



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ
INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

INTERPRETACE VÝSLEDKŮ TECHNICKÉ ANALÝZY NEHODY NA KŘIŽOVATCE VE VZTAHU K PRÁVNÍM ROZHODNUTÍM

INTERPRETATION OF TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS RESULTS IN RELATION TO RELATED
LEGAL DECISIONS

DIPLOMOVÁ PRÁCE
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. KRISTINA BĚLOUŠKOVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. Bc. MAREK SEMELA, Ph.D.

BRNO 2010

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2014/15

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Kristina Běloušková

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:

Interpretace výsledků technické analýzy nehody na křižovatce ve vztahu k právním rozhodnutím

v anglickém jazyce:

Interpretation of traffic accident analysis results in relation to related legal decisions

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Úkolem studentky je provést důkladnou analýzu pojmu přednosti v jízdě v podmínkách ČR a zahraničí včetně právních výkladů silničních předpisů a výkladů trestního zákona a zákona o přestupcích, nadefinovat problémové situace, kdy k podobným nehodám dochází, provést důkladnou rešerši dostupných soudních rozhodnutí v otázce přednosti v jízdě na křižovatce ve vztahu k právní interpretaci technických výsledků znaleckého zkoumání, rychlostem a způsobům reakce jednotlivých účastníků. V neposlední řadě je tedy cílem, pokud to bude vůbec možné, nalézt zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací.

Cíle diplomové práce:

Cíle, kterých má být dosaženo, souvisejí úzce s popisem situace v otázce přednosti v jízdě a aplikací technických výsledků konkrétních řešených nehod na nalezených vztazích mezi technickým a právním pohledem na "zavinění" těchto typů dopravních nehod.

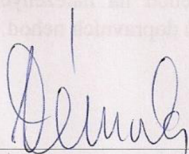
Seznam odborné literatury:

- 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.
- RIVERS, Robert W. Evidence in traffic crash investigation and reconstruction. Springfield : Charles C Thomas Publisher, 2006. str. 295. 1. vydání. ISBN 978-0-398-07644-8.
- ČEČOT, Vladimír. a kol. Dopravné nehody. Bratislava : respo. s.r.o., 2003. str. 206. 1. vydání. ISBN 80-968953-5-4.
- 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.
- Rozhodnutí soudů v ČR a zahraničí volně dohledatelná, právní úprava přednosti v jízdě 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 2014/15.

V Brně, dne 24. 10. 2014



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



Abstrakt

Diplomová práce s názvem Interpretace výsledků technické analýzy nehody na křižovatce ve vztahu k právním rozhodnutím se zabývá interpretací právních rozhodnutí k nehodám s nedáním přednosti v jízdě. Hlavním cílem této práce je najít zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací. Před samotnou analýzou 230 soudních rozhodnutí je provedeno měření na odhad vzdálenosti a rychlosti, neboť to úzce souvisí s předností v jízdě. V rámci teoretické části práce je charakterizována přednost v jízdě, postavení znalce v trestním řízení, silniční předpisy, sankce a faktory, které nás během řízení ovlivňují. Analytická část čerpá z 230 soudních rozhodnutí a 5 znaleckých posudků poskytnutých Ústavem soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně. Závěr analytické části je najít zaužívané hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných nehodových situací.

Abstract

The diploma thesis titled Interpretation of traffic accident analysis results in relation to related legal decision deals with the interpretation of legal decisions accidents with not giving right of way. The main goal of this thesis is to find an established line for assessing culpability for comparable accident situations. Before the analysis of the 230 court rulings measurement is performed to estimate the distance and speed, because it is closely connected with right of way. In the context of theoretical part is characterized by a right of way, an expert in criminal proceedings, the road traffic regulations, penalties and the factors that influence us while driving. The analytical part draws on 230 court rulings and 5 expert opinions provided by the Institute of Forensic Engineering of the Technical University in Brno. Conclusion of the analytical part an established threshold for assessing culpability for comparable accident situations is found.

Klíčová slova

Dopravní nehoda, přednost v jízdě, soudní rozhodnutí, znalecký posudek

Keywords

Accident, right of way, court ruling, expert opinion.

Bibliografická citace (vzor, generuje se v IS)

BĚLOUŠKOVÁ, K. *Interpretace výsledků technické analýzy nehody na křižovatce ve vztahu k právním rozhodnutím*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2015. 184 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 27.5.2015

.....

podpis diplomanta

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat především svému konzultantovi Ing. Bc. Marku Semelovi, Ph.D. za cenné připomínky a odborné rady, bez kterých by práce nemohla vzniknout. Dále bych chtěla poděkovat všem účastníkům měření a zejména mé rodině, za podporu během studií.

OBSAH

1	ÚVOD.....	12
2	ZÁKLADNÍ DEFINICE A POJMY.....	13
3	POSTAVENÍ ZNALCE V TRESTNÍM ŘÍZENÍ	15
4	PŘEDNOST V JÍZDĚ	17
5	POROVNÁNÍ SILNIČNÍCH PŘEDPISŮ V ČESKÉ REPUBLICE A V ZAHRANIČÍ ...	20
5.1	Silniční předpisy v České republice	20
5.2	Silniční předpisy v Německu.....	21
5.3	Silniční předpisy v Rakousku	21
5.4	Silniční předpisy ve Velké Británii	22
5.5	Silniční předpisy v Polsku	22
6	BODOVÝ SYSTÉM.....	24
6.1	Bodový systém v České republice.....	24
6.2	Bodový systém v Německu	26
6.3	Bodový systém v Rakousku	27
6.4	Bodový systém ve Velké Británii	28
7	TRESTÁNÍ ŘIDIČŮ A SANKCE Z PŘESTUPKOVÉHO ŘÍZENÍ.....	30
8	PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD	33
8.1	Lidský faktor	33
8.2	Technický stav vozidla	34
8.3	Dopravní prostředí	35
9	PROBLEMATIKA CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ	36
9.1	Psychologický profil řidiče.....	36
9.1.1	<i>Druh osobnosti</i>	36
9.1.2	<i>Psychologie řidiče</i>	38
9.1.3	<i>Psychologické typy řidičů</i>	39
9.2	Reakční doba	40

9.3	Únava.....	41
10	DOPRAVNÍ STATISTIKY NEHOD.....	42
11	ODHAD VZDÁLENOSTI A RYCHLOSTI.....	47
12	REŠERŠE SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ K VYBRANÝM DOPRAVNÍM NEHODÁM.....	60
12.1	Varianta 1	60
12.1.1	<i>Vylíčení události</i>	60
12.1.2	<i>Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody.....</i>	61
12.1.3	<i>Možnosti odvrácení střetu</i>	63
12.1.4	<i>Odpovědi na otázky</i>	64
12.1.5	<i>Grafické zobrazení popisované události</i>	68
12.1.6	<i>Nejčastější vyjádření soudu</i>	68
12.2	Varianta 2	69
12.2.1	<i>Vylíčení události</i>	69
12.2.2	<i>Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody.....</i>	70
12.2.3	<i>Možnosti odvrácení střetu</i>	71
12.2.4	<i>Odpovědi na otázky</i>	72
12.2.5	<i>Grafické zobrazení popisované události</i>	77
12.2.6	<i>Nejčastější vyjádření soudu</i>	77
12.3	Varianta 3	78
12.3.1	<i>Vylíčení události</i>	78
12.3.2	<i>Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody.....</i>	79
12.3.3	<i>Možnosti odvrácení střetu</i>	81
12.3.4	<i>Odpovědi na otázky</i>	83
12.3.5	<i>Grafické zobrazení popisované události</i>	85
12.3.6	<i>Nejčastější vyjádření soudu</i>	85
12.4	Varianta 4	86
12.4.1	<i>Vylíčení události</i>	86

12.4.2	<i>Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody</i>	86
12.4.3	<i>Možnosti odvrácení střetu</i>	88
12.4.4	<i>Odpovědi na otázky</i>	89
12.4.5	<i>Grafické zobrazení popisované události</i>	94
12.4.6	<i>Nejčastější vyjádření soudu</i>	94
12.5	Varianta 5	95
12.5.1	<i>Vylíčení události</i>	95
12.5.2	<i>Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody</i>	95
12.5.3	<i>Možnosti odvrácení střetu</i>	100
12.5.4	<i>Odpovědi na otázky</i>	101
12.5.5	<i>Grafické zobrazení popisované události</i>	106
12.5.6	<i>Nejčastější vyjádření soudu</i>	106
13	ZÁVĚR	107
	SEZNAM LITERATURY	110
	SEZNAM OBRÁZKŮ	114
	SEZNAM TABULEK	115
	SEZNAM GRAFŮ	116
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ	117
	PŘÍLOHA Č. 1	118
	Varianta 1	120
	Varianta 2	137
	Varianta 3	156
	Varianta 4	166
	Varianta 5	172

1 ÚVOD

Při výběru diplomové práce mě velice zaujalo toto téma z důvodu, že jsem aktivní řidič a každý se můžeme stát účastníkem dopravní nehody. Buď vlastním přičiněním a nebo zaviněním někoho jiného. A o tom, kdo nehodu zavinil rozhodují soudy, které mají mnohdy odlišné názory.

Cílem této diplomové práce je nalezení přijatelné meze v rozhodování soudů, zejména v případech, které jsou spojeny s nedáním přednosti v jízdě. V úvodu se seznámíme s postavením znalce v trestním řízení, jelikož častokrát se rozhodnutí soudu odvíjí od vyjádření soudního znalce k případné dopravní nehodě. Nadále zde bude vymezen pojem přednost v jízdě, zejména z právního hlediska, kdy nám zákon ukládá dát přednost v jízdě ostatním účastníkům silničního provozu. A v neposlední řadě se seznámíme se silničními předpisy, bodovým systémem, sankcemi a faktory, které nás během řízení ovlivňují.

V pomyslné druhé části bude obsaženo měření na odhad vzdálenosti a rychlosti, neboť tento odhad účastníků silničního provozu ovlivňuje, zda se rozhodneme pro provedení jízdního úkonu a nebo dáme příjíždějícím vozidlům přednost v jízdě. Nadále zde budou rozděleny typy nehod do 4 variant. K jednotlivým variantám bude přiřazen jeden znalecký posudek a prozkoumáno nejčastější vyjádření soudu k obdobným typům nehod. V neposlední řadě by zde měla být nalezena pomyslná mez v rozhodování soudů.

2 ZÁKLADNÍ DEFINICE A POJMY

Znalecký posudek je znalcem za určitým cílem systémově vypracovaná zpráva, která obsahuje informace o konkrétních entitách konkrétního objektu pro řízení před orgány 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. v § 13. [12]

Řidič je podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb. v § 2, ods. d definován takto: „*Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti*” [38]

Vozidlo je podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb. v § 6, ods. f definováno takto: „*Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj*” [38]

Motorové vozidlo je podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb. v § 6, ods. g definováno takto: „*Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.*” [38]

Nemotorové vozidlo je podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb. v § 6, ods. h definováno takto: „*Nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.*” [38]

Pozemní komunikace je podle Zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. v § 10, ods. 1) definována takto: „*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.*” [33]

Křižovatka je podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb. v § 2, ods. w) definována takto: „*Křižovatka je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.*” [38]

Dopravní nehoda je podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů č. 361/2000 Sb. v § 47, ods. 1) definována takto: „*Dopravní nehoda je 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. “ [38]

Nehodové místo je místo, kde dochází k dopravním nehodám.

Nehodový úsek je takový úsek komunikace, kde na vzdálenost větší než 250 m dochází ke kumulaci nehodových míst.

Účastník nehody je každá osoba, která se přímým způsobem podílí na nehodě. Jsou to řidiči, přepravované osoby, chodci, cyklisté, jezdci na zvířatech apod.

3 POSTAVENÍ ZNALCE V TRESTNÍM ŘÍZENÍ

Z důvodu potřeby odborných znalostí potřebných k posouzení skutečností před Orgány veřejné moci je soud povinen ustanovit znalce, který zpracuje znalecký posudek. Znalec je jmenován pro jednotlivé obory a pro odvětví těchto oborů ministrem spravedlnosti nebo předsedou krajského soudu v rozsahu, v němž je ministrem spravedlnosti k tomu pověřen. Po jmenování a složení slibu se znalci zapisují do seznamu znalců a tlumočnicků. Při výběru znalce, který má podat znalecký posudek musí orgán v trestním řízení zvážit, zda osoba, od níž vyžaduje odborné vyjádření není podjatá z ohledu poměru k obviněnému, jiným osobám zúčastněným na trestním řízení nebo pro poměr k věci. Při objasňování zvláště důležitých skutečností je možné přibrat 2 znalce. Lze požádat i fyzickou nebo právnickou osobu, která má potřebné odborné předpoklady. Tuto osobu lze ustanovit znalcem pokud vysloví s ustanovením souhlas a složí slib do rukou orgánu, který jej ustanovil a není-li znalec pro některý obor do seznamu zapsán, nemůže-li znalec zapsaný do seznamu úkon provést nebo zda by provedení úkonu zapsaným znalcem bylo spojeno s nepřiměřenými obtížemi nebo náklady. [34] [36]

V trestním řízení je třeba dokazovat zda se stal skutek, v němž je spatřován trestní čin. Zda tento skutek spáchal obviněný, případně z jakých pohnutek. Dále je nezbytné dokazovat podstatné okolnosti mající vliv na posouzení povahy a závažnosti činu, podstatné okolnosti k posouzení osobních poměrů pachatele, podstatné okolnosti umožňující stanovení následků, výše škody způsobené trestným činem a bezdůvodného obohacení a okolnosti, které vedly k trestné činnosti nebo umožnily její spáchání. Vše, co může přispět k objasnění věci je důkaz. Jako důkaz může sloužit výpovědi obviněného a svědků, znalecké posudky, věci a listiny důležité pro trestní řízení a ohledání. Znalecký posudek je důkaz jako každý jiný, až na to, že soudce nemůže nahradit názor znalce názorem vlastním (v dané věci laickým), ale může ho kontrolovat. Soudce kontroluje uvedené závěry, zda logicky vyplývají z vymezených předpokladů a zda znalec vycházel z řádně prokázaných skutečností. Při pochybnostech o správnosti posudku, nebo je-li nejasný nebo neúplný, soud požádá znalce o vysvětlení a v případě, kdyby to nevedlo k výsledku, přibere znalce jiného. [36] [14]

V trestním řízení lze použít zvláštní způsoby dokazování jako jsou konfrontace, rekognice, vyšetřovací pokus, rekonstrukce a prověrka na místě. Konfrontace se používá v případě, zda je potřeba odstranit rozpory ve výpovědích a provádí se tak, že si osoby vypovídají svá tvrzení tváří v tvář. Rekognice se provádí v trestním řízení, aby podezřelý, obviněný nebo svědek poznal osobu nebo věc mezi jinými osobami nebo věcmi. Vyšetřovací pokus se provádí

k prověření nebo upřesnění skutečností, popřípadě ke zjištění nových skutečností. Z praktického hlediska není rozdíl mezi vyšetřovacím pokusem a jiným experimentem, ale v trestním řízení musíme rozlišovat mezi úkonem znalce a úkonem orgánu veřejné moci. Bradáč v knize Soudní znalectví uvádí, že: *„Hranice mezi vyšetřovacím pokusem a znaleckým experimentem není přesně stanovena; znalec může sám zkoumat a dokumentovat práce, jež jsou v rozsahu jeho znaleckého oprávnění. Znalec však může sám provádět (případně nechat si odborníkem provést za svého osobního dozoru) pouze takové experimenty, u nichž je zaručena jednoznačnost a v případě pochybností shodná opakovatelnost, ev. Takové, kdy podmínky jsou jednoznačně dokumentovány v podkladech, poskytnutých znalci k vypracování posudku”* [1, s.75] Rekonstrukce se koná pro ověření výpovědi podezřelého, obviněného, spoluobviněného, poškozeného nebo svědka, pokud jiné důkazy provedené v trestním řízení nepostačují k objasnění věci. Prověrka na místě se koná pro doplnění nebo upřesnění důležitých údajů, které se vztahují k určitému místu za osobní přítomnosti podezřelého, obviněného nebo svědka. Znalec může provést zhlédnutí místa v případě, že je schopen tento úkon provést sám. Pokud však potřebuje provést doplnění podkladů, tak musí požádat orgán provádějící řízení, aby důkaz zajistil sám, tj. aby provedl dodatečné ohledání a sepsal o něm protokol. Znalec se nejčastěji podílí na ohledání nebo na vyšetřovacím pokusu. Podle § 113 Trestního řádu se: *„ohledání koná, mají-li být přímým pozorováním objasněny skutečnosti důležité pro trestní řízení. K ohledání se zpravidla přibere znalec.”* Při ohledání se sepisuje protokol, který musí poskytovat věrný a úplný obraz předmětu ohledání, mají se proto k němu přiložit fotografie, náčrty a jiné pomůcky. [36] [14]

4 PŘEDNOST V JÍZDĚ

Přednost v jízdě podle zákona o provozu na pozemních komunikacích v § 2, ods. q znamená: „, *povinnost řidiče ne zahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy* ‘. Řidič musí dát přednost v jízdě v určitých případech stanovených zákonem. Například vozidlům jedoucím v průběžném pruhu, není-li zřízen připojovací pruh. Pokud je zřízen připojovací pruh, tak řidič nesmí ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu. Při vyhýbání v případě překážky v jízdním pruhu musí dát přednost v jízdě ten, na jehož straně jízdy je překážka nebo zúžená vozovka. Řidič musí dát přednost v jízdě při odbočování vlevo všem protijedoucím motorovým a nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen. V případě při odbočení vpravo musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něhož je tento pruh vyznačen. Na křižovatkách může být určena přednost v jízdě pomocí dopravních značek ‘Dej přednost v jízdě!’ nebo ‘Stůj, dej přednost v jízdě’. Řidič musí zastavit tak, aby měl řidič patřičný rozhled do křižovatky. Tyto dopravní značky se také používají současně s dopravní značkou ‘Kruhový objezd’. Pokud není na pozemní komunikaci před křižovatkou označena přednost v jízdě pomocí dopravních značek, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava. Dát přednost v jízdě platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace, ze stezky pro cyklisty, z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci. Kromě dopravních značek může být přednost v jízdě na křižovatce dána pomocí světelných nebo směrových signálů. Pokud nedá řidič přednost v jízdě v případech, ve kterých ji je povinen dát, tak se tímto jednáním dopustí přestupku. Za nedání přednosti v jízdě, může být řidič potrestán pokutou 2 500 Kč až 5 000 Kč ve správním řízení nebo pokutou do 2 500 Kč v blokovém řízení. V případě, že by tento přestupek řidič spáchal v předchozích 12 měsících dvakrát a vícekrát, musí mu být uležena vedle pokuty i sankce zákazu řízení na 1 až 6 měsíců, takový přestupek už nelze projednat v blokovém řízení. Za tento přestupek mohou být řidiči sebrány 4 body z bodovém systému. [38]

[7]

Z technického hlediska je interpretace přednosti jízdy složitější a vážou se k ní dva významné pojmy a to „náhlá změna směru nebo rychlosti jízdy”. „*Náhlou změnu směru nebo rychlosti jízdy lze pak z technického hlediska charakterizovat tak, že jde o takovou změnu, nebo*

reakci řidiče, při které by musel řidič zcela využít maximálně možný součinitel adheze mezi pneumatikou a vozovkou, aby nedošlo ke střetu.” [11, str. 226] To znamená, že by se řidič při brzdění dostal na hranici smyku. Hodnoty maximální adheze a maximálního zpomalení jsou absolutní veličiny ohledně technického posuzování příčin silničních nehod. Při posuzování náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy je důležité stanovení hranice mezi náhlou a pozvolnou změnou. Abychom mohli považovat změnu rychlosti jízdy za pozvolnou, tak nesmí být zpomalení nebo boční zrychlení větší než $\frac{1}{2} a$. Znalec dále musí zjistit při posuzování dopravní nehody, související s nedáním přednosti v jízdě, zda vozidlo, které mělo přednost v jízdě nepřekročilo povolenou rychlost jízdy a zda by při dodržení povolené rychlosti jízdy vozidla mohl řidič s předností v jízdě, pozvolnou změnou rychlosti nebo směru jízdy, nehodě zabránit. V tomto případě je důležité stanovení hranice vnímání pohybu vozidla, aby mohl řidič s předností v jízdě zareagovat. U vyjíždějícího vozidla kolmo na hlavní silnici je touto hranicí jeho popojetí o 0,5 m, to odpovídá reakčnímu času 0,7 s. U silničních dopravních nehod v křižovatkách má také zásadní vliv na rozhodování řidičů tzv. psychologická přednost. Je to buď vzdání se přednosti v jízdě tam, kde ji řidič má nebo prosazení přednosti v jízdě tam, kde tuto přednost nemá. Psychologickou přednost v jízdě můžeme rozdělit do tří skupin. Psychologická přednost vzniká jako důsledek rozhodování řidiče s neúplnými nebo nepřesnými informacemi. Rozhodnutí řidiče netrvat na své přednosti je úmyslné z důvodu určité racionální zkušenosti. Dále může vznikat reflexivně jako reakce řidiče na nenadálou, neočekávanou událost či situaci na křižovatce. Psychologická přednost může vzniknout díky místním podmínkám, například, když se vedlejší pozemní komunikace jeví jako hlavní nebo psychickou indispozicí řidiče. [11] [22]

V zahraničí je hlavní rozdíl v přednosti v jízdě na kruhovém objezdu. V Rakousku a Itálii se dává přednost v jízdě přijíždějícím vozidlům na kruhový objezd, takže tam platí pravidlo pravé ruky. V Německu, Švýcarsku, Španělsku, Polsku a Portugalsku má přednost v jízdě ten, kdo je na kruhovém objezdu. Ve Velké Británii je zásadní rozdíl oproti jiným státům to, že se zde jezdí po levé straně, takže i jízda po kruhovém objezdu je v opačném směru než u nás. Na kruhový objezd se odbočuje doleva a je zde dána přednost zprava, pokud dopravní značení nebo semaforey neupraví přednost jinak. [16] [25] [31]

Pravidla stanovená v pravidlech silničního provozu ve Velké Británii radí, kdy máte dát přednost v jízdě ostatním. A že máte dát přednost v jízdě, pokud to může pomoci, aby nedošlo k dopravní nehodě. Dále jasně říkají, že signalizace o změně směru jízdy Vám nedává přednost v jízdě a měli byste si dát pozor na signály ostatních účastníků silničního provozu a pokračovat

v jízdě jen tehdy, pokud jste přesvědčeni, že je to bezpečné, jelikož světelný signál o změně směru jízdy na jiném vozidle nemusí být vypnut. V případě, že odbočujete, byste si měli dát pozor na chodce přecházející silnici. Pokud už začali přecházet silnici, mají přednost. [9] [31]

V Polsku je řidič povinen postupovat velmi opatrně a dát přednost v jízdě vozidlu přijíždějícímu zprava nebo řidiči na levé straně – jako jezdec z opačného směru. Oproti nám mají v zákoně právo předpokládat, že ostatní účastníci silničního provozu dodržují předpisy. [15]

5 POROVNÁNÍ SILNIČNÍCH PŘEDPISŮ V ČESKÉ REPUBLICĚ A V ZAHRANIČÍ

5.1 SILNIČNÍ PŘEDPISY V ČESKÉ REPUBLICĚ

Silniční předpisy upravuje zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon vymezuje základní pojmy, provoz na pozemních komunikacích, řidičské oprávnění a řidičský průkaz, registr řidičů, bodové hodnocení, porušení povinností stanovených zákonem, státní správu atd.. Řidič se musí podrobit na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, jelikož řidič nesmí požit alkoholický nápoj nebo vše, co obsahuje alkohol a ani žádnou jinou návykovou látku během jízdy, po požití a v době, kdy by mohl být touto látkou ještě ovlivněn. Další povinnost řidiče je, že musí být připoután bezpečnostním pásem a pokud přepravuje dítě, musí umístit a upevnit dětskou autosedačku. Kromě řidiče má povinnost být za jízdy připoutána i přepravovaná osoba. Jak řidič, tak i spolujezdec musí užít za jízdy na motocyklu nebo mopedu ochrannou přilbu. Nejvyšší povolená rychlost v České republice je pro motorová vozidla, která mají maximální přípustnou hmotnost 3,5 t a autobusu 90 km/h mimo obec, 130 km/h na dálnici a silnici pro motorová vozidla. Vozidla, spadající do jiné hmotnostní kategorie, mohou jet maximálně 80 km/h. Pokud řidič jede v obci, tak může jet maximální povolenou rychlostí 50 km/h a jedná-li se o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, tak je povolená nejvyšší rychlost vozidla 80 km/h. Pokud řidič užije sněhové řetězy, tak smí jet rychlostí nejvýše 50 km/h. V případě, že řidič mění směr jízdy musí dát včas znamení o této změně směrovými světly nebo znamení upažením. V případě, že řidič vjíždí na kruhový objezd, nemusí dávat znamení o změně směru jízdy, ani při jízdě po kruhovém objezdu, znamení zde dává, pokud přejíždí v kruhovém objezdu z jednoho jízdního pruhu do druhého a při vyjíždění z kruhového objezdu. Výstražná zvuková nebo světelná znamení se mohou dávat pouze v případě odvrácení nebo upozornění na hrozící nebezpečí. Během jízdy musí mít motorové vozidlo rozsvícena obrysová světla a potkávací světla nebo světla pro denní svícení. Další povinností řidiče je mít povinnou výbavu automobilu. Součástí povinné výbavy jsou náhradní pojistky, náhradní žárovky, zvedák, náhradní kolo nebo sada na opravu pneumatiky, výstražný trojúhelník, reflexní vesta, lékárnička a klíč na matice kol. V uvedeném zákonu je ještě mnoho dalších pravidel silničního provozu, ale zejména v těchto vyjmenovaných se Česká republika liší od zahraničních. [23] [38]

5.2 SILNIČNÍ PŘEDPISY V NĚMECKU

V Německu se také jezdí v obci 50 km/h, to platí pro všechna vozidla. Mimo obec je nejvyšší povolená rychlost 100 km/h a na dálnici je doporučená rychlost 130 km/h pro motocykly, osobní a nákladní vozidla s hmotností nižší než 3,5 t. Osobní vozidla a dodávky s přívěsem s hmotností nižší než 3,5 t mají nejvyšší povolenou rychlost 80 km/h mimo obec a i na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, pokud bude jízdní souprava do 3,5 t a se speciálním technickým vybavením, tak může jet na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla rychlostí 100 km/h. Těžká nákladní vozidla s hmotností nad 3,5 t mají nejvyšší povolenou rychlost mimo obec 60 km/h, pokud mají hmotnost nad 7,5 t, dále když mají hmotnost do nebo nad 7,5 t a jsou s přívěsem. Když jsou do 7,5 t, tak mohou jet maximálně 80 km/h mimo obec. Na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla mají těžká nákladní vozidla s hmotností nad 3,5 t s přívěsem nebo tažná vozidla s dvěma přívěsy povolenou nejvyšší rychlost 80 km/h. Autobusy mohou jet mimo obec rychlostí 80 km/h, na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla 80 km/h. Pro autobusy s prostorem ke stání to je 60 km/h mimo obec a 60 km/h na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Pokud je autobus vybaven zvláštním technickým vybavením, tak může jet po dálnici nebo silnici pro motorová vozidla rychlostí 100 km/h. I v Německu je povinné používání bezpečnostních pásů a dětské autosedačky, kromě určitých případů. Ochranná přilba zde není povinná u mopedů, motocyklů a tříkolek, pokud je vozidlo s maximální rychlostí 20 km/h. Zkušený řidič zde může mít v krvi 0,5 ‰ alkoholu, pokud má nad 1,1 ‰ alkoholu v krvi, tak je to považováno za trestný čin, v rozmezí 0,5 – 1,0 ‰ se to považuje za přestupek sankcionovaný pokutou. Začínající řidič (je ve věku do 21 let a s praxí méně než 2 roky) a řidič z povolání nemají povolený žádný alkohol v krvi. Mezi zakázané drogy v Německu patří THC, Metamfetamin, MDMA, Morfín a Kokain. Do povinné výbavy vozidel patří lékárnička, výstražný trojúhelník a reflexní vesta. [2]

5.3 SILNIČNÍ PŘEDPISY V RAKOUSKU

V Rakousku je nejvyšší povolená rychlost pro motocykly, osobní a nákladní vozidla o hmotnosti do 3,5 t v obci 50 km/h, mimo obec 100 km/h a na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla to je 130 km/h. Pokud je osobní nebo nákladní vozidlo s přívěsem o hmotnosti od 750 kg do 3,5 t, tak smí jet mimo obec rychlostí 70/80 km/h a na dálnici 80 km/h. Je-li hmotnost osobního nebo nákladního vozidla s lehkým přívěsem do 750 kg, tak na dálnici může jet nejvyšší povolenou rychlostí 100 km/h. Nejvyšší povolená rychlost nákladních vozidel o hmotnosti nad 3,5 t je 50 km/h v obci, 70 km/h mimo obec a 80 km/h na dálnici nebo silnici

pro motorová vozidla. Autobusy mohou jet maximálně 50 km/h v obci, 80 km/h mimo obec a 100 km/h na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. I v Rakousku je povinné používat za jízdy bezpečnostní pásy, dětské autosedačky a v případě jízdy na motocyklu, mopedu a tříkolky použít při jízdě ochrannou přilbu. Oproti České republice mají stanovenou maximální povolenou hladinu alkoholu v krvi. Zkušený řidič musí mít méně než 0,5 ‰ v krvi, pokud by měl nad 0,8 ‰, tak mu bude odebrán řidičský průkaz. Začínající řidič s praxí kratší 2 let a řidič z povolání mohou mít 0,1 ‰ alkoholu v krvi. Ale vliv omamných látek je zde zakázán. U motocyklů a mopedů musí být zapnuty denní potkávací světla po celý den. V Rakousku se povinná bezpečnostní výbava skládá z lékárníčky, výstražného trojúhelníku a reflexní vesty. [4]

5.4 SILNIČNÍ PŘEDPISY VE VELKÉ BRITÁNII

Ve Velké Británii je nejvyšší povolená rychlost v obci 48 km/h. Pro motocykly, osobní a nákladní vozidla o hmotnosti nižší jak 3,5 t je nejvyšší povolená rychlost 96 km/h mimo obec a 112 km/h na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Pro osobní automobily a nákladní vozidla s přívěsem o hmotnosti do 3,5 t je nejvyšší povolená rychlost 80 km/h mimo obec a 96 km/h na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Pro těžká nákladní vozidla o hmotnosti do 7,5 t to je 80 km/h mimo obec a 112 km/h na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, pokud vozidlo táhne přívěs nebo návěs a jede po dálnici nebo dvouproudové vozovce, je tato rychlost snížena na 96 km/h. Těžká nákladní vozidla o hmotnosti nad 7,5 t mají povolenou nejvyšší rychlost 64 km/h mimo obec, 80 km/h na dvouproudové vozovce a 96 km/h na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Autobusy smí jet rychlostí 80 km/h mimo obec, 96 km/h na dvouproudové vozovce a 112 km/h na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Používání bezpečnostních pásů a autosedaček je zde povinné, kromě určitých případů vyjmenovaných v zákoně. Ochranná přilba je povinná, kromě lehkých a těžkých tříkolek nebo čtyřkolek. Povolená hladina alkoholu v krvi je 0,8 ‰ pro všechny druhy řidičů. Jízda pod vlivem jakékoli omamné látky je zakázána, zde nerozlišují rozdíl mezi legálními látkami, tzv. léčiva a nezákonnými látkami. Použitím kterékoliv omamné látky je zde považováno za přestupek. [5]

5.5 SILNIČNÍ PŘEDPISY V POLSKU

V Polsku je nejvyšší povolená rychlost vymezena podle časových limitů při jízdě v obci. Od 5:00 hod. do 23:00 hod. je povolená maximální rychlost 50 km/h a v době mezi 23:00 a 5:00 hod. je 60 km/h. Motocykly a osobní a nákladní vozidla s hmotností nižší než 3,5t mají povolenou rychlost 90 km/h mimo obec a 100 km/h mimo obec na dvouproudových vozovkách,

120 km/h na silnici pro motorová vozidla, 140 km/h na dálnici a pokud je silnice pro motorová vozidla jednoproudová tak se rychlost sníží na 100 km/h. Na dálnici není povolena jízda čtyřkolkám. Pro osobní vozidla a dodávky s přívěsem, těžká nákladní vozidla s hmotností nad 3,5 t a autobusy, je nejvyšší povolená rychlost 70 km/h mimo obec a pokud je vozovka dvouproudová, tak to je 80 km/h a na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla mají nejvyšší povolenou rychlost 80 km/h. Pokud je autobus vybaven zvláštním technickým vybavením, tak může jet rychlostí 100 km/h na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla. Používání bezpečnostních pásů, autosedaček a ochranných přileb je zde také povinné, kromě určitých výjimek stanovených zákonem. Maximální povolená hladina alkoholu v krvi musí být menší než 0,2 ‰. Mezi zakázané drogy zde patří THC, Metamfetamin, MDMA, Amfetamin a veškeré látky s podobným účinkem jako alkohol. Během celého dne je povinné svítit potkávacími světly. Do povinné výbavy patří hasící přístroj a výstražný trojúhelník. [3]

6 BODOVÝ SYSTÉM

6.1 BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE

Bodový systém v České republice upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Podle § 123a zákona č. 361/2000 Sb. se bodovým hodnocením: „*zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.*”

Údaje o bodovém hodnocení obsahuje registr řidičů. Pokud řidič dosáhne 12 bodů v bodovém hodnocení, tak přijde na rok o řidičský průkaz. Počet bodů za jednotlivé přestupky uvádí tabulka na konci zákona č. 361/2000 Sb.

Tab. č. 1: Bodový systém [38]

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů ⁴²⁾	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

- Započítávání bodů

Pokud se řidič dopustí přestupku nebo trestného činu, který je zařazený do bodového hodnocení, tak se mu v registru řidičů zaznamená stanovený počet bodů. Záznam provede obecní úřad s rozšířenou působností ke dni uložení pokuty nebo nabytím právní moci o uložení sankce za přestupek, avšak nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení. Po dosažení 12 bodů je povinen obecní úřad s rozšířenou působností informovat řidiče o této skutečnosti a vyzvat ho k odevzdání řidičského průkazu.

- Vrácení řidičského oprávnění

O vrácení řidičského oprávnění může řidič žádat nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění. Před žádostí o vrácení řidičského oprávnění se musí řidič podrobit dopravně psychologickému vyšetření, podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti a předložit posudek o zdravotní způsobilosti. Tato žádost má být písemná.

- Odečítání bodů

O odečtení všech 12 bodů nás informuje písemně úřad obce s rozšířenou působností, nejdéle do 5 pracovních dnů ode dne odečtení bodů v registru řidičů. [38]

6.2 BODOVÝ SYSTÉM V NĚMECKU

Od 1.5. 2014 platí v Německu nový bodový systém, který zahrnuje přestupky bezprostředně ovlivňující bezpečnost silničního provozu. Nyní po dosažení 8 bodů řidič přijde o licenci. Dále se zde započítávají pouze přestupky, u kterých je udělena pokuta 60 EUR a vyšší. Například bodován není přestupek za nepoužití bezpečnostních pásů (30 EUR), jízda bez platné STK, pokud lhůta nepropadla o více jak 8 měsíců (25 EUR), překročení rychlosti o méně než 20 km/h v obci (15-30 EUR) a o méně než 20 km/h mimo obec (10-30 EUR). Body zde zanikají po uplynutí lhůty 2,5 roku. V případě napomenutí řidič může absolvovat placený seminář, za jehož absolvování mu budou odečteny body. V případě výstrahy to už možné není.

Za 3 body jsou trestné činy se sankcí zákazu řízení. Mezi tyto trestné činy patří donucování, náhodné zranění, zabití, nebezpečné narušení dopravy, nebezpečná jízda, řízení pod vlivem alkoholu, neposkytnutí první pomoci, nedovolené odjetí od místa nehody, řízení bez řidičského oprávnění a další.

Za 2 body jsou vážné dopravní přestupky se zákazem řízení a trestné činy. Za tyto přestupky a trestné činy jsou považovány nelegální obraty, couvání, jízda v opačném směru na

dálnici a silnicích. Porušení povinnosti při čekání na železničním přejezdu, jízda na červenou, účast na pouličních závodech, překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 31 km/h do 70 km/h v zastavěném území a od 41 km/h do 70 km/h mimo zastavěné území. Neposkytnutí pomoci, řízení pod vlivem alkoholu, hazard a nebezpečné narušení provozu na pozemních komunikacích a další.

Mezi trestné činy za 1 bod patří překročení nejvyšší rychlosti o 21 km/h do 30 km/h v zastavěném území a od 21 km/h do 40 km/h mimo zastavěné území. Porušení dopravních předpisů a omezení, protiprávní chování na železničních přejezdech, předjíždění tak, kde to není povoleno a nedošlo k ohrožení ostatních, použití mobilních telefonů v rozporu se zákonem, jízda na červenou bez ohrožení ostatních a méně než 1s po rozsvícení signálu, pochybení na přechodu pro chodce, nesprávné pneumatiky a závada osvětlení a další. [24] [19]

6.3 BODOVÝ SYSTÉM V RAKOUSKU

V Rakousku platí od 1. července 2005 tzv. Vormerksystem. Funguje na podobný způsob jako náš bodový systém, akorát místo zaznamenávání bodů, zaznamenávají jen vážné přestupky. Zaznamenává se 13 přestupků do místního a do centrálního registru řidičských průkazů. Mezi 13 postihovaných přestupků patří:

- nedbání signálu s červeným světlem "Stůj!" na křižovatce při omezení řidičů jiných vozidel
- nedbání značky "Stůj, dej přednost v jízdě" při omezení řidičů jiných vozidel
- ohrožení chodců na přechodu pro chodce
- nedbání zákazu vjezdu nákladních vozidel s nebezpečným nákladem do tunelu
- porušení nařízení s ohledem přepravní jednotky s nebezpečným zbožím při jízdě dálničními tunely
- překročení hranice 0,1 promile alkoholu u řidičů nákladních vozidel
- překročení hranice 0,1 promile alkoholu u řidičů autobusů
- překročení hranice 0,5 promile u řidičů ostatních osobních vozidel
- nedbání nařízení o povinnosti přepravy v dětských zádržných systémech
- nedbání červeného výstražného světla na železničních přejezdech a objíždění již stažených závor
- jízda v dálničním pruhu určeném pro havarijní vozidla (záchranné služby, hasičů, policie) a tím omezení těchto nasazených vozidel

- řízení vozidla jehož technický stav nebo nedostatečně zajištěný náklad představují ohrožení bezpečnosti silničního provozu
- nedodržení dostatečně bezpečné vzdálenosti od 0,2 do 0,4 vteřiny, pod 0,2 vteřiny (vzdálenost 7 metrů při rychlosti 130 km/h) je dopravními policisty řidičský průkaz odebírán okamžitě

Při prvním záznamu o přestupku řidič zaplatí pokutu a bude mu dána výstraha. Pokud se řidič dopustí během dvou let druhého přestupku, je povinen se zúčastnit vhodného doškolení, který vybere úřad. Může to být například účast na rekvalifikaci, účast na přednáškách a seminářích v oblasti bezpečnosti nákladu, kurz první pomoci, kurz vedený dopravními psychology, výcvikové kurzy bezpečné jízdy, zdokonalovací jízdy v autoškolě a jiné. Dojde-li k třetímu přestupku během těchto dvou let, tak se odebere řidiči řidičský průkaz po dobu nejméně tří měsíců. [6] [8]

6.4 BODOVÝ SYSTÉM VE VELKÉ BRITÁNII

Ve Velké Británii mají bodový systém od roku 2002. Zákon upravující trestné body je zákon Road Traffic Act 2002. Bodový systém má ovlivnit a zlepšit chování řidičů a řešit nepřijatelné úrovně úmrtí a vážné zranění na silnicích. Mají zde také 12 bodový systém, pokud ho překročí v době 3 let dostanou tzv. "totting up". To znamená, že soud uloží řidiči zákaz řízení na dobu nejméně 6 měsíců. Ne v každém případě dosažení 12 bodů vede k zákazu řízení. Je to v případech, že Vaše okolnosti představují mimořádné těžkosti a Vy o nich přesvědčíte soud. Avšak tyto body zůstávají na řidičské licenci 4 roky a po této době se můžeme obrátit na DVLA pro jejich odstranění. Pokud je řidič začátečník, tak podle zákona o nových řidičích vede ke zrušení licence 7 trestných bodů v prvních 2 letech řízení. V případě udělování trestných bodů, mohou být uděleny minimálně 2 body, maximálně 10 bodů a v některých případech odebrání řidičského oprávnění. Pro navrácení řidičského oprávnění se nemusím podrobit další zkoušce, pokud by to nebylo nařízeno soudem.

