na způsobení dopravní nehody v denní době pouze v 5 případech. Do kategorie „jiné“ byly zařazeny případy opožděné reakce, náhlé vytvoření překážky chodcem nebo úmyslné najetí.

S rozhodnutím soudu jsou spojené i další faktory. Například skutečnost, že se řidič nacházel v blízkosti zastávky MHD nebo školy, a tento úsek dobře znal, mohl si být vědom negativních důsledků jeho jednání. Mezi časté výroky soudů spojené s nehodami vozidel a chodců tak patří, že obviněný nedbal zvýšené opatrnosti a spoléhal na to, svým jednáním

nikoho neohrozí. Každá dílčí příčina má na rozhodnutí soudů podstatný vliv. Je tedy nutné je posoudit zvlášť, jelikož i menší polehčující nebo naopak přitěžující okolnost, má co do výsledku a druhu trestu dopad. Důležité je také posoudit, zda se na míře zavinění nepodílel také jiný účastník silničního provozu. Ne vždy je řidič schopen střet předvídat a události jsou tak lidsky neovlivnitelné. Výroky jednotlivých soudů se mohou značně lišit, jak tomu bylo i v případě, kdy řidič při couvání usmrtil roční dítě. Jeden soud si striktně vyložil usnesení § 24 zákona o provozu na pozemních komunikacích a vyslovil tak, že by řidiče vždy při couvání měla navigovat způsobilá osoba. Ústavní soud však tento požadavek uznal jako nepřiměřený, jelikož řidič nemůže předpokládat, že se roční dítě bude pohybovat bez dohlížející osoby. V ustanovení je také uvedeno, že zajistit si způsobilou osobu je zapotřebí zejména pro nedostatečný rozhled. Malé dítě však kvůli své výšce není možné za vozidlem vidět. Nejednoznačné také shledávám případy, kdy na přechod pro chodce vběhne chodec rychlostí vyšší než je běžná chůze, a řidič na tuto náhlou překážku již nestíhá zareagovat.

Jednotlivé soudy rozhodují značně subjektivně. Z provedené analýzy soudních rozhodnutí vyplynulo, že soudci jednání řidičů nejčastěji vyhodnocují jako trestný čin ublížení na zdraví nebo přečin usmrcení z nedbalosti. V případech, kdy se řidič dopustil zvlášť závažného jednání, a to jízdy pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek či jízdy na červený světelný signál, ukládal mu soud nepodmíněný trest. Určitou hranici posouzení je tak možné spatřovat ve zmíněných příčinách dopravních nehod s chodci, jelikož v ostatních případech se soudy přikláněly v drtivé většině k mírnějšímu trestu odnětí svobody s podmíněným odkladem. Společně s odnětím svobody se zkušební dobou byl ukládán také trest zákazu řízení motorových vozidel. Zákaz řízení se vyskytoval u všech soudních rozhodnutí, u kterých bylo možné dohledat výši trestu.

Věřím, že soudní rozhodnutí se stanou nezbytným zdrojem poznání při vyhodnocování jednotlivých případů, a to nejen při analýze dopravních nehod, ale i v jiných odvětvích. Soudci často tíhnou k rozhodování shodně v podobných nebo shodných případech, čili obviněný může s největší pravděpodobností očekávat, jak bude v jeho případě rozhodnuto.

12 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Knižní díla

- (1) BRADÁČ, A. a kol. Soudní inženýrství. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno, 1997. 719 s. ISBN 80-7204-057-X.
- (2) BURG, H., MOSER A. Handbuch Verkehrsunfall-rekonstruktion – Unfallaufnahme – Fahrdynamik – Simulation, 1. vydání 2007, Vieweg. s. 952. ISBN 978-3-8348-0172-2.
- (3) BURKET, JOSEF. *Vliv konstrukce předí osobních automobilů na střet s dětským chodcem*. 2013. 105 s. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní. Zuzana Schejbalová.
- (4) HIRT, M. a kol. Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2012. 160 s. ISBN 978-80-247-4308-0.
- (5) HUGEMANN, W. a rozsáhlý autorský tým. Unfall-rekonstruktion, dva svazky, 1. vydání, 2007. 1238 s. ISBN 3-00-019419-3.
- (6) JANÍČEK, Přemysl. Systémové pojetí vybraných oborů pro techniky - hledání souvislostí. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2007. str. 1234. Sv. 1+2, 1. vydání. ISBN 978-80-7204-554-9.
- (7) KLEDUS, R. *Obecná metodika soudního inženýrství*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. 107 s. ISBN 978-80-214-4562-8.
- (8) KOLEKTIV AUTORŮ. *Wypadki drogowe – Vademecum biegtego sadowego*, vydavatelství Instytutu Ekspertys sadowych, Krakov 2010. ISBN 83-87425-32-X. s. 1094.
- (9) PORADA, Viktor. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha a.s., 2000. str. 378. ISBN 80-7201-212-6.
- (10) RÁBEK, Vlastimil (ed.). *Vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu - denní doba*: (sborník tuzemských a převzatých cizojazyčných publikací) = Menschliche Wahrnehmung und Entscheidungsprozesse in Straßenverkehr - Tageszeit : (Sammelbuch inländischer und übernommener fremdsprachigen Veröffentlichungen). 2014. Olomouc: Properus, 350 s. ISBN 978-80-904944-2-8.
- (11) RÁBEK, Vlastimil. *Vybrané postupy analýzy dopravních nehod*. Žilina, EDIS - vydavatelství Žilinské univerzity, 2009. 217 s. VPRA-SCP-2009-06-02.
- (12) ŘÍČAN, P. *Psychologie osobnosti: Obor v pohybu*. 6., revidované a doplněné vydání. Praha: Grada Publishing, a.s., 2010, 208 s. ISBN 978-80-247-3133-9.

- (13) SEMELA, M. *Analýza silničních nehod I.* 1. vydání. Brno, Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012, 83 s. ISBN 978-80-214-4559-8.
- (14) SEMELA, M. *Analýza silničních nehod II.* 2. vydání. Brno, Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012, 83 s. ISBN 978-80-214-5037-0.
- (15) ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník*, 1. vydání. Praha: C. H. BECK, 2010, 1286 s. ISBN 978-80-7400-109-3
- (16) ŠTIKAR, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. a HOSKOVEC, J. *Psychologie v dopravě.* 1. vydání. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). ISBN 80-246-0606-2.
- (17) ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ J.. *Psychologie v dopravě.* 1. vydání. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. ISBN 80-246-0606-2
- (18) VLK, F. *Karoserie motorových vozidel.* 1. vydání. Brno: Nakladatelství Vlk, 2000. 243 s. ISBN 80-238- 5277-9.
- (19) VYKOPALOVÁ, H. *Psychologie v dopravě.* 1. vydání. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství. 2012, 65 s. ISBN: 978-80-214-4564-2.
- (20) ZDENĚK, J., VÉMOLA, A., ŽDÁNSKÝ, B. *Automobily I. Podvozek a převodná ústrojí.* Brno: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 2003. 266 s. ISBN 978-80-7204-262-3.

Vysokoškolské kvalifikační práce

- (21) BURKET, JOSEF. *Vliv konstrukce přídí osobních automobilů na střet s dětským chodcem.* 2013. 105 s. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní. Zuzana Schejbalová.
- (22) KUČERA, JONÁŠ. *Normativní požadavky na činnost zádržných systémů vozidel.* 2010. 86 s. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství. Vedoucí práce Tomáš Rochla.
- (23) POBORSKÝ, JAROSLAV. *Aktivní kapota jako prvek pasivní bezpečnosti osobního automobilu.* 2008. 61 s. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Miroslav Tesař.
- (24) KALAŠOVÁ, MARCELA. *Přestupkové řízení.* 2012. 78 s. Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta právnická. Pavel Mates.

Právní předpisy

- (25) Zákon č. 40/2009, trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- (26) Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů
- (27) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- (28) Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů
- (29) Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- (30) Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- (31) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- (32) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.
- (33) Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v pozdějším znění.
- (34) Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Elektronické prameny

- (35) ČT24. Délka života se v Evropě prodlužuje. Češi ale za průměrem o 2 roky zaostávají. Česká televize [online]. 2016 [cit. 2017-03-12]. Dostupné z: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1978902-delka-zivota-se-v-evrope-prodluzuje-cesi-ale-za-prumerem-o-2-roky-zaostavaji>>.
- (36) Dopravní předpisy. Dopravni-pravo.cz [online]. 2017 [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>>.
- (37) MACKŮ, I. *Profesionální řidič a zdroje zátěže*. Observatoř bezpečnosti silničního provozu [online]. 2005 [cit. 2017-03-17]. Dostupné z: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=157>>.
- (38) Nejvyšší soud. *Nejvyšší soud* [online]. 2016 [cit. 2016-10-14]. Dostupné z: <<http://www.nsoud.cz/Judikatura/>>.

- (54) Nejvyšší soud. *Nejvyšší soud* [online]. 2014 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: <<http://www.nssoud.cz/Opravne-prostredky-proti-rozhodnutim-spravnich-soudu/art/496?menu=316>>
- (39) Paolo Lista. Development of an anthropomorphic model for vehicle: Pedestrian crash test. Italy, Thiene. [online]. [cit. 2007-05-17]. Dostupné z: <<http://www.lista.it/atnet/casped1.htm>>
- (40) Prvky pasivní bezpečnosti. *Besip.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-05-10]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-vozdlo/moderni-technologie-vozidel/pasivni-bezpecnost-prvky-pasivni-bezpecnosti>>.
- (41) Soudní rozhodnutí. *Automatizovaný systém právních rozhodnutí* [Systém ASPI]. 2016. Dostupné v systému ASPI.
- (42) Statistika nehodovosti. *Policie České republiky* [online]. 2016 [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>.
- (43) Teorie temperamentu. *Studium psychologie* [online]. 2017 [cit. 2017-03-05]. Dostupné z: <<http://www.studium-psychologie.cz/psychologie-osobnosti/4-temperament-teorie-temperamentu.html>>.
- (44) Zákon o provozu na pozemních komunikacích. *Besip.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/legislativa/361-od-20-02-2016.pdf>>.
- (45) ZAORAL, A. *Manuál doporučených psychodiagnostických metod*. In: Ministerstvo dopravy [online]. 2010 [cit. 2017-03-17]. Dostupné z: <http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_ps dg_postupy.pdf>.
- (46) Změny v bodovém systému. *12bodů.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: <<http://www.12bodů.cz/zmeny-v-bodovem-systemu.php>>.
- (47) 5 typů agresivních řidičů. *O psychologii.cz* [online]. 2015 [cit. 2017-05-16]. Dostupné z: <<http://www.opsychoologii.cz/clanek/251-5-typu-agresivnich-ridicu/>>.

Poznámky a materiály z přednášek, cvičení, konferencí a kurzů atd.

- (48) MATUSZKOVÁ, R. *Pozemní dopravní cesty* (přednáška). Brno: VUT v Brně, Ústav soudního inženýrství, 7. 3. 2017.
- (49) TOKAŘ, S. *Bezpečnost vozidel silničního provozu* (přednáška). Brno: VUT v Brně, Ústav soudního inženýrství, 4. 4. 2017.
- (50) Znalecký posudek – Přejechání Libušská
- (51) Znalecký posudek – Přejechání Lipůvka 1
- (52) Znalecký posudek – Přejechání Lipůvka 2
- (53) Znalecký posudek – Přejechání Sedlčany

Seznam obrázků

- Obr. č. 1 Fáze pohybu chodce během nehodového děje (1, s. 484)
- Obr. č. 2 Typy čelních střetů vozidla s chodcem (1, s. 485)
- Obr. č. 3 Podíl poranění jednotlivých částí těla chodce při srážce s vozidlem (46)
- Obr. č. 4 Základní parametry přídě ovlivňující bezpečnost chodců (46)
- Obr. č. 5 Systém aktivní kapoty
- Obr. č. 6 Eysenckova typologie temperamentu
- Obr. č. 7 Plánek znázorňující prostorové uspořádání pokusu
- Obr. č. 8 Směr Svitavy
- Obr. č. 9 Směr Brno
- Obr. č. 10 Směr chůze chodce, přímý pohled
- Obr. č. 11 Směr jízdy řidičky
- Obr. č. 12 Přejechání pro chodce a nákladní vozidlo
- Obr. č. 13 Výhled z nákladního vozidla
- Obr. č. 14 Směr jízdy vozidla Liaz (v pozadí)

Seznam tabulek

Tab. č. 1 Bodový systém a přestupky

Tab. č. 2 Druhy zranění hlavy klasifikované dle HIC

Tab. č. 3 Vývoj základních ukazatelů od roku 1990

Tab. č. 4 Četnost příčiny DN dle soudních rozhodnutí

Seznam grafů

Graf č. 1 Hlavní příčina nehod v roce 2016

Graf č. 2 Počet nehod od roku 2007 do roku 2016

Graf č. 3 Počet usmrcených osob od roku 2007 do roku 2016

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka/symbol	Popis zkratky/symbolu
ABD	Systém zabraňující prokluzu hnacích kol (Bosch)
ABS	„protiblokovací systém“
ASR	Protiprokluzový systém
BAS	Brzdový asistent
DN	Dopravní nehoda
EDS	Elektronická uzávěrka diferenciálu
ESP	Elektronický stabilizační program
MS	Místo střetu
OČTŘ	Orgán činný v trestním řízení
Sb.	Sbírka (zákonů)
Spis. zn.	Spisová značka
TČ	Trestný čin
TZ	Trestní zákoník (zák. č. 40/2009 Sb.)