Bodový systém se vztahuje na všechny irské řidičské průkazy. Znamená to, že existuje vzájemné uznávání trestných bodů mezi Spojeným královstvím, Severním Irskem a na ostrově Man. V současné době vláda a britsko-irská rada zkoumá uznávání trestných bodů mezi Severním Irskem a Irskem.

V případě spáchání trestného činu je řidič obeznámen o trestných bodech za tento čin písemně. Toto oznámení obsahuje Vaše jméno, adresu, čas a místo příslušného řidičského

trestného činu a potvrzení o tom, že je zaplacený fixní poplatek za trestný čin a nebo datum splatnosti. Všechny trestné body jsou evidovány na Logo di Garda Pulse počítačového systému.

Od 1.12. 2014 je ve Velké Británii 62 dopravních přestupků, za které jsou trestné body. Například za trestný čin spojený s nepřiměřenou rychlostí je pevná cena pokuty 80 € a 3 trestné body. V případě nezaplacení pokuty do 28 dnů od obdržení oznámení se pokuta zvýší na 120 €. Při nepřipoutání bezpečnostním pásem u sebe nebo dětí mladších 17 let se musí zaplatit pokuta ve výši 60 €. Pokud ji nezaplátím do 28 dnů, zvýší se na 90 € splatné ve lhůtě 56 dnů od trestného činu. A pokud se rozhodnu nejít k soudu, budou mi přidány 3 trestné body. U trestných činů spojených s pojištěním motorových vozidel je pokuta do výše 5000 € a 5 trestných bodů. Na základě rozhodnutí soudu může být udělen trest odnětí svobody nepřesahující 6 měsíců. Za tzv. "Careless jízdu" neboli "řízení vozidla na veřejném místě bez náležité péče a pozornosti" je povinný soud. Řidič obviněn a následně shledán vinným z neopatrné jízdy získá 5 trestných bodů a může také dostat pokutu ve výši 5000 €. V případě, že neopatrnou jízdou způsobil smrt nebo újmu na zdraví, hrozí mu odnětí svobody nejvýše na 2 roky nebo pokuta nepřesahující 10 000 € a nebo obojí. [20] [21]

7 TRESTÁNÍ ŘIDIČŮ A SANKCE Z PŘESTUPKOVÉHO ŘÍZENÍ

Kdo svým jednáním porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a toto jednání je označeno v zákoně o přestupcích nebo v jiném zákoně, tak se dopustí přestupku. Sankci za přestupek lze uložit v podobě napomenutí, pokuty, zákazu činnosti, propadnutí věci a zákazu pobytu. Druh a výměra sankce se stanoví podle závažnosti přestupku. Sankce lze ukládat společně, ale nelze spolu uložit napomenutí s pokutou.

Pokuta může být uložena do výše 1000 Kč v blokovém řízení, pokud zákon o přestupcích nebo jiný zákon nepřipustí jinou výši pokuty. Pokutu do 4000 Kč lze uložit v příkazním řízení. V silniční dopravě za provozování silničního vozidla, které nemá identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v registru silničních vozidel nebo v osvědčení o registraci silničního vozidla nebo technickém průkazu zvláštního vozidla, lze uložit pokutu do 5 000 000 Kč. Pokutu do 50 000 Kč lze udělit za přestupky podle odstavce 1 písm. a) až k) a m) až t) zákona č. 56/2001 Sb.. Jedná se o tyto přestupky:

- Provozování silničního vozidla, které není zapsáno v registru silničních vozidel
- Nepožádání o zápis změny vlastníka silničního vozidla
- Nepožádání o zápis změny jiného údaje v registru silničních vozidel
- Nezabezpečení vyřazeného silničního vozidla proti ohrožení a poškození životního prostředí, nebo odstranění některé z jeho podstatných částí
- Neoznámení adresy vyřazeného silničního vozidla a účel jeho využití
- Neodevzdání osvědčení o registraci silničního vozidla a všechny vydané tabulky s registrační značkou, nepředložení technického průkazu
- Nepožádání o zápis zániku silničního vozidla
- Zaměstnanec technické zkušebny nezachová mlčenlivost
- Provozování technicky nezpůsobilého vozidla k provozu
- Provozování silničního vozidla nezapsaného v registru silničních vozidel nebo v registru silničních vozidel jiného státu
- Provozování silničního vozidla se špatně umístěnou registrační značkou, kde není možno provést identifikaci vozidla
- Provádění technické prohlídky bez profesního osvědčení kontrolního technika

- Kontrolní technik neprovede technickou prohlídku ve stanoveném rozsahu, způsobem a v souladu s technickými podmínkami pro hodnocení výsledku technických prohlídek
- Kontrolní technik nevyznačí zjištěné závady a jejich hodnocení stupněm závad do záznamníku závad
- Kontrolní technik nevloží údaje o výsledku technické kontroly do informačního systému stanic technické kontroly nebo nepředá dokumentaci osobě určené provozovatelem STK
- Kontrolní technik nebo mechanik neoznámí skutečnosti týkající se výkonu jeho funkce
- Mechanik nepostupuje stanoveným způsobem nebo ve stanoveném rozsahu při měření emisí nebo vyznačování emisí
- Mechanik provádí měření emisí bez osvědčení

V blokovém řízení lze uložit za nepožádání o zápis změny vlastníka silničního vozidla a za provozování technicky nezpůsobilého silničního vozidla pokutu do 5000 Kč.

Zákaz činnosti lze uložit nejdéle na dva roky. Do této doby se započítává doba, za kterou pachatel již nesměl tuto činnost vykonávat. Po uplynutí poloviny doby výkonu této sankce lze od výkonu sankce upustit, pokud pachatel přestupku prokázal, že další výkon sankce není potřebný.

Propadnutí věci lze uložit, pokud věc byla použita ke spáchání přestupku a nebo byla získána nebo nabyta přestupkem. Pro propadnutí věci se jejím vlastníkem stává stát.

Zákaz pobytu lze uložit za předpokladu úmyslného jednání narušující záležitosti veřejného pořádku. Dále pokud byl pachatel uznán vinným v posledních dvanácti měsících z podobného přestupku na území stejné obce. Uložení takovéto sankce se nesmí vztahovat na místo nebo obvod trvalého pobytu pachatele. O uložení zákazu pobytu se musí neprodleně informovat Policie České Republiky a obecní úřad, na jejímž území má pachatel trvalý pobyt. [35] [37]

Řízení vozidla bez příslušných dokladů se vztahuje k případům, kdy řidič vůbec nedisponuje potřebnými doklady. Z tohoto důvodu se nedopustí přestupku řidič, který u sebe tyto doklady nemá při dopravní kontrole, ale byla mu udělena pokuta v rozmezí 25 000 až 50 000 Kč a zákaz řízení od 12 do 24 měsíců je za přestupek, jenž spáchá řidič, který není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění. Pokuta v rozmezí od

5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz řízení na 6 až 12 měsíců se uděluje řidiči, kterému byl zadržen řidičský průkaz, který není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče a který nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu.

Sankce v případě překročení rychlosti se odvíjí od výše překročení nejvyšší povolené rychlosti a zda byla rychlost překročena v obci nebo mimo obec. Pokuta ve výši 1 000 Kč v blokovém řízení a 1 500 až 2 500 Kč ve správním řízení je za překročení rychlosti o méně než 20 km/h v obci a 30 km/h mimo obec. Pokuta 2 500 Kč v blokovém řízení a 2 500 až 5 000 Kč ve správním řízení je za překročení rychlosti o více než 20 km/h a méně než 40 km/h v obci a o více jak 30 km/h a méně jak 50 km/h mimo obec. Překročení rychlosti o více než 40 km/h v obci nebo o více než 50 km/h mimo obec nelze v blokovém řízení projednat a ve správním řízení hrozí pokuta od 5 000 Kč až do 10 000 Kč a zákaz řízení od 6 měsíců do 12 měsíců.

Pokuta ve výši 2 500 až 5 000 Kč ve správním řízení a 2 500 Kč v blokovém řízení. A v případě, že stejný přestupek byl spáchán v předchozích 12 měsících dvakrát a vícekrát, musí mu být uložena i vedle pokuty sankce zákazu řízení na dobu 1 až 6 měsíců. Jedná se o tyto přestupky: jízda na červenou, ohrožení chodce, nedání přednosti v jízdě, při vjetí na železniční přejezd v době, kdy je to zakázáno. Další sankce, která může být udělena pouze ve správním řízení je pokuta od 5 000 do 10 000 Kč a zákaz řízení od 6 do 12 měsíců, tato sankce se uděluje za jízdu v protisměru, couvání a otáčení na dálnici a za zakázané předjíždění. [7]

8 PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Za příčinu dopravní nehody považujeme vše, bez čeho by následek dopravní nehody nenastal a co zvyšuje pravděpodobnost vzniku nehody. Vznik nehody je ovlivněn třemi faktory: člověkem, vozidlem a objektivními podmínkami provozu. Příčiny z hlediska bezpečnosti můžeme rozdělit na dvě kategorie, výkonostní a osobnostní. Výkonostní příčiny jsou spojeny s nedostatky ve schopnostech či dovednostech, potřebných k řízení motorového vozidla. Osobnostní příčiny úzce souvisí s negativními osobnostními rysy řidiče, postojem a motivací. Ze statistické ročenky Policejního prezidia je vidět, že v roce 2013 zavinili účastníci provozu celkem 84 398 nehod. Z toho bylo 85,8 % nehod zaviněno řidičem motorového vozidla, 3 % řidičem nemotorového vozidla, 1,3% chodcem a 0,2 % jiným účastníkem. Závadou komunikace bylo způsobeno 0,6%, technickou závadou vozidla 0,5 %, zvěří 8,0 % a jiným zaviněním 0,5 %. Z těchto statistik vyplývá, že nejvíce nehod zaviní řidiči motorových vozidel. [11] [28] [30]

Ze statistik vyplývá deset typických příčin silničních nehod. [28]

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

8.1 LIDSKÝ FAKTOR

Selhání lidského faktoru je nejčastější příčina dopravní nehody. Za základní příčinu dopravní nehody považujeme právní selhání člověka, kdy poruší konkrétní podmínky v provozu na pozemní komunikaci. Za zavinění silniční nehody může člověk v podobě řidiče motorového či nemotorového vozidla, chodce či vedlejšího účastníka. Lidský faktor má vliv i na posouzení události z postavení svědka. [11] [27]

Člověk může v různých dopravních situacích jednat přizpůsobivě nebo nepřizpůsobivě. Přizpůsobivý řidič dovede správně předvídat změny v dopravní situaci a zhodnotit své schopnosti k jejich zvládnutí. Nepřizpůsobivé jednání je trojího typu: chování se zkratovou reakcí, chování s prodlouženou reakcí a reakce vyplývající z rozporu mezi očekáváním často se vyskytujícího stereotypního podnětu v jízdní dráze, který se neobjevil. Mezi zkratovou reakci začátečních řidičů patří tzv. „stržení“ volantu. Tyto reakce mají instinktivní charakter a většinou nejsou vhodné k řešení dané dopravní situace. Se zkratovými reakcemi úzce souvisí úlek a strach. S úlekem je spojena snížená pozornost a může nastat i tzv. pasivní strach, který u řidiče vyvolá ochromení, strnutí rukou a nohou. Řidič neovládá řízení s dostatečnou silou, zpomaleně a úkony jsou váhavé, podstatně delší a nepřesné. Může nastat i tzv. aktivní strach, kdy řidič v kritické situaci podá mimořádný výkon, koncentruje se na situaci, reakce jsou rychlejší, přesnější a bezpečnější. Prodloužená reakce může být způsobena únavou, při myšlení na něco jiného než na podněty přicházející z dopravní situace. Každý řidič může udělat chyby při vnímání, rozhodování a jednání. [22] [29]

Rozhodování řidiče během řízení vyplývá z informací o dané dopravní situaci, které je ovlivněno znalostmi, předchozími zkušenostmi a náročností řešené dopravní situace. Při nedostatku informací, v časové tísní, v neznámém dopravním prostředí, nebo při špatné psychofyziologické kondici řidiče můžou vzniknout nepřesné nebo zcela chybná rozhodnutí. Tato rozhodnutí mohou vést k vývoji konfliktní situace nebo vyústit až do dopravní nehody. [22]

8.2 TECHNICKÝ STAV VOZIDLA

Málokterý řidič se chová podle právních předpisů. Například v § 5 odst. 1, písmeno a) zákona 361/2000 Sb. je určeno, že řidič je povinen: „ *užít vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem* ’’, dále v § 5 odst.1, písmeno c) je uvedeno, že řidič je povinen: „ *přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla nebo fyzickým vlastnostem zvířete* ’’ a mnoho dalších. Ze zákona jsou dané technické prohlídky vozidla ve Stanicích technické kontroly, ale ty nezajistí bezporuchový stav vozidla po celý rok. Hlavní důvod příčiny dopravní nehody vlivem technického stavu vozidla je zanedbání technického stavu vozidla vlastníkem, uživatelem nebo řidičem. Mezi nejčastější závady patří závada na brzdách, závada v řízení či v poškození pneumatik. Na technický stav vozidla má významný vliv stáří vozidla. U starších vozidel je větší opotřebení materiálu a nejsou vybavena moderními systémy jako je tomu u vozidel nových. Tyto systémy nám zvyšují pasivní a aktivní bezpečnost

vozidel. Mezi tyto systémy patří ABS (protiblokovací systém brzd), ESP (elektronický stabilizační program), EDS (elektronická uzávěrka diferenciálu), MSR (regulace brzdného momentu), ASR (automatický protiprokluzový systém), BA (brzdový asistent), DSR (optimalizace brzdného účinku k řízení vozu) a v neposlední řadě AIRBAG. Ale i tyto systémy nedokážou vždy zabránit dopravní nehodě a jejím následkům. [11] [38]

8.3 DOPRAVNÍ PROSTŘEDÍ

Mezi příčiny dopravní nehody vlivem dopravního prostředí považujeme špatný stav pozemní komunikace a různé situace v provozu. Za závadu pozemní komunikace můžeme považovat neoznačenou překážku, špatnou údržbu pozemní komunikace, hlavně v zimním období. Například špatné osazení dopravního značení může vést k rozptýlení pozornosti řidiče a předčasné únavě. Na rozptýlení pozornosti řidiče mají taky vliv velké reklamní tabule podél pozemních komunikací.

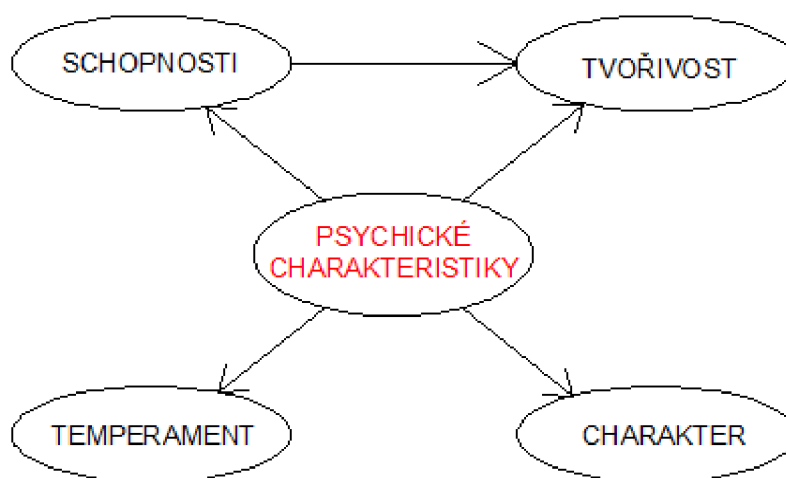
Mezi příčiny vzniku dopravní nehody patří i další subjektivní příčiny. To znamená, že řidič musí být schopen správně vnímat a přijímat informace z vnitřního a vnějšího prostředí, správně na ně reagovat a pokaždé mít požadovanou způsobilost. [11]

9 PROBLEMATIKA CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ

9.1 PSYCHOLOGICKÝ PROFIL ŘIDIČE

9.1.1 Druh osobnosti

Z důvodu náročnosti řízení dopravního prostředku jsou také důležité osobnostní předpoklady. Mohou se označovat jako dispozice nebo charakteristiky osobnosti. Charakteristiky osobnosti jsou děleny na schopnosti, charakter, temperament a zájmy.



Obr. č. 1: Struktura psychických charakteristik [13]

Schopnosti máme smyslové, rozumové a senzorní. Do smyslových patří rozlišování a vnímání barev, tónů a tvarů. Projev myšlení, paměti, pozornosti a představivosti jsou schopnosti rozumové. Jako senzomotorické schopnosti považujeme spojení smyslů a motoriky. Rozvoj schopnosti záleží na výchově, učení a na prostředí, v kterém jedinec vyrůstá. [32] [13]

Charakter je považován za jádro osobnosti, za zdroj jednání a chování. Je často spojován s morálními vlastnostmi člověka. Každý jedinec má tyto vlastnosti jiné. Mohou vyjadřovat vztah k lidem, věcem, práci a sobě samému. [32]

Temperament je charakteristický vzrušivostí osobnosti. To se projevuje při prožívání různých situací. Působí na individuální rozdíly v kvalitě a produktivitě práce. Tím pádem nám ovlivňuje i chování při různých situacích v dopravě. Rozlišujeme zejména 4 temperamentové typy, Sangvinika, Cholerika, Flegmatika a Melancholika.

- Sangvinik

Typické kladné vlastnosti sangvinika jsou optimizmus, veselost, pohotovost, vnímavost, přizpůsobivost, otevřenost, výřečnost, schopnost přizpůsobit se, improvizace, velká pracovní aktivita, velké pracovní tempo, pestrost zájmů a činností, podnikavost apod.. Mezi záporné vlastnosti patří lehkomyšlnost, nesoustředěnost, těkavost, nestálost, nerozvážnost, velká ovlivnitelnost, povrchnost, rychlé ochabnutí počátečního nadšení, občasná bezmyšlenkovitost, nesoustředěnost na jednu věc apod. Řidič tohoto typu lehko přenáší pozornost, rychle si osvojuje zvyky a návyky, bývá disciplinovaný a dá se dobře vychovávat.

- Cholerik

Cholerický člověk je vnímavý s velkou sebedůvěrou, citlivostí, dynamikou a rychlostí v jednání. Ohledně práce jsou hodně pracovití, mají rychlé pracovní tempo a mnohsměrnou aktivitu, jsou samostatní, podnikaví, důkladní, rázní atd.. Naopak jsou i výbušní, vzteklí, zbrklí, netrpěliví, nesnášenliví, vzdorovití, tvrdohlaví, impulsivní, panovační, nerozvážní v pracovní činnosti, prosazují vlastní názory apod. Řidiči tohoto typu jsou výbušní, netrpěliví a mají nižší disciplínu.

- Flegmatik

Kladné vlastnosti flegmatika jsou spokojenost, vyrovnanost, duševní klid, psychická stabilita, trpělivost, sebekritičnost, přizpůsobivost, přátelskost, dobromyslnost, přesnost, klidný verbální projev, vytrvalost v práci, rovnoměrnost pracovního výkonu, úspěšné řešení problémů a ukončování úkolů apod. Záporné vlastnosti jsou nedostatek citového zaujetí a vášně, malá citlivost, lhostejnost, pomalost, váhavost, nerozhodnost, neprůbojnost, nepružnost, uzavřenost, nedostatek pracovního nadšení, malá pracovní iniciativa a aktivita, nízké pracovní tempo apod. Řidiči tohoto typu bývají klidní, na vnější podněty reagují volně a přesně. Jsou stálí, umí se soustředit a ovládat. Jsou také ale pomalí a špatně překonávají staré návyky.

- Melancholik

Melancholik má stálé, silné a hluboké city. Je citlivý na pochvalu a kritiku. Jsou hlubokomyšlní, svědomití, věrní, důkladní, ohleduplní, oddaní, přizpůsobiví a důkladní. Mají smysl pro povinnost, pracovní houževnatost, dobrou pracovní morálku, pracovní svědomitost apod.. Jsou také nejistí, bojácní, zakřiknutí, ustaraní, plaší, jsou příliš citliví. Mají sklon k pesimismu, pocit méněcennosti, obavy z osudu, pomalé reakce na podněty atd. Řidiči tohoto

typu se špatně vyrovnávají s novostí a s náročnými požadavky silniční dopravy. Jsou nerozhodní a nedostatečně aktivní. [13] [22]

9.1.2 Psychologie řidiče

Řidič patří mezi nejproblémovější a nejvíce selhávající faktor celého systému silničního provozu. Při vzniku dopravní konfliktní situace nebo dopravní nehody má vliv psychický stav a projev chování řidiče. Bezpečné chování řidiče souvisí s výkonostními možnostmi člověka, jeho temperamentem a jeho zodpovědností v dopravních situacích, získaných znalostech a zkušenostech, tělesných a duševních předpokladech. Činnost řidiče probíhá v etapách, v příjmu informací a jejich zpracování a následně korekci řízení. Základní informace, které musí řidič vhodným způsobem zpracovat a reagovat na ně získá ze sledování dopravní situace. Nedostatek informací nebo jejich nesprávný výběr může vést k chybnému jednání řidiče. Naopak i přebytek informací, které způsobí přetížení mentální kapacity řidiče mohou vést k riziku z hlediska dopravní bezpečnosti. [22] [30]

Důležitým předpokladem v řidičově psychice je smyslové vnímání. To je základní proces orientace člověka v situaci. Základní smyslové vnímání je zrakové, sluchové, hmatové a pohybové vnímání. Pomocí zrakového vnímání získává řidič základní informace o dopravní situaci i o svém vozidle. Informace, které by řidič nemohl nebo nestačil získat pomocí zraku získá pomocí sluchového vnímání. Hmatové ústrojí je umístěno po celém povrchu těla. Díky tomu můžeme cítit působení tlakem, teplotou, bolestí a pohybem. [22]

Mezi specificky psychickou funkcí řidiče patří pozornost. Pozornost rozdělujeme do tří typů. Máme pozornost spontánní, úmyslnou a rozdělenou, nebo-li distributivní. Pro řidiče je zásadní pozornost úmyslná, která vyplývá ze skutečností. To znamená, že řidič si při řízení vozidla vybírá jen ty podněty, které jsou při řízení a řešení konkrétní dopravní situace důležité. Další důležitou vlastností z hlediska pozornosti je přepojování nebo přenášení pozornosti z jednoho podnětu na druhý, nebo několik jiných současně a to s požadovanou rychlostí. Tato vlastnost je důležitá zejména při jízdě křižovatkou, kdy se řidič koncentruje na následnou náročnou dopravní situaci. Pozornost během jízdy na dlouhých tratích, podmětově chudých snadno ochabuje a nastávají její výpadky. Původem nízké koncentrace pozornosti je nadměrné zatěžování vnějšími podněty, snadné podléhání emocím, nedostatek volních a morálních vlastností, špatná psychosomatická kondice a nevhodné návyky. [22]

9.1.3 Psychologické typy řidičů

Z dlouhodobých zkušeností vyplývá, že charakter osobnosti řidiče má při řízení důležitý vliv a je považován za důležitý faktor v příčinách úrazu. Řidiči, kteří mají vyšší úroveň duševní vyspělosti a jsou ukázněnější, vyrovnanější, rozvážnější, rozhodnější, vytrvalejší a přizpůsobivější, mají menší nehodovost. Řidiči se sklonem k nehodám většinou nemají respekt k autoritě, špatně se přizpůsobují společnosti a jsou trvale nebo emocionálně nestálí. McGuire rozdělil různé typy řidičů do 6 skupin.

Tab. č. 2: Rozdělení řidičů podle McGuireho [29]

Skupiny	Jednání řidičů při řízení vozidla
1 Dobře přizpůsobení; jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují	Většinou nemají nehodu ani nezpůsobují porušení předpisů
2 Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů
3 Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období	V určitých obdobích (týdnů a měsíců) budou mít nehody a přestupky
4 Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků
5 Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost
6 Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.)	Chování nepředvídané; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým

Osoby 1. skupiny jsou považovány z ohledu nehodového jednání za výborné řidiče.

Osoby 2. skupiny mají mírnou povahu a zvládají ovládat své chování. Tyto osoby patří mezi dobré řidiče z hlediska nehodového děje.

Osoby 3. skupiny jsou odpovědní, ale mají problémy, které se periodicky nabývají vrchu. V tomto období mohou snadno utrpět úraz nebo mohou spáchat dopravní přestupek. Jsou považováni za dobré řidiče, jestliže nejsou vystaveni rušivým vlivům svých citových problémů.

Osoby 4. skupiny mají trvalé problémy. Jejich jednání vede k úrazům a dopravním přestupkům. Jsou považováni za špatné řidiče.

Osoby 5. skupiny jsou nazýváni psychopaty a jsou egocentričtí. Jsou bezohlední, zavrhnou mravní zásady, jsou chladní, necitelní, dětinští nebo náladoví.

Do 6. skupiny spadají osoby s různými typy onemocnění. Může to být epilepsie, cukrovka, duševní poruchy a různá tělesná omezení. [29]

9.2 REAKČNÍ DOBA

Za reakční dobu je považován čas od rozpoznání blížícího se nebezpečí do začátku brzdění nebo do jiného úkonu k odvrácení. Nezapočítává se do ní doba náběhu brzděného účinku, doba technické prodlevy a doba od uvidění nebezpečí do jeho rozpoznání. Reakční doba se skládá z optické reakce, psychické reakce a svalové reakce. Optická reakce se pohybuje v rozmezí 0 až 0,7 sekundy a je závislá na velikosti úhlové odchylky objektu reakce od směru pohledu řidiče. Doba psychické reakce je v rozmezí 0,2 až 0,6 sekundy a svalová reakce je přibližně 0,2 sekundy. Celkovou reakční dobu lze uvažovat u 95 % řidičů v denní době cca 0,9 sekundy a u mužů může být kratší o 0,1 až 0,2 sekundy. V noci se tato doba prodlouží na cca 1,2 až 1,4 sekundy.

Z hlediska optické reakce je předpokladem bezpečnosti, že řidič bude mít rozhled v dané rychlosti na takovou vzdálenost, na kterou je schopen zastavit a přitom bude průběžně sledovat objekty v zorném poli a vyhodnocovat jejich nebezpečnost vzhledem ke své jízdě. Za psychickou reakci se považuje doba od optického zafixování kritického objektu do začátku svalové reakce. Svalová reakce je doba od ukončení psychické reakce do dotyku brzdového pedálu. [1]

Reakční dobu ovlivňuje několik aspektů, jako je věk řidiče, změna psychického stavu a ostražitost, typ dopravní situace či směr jízdy, oslnění a kontrast v případě noční jízdy, únava, meteorologické podmínky, hluk, telefonování či rozhovory, alkohol a drogy. Znalost různých typů reakce také pomáhá při hodnocení reakční doby pod vlivem alkoholu a drog. Například jednoduché reakce nemusí být vždy pomalejší, protože opilý se může rychle adaptovat na jednoduchý úkol. Detekce a jednoduché motorické dovednosti nevyžadují prakticky žádnou

pozornost, a proto jsou alkoholem ovlivněny jen nepatrně. To ale neplatí u složitějších úkolů, kde reakční doba opilců je značně větší a jejich reakce jsou chybné. Pro každou situaci jsou specifické reakce. Osoba neví, která situace v příštím okamžiku nastane a všechny jsou stejně pravděpodobné. [10]

9.3 ÚNAVA

Mezi obvyklé příčiny dopravních nehod patří únava. Podléhá jí každý řidič. Je spojena s úrovní řidičovy pozornosti, která s přirůstající únavou klesá. Dále zpomaluje rychlost reakce, snižuje rychlost úsudku a zvyšuje riziko nehodovosti. Může způsobit rozmazané vidění, zhoršenou orientaci, problémy se zpracováním informací, pokles výkonnosti a bdělosti, zvýšenou náladovost a agresivní chování. S únavou úzce souvisí mikrosněnek, který většinou trvá 3 až 15 sekund. Po probuzení může řidič reagovat zmatečně a panicky. Toto tzv. „mikroprobuzení“ je příčinou mnoha nehod. Pozornost ovlivňuje během dne i 24 hodinový biorytmus. Ten způsobuje menší pozornost zejména v ranních hodinách a ke konci pracovní směny. V noci je to zejména mezi 24 a 5 hodinou ranní. [11] [17] [29]

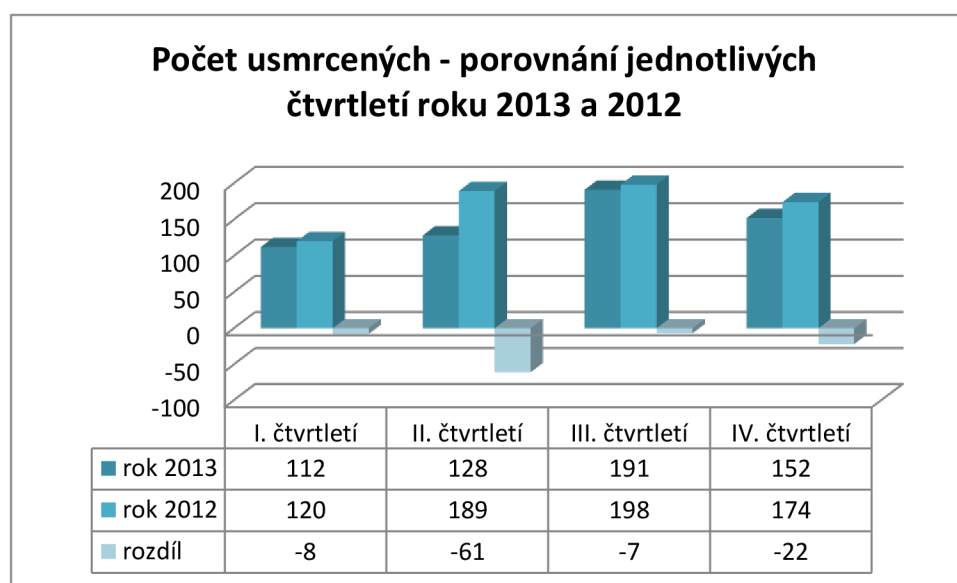
Únavu lze rozdělit na fyzickou, duševní a únavu smyslových orgánů. S únavou fyzickou se projevuje současně nebo ještě dříve únava nervových reflexů. Obě vedou ke zhoršení pohybových funkcí. Za přecitlivělé jednání, přehnané reakce na slabé podněty a k obtížné koncentraci řidiče na více dějů probíhajících v dopravní situaci současně může duševní únava. Únava smyslových orgánů zasahuje zejména zrakové ústrojí. To může vést k poruchám hloubkového vidění a rozlišovacích schopností při jízdě za šera, ke snížení zrakové ostrosti a výpadkům zorného pole. [11]

Při prvních pocitech únavy by měl řidič tomuto stavu přizpůsobit rychlost a způsob jízdy a co nejdříve udělat přestávku v jízdě. Případně se vzpružit cvičením, lehkým jídlem a nealkoholickým nápojem. Doporučuje se udělat minimálně 15 minutovou přestávku po třech hodinách nepřetržitého řízení. Například u řidičů z povolání předpisy EU určují maximální dobu řízení a četnost povinných přestávek. Denní doba řízení nesmí být delší než 9 hodin denně a dvakrát v týdnu 10 hodin. Po 4,5 hodinách jízdy musí řidič přerušit řízení nejméně na dobu 45 minut. [11] [26]

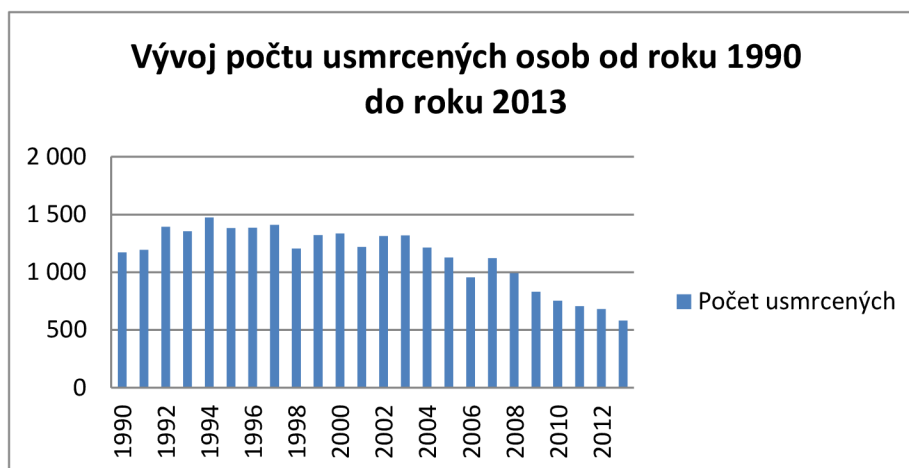
10 DOPRAVNÍ STATISTIKY NEHOD

Silniční doprava je nedílnou součástí dopravního systému, současně má mezi jednotlivými druhy přepravy nejvyšší stupeň nebezpečnosti z hlediska následků nehod na životech a zdraví osob. Proto se nehody silničního provozu evidují a mají značnou důležitost. Systém počítačového zpracování evidence nehod v silničním provozu je denní dávkový systém. Nosným médiem o silniční nehodě je děrovací formulář evidence nehod. Tento formulář vyplňují příslušníci policie, kteří provádějí šetření nehod v silničním provozu. Dále se k němu přikládá opis „Záznamu o malé dopravní nehodě, resp. Protokolu o nehodě v silničním provozu“. Celý systém evidence nehod silničního provozu slouží k získávání, shromažďování a vytěžování informací o nehodách v silničním provozu na území ČR. [22]

Ze statistik na základě údajů systému počítačové evidence nehod v silničním provozu Policejního prezidia České republiky vyplývají následující údaje o dopravní nehodovosti pro rok 2013. Z pohledu počtu usmrcených osob byl rok 2013 nejnižší od roku 1961. Počet nehod, které šetřila Policie ČR je 84 398 nehod, při kterých bylo 583 osob usmrceno, 2 782 osob těžce zraněno a 22 577 osob lehce zraněno. [28]



Graf č. 1: Počet usmrcených – porovnání jednotlivých čtvrtletí roku 2013 a 2012 [28]

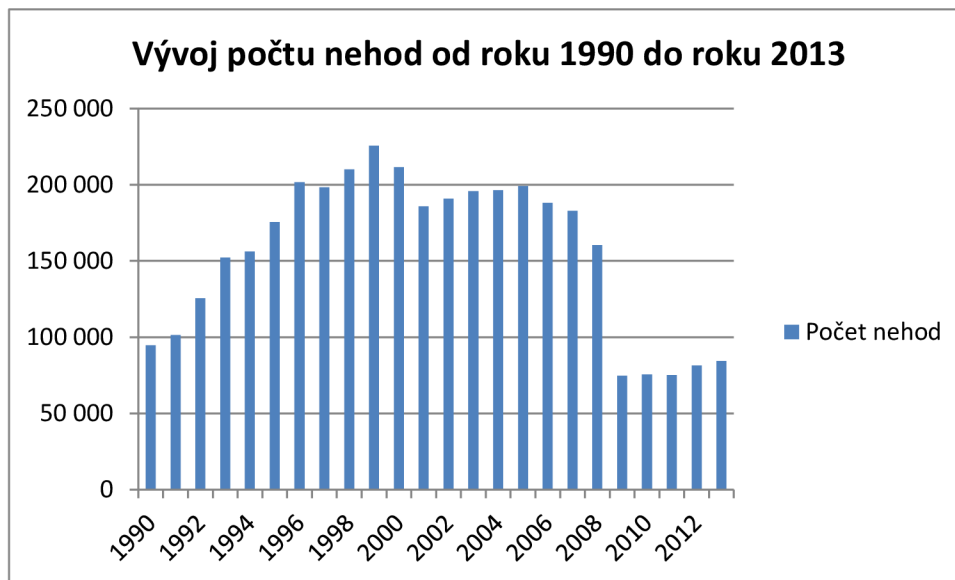


Graf č. 2: Vývoj počtu usmrčených osob od roku 1990 do roku 2013 [28]

Tab č. 3: Vývoj základních ukazatelů od roku 1990 [28]

Rok	Počet nehod	Z toho s následky na životě nebo zdraví	Usmrčeno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
1990	94 664	21 910	1 173	4 519	23 371
1991	101 381	21 460	1 194	4 833	22 806
1992	125 599	24 936	1 395	5 429	26 708
1993	152 157	25 147	1 355	5 629	26 821
1994	156 242	27 590	1 473	6 232	29 590
1995	175 520	28 746	1 384	6 298	30 866
1996	201 697	29 340	1 386	6 621	31 296
1997	198 431	28 376	1 411	6 632	30 155
1998	210 138	27 207	1 204	6 152	29 225
1999	225 690	26 918	1 322	6 093	28 747
2000	211 516	25 445	1 336	5 252	27 063
2001	185 664	26 027	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	26 586	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	27 320	1 319	5 253	30 312
2004	196 484	26 516	1 215	4 878	29 543
2005	199 262	25 239	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	22 115	956	3 990	24 231
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

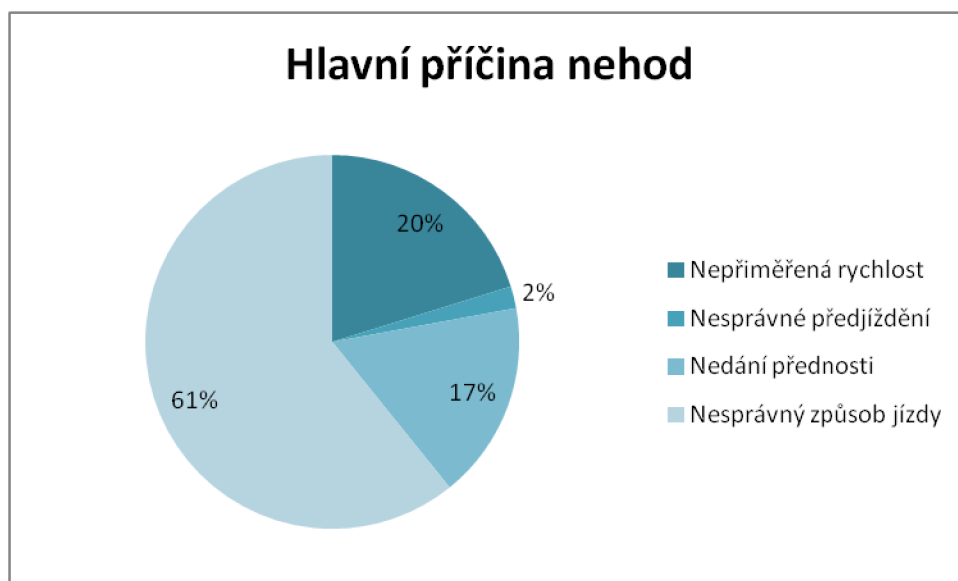
Z této tabulky je vidět, že Policie ČR řešila nejvíce nehod v roce 1999. Nejvíce nehod s následky na životě nebo zdraví bylo řešeno v roce 1996. A nejvíce usmrčených osob bylo v roce 1994.



Graf č. 3: Vývoj počtu nehod od roku 1990 do roku 2013 [28]

Tab. č. 4: Hlavní příčina nehod motorových vozidel v roce 2013 [28]

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	tj. %	Počet usmrčenýc	tj. %
Nepřiměřená rychlost	14 633	20,2	209	39,6
Nesprávné předjíždění	1 383	1,9	23	4,4
Nedání přednosti	12 342	17,1	78	14,8
Nesprávný způsob jízdy	44 022	60,8	218	41,3



Graf č. 4: Hlavní příčina nehod v roce 2013

Hlavní příčinou nehod v roce 2013 byl nesprávný způsob jízdy. Nesprávný způsob jízdy může za 60,8 % nehod, nepřiměřená rychlost způsobila 20,2 % nehod, nedání přednosti 17,1 % nehod a nesprávné předjíždění 1,9 % nehod. [28]

Tab. č.5: Nejčastější příčiny nehod v roce 2013 [28]

Pořadí	Nejčastější příčiny nehod řidičů motorových vozidel, rok 2013	Počet nehod
1	Řidič se plně nevěnoval řízení	14 151
2	Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 701
3	Jiný druh nesprávného způsobu jízdy	6 318
4	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 253
5	Nesprávné otáčení nebo couvání	6 048
6	Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 042
7	Nezvládnutí řízení vozidla	4 023
8	Nedání přednosti proti příkazu DEJ PŘEDNOST	3 554
9	Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	2 501
10	Vyhýbání bez dostatečné boční vůle	2 396
11	Nedání přednosti při odbočování vlevo	1 715
12	Nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 622
13	Nedání přednosti proti příkazu STŮJ, DEJ PŘEDNOST	1 265
14	Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1 261
15	Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	945
16	Vjetí na nezpevněnou krajnici	878
17	Nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	781
18	Nedání přednosti při otáčení nebo couvání	712
19	Nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava	702
20	Samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	674

11 ODHAD VZDÁLENOSTI A RYCHLOSTI

S nedáním přednosti v jízdě, podle mého názoru souvisí odhad vzdálenosti a rychlosti účastníků silničního provozu. Jelikož na tomto odhadu závisí rozhodnutí zda stihnou provést zamýšlený jízdni úkon, aniž by někoho ohrozili nebo omezili. Z tohoto důvodu jsem provedla měření na odhad vzdálenosti a rychlosti. Tohoto měření se zúčastnilo 43 probandů, kteří na 4 místech odhadovali různé rychlosti a vzdálenosti.



Obr. č. 2 : Místa odhadů vzdáleností a rychlosti

- První úsek byl mimo obec ve volném prostranství. Vzdálenost byla 200 metrů a rychlost v této vzdálenosti byla 110 km/h.



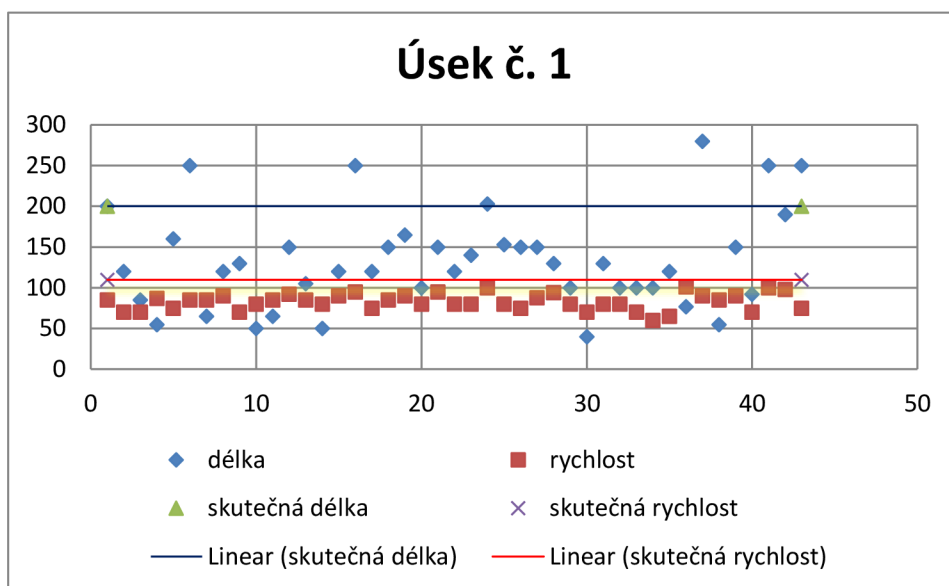
Obr. č. 3 : První úsek měření



Obr. č. 4 : Pohled na první úsek měření

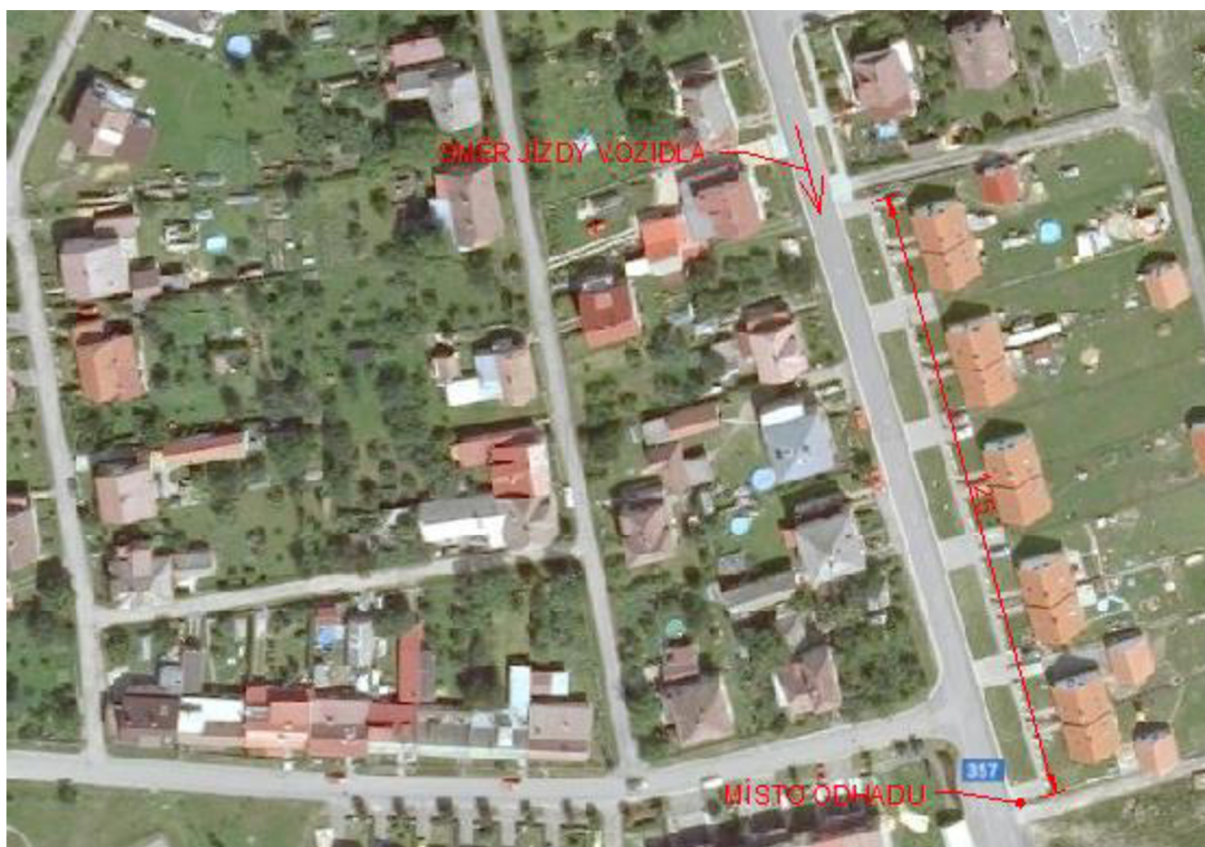
Tab. č. 6: Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 1

Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti - úsek č. 1									
Proband	Pohlaví	Věk	$l_1 = 200$ [m]	$v_1=110$ [km/h]	Proband	Pohlaví	Věk	$l_1 = 200$ [m]	$v = 110$ [km/h]
1	M	24	200	85	23	Ž	25	140	80
2	M	24	120	70	24	Ž	20	203	100
3	Ž	25	85	70	25	Ž	40	153	80
4	Ž	24	55	87	26	Ž	53	150	75
5	M	26	160	75	27	M	55	150	88
6	M	20	250	85	28	M	63	130	94
7	M	27	65	85	29	Ž	54	100	80
8	M	22	120	90	30	Ž	33	40	70
9	M	48	130	70	31	M	47	130	80
10	M	52	50	80	32	Ž	45	100	80
11	M	22	65	85	33	Ž	21	100	70
12	Ž	49	150	92	34	M	48	100	60
13	M	55	105	85	35	M	23	120	65
14	Ž	49	50	80	36	M	34	77	101
15	Ž	50	120	90	37	M	39	280	90
16	M	57	250	95	38	Ž	25	55	85
17	Ž	50	120	75	39	M	31	150	90
18	M	57	150	85	40	M	35	92	70
19	M	24	165	90	41	M	30	250	100
20	M	22	100	80	42	M	33	190	98
21	Ž	24	150	95	43	M	49	250	75
22	M	25	120	80					
Celkový průměr								133	83
Průměr muži								142	83
Průměr ženy								117	83
Medián								120	85
Směrodatná odchylka								60	10
Rozptyl								3599	98



Graf č. 5: Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 1

- Druhý úsek měření byl na hlavní pozemní komunikaci v obci. Vzdálenost zde byla 125 m a rychlost 70 km/h.



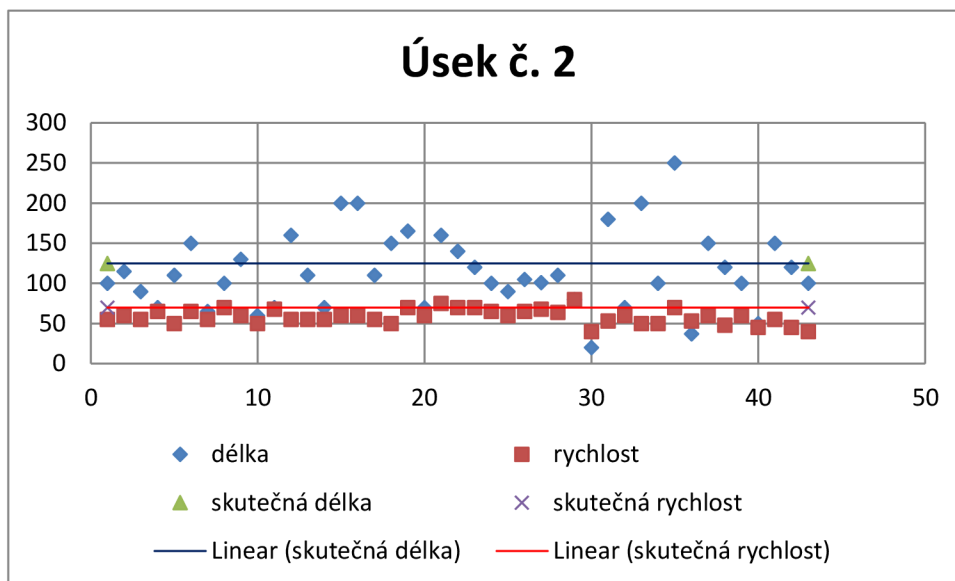
Obr. č. 5: Druhý úsek měření



Obr. č. 6: Pohled na druhý úsek měření

Tab. č. 7: Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 2

Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti - úsek č. 2									
Proband	Pohlaví	Věk	$l_2 = 125$ [m]	$v_2 = 70$ [km/h]	Proband	Pohlaví	Věk	$l_2 = 125$ [m]	$v_2 = 70$ [km/h]
1	M	24	100	55	23	Ž	25	120	70
2	M	24	115	60	24	Ž	20	100	65
3	Ž	25	90	55	25	Ž	40	90	60
4	Ž	24	70	65	26	Ž	53	105	65
5	M	26	110	50	27	M	55	101	68
6	M	20	150	65	28	M	63	110	64
7	M	27	65	55	29	Ž	54	80	80
8	M	22	100	70	30	Ž	33	20	40
9	M	48	130	60	31	M	47	180	53
10	M	52	60	50	32	Ž	45	70	60
11	M	22	70	68	33	Ž	21	200	50
12	Ž	49	160	55	34	M	48	100	50
13	M	55	110	55	35	M	23	250	70
14	Ž	49	70	55	36	M	34	37	53
15	Ž	50	200	60	37	M	39	150	60
16	M	57	200	60	38	Ž	25	120	48
17	Ž	50	110	55	39	M	31	100	60
18	M	57	150	50	40	M	35	50	45
19	M	24	165	70	41	M	30	150	55
20	M	22	70	60	42	M	33	120	45
21	Ž	24	160	75	43	M	49	100	40
22	M	25	140	70					
Celkový průměr								115	59
Průměr muži								113	58
Průměr ženy								119	60
Medián								110	60
Směrodatná odchylka								47,74	9,10
Rozptyl								2278,69	82,73



Graf č. 6: Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 2

- Třetí úsek měření byl v zastavěné části obce. Odhadovaná vzdálenost zde byla 60 m a rychlost 50 km/h.



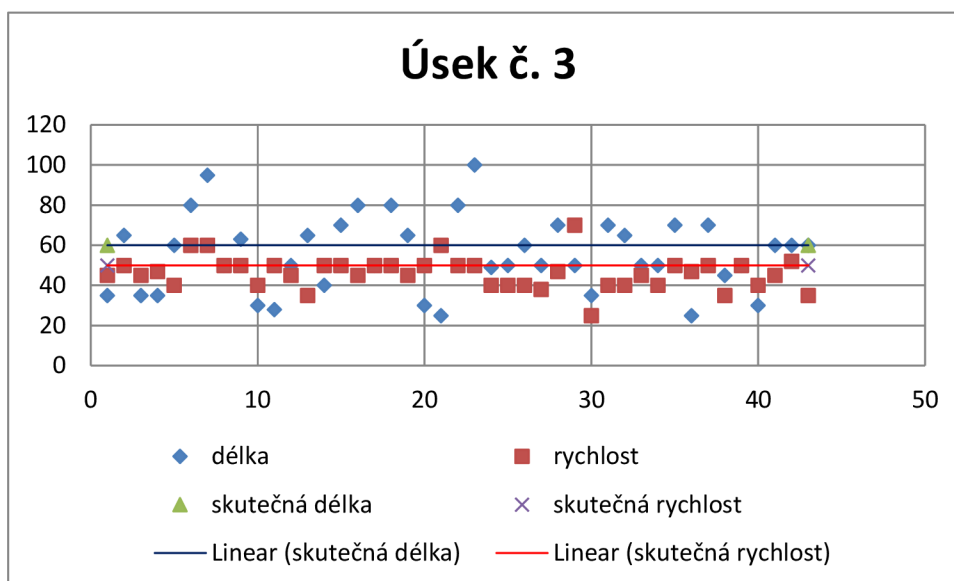
Obr. č. 7: Třetí úsek měření



Obr. č. 8: Pohled na třetí úsek měření

Tab. č. 8: Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 3

Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti - úsek č. 3									
Proband	Pohlaví	Věk	$l_3 = 60$ [m]	$v_3 = 50$ [km/h]	Proband	Pohlaví	Věk	$l_3 = 60$ [m]	$v_3 = 50$ [km/h]
1	M	24	35	45	23	Ž	25	100	50
2	M	24	65	50	24	Ž	20	49	40
3	Ž	25	35	45	25	Ž	40	50	40
4	Ž	24	35	47	26	Ž	53	60	40
5	M	26	60	40	27	M	55	50	38
6	M	20	80	60	28	M	63	70	47
7	M	27	95	60	29	Ž	54	50	70
8	M	22	50	50	30	Ž	33	35	25
9	M	48	63	50	31	M	47	70	40
10	M	52	30	40	32	Ž	45	65	40
11	M	22	28	50	33	Ž	21	50	45
12	Ž	49	50	45	34	M	48	50	40
13	M	55	65	35	35	M	23	70	50
14	Ž	49	40	50	36	M	34	25	47
15	Ž	50	70	50	37	M	39	70	50
16	M	57	80	45	38	Ž	25	45	35
17	Ž	50	50	50	39	M	31	50	50
18	M	57	80	50	40	M	35	30	40
19	M	24	65	45	41	M	30	60	45
20	M	22	30	50	42	M	33	60	52
21	Ž	24	25	60	43	M	49	60	35
22	M	25	80	50					
Celkový průměr								55	46
Průměr muži								57	47
Průměr ženy								52	46
Medián								50	47
Směrodatná odchylka								18,53	7,90
Rozptyl								343,42	62,49



Graf č. 7: Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č.3

- Čtvrtý úsek měření byl v úzké uličce v zastavěné části obce. Vzdálenost zde byla 130 m a rychlost 30 km/h.



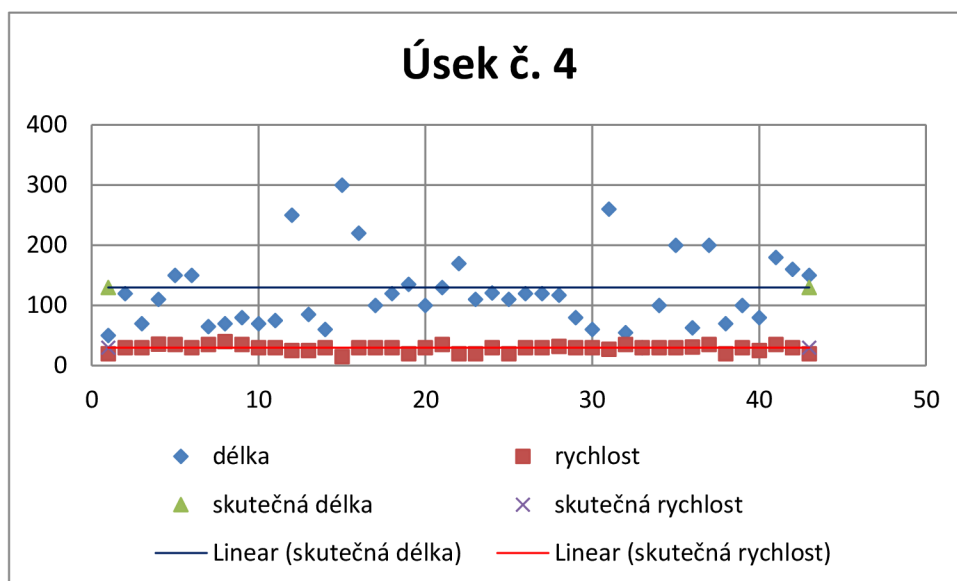
Obr. č. 9: Čtvrtý úsek měření



Obr. č. 10: Pohled na čtvrtý úsek měření

Tab. č. 9: Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 4

Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti - úsek č. 4									
Proband	Pohlaví	Věk	$l_4 = 130$ [m]	$v_4 = 30$ [km/h]	Proband	Pohlaví	Věk	$l_4 = 130$ [m]	$v_4 = 30$ [km/h]
1	M	24	50	20	23	Ž	25	110	20
2	M	24	120	30	24	Ž	20	121	30
3	Ž	25	70	30	25	Ž	40	110	20
4	Ž	24	110	36	26	Ž	53	120	30
5	M	26	150	35	27	M	55	120	30
6	M	20	150	30	28	M	63	117	32
7	M	27	65	35	29	Ž	54	80	30
8	M	22	70	40	30	Ž	33	60	30
9	M	48	80	35	31	M	47	260	27
10	M	52	70	30	32	Ž	45	55	35
11	M	22	75	30	33	Ž	21	30	30
12	Ž	49	250	25	34	M	48	100	30
13	M	55	85	25	35	M	23	200	30
14	Ž	49	60	30	36	M	34	63	31
15	Ž	50	300	15	37	M	39	200	35
16	M	57	220	30	38	Ž	25	70	20
17	Ž	50	100	30	39	M	31	100	30
18	M	57	120	30	40	M	35	80	25
19	M	24	135	20	41	M	30	180	35
20	M	22	100	30	42	M	33	160	30
21	Ž	24	130	35	43	M	49	150	20
22	M	25	170	20					
Celkový průměr								120	29
Průměr muži								122	29
Průměr ženy								117	28
Medián								110	30
Směrodatná odchylka								60,37	5,50
Rozptyl								3644,84	30,22



Graf č. 8: Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č.4

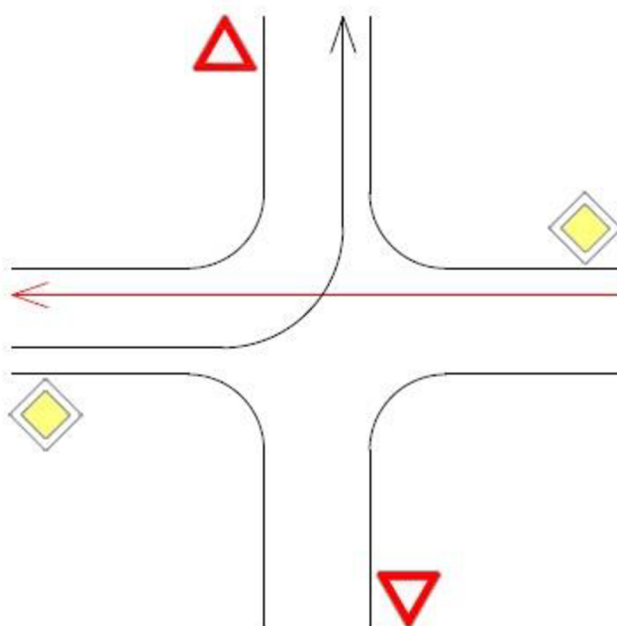
Z provedeného měření vyplývá, že odhad vzdálenosti a rychlosti byl nejhorší u nejdelší varianty ve volném prostoru. Jelikož odhad rychlosti 110 km/h a vzdálenosti 200 m probandi odhadovali spíše nižší. Naproti tomu u odhadu v zastavěném prostoru, vzdálenosti 60 m, rychlosti 50 km/h a 30 km/h byla přesnost vyšší. Z analýzy výsledků vyplývá, že čím rychleji vozidlo jede a je ve větší vzdálenosti, tím se úměrně snižuje přesnost odhadu.

12 REŠERŠE SOUDNÍCH ROZHODNUTÍ K VYBRANÝM DOPRAVNÍM NEHODÁM

Tato kapitola vychází z 230 projitých soudních rozhodnutí, které jsem roztřídila do 5 variant. Do těchto variant a pro zpracování této kapitoly, jsem vybrala rozhodnutí, která nejlépe vystihovala nehodový děj a vyjádření soudu. Vybrané soudní rozhodnutí obsahuje příloha č. 1. Dále v této kapitole bude ke každé variantě přiřazen 1 znalecký posudek, který bude rozepsán z hlediska vylíčení události, analýzy nehodového děje, odvrácení střetu, odpovědí na otázky a nejčastějšího vyjádření soudu.

12.1 VARIANTA 1

Varianta 1 se vztahuje ke střetu vozidla (motocyklu) odbočujícího z hlavní pozemní komunikace na vedlejší pozemní komunikaci s protijedoucím vozidlem (motocyklem).



Obr. č. 11: Schéma Varianta 1

12.1.1 Vylíčení události

Dne X.X.XXXX v obci B. n. P. na silnici I. třídy č. 19 v km 193,63 (křížovatka se silnicí II. třídy č. 357) došlo k dopravní nehodě (dále jen DN). K nehodě mělo dojít tak, že řidička vozidla A jedoucí s osobním vozidlem Škoda ve směru jízdy od obce L. chtěla na výše zmíněné křížovatce odbočit doleva směrem do centra obce B. n. P.. Při odbočování se střetla s motocyklem Honda řízeným řidičem B jedoucím v opačném směru po hlavní silnici směrem

od obce R.-D.. Došlo ke střetu přední části motocyklu Honda s pravou boční částí vozidla Škoda. Řidič motocyklu B utrpěl při DN smrtelná zranění, kterým na místě podlehl. Ke zranění jiných osob nedošlo. Technická závada vozidla Škoda a motocyklu Honda jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledání zjištěna ani uplatněna. Hustota provozu byla v době nehody vysoká. Dále bylo v době DN jasno (denní doba), povětrností podmínky byly dobré (bezvětrí) a beze srážek (místy rosa). Povrch pozemní komunikace byl tvořen živичným povrchem, který byl v době DN suchý a bez závad. Křižovatka byla přehledná a nic její přehlednosti nebránilo. Rozhledové podmínky byly dobré. [PO1]

12.1.2 Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody

Dle provedené korespondence poškození lze odvodit polohu mezi vozidlem Škoda a motocyklem. Postavení motocyklu vůči vozidlu Škoda je určeno otěrem přední pneumatiky motocyklu na okraji pravých předních dveří vozidla Škoda a úhel mezi osou motocyklu a osou vozidla Škoda (30° až 35°) byl stanoven na základě celkového poškození obou popisovaných vozidel a zejména pak směrem zatlačení pravých zadních dveří vozidla Škoda do jeho interiéru.

Simulace DN byla provedena na geodeticky zaměřeném polygonu na základě zaměření komunikace zpracovatelem tohoto revizního znaleckého poudu ze dne X.X.XXXX.

S ohledem na již odvozené místo střetu, střetovou polohu, stanovené hodnoty ekvivalentních energetických rychlostí (EES) a známé konečné polohy všech účastníků předmětné DN byl dále řešen střet vozidla s motocyklem pomocí programu Virtual CRASH. Hlavním výstupem této analýzy jsou střetové rychlosti obou účastníků nehody. Jelikož bylo nalezeno více konkrétních řešení pro předmětnou DN, která by odpovídala již zmíněným skutečnostem, bylo snahou zjistit zejména nejmenší možnou střetovou rychlost motocyklu Honda a k ní souhlasnou rychlost vozidla Škoda. Střetová rychlost motocyklu Honda byla takto stanovena na 100 až 105 km/h, vozidlo Škoda mělo střetovou rychlost 20 až 24 km/h.

Vozidlo Škoda bylo po nárazu stočeno pravotočivou rotací o cca 120° až 130° a následně se setrvačností sunulo do své konečné polohy. Motocykl i jeho řidič se těsně po nárazu pohybovali vzduchem, dopadli a sunuli se do konečné polohy.

Pohyb vozidla Škoda před střetem by se dal popsat jako pohyb rovnoměrně zrychlený s přibližně konstantní hodnotou zrychlení $1,0$ až $1,4 \text{ m/s}^2$, a to z nulové rychlosti (vozidlo Škoda zastavilo v odbočovacím pruhu před čarou vodorovného značení na silnici) do střetové rychlosti

20 až 24 km/h. Tento pohyb proběhl na dráze dlouhé cca 15 m. Rozjezd vozidla Škoda trval zhruba 5 sekund (v technicky přijatelném rozmezí 4,5 až 5,5 sekundy).

Předstřetový pohyb motocyklu Honda lze rozvrhnout do pěti fází – jízda, reakční doba, náběh brzd, plné brzdění a dráha těsně před nárazem. Pro určení všech fyzikálních parametrů v každé z těchto fází jeho pohybu je nutné použít metodu zpětného odvíjení děje, tedy vyjít z jeho střetové rychlosti (100 až 105 km/h).

Pohyb motocyklu mezi místem střetu a koncem brzdné stopy (vzdálenost přibližně 3 m) lze označit za rovnoměrný. Tato fáze trvala zhruba 0,1 sekundy, při níž jel motocykl rychlostí shodnou s rychlostí střetovou.

Následující dvě fáze pohybu motocyklu (náběh brzd a plné brzdění) je nutné řešit společně. Motocykl zanechal na vozovce brzdnou stopu o délce 11 m. Tato délka je přibližně součtem ujeté dráhy motocyklu při plném brzdění s jednou polovinou ujeté dráhy během náběhu brzd. Pohyb motocyklu v průběhu těchto fází lze považovat za rovnoměrně zpomalený s konstantním zpomalením. V případě plného brzdění mohlo zpomalení u tohoto typu motocyklu při daných podmínkách okolí dosahovat 6 až 8 m/s². Tato hodnota může být značně proměnná a závisí na mnoha faktorech a kromě jiného též na šikovnosti a zkušenostech řidiče motocyklu. Během náběhu brzd je třeba počítat s poloviční hodnotou zpomalení, tedy 3 až 4 m/s². U motocyklu se čas náběhu brzd počítá mírně vyšší než u osobních automobilů, tedy zhruba 0,3 sekundy, a to zejména s ohledem na stlačení odpružení jejich přední vidlice.

Náběh brzd byl započat asi 0,6 sekundy před střetem, což bylo v době, kdy byl motocykl vzdálen od místa střetu přibližně 18,5 m a v této chvíli se pohyboval rychlostí 108 až 115 km/h. Pro posouzení dalších fází pohybu bude předpokládáno, že se touto rychlostí motocykl pohyboval i během reakční doby a před ní.

Reakční doba řidiče motocyklu se pohybovala okolo 0,8 sekundy, zejména vzhledem k faktu, že měl objekt, na který reagoval, v zorném úhlu do 5°. Během reakční doby se motocykl pohyboval rovnoměrným pohybem. Motocyklista začal reagovat na odbočující automobil přibližně 1,4 sekundy před střetem, což lze hodnotit jako reakci včasnou. Vzhledem k faktu, že reakce motocyklisty se dá hodnotit jako včasná, je bezpředmětné řešit, zda jej oslnilo slunce či ne, jak vypověděl svědek. V inkriminovaném momentě se motocykl nacházel zhruba 40 až 45 m od místa střetu.

V době, kdy se vozidlo Škoda rozjíždělo se motocykl v rozhodném okamžiku nacházel přibližně 150 m od místa střetu (v technicky přijatelném rozmezí 135 až 165 m od místa střetu). [PO1]

12.1.3 Možnosti odvrácení střetu

Odvrácení střetu řidičem motocyklu Honda

Z provedeného rozboru pohybu vozidel před střetem je možné dovodit, že řidič motocyklu měl z technického hlediska možnost odvrátit střet a tím předejít nehodě, pokud by se v kritických okamžicích nehodového děje (zejména v místě své původní reakce) pohyboval rychlostí 50 km/h.

Základní variantou pro řešení odvrácení střetu při rychlosti motocyklu 50 km/h je pozice, ve které vozidlo Škoda stojí v odbočovacím pruhu (těsně před jeho rozjezdem). V tu chvíli se motocykl nacházel ve vzdálenosti 150 m (v technicky přijatelném rozmezí 135 až 165 m) od místa střetu. Vozidlo Škoda potřebovalo pro opuštění koridoru pohybu motocyklu ujet přibližně 19 m, což by při shodných podmínkách jako během DN urazilo za 5,2 až 6,2 sekundy. Za tuto dobu by motocykl ujel při rychlosti 50 km/h vzdálenost 72 až 86 m; je tedy patrné, že by ke střetu s velkou rezervou nedošlo, aniž by motocyklista musel brzdit či měnit směr své jízdy. K pohodlnému míjení obou účastníků předmětné DN by došlo i v případě, že by při shodných podmínkách jel motocykl rychlostí 80 km/h.

Další variantou pro řešení odvrácení střetu při rychlosti motocyklu 50 km/h je pozice, ve které motocyklista začal reagovat na odbočující automobil. Jedná se o moment 1,4 sekundy před střetem (motocyklista byl od místa střetu vzdálen 40 až 45m). Pro opuštění koridoru pohybu motocyklu potřebovalo vozidlo Škoda přibližně 2 sekundy (v technicky přijatelném rozmezí 1,7 až 2,2 sekundy). Za tuto dobu by motocykl při rychlosti 50 km/h ujel 24 až 30 m, což značí, že by ke střetu opět nedošlo a vozidlo Škoda by opustilo koridor pohybu motocyklu v okamžiku, kdy by motocykl byl od místa střetu vzdálen přibližně 16 m. K těsnému míjení obou účastníků předmětné DN by došlo i v případě, že by při stejných podmínkách jel motocykl rychlostí 80 km/h. V obou případech by motocyklista nemusel brzdit ani měnit směr své jízdy.

Pokud by při rovnoměrném pohybu motocyklu rychlostí 50 km/h nedošlo ke střetu s vozidlem Škoda ani v jednom z kritických okamžiků nehodového děje (předstřetového pohybu), pak je zcela zřejmé, že by k němu nedošlo ani při brzdění motocyklu. Jeho brzdná dráha je zhruba 27 m (v technicky přijatelném rozmezí 25 až 29 m).

Odvrácení střetu řidičkou vozidla Škoda

Podle provedené analýzy v posudkové části řidička vozidla Škoda se rozhodla pro odbočovací manévru, když motocykl Honda byl před místem střetu ve vzdálenosti minimálně 135 m (135 až 165 m) a nic nebránilo k uskutečnění jejího odbočovacího manévru vlevo. V době reakce řidiče motocyklu, tj. když přejížděla jeho jízdní pruh, byl motocyklu vzdálen 40 až 45 m. Tato situace rovněž umožňovala bezpečné dokončení odbočovacího manévru, pokud by řidič motocyklu jel rychlostí 50, resp. 80 km/h. Je otázkou jiného než technického posouzení, zda měl jet řidič motocyklu uvedenými rychlostmi. [PO1]

12.1.4 Odpovědi na otázky

Otázka č. 1: *Provést analýzu nehodového děje.*

Odpověď:

Za začátek nehodového děje lze považovat okamžik přibližně 5 sekund před střetem, kdy řidička vozidla Škoda zahájila rozjezd v odbočovacím pruhu. V tu chvíli byla vzdálena od místa střetu přibližně 15 m. Motocykl byl v tomto okamžiku vzdálen od místa střetu 135 až 165 m. Řidička vozidla Škoda pokračovala v rozjezdu svého vozidla se zrychlením 1 až 1,4 m/s² a motocyklista pokračoval přibližně konstantní rychlostí 108 až 115 km/h. V okamžiku zhruba 1,4 sekundy před střetem začal motocyklista reagovat na odbočující automobil Škoda a reagoval intenzivním brzděním, přičemž motocykl zanechal na vozovce brzdovou stopu a čímž se snížila rychlost pohybu motocyklu na rychlost střetovou 100 až 105 km/h. Motocykl se následně střetl v křižovatce s odbočujícím automobilem Škoda jedoucím v rozhodný okamžik rychlostí 20 až 24 km/h. Během střetu došlo k zadokumentovaným poškozením vozidla i motocyklu. Následkem střetu se vozidlo Škoda stočilo pravotočivou rotací přibližně o 120 až 130° a poté se sunulo do své konečné polohy. Motocykl Honda i jeho řidič se pohybovali vzduchem a po dopadu se sunuli do konečných poloh.

Otázka č. 2: *Z technického hlediska posoudit směr a způsob jízdy řidičky vozidla Škoda.*

Odpověď:

Řidička vozidla Škoda se se svým vozidlem pohybovala od obce L. po hlavní pozemní komunikaci. Na křižovatce zastavila a zaregistrovala protijedoucí motocykl ve velké vzdálenosti (pozn. zpracovatele tohoto revizního znaleckého posudku: Tato vzdálenost byla ve skutečnosti menší, než uváděla ve své výpovědi). Následně se rozjela a odbočovala vlevo směrem k centru obce B. n. P.. Její způsob odbočování byl plynulý a poměrně pozvolný. Mezi

zastavením a místem střetu ujela zhruba 15 m, na jejichž konci dosáhla rychlosti 20 až 24 km/h. Během rozjezdu na blížící se motocykl již nikterak nereagovala.

Otázka č. 3: *Z technického hlediska posoudit směr a způsob jízdy řidiče motocyklu Honda.*

Odpověď:

Řidič motocyklu Honda se se svým motocyklem pohyboval ve směru od obce R.-D. k obci L., patrně středem svého pruhu. Za značkou „Začátek obce B. n. P.“ se pohyboval rychlostí 108 až 115 km/h. Na odbočující automobil reagoval včas brzděním, čímž snížil svoji rychlost na 100 až 105 km/h, což odpovídá rychlosti střetu.

Otázka č. 4: *Stanovit rychlost jízdy jak osobního vozidla, tak motocyklu na počátku reakčních dob i v době střetu.*

Odpověď:

Střetová rychlost motocyklu byla 100 až 105 km/h, střetová rychlost vozidla Škoda 20 až 24 km/h. Řidička vozidla Škoda na vzniklou situaci nijak nereagovala. Řidič motocyklu Honda na vzniklou situaci reagoval asi 1,4 sekundy před střetem; v té chvíli jel rychlostí 108 až 115 km/h. Tento okamžik nastal přibližně 3,6 sekundy po rozjezdu vozidla Škoda a jeho rychlost v tomto okamžiku lze stanovit dle vzorce „ $v = a \times t$ [km/h]“, což vychází zhruba na 14 až 18 km/h.

Otázka č. 5: *Stanovit možnosti odvrácení střetu oběma řidiči.*

Odpověď:

Pokud by se motocykl pohyboval rychlostí 50 km/h v okamžiku rozjezdu vozidla Škoda nebo v okamžiku reakce jeho řidiče na odbočující vozidlo, pak by ke střetu nedošlo, aniž by byl motocyklista nucen brzdít či měnit směr své jízdy. Pokud by jel řidič motocyklu Honda ve stejných okamžicích rychlostí 80 km/h, nehodu by tímto svým jednáním také odvrátil, a to opět bez brzdění a bez změny směru své jízdy.

Otázka č. 6: *Vyhotovit počítačovou animaci nehodového děje.*

Odpověď:

Grafické znázornění počítačové animace vyhotovené s pomocí programu Virtual CRASH 2.2, včetně protokolu z této animace je obsaženo v příloze č. x tohoto revizního znaleckého posudku.