PŘÍLOHA Č. 1

Příloha č. 1 obsahuje rozhodnutí, která nejvíce odpovídala požadavkům zadání diplomové práce. Čerpáno bylo z elektronických stránek Nejvyššího soudu (38) a z Automatizovaného systému právních informací (41). Dále obsahuje rozdělení do 5 variant. Ze soudních rozhodnutí byl stručně vylíčen průběh nehody, tresty, soudní obraty a také pojmové shrnutí daného soudního rozhodnutí. Souhrn informací ze soudních informací v MS Excel viz. Příloha č. 2

3 Tdo 260/2006, 3 Tdo 513/2008, 3 Tdo 626/2003, 3 Tdo 955/2002, 6 Tdo 296/2008, 6 Tdo 901/2012-29, 8 Tdo 1538/2005, 7 Tdo 1076/2005, ÚS 1921/08, 7 Tdo 112/2013-41, III. ÚS 2065/15, 23 Cdo 1583/2010, 11 Tdo 1319/2014, 4 Tz 61/2001, 6 Tdo 185/2003, 6 Tdo 1071/2007, 8 Tdo 756/2007, 8 Tdo 100/2009, 4 Tz 31/2003, 4 Tz 27/2002, 3 Tdo 146/2009, II. ÚS 859/12, 25 Cdo 4151/2010, I. ÚS 3108/2014, II. ÚS 639/2000, 8 Tdo 1052/2015, 4 Tdo 424/2016, II. ÚS 3168/09, 2 KZt 181/2000, 5 Tz 286/2000, 6 Tdo 523/2011-22, 3 To 147/2011, 8 Tdo 380/2009, 5 To 98/2004, 6 Tdo 82/2016, 4 Tdo 243/2016, 5 T 149/77, 6 Tdo 1049/2008, 3 Tdo 78/2010

VARIANTA 1 (ZRANĚNÍ NEZLETILÍ V DENNÍ DOBĚ)

3 Tdo 626/2003

Popis nehody

„Dne 23. 9. 2001 kolem 16.00 hod., v P. řídil obviněný osobní automobil po ulici S. ve směru od ulice S. ke křižovatce s ulicí L., kde nepřizpůsobil své chování okolnostem silničního provozu a na vyznačeném přechodu pro chodce zachytil zprava přecházející nezletilou chodkyni S. S., která utrpěla pohmoždění levé nohy, podvrtnutí levého kotníku a zlomeninu v oblasti zadní hrany kosti hlezenní s předpokládanou dobou léčení 3 – 5 týdnů.“

Trest

„Obviněný byl M. K. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona a byl odsouzen podle § 223 tr. zákona za použití §§ 45, 45a tr. zákona k trestu obecně prospěšných prací ve výměře 100 hodin. Podle § 228 odst. 1 tr. řádu byla obviněnému uložena povinnost zaplatit matce nezletilé poškozené S. S. – Š. S., škodu ve výši 2.800,- Kč. Podle § 229 odst. 1 tr. řádu byla poškozená se zbytkem svého nároku na náhradu škody odkázána na řízení ve věch občanskoprávních.“

Slovní obraty

„V dovolání, ve kterém napadá výrok o náhradě škody učiněný odvolacím soudem, přičemž se odkazuje na dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. řádu. V odůvodnění svého dovolání vytýká soudu, že se Š. S. jednal jako s poškozenou, ačkoli poškozenou byla ve skutečnosti její nezletilá dcera S. Poukazuje na to, že dítě je nositelem nejen práv, ale i povinností přiměřených věku. Vyslovuje názor, že Š. S. sice mohla činit právní úkony, avšak nemohla je činit za sebe, nýbrž pouze za svoji nezletilou dceru, a to jejím jménem. Náhrada škody tak mohla být přiznána jen nezletilé S. S., nikoli její matce. Dále odvolacímu soudu vytýká, že pochybil ve výpočtu ušlého výtěžku, když vycházel ze smluv, na jejichž základě měla Š. S. pracovat až po vzniku dopravní nehody. Je přesvědčen, že v posuzovaném případě měl soud vycházet z rozdílu mezi průměrným výtěžkem Š. S. před poškozením zdraví její dcery a výtěžkem, kterého dosáhla v době pracovní neschopnosti.“

Shrnutí: dopravní nehoda 16.00 hod., TČ ublížení na zdraví, nedání přednosti, přechod pro chodce, úmrtí, podmíněný trest.

6 Tdo 296/2008

Popis nehody

„Dne 10. 7. 2007, sp. zn. I T 78/2007, byl obviněný L. V. uznán vinným, že dne 26. 8. 2006 v době kolem 12.35 hod. v katastru obce N. jako řidič osobního automobilu tov. zn. Škoda Fabia 6Y, při jízdě po silnici ve směru N. – S., po projetí pravotočivé zatáčky v důsledku nepřiměřené rychlosti jízdy a intenzivního brzdění vjel vlevo mimo vozovku, kde zezadu srazil chodce jdoucího po levé straně vozovky, a to nezletilého D. D., který zde procházel v doprovodu V. D., a následně havaroval převrácením na střechu po vjetí do vodotoku, při střetu utrpěl nezletilý tržnou ránu na temeni hlavy, oděrky na levém kolenu, otevřenou tříštivou zlomeninu kosti levého bérce ve střední třetině, rozhmoždění pravého bérce s defektem kosti a svaloviny, vedoucí k amputaci pravé dolní končetiny pod kolenem, s dosud trvajícím léčením, V. D. utrpěla psychický otřes s nutností léčení v Psychiatrické léčebně B.“

Trest

„Takto zjištěné jednání okresní soud kvalifikoval jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a obviněného odsoudil podle § 224 odst. 2 tr. zák. k trestu odnětí svobody v trvání osmnácti měsíců, jehož výkon podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání tří let. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu pěti let (v odvolání zmírněno na dobu tří let). Podle § 228 odst. 1 tr. ř. byla obviněnému uložena povinnost uhradit na náhradu škody poškozené zdravotní pojišťovně částku 179.613,- Kč (v následném odvolání podle § 229 odst. 1 tr. ř. byla poškozená zdravotní pojišťovna odkázána se svým požadavkem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních).

K odvolání obviněného L. V. byl napadený rozsudek podle § 258 odst. 1 písm. e), f), odst. 2 tr. ř. zrušen ve výrocích, jimiž byl obviněnému podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu pěti let a podle § 228 odst. 1 tr. ř. uložena povinnost uhradit poškozené zdravotní pojišťovně škodu ve výši 179.613,- Kč. Dále podle § 259 odst. 3 tr. ř. odvolací soud znovu rozhodl, že se obviněný L. V. podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. odsuzuje k trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu tři roky. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. byla poškozená zdravotní pojišťovna odkázána se svým požadavkem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních. V dalších výrocích zůstal napadený rozsudek nedotčen.“

Vyjádření soudu

„Podle názoru Nejvyššího soudu obviněný L. V. uplatňuje v mimořádném opravném prostředku výhrady, které jím deklarovaný dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. a ani žádný jiný v zákoně taxativně zakotvený důvod dovolání obsahově nenaplnují. Obviněný uvádí, že Krajský soud v Českých Budějovicích nesprávně přečetl jeho osobou předložené znalecké posudky (z oboru zdravotnictví, odvětví ortopedie; z oboru dopravy, odvětví doprava městská a silniční) jako listinný důkaz. Odvolacímu soudu vytýká, že nezjistil a nezabýval se rozpory mezi těmito znaleckými posudky a posudky znalců z týchž oborů, které byly vypracovány v přípravném řízení, což mělo vést k úvaze nechat vypracovat znalecké posudky ústavní. Současně tyto rozpory specifikuje a zpochybňuje závěry znaleckých posudků vypracovaných znalci MUDr. Z. Š. a Ing. M. U. i věrohodnost výpovědi svědkyně V. D. Nutno zdůraznit, že vznesené námitky, jež jsou v dovolání podrobněji rozvedeny, primárně zpochybňují správnost v soudním řízení učiněných skutkových zjištění včetně úplnosti dokazování a hodnocení provedených důkazů, přičemž z tvrzených procesních nedostatků až následně obviněný dovozuje vady ve smyslu uplatněného důvodu dovolání. Jak již bylo výše řečeno, ve vytýkaném směru nelze v dovolacím řízení napadená rozhodnutí přezkoumávat. V posuzované trestní věci to znamená, že pro dovolací soud je rozhodující zjištění, podle něhož obviněný předmětný skutek spáchal tak, jak je popsán ve skutkové větě výroku o vině v rozsudku prvostupňového soudu a rozveden v odůvodnění rozhodnutí soudů obou stupňů. V dovolání obviněný nenamítá, že tento skutek (viz jeho doslovná citace konstatovaná výše), s nímž se ztotožnil i odvolací soud, byl nesprávně právně posouzen, nebo že by rozhodnutí spočívalo na jiném nesprávném hmotně právním posouzení. Jeho výhrady směřují výlučně vůči konečným skutkovým zjištěním, na jejichž podkladě Okresní soud v Prachaticích (následně v odvolacím řízení i Krajský soud v Českých Budějovicích) učinil právní závěr, že obviněný L. V. svým jednáním naplnil všechny zákonné znaky trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák.“

Shrnutí: dopravní nehoda 12.35 hod., TČ ublížení na zdraví, nepřiměřená rychlost, intenzivní brzdění, 2 chodci (nezletilý s doprovodem), amputace, chodník, podmíněný trest.

6 Tdo 901/2012

Popis nehody

„Dne 21. 4. 2011 v 11,09 hod. v B. jako řidič vlastního osobního automobilu Opel Frontera, SPZ ... při jízdě po ulici B. ve směru od ulice B. k ulici K. v prostoru mezi zastávkami vozidel MHD „P.“ v důsledku porušení § 5 odstavec 1 písmeno d), písmeno h) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích zachytil a srazil na vozovku z pravé strany po řádně vyznačeném přechodu se pohybujícího nezletilého chodce J. H., který v rozporu s ustanovením § 54 odstavec 2 citovaného zákona vstoupil na přechod po předchozím pokynu matky, který se následně snažila marně odvolat, a to bez ohledu na krátkou vzdálenost od blížícího se vozidla obžalovaného, při nehodě utrpěl otevřenou dislokovanou zlomeninu levé kosti stehenní, defiguraci levého stehna s tržnou ránou, zhmoždění levého bérce a levého kotníku, což si vyžádalo operační řešení zlomeniny, úvodní hospitalizaci do 27. 4. 2011 a následnou hospitalizaci ve dnech 12. a 13. 7. 2011 s citelným omezením obvyklého způsobu života po dobu asi 3 až 4 měsíců, přičemž se dle ošetřujícího lékaře jedná o zranění těžké“.

Trest

„Za tento přečin byl obviněný podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání osmi měsíců, jehož výkon byl podle § 81 odst. 1 tr. zákoníku a § 82 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání patnácti měsíců. Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu dvanácti měsíců. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. byl obviněný zavázán k povinnosti zaplatit poškozené VZP ČR na náhradě škody částku ve výši 46.336,- Kč, přičemž podle § 229 odst. 2 tr. ř. byla tato poškozená odkázána se zbytkem nároku na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. byla na totéž řízení s nárokem na náhradu škody odkázána poškozená V. H.“

Slovní obraty

„Ačkoliv v posuzovaném případě došlo ze strany poškozeného, resp. jeho matky k porušení povinnosti chodce stanovené v § 54 odst. 2 zákona o silničním provozu, nemění to nic na závěru, že zaviněné protiprávní jednání obviněného bylo zásadní příčinou těžké újmy na zdraví poškozeného. I přes zjištěné porušení povinností chodce je evidentní, že k předmětné dopravní nehodě by nedošlo, pokud by své povinnosti řidiče neporušil právě obviněný. Z hlediska příčinné souvislosti mezi jednáním obviněného a vzniklým následkem v podobě těžké újmy na zdraví poškozeného není podstatné, že k jeho jednání přistoupila další skutečnost,

jež spolupůsobila při vzniku tohoto následku, jelikož jednání obviněného zůstalo takovou skutečností, bez níž by k uvedenému následku nebylo došlo. Nejvyšší soud tedy uzavírá, že těžká újma na zdraví poškozeného i příčinný průběh k ní vedoucí jsou kryty zaviněním obviněného, a to ve formě nedbalosti vědomé podle § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, neboť tento věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí. V daném případě rozhodně nešlo o nepředvídatelný příčinný průběh skutku, který by vylučoval zavinění obviněného.“

Shrnutí: dopravní nehoda 11.09 hod., přečin těžké újmy na zdraví z nedbalosti, opožděná reakce, nedostatečné sledování silničního provozu, přechod pro chodce, těžká zranění, nezletilý, podmíněný trest.

7 Tdo 1076/2005

Popis nehody

„Dne 11. 5. 2004 ve 12:15 hod. jako řidič osobního automobilu tov. zn. Honda Civic, při jízdě po silnici 3. třídy ulicí S. v obci K., okr. B., v místech **poblíž základní školy** začal předjíždět dodávkové vozidlo tov. zn. Volkswagen, jehož řidič J. Ch., zastavil před vyznačeným přechodem pro chodce a dával přednost skupině nezletilých chodců přecházejících po přechodu z pravé strany na levou ve směru jízdy obou vozidel, přičemž na přechodu pro chodce v levém jízdním pruhu pravou přední částí vozidla **srazil nezl. chodkyni K. M.**, která při střetu utrpěla těžké zranění – otok a krevní podlitinu nosu a horního rtu, kožní oděrky na horním a dolním rtu, zlomeninu nosních kůstek bez posunu úlomků, pohmoždění levé polokoule mozečku, zhmoždění levého boku, přičemž ložiskové pohmoždění mozečku představuje poškození důležitého orgánu a poškozená byla pro toto zranění bezprostředně ohrožena na životě.“

Trest

„Za to byl odsouzen podle § 224 odst. 2 tr. zák. k trestu odnětí svobody v trvání 18 měsíců, přičemž tento trest mu byl podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 2 let. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 3 let.“

Vyjádření státního zástupce

„Státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství ve svém vyjádření k dovolání obviněného uvedl, že dovolání je sice podáno s odkazem na důvody uvedené v ustanovení § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř., ve skutečnosti však jeho námitky směřují toliko proti hodnocení provedených důkazů, čímž dovolání fakticky napadá soudem učiněná skutková zjištění. Skutkovými zjištěními, tak jak je učinily soudy nižších stupňů, pokud k nim tyto soudy dospěly v řádně vedeném trestním řízení způsobem neodporujícím zásadám formální logiky, je však dovolací soud vázán, neboť dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. je dán toliko tehdy, spočívá-li napadené rozhodnutí na nesprávném právním posouzení skutku nebo na jiném nesprávném hmotně právním posouzení. Přezkoumáním však ve shora naznačeném směru žádné extrémní rozpory ve skutkových zjištěních a z nich učiněnými právními závěry shledány nebyly. Údajně nesprávná skutková zjištění důvodem dovolání podle § 265b odst. 1 písm. a)-l) tr. ř. být nemohou. Z těchto důvodů státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství navrhl, aby Nejvyšší soud podané dovolání podle § 265i odst. 1 písm. b) tr. ř. odmítl jako podané z jiného důvodu, než je uveden v ustanovení § 265b tr. ř. a učinil tak podle § 265r odst. 1 písm. a) tr. ř. v neveřejném zasedání. Pro případ, že by Nejvyšší soud hodlal učinit rozhodnutí jiné, souhlasil státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství s projednáním věci v neveřejném zasedání ve smyslu § 265r odst. 1 písm. c) tr. ř.“

Shrnutí: dopravní nehoda 12.15 hod., TČ ublížení na zdraví, riskantní předjíždění, nepřiměřená rychlost, přechod pro chodce, těžká zranění, nezletilá, podmíněný trest.