Otázka č. 7: *Další zjištění mající vztah k vyšetřované události, která nemohla být vyčerpána v odpovědích na zadané otázky a věc by mohla ozřejmit.*

Odpověď:

Žádné další skutečnosti, které by mohly vyšetřovanou událost ozřejmit a které by nebyly uvedeny v tomto posudku, nebyly při zpracování tohoto revizního znaleckého posudku zjištěny. Pro závěrečné zopakování ÚSI VUT v Brně uvádí ještě jednu nejpodstatnější skutečnosti z hlediska technického posouzení:

- Řidič motocyklu Honda se pohyboval v obci před jeho reakcí na odbočující automobil rychlostí 108 až 115 km/h.
- Řidič motocyklu Honda by mohl střetu s vozidlem Škoda pohodlně zabránit v každé z analyzovaných situací při rychlosti 50 km/h, a to i bez brzdění a změny směru své jízdy.
- Řidička vozidla Škoda nemohla střetu s motocyklem Honda zabránit, a to ani opakovaným pohledem na něj během odbočujícího manévru.
- Technickou příčinou předmětné DN byla rychlost motocyklu.

Otázka č. 8: *Vyjádřete se k závěrům znaleckého posudku Ing. A.B., Ph.D. a Ing. C.D. zejména k případným rozporům mezi nimi navzájem a mezi nimi a Vašimi závěry.*

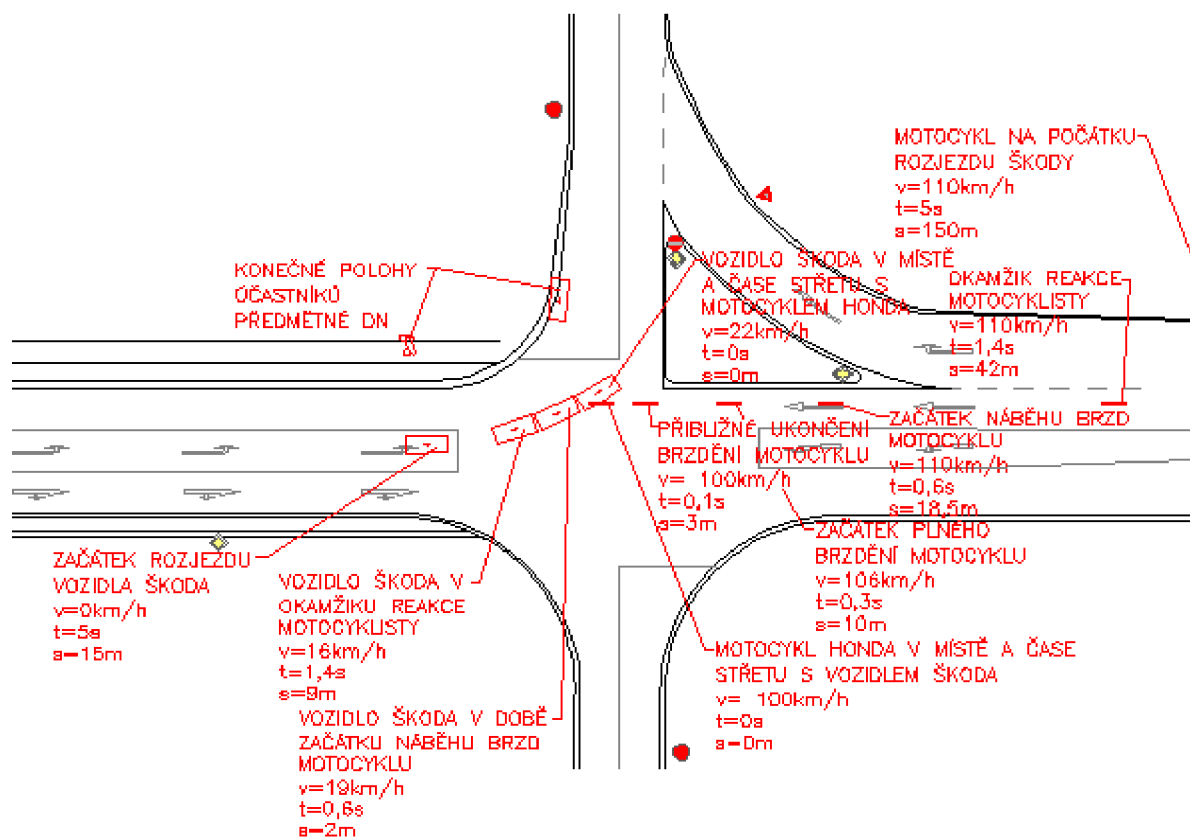
Odpověď:

V tab. 10 je porovnání podstatných parametrů ze závěrů znaleckých posudků Ing. A. B., Ph.D., Ing. C. D. a tohoto revizního znaleckého posudku ÚSI VUT v Brně. Z uvedené tabulky je patrné, že všechny tři znalecké posudky vztahující se k předmětné DN obsahují rozdílné výsledky, avšak pro analýzu DN jsou tyto rozdíly nepodstatné. Zpracovatel tohoto revizního znaleckého posudku se však ve svých závěrech neshoduje s konstatováním znalce Ing. A. B. v tom, že technickou příčinou nehody byla technika jízdy řidičky vozidla Škoda, viz tab. 10.
[PO1]

Tab.č. 10: Porovnání výsledků ze znaleckých posudků k předmětné DN – V1 [PO1]

Porovnávaná veličina		Ing. C.D., Ph.D.	Ing. A.B.	ÚSI VUT v Brně
Rychlost při střetu vozidla s motocyklem	Vozidlo Škoda [km/h]	28	15 až 19	20 až 24
	Motocykl Honda [km/h]	101 až 113	85 až 93	100 až 105
Čas mezi začátkem rozjezdu vozidla Škoda a jeho střetem s motocyklem Honda [s]		3,3	5,3	5,0
Vzdálenost mezi vozidlem a motocyklem těsně před rozjezdem vozidla Škoda – rychlost pohybu motocyklu Honda [m]		106 až 116	145	135 až 165
Rychlost pohybu motocyklu Honda před reakcí na odbočující vozidlo Škoda [km/h]		115 až 129	93 až 103	108 až 115
Doba mezi okamžikem reakce řidiče motocyklu Honda na odbočující vozidlo Škoda a okamžikem střetu [s]		1,5	1,6	1,4
Možnosti odvrácení střetu řidičem motocyklu Honda při jeho rychlosti 50 km/h (předepsaná maximální rychlost)		ANO	ANO	ANO
Vysoká rychlost motocyklu Honda jako příčina předmětné DN z technického hlediska		ANO	ANO	ANO
Technika jízdy řidičky vozidla Škoda jako příčina předmětné DN z technického hlediska		NE	ANO	NE

12.1.5 Grafické zobrazení popisované události



Obr. č. 12: Intervalový diagram Varianta 1

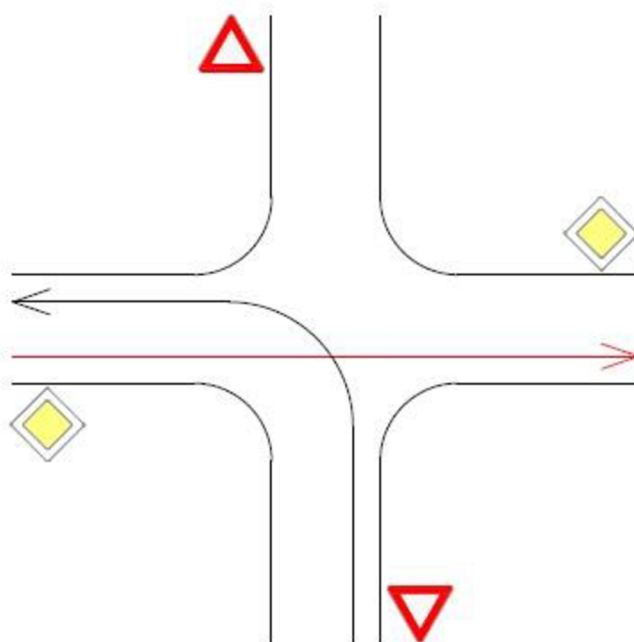
12.1.6 Nejčastější vyjádření soudu

Z vyjádření soudů vyplynulo, že řidič, který odbočuje vlevo, je povinen dát přednost v jízdě všem v protisměru se pohybujícím vozidlům, a to bez ohledu na rychlost jakou se pohybují. Povinnost dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu je kvalitativně vyšší povinností, než přiměřená rychlost jízdy v obci vozidla jedoucího po hlavní silnici v protisměru. Řidič jedoucí nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí neznemožňuje před zahájením odbočování vyčkat, až on přejede. Jestliže však řidič protijedoucího motorového vozidla jede rychlostí výrazně překračující (např. o více jak 70 %) maximální povolenou rychlost, čímž řidiči odbočujícímu vlevo znemožní, popř. podstatně ztíží, aby mu dal přednost v jízdě, pak není vyloučena jeho odpovědnost nebo spoluodpovědnost za případnou kolizi. V případě, kdy není dostatečný rozhled pro provedení odbočení, musí si být řidič vědom toho, že odbočuje z hlavní silnice na místní komunikaci, která má charakter silnice vedlejší za situace, kdy nemá patřičný

rozhled pro provedení odbočení a že si nemůže tuto situaci vykládat ve svůj prospěch, ale naopak musí dbát zvýšené opatrnosti a i v době odbočování sledovat situaci nejen v místě kam odbočuje, ale i v jízdním pruhu, kterým projíždí a vytváří překážku protijedoucím vozidlům. Příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí další skutečnost, jež spolupůsobí při vzniku následku, avšak jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo. Více soudních vyjádření obsahuje příloha č. 1, str. 120. [18]

12.2 VARIANTA 2

Varianta 2 se vztahuje ke střetu vozidla přijíždějícího z vedlejší pozemní komunikace a vozidla jedoucího zleva po hlavní pozemní komunikaci.



Obr. č. 13: Schéma Varianta 2

12.2.1 Vylíčení události

Dne X.X.XXXX došlo v H. na ulici T., na křižovatce se silnicí III. třídy č. 4735 k dopravní nehodě mezi vozidlem Škoda Fabia a vozidlem Škoda Octavia. Řidička vozidla Fabia hodlala přejet křižovatku s ulicí T. rovně, zastavila na hranici křižovatky a řidič vozidla Octavia jedoucí po hlavní silnici do vozidla Fabia narazil. Vozidlo Fabia bylo následně odhozeno vlevo (směr T.) do silničního příkopu, kde skončilo na střeše. Při dopravní nehodě došlo k úmrtí p. A. B a lehkému zranění p. C. D., spolucestující ve vozidle Fabia. Dále došlo k lehkému zranění spolujedoucích ve vozidle Octavia. [PO2]

12.2.2 Analýza vzájemného pohybu účastníků dopravní nehody

Z analýzy střetu vyplynulo, že vozidlo Octavia narazilo rychlostí cca 77 km/h (74 až 80 km/h) svou přední částí s plným překrytím do levého boku vozidla Fabia (za těžiště) jedoucího rychlostí cca 14 km/h (12 až 16 km/h). Vozidlo Octavia bylo těsně po střetu zpomaleno na cca 38 km/h a vozidlo Fabia urychleno na cca 45 km/h. Po prvotním rázu došlo vlivem dopředné rychlosti vozidla Fabia a poloze bodu rázu za těžištěm vozidla Fabia k levotočivé rotaci vozidla Fabia kolem svíslé osy a současné pravotočivé rotaci vozidla kolem podélné osy ve směru zanechaných smykových stop. Na konci smykových stop vozidla Fabia došlo při rychlosti vozidla Fabia cca 35 km/h k počátku jeho převrácení na střechu přes pravý bok za současného dření po povrchu vozovky. Na úrovni okraje vozovky došlo k převrácení vozidla Fabia na střechu, poté vozidlo dorotovalo do zdokumentované konečné polohy na střeše v betonovém kanále v souladu s plánkem místa nehody a zaměřeným polygonem. Vozidlo Octavia po střetu zpomalovalo při zanechání smykových a blokovacích stop s průměrným zpomalením cca $5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ stop a dojelo do konečné polohy při okraji vozovky v souladu s plánkem místa nehody.

Analýza předstřetového pohybu vozidel byla provedena z údajů zjištěných ze simulace střetu a postřetového pohybu s ohledem na poškození vozidel. S ohledem na natočení vozidla Octavia ve střetové poloze, na polohu místa střetu na úrovni středové čáry oddělující levý a pravý jízdní pruh a v neposlední řadě s ohledem na výpověď řidiče vozidla Octavia o tom, že se pohyboval v pravém jízdním pruhu je možno dovodit, že vozidlo Octavia se před střetem příčně přemísťovalo. Za předpokladu, že se vozidlo Octavia před střetem pohybovalo středem pravého jízdního pruhu, je příčná vzdálenost do místa střetu rovna cca $y = 2,2 \text{ m}$. Při vypočteném rozmezí střetové rychlosti 74 až 80 km/h urazilo vozidlo Octavia za dobu vyhýbání po oblouku dráhu celkem 24,5 až 26,5 m. Při uvažované reakční době řidiče ve výši 0,8 s bylo vozidlo Octavia na počátku reakční doby řidiče ve vzdálenosti 41 až 44 m (čas 2,0 s před střetem), při uvažované reakční době řidiče ve výši 1,0 s bylo vozidlo Octavia na počátku reakce řidiče ve vzdálenosti 45 až 49 m před MS (čas 2,2 s před střetem). Při vypočtené střední hodnotě rychlosti vozidla Octavia ve výši 77 km/h bylo vozidlo na počátku reakce řidiče ve vzdálenosti 43 až 47 m.

Vozidlo Fabia se nejpravděpodobněji rozjíždělo z hranice křižovatky, tedy ze vzdálenosti cca 6,7 m před MS. Průměrné zrychlení vozidla Fabia lze s ohledem na vypočtené rozmezí střetové rychlosti 12 až 16 km/h uvažovat ve výši 0,8 až $1,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ (pro střední hodnotu

vypočtené rychlosti ve výši 14 km/h a průměrné zrychlení ve výši cca $1,2 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$) a rozjezd trval do střetu po dobu 3,0 až 3,9 s.

Z analýzy vyplynulo, že v okamžiku počátku reakce řidiče vozidla Octavia, tj. při reakční době 0,8 s v čase 2,0 s před střetem, bylo vozidlo Octavia 42,7 m před MS a vozidlo Fabia bylo cca 5,6 m před MS přední částí přibližně v první třetině pravého jízdního pruhu a pohybovalo se rychlostí cca 6 km/h. V okamžiku počátku vyhybání vozidla Octavia, tj. nejpravděpodobněji v čase 1,2 s před střetem, bylo vozidlo Octavia 25,6 m před MS a vozidlo Fabia bylo cca 4,0 m před MS a pohybovalo se rychlostí cca 9 km/h. V okamžiku rozjezdu vozidla Fabia v čase cca 3,3 s před střetem bylo vozidlo Octavia ve vzdálenosti cca 70 m před MS.

Současně však s ohledem na relativně nízkou střetovou rychlost vozidla Fabia nelze vyloučit variantu, že řidička vozidla Fabia před střetem na příjíždějící vozidlo Octavia reagovala brzděním, tedy, že se rozjela rychleji a když viděla příjíždějící vozidlo, začala brzdit. V takovém případě lze uvažovat s variantou předstřetového pohybu po uvedené dráze 6,7 m, kdy od rozjezdu do střetu by uplynula doba 2,4 s, z toho by řidička nejprve zrychlovala 2,0 s se zrychlením $2,6 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ na rychlost cca 18 km/h na dráze cca 4,6 m a poté by brzdila na střední hodnotu střetové rychlosti 14 km/h (0,2 s se zpomalením $5,0 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$, 0,2 s náběh brzd). V tomto případě by však vozidlo Fabia vjelo do koridoru pohybu vozidla Octavia až v čase cca 1,6 s před střetem, reakční doba řidiče Octavie by byla před vyhybáním pouze cca 0,4 s. V tomto čase by bylo vozidlo Octavia ve vzdálenosti 33 až 35 m před MS. [PO2]

12.2.3 Možnosti odvrácení střetu

Odvrácení střetu řidičem vozidla Octavia

Z komplexní analýzy nehodového děje vyplynulo, že řidič vozidla Octavia začal reagovat na vyjíždějící vozidlo Fabia v čase 2,0 až 2,2 s před střetem, kdy byl se svým vozidlem jedoucím rychlostí 74 až 80 km/h ve vzdálenosti 41 až 49 m před MS. Za předpokladu extrémního pohybu vozidla Fabia zrychlováním a poté brzděním a extrémně krátké reakční doby řidiče ve výši 0,4 s, by začal reagovat na vozidlo Fabia ve vzdálenosti cca 33 až 35 m před MS. Na zastavení z rychlosti 50 km/h je potřeba při minimálním předepsaném brzděním zpomalení a reakční době 1,0 s dráha 32 m. Zastavil by tedy před místem střetu.

Pokud by se řidič pohyboval rychlostí 50 km/h, k nehodě by jednoznačně nedošlo, neboť bylo možno s využitím minimálního předepsaného zpomalení zastavit před koridorem projíždějícího vozidla Fabia. Řidič by nebyl nucen k vyhybání a nemusel by se ani spoléhat na

reakci řidičky vozidla Fabia. Ostatní varianty předstřetového pohybu jsou jednoznačnější, neboť řidič vozidla Octavia měl na zastavení výrazně delší dráhu.

Varianta možnosti odvrácení nehody řidičem vozidla Octavia za předpokladu, když by se vozidlo Octavia pohybovalo ze vzdálenosti 33 m konstantní rychlostí 50 km/h. Tato varianta vychází z místa reakce řidiče Octavie odvozeného v předstřetovém pohybu při minimální střetové rychlosti, tj. rychlosti 74 km/h a reakční doby řidiče Octavie před vyhýbáním 0,4 s a brzdění vozidla Fabia před střetem. Ani při této variantě by za předpokladu zrychlování vozidla Fabia minimálně od $0,7 \text{ m.s}^{-2}$, bezpečně od $1,0 \text{ m.s}^{-2}$, nebyl řidič nucen měnit směr nebo rychlost jízdy a vozidla by se minula.

V případě ostatních variant měl řidič vozidla Octavia z rychlosti 50 km/h vždy jednoznačně možnost nehodě zabránit, resp. na vozidlo Fabia nikterak nereagovat, neboť měl vždy k dispozici delší dráhu.

Odvrácení střetu řidičkou vozidla Fabia

Z komplexní analýzy nehodového děje ověřené i při vyšetřovacím pokusu ze dne X.X.XXXX mj. vyplynulo, že řidička vozidla Fabia mohla vidět příjíždějící vozidlo na vzdálenost minimálně 130 m, což také sama potvrdila. Výhledové podmínky tedy nebyly omezeny. Řidička vozidla Fabia měla možnost nehodě zabránit, pokud by správně vyhodnotila rychlost vozidla Octavia a nechala vozidlo projet. Nelze vyloučit, že se podívala vlevo, poté vpravo a již se nepřesvědčila znovu o situaci vlevo, přestože o vozidle Octavia věděla. Je však otázkou jiného než technického posouzení, zda měla předpokládat rychlost vozidla jedoucího v obci po hlavní silnici ve výši 74 až 80 km/h (za předpokladu předstřetového brzdění Octavie ještě vyšší). [PO2]

12.2.4 Odpovědi na otázky

Otázka č. 1: *Posoudit na základě veškerého již shromážděného důkazního materiálu správnost znaleckého posudku, který podal znalec E.F., a to zejména se zaměřením na stanovení rychlosti osobního automobilu zn. Škoda Octavia.*

Odpověď:

Na základě provedené komplexní analýzy nehodového děje je možno dovodit, že znalecký posudek znalce E. F. dospěl k podobným podstatným závěrům jako tento revizní znalecký posudek. Znalec E. F. uvedl, že střetová rychlost vozidla Octavia byla 74 až 98 km/h,

pravděpodobně 86 km/h. Tento revizní znalecký posudek dospěl k rozmezí 74 až 80 km/h, tedy při dolní hranici rozmezí znalce E. F..

Otázka č. 2: *Z technického hlediska posoudit způsob a techniku jízdy a možnosti odvrácení dopravní nehody ze strany obžalovaného, ale i možnosti zabránit dopravní nehodě ze strany řidičky vozidla Fabia s přihlédnutím na opětovně vypočtenou rychlost vozidla zn. Škoda Octavia.*

Odpověď:

Řidičem vozidla Octavia:

Na základě provedené komplexní analýzy nehodového děje je možno dovodit, že řidič vozidla Octavia začal reagovat na vyjíždějící vozidlo Fabia v čase 2,0 až 2,2 s před střetem, kdy byl se svým vozidlem jedoucím rychlostí 74 až 80 km/h ve vzdálenosti 41 až 49 m před MS. Za předpokladu extrémního pohybu vozidla Fabia zrychlováním a poté brzděním a extrémně krátké reakční doby řidiče ve výši 0,4 s by začal reagovat na vozidlo Fabia ve vzdálenosti cca 33 až 35 m před MS. Na zastavení z rychlosti 50 km/h je potřeba při předepsaném brzděním zpomalení $5,8 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ a reakční době 1,0 s dráha 32 m.

Za předpokladu, že by se vozidlo Octavia pohybovalo ze vzdálenosti 33 m konstantní rychlostí 50 km/h. Tato varianta vychází z místa reakce řidiče Octavie odvozeného v předstřetovém pohybu při minimální střetové rychlosti, tj. rychlosti 74 km/h a reakční doby řidiče Octavie před vyhýbáním 0,4 s a brzdění vozidla Fabia před střetem. Ani při této variantě by za předpokladu zrychlování vozidla Fabia o velikosti minimálně od $0,7 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$, bezpečně od $1,0 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$, nebyl řidič nucen měnit směr nebo rychlost jízdy a vozidla by se minula.

V případě ostatních variant měl řidič vozidla Octavia z rychlosti 50 km/h vždy jednoznačně možnost nehodě zabránit.

Pokud by se vozidlo Octavia pohybovalo rychlostí 50 km/h, k nehodě by jednoznačně nedošlo, neboť bylo možno z minimálního předepsaného zpomalení zastavit před koridorem projíždějícího vozidla Fabia. Řidič by nebyl nucen k vyhýbání a nemusel by se ani spoléhat na reakci řidičky vozidla Fabia. Ostatní varianty předstřetového pohybu jsou jednoznačnější, neboť měl řidič vozidla Octavia na zastavení výrazně delší dráhu.

Řidičkou vozidla Fabia:

Z komplexní analýzy nehodového děje ověřené i při vyšetřovacím pokusu ze dne X.X.XXXX vyplynulo, že řidička vozidla Fabia mohla vidět příjíždějící vozidlo na vzdálenost

minimálně 130 m, což také sama potvrdila. Výhledové podmínky tedy nebyly omezeny. Řidička vozidla Fabia měla možnost nehodě zabránit, pokud by správně vyhodnotila rychlost vozidla Octavia a nechala vozidlo projet. Nelze vyloučit, že se podívala vlevo, poté vpravo a již se nepřesvědčila znovu o situaci vlevo, přestože o vozidle Octavia věděla. Je však otázkou jiného než technického posouzení, zda měla předpokládat rychlost vozidla jedoucího v obci po hlavní silnici ve výši 74 až 80 km/h (za předpokladu předstřetového brzdění Octavie ještě vyšší).

Otázka č. 3: *Posoudit, zda tvrzení svědka, pokud by bylo přípustně, by mohlo nějak změnit okolnosti celé dopravní nehody.*

Odpověď:

Svědék mj. uvedl, že poslouchal diskuzi na místě nehody: Paní tam brečela, říkala, že jela z F., zůstala stát, začala do ní hučet matka, ať jede, že to stihne. Ona se rozjela a zjistila, že to nestihne, začala zmatkovat a spletla si brzdu a plyn. Přímo na místě si byla vědoma, že nehodu zavinila. Podle jeho názoru byla řidička totálně nezkušená. Dále uvedl, že má za to, že paní vzadu nebyla připoutána, měla kožich a nechtěla si ho poničit, to říkala řidička.

Na základě výše uvedeného byla řešena varianta pohybu vozidla Fabia za předpokladu, že řidička vozidla Fabia před střetem na příjíždějící vozidlo Octavia reagovala brzděním, tedy, že se rozjela rychleji, a když viděla příjíždějící vozidlo, začala brzdit. V takovém případě lze uvažovat s variantou předstřetového pohybu po uvedené dráze 6,7 m, kdy od rozjezdu do střetu by uplynula doba 2,4 s, z toho by vozidlo Fabia nejprve zrychlovalo 2,0 s se zrychlením $2,6 \text{ m/s}^2$ na rychlost cca 18 km/h na dráze cca 4,6 m a poté by brzdilo na střední hodnotu střetové rychlosti 14 km/h (0,2 s se zpomalením $5,0 \text{ m.s}^{-2}$, 0,2 s náběh brzd).

V tomto případě by však vozidlo Fabia vjelo do koridoru pohybu vozidla Octavia až v čase cca 1,6 s před střetem a reakční doba řidiče Octavie by byla před vyhýbáním 0,4 s (obvyklá reakční doba za nesnížené viditelnosti je cca 0,8 s). V tomto čase by bylo vozidlo Octavia ve vzdálenosti 33 m před MS.

Varianta možnosti odvrácení nehody řidičem vozidla Octavia za předpokladu, kdy by se vozidlo Octavia pohybovalo ze vzdálenosti 33 m konstantní rychlostí 50 km/h. Tato varianta vychází z místa reakce řidiče Octavie odvozeného v předstřetovém pohybu při minimální střetové rychlosti, tj. rychlosti 74 km/h a reakční doby řidiče Octavie před vyhýbáním 0,4 s a brzdění vozidla Fabia před střetem.

Ani při této variantě by za předpokladu zrychlování vozidla Fabia o velikosti $1,0 \text{ m.s}^{-2}$ nebyl řidič nucen měnit směr nebo rychlost jízdy a vozidla by se minula. V případě, že by se řidič pohyboval rychlostí 50 km/h, měl možnost jednoznačně nehodě zabránit i za předpokladu „zmatkování“ řidičky vozidla Fabia, neboť mohl i v případě zastavení vozidla Fabia v koridoru svého pohybu zastavit před místem střetu.

Otázka č. 4: *Posoudit, zda neexistovaly ztížené možnosti zabránit dopravní nehodě ze strany obžalovaného řidiče vozidla Škoda Octavia a rovněž posoudit námitky obhajoby ke stanovené rychlosti vozidla zn. Škoda Octavia.*

Odpověď:

Podle závěru tohoto revizního znaleckého posudku neexistovaly ztížené možnosti zabránit dopravní nehodě ze strany řidiče vozidla Octavia.

Otázka č. 5: *Posoudit, zda lze připustit rychlost nižší a taktéž i nižší nárazovou rychlost a pak opět posoudit možnosti zabránění nehody s přihlédnutím k povolené rychlosti 50 km/h ze strany obou účastníků silničního provozu.*

Odpověď:

Z komplexní analýzy nehodového děje vyplynulo technicky přijatelné rozmezí střetové rychlosti vozidla Octavia ve výši 74 až 80 km/h. Střetovou rychlost pod 70 km/h lze s ohledem na energetický rozsah poškození a postřetový pohyb považovat za technicky nepřijatelnou.

Otázka č. 6: *Posoudit, zda řidička vozidla Škoda Fabia vjela do křižovatky z vedlejší silnice na vzdálenost kratší než zábrzdnu, opět s přihlédnutím ke stanovené rychlosti vozidla Škoda Octavia.*

Odpověď:

Pokud je myšlena vzdálenost, na jakou je řidič vozidla Octavia z rychlosti 50 km/h s obvyklou reakční dobou (1,0 s) a předepsaným zpomalením ($5,8 \text{ m.s}^{-2}$) schopen zastavit, tak řidička na kratší vzdálenost do koridoru Octavie nevjela.

Pokud je myšleno zastavení z vypočteného rozmezí rychlosti vozidla Octavia 74 až 80 km/h, tak řidička vjela na vzdálenost kratší. Je však otázkou jiného než technického posouzení, zda měla předpokládat rychlost vozidla jedoucího v obci po hlavní silnici ve výši 74 až 80 km/h (za předpokladu předstřetového brzdění ještě vyšší).

Otázka č. 7: *Posoudit, zda poškozená, která seděla na zadním sedadle, v době nehody byla či nebyla připoutána bezpečnostním pásem, a to s ohledem na následek, který nastal, přičemž zejména poukazují na znalecký posudek z oboru soudního lékařství a to, jak na původní pitevní, tak doplňující znalecký posudek na č.l. 287 spisu.*

Odpověď:

Na základě komplexní analýzy nehodového děje je možno jednoznačně dovodit, že poškozená nebyla v době nehody připoutána bezpečnostním pásem. V případě, že by byla připoutána, nedošlo by k jejímu vypadnutí z vozidla a následky předmětné nehody by byly pravděpodobně menší.

Otázka č. 8: *Z technického hlediska specifikovat příčinu dopravní nehody, a to na základě případných nových zjištěných okolností, včetně faktoru, který měl vliv na jejich vznik, průběh a intenzitu následků.*

Odpověď:

Technickou příčinu předmětné nehody lze spatřovat v rychlosti vozidla Octavia v kombinaci s nesprávným vyhodnocením jeho rychlosti a vzdálenosti řidičkou vozidla Fabia. Vyhodnocení rychlosti vozidla přibližujícího se k řidiči po přímce je však velmi obtížné.

Otázka č. 9: *Posoudit nutnost provedení vyšetřovacího pokusu na místě s ohledem na položené otázky, a to za přítomnosti zpracovatelů znaleckého posudku, jak tuto alternativu ukládá rozhodnutí Krajského soudu Ostrava, v podrobnostech odkazují na rozhodnutí tohoto soudu.*

Odpověď:

Vyšetřovací pokus byl proveden dne X.X.XXXX na místě nehody.

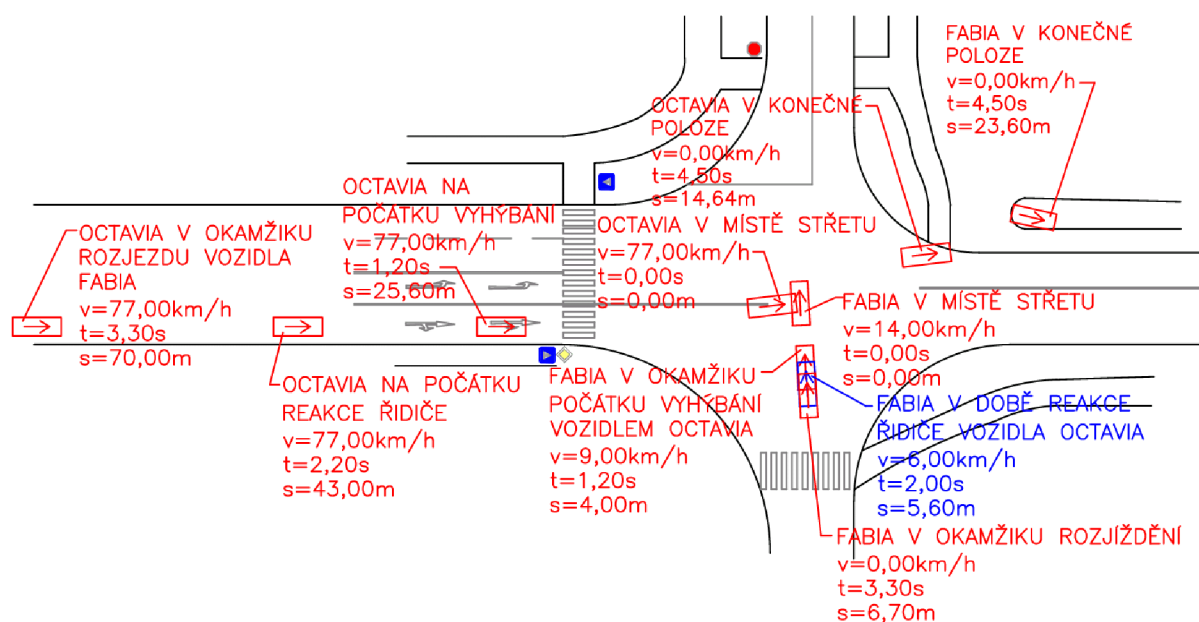
Otázka č. 10: *Uvést všechny skutečnosti, které budou v rámci zpracování posudku zjištěny a které mohly mít význam pro rozhodování soudu.*

Odpověď:

Posouzení vhodnosti reakce řidiče vozidla Octavia vyhýbáním v předmětném případě je otázka jiného než technického posouzení. Z technického hlediska lze konstatovat, že vhodnější reakcí je intenzivní brzdění bez vyhýbání, neboť v případě vyhýbání hrozí i ohrožení vozidel v protisměru a zvýšení tak následků nehody. Za předpokladu nevyhýbání vozidla Octavia vlevo a pohybu uprostřed pravého jízdního pruhu by k nehodě pravděpodobně nedošlo, neboť místo střetu obou vozidel leželo mimo koridor pohybu vozidla Octavia.

Všechny další skutečnosti, které byly v rámci zpracování revizního znaleckého posudku zjištěny, jsou v jeho posudkové části. [PO2]

12.2.5 Grafické zobrazení popisované události



Obr. č. 14: Intervalový diagram Varianta 2

12.2.6 Nejčastější vyjádření soudu

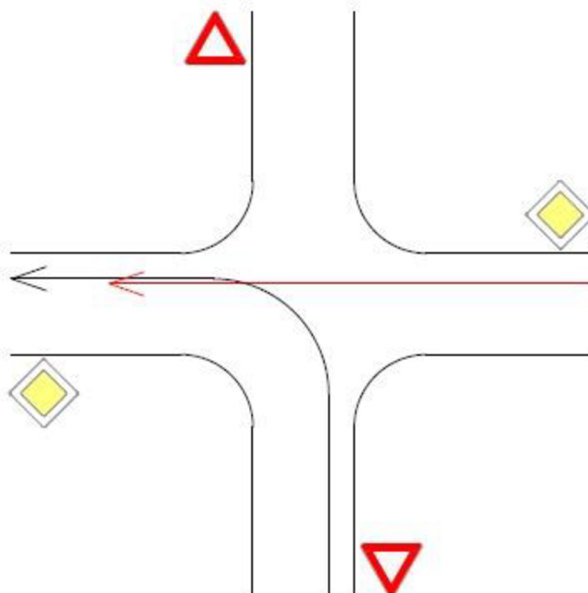
Skutečnost, že řidička vozidla Škoda Fabie řídila vozidlo, není trestná. Tím, že řidič vozidla Škoda Octavia výrazně překročil povolenou rychlost, znemožnil řidičce vozidla Škoda Fabia dání přednosti. Příčina dopravní nehody na straně řidičky vozidla Škoda Fabia byla proto, že se „opětovně nepřesvědčila“ pohledem na levou stranu. Řidič, jenž dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, nemusí dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale pouze těm, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní silnici vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy.

Povinností řidiče je respektování zejména ustanovení, podle něhož při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí řidič dát přednost v jízdě mj. vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci, jež stanoví, že vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit vjetí na pozemní komunikaci pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Při dopravních nehodách, k nimž dochází při střetu vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem vjíždějícím do křižovatky z vedlejší silnice platí, že je zásadně vinen řidič nerespektující přednost v jízdě. Přednost řidiče jedoucího po hlavní silnici tedy nezaniká jen v důsledku toho, že tento řidič jede nedovolenou rychlostí. Povinnost dát přednost v jízdě je kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené

rychlosti. Je-li náležitě zjištěno i porušení zákonem kladených povinností u řidiče jedoucího po hlavní silnici z hlediska překročení nejvyšší povolené rychlosti, lze usuzovat spoluzavinění. V jiném případě soud tvrdil, že po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své jednání a není-li z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků provozu dodržování stanovených pravidel. Více soudních vyjádření obsahuje příloha č. 1, str. 137. [18]

12.3 VARIANTA 3

Varianta 3 se vztahuje ke střetu vozidla jedoucího z vedlejší pozemní komunikace s vozidlem jedoucím po hlavní pozemní komunikaci zprava.



Obr. č. 15: Schéma Varianta 3

12.3.1 Vylíčení události

Dne X.X.XXXX na silnici I. třídy č. 15 v km 56,391 v k.o. Ú. v Ú. kraji, v místě křižovatky se silnicemi č. II/260 a III/24081 k dopravní nehodě, při níž osobní vozidlo Škoda Favorit (dále jen vozidlo Škoda), odbočovalo doleva z vedlejší silnice ve směru od obce Ú. na hlavní silnici směrem na L. v době, kdy po hlavní silnici ve směru od Č. L. na L. přijíždělo vozidlo Peugeot (dále jen vozidlo Peugeot). Na hlavní silnici došlo ke střetu vozidel. Ve vozidle

Škoda došlo ke smrtelnému zranění řidičky a spolujezdce. Ve vozidle Peugeot došlo ke smrtelnému zranění spolujezdce, řidič byl zraněn lehce. [PO3]

12.3.2 Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody

Z technického hlediska je možno usuzovat, že vozidlo Peugeot narazilo přední částí do pravého boku vozidla Škoda. Náraz směřoval mírně šikmo zezadu na oblast pravých zadních dveří a pravého zadního kola vozidla Škoda. Střet je možno charakterizovat jako šikmý excentrický ráz bez skluzu. Vlivem působení rázové síly bylo vozidlo Škoda odhozeno dopředu ve směru jízdy vozidla Peugeot, přičemž současně rotovalo kolem svislé těžištní osy při pohledu shora ve směru pohybu hodinových ručiček a zastavilo v konečném postavení po nehodě podle údajů z protokolu o nehodě. Rovněž vozidlo Peugeot začalo vlivem působení rázové síly rotovat kolem svislé těžištní osy, při pohledu shora proti směru pohybu hodinových ručiček. Současně se sunulo směrem k levému okraji vozovky, stočilo se přední částí proti směru své původní jízdy a sjelo do silničního příkopu do konečného postavení po nehodě podle údajů z protokolu o nehodě.

Na základě rozboru střetu a pohybu obou vozidel po střetu je z technického hlediska přijatelné, že se vozidlo Škoda mohlo v okamžiku střetu pohybovat přibližnou rychlostí 14 km/h. Vozidlo Peugeot se mohlo v okamžiku střetu pohybovat přibližnou rychlostí 95 km/h.

Pravděpodobné místo střetu leží ve vzdálenosti 7,5 m za VBM a 6 m od pravého okraje vozovky ve směru jízdy vozidla Peugeot.

Z fotografické dokumentace místa dopravní nehody vyplývá, že přední kola vozidla Škoda byla v době nehody stočena doleva. Z technického hlediska je proto přijatelné, že vozidlo Škoda v průběhu nehodového děje odbočovalo doleva směrem na Litoměřice. Vzhledem k celkové situaci v místě dopravní nehody je možno při rozboru pohybu vozidla Škoda v době před střetem uvažovat se dvěma variantami, a to:

- rozjíždění do křižovatky po předchozím zastavení před její hranicí,
- plynulá jízdy bez zastavení před hranicí křižovatky.

Vzhledem k celkové situaci v místě dopravní nehody a na základě postavení v okamžiku střetu je z technického hlediska přijatelné, že vozidlo Škoda z místa rozjezdu před hranicí křižovatky do postavení v okamžiku střetu urazilo dráhu 9,5 m. Při rozjíždění se mohlo pohybovat se zrychlením $1,0 \text{ m/s}^2$, což odpovídá běžnému způsobu rozjíždění osobních vozidel na křižovatce. Od okamžiku rozjezdu vozidla Škoda do okamžiku střetu uplynula doba 5 s.

Vzhledem k celkové situaci v místě dopravní nehody, kdy oba řidiči nemohli druhé vozidlo sledovat přímým pohledem, je možno uvažovat s velikostí reakční doby řidičky vozidla Škoda v hodnotě 1,5 s. Z rozboru této varianty průběhu nehodového děje vyplývá, že v okamžiku, kdy se vozidlo Škoda začalo rozjíždět, se vozidlo Peugeot nacházelo ve vzdálenosti 133 m před postavením v okamžiku střetu. V době, kdy se řidička vozidla Škoda rozhodovala, že s vozidlem Škoda vjede do křižovatky, tj. 1,5 sekundy před rozjezdem vozidla Škoda, se vozidlo Peugeot nacházelo ve vzdálenosti 174 m před postavením v okamžiku střetu.

Z rozboru této varianty průběhu nehodového děje vyplývá, že dráhu od hranice křižovatky do postavení v okamžiku střetu vozidlo Škoda urazilo za dobu 2 s. Od okamžiku, kdy se řidička vozidla Škoda rozhodovala, že s vozidlem Škoda vjede do křižovatky, do okamžiku střetu uplynula doba 4 s. Vozidlo Škoda se v tomto okamžiku nacházelo ve vzdálenosti 15 m před postavením v okamžiku střetu, tj. ve vzdálenosti 6 m před hranicí křižovatky. V okamžiku, kdy vozidlo Škoda přejíždělo hranici křižovatky, se vozidlo Peugeot nacházelo ve vzdálenosti 66 m před postavením v okamžiku střetu. V době, kdy se řidička vozidla Škoda rozhodovala, že s vozidlem Škoda vjede do křižovatky, tj. 1,5 sekundy před přejetím hranice křižovatky, se vozidlo Peugeot nacházelo ve vzdálenosti 107 m před postavením v okamžiku střetu.

Vzhledem k celkové situaci v místě dopravní nehody je možno z technického hlediska usuzovat, že vozidlo Peugeot k místu dopravní nehody přijíždělo ve svém pravém jízdním pruhu. V době před střetem se stočilo doleva směrem ke středu vozovky, bezprostředně před střetem potom zpomalovalo na dráze 1,2 m, přičemž brzdilo dosažitelným brzdným zpomalením $5,9 \text{ m/s}^2$. Vzhledem k údajům zjištěným při rozboru střetu je z technického hlediska přijatelné, že vozidlo Peugeot k místu dopravní nehody přijíždělo rychlostí 98 km/h. Protože se vozidlo Škoda v době před střetem nenacházelo v přímém zorném poli řidiče, je možno velikost jeho reakční doby uvažovat v hodnotě 1,5 s. Z technického hlediska je potom přijatelné, že řidič vozidla Peugeot začal na situaci v místě nehody reagovat v okamžiku, kdy se vozidlo Peugeot nacházelo ve vzdálenosti 47 m před postavením v okamžiku střetu. V případě rozjíždění do křižovatky v době před střetem se vozidlo Škoda v okamžiku, kdy řidič vozidla Peugeot začal na situaci reagovat, nacházelo ve vzdálenosti 6 m před postavením v okamžiku střetu, tj. ve vzdálenosti 3,5 m za hranicí křižovatky, tedy ještě předtím, než vozidlo Škoda vjelo do jízdního pruhu vozidla Peugeot. Vozidlo Škoda se v tomto okamžiku nacházelo ve vzdálenosti 3,5 m před hranicí jízdního pruhu vozidla Peugeot.

V případě plynulé jízdy v době před střetem se vozidlo Škoda v okamžiku, kdy řidič vozidla Peugeot začal na situaci reagovat, nacházelo ve vzdálenosti 7 m před postavením v okamžiku střetu, tj. ve vzdálenosti 3 m za hranicí křižovatky, tedy ještě předtím, než vozidlo Škoda vjelo do jízdního pruhu vozidla Peugeot. Vozidlo Škoda se v tomto okamžiku nacházelo ve vzdálenosti 5 m před hranicí jízdního pruhu vozidla Peugeot. [PO3]

12.3.3 Možnosti odvrácení střetu

Odvrácení střetu řidičem vozidla Škoda

Na základě celkové situace v místě dopravní nehody a vzhledem k údajům zjištěným při technickém rozboru nehodového děje je z technického hlediska přijatelné, že by k nehodě nedošlo, pokud by řidička nevjela s vozidlem Škoda do jízdního pruhu vozidla Peugeot. Tímto jednáním mohla umožnit vozidlu Peugeot bezpečný průjezd místem dopravní nehody, takže by mohla dopravní nehodě předejít. Z rozboru pohybu obou vozidel v době před střetem však vyplývá, že v době, kdy se řidička vozidla Škoda rozhodovala, že vjede do křižovatky, se vozidlo Peugeot nacházelo ve vzdálenosti 107 až 174 m před místem střetu. Na tuto vzdálenost nemohla řidička vozidla Škoda rozpoznat, že vozidlo Peugeot k místu dopravní nehody přijíždí rychlostí vyšší než rychlostí v daném místě stanovenou.

Dále je z technického hlediska přijatelné, že by ke střetu nedošlo, pokud by řidička dokázala vozidlo Škoda zastavit před koridorem pohybu vozidla Peugeot. V případě rozjždění vozidla Škoda by řidička musela začít na situaci reagovat v okamžiku, kdy se vozidlo Škoda nacházelo ve vzdálenosti 8 m před postavením v okamžiku střetu. Vozidlo Peugeot se v tomto okamžiku nacházelo ve vzdálenosti 73 m před postavením v okamžiku střetu.

V případě plynulé jízdy vozidla Škoda by řidička vozidla Škoda musela začít na situaci reagovat v okamžiku, když se vozidlo Škoda nacházelo ve vzdálenosti 11 m před postavením v okamžiku střetu. Vozidlo Peugeot se v tomto okamžiku nacházelo ve vzdálenosti 74 m před postavením v okamžiku střetu.

Místo dopravní nehody bylo dobře přehledné. Na základě vzájemného postavení obou vozidel v okamžiku, kdy by řidička vozidla Škoda musela začít na situaci reagovat, aby k nehodě nedošlo, je přijatelné, že vozidlo Peugeot mohlo být v tomto okamžiku dobře viditelné, avšak řidička vozidla Škoda mohla rozpoznat hrozící nebezpečí jen velmi obtížně. Řidička vozidla Škoda mohla brzděním střetu s vozidlem Peugeot zabránit, pokud by rozpoznala rychlost přijíždějícího vozidla Peugeot, což je obecně za daných podmínek jen velmi obtížné, prakticky až nemožné.

Odvrácení střetu řidičem vozidla Peugeot

Na základě údajů zjištěných při technickém rozboru nehodového děje je možno usuzovat, že řidič vozidla Peugeot začal na situaci v místě dopravní nehody reagovat v době, kdy se vozidlo Škoda nacházelo v levém jízdním pruhu vozovky ve směru jízdy vozidla Peugeot. Z technického hlediska je proto přijatelné, že řidič vozidla Peugeot reagoval na situaci v místě dopravní nehody včas, kvůli vysoké rychlosti vozidla Peugeot však nedokázal střetu zabránit.

Při dodatečném zaměření místa dopravní nehody bylo zjištěno, že dopravní značka s omezením rychlosti na 70 km/h se nacházela ve vzdálenosti 288 m před VBM, tj. 280 m před místem střetu. V případě jízdy vozidla Peugeot rychlostí 70 km/h od místa omezení rychlosti dopravní značkou a rozjíždění vozidla Škoda je z technického hlediska přijatelné, že by vozidlo Škoda mohlo najet do pravého jízdního pruhu vozovky bez nebezpečí, velikost vzdálenosti mezi oběma vozidly mohla činit 40 m.

V případě jízdy vozidla Peugeot rychlostí 70 km/h od místa omezení rychlosti dopravní značkou a při jízdě vozidla Škoda konstantní rychlostí 14 km/h je z technického hlediska přijatelné, že by vozidlo Škoda mohlo najet do pravého jízdního pruhu vozovky bez nebezpečí, velikost vzdálenosti mezi oběma vozidly mohla činit 26 m.

Na základě těchto údajů je proto z technického hlediska přijatelné, že řidič vozidla Peugeot mohl jízdou rychlostí 70 km/h od místa omezení rychlosti dopravní značkou dopravní nehodě předejít.

Dále je na základě postavení vozidel Škoda a Peugeot v okamžiku střetu a vzhledem k celkové situaci v místě dopravní nehody přijatelné, že by ke střetu nedošlo, pokud by řidič s vozidlem Peugeot nevyhýbal doleva ke středu vozovky, ale doprava k okraji vozovky. Vozidlo Peugeot by však v tomto případě s největší pravděpodobností vyjelo mimo vozovku, ale při brzdění dosažitelným zpomalením by vozidlo Peugeot mohlo zpomalovat ještě v prostoru vyústění vedlejší silnice vpravo. Je možno usuzovat, že by před vyjetím mimo vozovku došlo k podstatnému snížení rychlosti jízdy vozidla Peugeot, takže následky dopravní nehody by nemusely být tak tragické. K této možnosti řidiče vozidla Peugeot k odvrácení střetu je však nutno uvést, že v okamžiku, kdy začal na situaci reagovat, ještě ze způsobu jízdy vozidla Škoda nemohl rozpoznat, zda toto vozidlo odbočuje doleva nebo zda křižovatku projíždí přímo směrem do protější vedlejší silnice. Pokud by vozidlo Škoda jelo přímo, je možno usuzovat, že by následky střetu byly podobné jako při předemné nehodě. [PO3]

12.3.4 Odpovědi na otázky

Otázka č. 1: *Vyhodnotit oba již zpracované znalecké posudky z hlediska jejich správnosti.*

Odpověď:

Ve znaleckém posudku znalce Ing. A. B. je možno souhlasit s hodnocením mechanismu průběhu střetu a způsobem pohybu obou vozidel v době před střetem i po střetu. Dále je možno souhlasit s údaji o tom, že pokud by vozidlo Peugeot k místu nehody přijíždělo rychlostí 70 km/h, tj. rychlostí v místě dopravní nehody stanovenou, mohl řidič vozidla Peugeot střetu s vozidlem Škoda zabránit, resp. ke střetu by nedošlo; vozidlo Škoda by z prostoru místa střetu odjelo před příjezdem vozidla Peugeot.

Hodnoty rychlostí *EES* obou vozidel jsou příliš vysoké, a proto jsou příliš vysoké i hodnoty rychlostí obou vozidel v okamžiku střetu a tím i rychlost vozidla Peugeot v době před střetem. Nebyl proveden rozbor možnosti řidičky vozidla Škoda k odvrácení střetu brzděním.

Ve znaleckém posudku znalce Ing. C. D. je možno souhlasit s postupem technického rozboru nehodového děje, s rychlostí vozidla Peugeot 96 km/h v okamžiku střetu, rychlost vozidla Škoda 18 až 20 km/h v okamžiku střetu je příliš vysoká. Dále je možno souhlasit s údaji o tom, že pokud by se vozidlo Peugeot pohybovalo rychlostí 70 km/h od místa dopravní značky omezující rychlost na 70 km/h, nemusel by řidič vozidla Peugeot na vozidlo Škoda vůbec reagovat, k dopravní nehodě by nedošlo.

Při posuzování možností obou řidičů k odvrácení střetu je nutno vycházet z celkové situace v místě dopravní nehody. Nelze proto možnosti řidiče vozidla Peugeot k odvrácení střetu hodnotit na základě situace v okamžiku, kdy začal na situaci reagovat. Vzájemné postavení obou vozidel v tomto okamžiku bylo dáno způsobem jízdy vozidla Peugeot, tj. jízdou rychlostí vyšší než v daném místě stanovenou. Pokud by se vozidlo Peugeot pohybovalo stanovenou rychlostí již od místa, kde je umístěna dopravní značka s omezením rychlosti, potom by situace, v níž řidič vozidla Peugeot začal reagovat, vůbec nenastala. Nebyl proveden rozbor možnosti řidičky vozidla Škoda k odvrácení střetu brzděním.

Otázka č. 2: *Uvést další podstatné skutečnosti týkající se mechanismu vzniku předmětné dopravní nehody.*

Odpověď:

Vozidlo Peugeot narazilo přední částí do pravého boku vozidla Škoda. Náraz směřoval mírně šikmo zezadu na oblast pravých zadních dveří a pravého zadního kola vozidla Škoda.

Vlivem působení rázové síly bylo vozidlo Škoda odhozeno dopředu ve směru jízdy vozidla Peugeot, přičemž současně rotovalo kolem svislé těžištní osy při pohledu shora ve směru pohybu hodinových ručiček. Nakonec zastavilo v konečném postavení po nehodě podle údajů z protokolu o nehodě. Rovněž vozidlo Peugeot začalo vlivem působení rázové síly rotovat kolem svislé těžištní osy, při pohledu shora proti směru pohybu hodinových ručiček. Současně se sunulo směrem k levému okraji vozovky, stočilo se přední částí proti směru své původní jízdy a nakonec sjelo do silničního příkopu do konečného postavení po nehodě podle údajů z protokolu o nehodě.

Vozidlo Škoda se v okamžiku střetu pohybovalo rychlostí 14 km/h, vozidlo Peugeot rychlostí 95 km/h. Pravděpodobné místo střetu leží ve vzdálenosti 7,5 m za VBM a 6 m od pravého okraje vozovky ve směru jízdy vozidla Peugeot. Vozidlo Peugeot k místu dopravní nehody přijíždělo rychlostí 97 km/h.

V době, kdy se řidička vozidla Škoda rozhodovala, že vjede do křižovatky, se vozidlo Peugeot nacházelo ve vzdálenosti 107 až 174 m před místem střetu. Na tuto vzdálenost nemohla řidička vozidla Škoda rozpoznat, že vozidlo Peugeot k místu dopravní nehody přijíždí rychlostí vyšší než v daném místě stanovenou.

Na základě vzájemného postavení obou vozidel v okamžiku, kdy by řidička vozidla Škoda musela začít na situaci reagovat, aby k nehodě nedošlo, je přijatelné, že vozidlo Peugeot mohlo být v tomto okamžiku dobře viditelné, avšak řidička vozidla Škoda mohla rozpoznat hrozící nebezpečí jen velmi obtížně. Řidička vozidla Škoda mohla brzděním střetu s vozidlem Peugeot zabránit, pokud by rozpoznala rychlost přijíždějícího vozidla Peugeot, což je obecně za daných podmínek jen velmi obtížné, prakticky až nemožné.

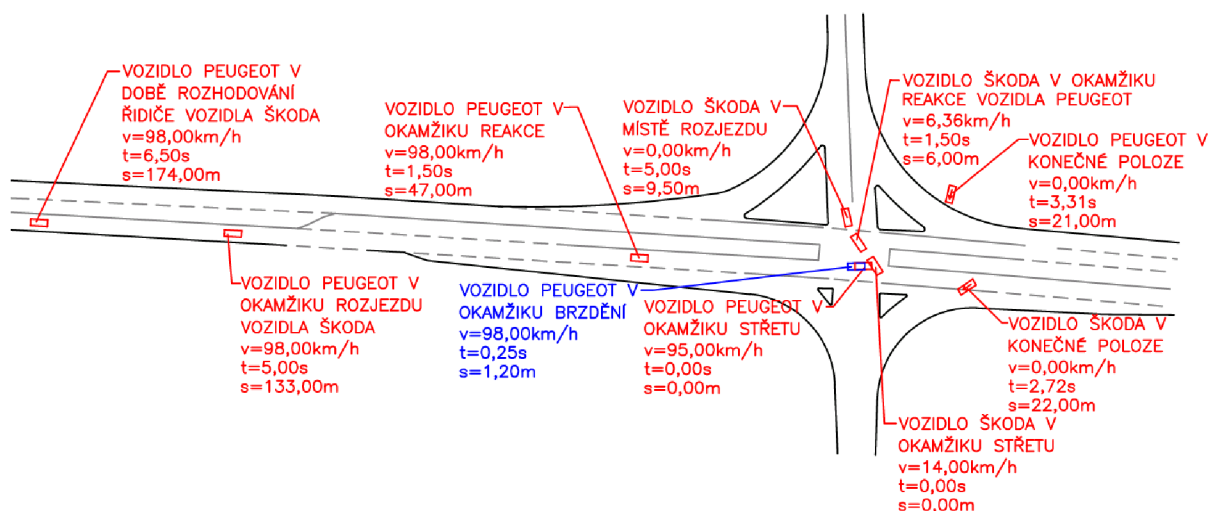
Řidič vozidla Peugeot mohl jízdu rychlostí 70 km/h od místa omezení rychlosti dopravní značkou, tj. od vzdálenosti 288 m před VBM, tj. 280 m před místem střetu, dopravní nehodě předejít, vozidlo Škoda by mohlo najet do pravého jízdního pruhu vozovky bez nebezpečí.

Otázka č. 3: *Zaujmout stanovisko k závěrům znalců k otázkám, které byly zadány a jimi řešeny.*

Odpověď:

Stanovisko k odpovědím na otázky položené oběma znalcům je totožné s hodnocením závěrů jejich znaleckých posudků. [PO3]

12.3.5 Grafické zobrazení popisované události



Obr. č. 16: Intervalový diagram Varianta 3

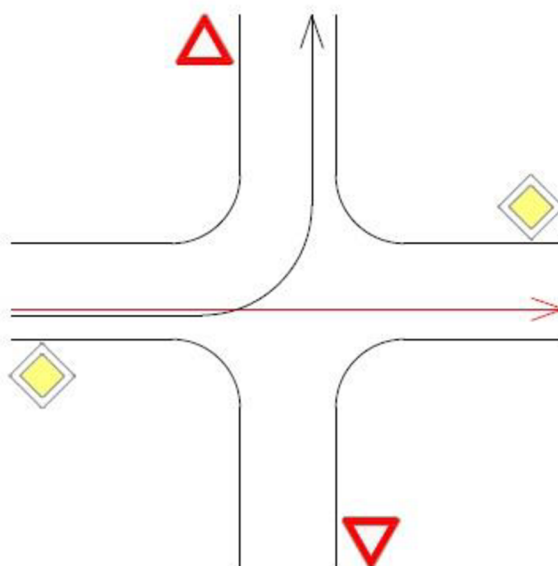
12.3.6 Nejčastější vyjádření soudu

Podle soudu byly v tomto případě porušeny dvě základní povinnosti řidičem vozidla Peugeot, povinnost povolené rychlosti a řidičkou vozidla Škoda povinnost „dej přednost v jízdě“. Povinnost řidičky vozidla Škoda je primární, vzhledem k možným následkům jejího porušení. Překročením povolené rychlosti na rovném přehledném úseku hlavní silnice bez většího provozu, jak tomu bylo v daném případě, totiž samo o sobě nevede ke kolizní situaci a střetu vozidel. V posuzovaném případě byla povolená rychlost překročena o 27 km/h, což nepředstavuje extrémní míru porušení. Řidič vozidla Peugeot se mohl spoléhat, že řidička vozidla Škoda splní svoji povinnost a dá mu přednost v jízdě, jeho konání tak možno podřadit pod tzv. princip omezené důvěry aplikovaný v právní praxi.

Z jiných tvrzení soudu vyplývá, že řidič nesmí zahájit jízdu, jízdni úkon nebo v nich pokračovat jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Řidiče nezbavuje povinnost dát přednost v jízdě odkaz na nedostatečný rozhled. Obzvláště v případě, pokud řidič kritický úsek dobře zná. A samotná okolnost, že řidič motorového vozidla jedoucí po hlavní silnici překročí povolenou rychlost neznamená, že nemá přednost v jízdě, resp. že přednost v jízdě pozbyl. Více soudních vyjádření obsahuje příloha č. 1, str. 156. [18]

12.4 VARIANTA 4

Varianta 4 se vztahuje ke střetu vozidla jedoucího po hlavní pozemní komunikaci a odbočujícího vlevo s vozidlem jedoucím za ním.



Obr. č. 17: Schéma Varianta 4

12.4.1 Vylíčení události

Dne X.X.XXXX ve F. p. R. na ulici B. u domu č.p. XXX došlo k DN vozidla Ford a motocyklu Honda.

K DN došlo tak, že řidič Fordu při odbočování vlevo ohrozil za sebou jedoucího řidiče motocyklu Honda. V okamžiku, kdy řidič Hondy předjížděl v levém (protisměrném) jízdním pruhu vozidlo Ford, jeho řidič odbočil vlevo, vjel do jízdní dráhy motocyklu, který následně najel do levých zadních dveří vozidla Ford. Při střetu došlo k deformaci obou vozidel v místě nárazu a k těžkému zranění řidiče motocyklu Honda, který utrpěl pohmožděninu na končetinách a dvojitou zlomeninu pravé dolní končetiny. Technická závada jako příčina DN nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. [PO4]

12.4.2 Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody

Pomocí kolizních parametrů byla stanovena vzájemná střetová poloha obou účastníků. Z porovnání nejmarkantnějších poškození vyplynulo, že vzájemný úhel, který mezi sebou na počátku svíral motocykl a vozidlo, byl dle korespondence poškození stanoven na cca 35°.

MS bylo určeno vzhledem k postřehovému pohybu vozidla Ford, okolnostem zjištěným z fotodokumentace a rozptylu střepů. S ohledem na rozptyl střepů a úlomků z motocyklu Honda bylo MS stanoveno do vzdálenosti cca 6 m od VBM a 5,5 m vlevo od PBM.

Z podkladů sloužících pro analýzu nehodového děje nelze jednoznačně stanovit přednehodový pohyb motocyklu Honda. Především v jakém čase a jaké vzdálenosti za vozidlem Ford započal motocykl Honda přejíždění do levého (protisměrného) pruhu a jak dlouho se v tomto pruhu mohl pohybovat. Následný průběh nehodového děje byl uvažován pro minimální potřebný čas a vzdálenost, kterou by řidič motocyklu potřeboval k příčnému přemístění (dvěma oblouky) z pravého do levého (protisměrného) jízdního pruhu tedy o cca 3,5 m (celková šíře vozovky 6,6 m). Jak uvedl řidič motocyklu Honda, do levého jízdního pruhu přešel asi před úrovní odstaveného červeného vozidla, které se nacházelo ve vzdálenosti cca 60 m před MS (tato vzdálenost byla stanovena na základě fotodokumentace a zhlédnutí a zaměření místa DN).

Motocikl Honda mohl při rychlosti cca 65 km/h (59 až 71 km/h) ve vzdálenosti cca 89 m před MS v čase 4,9 sekundy před střetem zahájit předjízděcí manévr; příčné přemístění motocyklu dvěma oblouky je bráno ze středu pravého jízdního pruhu do středu levého jízdního pruhu, tj. cca 3,5 m. V čase 4,5 sekundy před střetem a 35 m před MS řidič vozidla Ford jedoucí rychlostí cca 38 km/h kontroloval situaci za vozidlem ve zpětném zrcátku, v tomto okamžiku se motocykl Honda nacházel 81 m před MS (tj. 46 m za vozidlem Ford) v pravém jízdním pruhu a stále se pohyboval rychlostí cca 65 km/h. V čase cca 3,2 sekundy a cca 58 m před MS se řidič motocyklu Honda nacházel ve středu vozovky (přejížděl dělicí čáru), vozidlo Ford se nacházelo 21 m před MS a začalo zpomalovat se střední hodnotou zpomalení 3 m/s^2 z rychlosti cca 38 km/h (34 až 42 km/h). Vozidlo Ford zahájilo odbočovací manévr 2,5 sekundy před střetem a cca 15 m před MS, vozidlo zpomalovalo 2 m/s^2 (konstantní zpomalení v průběhu odbočovacího manévru), motocykl Honda se nacházel již v levém jízdním pruhu cca 1,3 m od středové čáry ve vzdálenosti 45 m před MS (tj. cca 30 m za vozidlem Ford). Vozidlo Ford v čase 1,5 sekundy a cca 7 m před střetem již zřetelně zasahovalo do levého jízdního pruhu, v tomto okamžiku začal řidič motocyklu Honda, nacházející se 27 m před MS, reagovat na odbočující vozidlo Ford, po uplynutí 1 sekundy (reakce + náběh brzd) začal brzdit se zpomalením 3 m/s^2 , v tomto momentu se nacházel cca 9 m před MS. Vozidlo Ford se v okamžiku střetu pohybovalo rychlostí cca 12 km/h (10 až 14 km/h) a motocykl Honda cca 60 km/h (54 až 66 km/h), ihned po nárazu (uvažováno 0,5 sekundy) začalo vozidlo Ford zpomalovat 6 m/s^2 , vozidlo i motocykl se společně pohybovaly do konečných poloh. V čase 2 sekundy po střetu se vozidlo Ford

nacházelo v konečné poloze. Motocykl Honda se nacházel cca 3,8 m za MS vedle levé části vozidla Ford. Tato poloha byla odvozena jako konečná poloha na základě výpovědi řidiče vozidla Ford. [PO4]

12.4.3 Možnosti odvrácení střetu

Odvrácení střetu řidičem motocyklu Honda

Výchozím bodem simulace byl zvolen okamžik reakce řidiče motocyklu Honda na odbočovací manévr vozidla Ford. Výchozí rychlost motocyklu Honda byla stanovena na 50 km/h, jednalo se o maximální povolenou rychlost v místě DN (jízda v obci). Pohyb vozidla Ford byl zachován shodný jako při analýze DN. Z provedené analýzy vyplývá, že:

- v čase cca 1 sekunda od okamžiku reakce se motocykl Honda nacházel cca 14 m před MS, pohyboval se rychlostí cca 50 km/h; vozidlo Ford se v tomto okamžiku nacházelo napříč levým jízdním pruhem,
- v čase cca 2 sekundy od okamžiku reakce se motocykl Honda nacházel na úrovni MS a pohyboval se rychlostí cca 50 km/h středem levého jízdního pruhu; v tomto okamžiku vozidlo Ford dokončovalo odbočovací manévr a nacházelo se větší částí na místní komunikaci, kam odbočovalo a pohybovalo se rychlostí cca 12 km/h.

Řidič motocyklu Honda mohl nehodě zabránit, pokud by se v místě DN pohyboval maximální povolenou rychlostí 50 km/h. Jak vyplynulo z provedené analýzy, v oblasti MS by se motocykl minul se zadní částí vozidla Ford s odstupem cca 0,7 m. Řidič motocyklu by nemusel náhle změnit směr jízdy, brzdit.

Odvrácení střetu řidičem vozidla Ford

Řidič vozidla Ford ve výpovědi uvedl, že doba mezi pohledem do zpětného zrcátka a započítáním odbočovacího manévru byla asi 2 sekundy. Během této doby se motocykl pohyboval v oblasti pravého jízdního pruhu blíže dělicí čáry až do levého pruhu blíže dělicí čáry. Je přípustné, že motocykl Honda se v průběhu této doby mohl pro řidiče vozidla Ford pohybovat v oblasti, do které neměl výhled pomocí zpětných zrcátek, v tzv. „mrtvém úhlu“.

Při zahájení odbočovacího manévru již řidič nemohl mít možnost spatřit motocykl Honda ve zpětném zrcátku ani za svým vozidlem ani v levém jízdním pruhu, protože se vozidlo Ford začalo již natáčet vůči podélné ose vozovky.

Pokud by řidič vozidla Ford na začátku odbočovacího manévru, tj. 2,5 sekundy před střetem, spatřil motocykl Honda, který se v tomto okamžiku nacházel v levém jízdním pruhu

cca 1,3 m od dělicí čáry a cca 30 m za vozidlem Ford, mohl by nehodě zabránit tím, že by nezapočal odbočovací manévr a vyčkal by, až ho motocykl Honda předjede. [PO4]

12.4.4 Odpovědi na otázky

Otázka č. 1: *Analyzovat z technického hlediska příčinu dopravní nehody, zejména se vyjádřit k rychlosti, směru a způsobu jízdy obou účastníků dopravní nehody s ohledem k situaci a podmínkám v silničním provozu v době nehody.*

Odpověď:

Na základě podrobného prostudování fotodokumentace, ohledání místa DN, ohledání vozidla Ford a výpovědí účastníků a svědka DN vypracoval zpracovatel analýzu nehodového děje.

Z podkladů sloužících pro analýzu nehodového děje nelze jednoznačně stanovit přednehodový pohyb motocyklu Honda. Především v jakém čase a jaké vzdálenosti za vozidlem Ford započal motocykl Honda přejíždění do levého (protisměrného) pruhu a jak dlouho se v tomto pruhu mohl pohybovat. Následný průběh nehodového děje byl uvažován pro minimální potřebný čas a vzdálenost, kterou by řidič motocyklu potřeboval k příčnému přemístění (dvěma oblouky) z pravého do levého (protisměrného) jízdního pruhu, tedy o cca 3,5 m (celková šíře vozovky 6,6 m). Jak uvedl řidič motocyklu Honda, do levého jízdního pruhu přešel asi před úrovní odstaveného červeného vozidla, které se nacházelo ve vzdálenosti cca 60 m před MS (tato vzdálenost byla stanovena na základě fotodokumentace a zhlédnutí a zaměření místa DN).

Z provedené analýzy tohoto revizního znaleckého posudku vyplynulo, že:

- motocykl Honda mohl při rychlosti cca 65 km/h (59 až 71 km/h) ve vzdálenosti cca 89 m před MS v čase 4,9 sekundy před střetem zahájit předjížděcí manévr; příčné přemístění motocyklu dvěma oblouky je bráno ze středu pravého jízdního pruhu do středu levého jízdního pruhu, tj. cca 3,5 m.
- v čase 4,5 sekundy před střetem a 35 m před MS řidič vozidla Ford jedoucí rychlostí cca 38 km/h kontroloval situaci za vozidlem ve zpětném zrcátku, v tomto okamžiku se motocykl Honda nacházel 81 m před MS (tj. 46 m za vozidlem Ford) v pravém jízdním pruhu a stále se pohyboval rychlostí cca 65 km/h,
- v čase cca 3,2 sekundy a cca 58 m před MS se řidič motocyklu Honda nacházel ve středu vozovky (přejížděl dělicí čáru), vozidlo Ford se nacházelo 21 m před MS a začalo zpomalovat se střední hodnotou zpomalení 3 m/s^2 z rychlosti cca 38 km/h (34 až 42 km/h),

- 2,5 sekundy před střetem cca 15 m před MS zahájilo vozidlo Ford odbočovací manévr, vozidlo zpomalovalo 2 m/s^2 (konstantní zpomalení v průběhu odbočovacího manévru), motocykl Honda se nacházel již v levém jízdním pruhu cca 1,3 m od středové čáry ve vzdálenosti 45 m před MS (tj. cca 30 m za vozidlem Ford),
- vozidlo Ford v čase 1,5 sekundy a cca 7 m před střetem již zřetelně zasahovalo do levého jízdního pruhu, v tomto okamžiku začal řidič motocyklu Honda nacházející se 27 m před MS reagovat na odbočující vozidlo Ford, po uplynutí 1 sekundy (reakce + náběh brzd) začal brzdit se zpomalením 3 m/s^2 , v tomto momentu se nacházel cca 9 m před MS,
- v okamžiku střetu se vozidlo Ford pohybovalo rychlostí cca 12 km/h (10 až 14 km/h) a motocykl Honda cca 60 km/h (54 až 66 km/h), ihned po nárazu (uvažováno 0,5 sekundy) začalo vozidlo Ford zpomalovat 6 m/s^2 , vozidlo i motocykl se společně pohybovaly do konečných poloh,
- v čase 2 sekundy po střetu se vozidlo Ford nacházelo v konečné poloze. Motocykl Honda se nacházel cca 3,8 m za MS vedle levé části vozidla Ford. Tato poloha byla odvozena jako konečná poloha na základě výpovědi řidiče vozidla Ford.

Podmínky v silničním provozu v době nehody: bylo jasno, suchá vozovka a hustota provozu průměrná. Slunce svítilo ve směru od Trojanovic, tzn., že oba řidiči jej měli při jízdě za zády.

Otázka č. 2: *Určit místo střetu.*

Odpověď:

S ohledem na rozptyl střepů a úlomků z motocyklu Honda bylo MS stanoveno do vzdálenosti cca 6 m od VBM a 5,5 m od PBM.

Otázka č. 3: *Posoudit možnosti zabránění střetu u obou účastníků dopravní nehody.*

Odpověď:

Řidičem motocyklu Honda

Výchozím bodem simulace byl zvolen okamžik reakce řidiče motocyklu Honda na odbočovací manévr vozidla Ford. Výchozí rychlost motocyklu Honda byla stanovena na 50 km/h, jednalo se o maximální povolenou rychlost v místě DN (jízda v obci). Pohyb vozidla Ford byl zachován shodný jako při analýze DN. Z provedené analýzy vyplývá, že:

- v čase cca 1 sekunda od okamžiku reakce se motocykl Honda nacházel cca 14 m před MS, pohyboval se rychlostí cca 50 km/h; vozidlo Ford se v tomto okamžiku nacházelo napříč levým jízdním pruhem,
- v čase cca 2 sekundy od okamžiku reakce se motocykl Honda nacházel na úrovni MS a pohyboval se rychlostí cca 50 km/h středem levého jízdního pruhu, v tomto okamžiku vozidlo Ford dokončovalo odbočovací manévr a nacházelo se větší částí na místní komunikaci, kam odbočovalo a pohybovalo se rychlostí cca 12 km/h.

Řidič motocyklu Honda mohl nehodě zabránit, pokud by se v místě DN pohyboval maximální povolenou rychlostí 50 km/h. Jak vyplynulo z provedené analýzy tohoto revizního znaleckého posudku, v oblasti MS by se motocykl minul se zadní částí vozidla Ford s odstupem cca 0,7 m. Řidič motocyklu by nemusel náhle změnit směr jízdy ani brzdit.

Řidičem vozidla Ford

Řidič vozidla Ford ve výpovědi uvedl, že doba mezi pohledem do zpětného zrcátka a započítáním odbočovacího manévru byla asi 2 sekundy. Během této doby se motocykl pohyboval v oblasti pravého jízdního pruhu blíže dělicí čáry až do levého pruhu blíže dělicí čáry. Je přípustné, že motocykl Honda se v průběhu této doby mohl pro řidiče vozidla Ford pohybovat v oblasti, do které neměl výhled pomocí zpětných zrcátek, tedy v tzv. „mrtvém úhlu“.

Při zahájení odbočovacího manévru již řidič nemusel mít možnost spatřit motocykl Honda ve zpětném zrcátku ani za svým vozidlem ani v levém jízdním pruhu, protože se vozidlo Ford začalo již natáčet vůči podélné ose vozovky.

Pokud by řidič vozidla Ford na začátku odbočovacího manévru tj. 2,5 sekundy před střetem, spatřil motocykl Honda, který se v tomto okamžiku nacházel v levém jízdním pruhu cca 1,3 m od dělicí čáry a cca 30 m za vozidlem Ford, mohl by nehodě zabránit tím, že by nezapočal odbočovací manévr a vyčkal by, až ho motocykl Honda předjede.

Otázka č. 4: *Určit rychlost jízdy motocyklu Honda*

Odpověď:

Rychlost motocyklu Honda byla na začátku a v průběhu nehodového děje stanovena na cca 65 km/h.

Otázka č. 5: *Určit nárazovou rychlost motocyklu Honda do osobního vozidla Ford.*

Odpověď:

Nárazová rychlost motocyklu Honda byla stanovena na cca 60 km/h a vozidla Ford na cca 12 km/h.

Otázka č. 6: *Zda bylo v možnostech řidiče motocyklu Honda zabránit dopravní nehodě.*

Odpověď:

Řidič motocyklu Honda mohl nehodě zabránit, pokud by se v místě DN pohyboval rychlostí 50 km/h, tedy maximální povolenou rychlostí.

Otázka č. 7: *Vyjádřit se k odlišným závěrům znaleckých posudků Ing. A. B., Ph.D. a Ing. C. D.*

Odpověď:

Hlavní příčina rozdílných závěrů v předchozích znaleckých posudcích spočívá ve stanovení energetické ekvivalentní rychlosti EES, především u motocyklu Honda. Vlivem tohoto rozdílu dospěli znalci ke značně rozdílné nárazové rychlosti motocyklu, která má za následek odlišné závěry v těchto posudcích.

Při srovnání předchozích znaleckých posudků a tohoto revizního znaleckého posudku je třeba vycházet ze skutečnosti, že předchozí znalci ve svých posudcích vycházeli z konečné polohy motocyklu Honda tak, jak byla zaznamenána PČR. Zpracovatel tohoto revizního znaleckého posudku vycházel již ze skutečnosti, že konečná poloha motocyklu Honda zaznamenána PČR nevznikla při nehodovém ději, ale manipulací s motocyklem bezprostředně po DN, kdy řidič vozidla Ford s motocyklem Honda manipuloval z důvodu pomoci jeho řidiči. Konečná poloha motocyklu dle řidiče vozidla Ford byla vedle levého boku vozidla. Z tohoto důvodu se také liší MS, kdy předchozí znalci situovali MS v levém jízdním pruhu blíže dělicí čáry, kdežto zpracovatel tohoto revizního znaleckého posudku stanovil MS v levém jízdním pruhu blíže levému okraji. Ze srovnání analýz nehodového děje předchozích znaleckých posudků a tohoto je patrné, že rozdíl příčné polohy MS je cca 1 m.

Na základě provedených rozborů v tomto revizním znaleckém posudku lze v následující tabulce porovnat rozhodující skutečnosti ze závěrů znaleckých posudků Ing. A. B., Ph.D., Ing. C. D. a tohoto revizního znaleckého posudku.

Tab.č. 11: Porovnání výsledků ze znaleckých posudků k předmětné DN – V4 [PO4]

	Ing. A. B. , Ph.D.	Ing. C. D.	ÚSI VUT v Brně
Oblast místa střetu	6,2 m za VBM a 4,6 m vlevo od PBM	3,5 až 6 m za VBM a 4,5 až 5,5 m vlevo od PBM	cca 6 m od VBM a 5,5 m vlevo od PBM vozovky
Střetová rychlost vozidla Ford [km/h]	16 až 20	11 až 17	10 až 14
Střetová rychlost motocyklu Honda [km/h]	36 až 44	55 až 67	54 až 66
EES vozidla Ford [km/h]	13 ±5	15 až 18	11 až 15
EES motocyklu Honda [km/h]	15 ±3	27 až 34	25 až 31
Možnost zabránění střetu řidičem motocyklu Hondy	nemohl DN zabránit	mohl odvrátit střet, pokud by se pohyboval rychlostí 50 km/h	mohl odvrátit střet, pokud by se pohyboval rychlostí 50 km/h
Možnost zabránění střetu řidičem vozidla Fordu	mohl odvrátit střet nezapočetím odbočovacího manévru	mohl odvrátit střet nezapočetím odbočovacího manévru	mohl odvrátit střet nezapočetím odbočovacího manévru

Po provedeném srovnání závěrů jednotlivých znaleckých posudků se závěry tohoto revizního znaleckého posudku je zřejmé, že znalecký posudek Ing. A. B., Ph.D. vykazuje značné odlišnosti od závěrů tohoto revizního znaleckého posudku, které jsou výše uvedeny.