4 Tdo 424/2016

Popis nehody

„Dne 7. 12. 2012 ve 14:10 hodin v Ú. n. L., v ulici M., v místech u zastávky MHD G., při řízení vlastního osobního automobilu tov. zn. a typu Seat Altea, ve směru jízdy z centra od ulice S. P., způsobila dopravní nehodu tím, že za situace, kdy před ní v zastávce MHD zastavil trolejbus linky, nesnížila rychlost jízdy a při střetové rychlosti 46,5 - 51,5 km/h přední částí svého vozidla na úrovni přední části zastavivšího trolejbusu srazila chodce, poškozeného nezletilého „X. Y.“), který vystoupil z trolejbusu předními dveřmi a po té přebíhal komunikaci před přední částí trolejbusu v úmyslu přejít komunikaci mimo vyznačený přechod pro chodce, který je na daném místě vyznačen vodorovnými dopravními značkami a směřuje do začátku prostor přístřešku zastávky MHD ve směru od centra, z místa dopravní nehody byl poškozený*

„X. Y“*) převezen s těžkým zraněním na ošetření do Masarykovy nemocnice v Ú. n. L., kde bylo zjištěno, že při nehodě utrpěl otřes mozku, mírně dopředu posunutou zlomeninu horního raménka stydké kosti vpravo, tržně zhmožděnou ránu dásně dolní čelisti, lehké pohmoždění jater a ledviny s průvodním přechodným zvýšením hodnot jaterních testů a mikroskopické úrovni přítomnost krve v moči, pohmoždění nosu s průvodním otokem, oděrku kůže brady, kůže hrotu nosu, naštipnutím kůstek, rankou sliznice v levém nosním průduchu s vychýlením nosní přepážky doprava, otokem nosu a přechodným krvácením z nosu, lehké pohmoždění levé tváře, pohmoždění pravé tváře a oděrkami kůže, pohmožděninu nad pravým okem a horního víčka s krevním výronem do podkoží a rankou kůže vnitřního konce pravého obočí, oděrku kůže temene hlavy vel 2 cm, oděrky kůže pravé kyčelní krajiny, oděrky kůže obou dlaní a prstu rukou, oděrku kůže nad pravým kolenem a oděrky kůže zevního kotníku pravé nohy, zranění si vyžádalo hospitalizaci v Masarykově nemocnici v Ú. n. L. po dobu 3 dnů, v důsledku zlomeniny horního raménka stydké kosti vpravo nemohl po dobu 9 týdnů našlapovat na pravou dolní končetinu a mohl se pohybovat výhradně s dopomocí berlí, zranění si vyžádalo celkovou dobu léčení 3 měsíce, z lékařského hlediska hodnoceno jako zranění těžké, přičemž obviněná tímto nedbalostním jednáním porušila ustanovení § 4 písm. a), písm. b), § 5 odst. 1 písm. b), § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o pozemních komunikacích.“

Trest

„Za uvedené jednání byl obviněný Ing. H. S. uložen podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku za užití § 67 odst. 2 písm. b) a § 68 odst. 1, 2, 3, tr. zákoníku peněžitý trest v počtu 100 denních sazeb, přičemž výše denní sazby činí 300 Kč, tedy k celkovému peněžitému trestu ve výměře 30.000 Kč, splatného podle § 68 odst. 5 věty druhé tr. zákoníku v nejvýše dvanácti měsíčních splátkách v minimální výši 2.500 Kč. Podle § 69 odst. 1 tr. zákoníku byl stanoven pro případ, že by peněžitý trest nebyl ve stanovené lhůtě vykonán, náhradní trest odnětí svobody v trvání 2 měsíců.“

Slovní obraty

„Jak vyplynulo z provedeného dokazování ke střetu vozidla a chodce došlo za situace, kdy poškozený přebíhal vozovku po vystoupení z trolejbusu na zastávce MHD, a to tak, že před tímto stojícím trolejbusem vběhl do vozovky, aniž se přesvědčil pohledem do její levé části, zda nepřijíždí jiné vozidlo. Porušil tak elementární zásadu bezpečnosti, která ukládá chodci vstupujícímu do vozovky přesvědčit se, zda se nepřibližuje v jeho směru vozidlo. Přitom pohled do levé strany vozovky je vždy primární, neboť z dané strany se vozidlo chodci přibližuje jako první. Dovolací soud připomíná, že již od raného dětství jsou jedinci konfrontováni

s pravidly bezpečného silničního provozu, která zdůrazňují, že chodec přecházející vozovku tak činí vždy kolmo k její ose (tedy nejkratší možnou trasou), když před tím se zastaví, rozhlédne a přesvědčí se, zda mu nehrozí nebezpečí od přijíždějícího vozidla. V tomto ohledu platí ustálený úzus, že chodec se podívá nejprve doleva, poté doprava a znovu doleva. Jedná se o poučku, kterou se učí již děti v mateřských školách. Nelze proto souhlasit s názorem, že po poškozeném ve věku 13 (resp. již téměř 14) let nelze spravedlivě požadovat dokonalou znalost dopravních předpisů a dokonalou schopnost předvídat vývoj dopravní situace v silničním provozu (str. 5 rozsudku Okresního soudu v Ústí nad Labem), neboť shora uvedené pravidlo upravuje zcela esenciální formu opatrnosti chodce. Ostatně v daném si nalézací soud do jisté míry protiřečí, pokud dodává, že 13-ti leté dítě by mělo vědět, že před tím, než vstoupí do komunikace, mělo by se rozhlédnout, navíc za situace, kdy přebíhá před trolejbusem mimo vyznačení přechod. Posledně uvedené je přitom porušením povinnosti chodce využít k přecházení vozovky přechodu pro chodce, pokud se takovýto nachází blíže než 50 metrů od místa přecházení (§ 54 odst. 1 ZPP). Daná povinnost je přitom natolik zásadní, že jsou s ní opět seznamovány již děti od raného věku. Nelze proto akceptovat názor, že téměř 14letý jedinec, který je schopen se sám a pravidelně dopravovat prostředky hromadné dopravy a každodenně zvládat situace v silničním provozu bez pomoci dospělé osoby, není nadán k tomu, uvědomovat si nutnost zachování základních předpisů, coby účastník silničního provozu. Je přitom nedostatečné, že se o dopravní situaci přesvědčil ještě v době, kdy se nacházel v trolejbusu a následně již nikoli. Jeho jednání poté umocňuje též fakt, že do vozovky poškozený nevstoupil běžnou chůzí, ale vběhl rychlostí cca 13 km/h.“

Shrnutí: dopravní nehoda 14.10 hod., přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, nezletilý chodec (13 let), těžká zranění, nesnížení rychlosti v místě zastávky MHD, mimo přechod pro chodce.

Komentář: V tomto právním posouzení se ztotožňuji s rozhodnutím Nejvyššího soudu s novým projednáním a rozhodnutí. Obviněná, ať dle mého v místě zastávky, kde projížděla skoro denně se měla chovat obezřetněji a snížit rychlost, ale ne na 20km/h., to je pro tento případ a v daném provozu opravdu až absurdní. Větší míru zavinění bych však přičítala chlapci, který již ve skoro 14 letech se pohyboval bez doprovodu dospělé osoby. Pravidlo při přecházení silnice (podívat se doleva, doprava a znovu doleva) se učí v raném věku, a to už od mateřské školky.

VARIANTA 2 (USMRCENÍ NEZLETILÍ V DENNÍ DOBĚ)

III. ÚS 2065/15

Popis nehody

„Dne 24. června 2012 kolem 16:30 hodin v Havířově-Podlesí, okres Karviná, na ulici 17. listopadu v prostoru parkoviště před obchodním domem Hruška v prostoru „obytné zóny“, jako řidič osobního automobilu tov. zn. Ford Focus, X., zahájil couvání z parkovacího místa v době, kdy matka G. B. nezletilého nevěnovala patřičnou pozornost, obviněný nedbal zvýšené opatrnosti, a proto při couvání došlo ke střetu s nezletilým dítětem J. B., kterého zadním kolem přejel, čímž mu způsobil poranění v podobě zhmoždění mozku a kmene mozkového, což je zranění neslučitelné se životem, na jehož následky na místě dopravní nehody zemřel.,,

Trest

„Odvolací soud obviněného odsoudil k odnětí svobody v trvání jednoho roku, jehož výkon podmínečně odložil na zkušební dobu v trvání jednoho roku a šesti měsíců. Dále mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu jednoho roku a čtyř měsíců. Současně rozhodl o náhradě škody.“

Výrok ÚS

„Nelze přijmout názor, že pokud spolu hovoří dvě dospělé osoby hlídající roční dítě, musí třetí osoba automaticky předjímat, že hlídanému dítěti nevěnují dostatečnou pozornost. Po řidiči osobního motorového vozidla nelze požadovat, aby na základě pouhé skutečnosti, že se osoby, které v blízkosti místa jeho couvání hlídají roční dítě, spolu baví, předvídat, že tyto osoby v budoucnu ztratí kontrolu nad pohybem tohoto dítěte.“

Shrnutí: dopravní nehoda 16.30 hod., přečin usmrcení z nedbalosti, parkoviště, roční dítě, spoluzavinění matky, vyhovění ústavní stížnosti, zrušení napadených soudních rozhodnutí.

II. ÚS 639/2000

Popis nehody

„Dne 11. 1. 2000 kolem 7.51 hodin na Hradecké ulici v Pardubicích před křižovatkou s ulicí S., kde jako řidič osobního automobilu zn. VAZ 2105, nerespektoval signál se žlutým světlem "Pozor", pokračoval v jízdě a vjel do křižovatky v době, kdy pro jeho směr jízdy svítil signál s červeným světlem "Stůj". Zde se střetl s nezletilým chodcem M. U., který přecházel na přechodu pro chodce na signál se znamením "Volno". Chodec při střetu utrpěl těžká zranění, kterým na místě podlehl. Při zjištění skutkového děje vyšel soud prvého stupně ze svědeckých výpovědí a na ně navazující dokumentaci o provozu světelného signalizačního zařízení. Poté dospěl k závěru o vině stěžovatele, za což mu uložil trest odnětí svobody.“

Trest

„Okresní soud v Pardubicích rozsudkem ze dne 17. 5. 2000, čj. 3 T 49/2000-115, uznal stěžovatele vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 trestního zákona. Odsoudil ho za to k trestu odnětí svobody v trvání dvou let, pro jehož výkon ho zařadil do věznice s dohledem. Dále mu uložil trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu sedmi let.“

Slovní obraty

„Soud provedl rozsáhlé dokazování, vyslechl řadu svědků dopravní nehody a nad rámec dokazování v přípravném řízení vyžádal podrobnou technickou dokumentaci. Vyslechl vedoucího provozu veřejného osvětlení, aby tak mohl spolehlivě vyloučit technickou závadu na světelném signalizačním zařízení v době nehody. V odůvodnění svého rozsudku dostatečným způsobem vyložil, které skutečnosti vzal za prokázané, o které důkazy opřel svá skutková zjištění a jakými úvahami se při hodnocení důkazů řídil. O skutkovém ději, jak byl zjištěn provedeným dokazováním, neměl ani odvolací soud žádné pochybnosti. Z tohoto pohledu je návrh stěžovatele na provedení vyšetřovacího pokusu, který by měl potvrdit jeho verzi o vyšetřované události, nadbytečný, neboť se nejedná o důkaz, jenž by byl pro posouzení skutkového stavu podstatný a nenahraditelný. Obecné soudy opřely svá rozhodnutí o další důkazy, tvůřící ucelený řetězec, které v odůvodnění podrobně vyhodnotily.“

Shrnutí: dopravní nehoda 7.51 hod., přechod pro chodce, usmrcení nezletilého, TČ ublížení na zdraví, **nepodmíněný trest**, dosavadní bezúhonnost obviněného, ústavní stížnost zamítnuta.

4 Tz 61/2001

Popis nehody

„Dne 10. 9. 1997 kolem 13.00 hod. v H. n. M., okr. P., na silnici č. II/440, při řízení osobního vozidla zn. Š - Felicia combi, ve směru jízdy od obce O. ke křižovatce se silnicí M. p., nerespektovala výstražnou značku "Děti" upozorňující na možnost přítomnosti dětí, když v blízkosti křižovatky se nachází škola a také výstražnou značku "Přechod pro chodce" označující tento přechod, jakož ani nevěnovala náležitou pozornost tomu, že v bezprostřední blízkosti vyznačeného přechodu pro chodce se nacházejí děti a nepřizpůsobila rychlost jízdy dané dopravní situaci, v důsledku čehož nebyla schopna adekvátně reagovat na nezletilou chodkyni Z. P., která vstoupila do vozovky v prostoru přechodu pro chodce zprava, aniž by se předtím náležitým způsobem přesvědčila, zda tak může učinit bez nebezpečí, takže došlo ke sražení chodkyně pravou přední částí vozidla, přičemž nezletilá Z. P. utrpěla zlomeninu spodiny lební, zhmoždění mozku a zlomeninu levé stehenní kosti, kdy následně dne 20. 9. 1997 v důsledku utrpěného zhmoždění mozku zemřela.“

Trest

„Podle § 172 odst. 1 písm. d) tr. ř. z důvodu § 11 odst. 1 písm. a) tr. ř. zastaveno trestní stíhání K. H. pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák.“

Výše trestu nebyla možná dohledat, uvádím zde jako další demonstrativní příklad dopravní nehody v denní době, s následným úmrtím nezletilého chodce.

Slovní obraty

„Jediný svědek L. G., který celý průběh dopravní nehody sledoval, mj. uvedl, že dívka se u obrubníku zastavila, podívala se doprava, nikoli však ve směru jízdy vozidla obviněné, a zároveň vkročila do silnice. Ono zastavení svědek popsal jako velmi krátké, a to maximálně 2 až 3 vteřiny. V předprocesním stadiu (konkrétně 10. 9. 1997) ve výpovědi se jmenovaný o žádném zastavení na chodníku nezmiňoval, pouze uvedl, že se dívka podívala vpravo, vlevo se nepodívala a vběhla do vozovky. V další výpovědi ze dne 27. 6. 1999 naopak tvrdil, že se děvče zastavilo na okraji vozovky a podívalo se jak vpravo, tak i vlevo a hned udělalo do vozovky dva rychlé kroky. I když důkazní hodnota první z těchto výpovědí je nicotná a v případě druhé je diskutabilní, měl vyšetřovatel klást zvýšený důraz na výpověď jmenovaného svědka, sjednotit údaje a veškeré rozpory odstranit.“

Shrnutí: dopravní nehoda 13.00 hod., TČ ublížení na zdraví, nerespektování výstražné značky, nepozornost, nepřizpůsobení rychlosti, usmrcení nezletilé chodkyně (10 let), přechod pro chodce, usnesení se zrušuje, znovu projednat a rozhodnout.