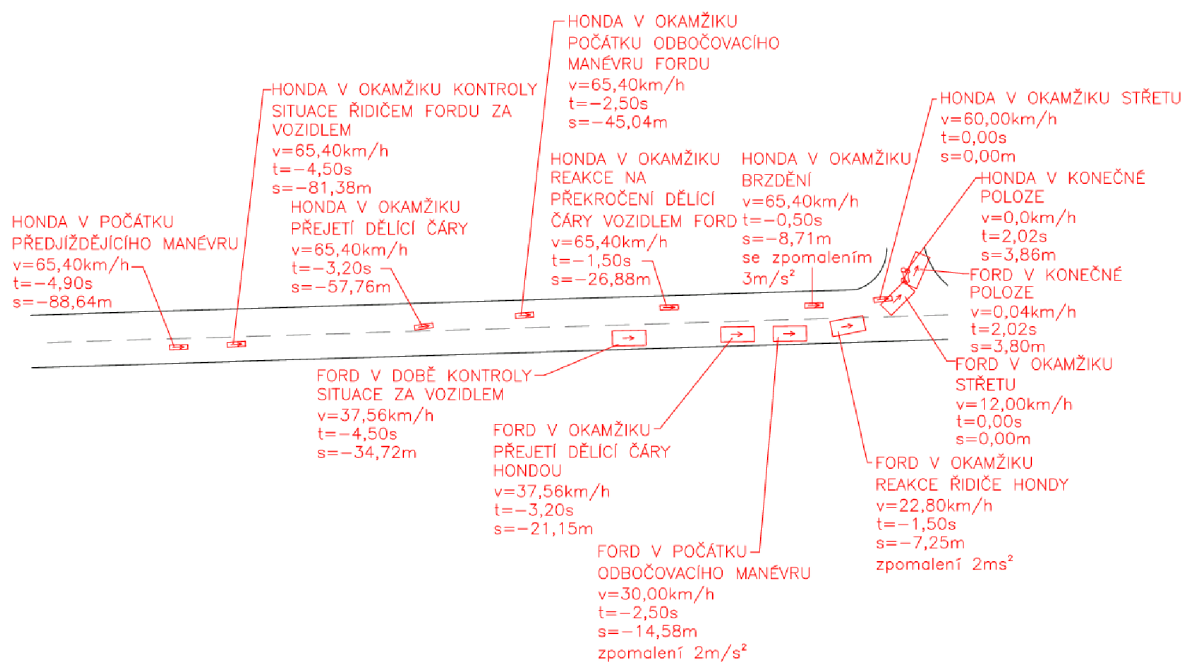
Znalecký posudek Ing. C. D. je částečně v souladu se závěry tohoto revizního znaleckého posudku. Odlišnosti v závěrech jsou zejména důsledkem rozdílného stanovení MS a uvažované konečné polohy motocyklu Honda.

Otázka č. 8: *Jiná zjištění důležitá pro trestní stíhání.*

Odpověď:

Při vypracovávání tohoto revizního znaleckého posudku nebyly zjištěny další skutečnosti významné pro technické posouzení předmětné DN. [PO5]

12.4.5 Grafické zobrazení popisované události



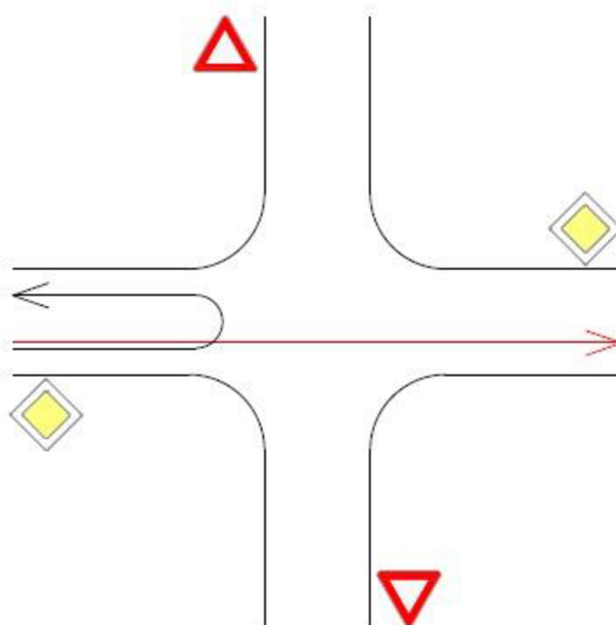
Obr. č. 18: Intervalový diagram Varianta 4

12.4.6 Nejčastější vyjádření soudu

Podle názoru soudu nelze po řidiči požadovat, aby se při odbočování nepřetržitě nebo průběžně díval za sebe a nevěnoval se náležitě odbočovacímu manévru, jakož i nesledoval, co se děje ve směru jeho jízdy, což je též velmi podstatné. A vozidla jedoucí za odbočujícím vozidlem, která má řádně zapnutý směrový ukazatel ohlašující změnu směru jízdy si mají počínat tak, aby na tuto změnu stihly za normálních okolností zareagovat včas. Naopak jiný soud tvrdí, že i když odbočující řidič začne dávat včas znamení o změně směru jízdy ještě před zahájením odbočování, tím se jeho povinnosti nevyčerpávají, protože má další významné povinnosti spočívající v tom, že při samotném odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a současně musí dbát zvýšené opatrnosti. Více soudních vyjádření obsahuje příloha č. 1, str. 167. [18]

12.5 VARIANTA 5

Varianta 5 se vztahuje k ostatním případům střetu, obzvláště ke střetu vozidla otáčejícího se do protisměru své jízdy s vozidlem jedoucím po hlavní pozemní komunikaci.



Obr. č. 19: Schéma Varianta 5

12.5.1 Vylíčení události

Dne X.X.XXXX v P. v ulici pod L. došlo k dopravní nehodě mezi vozidlem Škoda a vozidlem Mercedes.

Obě výše uvedená vozidla jela stejným směrem v pravém jízdním pruhu po přímém úseku obousměrné pozemní komunikace od ul. N. k ul. K C.. Řidič vozidla Mercedes reagoval na před ním vzniklou situaci tím, že prudce strhl řízení vlevo. Za ním jedoucí řidič vozidla Škoda nedobrzdlil a narazil přední částí svého vozidla do levého boku vozidla Mercedes. V době dopravní nehody bylo zataženo. U vozidla Mercedes byly aktivovány boční airbagy. Při dopravní nehodě došlo ke zranění řidiče vozidla Škoda. Technická závada jako příčina střetu nebyla na místě zjištěna ani uplatněna. [PO5]

12.5.2 Analýza vzájemného pohybu účastníků nehody

Výpovědi účastníků dopravní nehody uvádějí zcela odlišné varianty vzniku a průběhu předmětné dopravní nehody. Analýza nehodového děje proto bude provedena pro následující varianty, které vycházejí z výpovědí.

Varianta I. – dle výpovědi řidiče vozidla Škoda o otáčení vozidla Mercedes.

Varianta II./1 – dle výpovědi řidiče vozidla Mercedes o vyhýbacím manévru vozidla Mercedes před nezjištěným vozidlem Audi, kdy je uvažován pouze vyhýbací manévr vozidla Mercedes bez brzdění.

Varianta II./2 - dle výpovědi řidiče vozidla Mercedes o vyhýbacím manévru vozidla Mercedes před nezjištěným vozidlem Audi, kdy je uvažován vyhýbací manévr vozidla Mercedes s brzděním.

Varianta I. (otáčení vozidla mercedes)

Střetová rychlost vozidla Škoda byla odvozena na $40 \text{ km/h} \pm 10 \%$, tj. $\pm 4 \text{ km/h}$, střetová rychlost vozidla Mercedes byla odvozena na $10 \text{ km/h} \pm 10 \%$, tj. $\pm 1 \text{ km/h}$. Ekvivalentní energetická rychlost – EES obou vozidel odpovídá hodnotám EES určeným podle katalogu. Po pohybu vozidel z místa střetu do konečných poloh nebyly dokumentovány žádné stopy.

Na základě dostupných podkladů obsažených ve spisovém materiálu je tedy možno uvést následující technicky přijatelný pohyb vozidel od střetu do konečných poloh. Vozidlo Škoda narazilo svou přední částí pod úhlem přibližně 75° rychlostí $40 \text{ km/h} \pm 4 \text{ km/h}$ do levého boku otáčejícího se vozidla Mercedes jedoucího rychlostí přibližně 10 km/h , s největší intenzitou deformace směřující na levý střední sloupek vozidla Mercedes. Po střetu došlo vzhledem k excentricitě nárazu do vozidla Mercedes a rychlostem obou vozidel k mírné pravotočivé rotaci vozidla Škoda přibližně o 5° , přesně do konečné polohy. Konečná poloha vozidla Mercedes nebyla zdokumentována a byla tedy odvozena pouze na základě provedeného výpočtu; po střetu došlo k jeho levotočivé rotaci přibližně o 40° .

Vozidlo Mercedes se otáčelo do protisměru, a proto je uvažováno zatáčení s maximálním úhlem natočení kol. Ze známého průměru kružnice, ve kterém je schopno se vozidlo Mercedes daného typu otočit, je určena hodnota úhlu řízení zadávaná v programu Virtual CRASH.

Z provedené analýzy je mj. zřejmé, že Vozidlo Škoda před střetem – nárazem rychlostí asi 40 km/h do boku vozidla Mercedes – brzdilo na dráze $20,6 \text{ m}$ se středním brzděním $6,8 \text{ m/s}^2$ odpovídajícím intenzivnímu brzdění, při kterém vozidlo zanechává viditelné brzděné stopy na vozovce, z rychlosti asi $75 \text{ km/h} \pm 5 \%$, tj. asi 71 až 79 km/h ; před vlastním brzděním došlo za dobu $0,2$ sekundy k náběhu brzděného účinku. Řidič vozidla Škoda mohl reagovat $0,8$ sekundy před náběhem brzd, tj. 1 sekundu před začátkem zanechaných brzděných stop, při rychlosti vozidla Škoda přibližně 75 km/h , v místě $41,8 \text{ m}$ a $2,3$ sekundy

před místem střetu na otáčející se vozidlo Mercedes, které za předpokladu plynulého rozjezdu z nulové rychlosti se zrychlením $0,8 \text{ m/s}^2$ vybočilo svoji levou přední částí přibližně o 0,65 m ze své původní polohy. V okamžiku reakce řidiče vozidla Škoda bylo vozidlo Mercedes 4,6 m a 2,3 sekundy před místem střetu a za předpokladu plynulého rozjezdu z nulové rychlosti se zrychlením $0,8 \text{ m/s}^2$ mohlo mít rychlost 3,7 km/h. Vozidlo Mercedes se rozjíždělo z nulové rychlosti, tj. 5,3 m a 3,6 sekundy před místem střetu.

Varianta II./1 (vyhýbací manévr vozidla Mercedes bez brzdění před nezjištěným vozidlem Audi)

Před započítáním vyhýbacího manévru vozidla Mercedes je pro výpočet dle výpovědi řidiče vozidla Mercedes a dle délky zanechaných brzdných stop za vozidlem Škoda uvažována rychlost jízdy obou vozidel 66 km/h. Střetová rychlost vozidla Škoda byla odvozena na 54 km/h a střetová rychlost vozidla Mercedes byla odvozena na 57 km/h. Ekvivalentní energetická rychlost – EES obou vozidel výrazně neodpovídá hodnotám EES určeným podle katalogu. Po pohybu vozidel z místa střetu do konečných poloh nebyly dokumentovány žádné stopy.

Na základě dostupných podkladů není možno způsobem, který je popsán ve variantě II./1, uvést technicky přijatelný pohyb vozidla Škoda od střetu do dokumentované konečné polohy. Z analýzy nehodového děje vyplynulo, že vozidlo Škoda narazilo svou přední částí pod úhlem přibližně 45° rychlostí 54 km/h do levého boku vozidla Mercedes jedoucího rychlostí přibližně 57 km/h, s největší intenzitou deformace směřující na levý střední sloupek vozidla Mercedes. Po střetu došlo vzhledem k excentricitě nárazu do vozidla Mercedes a rychlostem obou vozidel k výrazné levotočivé rotaci vozidla Škoda přibližně o 112° , mimo dokumentovanou konečnou polohu. Konečná poloha vozidla Mercedes nebyla zdokumentována a byla tedy odvozena pouze na základě provedeného výpočtu. Celkové množství zmařené kinetické energie na vzájemný střet vozidel vyjádřené ve formě EES jako jeden z kontrolních parametrů střetu není výrazně v souladu s odvozením EES a rovněž střetová konfigurace vozidel ve zdokumentovaném místě střetu není v souladu se střetovou polohou.

Z provedené analýzy je mj. zřejmé, že vozidlo Škoda před střetem – nárazem rychlostí asi 54 km/h do boku vozidla Mercedes brzdilo na dráze 6,4 m se středním brzdným zpomalením $6,8 \text{ m/s}^2$ odpovídajícím intenzivnímu brzdění, při kterém vozidlo zanechává viditelné brzdné stopy na vozovce, z rychlosti asi $66 \text{ km/h} \pm 5 \%$, tj. asi 63 až 69 km/h; před vlastním brzděním došlo za dobu 0,2 sekundy k náběhu brzdného účinku. Aby korespondovaly zdokumentované brzdné stopy vozidla Škoda s vypočtenými brzdnými stopami v počítačové simulaci, mohl řidič vozidla Škoda dle technické přijatelnosti průběhu nehodového děje reagovat 0,8 sekundy před

náběhem brzd, tj. 1 sekundu před začátkem zanechaných brzdných stop, při rychlosti vozidla Škoda přibližně 66 km/h, v místě 24,5 m a 1,4 sekundy; reakce řidiče vozidla Škoda by však musela být na vozidlo Mercedes pohybující se v daném okamžiku v odstavném pruhu. Jedná se o značně nelogický okamžik reakce a je otázkou jiného než technického posouzení, zda k takovému jednání mohlo dojít.

V okamžiku reakce řidiče vozidla Škoda bylo vozidlo Mercedes 23,4 m a 1,4 sekundy před místem střetu. Vozidlo Mercedes se na počátku vyhybacího manévru 3 sekundy a 52 m před místem střetu pohybovalo rychlostí 66 km/h a řidič tohoto vozidla reagoval 0,8 s před zahájením vyhybacího manévru, tj. 3,8 s a 66,5 m na otáčející se vozidlo Audi, které svoji přední částí bylo na hranici jeho jízdního pruhu. Podélná vzdálenost mezi vozidly Škoda a Mercedes odpovídající technicky přijatelnému průběhu nehodového děje je asi 0,35 m. Minimální bezpečná vzdálenost mezi vozidly jedoucími rychlostí 66 km/h je přibližně 14,7 m.

Předstřetový pohyb vozidel je dle neopodstatněného okamžiku reakce řidiče vozidla Škoda na vozidlo Mercedes a dle malé podélné vzdálenosti mezi vozidly Škoda a Mercedes z technického hlediska obtížně přijatelný a je otázkou jiného než technického posouzení, zda k takovému pohybu vozidel před střetem mohlo dojít.

Varianta II./2 (vyhybací manévr vozidla Mercedes s brzděním před nezjištěným vozidlem Audi)

Střetová rychlost vozidla Škoda byla odvozena na 40 km/h \pm 10 %, tj. \pm 4 km/h, střetová rychlost vozidla Mercedes byla odvozena na 10 km/h \pm 10 %, tj. \pm 1 km/h. Ekvivalentní energetická rychlost – EES obou vozidel odpovídá hodnotám EES určeným podle katalogu. Po pohybu vozidel z místa střetu do konečných poloh nebyly dokumentovány žádné stopy.

Na základě dostupných podkladů je tedy možno uvést následující technicky přijatelný pohyb vozidel od střetu do konečných poloh. Z komplexní analýzy nehodového děje vyplynulo, že vozidlo Škoda narazilo svojí přední částí pod úhlem přibližně 72° rychlostí 40 km/h \pm 4 km/h do levého boku vozidla Mercedes jedoucího rychlostí přibližně 10 km/h, s největší intenzitou deformace směřující na levý střední sloupek vozidla Mercedes. Po střetu došlo vzhledem k excentricitě nárazu do vozidla Mercedes a rychlostem obou vozidel k mírné pravotočivé rotaci vozidla Škoda přibližně o 4°, přesně do konečné polohy. Konečná poloha vozidla Mercedes nebyla zdokumentována a byla tedy odvozena pouze na základě provedeného výpočtu; po střetu došlo k jeho mírné levotočivé rotaci přibližně o 39°. Celkové množství zmařené kinetické energie na vzájemný střet vozidel vyjádřené ve formě EES jako jeden z kontrolních parametrů

střetu je v souladu s odvozením EES a rovněž střetová konfigurace vozidel ve zdokumentovaném místě střetu je v souladu se střetovou polohou.

Z provedené analýzy je mj. zřejmé, že vozidlo Škoda před střetem – nárazem rychlostí asi 40 km/h do boku vozidla Mercedes brzdilo na dráze 20,2 m se středním brzdným zpomalením $6,8 \text{ m/s}^2$ odpovídajícím intenzivnímu brzdění, při kterém vozidlo zanechává viditelné brzdné stopy na vozovce, z rychlosti asi $75 \text{ km/h} \pm 5 \%$, tj. asi 71 až 79 km/h; před vlastním brzděním došlo za dobu 0,2 sekundy k náběhu brzdného účinku. Aby korespondovaly zdokumentované brzdné stopy vozidla Škoda s vypočtenými brzdnými stopami v počítačové simulaci, mohl řidič vozidla Škoda dle technické přijatelnosti průběhu nehodového děje reagovat 0,8 sekundy před náběhem brzd, tj. 1 sekundu před začátkem zanechaných brzdných stop, při rychlosti vozidla Škoda přibližně 66 km/h, v místě 24,5 m a 1,4 sekundy. Reakce řidiče vozidla Škoda by však musela být na vozidlo Mercedes pohybující se v daném okamžiku v odstavném pruhu. Jedná se o značně nelogický okamžik reakce a je otázkou jiného než technického posouzení, zda k takovému jednání mohlo dojít.

Aby korespondovaly zdokumentované brzdné stopy vozidla Škoda s vypočtenými brzdnými stopami v počítačové simulaci, mohl řidič vozidla Škoda reagovat 0,8 sekundy před náběhem brzd, tj. 1 sekundu před začátkem zanechaných brzdných stop, při rychlosti vozidla Škoda přibližně 75 km/h, v místě 40,9 m a 2,3 sekundy před místem střetu, na manévrující vozidlo Mercedes v pravém odstavném pruhu; jedná se však o nelogický okamžik reakce řidiče vozidla Škoda a proč by měl v daném okamžiku řidič vozidla Škoda na vozidlo Mercedes reagovat je otázkou jiného než technického posouzení;

V okamžiku reakce řidiče vozidla Škoda bylo vozidlo Mercedes 8,9 m a 2,3 sekundy před místem střetu a mělo rychlost 27 km/h. Vozidlo Mercedes na počátku vyhybacího manévru 4,9 s a 44 m před místem střetu jelo rychlostí cca 72 km/h a brzdilo na dráze 39,5 m s uvažovaným středním brzdným zpomalením stejným jako u vozidla Škoda $6,8 \text{ m/s}^2$, odpovídajícím brzdnému zpomalení daného typu vozidla Mercedes, při kterém nedochází k zanechání výrazných brzdných stop z rychlosti asi $75 \text{ km/h} \pm 5 \%$, tj. asi 71 až 79 km/h; před vlastním brzděním došlo za dobu 0,2 sekundy k náběhu brzdného účinku. Řidič vozidla Mercedes mohl reagovat 0,8 sekundy před náběhem brzd, tj. 5,9 sekundy a 64,8 m na otáčející se vozidlo Audi, které svojí přední částí bylo na hranici jeho jízdního pruhu vybočené o 1 m ze své původní polohy. V okamžiku rozjezdu otáčejícího se vozidla Audi tj. 8,8 sekundy před střetem vozidel Škoda a Mercedes jela obě vozidla za sebou rychlostí 75 km/h s podélným rozestupem vozidla Škoda za vozidlem Mercedes přibližně 51,5 m.

Samotný pohyb vozidla Mercedes uvažovaný ve variantě II./2

Výše uvedený pohyb vozidla Mercedes ve variantě II./2 je odvozen tak, aby korespondovaly dokumentované brzdné stopy, střetová poloha a konečná poloha vozidla Škoda po nehodě. Z technického hlediska je takový průběh nehody možný, ale chybí zde logika pohybu vozidla Mercedes na konci jeho vyhybacího manévru nutná pro pokračování jízdy v původním směru. Aby mohlo vozidlo Mercedes z odvozené střetové polohy pokračovat v původním směru jízdy, jak uvádí řidič vozidla Mercedes ve své výpovědi, muselo by se při uvažovaném manévru dostat až na odstavňový pruh levého jízdního pruhu a vrátit se zpět do pravého jízdního pruhu.

Pokud chtěl řidič vozidla Mercedes, jak uvádí ve své výpovědi, pokračovat v původním směru své jízdy, mohl 1,5 sekundy a 4,5 m před místem střetu, kde ukončil brzdění svého vozidla a jel rychlostí 12,7 km/h, snadno vyjet zpět do pravého jízdního pruhu, nebo v pravém odstavňovém pruhu zastavit. Při takovém pohybu vozidla Mercedes by však nemohlo dojít ke střetové poloze s vozidlem Škoda.

Vznik dopravní nehody podle varianty 2.2 je tedy z výše uvedených skutečností z technického hlediska velice nepravděpodobný. Možnost jejího vzniku je dána povahou chování řidiče vozidla Mercedes, tedy prudkým stržením řízení doleva, ke kterému nebyl z technického hlediska důvod a je tak otázkou jinou než technického posouzení. [PO5]

12.5.3 Možnosti odvrácení střetu – varianta I.

Odvrácení střetu řidičem vozidla Škoda

Z provedeného rozboru pohybu vozidel před střetem je možno dovodit, že řidič vozidla Škoda neměl z technického pohledu možnost odvrátit střet a tím předejít nehodě i přesto, že by v místě své původní reakce jel rychlostí 70 km/h, tedy rychlostí stanovenou pro daný úsek pozemní komunikace. Při uvažování stejné reakční doby a stejného brzdného zpomalení jako v době před nehodou, by vozidlo Škoda narazilo po ujetí 42,1 m od místa původní reakce do levé zadní části vozidla Mercedes, které by v okamžiku nárazu zasahovalo přibližně 2,8 m svoji levou zadní částí do jízdního koridoru vozidla Škoda.

Dráha potřebná pro zastavení vozidla Škoda z počáteční rychlosti 70 km/h, při uvažování stejné reakční doby, doby náběhu brzdného účinku a stejného brzdného zpomalení, je přibližně 45,3 m.

Z výše uvedeného vyplývá, že řidič vozidla Mercedes vytvořil řidiči vozidla Škoda překážku náhlou.

Překážka náhlá - překážka, která vznikne na vzdálenost kratší, než na jaké je řidič schopen z přiměřené rychlosti zastavit.

Řidič vozidla Škoda měl možnost nehodě zabránit, pokud by v místě své původní reakce jel rychlostí menší než 67 km/h. Při uvažování stejné reakční doby a stejného brzdného zpomalení jako v době před nehodou by vozidlo Škoda stačilo zastavit ještě před střetem s vozidlem Mercedes. Pro zabránění nehody při uvažování zákonem stanoveného minimálního brzdného zpomalení vozidla $5,8 \text{ m/s}^2$ by musel jet řidič vozidla Škoda rychlostí ještě nižší.

Zda měl řidič vozidla Škoda předpokládat náhlé otáčení vozidla Mercedes a přizpůsobit tak svoji rychlost jízdy, je otázkou jiného než technického posouzení.

Odvrácení střetu řidičem vozidla Mercedes

Ze zpracované celkové analýzy předmětné nehody lze rovněž dovodit, že řidič vozidla Mercedes mohl nehodě předejít, pokud by reagoval na přijíždějící vozidlo Škoda a zůstal stát na místě, ze kterého se otáčel, popřípadě by reagoval zastavením rozjíždějícího se vozidla před pásmem jízdního koridoru vozidla Škoda. [PO5]

12.5.4 Odpovědi na otázky

Otázka č. 1: *Jsou závěry znaleckého posudku znalce Ing. A. B. s ohledem na předložené materiály a zjištěné stopy a okolnosti na místě nehody správné?*

Odpověď:

Při přezkoumání znaleckého posudku Ing. A. B. byly zjištěny následující nesrovnalosti:

- znalec má ve všech svých simulacích vytvořených v programu PC-CRASH zaměněnou šířku pravého a levého jízdního pruhu,
- výpočet rychlosti jízdy automobilu Škoda na počátku zanechaných brzdných stop uvedený ve znaleckém posudku je nesprávný. Použitý vzorec je možno využít pouze v případě, kdy vozidlo narazí do tuhé nepohyblivé překážky a nepohybuje se již po střetu dále. Při střetu dvou vozidel uvedený vzorec využít nelze; na základě této skutečnosti jsou ve znaleckém posudku všechny další výpočty nesprávné,
- výpočet doby brzdění vozidla Škoda je taktéž nesprávný, protože zde znalec uvažuje výpočet doby do úplného zastavení vozidla Škoda tak, jako by nedošlo k žádnému střetu,

- znalec nepočítá ani v jedné ze svých simulací v programu PC-CRASH střet vozidel Škoda a Mercedes, ilustruje pouze pohyb vozidel před střetem,
- přestože uvádí hodnotu dosažitelného brzdného zpomalení vozidla Škoda $6,5 \text{ m/s}^2$, ve svých simulacích v programu PC-CRASH počítá s hodnotami středního brzdného zpomalení vozidla Škoda $5,39 \text{ m/s}^2$.

Z výše uvedených nesrovnalostí je tedy zřejmé, že výpočet analýzy nehodového děje provedený znalcem Ing. A. B. je nesprávný.

Se závěry znaleckého posudku Ing. A. B. lze však obecně souhlasit z hlediska střetové polohy vozidel 70° až 80° a možností vzniku dopravní nehody otáčejícím se vozidlem Mercedes.

Otázka č. 2: *Jsou závěry znaleckého posudku znalce Ing. C. D. s ohledem na předložené materiály a zjištěné stopy a okolnosti na místě nehody správné?*

Odpověď:

Znalecký posudek Ing. C. D. k předmětné dopravní nehodě není součástí předmětného trestního spisu a ani po vyžádání zpracovatele tohoto revizního znaleckého posudku ze dne X.X.XXXX a X.X.XXXX nebyl dodán. Dne X.X.XXXX bylo zpracovateli tohoto revizního znaleckého posudku soudcem telefonicky sděleno, že předmětný znalecký posudek nebude k dispozici. Z tohoto důvodu byl přezkoumán jen dodatek ke znaleckému posudku.

Při přezkoumání dodatku znaleckého posudku Ing. C. D. byly zjištěny následující nesrovnalosti:

- k simulacím analýzy nehodového děje vytvořeným v programu PC-CRASH není uveden v dodatku znaleckého posudku jediný protokol se vstupními a výstupními hodnotami, čímž se stává řešení nehodového děje nepřezkoumatelné a nemá tak žádnou vypovídací schopnost,
- ve výpočtu pohybu vozidla před střetem je nesprávný výpočet doby brzdění; na základě tohoto nesprávného výpočtu je vnesena chyba do navazujících výpočtů,
- znalec řeší vlastní střet vozidel Škoda a Mercedes na základě počítačové simulace vytvořené znalcem Ing. A. B. v programu PC-CRASH. Jedná se o variantu vzniku dopravní nehody dle výpovědi řidiče vozidla Škoda, tj. s uvažováním otáčení vozidla Mercedes do protisměru. Při řešení vlastního střetu Ing. C. D. Je počítáno s nesprávnými hodnotami ekvivalentní energetické rychlosti - EES (u vozidla Škoda EES = $14,25 \text{ km/h}$, u vozidla Mercedes EES = $8,15 \text{ km/h}$); na základě nesprávně vypočtených veličin před střetem (kde

je mj. uvažováno s hodnotou EES = 25 km/h) byla vytvořena simulace nehodového děje v programu PC-CRASH, z těchto důvodů je analýza nehodového děje nesprávná,

- v příloze dodatku znaleckého posudku Ing. C. D. je uveden pohyb vozidel po střetu do konečných poloh, kde nesouhlasí konečná poloha vozidla Škoda po nehodě s konečnou polohou uvedenou v kapitole *Konečná poloha vozidel po střetu* a v příloze tohoto revizního znaleckého posudku a s konečnou polohou zdokumentovanou PČR,
- v dodatku znaleckého posudku je provedena analýza nehodového děje dle výpovědi řidiče vozidla Mercedes, tj. s uvažováním vyhýbacího manévru vozidla Mercedes před nezjištěným vozidlem Audi. Pravděpodobná poloha vozidel v době střetu, podle které dle odměření z obr. č. 5, uvedená též v příloze dodatku znaleckého posudku, svírají podélné osy vozidel úhel cca 40°, je v rozporu se střetovou polohou odvozenou zpracovatelem tohoto revizního znaleckého posudku v kapitole *Korespondence poškození a střetová poloha* ($75^\circ \pm 5^\circ$) a se střetovou polohou odvozenou Ing. A. B. (70° až 80°),
- v příloze dodatku znaleckého posudku Ing. C. D. je uveden pohyb vozidel po střetu dle varianty výpovědi řidiče vozidla Mercedes s uvažováním vyhýbacího manévru vozidla Mercedes před nezjištěným vozidlem Audi; nesouhlasí zde konečná poloha vozidla Škoda po nehodě s konečnou polohou uvedenou v kapitole *Konečná poloha vozidel po střetu* a příloze tohoto revizního znaleckého posudku a s konečnou polohou zdokumentovanou PČR,
- střetová poloha se vzájemným úhlem podélných os vozidel cca 55° je v rozporu se střetovou polohou, kterou znalec uvedl v příloze se vzájemným úhlem podélných os vozidel cca 40°; znalec zvýšil vzájemný úhel podélných os o cca 15° oproti původní střetové poloze,
- postřetový pohyb vozidel je v rozporu se skutečným poškozením vozidla Škoda a Mercedes uvedeným v kapitole *Poškození vozidel, korespondence poškození a střetová poloha* tohoto revizního znaleckého posudku; při takovémto pohybu by totiž došlo pouze k poškození pravé přední části vozidla Škoda a k částečnému poškození zadní části levých předních dveří, k poškození levých zadních dveří, levého zadního blatníku a levé části zadního nárazníku vozidla Mercedes,
- při řešení vlastního střetu dle varianty výpovědi řidiče vozidla Mercedes s uvažováním vyhýbacího manévru vozidla Mercedes před nezjištěným vozidlem Audi, je počítáno s nesprávnými hodnotami ekvivalentní energetické rychlosti - EES (u vozidla Škoda EES = 12,20 km/h, u vozidla Mercedes EES = 7,5 km/h), které jsou v rozporu s odvozením EES uvedeným v kapitole *Určení EES* provedeným zpracovatelem tohoto revizního

znaleckého posudku; z tohoto důvodu je analýza nehodového děje uvedena znalcem Ing. C. D. nesprávná.

Otázka č. 3: *Zda lze z předložených a zjištěných stop na místě nehody jednoznačně určit nehodový děj a tedy posoudit z technického hlediska věrohodnost výpovědi jak obžalovaného řidiče vozidla Mercedes, tak svědka řidiče vozidla Škoda*

Odpověď:

Po dovození chybějících podkladů provedených zpracovatelem tohoto revizního znaleckého posudku lze určit průběh nehodového děje následovně:

- Z technického hlediska je nejvíce přijatelná varianta vzniku a průběhu dopravní nehody dle výpovědi řidiče vozidla Škoda, tj. o otáčení vozidla Mercedes, uvedená jako varianta I. v kapitole *Analýza nehodového děje* tohoto revizního znaleckého posudku.
- Další možná varianta vzniku a průběhu dopravní nehody je dle výpovědi řidiče vozidla Mercedes, tj. o vyhýbacím manévru vozidla Mercedes před nezjištěným vozidlem Audi, uvedená jako varianta II./2 v kapitole *Analýza nehodového děje* tohoto revizního znaleckého posudku. Samotný pohyb vozidla Mercedes uvažovaný při tomto průběhu nehodového děje je však značně nelogický, jak je uvedeno v kapitole *Samotný pohyb vozidla Mercedes uvažovaný ve variantě II./2* tohoto revizního znaleckého posudku. Možnost jejího vzniku je dána povahou chování řidiče vozidla Mercedes a je tak otázkou jinou než technického posouzení.

Otázka č. 4: *Ústav, necht' se vyjádří k závěrům, které učinil konzultant přibráný soudcem, viz č.l. 259.*

Odpověď:

Ze závěrů znalecké konzultace Ústavem soudního znalectví v dopravě – Fakulty dopravní, doc. Ing. E. F., CSc. ze dne X.X.XXX vplynuly následující závěry:

- *k nehodě došlo v situaci, kdy řidič vozidla Mercedes nejprve stál na pravé krajnici, poté se rozjel a začal se otáčet, přičemž do levého boku vozidla Mercedes narazilo přední částí vozidlo Škoda,*
- *řidič vozidla Mercedes jel za nezjištěným cisternovým vozem, když se z pravé krajnice rozjelo nezjištěné vozidlo Audi, které se začalo otáčet; řidič vozidla Mercedes strhl řízení nejprve vpravo a vzápětí vlevo, přičemž do levého boku vozidla Mercedes narazilo vozidlo Škoda svojí přední částí,*
- *výše uvedené verze se liší vzájemnou sousledností pohybů všech vozidel v čase a v prostoru; po provedení diferenční analýzy aplikací diagramu dráha x čas s vazbou na simulaci poměrů bezprostředně před střetem a po něm bude možno stanovit, jakou z výše uvedených verzí se nehodový děj odehrál, nebo bude nutno konstatovat, že ani takovou analýzou nelze jednoznačně odhalit příslušnou variantu.*

Ze závěrů znalecké konzultace s příbraným konzultantem nevyplývaly žádné nové skutečnosti. Pouze byly vytyčeny dvě verze vzniku předmětné dopravní nehody, tj. dle výpovědi řidiče vozidla Škoda a dle výpovědi řidiče vozidla Mercedes.

Otázka č. 5: *Pokud bude ústav považovat za nutné, necht' provede diferenční analýzu aplikací diagramu dráha x čas s vazbou na simulaci poměrů bezprostředně před střetem a po něm. Na základě této analýzy necht' učiní závěr, která z variant naznačených konzultantem v jeho připsu.*

Odpověď:

Vzhledem ke zjištěným nedostatkům ve znaleckých posudcích vypracovaných Ing. A. B. a Ing. C. D. bylo k objasnění vzniku a průběhu předmětné dopravní nehody nezbytné vypracovat kompletní analýzu nehodového děje. Analýza nehodového děje je proto provedena pro uvedené varianty, které vycházejí z výpovědi účastníků:

- varianta I. – dle výpovědi řidiče vozidla Škoda o otáčení vozidla Mercedes
- varianta II./1 – dle výpovědi řidiče vozidla Mercedes o vyhýbacím manévru vozidla Mercedes před nezjištěným vozidlem Audi, kdy je uvažován pouze vyhýbací manévr vozidla Mercedes bez brzdění,
- varianta II./2 - dle výpovědi řidiče vozidla Mercedes o vyhýbacím manévru vozidla Mercedes před nezjištěným vozidlem Audi, kdy je uvažován vyhýbací manévr vozidla Mercedes s brzděním.

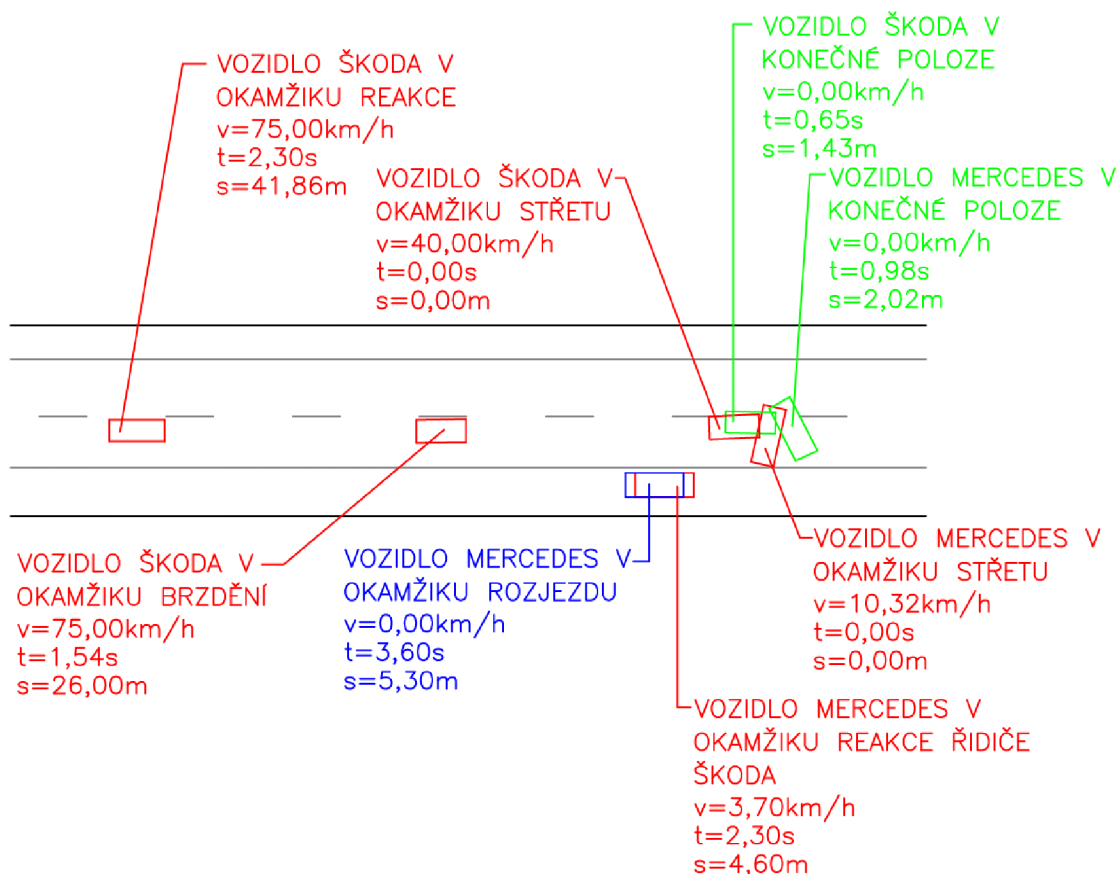
Ke každé variantě analýzy nehodového děje je vypracován intervalový diagram udávající dráhu, čas a rychlost v rozhodných polohách vozidel od místa střetu před střetem a po něm.