4 Tdo 243/2016

Popis nehody

*„Dne 17. 5. 2013 ve 12:10 hodin v obci U. H., místní části J., Z. kraj, na ulici U C., na silnici II. třídy v rámci výkonu pracovní činnosti u zaměstnavatele PETRA spol. s r. o., IČ 469 79 697, se účastnil silničního provozu jako řidič nákladní soupravy tahače zn. MAN TGS, s návěsem na přepravu dřeva zn. Doll Logo, takovým způsobem, že při jízdě ve směru od místní části J. na centrum U. H. s přetíženou nákladní soupravou jel nepřiměřenou a nedovolenou rychlostí 59 km/h, nedbal zvýšené opatrnosti vůči nezletilému chodci „X. Y.“ *), který šel vpravo vedle pozemní komunikace po chodníku s cyklostezkou stejným směrem a kterého mohl rozpoznat nejméně na 150 m, přičemž poté, co mu „X. Y.“ vstoupil zprava z chodníku do jeho jízdní dráhy mimo přechod pro chodce, tohoto pravou přední částí tahače srazil, čímž porušil § 5 odst. 1 písm. d) a § 18 odst. 1, odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v důsledku čehož nezletilý chodec „X. Y.“ utrpěl polytrauma, tedy poranění více pro život důležitých orgánů, zejména nitrolební poranění, zhmoždění plic a devastaci pravé dolní končetiny, kterým dne 28. 5. 2013 na Klinice dětské anesteziologie a resuscitace Fakultní nemocnice B. podlehl.“*

Trest

„Za to byl obviněnému podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku uložen trest odnětí svobody v trvání 2 roků, který mu byl podle § 81 odst. 1 tr. zákoníku a § 82 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 2 roků. Podle § 73 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku mu byl zároveň uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 3 roků.“

Slovní obraty

„Soud se bude muset v novém hlavním líčení důsledně zabývat otázkou míry spoluzavinění nejen obviněného, ale i poškozeného na dané dopravní nehodě a jejím následku a své konečné právní závěry bude náležitě kvalifikovat v kontextu právních názorů Nejvyššího

soudu učiněných v tomto rozhodnutí, a to při respektování ustanovení § 265s odst. 1 tr. ř. Zároveň bude nezbytné v novém rozsudku upřesnit popis skutku tak, aby v něm byl vyjádřen zjištěný podíl viny obviněného i poškozeného. Na výrok o vině pak bude muset navázat i odpovídající nový výrok o trestu, jímž bude obviněného nutné postihnout. Podle § 265s odst. 2 tr. ř. v novém řízení nemůže dojít ke změně rozhodnutí v neprospěch obviněného.“

„Po řidiči motorového vozidla nelze spravedlivě požadovat, aby jel jen takovou rychlostí, při které může vždy a za všech okolností zamezit střetu s chodcem. Na druhou stranu je i při existenci určité míry spoluzavinění poškozené osoby možné dospět k závěru o trestní odpovědnosti takového řidiče, pakliže porušil ustanovení předpisů upravujících provoz na pozemní komunikaci o nejvyšší povolené rychlosti. Výrazná míra spoluzavinění poškozené osoby zpravidla vylučuje použití ustanovení o porušení důležité povinnosti (např. u přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku).“

Shrnutí: dopravní nehoda 12.10 hod., přečin usmrcení z nedbalosti, nepřiměřená a nedovolená rychlost, řidič nedbal zvýšené opatrnosti, mimo přechod pro chodce, chodec usmrcen, znovu projednat, podmíněný trest.

VARIANTA 3 (DOPRAVNÍ NEHODY S CHODCI + PŘÍTOMNOST ALKOHOLU)

7 Tdo 112/2013-41

Popis nehody

„Podle zjištění soudu I. stupně se obviněný uvedených přečinů dopustil tím, že ačkoliv věděl, že trpí záchvaty epilepsie, kvůli kterým byl zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel, o čemž byl poučen svým praktickým lékařem dne 30. 9. 2010. Také neměl dovoleno požívat alkoholické nápoje, měl dodržovat životosprávu a zejména pravidelný noční spánek. Dne 18. 11. 2011 v době od 24:00 hodin do dne 19. 11. 2011 minimálně do 04:00 hodin navštívil bary, kde požíval alkoholické nápoje – v množství minimálně 10 malých panáků a šel spát v 06:00 hodin ráno a vstával téhož dne kolem 12:00 hodin a kolem 14:15 hodin v H. K. na křižovatce ulic H., V. a ul. P. H. jako řidič osobního motorového vozidla zn. Fiat Croma, majitelky M. P., aniž by se přesvědčil, že na přechodu pro chodce v ul. P. H. se nenacházejí žádní chodci, couval ve směru z ulice V. přes ul. H. do ulice P. H., která je označena dopravní značkou – zákaz vjezdu všech vozidel, nacouval na přechod pro chodce, kde srazil chodce F. N. a V. N., B. F. a V. F. Neprodleně po střetu na místě dopravní nehody nezastavil vozidlo a bez zastavení pokračoval v couvání, kdy po trajektorii kruhového oblouku v prostoru křižovatky opět nacouval přes přechod pro chodce v ulici P. H. až k obrubníku chodníku, kde zastavil, čímž došlo k opětovnému střetu vozidla s na vozovce ležícími chodci F. N. a V. N., následně sešlápl brzdový pedál a posunul volící páku automatické převodovky z polohy pro jízdu vzad do polohy pro jízdu vpřed, rozjel se a následně narazil do domu v ulici H..

V důsledku všech nárazů utrpěl F. N. tupý úraz hlavy, trupu a končetin, když došlo zejména k rozlámání spodiny lební, k rozlámání žeber, zhmoždění plic a trhlině jater, na následky zranění dne 19. 11. 2011 zemřel. V. N. utrpěl tupý úraz hlavy, trupu a končetin, zejména zlomeninu lební klenby, zlomeninu zadní jámy lební, zlomeninu krční páteře v místě druhého krčního obratle, zhmoždění plic, roztržení dolního laloku levé plice, zlomeniny horních i dolních ramének obou stydkých kostí, zlomeninu pravé i levé horní končetiny, zlomeninu pravé kosti stehenní, přičemž na následky zranění dne 19. 11. 2011 zemřel. B. F. utrpěla zhmoždění měkkých tkání pravé strany hrudníku, zhmoždění měkkých tkání pravého ramene a zhmoždění měkkých tkání zevní strany levého bérce, V. F. utrpěl zhmoždění měkkých tkání zadní strany pravé poloviny hrudníku a zhmoždění měkkých tkání levého lokte, dále B. F. a V. F. v důsledku

dopravní nehody utrpěli depresivní epizodu a posttraumatickou stresovou poruchu, přičemž tato duševní porucha u obou poškozených přetrvává, poškozený V. V. , utrpěl tříštivou víceúlomkovou nitrokloubní zlomeninu horního konce, tedy hlavice pravé pažní kosti a zlomeninu druhého žebra vpravo s dobou léčeni do současné doby. Další škody vznikly na vozidle zn. Fiat Croma a na domě 3 v H. ul. , přičemž porušil ustanovení § 3 odst. 2, § 4 písm. a), b), § 5 odst. 1 písm. b), d), h), odst. 2 písm. c), f), § 18 odst. 1, § 22 odst. 3, § 24 odst. 2, odst. 4 písm. c) a § 47 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a povinnost uvedenou v § 415 zákona č. 40/1964 Sb..“

Trest

„Byl obviněný J. N. uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 3, 4 tr. zákoníku a přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 3 tr. zákoníku. Za to byl odsouzen podle § 143 odst. 4 a § 43 odst. 1 tr. zákoníku k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 8 let, pro jehož výkon byl podle § 56 odst. 3 tr. zákoníku zařazen do věznice s dohledem. Podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku byl obviněnému uložen také trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 10 let a podle § 99 odst. 2 písm. a) tr. zákoníku také ochranné léčení psychiatrické ambulantní formou. Podle § 228 odst. 1 a § 229 odst. 1, 2 tr. ř. rozhodl okresní soud také o uplatněných nárocích na náhradu škody.“

Znalecký posudek

„Vedle obviněným namítaného agresivního způsobu jízdy totiž zcela pomíjí zejména zjištění vyplývající ze závěrů znaleckého posudku z odvětví psychiatrie, podle kterého má nápadnější rysy osobnosti (egoismus, egocentrismus, snaha bagatelizovat onemocnění epilepsií a omezení z toho vyplývající - s odkazem na podrobnosti ve vyšetření psychologickém), nedodržoval lékařem nařízenou životosprávu nutnou k léčbě epilepsie, zejména také ve vztahu k požívání alkoholu. Všechny tyto okolnosti (podrobně viz str. 11 rozsudku) se podle znalce vystupňovaně projevíly bezprostředně před nehodou, v souvislosti s celonočním požíváním alkoholu ve větším množství a nedostatkem spánku, a pak se zřejmě projevíly v inkriminovaném jednání, kdy po počáteční řidičské chybě se obviněný nebyl schopen správně zorientovat, nereagoval adekvátně na vzniklou situaci a mechanismem zkratkového jednání v panice jednal zmatečně a neúčelně.“

Shrnutí: dopravní nehoda 14,15 hodin, přečin usmrcení z nedbalosti a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, nepozornost, porušení životosprávy, alkohol, přechod pro chodce, sražení 4 chodců – usmrcení dvou z nich, starší osoby a děti, **nepodmíněný trest** – 8 let.

23 Cdo 1583/2010

„Příčinná souvislost mezi jednáním či opomenutím škůdce a vznikem škody je jedním ze základních předpokladů odpovědnosti za škodu. Otázka existence příčinné souvislosti je předně otázkou skutkovou, neboť v řízení se zjišťuje, zda protiprávní úkon škůdce a vzniklá škoda na straně poškozeného jsou ve vzájemném poměru příčiny a následku. Příčinná souvislost se nepředpokládá, nýbrž musí být prokázána, a v tomto směru jde o otázku skutkových zjištění. Příčinná souvislost je dána, vznikla-li škoda v důsledku protiprávního jednání škůdce, tedy za pravidelného průběhu věcí by bez škůdcova jednání vůbec nenastala. Škoda musí být nezprostředkovaným následkem protiprávního jednání, které je její hlavní příčinou, nesmí jít o příčinu jen vedlejší, popř. příčinu zkoumanou jen v obecné rovině bez rozboru jednotlivých prvků konkrétní situace. Pokud dojde k řetězení jednotlivých příčin a následků, musí škoda bezprostředně vzejít z jednání škůdce. Právní posouzení příčinné souvislosti spočívá ve stanovení, mezi jakými skutkovými okolnostmi má být její existence zjišťována.“

Popis nehody

V tomto případě byl sražen podnapilý chodec, který vběhl do vozovky nečekaně za psem, řidičem pod vlivem alkoholu.

Trest

„Uznán vinným ze spáchání přestupku podle ust. § 22 odst. 1 písm. f) a ust. § 30 odst. 1 písm. ch) zák. č. 200/1990 SB., o přestupcích, a uložen trest zaplatit pokutu ve výši 9.000,- Kč a zákazu činnosti řízení motorových vozidel po dobu 8 měsíců, vozidlo v době dopravní nehody pod vlivem alkoholu, přičemž právě toto bylo dle jejího názoru hlavní příčinou nehody.“

Slovní obraty

„Pokud by žalovaný pod vlivem alkoholických látek neřídil, nikdy by k nehodě a škodné události nedošlo.“

„V řízení nebyla existence příčinné souvislosti mezi porušením právní povinnosti a škodou prokázána, neboť řidič by nemohl zabránit vzniku škody, i kdyby neřídil pod vlivem alkoholických látek, reakce žalovaného byla včasná, střetu s podnapilým chodcem Ing. Tesařem nebylo možné zabránit, rychlost vozidla nebyla nepřiměřená v daném úseku silnice a dohledovým podmínkám, vliv alkoholu v krvi řidiče (žalovaného) na zvládnutí rozhodné dopravní situace nebyl žádný, nelze dovodit, že existuje příčinná souvislost mezi takovým

porušením právní povinnosti a vznikem škody a že by žalobkyni bylo možné přiznat požadovaný nárok.“

Shrnutí: dopravní nehoda, pod vlivem alkoholu řidič i chodec, chodec vběhl na komunikaci za psem, náhrada škody.

6 Tdo 1071/2007

Popis nehody

„Dne 5. 7. 2005 okolo 17.35 hodin v katastru obce S. n. B., řídil po požití alkoholických nápojů, neboť jeho krev v tuto dobu obsahovala okolo 1.67 g/kg alkoholu, osobní motorové vozidlo zn. Mitsubishi Pajero Sport, přičemž nepřízpůsobil rychlost jízdy dopravně technickému stavu pozemní komunikace a danému rozhledu, v důsledku čehož při průjezdu levotočivou zatáčkou s částečně zakrytým výhledem do ní, poté, co spatřil z jeho pohledu při pravém okraji vozovky v protisměru jeho jízdy jdoucí P. Š. a G. Š., strhnul řízení vlevo a začal prudce brzdit, čímž uvedl svůj automobil do smyku, ve kterém vjel na pravou krajnici, kde oba chodce srazil a následně vyjel mimo vozovku, kde ještě narazil do sloupu telefonního vedení a ovocného stromku, když P. Š. přitom utrpěl natržení mozkového kmene a řadu dalších závažných zranění kostry těla a vnitřních orgánů, kterýmžto zraněním v 18.40 hodin téhož dne podlehl, G. Š. otřes mozku I. stupně, zlomeninu vnitřního kotníku levé nohy, zhmoždění pravého lokte a podvrtnutí krční páteře, pro kterážto zranění byla léčena nejméně ke dni 8. 8. 2006 a Č. T. a.s. poškozením telefonního sloupu vznikla škoda ve výši 7.916,- Kč“.

Trest

„Obviněný L. K. byl odsouzen podle § 224 odst. 2 tr. zák. za použití § 35 odst. 1 tr. zák. k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání dvou let a šesti měsíců nepodmíněně, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 3 tr. zák. zařazen do věznice s dozorem. Podle § 49 odst. 1 tr. zák. a § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl dále uložen trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel na dobu pěti let. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. byl zavázán k povinnosti nahradit poškozené B. T. škodu ve výši 226.534,- Kč, poškozené G. Š. k rukám její matky B. T. škodu ve výši 167.571,50 Kč, poškozenému J. T. škodu ve výši 240.000,- Kč, poškozenému J. T. k rukám zákonných zástupců J. T. a B. T. škodu ve výši 175.000,- Kč a poškozené P. T. k rukám zákonných zástupců J. T. a B. T. škodu ve výši 175.000,- Kč. Podle § 229 odst. 2 tr. ř. byly poškozené B. T. a G. Š. odkázány se zbytky svých nároků na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.“

Slovní obraty

„Poté také konstatoval, že nikdo ze svědků neviděl, kdo opravdu řídil v době předmětné vozidlo v době nehody. Skutečnost, že dříve uvedl, že předmětné vozidlo řídil on, odůvodnil tím, že jeho dcera prožívala těžkou životní situaci, kdy se v pokročilém stádiu těhotenství rozešla s přítelem, otcem nenarozeného dítěte, byla psychicky na dně, a tímto ji chtěl ochránit před trestním stíháním a dalším tlakem a stresem.“

„Znalec Ing. R. R. vypracováním doplnku k původnímu znaleckému posudku ze dne 16. 9. 2005, jehož závěrem bylo zjištění, že R. K. nemohla při své výšce 169 cm při poloze sedadla předmětného automobilu v době nehody v zadní poloze, i v případě polohy o jednu aretační polohu vpřed, bezpečně ovládat pedálovou skupinu a sešlápnout pedál spojky vozidla v záběru.“

Shrnutí: dopravní nehoda 17.35 hod., TČ ublížení na zdraví, TČ ohrožení pod vlivem návykové látky, alkohol 1.67 g/kg, nepřizpůsobení rychlosti jízdy, krajnice vozovky, sražení dvou chodců, jeden usmrcen, řidič se snažil hodit vinu na dceru, nepodmíněný trest.

8 Tdo 756/2007

Popis nehody

„Obviněný byl uznán vinný, že dne 23. 10. 2005 v ranních hodinách poté, co vypil za přesněji nezjištěných okolností větší nezjištěné množství alkoholických nápojů, řídil v silně podnapilém stavu ulicemi města vlastní výkonný osobní automobil BMW 325 TD, přičemž v 7:10 hodin v situaci, kdy pro jeho směr nejméně čtyři sekundy nesvítel zelený světelný signál a nejméně jednu sekundu byl aktivován červený světelný signál, pokračoval v jízdě ve 3. jízdním pruhu a v oblasti řádně vyznačeného přechodu pro chodce před obchodním domem T. opožděně reagoval na z pravé strany na červený signál přecházející chodkyni R. N., a z rychlosti nejméně 46,4 km/h nestihl odvrátit střet s poškozenou, tuto srazil pravou přední částí svého vozidla a tato utrpěla zejména otevřené zlomeniny dolních končetin s úrazovým hemoragickým šokem, v důsledku čehož vzápětí po převozu do nemocnice zemřela; chemickým rozbořem krve obviněného odebrané v 9:15 hod. metodou enzymatickou a osmometrickou byla zjištěna hladina alkoholu ve výši 2,68 g/kg.“

Trest

„Takto zjištěné jednání obviněného soud právně kvalifikoval jako trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) tr. zák. a ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a uložil mu podle § 224 odst. 2 tr. zák. za použití § 35 odst. 1 tr. zák. úhrnný trest odnětí svobody v trvání třiceti měsíců, pro jehož výkon jej zařadil podle § 39a odst. 3 tr. zák. do věznice s dozorem, a podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu pěti roků. Dále mu podle § 228 odst. 1 tr. ř. uložil povinnost nahradit poškozené Z. P. škodu ve výši 8.800,- Kč.“

Slovní obraty

„... jakkoli se dá bezpečně dovodit jistý podíl poškozené na předmětné nehodě, dospívá soud k závěru, že počet porušených základních ustanovení pravidel silničního provozu a míra zavinění obžalovaného je natolik extrémní, že je nutno na jeho straně spatřovat splnění zákonných podmínek ustanovení § 88 odst. 1 tr. zák. pro použití tzv. kvalifikované podstaty. Je nutno zdůraznit, že obžalovaný především vůbec neměl sedat za volant motorového vozidla, poněvadž sám musel na sobě pociťovat silné známky požití alkoholu. V době dopravní nehody měl v krvi bezmála 3 promile alkoholu ... Pokud se obžalovaný v tak silné podnapilosti rozhodl řídit motorové vozidlo, je nutné klást mu k tíži veškeré následky, které v souvislosti s tím způsobil. ... Obžalovaný hrubým způsobem porušil základní zájem společnosti na ochraně bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, zejména majetku, života a zdraví jeho účastníků před podnapilými řidiči. Stupeň společenské nebezpečnosti je v daném případě zvyšován absolutním tragickým následkem jeho jednání.“

Shrnutí: dopravní nehoda 7.10 hod., TČ ohrožení pod vlivem návykové látky, TČ ublížená na zdraví, jízda na červený světelný signál, opožděná reakce, sražení chodkyně, přechod pro chodce, alkohol 2,68 g/kg, **nepodmíněný trest.**

3 To 147/2011

Popis nehody

„Dne 03.03.2010 v odpoledních hodinách záměrně řídil ve stavu indispozice po požití alkoholického nápoje a psychotropních látek po silnici II. třídy č. 150 po ul. V. osobní auto zn. Peugeot 106, registrační značky XXXXX, majitele M. Z. přičemž v km 135,457 v 15.40 hodin v důsledku požití návykových látek a rychlosti nepřiměřené daným okolnostem, čímž porušil § 5

odst. 2 písm. b) a § 18 odst. 1) zákona č. 361/2000 Sb., nestačil před přechodem pro chodce ubrzdít svoje vozidlo a narazil do cyklistů J. T., nar. XXXXX, který utrpěl pohmoždění a odřeninou čela vlevo, pohmoždění pravého lokte a levého bérce s dobou léčení do 6 týdnů, bez omezení na běžném způsobu života, a A. H., nar. XXXXX, který utrpěl zhmoždění hlavy, pohmoždění krční páteře, zhmoždění stehna a bérce levé nohy a tržnězhmožděnou ránu nad uchem vlevo s dobou léčení do 6 týdnů, přičemž na běžném způsobu života byl omezen po dobu 14 dnů, a dále do osobního auta zn. Škoda Fabia, r.z. XXXXX, řízeného majitelem P. B., nar. XXXXX, které poškodil a dále prostřednictvím tohoto vozidla do osobního auta zn. Škoda Fabia, r.z. XXXXX, majitele I., a.s., řízeného R. P., nar. XXXXX, které poškodil; provedenou dechovou zkouškou přístrojem Dräger Alcotest Printer bylo v jeho dechu zjištěno v 15.53 hodin 0,30 promile alkoholu a dále byla v 16.00 hod. provedena zkouška detektorem Drugwipe 5 s pozitivním výsledkem na CA: cannabis a AM; ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie vyplývá, že chemickým toxikologickým vyšetřením byla v jeho krvi zjištěna koncentrace methamfetaminu 232 ng/ml a amfetaminu 42 ng/ml a že obžalovaný byl v době řízení vozidla ve stavu vylučujícím bezpečně řídit motorové vozidlo.“

Trest

„Za uvedený přečin byl obžalovanému uložen podle § 274 odst. 2 tr. zákoníku, trest odnětí svobody v trvání 15 měsíců. Podle § 56 odst. 2 písm. b) tr. zákoníku byl obžalovaný pro výkon uloženého trestu zařazen do věznice s dozorem. Podle § 73 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku byl obžalovanému současně uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání 5 let.

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu byla obžalovanému uložena povinnost zaplatit na náhradě škody poškozenému J. T., nar. XXXXX, bytem XXXXX, částku 3.787,-Kč. Podle § 229 odst. 1 tr. řádu byla poškozená V. se sídlem XXXXX odkázána se svým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.“

Slovní obraty

„V případě pachatele, který řídil vozidlo pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu, je tedy nutné zjistit dostatek poznatků nejen o tom, o jakou látku se jednalo, ale i v jakém množství byla v jeho krvi či moči obsažena.“

Shrnutí: dopravní nehoda 15.40 hod., přečin ohrožení pod vlivem návykové látky, přechod pro chodce, řidič pod vlivem alkoholu a návykových látek, těžká zranění, **nepodmíněný trest.**

8 Tdo 380/2009

Popis nehody

„Dne 7. 12. 2007 kolem 17.45 hodin v K., okres K., po natankování pohonných hmot na čerpací stanici E., přestože byl ovlivněn alkoholem v takové míře, že nemohl bezpečně ovládat vozidlo, kdy měl v krvi nejméně 1,76 g/kg alkoholu, řídil nákladní motorové vozidlo tov. zn. Scania R 420, s návěsem tov. zn. Menci SA 700 R, a v prostoru místní komunikace napojující se na hlavní silnici přehlédl podnapilého chodce E. K., který přecházel místní komunikaci zprava doleva z pohledu jízdy nákladního vozidla, do tohoto narazil přední částí vozidla tak, že chodec byl odhozen do vnitřního jízdního pruhu silnice ve směru na O., kdy E. K. utrpěl zranění, kterým po převozu do nemocnice dne 9. 12. 2007 podlehl, a tohoto jednání se dopustil přesto, že mu byla rozhodnutím M. ú. v Č. T., o. ž. a d., ze dne 2. 8. 2007, ve spojení s rozhodnutím K. ú. M. k., o. d. a s. h., ze dne 22. 11. 2007, které nabylo právní moci dne 23. 11. 2007, uložena mimo jiné za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích podle § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu dvanácti měsíců s účinností ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.“

Trest

„Rozsudkem byl obviněný J. W. uznán vinným trestnými činy ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, odst. 2 písm. b), c) tr. zák., maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zák. a řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d tr. zák. Za tyto trestné činy byl odsouzen podle § 224 odst. 2, § 35 odst. 1 tr. zák. k úhrnnému trestu odnětí svobody na dvacet měsíců, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 2 písm. b) tr. zák. zařazen do věznice s dozorem. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na šest let. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. byla obviněnému uložena povinnost nahradit poškozeným V. z. p. ČR, Ú. p. K., P., K. škodu ve výši 111.168,32 Kč, D. K. škodu ve výši 14.560,- Kč a podle § 229 odst. 2 tr. ř. byla posledně jmenovaná poškozená odkázána se zbytkem svého nároku na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.“

Shrnutí: dopravní nehoda 17.45 hod., TČ ublížení na zdraví, TČ ohrožení pod vlivem návykové látky, maření soudního rozhodnutí, řízení bez řidičského oprávnění, alkohol u řidiče 1,76 g/kg, podnapilý chodec, nákladní automobil, **nepodmíněný trest.**

VARIANTA 4 (DOPRAVNÍ NEHODY S CHODCI V DENNÍ DOBĚ – PŘECHOD PRO CHODCE)

3 Tdo 78/2010

Popis nehody

„Dne 14. 7. 2008 kolem 17:00 hodin v P. na ulici F., v okrese N. J. řídil ve směru od obce L. osobní motorové vozidlo značky Fiat Punto 60 SX, a v důsledku řádného nesledování situace v silničním provozu přehlédl na přechodu pro chodce přecházející chodkyni V. V., která přecházela přechod pro chodce z jeho pohledu z pravé strany po vyznačeném přechodu pro chodce, a i přes intenzivní brzdění došlo ke sražení chodkyně přední částí vozidla, při kterém chodkyně utrpěla zhmoždění měkkých tkání levého ramene, levé strany hrudníku a levé kyčle, zhmoždění levého bérce, při prvotním vyšetření a při hospitalizaci nebyla diagnostikována neúplná příčná zlomenina lopaty kosti kyčelní vlevo, tato byla diagnostikována pak při následné hospitalizaci, která byla z důvodu přetrvávající bolesti v oblasti levého kyčelního kloubu, k níž došlo 24. 7. 2008, byla u ní zahájena farmakologická prevence tromboembolické nemoci, proti bolestivá léčba a postupná rehabilitace, přičemž dne 2. 8. 2008 v ranních hodinách poškozená upadla do bezvědomí se známkami selhávání základních životních funkcí s následnou smrtí.“

Trest

„Za tento trestný čin byl obviněný podle § 224 odst. 2 tr. zák. odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání dvou let, jehož výkon mu byl podle § 58 odst. 1 tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání tří let. Podle § 49 odst. 1 tr. zák. a § 50 odst. 1 tr. zák. byl obviněnému současně uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu tří let a šesti měsíců. Výrokem podle § 228 odst. 1 tr. ř. mu soud uložil povinnost zaplatit poškozené VZP ČR, Krajské pobočce pro Moravskoslezský kraj, územnímu pracovišti v Novém Jičíně, náhradu škody ve výši 21.098,- Kč.“

Slovní obraty

„Soudy vycházely ze zjištění, že na přechod pro chodce nevstoupila neočekávaně, naopak se před vstupem několikrát rozhlédla, když předtím nechala projet dvě vozidla jedoucí ze směru jízdy dovolatele, která jí nedala přednost. Zdržovala se tedy delší dobu na chodníku před přechodem a po vstupu do vozovky se po přechodu pohybovala po určitou dobu, neboť došla přibližně do čtvrtiny délky přechodu, než byla sražena automobilem řízeným dovolatelem.“

To znamená, že dovolatel svůj mimořádný opravný prostředek zčásti nezaložil na hmotně právních - byť v dovolání formálně proklamovaných - důvodech, nýbrž na procesním základě (§ 2 odst. 5, odst. 6 tr. ř.) se domáhal přehodnocení (revize) soudy učiněných skutkových zjištění a v návaznosti na tom i jejich právních závěrů.,,

Shrnutí: Dopravní nehoda 17,00 hod., usmrcení chodkyně, přechod pro chodce, opožděná reakce, nedostatečné věnování pozornosti řízení, dovolání odmítnuto, podmíněný trest.

3Tdo 260/2006

Popis nehody

„Dne 5. 11. 2004 v 11 hod. v H. K. řídila osobní motorové vozidlo zn. Volkswagen Golf, ve směru od II. silničního okruhu na T., přičemž v km 17,1 před křižovatkou ve tvaru „T“ porušila ustanovení § 5 odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, když nedala na řádně vyznačeném přechodu pro chodce přednost zprava přecházející chodkyni K. M., kterou pravou přední částí svého vozidla srazila, v důsledku čehož chodkyně utrpěla smrtelná zranění, kterým na místě podlehla.“

Trest

„Rozsudkem Okresního soudu v Hradci Králové ze dne 24. 5. 2005, sp. zn. 6 T 62/2005, byla obviněná M. Ž. uznána vinnou trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona, za který byla podle § 224 odst. 2 tr. zákona odsouzena k trestu odnětí svobody v trvání 2 roků. Podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 tr. zákona byl výkon tohoto trestu podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 3 roků. Podle § 49 odst. 1 a § 50 odst. 1 tr. zákona jí byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 3 roků. Dále bylo rozhodnuto o náhradě škody.“

Vyjádření NS

„Nejvyšší soud navíc považoval za vhodné uvést, že jestliže se dovolatelka ve svém mimořádném opravném prostředku odkazovala i na část znaleckého posudku, který sama v průběhu řízení vyžádala, pak právě ta část zmíněného posudku, kterou ve svém dovolání citovala, by nemohla být posouzena v její prospěch, když je zcela evidentní, že ve prospěch řidiče motorového vozidla by mohla být argumentace znalce eventuálně posouzena při jiných skutkových okolnostech, než o které se v daném případě jedná, tzn. za situace, kdy se v daném případě jedná o porušení povinnosti řidiče dle ustanovení § 5 odst. 1 písm. h) zákona o silničním

provozu. I v této souvislosti je zjevné, že námitka dovolatelky byla směřována ke zpochybnění skutkového zjištění soudu, nikoli k právnímu posouzení.“

Shrnutí: dopravní nehoda 11,00 hod., TČ ublížení na zdraví, nedání přednosti, usmrcení chodkyně, přechod pro chodce, dovolání zamítnuto, podmíněný trest.

3 Tdo 513/2008

Popis nehody

„Dne 4. 6. 2002 kolem 10.00 hod. při jízdě s vozidlem VW Golf Cabrio, v T., ve směru k nádraží ČD, před vyznačeným přechodem pro chodce, se nevěnoval řízení vozidla a nedodržel bezpečnou vzdálenost od před ním jedoucího vozidla Ford Fiesta, řízeného D. V., která zastavila před přechodem pro chodce, do tohoto vozidla narazil a odhodil ho na přecházející chodkyně M. R., která utrpěla zlomeninu kosti holenní s dobou léčení přesahující 6 týdnů, a H. M., která utrpěla zhmoždění hlavy s dobou léčení 10 dnů.“

Trest

„Za tento trestný čin byl obviněný podle § 224 odst. 2 tr. zák. odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání osmnácti měsíců, jehož výkon mu byl podle § 58 odst. 1 tr. zák. a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvou let. Podle § 49 odst. 1 tr. zák. a § 50 odst. 1 tr. zák. byl obviněnému dále uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu tří let.“

Slovní obraty

„Podle soudu zjištěného skutkového stavu věci obviněný (dovolatel) zavínil inkriminovanou dopravní nehodu tím, že se jako řidič nevěnoval řízení vozidla a nedodržel bezpečnou vzdálenost od před ním jedoucího automobilu, jehož řidička zastavila před přechodem pro chodce. V důsledku toho narazil na před ním se nacházející automobil a odhodil jej na přecházející chodkyně M. R. a H. M., které v rozsudku popsáním způsobem zranil. Je tedy zřejmé, že porušil své řídičské povinnosti zároveň v několika směrech, a to v ustanovení § 4 písm. a), b), § 5 odst. 1 písm. b), h) a § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v tehdy účinném znění, jak na to ve svém vyjádření k dovolání konečně poukázala i státní zástupkyně nejvyššího státního zastupitelství. Porušení povinností vyplývající z ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) citovaného zákona (věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu) ve spojení s porušením ustanovení § 19 odst. 1 cit. zák. (nedodržení dostatečné bezpečné vzdálenosti od před ním jedoucího vozidla) je třeba považovat za porušení důležité povinnosti uložené obviněnému (dovolateli) podle zákona, jež

mívá za následek velmi vážné dopravní nehody, často s fatálními následky. To samozřejmě platí i pro danou situaci, kdy si obviněný výše uvedeným způsobem počínal v místech, kde se nacházel vyznačený přechod pro chodce, před kterým již zastavilo a dávalo přednost chodcům jiné vozidlo.“

Shrnutí: dopravní nehoda 10,00 hod. se zraněním, TČ ublížení na zdraví, auto odmrštěno na chodkyni, dlouhodobé léčení, nevěnování se řízení, nedodržení bezpečné vzdálenosti, dovolání odmítnuto, podmíněný trest.