Z kompletní analýzy nehodového děje provedené zpracovatelem tohoto revizního znaleckého posudku lze učinit následující závěry:

- z technického hlediska je nejvíce technicky přijatelná varianta vzniku a průběhu dopravní nehody dle výpovědi řidiče vozidla Škoda, tj. o otáčení vozidla Mercedes, jejíž analýza je uvedena jako varianta I.
- vznik a průběh dopravní nehody dle varianty II./1, je z technického hlediska nereálný,
- vznik a průběh dopravní nehody variantou II./2, je z technického hlediska možný, ale samotný pohyb vozidla Mercedes uvažovaný při tomto průběhu nehodového děje je dle tohoto revizního znaleckého posudku značně nelogický. Možnost jejího vzniku je dána povahou chování řidiče vozidla Mercedes, tedy prudkým stržením řízení vozidla doleva, ke

kterému nebyl z technického hlediska důvod a je tak otázkou jinou než technického posouzení. [PO5]

12.5.5 Grafické zobrazení popisované události



Obr. č. 20: Intervalový diagram Varianta 5

12.5.6 Nejčastější vyjádření soudu

Z vyjádření soudu vyplývá, že řidič při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci nesmí ohrozit řidiče jedoucího za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti. Podle tvrzení jiného soudu vyplývá, že nelze po řidiči odbočujícím vlevo požadovat, aby se při odbočování nepřetržitě nebo průběžně díval za sebe a nevěnoval se náležitě odbočovacím manévru, jakož i nesledoval, co se děje v jeho směru jízdy. Vozidla jedoucí za odbočujícím vozidlem, s řádně zapnutým směrovým ukazatelem, si mají počínat tak, aby na tuto změnu stihla za normálních okolností zareagovat. Více soudních vyjádření obsahuje příloha č. 1, str. 172. [18]

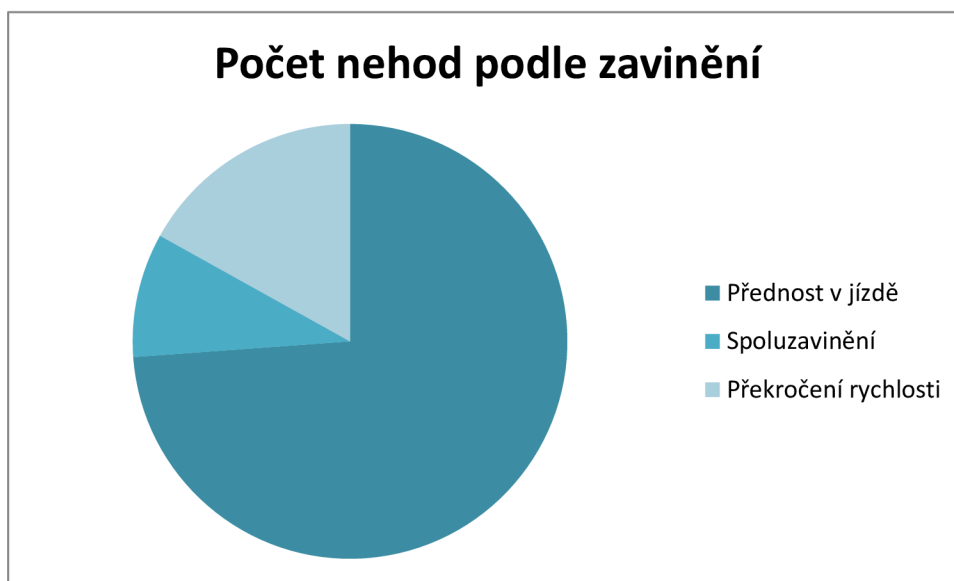
13 ZÁVĚR

Úkolem práce bylo najít přijatelnou hranici pro posuzování zavinění u srovnatelných typů nehod s nedáním přednosti v jízdě. Ještě před samotnou analýzou bylo nutné provést rozebrání pojmu přednost v jízdě. S dáním přednosti v jízdě úzce souvisí odhad vzdálenosti a rychlosti účastníků silničního provozu. Z tohoto důvodu bylo provedeno měření, z kterého vyplynulo, že ve většině případů je těžší odhadnout přesněji vyšší rychlost a delší vzdálenost, zejména ve volném prostoru. Naopak v zastavěné části je odhad přesnější, zejména, když se jedná o nižší rychlosti a menší vzdálenosti.

K nalezení přijatelné hranice pro posuzování zavinění u srovnatelných typů nehod bylo prozkoumáno 230 soudních rozhodnutí. Ty byly rozděleny do 4 variant, u kterých bylo zkoumáno zejména vyjádření soudu. Dále těchto 230 soudních rozhodnutí bylo rozděleno podle míry zavinění do tabulky. Seznam všech 230 soudních rozhodnutí a reprezentativní soudní rozhodnutí k jednotlivým variantám jsou obsažena v příloze č. 1. Jednotlivé varianty jsou podrobněji popsány v kapitole 12 *Rešerše soudních rozhodnutí k vybraným dopravním nehodám*.

Tab. č. 12: Rozdělení soudních rozhodnutí

Zavinění	Překročení rychlosti o:										
	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
Přednost v jízdě	72	10	1	8			2	1			2
Spoluzavinění				1	2	1		2	3		3
Překročení rychlosti				2	6	1	1	2	4	2	4
Nehoda s chodci	18										
Nehoda s cyklisty	17										
Ostatní	65										



Graf č. 9: Počet nehod podle zavinění

V tab.č. 12 je vidět, že z 230 soudních rozhodnutí bylo 18 nehod s chodci a 17 nehod s cyklisty. V 96 případech byla příčina nehody nedání přednosti v jízdě, v 12 případech se jednalo o spoluzavinění a v 22 případech byla jako příčina nepřiměřená rychlost. Do kategorie ostatní byly zařazeny nehody, kde se jednalo o pojistný podvod, náhradu škody z řízení nebo kde bylo zároveň více skutkových činů.

Na rozhodnutí soudu mají vliv i další skutečnosti. S nedáním přednosti v jízdě bylo důležité, zda ten, kdo měl dát přednost v jízdě mohl přijíždějící vozidlo vidět či nikoliv. U překročení rychlosti je důležité, jestli by k nehodě došlo, kdyby vozidlo jelo maximální povolenou rychlostí. Nejen tyto skutkové činy měly na rozhodnutí vliv. Například skutečnost, že řidič znal dobře kritický úsek, mohl předvídat, co se při nedodržení stanovených pravidel může stát. Dále u nehod s chodci nebo na křižovatkách, kde je značený přechod pro chodce se od řidiče vyžaduje větší opatrnost. Mezi nejčastější výroky patří zejména výrok, který je spojený s předností v jízdě a říká, že přednost v jízdě je kvalitativně vyšší povinností než přiměřená rychlost. Příčinná souvislost mezi pachatelem a následkem se nepřerušuje ani v případě, jestliže k jednání pachatele přistoupí ještě další fakt, který spolupůsobí ve vzniku následku, ale za předpokladu, že jednání pachatele zůstává skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo. V případě, kde spolupůsobí více příčin, je zapotřebí hodnotit každou příčinu, co do jejího významu, pro vznik následku zvlášť a určit její důležitost pro následek, který z jednání obviněné nastal. Výroky soudů se mohou v určitých případech lišit. Například jeden soud tvrdil,

že je zásadně vinen řidič nerespektující přednost v jízdě, která nezaniká ani v důsledku toho, že druhý řidič jede nedovolenou rychlostí. Naopak podle jiného soudu nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení silničních pravidel tohoto provozu jinými účastníky a tím pádem k tomu přizpůsobil své jednání. A pokud nevyplývá z jiných okolností, že jiný účastník provozu porušil své povinnosti, je opodstatněný očekávat od ostatních účastníků provozu dodržení stanovených pravidel.

Z toho vyplývá, že každý soud se rozhoduje většinou jinak, podle svého nejlepšího mínění. Ale z provedené statistiky by se dalo tvrdit, že většina soudů bere nedání přednosti v jízdě jako závažnější přestupek, než nedodržení povolené rychlosti. Z roztržiděných rozhodnutí podle míry zavinění by mohla být zaužívaná hranice v rozmezí mezi 30% až 40% překročení povolené rychlosti. Kde do 30 % překročení rychlosti je stále považována jako příčina dopravní nehody nedání přednosti v jízdě. A od 40 % překročení povolené rychlosti je považována příčina dopravní nehody vysoká rychlost. Občas se najdou i výjimky, kde tato hranice neodpovídá nebo se jedná o spoluzavinění, ale je to většinou v případech, ve kterých mají na skutkový čin vliv další okolnosti.

SEZNAM LITERATURY:

- [1] BRADÁČ, A . a kol. *Soudní znalectví*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, ISBN 978-80-7204-704-8
- [2] Cestujeme do zahraničí - Německo. In: *Cestujeme do zahraničí* [online]. 2014 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z:http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/germany/index_cs.htm
- [3] Cestujeme do zahraničí - Polsko. In: *Cestujeme do zahraničí* [online]. 2014 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z:http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/poland/index_cs.htm
- [4] Cestujeme do zahraničí - Rakousko. In: *Cestujeme do zahraničí* [online]. 2014 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z:http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/austria/index_cs.htm
- [5] Cestujeme do zahraničí – Spojené království. In: *Cestujeme do zahraničí* [online]. 2014 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z:http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/united_kingdom/index_cs.htm
- [6] Das Vormerksystem gegen Hochrisikolenker: in Kraft seit 1. Juli 2005. *KFV: Varkehr a mobilität* [online]. 2008 [cit. 2015-01-11]. Dostupné z: <http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/sicherheitsmassnahmen/vormerksystem/>
- [7] Dopravní přestupky. In: *DOPRAVNI-PRAVO.CZ: Pomáhat a bránit* [online]. 2015 [cit. 2015-05-21]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/dopravni-prestupky/>
- [8] Führerschein-Vormerksystem. *ZURICH* [online]. 2015 [cit. 2015-01-11]. Dostupné z: <https://www.zurich.at/versicherungen/kfz-versicherungen/infopoint/vormerksystem>
- [9] General rules, techniques and advice for all drivers and riders (103 to 158). In: *GOV.UK* [online]. 2015 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/general-rules-all-drivers-riders-103-to-158/signals-103-to-106>
- [10] HUGEMANN, Wolfgang. *Unfallrekonstruktion*. 1. Aufl. Münster: Autorenteam, 2007, s. 649-1254. ISBN 30-001-9419-3.
- [11] CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

- [12] JANÍČEK, Přemysl. *Systémové pojetí vybraných oborů pro techniky: hledání souvislostí*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2007, 682, [53] s. ISBN 978-80-7204-555-61
- [13] JANÍČEK, Přemysl. *Systémové pojetí vybraných oborů pro techniky: hledání souvislostí*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2007, s. 683-1234 , [67] s. ISBN 978-80-7204-556-32
- [14] KLEDUS, Robert. *Obecná metodika soudního inženýrství*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. ISBN 978-80-214-4562-8
- [15] Kodeks drogowy: Przepisy ogólne. In: *Kodeks drogowy: Prawo o ruchu drogowym* [online]. 2015 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://kodeks-drogowy.org/>
- [16] Kreisverkehr – Verkehrsregeln in Europa. Http://www.anwalt.de/rechtstipps/kreisverkehr-verkehrsregeln-in-europa_029361.html [online]. 2012 [cit. 2014-12-27].
- [17] Mikrospanek, únava a ospalost za volantem. *Mikrospanek.cz* [online]. [cit. 2015-01-21]. Dostupné z: <http://mikrospanek.cz/mikrospanek-unava-a-ospalost-za-volantem>
- [18] Nejvyšší soud. *Nejvyšší soud* [online]. 2010 [cit. 2015-03-29]. Dostupné z: [http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/\\$\\$WebSearch1?SearchView&Query=%5BARozhodnutiRT%5D%3Dp%C5%99ednost%20v%20j%C3%ADzd%C4%9B&SearchMax=1000&Start=1&Count=15&pohled=1](http://www.nsoud.cz/Judikatura/judikatura_ns.nsf/$$WebSearch1?SearchView&Query=%5BARozhodnutiRT%5D%3Dp%C5%99ednost%20v%20j%C3%ADzd%C4%9B&SearchMax=1000&Start=1&Count=15&pohled=1)
- [19] Německo změnilo bodový systém. *Mobilita 2014* [online]. 2014 [cit. 2015-01-09]. Dostupné z: <http://www.mobilita2014.cz/?p=173>
- [20] Penalty points for driving offences. *Citizens Information* [online]. 2014 [cit. 2015-01-14]. Dostupné z: http://www.citizensinformation.ie/en/travel_and_recreation/motoring_1/driving_offences/penalty_points_for_driving_offences.html
- [21] Penalty Points System. *Motor lawyers* [online]. 2004-20015 [cit. 2015-01-14]. Dostupné z: http://www.motorlawyers.co.uk/offences/penalty_points_system.php
- [22] PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolské právníké učebnice. ISBN 80-720-1212-6.

- [23] Povinná výbava auta od 1.1. 2014. *Povinná výbava auta* [online]. 2014 [cit. 2014-12-29]. Dostupné z: <http://www.povinna-vybava-auta.cz/>
- [24] Punktekatalog - Punkte Flensburg 2014 / 2015. *Bußgeldkatalog - Punktekatalog* [online]. 2014 [cit. 2015-01-09]. Dostupné z: <http://bussgeldkatalog.kfz-auskunft.de/punktekatalog.html>
- [25] Richtig kreiseln: Andere Verkehrsregeln im Ausland. *Http://www.auto-news.de/ratgeber/tipps_tests/anzeige_Vorfahrt-im-Kreisverkehr-In-diesen-Laendern-muessen-Sie-aufpassen_id_22026*http://www.auto-news.de/ratgeber/tipps_tests/anzeige_Vorfahrt-im-Kreisverkehr-In-diesen-Laendern-muessen-Sie-aufpassen_id_22026[online]. [cit. 2014-12-27].
- [26] Řidiči z povolání. *Mobilita a doprava: Bezpečnost silničního provozu* [online]. 2014 [cit. 2015-01-21]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/professional-drivers/index_cs.htm
- [27] SEMELA, Marek. *Analýza silničních nehod I*. Brno: Vysoké učení technické v Brně Ústav soudního inženýrství, 2012. ISBN 978-80-214-4559-8.
- [28] Statistika nehodovosti: Statistické údaje nehodovosti na území ČR. *Policie České republiky* [online]. 2014 [cit. 2014-12-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
- [29] ŠTIKAR, Jiří, Jana ŠMOLÍKOVÁ a Jiří HOSKOVEC. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). ISBN 80-246-0606-2.
- [30] ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013, 216 s. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.
- [31] Using the road (159 to 203). In: *GOV.UK* [online]. 2015 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/using-the-road-159-to-203/road-junctions-170-to-183>
- [32] VYKOPALOVÁ, Hana. *Psychologie v dopravě*. Brno: Vysoké učení technické v Brně Ústav soudního inženýrství, 2012. ISBN 978-80-214-4564-2.
- [33] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- [34] Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících

- [35] 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.
- [36] Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- [37] Zákon č. 200/1990 Sb., Zákon České národní rady o přestupcích
- [38] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

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

- [PO1] Znalecký posudek_Varianta 1
- [PO2] Znalecký posudek_Varianta 2
- [PO3] Znalecký posudek_Varianta 3
- [PO4] Znalecký posudek_Varianta 4
- [PO5] Znalecký posudek_Varianta 5

SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obr. č. 1	Struktura psychických charakteristik [13].....	36
Obr. č. 2	Místa odhadů vzdáleností a rychlostí.....	47
Obr. č. 3	První úsek měření.....	48
Obr. č. 4	Pohled na první úsek měření.....	48
Obr. č. 5	Druhý úsek měření.....	50
Obr. č. 6	Pohled na druhý úsek měření.....	51
Obr. č. 7	Třetí úsek měření.....	53
Obr. č. 8	Pohled na třetí úsek měření.....	54
Obr. č. 9	Čtvrtý úsek měření.....	56
Obr. č. 10	Pohled na čtvrtý úsek měření.....	57
Obr. č. 11	Schéma Varianta 1.....	60
Obr. č. 12	Intervalový diagram Varianta 1.....	68
Obr. č. 13	Schéma Varianta 2.....	69
Obr. č. 14	Intervalový diagram Varianta 2.....	77
Obr. č. 15	Schéma Varianta 3.....	78
Obr. č. 16	Intervalový diagram Varianta 3.....	85
Obr. č. 17	Schéma Varianta 4.....	86
Obr. č. 18	Intervalový diagram Varianta 4.....	94
Obr. č. 19	Schéma Varianta 5.....	95
Obr. č. 20	Intervalový diagram Varianta 5.....	106

SEZNAM TABULEK:

Tab. č. 1 Bodový systém [38].....	25
Tab. č. 2 Rozdělení řidičů podle McGuireho [29].....	39
Tab. č. 3 Vývoj základních ukazatelů od roku 1990 [28].....	43
Tab. č. 4 Hlavní příčina nehod motorových vozidel v roce 2013 [28].....	44
Tab. č. 5 Nejčastější příčiny nehod v roce 2013 [28].....	46
Tab. č. 6 Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 1.....	49
Tab. č. 7 Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 2.....	52
Tab. č. 8 Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 3.....	55
Tab. č. 9 Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 4.....	58
Tab. č. 10 Porovnání výsledků ze znaleckých posudků k předmětné DN – V1 [PO1].....	67
Tab. č. 11 Porovnání výsledků ze znaleckých posudků k předmětné DN – V4 [PO4].....	93
Tab. č. 12 Rozdělení soudních rozhodnutí.....	107

SEZNAM GRAFŮ:

Graf č. 1 Počet usmrcených – porovnání jednotlivých čtvrtletí roku 2013 a 2012 [28].....	42
Graf č. 2 Vývoj počtu usmrcených osob od roku 1990 do roku 2013[28].....	43
Graf č. 3 Vývoj počtu nehod od roku 1990 do roku 2013 [28].....	44
Graf č. 4 Hlavní příčina nehod v roce 2013.....	45
Graf č. 5 Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 1.....	50
Graf č. 6 Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 2.....	53
Graf č. 7 Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 3.....	56
Graf č. 8 Měření odhadu vzdálenosti a rychlosti – úsek č. 4.....	59
Graf č. 9 Počet nehod podle zavinění.....	108

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

Zkratka/symbol	Popis zkratky/symbolu
DN	Dopravní nehoda
MS	Místo střetu
VBM	Výchozí bod měření
PBM	Pomocný bod měření
EES	Ekvivalent energetických rychlostí
PČR	Policie České republiky
ABS	Protiblokovací systém brzd
ESP	Elektronický stabilizační program
EDS	Elektronická uzávěrka diferenciálu
MSR	Regulace brzdného momentu
ASR	Automatický protiskluzový systém
BA	Brzdový asistent
DSR	Optimalizace brzdného účinku k řízení vozu
v	Rychlost
t	Čas
s	Dráha
a	Zrychlení
y	Příčná vzdálenost

PŘÍLOHA Č.1

Příloha obsahuje seznam prostudovaných rozhodnutí, kde červená rozhodnutí jsou rozhodnutí pro jednotlivé varianty. Dále obsahuje reprezentativní rozhodnutí jednotlivých variant, v kterých je popsána událost, u některých vyjádření znalce, soudní rozhodnutí a v neposlední řadě vybrané slovní obraty.

SEZNAM PROSTUDOVANÝCH ROZHODNUTÍ

3 Tdo 632/2011, 4 Tz 63/2007, 5 Tdo 184/2004, 3 Tdo 39/2012, 4 Tz 41/2010, 5 Tdo 1173/2004, 6 Tdo 845/2009, 6 Tdo 953/2014, 6 Tdo 1146/2012, 7 Tdo 61/2011, 7 Tdo 168/2009, 7 Tdo 688/2011, 25 Cdo 974/2002, 25 Cdo 1097/2014, 25 Cdo 2212/2002, 3 Tdo 155/2006, 3 Tdo 1320/2014, 5 Tdo 5/2003, 5 Tdo 275/2012, 6 Tdo 518/2007, 6 Tdo 686/2007, 6 Tdo 1060/2010, 6 Tdo 1343/2008, 6 Tdo 1426/2009, 7 Tdo 1446/2012, 8 Tdo 34/2010, 8 Tdo 653/2011, 8 Tdo 1116/2011, 8 Tdo 1202/2013, 8 Tdo 1373/2011, 25 Cdo 3159/2012, 3 Tdo 506/2002, 3 Tdo 593/2007, 3 Tdo 727/2005, 3 Tdo 839/2009, 3 Tdo 1191/2010, 3 Tdo 1524/2012, 4 Tdo 121/2009, 6 Tdo 233/2012, 6 Tdo 585/2005, 6 Tdo 754/2013, 7 Tdo 38/2009, 7 Tdo 44/2014, 7 Tdo 214/2010, 8 Tdo 216/2006, 8 Tdo 885/2010, 8 Tdo 1355/2008, 8 Tz 60/2013, 11 Tdo 639/2008, 11 Tdo 1572/2011, 3 Tdo 427/2004, 4 Tdo 459/2011, 4 Tdo 715/2013, 4 Tz 86/2001, 5 Tz 284/2000, 7 Tdo 597/2014, 7 Tdo 637/2008, 7 Tdo 1156/2010, 7 Tdo 1411/2006, 8 Tdo 877/2011, 8 Tdo 1601/2008, 3 Tdo 508/2011, 3 Tdo 742/2009, 4 Tdo 1094/2013, 4 Tdo 1182/2013, 5 Tdo 10/2008, 6 Tdo 208/2002, 6 Tdo 1211/2004, 7 Tdo 918/2013, 7 Tdo 1355/2012, 11 Tdo 700/2009, 3 Tdo 40/2009, 3 Tdo 318/2008, 3 Tdo 493/2009, 3 Tdo 513/2008, 3 Tdo 592/2008, 3 Tdo 810/2004, 3 Tdo 857/2011, 3 Tdo 986/2005, 3 Tdo 1082/2014, 3 Tdo 1188/2011, 3 Tdo 1188/2013, 3 Tdo 1262/2005, 3 Tdo 1615/2005, 3 Tz 122/2001, 4 Tdo 99/2014, 4 Tdo 117/2010, 4 Tdo 185/2015, 4 Tdo 781/2013, 4 Tdo 1024/2014, 4 Tdo 1139/2013, 4 Tdo 1273/2013, 4 Tdo 1412/2013, 4 Tz 32/2004, 4 Tz 39/2006, 4 Tz 122/2005, 4 Tz 133/2001, 4 Tz 203/2003, 4 Tz 225/2000, 4 Tz 283/2000, 5 Tdo 154/2014, 5 Tdo 311/2006, 5 Tdo 327/2013, 5 Tdo 374/2006, 5 Tdo 393/2007, 5 Tdo 431/2004, 5 Tdo 548/2012, 5 Tdo 630/2003, 5 Tdo 795/2012, 5 Tdo 1000/2005, 5 Tz 124/2001, 6 Tdo 57/2005, 6 Tdo 73/2012, 6 Tdo 185/2003, 6 Tdo 256/2009, 6 Tdo 293/2009, 6 Tdo 414/2003, 6 Tdo 483/2004, 6 Tdo 523/2011, 6 Tdo 526/2012, 6 Tdo 538/2002, 6 Tdo 604/2002, 6 Tdo 650/2009, 6 Tdo 734/2013, 6 Tdo 815/2007, 6 Tdo 852/2002,

6 Tdo 862/2010, 6 Tdo 906/2008, 6 Tdo 942/2012, 6 Tdo 1070/2013, 6 Tdo 1099/2014,
6 Tdo 1145/2014, 6 Tdo 1269/2012, 6 Tdo 1384/2014, 6 Tdo 1396/2006, 6 Tdo 1608/2010,
7 Td 65/2013, 7 Tdo 61/2007, 7 Tdo 113/2012, 7 Tdo 142/2009, 7 Tdo 169/2007,
7 Tdo 266/2009, 7 Tdo 401/2003, 7 Tdo 649/2012, 7 Tdo 679/2005, 7 Tdo 708/2011,
7 Tdo 934/2006, 7 Tdo 993/2004, 7 Tdo 1063/2007, 7 Tdo 1076/2005, 7 Tdo 1131/2005,
7 Tdo 1155/2004, 7 Tdo 1232/2003, 7 Tdo 1238/2007, 7 Tdo 1298/2011, 7 Tdo 1302/2012,
7 Tdo 1321/2008, 7 Tdo 1356/2013, 7 Tdo 1369/2010, 7 Tdo 1399/2009, 7 Tdo 1434/2007,
7 Tdo 1533/2012, 7 Tdo 1582/2014, 7 Tdo 1627/2011, 7 Tz 66/2011, 7 Tz 78/2011,
7 Tz 275/2001, 8 Tdo 27/2007, 8 Tdo 63/2009, 8 Tdo 100/2009, 8 Tdo 142/2007,
8 Tdo 241/2005, 8 Tdo 265/2004, 8 Tdo 553/2008, 8 Tdo 892/2009, 8 Tdo 940/2008,
8 Tdo 950/2013, 8 Tdo 996/2010, 8 Tdo 1118/2005, 8 Tdo 1118/2007, 8 Tdo 1334/2007,
8 Tdo 1490/2004, 8 Tdo 1500/2004, 8 Tdo 1538/2005, 8 Tdo 1571/2011, 8 Tz 22/2011,
11 Tcu 65/2000, 11 Tcu 75/2002, 11 Tdo 596/2006, 11 Tdo 662/2002, 11 Tdo 804/2008,
11 Tdo 856/2012, 11 Tdo 904/2011, 11 Tdo 1081/2014, 11 Tdo 1250/2012, 11 Tdo 1521/2009,
11 Tdo 1534/2005, 21 Cdo 1084/2009, 21 Cdo 3035/2011, 23 Cdo 2007/2012,
23 Cdo 4849/2009, 25 Cdo 396/2014, 25 Cdo 526/2006, 25 Cdo 551/2013, 25 Cdo 602/2006,
25 Cdo 631/2001, 25 Cdo 666/2004, 25 Cdo 752/2003, 25 Cdo 784/2009, 25 Cdo 1145/2006,
25 Cdo 1147/2000, 25 Cdo 1310/2006, 25 Cdo 1319/2010, 25 Cdo 1428/2012,
25 Cdo 1437/2006, 25 Cdo 1506/2004, 25 Cdo 1869/2005, 25 Cdo 2719/2005,
25 Cdo 3316/2012, 25 Cdo 3548/2014, 25 Cdo 3871/2008, 25 Cdo 4024/2009,
25 Cdo 4874/2009, 28 Cdo 1532/2006, 30 Cdo 5421/2008, 32 Cdo 4054/2011,
32 Cdo 4200/2010, 33 Odo 770/2006, Skno 4/99

VARIANTA 1 (odbočování vlevo z hlavní silnice na vedlejší a střet s protijedoucím vozidlem)

5 Tdo 275/2012

Popis nehody

„Dne 10. 11. 2010, kolem 06.30 hod., v K. na křižovatce ulic Dr. F. a J. Č. obviněná jako řidička osobního automobilu zn. Ford Mondeo, RZ ..., se plně nevěnovala řízení a nesledovala situaci v silničním provozu a při odbočování z hlavní silnice vlevo na silnici vedlejší přehlédla protijedoucí motocykl zn. Yamaha FZR 1000, RZ ..., který řídil poškozený M. S., nedala mu přednost v jízdě a na bezprostřední vzdálenost mu vjela do jízdní dráhy, v důsledku čehož došlo ke střetu.“ [18]

Slovní obraty

„Jednoznačně vyplývá, že obviněná K. C. při řízení osobního vozidla dne 10. 11. 2010, kolem 06.30 hod., nesledovala dostatečným způsobem situaci v provozu na pozemní komunikaci a při odbočování z hlavní silnice vlevo na vedlejší silnici přehlédla poškozeného jedoucího v protisměru na motocyklu značky Yamaha, kterému nedala přednost v jízdě a na bezprostřední vzdálenost mu vjela do jízdní dráhy. Ze žádného z provedených důkazů nevyplývalo, že by sám poškozený svou jízdou, tj. podle tvrzení obviněné, nepřiměřeně rychlou, mohl event. přispět ke střetu jím řízeného motocyklu s vozidlem obviněné a tak spolupůsobit při vzniku škodlivého následku. Sám poškozený odhadl rychlost své jízdy v rozpětí od 50 do 60 km v hodině, tj. připustil maximální překročení povolené rychlosti o 10 km/h. Nezávislý svědek V. P., který jel za vozidlem obviněné, potvrdil, že v dostatečném předstihu viděl protijedoucí motocykl poškozeného, jak se blíží ke křižovatce, sám chtěl stejně jako obviněná odbočovat vlevo, avšak poškozená vůbec nereagovala na protijedoucí motocykl, pokračovala v odbočování a pak došlo ke střetu.“ [18]

3 Tdo 1320/2014

Popis nehody

„Dne 14. 10. 2012 v době kolem 13:12 hodin v O.-S. O. obviněný, jako řidič osobního motorového vozidla značky Škoda Felicia, na ulici M. ve směru jízdy od ulice H. ke křižovatce s ulicí H., při odbočování vlevo na vedlejší ulici H., nedal přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu – skútru, který po ulici M. a přes uvedenou křižovatku rovněž řídil v protisměru ve

směru jízdy od ulice P. k ulici Č. poškozený řidič P. D. v důsledku čehož vjel vozidlem do jízdního pruhu a do jízdní dráhy poškozenému a v prostoru křižovatky, kdy při střetu obou motorových vozidel došlo k pádu poškozeného na vozovku. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Obviněný dále poukázal na to, že i podle znalce mohlo k nehodě dojít i jinými způsoby, než popsal poškozený, a že existuje několik skutečností, které podle jeho názoru do nehodového děje nezapadají. Jedná se například o způsob dopadu poškozeného, konečnou polohu motocyklu či charakter poškození registrační značky. ‘‘ [18]

5 Tdo 5/2003

Popis nehody

„Obviněný Ing. M. S.dne 15. 6. 2001 v 7.50 hod. v B. jako řidič osobního automobilu Škoda Felicia Combi, při jízdě po ulici T. ve směru od ulice Ú. na křižovatce s ulicí T. a při odbočování vlevo na tuto ulici nedal přednost v jízdě protijedoucímu osobnímu automobilu Toyota Corrola, řízenému M. K., který přijížděl po ulici T. ve směru k ulici Ú. rychlostí 50,7 až 59,4 km/hod., což byla rychlost v místě nepovolená a nepřiměřená dopravní situaci, v důsledku toho došlo ke střetu obou vozidel. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Obviněný tvrdí, že v místě střetu nebyly dopravním značením označeny dva jízdní pruhy. Faktická situace proto podle jeho názoru neumožňovala řidiči protijedoucího vozidla, aby jel zprava podél stojící kolony vozidel. Obviněný se domnívá, že porušení dopravních předpisů se proto dopustil řidič M. K., který podjížděl automobil nezjištěné řidičky zprava. Nejsou-li tedy jízdní pruhy na vozovce vyznačeny, rozumí se jízdním pruhem část vozovky dovolující jízdu vozidel jiných než dvoukolových (motocyklů) v jízdním pruhu za sebou. V předmětném případě činila šíře vozovky 5,3 m, což jízdu ve dvou pruzích, jak současně vyplynulo z důkazů i z faktického jednání zúčastněných řidičů, umožňovalo. Z uvedeného závěru je zřejmé, že jednání řidiče M. K. bylo – pokud jde o jízdu v nevyznačeném pravém jízdním pruhu – v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích, naopak jednání obviněného bylo v rozporu s ustanovením o odbočování , což mělo za následek způsobení předmětné dopravní nehody. ‘‘ [18]

6 Tdo 518/2007

Popis nehody

„Dne 12. ledna 2005 kolem 19.15 hod. obviněný na křižovatce jako řidič osobního motorového vozidla zn. BMW 530 DL 71, při odbočování vlevo nedal přednost v jízdě protijedoucímu osobnímu vozidlu zn. Renault Megane Scenic, jedoucímu nepovolenou rychlostí nejméně 68 km/hod. řízenému H. S., v důsledku čehož došlo k čelnímu střetu a odhození obou vozidel na vozidlo zn. Volkswagen Golf 19.“ [18]

Slovní obraty

„Obviněný tvrdí, že se svým jednáním nedopustil trestného činu, jímž byl uznán vinným, což podle jeho názoru vyplývá ze znaleckého posudku z oboru silniční dopravy, jenž byl obhajobou předložen. Zdůrazňuje, že svým vozidlem nevytvořil překážku v jízdě vozidlu řízenému poškozeným H. S. Připomíná, že jmenovaný jel při průjezdu křižovatkou nepovolenou rychlostí a v jeho jednání shledává výlučné zavinění dopravní nehody.“ [18]

6 Tdo 686/2007

Popis nehody

„Obviněný se skutkového zjištění dopustil tím, že „dne 20. ledna 2003 kolem 21:00 hod. v H. K. na silnici 3. třídy č. na km 17,0 na křižovatce ulic a jako řidič osobního motorového vozidla zn. Opel Omega B 2,5 TD CD SPZ jedoucí po Z. ul. směrem z T. do středu města při jízdě v levém pruhu vozovky o dvou jízdních pružích nerespektoval dopravní značku B 20a stanovující pro daný úsek nejvyšší povolenou rychlost ve výši 60 km/hod. a v rychlosti nejméně 115 km/hod. narazil do protijedoucího vozidla zn. Opel Kadett SPZ odbočujícího vlevo do H. ul. řízeného M. O., který mu při odbočování vlevo nedal přednost v jízdě, v důsledku čehož došlo ke střetu obou vozidel.“ [18]

Vyjádření znalce

„Znalec z oboru dopravy, odvětví silniční a městské dopravy, Ing. J. J. ve znaleckém posudku udává, že pohyb vozidla Opel Kadett koresponduje s výpovědí svědka R. J., podle níž pohyb vozidla Opel Kadett byl v daném místě obvyklý a i rychlost pohybu vozidla při odbočování odpovídala běžnému způsobu a nepřekročila nijak výrazně obvyklou rychlost. Dodal, že nešlo o nějaké rychlé projetí rychlostí vyšší jak 30 km/h. Ve směru jízdy vozidla Opel Omega byla v době dopravní nehody nejvyšší povolená rychlost 60 km/h. Řidič vozidla Opel

Omega tedy povolenou rychlost překročil téměř dvojnásobně, vezmeme-li v úvahu, že jel minimálně rychlostí 115 km/h (maximálně až 134 km/h), tedy téměř dvojnásobnou, než jakou byl obviněný oprávněn v daném místě jet, přičemž nárazová rychlost v místě střetu činila ještě 100 – 120 km/h. Jak znalec ve znaleckém posudku uvádí, ke střetu vozidel by nedošlo ani tehdy, pokud by vozidlo Opel Omega jelo rychlostí 90 km/h, tedy rychlostí o 50 % vyšší proti povolené rychlosti. V tomto případě by řidič Opel Omega mohl dopravní nehodě zabránit, snížil-li by rychlost přibrzděním a zůstal ve svém jízdním pruhu. Nedal-li řidič Opel Kadett přednost v jízdě při odbočování doleva vozidlu jedoucímu v protisměru, mohl protijedoucí vozidlo přehlédnout nebo špatně odhadnout vzdálenost vozidla Opel Omega od křižovatky s ohledem na jeho vyšší rychlost jízdy. Řidič Opel Kadett poprvé zahlédl tlumená světla protijedoucího vozidla na vzdálenost 166 m. ‘‘

Slovní obraty

„Poškozený M. O. řídil vozidlo v souladu s pravidly silničního provozu a odbočoval vlevo z hlavní silnice v situaci, kdy podle jeho přesvědčení bylo vozidlo přijíždějící v protisměru ještě v takové vzdálenosti, že mohl odbočovací manévr bezpečně dokončit. Státní zástupce konstatoval, že v době nehody byl řidičem s poměrně dlouhou praxí, najezdil kolem 300.000 km a dopustil se jednoho přestupku. Naproti tomu řidič druhého vozidla – obviněný E. Z. měl v době nehody oprávnění k řízení vozidel necelých devět měsíců a je třeba jej považovat za řidiče – začátečníka. Jeho způsob jízdy byl zcela neadekvátní, stejně jako nesprávná reakce na vzniklou kritickou situaci, kdy těsně před nehodou pozměnil směr jízdy nikoli proti smyslu pohybu protijedoucího vozidla, nýbrž stejným směrem, takže značně zvýšil pravděpodobnost střetu. Odhad rychlosti protijedoucího vozidla v noci pouze podle pohybu jeho čelních reflektorů je krajně obtížný, zvláště za situace, kdy se k sobě vozidla blížila při středu vozovky, takže boční úhel, pod nímž mohl poškozený pozorovat pohyb přijíždějícího vozidla Opel Omega, byl minimální. Poškozený tedy nemusel rozeznat, že protijedoucí vozidlo se blíží ke křižovatce zcela nepřiměřenou a neočekávaně vysokou rychlostí, neměl ani žádný důvod předpokládat, že další účastník silničního provozu porušuje své povinnosti tak bezohledným způsobem. První a hlavní příčinou nehody v daném případě nebylo nedání přednosti v jízdě poškozeným M. O., nýbrž zcela bezohledná, riskantně rychlá jízda obviněného. Obviněný musel vědět, že se přibližuje ke křižovatce, kde se dá očekávat pohyb dalších účastníků silničního provozu (a to nejen v protisměru). ‘‘ [18]

6 Tdo 1060/2010

Popis nehody

„Dne 18. 6. 2006 v 17.10 hodin obviněný řídil po silnici u S., L. kraj, osobní automobil Opel Corsa, přičemž když v km 87,015 na křižovatce se silnicí odbočoval vlevo, tak nedal přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu Suzuki řízenému M. K., a střetl se s ním.“ [18]

Slovní obraty

„Podle obviněného z odůvodnění rozsudku není vůbec patrné, proč nebyly provedeny obhajobou navržené důkazy, především důkaz novým znaleckým posudkem (jenž by objasnil a zhodnotil celý průběh nehody a všechny nevyjasněné skutečnosti), dále výslechem znalce Ing. V., jenž vyvrací závěry znalce Ing. J. H., a vyšetřovacím pokusem na místě samém. Posudek znalce Ing. J. H. přitom označil za nepoužitelný důkaz.“ [18]

6 Tdo 1343/2008

Popis nehody

„Dne 5. 8. 2007 kolem 18.15 hod. obviněný při řízení traktoru zn. Case 1h Maxxum MX135, s připojeným lisem na slámu zn. Case LBX, bez přidělené registrační značky, po silnici první třídy asi 1 km za obcí S., okr. J. H., ve směru na S. a zamýšleném odbočování vlevo na místo ležící mimo vozovku, řádně nesledoval situaci v silničním provozu, a tak přehlédl z protisměru přijíždějící motocykl zn. Honda CB900F Hornet SC48, řízený M. P., jehož schopnost k řízení a ovládání motocyklu byla ovlivněna psychoaktivní látkou delta – 9 tetrahydrokanabinolu (THC) v krvi a který současně motocykl řídil rychlostí převyšující 90 km/hod., tomuto motocyklistovi tak vjel do jízdní dráhy a došlo ke střetu obou vozidel.“ [18]