II. ÚS 1921/08

Popis nehody

„Dne 4. 1. 2005 kolem 12.00 hodin jako řidička osobního automobilu značky Toyota Yaris SPZ ZLL 85-24 při jízdě v levém jízdním pruhu čtyřpruhové vozovky na ulici tř. T. Bati před poliklinikou nesledovala řádně situaci v silničním provozu a nedala přednost chodci J. S., přecházejícímu vozovku z její pravé strany po vyznačeném přechodu pro chodce a pravou přední částí vozidla narazila do pravé nohy chodce, v důsledku čehož utrpěl J. S. zejména otevřenou tříštivou zlomeninu dolních částí obou kostí bérce pravé nohy s citelným omezením v běžném způsobu života po dobu nejméně 1 roku.“

Trest

„Po novém projednání věci rozhodl Okresní soud ve Zlíně opětovně o vině stěžovatelky napadeným rozsudkem ze dne 23. 1. 2007 č.j. 1 T 21/2006-196, a odsoudil ji k trestu odnětí svobody v trvání 9 měsíců, jehož výkon jí byl podmíněně odložen na zkušební dobu 1 roku, dále k trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 16 měsíců a k náhradě škody poškozenému J. S. ve výši 236.640,- Kč. Se zbytkem svého nároku na náhradu škody byl poškozený odkázán na občanskoprávní řízení.“

Výpověď stěžovatelky

„Podle stěžovatelky se daná událost stát tak, že zastavila v místě nehody, respektive se tam vrátila, aby jako lékařka poskytla poškozenému pomoc. Pokud soudy dospěly k opačnému názoru, stalo se tak v rozporu s provedenými důkazy, neboť z žádného důkazu dle jejího přesvědčení nevyplývalo, že by nehodu způsobila. V tomto smyslu považovala rozhodnutí obecných soudů za nedostatečně odůvodněné a odporující „běžným rozhodovacím standardům“. Opakovaně poukazovala na skutečnost, že na jejím vozidle nebyly zjištěny žádné

stopy po nárazu, přičemž lze závěry technického znalce vyložit i tak, že vozidlo nebylo poškozeno z toho důvodu, že ke střetu s chodcem vůbec nedošlo. Dále by dle ní měly být proti sobě stojící výpovědi svědka M. a svědkyně Ř. v pochybnosti hodnoceny ve stěžovatelčin prospěch. Stěžovatelka dále navrhovala provedení rekonstrukce nehodového děje, v čemž jí nebylo vyhověno. Závěrem také vytkla, že vzhledem k zákonnému pojištění, které měla ke svému vozidlu řádně sjednáno, měl být poškozený se svými nároky odkázán na příslušnou pojišťovnu, když přímý právní nárok podle stěžovatelky není dán. “

Shrnutí: dopravní nehoda 12.00 hod., TČ ublížení na zdraví, řádné nesledování silničního provozu, nedání přednosti, přechod pro chodce, těžká zranění, podmíněný trest.

11 Tdo 1319/2014

Popis nehody

„Dne 17. října 2011 v 9.55 hod. řídila osobní automobil tovární značky Mercedes-Benz, a to v P., ulicí L., od ulice D., za křižovatkou s ulicí Ch., z nedbalosti nesledovala dostatečně situaci na pozemní komunikaci a přední části vozidla zachytila chodce M. D., který přecházel po vyznačeném přechodu pro chodce ulicí L. zleva doprava ve směru jízdy obviněné a přešel ji více jak z poloviny, čímž mu způsobila mnohočetná zranění, kterým na místě podlehl. Svým jednáním se obviněná dopustila porušení ustanovení § 4 písm. a), b), § 5 odst. 1 písm. b), odst. 2 písm. f) a § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v pozdějším znění předpisů.“

Trest

„Rozhodnutím byla obviněná D. J. uznána vinnou ze spáchání přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku a byla odsouzena podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání 30 měsíců. Podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 tr. zákoníku byl výkon trestu obviněné podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání 4 let. Současně byl podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku obviněné uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu v trvání 4 let. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. bylo rozhodnuto o nároku na náhradu škody poškozených a podle § 154 odst. 1 tr. ř. byla obviněné uložena povinnost uhradit poškozeným náklady spojené s uplatněním jejich nároků v trestním řízení, včetně nákladů vzniklých přibráním zmocněnce.“

Výrok soudu

„K porušení důležité povinnosti ve smyslu § 143 odst. 2 tr. zákoníku může dojít v poměrně krátkém časovém okamžiku. V případě řízení vozidla je proto nutné si počínat velmi obezřetně, zvláště v situaci, ve které hrozí střet vozidla s chodcem. Ani chvilková nepozornost řidiče tak nemůže být důvodem pro závěr o neexistenci trestní odpovědnosti za některý z nedbalostních trestných činů proti životu a zdraví.“

Shrnutí: dopravní nehoda 9.55 hod., přečin usmrcení z nedbalosti, přechod pro chodce, usmrcení, dovolání zamítnuto, podmíněný trest, zákaz řízení.

8 Tdo 100/2009

Popis nehody

„Dne 8. 10. 2007 v době kolem 13:00 hod. v Č. T. řídil osobní motorové vozidlo tov. zn. Škoda 120L, přičemž při odbočování vpravo neumožnil E. G. a Ž. B. přecházejícím vozovku na zelený signál pro chodce po řádně vyznačeném přechodu pro chodce, na chodkyně na přechodu nijak nereagoval a pravou přední částí vozidla narazil do E. G. přecházející vozovku z jeho pohledu z pravé strany. Nárazem a následným pádem z přední kapoty vozidla utrpěl E. G. poranění v podobě otřesu mozku, kontuze levého ramene, povrchových poranění končetin a hlavy a zlomeniny základního článku IV. prstu pravé dolní končetiny s dislokací, které si vyžádalo léčení od 8. 10. 2007 do 18. 11. 2007.“

Trest

„Toto jednání bylo soudem právně kvalifikováno jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 tr. zák. a podle téhož ustanovení mu uložil trest odnětí svobody v trvání tří měsíců, jehož výkon podle § 58 odst. 1., § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání osmnácti měsíců, a podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu jednoho roku. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. mu uložil povinnost zaplatit poškozené E. G. na náhradě škody částku 1.940,- Kč; se zbytkem nároku poškozenou podle § 229 odst. 2 tr. ř. odkázal na řízení ve věcech občanskoprávních.“

Slovní obraty

„Dovolatel v podrobnostech uvedl, že svým jednáním nemohl porušit § 5 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zák. č. 361/2000 Sb.“), příp. § 70 odst. 2 písm. g) tohoto zákona. Je

přesvědčen, že odvolací soud ve svém rozhodnutí nesprávně vycházel z premisy, že provoz na křižovatce je řízen světelným signalizačním zařízením a pokud svítí signál „doplňková zelená šipka“ a současně signál s červeným světlem „stůj“, umožňuje to řidiči pokračovat v jízdě jen ve směru, kterým šipka ukazuje, přičemž takovýto řidič nesmí ohrozit chodce přecházející komunikaci, na kterou řidič odbočuje. Toto konstatování pak odvolacímu soudu stačilo k tomu, aby upustil od provádění dalšího dokazování výsledkem svědků nebo provedením vyšetřovacího pokusu. Obviněný se naopak domníval, že signalizační zařízení je seřízeno tak, že řidič odbočuje vpravo na zelenou doplňkovou šipku a zároveň chodec má na přechodu signál „stůj“, teprve po čtyřech sekundách od zhasnutí doplňkové šipky naskakuje signál „volno“ pro chodce. Dovolatel nesouhlasil s tím, že odvolací soud ve svém rozhodnutí deklaroval bezvýjimečnou přednost chodců a že chodec může vstoupit do vozovky, kdy chce a řidič jej nesmí ohrozit.“

Shrnutí: dopravní nehoda 13.00 hod., TČ ublížení na zdraví, nereagoval, neumožnil bezpečné přejítí vozovky, přechod pro chodce, sražení chodkyně, léčení, zákaz řízení a náhrada škody, odvolání odmítnuto, podmíněný trest.

4 Tz 31/2003

Popis nehody

„Dne 21. 8. 2001 kolem 16.15 hod. v P, kde jako řidič osobního služebního automobilu společnosti Č. T., a. s., v důsledku nepozornosti při řízení vozidla při projíždění světelně řízenou křižovatkou na vyznačeném přechodu pro chodce střetl s chodkyní M. N., přecházející již na konec červeného signálu zleva doprava ve směru jízdy obžalovaného, přičemž poškozená v důsledku střetu utrpěla zhmoždění mozku, krvácení nad a pod tvrdou plenu mozkovou, zlomeninu obou zápěstí Collesova typu, tržně zhmožděnou ránu hlavy a zhmoždění levé nohy.“

Trest

„Za to byl obviněný P. V. odsouzen podle § 224 odst. 1 tr. zák za použití § 53 odst. 2 písm. b) tr. zák. k peněžitému trestu ve výši 10.000,- Kč. Podle § 54 odst. 3 tr. zák. mu byl pro případ, že by peněžitý trest nebyl ve stanovené lhůtě vykonán, uložen náhradní trest odnětí svobody v trvání deseti dnů. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. bylo pak obviněnému uloženo nahradit M. N., vzniklou škodu ve výši 67.500,- Kč.“

Slovní obraty

„Vzhledem k bližší nespecifikované výpovědi obviněného jak v přípravném řízení, tak v hlavním líčení, že kritického dne \“nastupoval do služebního vozidla\“, nemohl soud mít objasněnu otázku, zda se v daném případě jednalo o tzv. služební jízdu, tj. zda v okamžiku, kdy k nehodě došlo, plnil obviněný pracovní úkoly, či se služebním vozidlem jel v soukromém zájmu. Přitom její objasnění mělo pro postup při rozhodování o náhradě škody zásadní význam.“

Shrnutí: dopravní nehoda 16.15 hod., TČ ublížení na zdraví, střet s chodkyní, přechod pro chodce, nepozornost při řízení, výrok o náhradě škody zrušen.

2 KZt 181/2000

Popis nehody

„Dne 7. 10. 2000 v 17.30 hodin jel v P. vozem Škoda 105 L po vozovce ulice P. směrem do centra města v levém jízdním pruhu, v prostoru křižovatky P., na které odbočoval vlevo do ulice K. Prokopávce, se na přechodu pro chodce střetl s chodcem K. Š., který přecházel vozovku ulice K Prokopávce z levé strany, přičemž při střetu utrpěl chodec Š. těžké zranění - zlomeninu stehenní kosti v oblasti kyčelního kloubu vlevo a odřeninu v obličeji, požití alkoholu ze strany účastníků nehody bylo vyloučeno, technická závada zjištěna nebyla a na vozidle obviněného nevznikla hmotná škoda.“

Trest

„Podle § 307 odst. 2 tr. ř. byla stanovena zkušební doba v trvání jednoho roku. Z odůvodnění tohoto usnesení je patrno, že se tak stalo proto, že především jde o trestný čin, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje pět let, obviněný s takovým rozhodnutím souhlasí, k činu se doznal a učinil opatření k tomu, aby poškozeným byla škoda nahrazena tím, že pojistnou událost uplatnil u České pojišťovny, a. s., z titulu zákonného pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel.“

Shrnutí: dopravní nehoda 17.30 hod., TČ ublížení na zdraví, nepozornost, těžká zranění, přechod pro chodce, zkušební doba.

6 Tdo 523/2011-22

Popis nehody

„Dne 12. 10. 2009 kolem 13.35 hod. jel jako řidič vlastního osobního automobilu zn. Škoda Fabia, po vozovce ulice ve směru od ulice E. B. ke křižovatce s Č. ulicí, kdy po průjezdu touto křižovatkou přímým směrem ke K. t.nezastavil vozidlo před přechodem pro chodce a neumožnil bezpečné přejítí vozovky chodkyni J. T., přecházející vozovku ulice po vyznačeném přechodu pro chodce zprava doleva ve směru jeho jízdy, přesto, že před vyznačeným přechodem pro chodce zastavil řidič B. M., s vozidlem zn. Jeep Cherokee, který odbočoval z Č. ulice a v protisměru zastavil řidič M. D., s vozidlem VW Passat, kteří umožňovali přejítí vozovky neustanovené chodkyni a poškozené, čímž porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, v důsledku čehož pravou přední částí vozidla srazil J. T., čímž jí způsobil těžké zranění spočívající ve zlomenině druhého krčního obratle, zlomenině horního konce levé pažní kosti a zlomenině kosti lýtkové vlevo, pro které byla hospitalizována ve FN P. do 15. 10. 2009, s následným podstatným omezením v obvyklém způsobu života zevní fixací Halo korzetem hlavy do 13. 1. 2010, fixací levé horní končetiny Dessaultovým obvazem do 9. 11. 2009, fixací levého kolena ortezou do 21. 10. 2009, když pracovní neschopnost a léčení trvalo minimálně do 22. 1. 2010.“

Trest

„Za tento přečin byl obviněný podle § 147 odst. 2 tr. zákoníku odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání deseti měsíců, jehož výkon byl podle § 81 odst. 1 tr. zákoníku a § 82 odst. 1 tr. zákoníku podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání osmnácti měsíců. Podle § 73 odst. 1 tr. zákoníku byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu osmnácti měsíců.“

Slovní obraty

„Nutno především zdůraznit, že o správné právní posouzení skutku se jedná tehdy, když popis skutku uvedený ve výroku rozsudku je v souladu s právní větou obsahující formální zákonné znaky skutkové podstaty konkrétního trestného činu a současně skutek dosahuje potřebného stupně společenské nebezpečnosti (resp. škodlivosti). Naproti tomu o nesprávné právní posouzení jde v případě, že popis skutku vyjádřený ve skutkové větě výroku rozsudku neodpovídá formálním znakům použité skutkové podstaty trestného činu vyjádřeným v právní větě výroku. Z logiky věci plyne, že o nesprávné právní posouzení skutku se jedná též v případě, kdy sice skutková a právní věta jsou v souladu, avšak skutek nedosahuje potřebného stupně

společenské nebezpečnosti (pojímáno z pohledu zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona, ve znění pozdějších předpisů). “

Shrnutí: dopravní nehoda 13.35 hod., přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, nezastavení před přechodem pro chodce, neumožnění bezpečného přejetí vozovky, přechod pro chodce, těžké ublížení na zdraví, podmíněný trest, znovu projednat a rozhodnout.

6 Tdo 82/2016

Popis nehody

„Dne 25. 3. 2014 kolem 10:48 hod. jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. Škoda Felicia, (vlastník M. A.) v P., ulici N. P. ve směru od ulice B. k ulici H. v pravém jízdním pruhu u domu ... při projíždění přes přechod pro chodce na „signál se zeleným světlem Volno“, v době, kdy vozidla v levém jízdním pruhu se ještě nerozjížděla a nebyl tak vyloučen pohyb chodců v tomto prostoru, nedbal potřebné opatrnosti, nepřizpůsobil své chování situaci v provozu na pozemních komunikacích a nepřizpůsobil jí rychlost jízdy, čímž porušil ustanovení § 4 písm. a) a § 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, a vozidlem porazil chodkyni S. P., přecházející po přechodu pro chodce ve směru jízdy vozidla zleva doprava na „Signál s červeným světlem Stůj“, a způsobil jí tak zlomeniny obou kostí pravého bérce s následnou dobou léčení 5 - 9 měsíců.“

Trest

„Takto popsané jednání obviněného právně kvalifikoval jako přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku. Uložil mu za to podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku trest odnětí svobody v trvání 3 měsíců. Podle § 81 odst. 1 tr. zákoníku a § 82 odst. 1 tr. zákoníku výkon tohoto trestu podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání 12 měsíců. Podle § 228 odst. 1 tr. ř. mu uložil povinnost zaplatit Zdravotní pojišťovně Ministerstva vnitra ČR škodu ve výši 34 138,40 Kč. Podle § 229 odst. 2 tr. ř. Zdravotní pojišťovnu Ministerstva vnitra ČR se zbytkem nároku na náhradu škody odkázal na řízení ve věcech občanskoprávních.“

Shrnutí: dopravní nehoda 10.48 hod., přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, řidič nedbal patřičné opatrnosti, nepřizpůsobil své chování situaci a nepřizpůsobil ani jízdu, vlastnostem vozidla a nákladu; přechod pro chodce.

5 T 149/77

Popis nehody

„Dne 9. 3. kolem 14.10 hod. v Horní ulici v Ostravě-Hrabůvce v blízkosti křižovatky s ulicí Provaznickou jako řidič nákladního auta tov. zn. Škoda 706 SPZ OV 47-95 na vyznačeném přechodu pro chodce zachytil chodkyni M. F., která přecházela vozovku z levé na pravou stranu ve směru jízdy obviněného. V důsledku toho poškozená utrpěla rozsáhlé zranění, kterému dne 13. 3. 1977 podlehla.“

Trest

„Za trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. byl obžalovaný odsouzen k trestu odnětí svobody na jeden rok nepodmíněně, pro jehož výkon byl zařazen do první nápravně výchovné skupiny, a dále mu byl uložen trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel na dobu tří roků,“

Slovní obraty

„Z výsledků provedeného dokazování vyplývá, že obviněný viděl poškozenou na vyznačeném přechodu pro chodce na vzdálenost nejméně 50 m. Přesto této okolnosti nepřízpůsobil rychlost jízdy vozidla, pokračoval dál v jízdě nezmenšenou rychlostí. V důsledku toho poškozenou srazil poblíže pravého okraje vozovky ve směru své jízdy, přestože měl a mohl této nehodě zabránit včasným snížením rychlosti.“

Shrnutí: dopravní nehoda 14.10 hod., TČ ublížení na zdraví, rok 1977, **nepodmíněný trest**, nákladní automobil, smrt chodkyně, přechod pro chodce.

VARIANTA 5 (DOPRAVNÍ NEHODY S CHODCI V DENNÍ DOBĚ – MIMO PŘECHOD PRO CHODCE)

3 Tdo 955/2002

Popis nehody

„Dne 19. 9. 2000, kolem 09.25 hod. v O. – M. H., jako řidička osobního automobilu Škoda Octavia, při jízdě po N. ulici si počínala zcela bezohledným způsobem vůči ostatním účastníkům silničního provozu, při riskantním předjíždění před ní jedoucího automobilu Škoda 105, řízeného M. T., poblíž vyznačeného přechodu pro chodce a autobusových zastávek MHD, jela nepřiměřenou a nedovolenou rychlostí kolem 97 km/hod., ačkoliv je v tomto úseku povolena rychlost do 50 km/hod., v důsledku čehož zachytila chodce Ing. K. M., nar. 13. 1. 1946, přecházejícího vozovku z levé na pravou stranu ve směru její jízdy a způsobila mu zranění, kterému po převozu do nemocnice podlehl.“

Trest

„Rozsudkem byla obviněná M. V. uznána vinnou trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2 tr. zákona a byla odsouzena podle § 224 odst. 2 tr. zákona za použití § 45 odst. 1, odst. 2 tr. zákona a § 45a odst. 1 tr. zákona k trestu obecně prospěšných prací ve výměře 350 hodin. Podle § 49 odst. 1 tr. zákona a § 50 odst. 1 tr. zákona byl obviněné uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 4 roků. Podle § 229 odst. 1 tr. řádu byla se svým nárokem na náhradu škody odkázána V. z. p. ČR, O. p. O., na řízení ve věcech občanskoprávních.“

Slovní obraty

„Nejvyšší soud shledal, že zákonný dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) je v dovolání použit pouze formálně a že skutečná obsah dovolání tomuto dovolacímu důvodu neodpovídá.“

Shrnutí: dopravní nehoda 9,25 hod., TČ ublížení na zdraví, bezohledné chování, riskantní předjíždění se zachycením chodce (roč. 1946), úmrtí, poblíž přechodu pro chodce a autobusových zastávek MHD, nepřiměřená a nedovolená rychlost, dovolání odmítnuto, OPP a zákaz řízení.

8 Tdo 1538/2005

Popis nehody

„Dne 4. 5. 2004 okolo 14.10 hod. ve V. M., okr. V., jako řidič osobního motorového vozidla zn. Citroen C3, přijíždějícího ke křižovatce po ulici S., označené jako vedlejší, nevěnoval sledování situace v provozu na pozemních komunikacích dostatečnou pozornost, nerespektoval dopravní značku „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a na hranici křižovatky nezastavil, v důsledku čehož nedal přednost v jízdě osobnímu motorovému vozidlu zn. Opel Kadet 2.0 GSI, řízenému E. V., přijíždějícímu zprava po ulici S., označené jako hlavní, takže došlo ke střetnutí obou vozidel, po kterém automobil řidiče V. vjel na pravý chodník, kde narazil do chodců J. H., a P. V., přičemž E. V. utrpěl tříštivou zlomeninu levé kosti stehenní, zlomeninu pravé pažní kosti a pohmoždění očního bulbu a tkáně očnice vpravo s dobou léčení nejméně ke dni 14. 11. 2004, jeho spolujezdec L. P., povrchovou ránu na čele a naražení levého lokte s dobou léčení do 12. 5. 2004, spolujezdkyně obviněného L. D., otřes mozku a zhmoždění hrudníku s dobou léčení do 7. 5. 2004, a P. V. tržnou ránu levého kolena a odřeniny obou kolen a bérců s dobou léčení do 31. 5. 2004.,,

Trest

„Za tento trestný čin byl podle § 224 odst. 2 tr. zák. odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání jednoho roku, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvou roků. Podle § 49 odst. 1a § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na tři roky. Rovněž bylo podle § 228 odst. 1 a § 229 odst. 1 tr. ř. rozhodnuto o náhradě škody.“

Slovní obraty

„Nejvyšší soud je zásadně povinen vycházet ze skutkového zjištění soudu prvního stupně a v návaznosti na tento skutkový stav zvažuje hmotně právní posouzení, přičemž skutkové zjištění soudu prvního stupně nemůže změnit, a to jak na základě případného doplňování dokazování, tak i v závislosti na jiném hodnocení v předcházejícím řízení provedených důkazů (srov. přiměřeně usnesení Ústavního soudu např. ve věcech sp. zn. I. ÚS 412/02, III. ÚS 732/02, II. ÚS 651/02, III. ÚS 282/03). Z hlediska nápravy skutkových vad trestní řád obsahuje další mimořádné opravné prostředky, a to především obnovu řízení (§ 277 a násl. tr. ř.) a v určitém rozsahu i stížnost pro porušení zákona (§ 266 a násl. tr. ř.).“

Shrnutí: dopravní nehoda 14,10 hod., TČ ublížení na zdraví, nedostatečné sledování situace na silnici, nerespektování dopravního značení, střet automobilů s následným vjetím na chodník, zranění chodců, ublížení na zdraví, dovolání zamítnuto, podmíněný trest.

6 Tdo 185/2003

Popis nehody

„Dne 29. 7. 1997 v 17.15 hod. v P. při jízdě jako řidič vozidla Škoda Favorit 135, po vozovce K. t. v levém jízdním pruhu ve směru od křižovatky s ulicí A. S. do centra města nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravní situaci před přechodem pro chodce na křižovatce ulic K. a B. N., kde bezprostředně za uvedeným přechodem pravou přední částí vozidla narazil do zprava vozovku přecházející chodkyně L. K., která při nehodě utrpěla mnohočetná zranění, kterým téhož dne v 18.50 hod. podlehla, když bezprostřední příčinou smrti bylo pohmoždění mozkového kmene při zlomenině spodiny lebni, čímž měl spáchat trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák.“

Trest

„Rozsudkem byl obviněný P. S. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. a byl odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání devíti měsíců, přičemž jeho výkon byl podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání dvou let. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu dvou let. Podle § 229 odst. 1 tr. ř. byla poškozená V. z. p. ČR, O. p. P.-m., odkázána se svým celým nárokem na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních.,,

Slovní obraty

„Obviněný prostřednictvím svého obhájce se s argumentací dovolatelky neztotožnil a poukazoval na znění Úmluvy článků 5,6 odst. 1, 17 a 18. Pojem „přiměřená lhůta soudního procesu“, jenž trvá neúměrnou dobu ve vztahu ke skutečným potřebám státu řádně objasnit podstatu projednávané věci, je tak dle Úmluvy považován za nepřijatelný. A pokud se orgán činný v trestním řízení dozví, že je vedeno stíhání, které je dle Úmluvy nepřijatelné, je povinen trestní stíhání zastavit.,,

Shrnutí: dopravní nehoda, 17.15 hod., TČ ublížení na zdraví, nepřizpůsobení rychlosti, přechod pro chodce, usmrcení chodkyně, podmíněný trest, rozhodnutí zrušeno, v potřeném rozsahu znovu projednat a rozhodnout.

Nehoda se stala v roce 1997 a hlavní líčení bylo nařízeno až v roce 2002, což znamená, že řízení bylo bezdůvodně protahováno po dobu více než pěti let.

3 Tdo 146/2009

Popis nehody

„Dne 12. 10. 2006 v přesně nezjištěné době kolem 07:55 hodin řídil osobní motorové vozidlo zn. Mitsubishi Galant. V důsledku nepozornosti při řízení motorového vozidla a nepřizpůsobení rychlosti jízdy dané dopravní situaci srazil chodce V. M., který přebíhal vozovku z levé stany jízdy osobního automobilu. Chodec utrpěl následkem střetu zejména plošnou oděrku na rozhraní čelně temenní krajiny hlavy, podkožní krevní výron v pravé podpažní jamce, drobné oděrky na břicho vpravo od pupku a na pravém boku, drobné oděrky na mezičlankových kloubech obou rukou a na obou kolenech, otřes mozku a především zlomeninu zubu čepovce (druhého krční obratle) se zhmožděním krční míchy s předpokládanou dobou léčení 4-6 měsíců, s hospitalizací nejprve v Nemocnici v P. a následně za stále probíhající hospitalizace v Úrazové nemocnici v B., když tímto jednáním obžalovaný porušil především ustanovení § 4 písm. a) a § 18 odst. 1, 4 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, když na jeho vozidle vznikla materiální škoda ve výši 20.000,- Kč.“

Trest

„Podle § 224 odst. 1 tr. zák. mu byl uložen trest odnětí svobody v trvání 4 měsíců, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu 14 měsíců.“

Slovní obraty

Tohoto trestného činu se obviněný dopustil tím, že jinému z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví. Ze skutkových zjištění krajského soudu obsažených ve výroku rozsudku lze vyjmout ta, která mají vztah k zavinění obviněného: "...když řídil osobní motorové vozidlo ... na křižovatce v P. ... nepřizpůsobil rychlost jízdy dané dopravní situaci, v důsledku čehož srazil

chodce V. M., který přebíhal vozovku, přičemž následkem střetu poškozený utrpěl ... (dále specifikovaná zranění), když tímto jednáním porušil ustanovení § 18 odst. 1, 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích“.

Podle § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy 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.

Podle odst. 4 citovaného ustanovení smí jet řidič v obci nejvýše rychlostí 50 km/hod., jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla nejvýše 80 km/hod.

Podle shodných skutkových zjištění soudů obviněný rychlostní limit 50 km/hod pro jízdu v obci nedodržel, když ze závěrů znaleckého posudku z odvětví silniční dopravy zpracovaného Ing. M. U., s nimiž se oba soudy ztotožnily, vyplývá, že v době, kdy poškozeného zahlédl, jel rychlostí nejméně 64,7 km/hod. Přitom ve shodě s tímto posudkem dále dovodily, že právě tato skutečnost byla příčinou střetu s přebíhajícím poškozeným, neboť v případě, že by k místu nehody přijížděl nejvýše povolenou rychlostí 50 km/hod., stačil by včas zabrzdit, takže ke srážce jím řízeného vozu s poškozeným by nedošlo. Oba soudy přitom nepřehlédly, že na nehodě se spolupodílel i poškozený, který rovněž porušil své povinnosti účastníka silničního provozu.

Nicméně shodně konstatovaly, že překročení maximální dovolené rychlosti obviněným bylo příčinou, bez níž by následek v podobě těžké újmy na zdraví poškozeného nenastal.“

Shrnutí: dopravní nehoda 7.55 hod., srážka chodce, TČ ublížení na zdraví, nepozornost, nepřizpůsobení rychlosti, dovolání odmítnuto, podmíněný trest.

II. ÚS 859/12

Popis nehody

„Dne 26. 6. 2006 došlo ke střetu vozidla žalované s chodcem J. K., který po převozu do nemocnice zemřel.“

Trest

„O náhradě nákladů dovolacího řízení bylo rozhodnuto podle § 243b odst. 5 věty první, § 224 odst. 1 a § 146 odst. 3 o. s. ř. S ohledem na výsledek dovolacího řízení má žalovaná právo na náhradu účelně vynaložených nákladů řízení, které sestávají z odměny za zastoupení advokátem. Výše odměny byla podle § 3 odst. 1 a § 10 odst. 3 vyhlášky č. 484/2000 Sb., ve znění vyhlášky č. 277/2006 Sb., vypočtena z peněžité částky, jež byla předmětem dovolacího řízení (276.144,- Kč), a podle § 14 odst. 1 a § 15 citované vyhlášky byla sazba snížena na horní limit 20.000,- Kč (dovolání bylo odmítnuto) a dále o 50 % podle § 18 odst. 1 věty první vyhlášky (byl učiněn pouze 1 úkon - vyjádření k dovolání) na výsledných 10.000,- Kč; žalované kromě toho náleží paušální částka náhrady hotových výdajů ve výši 300,- Kč podle § 13 odst. 3 vyhlášky č. 177/1996 Sb.; to vše zvýšeno o částku 2.060,- Kč odpovídající dani z přidané hodnoty v sazbě 20 % na celkových 12.360,- Kč. Vedlejšímu účastníku žádné náklady v dovolacím řízení nevznikly.“

Slovní obraty

„V řízení bylo prokázáno, že žalovaná nebyla pod vlivem alkoholu, zatímco u J. K. byla zjištěna hladina 4,25 promile alkoholu v krvi, tj. akutní otrava alkoholem ve výši obvykle neslučitelné se životem. Tvrzení žalobců, že žalovaná narazila do poškozeného, který šel mimo vozovku, nebyla v průběhu řízení prokázána. Soud proto uzavřel, že chování poškozeného, který se v takovém stavu neměl vůbec pohybovat po vozovce (je obecně známo, že chůze osob silně opilých je vrávoravá, jejich jednání je jen ztěžka předvídatelné a hrozí zvýšené riziko pádu), bylo podstatnou příčinou vzniku dopravní nehody; žalovaná neměla možnost střetu zabránit. Proto stanovil spoluzavinění poškozeného v rozsahu 50 % a s ohledem na plnění České pojišťovny a. s. soud žalobu jako nedůvodnou zamítl.“

„Pokud totiž okolnosti případu nasvědčují, že na vzniku škody se kromě pachatele mohla podílet svým jednáním i další osoba, není soud při zkoumání podmínek spoluodpovědnosti další osoby za škodu vázán výrokem o vině podle § 135 odst. 1 o. s. ř. (srov. obdobně např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 5. 2009, sp. zn. 25 Cdo 482/2008, publikované pod C 7224 v

Souboru civilních rozhodnutí NS), a tedy není v tomto směru vázán ani rozhodnutím o podmíněném zastavení trestního stíhání. “

Shrnutí: dopravní nehoda, TČ ublížení na zdraví, nedostatečné věnování se řízení, usmrcení chodce, chodec alkohol 4,25 promile, dovolání se odmítá, žádný z účastníků nemá nárok na náhradu škody.

7 To 288/94

Popis nehody

„Dne 22.10.1993 se při řízení svého osobního automobilu dostatečně nevěnoval řízení, nepřizpůsobil rychlost jízdy okolnostem silničního provozu a srazil z levé strany přecházející chodkyni M.Š., nar. 4.10.1922, která při nehodě utrpěla zranění, kterému dne 23.10.1993 podlehla. “

Trest

„Tímto svým jednáním porušil ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) a § 16 odst. 1 PSP. Za to mu byl podle § 224 odst. 2 TrZ uložen trest odnětí svobody v trvání 18 měsíců, jehož výkon mu byl podle § 8 odst. 1 písm. a) a § 59 odst. 1 TrZ podmíněně odložen na zkušební dobu 3 roků. Podle § 49 odst. 1 TrZ mu byl uložen trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu dvou roků.“

Slovní obraty

„Nelze akceptovat argument obžalovaného o výrazném spoluzavinění chodkyně - poškozené, která byla tmavě oblečena, vstoupila do vozovky a vytvořila mu náhlou překážku. Obžalovaný věděl, že vozovku přechází starší osoba - svědkyně H., na tu zaměřil svoji pozornost. Byl povinen zachovat potřebnou opatrnost nejen vůči této chodkyni, ale i vůči dalším chodcům, kteří zleva vstoupili do vozovky a vozovku přecházeli, tedy i poškozené, která byla starší žena. Řidič motorového vozidla je povinen zachovávat potřebnou míru opatrnosti vůči chodcům, kteří vstoupili do vozovky, nebo se pohybují v její těsné blízkosti. Důvodně spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu dodrží pravidla silničního provozu, může pouze tehdy, pokud z konkrétních okolností neplyne obava, že tomu tak nebude, např. u osob nezletilých, zjevně postižených nebo osob vyššího věku, u nichž musí naopak předpokládat jiný způsob reakce. Podle § 5 odst. 1 písm. c) PSP je řidič totiž povinen dbát zvýšené opatrnosti vůči

osobám uvedeným v § 3 odst. 2 PSP, tj. osobám, které by pro svůj věk, sníženou tělesnou nebo duševní schopnost mohly ohrozit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu.“

Shrnutí: dopravní nehoda, nevěnování se řízení, nepřizpůsobení rychlosti, usmrcení chodkyně, ublížení na zdraví, podmíněný trest.

25 Cdo 4151/2010

Popis nehody

„Žalovaný byl uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zákona, kterého se dopustil dne 3. 6. 2007, kdy jako řidič motorového vozidla porušil ust. § 4 písm. a) a b), § 18 odst. 1 a 4 zákona č. 361/2000 Sb.. Řidič při jízdě rychlostí 59 km/hod. nedokázal vozidlo zastavit po zaregistrování chodkyně M. N. vstupující do vozovky mimo vyznačený přechod pro chodce (ten se nacházel ve vzdálenosti kratší než 50 m). Chodkyně při střetu utrpěla četná zranění, kterým téhož dne podlehla. Poškozené chodkyni (matce žalobců) bylo v trestním řízení přisouzeno 50% spoluzavinění na dopravní nehodě.“

Trest

„S ohledem na výši spoluviny bylo přiznáno žalobci A. M. odškodnění ve smyslu § 444 odst. 3 obč. zák. ve výši 126.882,- Kč (včetně nákladů pohřbu) a žalobci b) odškodnění ve výši 120.000,- Kč a se zbytkem svého nároku byli žalobci odkázáni na řízení ve věcech občanskoprávních. Soud po provedeném řízení dospěl k závěru, že žalovaný jako řidič i jako provozovatel vozidla odpovídá za škodu způsobenou usmrcením matky žalobců (§ 420, § 427 obč. zák.), avšak na vzniku škody se podílela i poškozená, která vstoupila do vozovky před přijíždějícím vozidlem mimo přechod pro chodce, avšak s ohledem na to, že v silničním provozu jsou na řidiče kladeny vyšší nároky, než na chodce, celkovou míru spoluzavinění matky žalobců na dopravní nehodě (§ 441 obč. zák.) soud stanovil na 30 % a žalobcům přiznal zbývající adekvátní část odškodnění (a to na jednorázové částce podle § 444 odst. 3 obč. zák. i na pohřebném podle § 449 odst. 2 obč. zák.); ve zbytku žalobu zamítl.“

Slovní obraty

„Odvolací soud se ztotožnil se skutkovými i právními závěry soudu prvního stupně, a to především s výrokem, že nelze uvažovat o tom, že by matka žalobců svým chováním vznik dopravní nehody nezpůsobila.“

Shrnutí: dopravní nehoda, TČ ublížení na zdraví, usmrcení chodkyně, mimo přechod pro chodce – přechod v bezprostřední blízkosti, 50% spoluzavinění, dovolání zamítnuto.

8 Tdo 1052/2015

Popis nehody

„Dne 19. 7. 2014 kolem 20.25 hod. řídil vlastní osobní motorové vozidlo tov. zn. Chrysler, po ulici P. P., v levém jízdním pruhu ve směru jízdy od ulice Ch. k ulici K. a vlivem nepozornosti a nedostatečného věnování se řízení vozidla v prostoru křižovatky s ulicí S. se střetl s chodcem Š. K., který přecházel vozovku ulice P. mimo přechod pro chodce z pohledu řidiče zprava doleva, kdy při střetu chodec utrpěl zlomeninu klenby spodiny lební vpravo, zlomeninu kloubní jamky stehenní kosti vpravo, sériovou zlomeninu 3. až 10. žebra vpravo, pohmoždění obou laloků plic, difuzní pohmoždění a otok mozku, krvácení do omozečnice a do mozkových komor, povrchová drobná trhлина sleziny, tržně zhmožděná rána pravé spánkové týlní krajině hlavy, vícečetné oděrky na hlavě, trupu, končetinách, kdy bezprostřední příčinou smrti chodce bylo ložiskové až difuzní pohmoždění a úrazový otok mozku při zlomenině klenby i spodiny lební. Součástí tohoto zprošťujícího výroku je i rozhodnutí o náhradě škody.“

Trest

„Chodec nerespektoval povinnosti účastníka silničního provozu ve smyslu § 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb., obviněnému toto porušení za vinu klást není možné – řidič zproštěn obžaloby.“

Slovní obraty

„Soud prvního stupně svůj zprošťující výrok odůvodnil na podkladě závěrů učiněných v rámci provedeného dokazování znalci z oboru dopravy a zdravotnictví, odvětví soudního lékařství. Vyšel z toho, v jakém prostoru se chodec rozhodl dvouproudou vozovku přecházet rychlostí více než 7,7 km/h, tj. blížíci se běhu. Zvažoval povahu manévru řidiče, jenž na poškozeného reagoval ve vzdálenosti cca 24 m od místa následného střetu při dodržení povolené rychlosti, nadto přiměřené okolnostem. Dospěl tak k závěru, že obviněný reagoval na chodce včas, uhýbal a intenzivně brzdil, aby mu umožnil doběhnouti na druhou stranu, ale nemohl již zabránit nehodě ve chvíli, kdy chodec, který se při přebíhání otočil a chtěl uniknout z koridoru vozidla. Soud tak shledal zavinění na straně chodce, jež spatřoval v porušení ustanovení § 4 písm. a), b) a § 54 odst. 1, 2 zák. č. 361/2000 Sb., neboť nepoužil k přecházení

vozovky přechod pro chodce, od něhož byl vzdálen 28 m, vozovku mimo přechod pro chodce nepřecházel jen kolmo k její ose. Chodec nerespektoval ani to, že smí přecházet vozovku jen tehdy, pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příježdějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy (viz strany 5, 6 rozsudku soudu prvního stupně).“

Shrnutí: dopravní nehoda 20,25 hod, TČ ublížení na zdraví, nepozornost, řidič zproštěn obžaloby, chodec nerespektoval pravidla provozu, chodec zemřel.

6 Tdo 1049/2008

Popis nehody

„Dne 4. 11. 2004 v době kolem 15.40 hod. v O. – P. po pozemní komunikaci, a to ulici D. S., ve směru jízdy od ulice S. k ulici K M. řídil vlastní osobní automobil tovární značky Opel Calibra, v kritické době řádně nesledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci, opožděně a nesprávně reagoval na zleva doprava mimo vyznačený přechod pro chodce rychlou chůzí přecházející chodkyni I. Č., a do této pravou přední částí vozidla narazil, přičemž v důsledku střetu s vozidlem a odhozením utrpěla poškozená tržně zhmožděnou ránu na hlavě vpravo, oděrky v oblasti zad a hýždí, zhmoždění mozku v oblasti temenního laloku vlevo, otřes mozku, zlomeninu kosti stydky vpravo, bez dislokace, tržně zhmožděné rány na spánkové krajině hlavy vlevo, kontuzní ložisko v mozku vlevo, v temenním laloku, s krvácením do mozku, zhmoždění kyčle, tržně zhmožděné rány očního víčka a krajiny kolem oka, zlomeninu nosních kůstek s délkou léčení do současné doby a s předpokládanými trvalými následky.“

Trest

„Rozsudkem Okresního soudu v Ostravě ze dne 22. 9. 2006, sp. zn. 70 T 269/2005, byl obviněný D. S. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zák., a to na pokladě skutkového zjištění, jak je v rozhodnutí uvedeno. Za tento trestný čin byl obviněný odsouzen podle § 224 odst. 1 tr. zák. k trestu odnětí svobody v trvání čtyř měsíců, jehož výkon byl podle § 58 odst. 1 a § 59 odst. 1 tr. zák. podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání jednoho roku. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 tr. zák. mu byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na jeden rok.

Slovní obraty

„Z provedených důkazů zejména znaleckých posudků z oboru dopravy, však vyplynulo, že obviněný měl a mohl reagovat na chodkyni nejméně ve vzdálenosti 60 m od okamžiku, kdy vstoupila do vozovky z levé strany a obviněný měl a mohl na tuto situaci reagovat, jak mu to ukládá ustanovení § 4 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. Nebylo prokázáno, že by obviněný vzhledem na okolnosti jel rychlostí nepřiměřenou ani rychlostí nedovolenou. Mírné překročení asi o 2 km povolené rychlosti – 50 km/h – nelze hodnotit jako výrazné porušení povolené rychlosti, a to i s ohledem na povolenou úchylku tachometru. Současně státní zástupkyně zdůraznila, že obviněný měl a mohl na chodkyni reagovat, kdy tato vešla do vozovky, přičemž v této době by při správné a nikoli opožděné reakci stačil mírným přibrzděním zastavit před místem dopravní nehody.“

Shrnutí: dopravní nehoda 15.40 hod., mimo přechod pro chodce, TČ ublížení na zdraví, těžká zranění, řidič nesledoval řádně situaci a nesprávně reagoval, podmíněný trest.

5 To 98/2004

Popis nehody

„Dne 28.7.2003 v době kolem 17.30 hod., jel jako řidič motorového nákladního vozidla tov. zn. Iveco ML 75 E 14R, SPZ BIA 31-92 po silnici I. třídy č. 43, ve směru L. - B. a v km 38.2 uvedené komunikace se nechoval dostatečně pozorně, nepřizpůsobil rychlost své jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, a čelní částí jím řízeného výše uvedeného vozidla srazil chodce K. J., který přecházel vozovku z levé strany směru k autobusové zastávce, přičemž chodec K. J. při srážce utrpěl zranění, kterým na místě podlehl, a řidič, obžalovaný O. H. tak svým jednáním porušil důležitou povinnost vyplývající z ustanovení § 4 písm. a) a ustanovení § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb.“

Trest

„Za to mu byl uložen podle § 224 odst. 2 trestního zákona trest odnětí svobody v trvání šesti měsíců. Podle § 58 odst. 1, § 59 odst. 1 trestního zákona byl mu výkon trestu odnětí svobody podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání tří let. Podle § 49 odst. 1, § 50 odst. 1 trestního zákona byl obžalovanému uložen trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu jednoho roku. Podle § 229 odst. 1 trestního řádu byla poškozená

organizace V., a poškozený K. J., odkázáni se svými nároky na náhradu škody na řízení ve věcech občanskoprávních. “

Slovní obraty

„Nechoval se dostatečně pozorně, nepřizpůsobil rychlost své jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu. “

Shrnutí: dopravní nehoda 17.30 hod., TČ ublížení na zdraví, nepozorný, nepřizpůsobil rychlost, rozsudek se zrušuje v celém rozsahu, usmrcení seniora 93 let, nákladní automobil.