Vyjádření znalce

„V této souvislosti obviněný připomněl, že při hlavním líčení byly provedeny důkazy i dvěma znaleckými posudky. Jednak posudkem znalce Ing. E. P., který neprovedl žádná měření na místě samém a vycházel z chybného brzdného zpomalení motocyklu a jednak posudkem znaleckého ústavu, který na místě nehody změřil adhezní vlastnosti povrchu vozovky pro správný výpočet brzdného zpomalení motocyklu a jehož závěry nebyly žádnou procesní stranou ani soudem zpochybněny. Obviněný zdůraznil, že znalec Ing. E. P. při hlavním líčení změnil původní chybné závěry svého posudku a potvrdil správnost závěrů posudku znaleckého ústavu

v tom, že kdyby motocykl jel povolenou rychlostí 90 km/hod., k nehodě by v dané dopravní situaci vůbec nedošlo, protože při obvyklé reakční době a při intenzitě brzdění obvyklé při provozu, by stihl motocyklista zastavit ještě 14 metrů před traktorem. Pitevní protokol a znalecké posudky z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství a toxikologie, z nichž zjistil, že poškozený měl v krvi 7.6 µg/l delta - 9 - tetrahydrokanabinolu (dále jen „THC“). Ze znaleckého posudku a výpovědi znalce Ing. J. G. vyplynulo, že látka THC negativně ovlivňuje schopnost bezpečně ovládat motorové vozidlo, a to tak, že prodlužuje reakční dobu řidiče, dochází k narušení jeho vnímání času a vzdáleností, je omezena schopnost udržovat směr jízdy. Znalec poukázal na to, že na rozdíl od poznatků o ovlivnění řidičské způsobilosti alkoholem při jeho určité koncentraci v krvi, nelze stupeň ovlivnění THC přesně určit na základě zjištěné hladiny v krvi. Podle stanovisek publikovaných v odborných časopisech může být schopnost řidiče bezpečně ovládat motorové vozidlo vyvolané hladinami THC 7 – 10 µg/l srovnatelná s ovlivněním, jež odpovídá koncentraci 0.5 g/kg alkoholu v krvi. Současně znalec připustil, že na tuto otázku existují v odborných kruzích i jiné názory. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Toto překročení bylo zpětně dovozeno matematickými výpočty a je tedy nutně do určité míry relativní, ale především v dolní hranici vypočtené rychlosti jízdy motocyklu (94 km/hod.) jde o překročení povolené rychlosti natolik bezvýznamné, že nemohlo nijak zásadně ovlivnit vznik nehody. Z výpovědi svědka J. Š., který jel v motorovém vozidle za traktorem s vlekm, které řídil obviněný. Jestliže hodlal pomalu jedoucí soupravu předjet a vyjel částečně do protisměrného jízdního pruhu vozovky, zjevně tak učinil v situaci, kdy mu úmysl traktoristy odbočovat ze silnice na pole nebyl nijak zjevný, čili na soupravě řízené obviněným nebyly v činnosti ukazatele směru. Pokud ve chvíli vyjetí do protisměru spatřil příjezdějící motocykl řízený poškozeným a rozhodl se, a to se zřetelem na dopravní situaci, od předjížděcího manévru upustit a dokázal se ještě vrátit zpět za vlečený lis, tak nelze učinit jiný závěr, než že traktorista mohl motocyklistu vidět nejméně ve stejné chvíli jako jmenovaný svědek. Obviněný nevěnoval dostatečnou pozornost situaci v silničním provozu a odbočovací manévr zahájil ve chvíli, kdy již měl poškozeného jedoucího na motocyklu nadohled, přičemž poškozený nemohl střet nijak odvrátit. ‘‘ [18]

6 Tdo 1426/2009

Popis nehody

„Dne 30. 3. 2006 v 16:23 hodin v Kyjově, okr. Hodonín, na silniční komunikaci I. třídy č. 54 ulice Strážovské v bezprostřední blízkosti před křižovatkou se silnicí II. třídy č. 422 obviněná řídila v pravém jízdním pruhu směrem od centra města Kyjova své osobní motorové vozidlo zn. Škoda Fabia, registrační značky:.... V okamžiku před zahájením a v průběhu provádění plánovaného odbočování vlevo na vedlejší silniční komunikaci II. třídy č. 422 směrem na obec Svatobořice-Mistřín dostatečně pozorně nesledovala situaci v provozu na přímém úseku hlavní pozemní komunikace silnice č. I/54 před sebou a před řízeným vozidlem, nedbala zvýšené opatrnosti a nedala přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu.“ [18]

Vyjádření znalce

„Ze znaleckých posudků, které byly ve věci vypracované, když vyjma závěrů znalce Ing. Š., se jak závěry Ing. M., tak závěry ústavního posudku shodly na tom, že obžalovaná měla možnost přijíždějící motocykl vidět a pozorovat na vzdálenost 71 metrů od okamžiku, kdy začala odbočovat, a pokud by od svého záměru odbočit upustila a vyčkala až motocykl přejede, dopravní nehodě by mohla zabránit. Důležitým pak dle názoru soudu byl i další závěr Ústavu soudního inženýrství, že by obžalovaná mohla střetu zabránit ještě jedním způsobem a to tím, že kdyby ve svém úmyslu odbočit doleva pokračovala konstantní rychlostí, která byla stanovena na 28 km/h, tak by také mohla střetu zabránit.“ [18]

Slovní obraty

„Z provedeného dokazování podpořeného třemi znaleckými posudky je zřejmé, že motocyklista, ačkoliv místo dopravní nehody dobře znal, přijížděl do klidové zóny s režimem omezení rychlosti na 40 km/hod (jde o nepřehlednou komunikaci se zvýšeným pohybem osob, zejména zdravotně omezených, neboť se zde nachází nemocnice a domov důchodců, se dvěma přechody pro chodce, po jejichž stranách je zaparkováno velké množství vozidel, navíc s ohledem na denní dobu byl provoz vozidel a chodců ještě větší) min. rychlostí 80 km/hod, tj. rychlostí nejméně 100% překračující povolený rychlostní limit. Řidič odbočující vlevo povinen dát přednost v jízdě všem v protisměru se pohybujícím vozidlům, a to bez ohledu na rychlost jakou se pohybují. Nedala přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu, neboť v době před započítáním odbočování a po celou dobu odbočování vůbec tento protijedoucí motocykl řízený poškozeným O. N. neregistrovala, přestože jej včas před zahájením odbočování i v průběhu

jeho provádění mohla bezpečně pozorovat, jak přijíždí nepovolenou rychlostí kolem 80 km/h. Obviněná měla podle závěru soudů dokonce dvě možnosti, jak i při složitosti dopravní situace vyvolané mj. porušením pravidel silničního provozu ze strany poškozeného střetu jí řízeného osobního motorového vozila s motocyklem poškozeného zabránit. Jednak jí poškozený svou nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí jízdy neznemožnil před zahájením odbočování vyčkat, až jeho motocykl přejede (mohla a měla totiž motocykl poškozeného registrovat s dostatečným předstihem), zejména však obviněná mohla pokračovat v odbočování doleva konstantní rychlostí 28 km/h, při níž by k dopravní nehodě vůbec nedošlo (vozidla by se mimula). Jinými slovy, pokud by obviněná při provádění odbočování zjevně a právě v důsledku své nepozornosti (nesledování situace v silničním provozu) nezpanikařila a bez rozmyslu a bez znalosti relevantních skutečností o aktuální situaci v provozu nezabzdila (tedy zcela nesprávně reagovala na vzniklou dopravní situaci), předmětná motorová vozidla by se nestřetla. ‘‘ [18]

7 Tdo 1446/2012

Popis nehody

„Obviněný se podle zjištění soudu prvního stupně uvedeného přechímu dopustil tím, že dne 24. 4. 2010, kolem 14:15 hod. jako řidič vlastního motorového automobilu tov. zn. Renault Kangoo, v P. , po ulici S. , směrem k ulici S. v blízkosti sloupu VO, při odbočování vlevo přes podélnou čáru souvislou (dopravní značka V1A), na místo ležící mimo komunikaci, se dostatečně nevěnoval řízení vozidla a nedal přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu tov. zn. Honda CBR 1000 Fireblade, který řídil A. K. , došlo ke střetu, při kterém bylo vozidlo tov. zn. Renault Kangoo odhozeno a levým zadním kolem narazilo do zvýšeného obrubníku po levé straně komunikace ve směru jeho jízdy a dále levou zadní částí do sloupku dopravní značky a především došlo při dopravní nehodě k těžkému zranění. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Státní zástupce pouze poukázal na důvodnost námitky obviněného ohledně nesprávné úvahy soudu druhého stupně o procentuální míře překročení povolené rychlosti poškozeným, kdy není pravdou, že by překročení nedosáhlo ani 50 %, jak uvádí odvolací soud, ale při rychlosti 90 km/h šlo o 80 % překročení povolené rychlosti. Ze závěrů znaleckých posudků vypracovaných ve věci je zcela zřejmé, že obviněný před započítáním odbočovacího manévru musel poškozeného vidět, když se oba znalci shodli, že vzdálenost vzájemného dohledu obou účastníků silničního provozu byla 110 – 113 m. Skutečnost, že by obviněný motocyklistu neviděl,

je podle znalců z technického hlediska nereálná. Přesto, že podle znalce od počátku rozjezdu vozidla Renault, do okamžiku střetu obou vozidel, uplynula doba 4 – 5 s, poškozený začal na vyjíždějící automobil reagovat při dohlednosti 110 – 113 m až ve vzdálenosti 37,6 – 42,3 m, a 1,8 sekundy před okamžikem střetu vozidel, kdy již vozidlo Renault bylo výrazně v jeho jízdním pruhu. Podle znalce by při dodržení maximální povolené rychlosti 50 km/h poškozeným, i při jeho reakci až na zjištěném místě, nedošlo ke střetu obou vozidel, když by jednak poškozený byl schopen zastavit před místem střetu a navíc by i automobil řízený obviněným stačil dokončit odbočení. Přitom také druhý znalec Ing. M. M. v hlavním líčení připustil jako technicky přijatelné, že obviněný začal odbočovat v době, kdy byl motocykl ještě v oblasti zakrytého výhledu.“ [18]

8 Tdo 34/2010

Popis nehody

„Podle skutkových zjištění soudu prvního stupně se obviněný trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák. dopustil tím, že dne 24. 4. 2008 kolem 16.50 hod. na silnici I. třídy č. 57 v obci Š. u N. J. na ul. D. ve směru jízdy na obec K. řídil motorové vozidlo Škody Octavia Combi, s přívěsným vozíkem zn. BOB, na němž vezl náklad železného šrotu o celkové hmotnosti 600 kg včetně vozíku, kdy při odbočování vlevo na místní komunikaci vedoucí ke sběrným surovinám řádně nesledoval situaci v silničním provozu a nedal přednost v jízdě v protisměru přijíždějícímu motocyklu zn. Yamaha XJR 1200, řízenému M. V., který po prudkém brzdění upadl s motocyklem na vozovku a následně setrvačností klouzal po vozovce a v prostoru křižovatky narazil do pravého boku přívěsného vozíku, v důsledku čehož utrpěl smrtelné zranění.“ [18]

Vyjádření znalce

„Ze znaleckého posudku znalce Ing. J. M., CsC. doba, za kterou obviněný provedl odbočovací manévr a projel křižovatku, byla stanovena při rychlosti 20 km/hod. na 2,8 s až 4,65 s. Rychlost jízdy motocyklisty na začátku náběhu brzd byla vypočtena v rozmezí 74,2 až 83,9 km/hod. Za příčinu dopravní nehody označil znalec jednak nepovolenou rychlost ze strany poškozeného, který s největší pravděpodobností neočekával, že vozidlo řízené obviněným jede s přívěsným vozíkem, jednak nedání přednosti v jízdě obviněným. V doplňku znaleckého posudku znalec vypočetl, že při rychlosti jízdy motocyklisty 50 km/hod. a pozorném sledování silničního provozu by celková dráha při brzdění činila 23,2 m až 29,4 m. Při této rychlosti by

byl řidič motocyklu schopen zastavit a ke střetu by nedošlo. Při vypočtené rychlosti motocyklisty v rozpětí 74,2 až 83,9 km/hod. se dráha potřebná k zastavení vozidla pohybovala v rozpětí 35,1 m až 56,9 m. Podle znalce při sledování provozu mohl řidič vozidla Škoda vidět motocyklistu a měl na jeho jízdu reagovat. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Základní příčinou dopravní nehody bylo jednání obviněného, neboť bez nedání přednosti poškozenému v jízdě by k pádu poškozeného a nárazu do přivěsného vozíku nedošlo a nedošlo by ani k jeho usmrcení. Dovolací soud nikterak nebagatelizuje význam zjištění, že poškozený jel po hlavní pozemní komunikaci rychlostí v rozmezí 74,2 – 83,9 km/hod., tj. rychlostí, která byla nejenže nezanedbatelně vyšší než rychlost maximálně povolená (o 48,4 – 67,8 %), ale pro daný úsek komunikace též nepřiměřená. Jestliže však řidič protijedoucího motorového vozidla jede rychlostí výrazně překračující (např. o více jak 70 %) maximální povolenou rychlost, čímž řidiči odbočujícímu vlevo znemožní, popř. podstatně ztíží, aby mu dal přednost v jízdě, pak není vyloučena jeho odpovědnost nebo spoluodpovědnost za případnou kolizi. ‘‘ [18]

8 Tdo 653/2011

Popis nehody

„V P., dne 15. 5. 2009 v době kolem 09.55 hod. obviněný jako řidič osobního motorového vozidla Škoda Octavia, při jízdě po vozovce U ulice ve směru od ulice U L. k D. ulici, nedal při odbočování vlevo na parkoviště univerzity přednost v jízdě řidiči motocyklu Suzuki VS 1400, , Bc. P. H., jedoucímu po vozovce U. ulice směrem k ulici U L., v důsledku čehož došlo v prostoru křižovatky ke střetu obou vozidel a následnému zranění Bc. P. H. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Státní zástupce rozvedl, že podle soudem učiněných skutkových zjištění poškozený jel rychlostí cca 60 – 65 km/hod., což je sice rychlost v daném místě nepovolená, nicméně povolenou rychlost 50 km/hod. převyšuje jen méně výrazným způsobem. Řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům. I když splnění této významné řídičské povinnosti měl obviněný poněkud zkomplikováno výhledovými poměry do protisměru (dopravní značení, vegetace), nešlo o takové omezení, které by mu bránilo při zvýšené opatrnosti, aby motocykl poškozeného včas a na dostatečnou vzdálenost spatřil (podle

zjištění soudů obou instancí, které vyšly z údajů obsažených ve znaleckém posudku, tato vzdálenost činila 105 m před místem střetu a 5,8 ÷ 6,2 sec. před střetem). Ke střetu s vozidlem obviněného by totiž došlo i za předpokladu, že by poškozený jel povolenou rychlostí 50 km/hod. ‘‘ [18]

8 Tdo 1116/2011

Popis nehody

„Dne 11. 7. 2008 kolem 18.40 hodin obviněná jako řidička osobního automobilu zn. Renault Laguna, nedala při odbočování vlevo ze silnice v km 7,51 na místní komunikaci v obci J., okres J., přednost v jízdě nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí v protisměru jedoucímu motocyklu zn. Kawasaki, řízeném P. Č., v důsledku čehož došlo ke střetu obou vozidel. ‘‘ [18]

Vyjádření znalce

„Odvolací soud, který se ztotožnil s rozhodnutím soudu prvního stupně, na základě požadavku obviněné doplnil znalecký posudek, a dospěl k závěru, že obviněná do protisměru pro provedení odbočení neměla dostatečný rozhled. V okamžiku, kdy začala přejíždět protisměrný pruh, tj. v čase 3,08 s před střetem, za situace, kdy příčná poloha neznámého vozidla v rámci svého jízdního pruhu byla uprostřed a vzdálenost mezi neznámým vozidlem a vozidlem obviněné byla 10 m, 20 m nebo i 30 metrů, jestliže jel motocykl uprostřed svého jízdního pruhu, mohla jej obviněná spatřit. Pokud jel motocykl uprostřed silnice, tj. při středové čáře, spatřit jej nemohla, což bylo provedeným dokazováním vyloučeno. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„V době, kdy se obviněná rozhodla odbočit, se však poškozený nacházel v protisměrném jízdním pruhu v oblasti zakrytého výhledu až ve vzdálenosti 135,9 metrů od jejího postavení na vozovce, a tedy zcela nepochybně o více jak 50 metrů dále, než byla vzdálenost, na kterou byla povinna mít rozhled pro bezpečné odbočení za předpokladu rychlosti jízdy protijedoucího vozidla 50 km/h. Na odpovědnost řidiče, který je povinen při odbočování vlevo dát přednost v jízdě protijedoucímu řidiči, může mít překročení povolené rychlosti protijedoucím řidičem vliv jen tehdy, pokud v konkrétních podmínkách daného místa a dané situace jde o tak zásadní překročení povolené rychlosti, že tím je vlevo odbočujícímu řidiči znemožněno provést samotné odbočení, včetně dodržení povinnosti dát přednost, o což se však v posuzované trestní věci

nejednalo. Obviněná tak v okamžiku rozhodování o odbočení, za situace, kdy neměla dostatečný rozhled pro provedení odbočení, nedbala potřebné opatrnosti a rozhodla se pro odbočení. Musela si být vědoma toho, že odbočuje z hlavní silnice na místní komunikaci, která má charakter silnice vedlejší, za situace, kdy nemá patřičný rozhled pro provedení odbočení, a že si nemůže tuto situaci vykládat ve svůj prospěch, ale naopak musí dbát zvýšené opatrnosti, a i v době odbočování sledovat situaci nejen v místě, kam odbočuje, ale i v jízdním pruhu, kterým projíždí a vytváří překážku protijedoucím vozidlům. Povinnost dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu je kvalitativně vyšší povinností než přiměřená rychlost jízdy v obci vozidla jedoucího po hlavní silnici v protisměru. “

„Se zřetelem na to, za jakých okolností obviněná a poškozený porušili povinnosti plynoucí z pravidel silničního provozu, je patrné, že ve vztahu k zavinění obviněné nelze, i přes výrazné spoluzavinění ze strany poškozeného, pominout podíl obviněné na příčinách a následcích dopravní nehody, který byt' byl shledán nižší než na straně poškozeného, je stále významný, a vedl ke zjištěnému tragickému následku. Je totiž nutné zdůraznit, že obviněná, jak ukazují všechny shora popsané okolnosti, porušila objektivně vymezenou míru opatrnosti danou povinností dbát zvýšené pozornosti a dát při odbočování vlevo přednost všem protijedoucím vozidlům. Obviněná však tyto důležité povinnosti nerespektovala, a za situace, kdy neměla dobré výhledové podmínky, začala odbočovací manévr vlevo provádět. Příčinná souvislost mezi jednáním obviněné a vzniklým následkem byla zachována resp. nebyla přetržena, ale byla tolika snížena spoluzaviněním ze strany poškozeného, který jel dvojnásobně vysokou rychlostí stanovenou pro jízdu v obci. Je nepochybné, že takové překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci je porušením důležité povinnosti, avšak toto porušení na straně motocyklisty nebylo jedinou skutečností, která vedla ke vzniku nehodové události, ale spolupodílela se na jejím vzniku i shora zjištěná nedbalost ze strany obviněné. Na vzniku předmětné dopravní nehody, resp. na fatálním následku spolupodíleli oba účastníci silničního provozu, nebylo možné zcela vyloučit odpovědnost za vzniklý následek u obviněné. Za správný proto považuje závěr, že obviněná naplnila po formální stránce znaky skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví. V daném případě je u činu obviněné dán i potřebný stupeň nebezpečnosti pro společnost, neboť i přes spoluzavinění další osoby, je u obviněné i v případě jejího podílu na vzniklé kolizi shledán stupeň vyšší než nepatrný. “ [18]

8 Tdo 1202/2013

Popis nehody

„Dne 28. 4. 2012 ve 12.20 hodin v B. obviněná jako řidička vlastního osobního automobilu Honda Civic, při jízdě po ulici J. ve směru od ulice B. na světelně řízené křižovatce s ulicí V. v rámci odbočování doleva, v důsledku nerespektování ustanovení § 21 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nedala přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu Fiat Punto, řízenému K. D., a vjela mu přímo do jeho jízdní dráhy, v důsledku čehož došlo k prudkému nárazu přední části vozidla Fiat do pravého boku vozidla Honda.“ [18]

Vyjádření znalce

„Obhajobou předložený znalecký posudek Ing. V. Ch., podle něhož má dopravní nehoda více možných řešení, včetně toho, že poškozený K. D. přijížděl k místu nehody rychlostí až 92 km/h a tuto rychlost snížil až bezprostředně před nehodou na nárazových 53 km/h. V nárazové rychlosti (53 km/h), v popisu pohybu vozidla obviněné (v době nárazu asi „skoro“ stálo) i v tom, že obviněná svým vozidlem zablokovala celý jízdní pruh poškozeného K. D. se oba znalci shodli. Ing. V. Ch. se u hlavního líčení odlišil od Ing. J. F. jen v tom, že podle něj jel poškozený podstatně rychleji než 50 km/h, neboť jinak by se obviněné vyhmul, a že obviněná zastavila na místě střetu (tedy v jízdním pruhu poškozeného K. D.) po dobu 1,5 s „plus mínus nějaké desetiny sekundy“. Státní zástupce s ohledem na provedené dokazování pokládal za možné, že obviněná do pruhu poškozeného řádně neviděla přes vozidla odbočující v protisměru. Proto najela až do protisměru, kde na velmi krátkou dobu, nanejvýš na 1,5 s, zastavila. Skutečná brzdná dráha včetně reakční doby řidiče by podle znalce Ing. V. Ch. měla činit celkem 25 m. Při rychlosti 50 km/h by jen během své reakční doby v trvání 1 s ujel řidič 13,9 m. Při maximální reakční době 1,34 s by ujel 18,6 m. Teprve pak by sešlápl brzdový pedál a vozidlo by mělo zastavit. Na vlastní brzdění z 50 km/h by tak poškozenému zbývalo podle času spotřebovaného na jeho reakční dobu jen 6,4 až 11,1 m. Reakční doba poškozeného K. D. přitom nutně musela být spíše delší vzhledem k nečekanému způsobu jízdy obviněné, která 1,5 s před poškozeným najela do jeho jízdního pruhu a místo toho, aby rychle pruh opustila (což je pro takový razantní styl jízdy obvyklé), naopak zde zastavila a tím tento pruh zablokovala (což je naopak pro takový styl jízdy neobvyklé).“ [18]

Slovní obraty

„Odvolací soud mimo jiné doplnil úvahy nalézacího soudu tím, že pokud se vozidlo obviněné mělo ze svého jízdního pruhu pohybovat do místa střetu a poté stát po uvedené dobu,

jak o tom hovoří obviněná i znalec Ing. V. Chl., měl poškozený dostatek času, aby i z udávané rychlosti stačil výrazně zpomalit či se vozidlu obviněné vyhnout. Obviněná tedy do jízdního pruhu poškozeného nejprve netrpělivě najela a poté zde pasivně setrvala. Poškozený musel být v nejistotě, zda a jakým směrem se obviněná dále vydá (nakonec nebylo vyloučeno ani to, že by stačila couvnout). Z pohledu poškozeného se proto muselo jednat ze strany obviněné o „náhlé najetí“, a to bez ohledu na to, zda v jeho pruhu poté obviněná setrvala 0,1 s, 1 s nebo znalcem obhajoby tvrzených 1,5 s. Žádná z těchto dob zjevně nebyla dostatečně dlouhá k tomu, aby poškozeného nepřinutila „náhle změnit směr nebo rychlost jízdy“. Jestliže tak neučinil, nabízí se dvě varianty: buď poškozený nemá přirozený pud sebezáchovy (snaha vyhnout se střetu dvou vozidel), nebo neměl dostatek času na reakci, k čemuž se přiklonil v souladu s výpovědí poškozeného i odvolací soud. Příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí další skutečnost, jež spolupůsobí při vzniku následku, avšak jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo.“

8 Tdo 12373/2011

Popis nehody

„Dne 4. 11. 2008 kolem 18.00 hodin na silnici II. třídy v km 51,7 ve směru jízdy z V. M. do S. Z., okres Ž., obviněný řídil osobní automobil tovární značky AUDI A8, z majetku společnosti CAMURRA, s. r. o., P., a v rozporu zejména s § 4 písm. a), § 21 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., se plně nevěnoval řízení a při odbočování vlevo na nájezd na dálnici D1 přejel z odbočovacího pruhu do protisměru, kde nedal přednost v jízdě protijedoucímu osobnímu automobilu tovární značky AUDI A4, majitele J.S., řízenému D. S., přičemž došlo ke střetu obou vozidel.“ [18]

Slovní obraty

„S použitou právní kvalifikací dovolatel nesouhlasil i proto, že důkazy, které byly v průběhu trestního řízení nashromážděny, zcela přesně prokazují, že obviněný najel do levého odbočovacího pruhu, kde po spatření v protisměru rychle jedoucího vozidla z důvodu opatrnosti zastavil tak, že ponechal protijedoucímu vozidlu dostatek místa (k tomu odkázal na konkrétní skutečnosti vyplývající podle něj ze znaleckého posudku Ing. G. Ř., v případě, že odbočuje vlevo, smí do protisměrné části vozovky vjet až tehdy, když se na ní nevyskytují žádní další účastníci silničního provozu, jež by mohl při odbočování vlevo omezit či ohrozit, se zřetelem na to, že

odbočování vlevo patří k nejsložitějším a z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích k nejrizikovějším úkonům. Obviněný byl řidičem odbočujícím vlevo a měl proto dbát vedle všech skutečností, jež je povinen dodržet, též na to, aby řádně odhadl rychlost vozidla přijíždějícího po hlavní silnici, a to s možným předpokladem, že vozidla s předností v jízdě jedoucí na tomto typu silnic mohou jet i velmi rychle, a proto i tomuto předpokladu musí odbočovací manévr přizpůsobit. V dané situaci nelze řidiče vozidel jedoucích po vozovce s předností v jízdě zavazovat povinností vyhnout se překážce, kterou vytvoří vozidlo, jež nesplní zákonem stanovené pravidlo, byť je reakcí každého, kdo takovou překážku spatří, že se jí v zájmu svého zdraví, pokusí vyhnout. To také poškozený v projednávané věci učinil. “

„Příčinná souvislost mezi jednáním obviněného a vzniklým následkem byla zachována resp. nebyla přetržena, ale byla toliko snížena spoluzaviněním ze strany poškozeného, který jel dvojnásobně vysokou rychlostí stanovenou pro jízdu na silnici. Je nepochybné, že takové překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy vozidla je porušením důležité povinnosti podle § 18 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb. (srov. přim. rozhodnutí č. 45/2005 Sb. rozh. tr.), avšak toto porušení povinnosti na straně poškozeného nebylo jedinou skutečností, která vedla ke vzniku nehodové události, ale spolupodílela se na jejím vzniku i nedbalost ze strany obviněného, který nedbal, jak bylo výše rozvedeno, zjištěné a uvedené povinnosti. “ [18]

25 Cdo 3159/2012

Popis nehody

„Dne 6. 9. 2001 došlo v Praze k dopravní nehodě, při které oba účastníci utrpěli škodu na zdraví i na svých vozidlech. Žalovaný jedoucí po ulici k B. nedal na křižovatce s ulicí B., na niž odbočoval vlevo, přednost protijedoucímu žalobci, který jel v úseku, kde byla povolena maximální rychlost 40 km/hod., rychlostí 70 km/hod. a ačkoli na žalovaného zareagoval adekvátním způsobem, neměl možnost se střetu vyhnout ani mu zabránit. Jestliže by jel rychlostí nejvýše 61 km/hod., ke střetu by nedošlo. Naproti tomu žalovaný na přehledném úseku s dobrou viditelností neodhadl správně rychlost a vzdálenost vozidla žalobce, navíc řídil pod vlivem alkoholu. “ [18]

Soudní rozhodnutí

„Porušení jeho povinností pak bylo v bezprostřední příčinné souvislosti se vznikem škody, neboť bez toho by ke střetu vozidel, a tudíž ani ke vzniku škody nedošlo. Z těchto důvodů

odvolací soud shledal přiměřeným 70% podíl žalovaného a 30 % podíl žalobce na dopravní nehodě, neboť vyšší rychlost žalobce se na jejím vzniku rovněž nepochybně podílela. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Odvolací soud také dospěl k závěru, že v daném případě nelze shledat výlučné zavinění na straně žalobce, jelikož i téměř dvojnásobné překročení maximální povolené rychlosti nebylo nepřiměřené či naprosto nepředvídatelné, když šlo o čtyřproudou rychlostní komunikaci, kde je až do předmětného místa snížení rychlosti povolena rychlost 70 km/hod., a když se zde při plynulém provozu běžně pohybuje souvislý proud vozidel rychlostí 60 – 80 km/hod., omezení rychlosti zde tedy obvykle nikdo nedodrží. Převážnou měrou se na vzniku dopravní nehody naopak podílel žalovaný, který byl pod vlivem požitého alkoholu a který špatně odhadl rychlost a vzdálenost vozidla žalobce ve vztahu k možnosti zrychlení svého vozidla a časovému prostoru pro bezpečné odbočení a nedal mu přednost v jízdě. ‘‘ [18]

7 Tz 78/2011

Popis nehody

„Dne 11. 7. 2009 v době kolem 19.26 hod. na silnici ... třídy č. .. v km ... v úseku B. – V., okr. P., jako řidič nákladního automobilu značky IVECO 40 Turbo Daily, se nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob, ani svůj vlastní, přičemž při odbočování vlevo z hlavní silnice na účelovou komunikaci nedbal zvýšené opatrnosti a nedal přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu zn. DUCATI MULTISTRADA 1000 DS neregistrovanému v evidenci motorových vozidel, v době dopravní nehody opatřenému reg. zn.přidělenou jinému motorovému vozidlu, a to motocyklu zn. YAMAHA XT 600 2KF, čímž byl nezpůsobilý k provozu na pozemních komunikacích, který řídil vlastník J. S., následkem čehož došlo ke střetu přední části motocyklu v nárazové rychlosti 118 km/hod. s přední částí nákladního automobilu v jízdním pruhu motocyklu. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Závěr okresního soudu, že obviněný V. H. neměl možnost jakkoliv reagovat na vzniklou situaci, je zcela nepodložený a v rozporu se závěry znaleckého posudku z oboru dopravy. Tvrzení soudu, že obviněný V. H. neviděl na počátku odbočování motocykl, je ve zjevném rozporu se zjištěním znalce o možnosti spatřit motocykl na vzdálenost 138 m a vzdálenosti motocyklu 94,6 m od místa střetu v okamžiku započeti odbočování. Nejvyšší soud se neztotožnil

s právním názorem uvedeným v napadeném rozhodnutí, že obviněný V. H. nespáchal žádný trestný čin. Překročení povolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici, může mít pouze omezený význam, a to v podstatě jen z hlediska míry následku vzniklého ze střetu, za který ovšem primárně odpovídá řidič přijíždějící z vedlejší silnice. Ze srovnání povinností obou řidičů přitom vyplývá, že povinnost dát přednost v jízdě je kvalitativně vyšším stupněm povinnosti než je povinnost dodržet limit povolené rychlosti. Od těchto zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud je to odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost.“ [18]

VARIANTA 2 (odbočování vlevo + přímá jízda z vedlejší silnice a nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zleva po hlavní silnici)

3 Tdo 593/2007

Popis nehody

„Dne 27. 12. 2005 kolem 12:40 hod. v H.–P., okr. K., po ulici F., která je označena jako silnice vedlejší, ve směru ke křižovatce s ulicí T., jako silnice hlavní, řídila osobní automobil tov. zn. Škoda Fabia Combi, přičemž při projíždění křižovatky přímým směrem, došlo ke střetu s jedoucím osobním automobilem tov. zn. Škoda Octavia, řízeným J. M., který jel zleva po ulici T., jako silnici hlavní, rychlostí vyšší než je povolena v tomto místě, přičemž v důsledku střetu došlo ke zranění spolujezdkyň obžalované.“ [18]

Vyjádření znalce

„Znalec konstatoval, že řidič J. M. překročil v místě střetu povolenou rychlost o 72 %. Dále dovedl, že pokud by jel rychlostí 50 km/h, ke střetu vozidel by nedošlo, a to ani tehdy, kdyby své vozidlo vůbec nebrzdil. V posudku také uvedl, že obviněná mohla střetu zabránit v případě, že by se před nehodovým dějem podívala ještě do směru, z kterého Octavie přijížděla, což bylo v jejích možnostech.“ [18]

Slovní obraty

„Pouhá skutečnost, že dovolatelka řídila vozidlo, není trestná. Tím, že poškozený J.M. výrazně překročil povolenou rychlost v daném místě (v obci), kdy tato byla dle znalce vypočtena v průměru na 86 km/h, a tím znemožnil obviněné dání přednosti v jízdě. Příčina dopravní nehody na straně dovolatelky byla proto, že se „opětovně nepřesvědčila“ pohledem na levou stranu. Podle dovolatelky je požadavek „opětovného rozhlédnutí se“ neúměrný, neboť vycházela z úsudku o dostatečném časovém prostoru pro průjezd křižovatkou. Je nutné rovněž vzít v úvahu to, že dovolatelka se před vjezdem do křižovatky rozhlédla jak vlevo, tak vpravo, přičemž vozidlo J. M. jedoucí po hlavní silnici vlevo, viděla na vzdálenost 200-250 metrů, což, za předpokladu, že by tento jel rychlostí, jež je v obci povolena, vyhodnotila tak, že pro projetí křižovatkou má dostatek času. Řidič, jenž dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, nemusí dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale pouze těm, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní silnici vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy.“ [18]

3 Tdo 727/2005

Popis nehody

„Dne 22. 9. 2001 v době kolem 15.50 hod. jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. Toyota Rav 4 vlastníka E. s. r. o., kdy vyjížděl z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na silnici v katastru obce K., okr. B., kdy neměl dostatečný dohled vlevo ve svém směru jízdy, v důsledku vlastní nepozornosti nedal přednost v jízdě z jeho pohledu zleva jedoucímu motocyklu tov. zn. JAWA 350/639-0-0, který řídil majitel uvedeného motocyklu T. Š., v důsledku jednání řidiče Ing. J. B. došlo ke vjetí jím řízeného vozidla do jízdniho pruhu motocyklu řidiče T. Š. a následně k nárazu motocyklu do levého boku vozidla řízeného Ing. B..“ [18]

Vyjádření znalce

„Podle zjištění soudů přijížděl motocyklista T. Š. k místu pozdějšího střetu rychlostí cca 60 - 65 km/h, a to po silnici, na níž měl přednost v jízdě a kde povolená maximální rychlost 90 km/h nebyla omezena dopravní značkou. Žádné dopravní značení přitom neupozorňovalo ani na možnost výjezdu vozidel z lesa. Na základě několika technických znaleckých posudků vypracovaných v posuzované věci soudy zjistily, že výhledovým podmínkám řidiče motocyklu odpovídala rychlost jízdy nižší, než jakou skutečně jel, a to rychlost cca 42 km/h. V takovém případě by pak měl reálnou možnost střetu s vozidlem obviněného (dovolatele) zabránit, resp. ke střetu vozidel by nemuselo dojít.“ [18]

Slovní obraty

„Obviněný (dovolatel) věděl, že vyjíždí z lesní cesty na silnici a doleva ve směru své jízdy má velmi omezený výhled. Musel samozřejmě reálně počítat i s provozem vozidel na silnici, včetně jejich pohybu z uvedeného směru. Jeho povinností pak bylo respektovat zejména ustanovení, podle něhož při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí řidič dát přednost v jízdě mj. vozidlům jedoucím po pozemní komunikaci, jež stanoví, že vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit vjetí na pozemní komunikaci pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby. Pokud si dovolatel shora naznačeným způsobem nepočínal, lze jej důvodně činit odpovědným za zavinění ve formě vědomé nedbalosti.“ [18]

3 Tdo 839/2009

Popis nehody

„V P. řídil obviněný vlastní osobní automobil VW Passat, ulicí S., označenou jako vedlejší komunikace, ve směru k ulici P. K., označenou jako hlavní pozemní komunikaci, a při najíždění do křižovatky s ulicí P. K. nerespektoval dopravní označení „Dej přednost v jízdě“, a nedal přednost v jízdě z jeho levé strany jedoucímu osobnímu automobilu Citroën ZX, majitele V. Č., který řídila Mgr. I. Č.“ [18]

Vyjádření znalce

„Za nejpodstatnější přitom správně považoval zjištění o tom, kdy mohla poškozená zjistit, že obviněný jí nehodlá dát přednost a reagovat na to. Podle skutkových zjištění odvolacího soudu vzešlých z doplnění dokazování výsledky zpracovatelů obou znaleckých posudků to mohla zjistit až v době, kdy vůz obviněného byl cca 1,5 metru před místem střetu. I při dodržení předepsané rychlosti 50 km/hod. by pak k bezpečnému zastavení potřebovala vzdálenost až 34 metrů podle posudku znalce Ing. T., resp. až 36 metrů podle znalce Ing. Š. Přitom však podle závěrů obou posudků byla obě vozidla ve vzdálenosti menší (29-34 metrů, resp. 26,2 metru). Jinými slovy poškozená Mgr. Č. nemohla zabránit střetu, ani kdyby povolenou rychlost nepřekročila.“ [18]

Slovní obraty

„Hlavní příčinou nehody bylo nedání přednosti v jízdě obviněným přijíždějícím z vedlejší komunikace. Reakci obviněné přitom rozhodně nelze hodnotit jako neadekvátní, když se instinktivně snažila vyhnout střetu změnou směru jízdy svého vozu. Nebylo možno od ní spravedlivě požadovat, aby přes hrozící střet pokračovala ve směru, v němž přijížděla, a spoléhala na to, že obviněnému se snad zvýšenou akcelerací podaří opustit předpokládanou dráhu jejího vozu tak, že jej těsně mine a ke střetu nedojde.“ [18]

3 Tdo 1191/2010

Popis nehody

„Dne 13. 5. 2009 kolem 14,40 hodin v K. na křižovatce ulic K. S.-S. obviněný jako řidič osobního automobilu tovární značky Škoda Octavia, se nevěnoval plně řízení vozidla a nesledoval situaci v silničním provozu a při vjíždění z ulice S., označené jako silnice vedlejší dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ přehlédl zleva po hlavní silnici, na ulici K. S.,

přijíždějící osobní automobil tovární značky Peugeot 206, řízený poškozeným M. B. a tomuto vjel při odbočení vlevo na hlavní silnici do jízdní dráhy, v důsledku čehož došlo ke střetu. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Skutečnost, že z jeho pohledu po levé straně u chodníku bylo zaparkované auto, které mu ztěžovalo výhled doleva, nemůže mít na jeho zavínění vliv, neboť jeho povinností bylo nevjíždět do vozovky, dokud si nebude úplně jist, že nemůže ohrozit ostatní účastníky silničního provozu a navíc (jak vyplývá z výpovědi poškozeného) i přes zaparkované vozidlo jistý výhled měl. Pro skutečnost, že dovolatel nezachoval potřebnou míru opatrnosti svědčí i fakt, že v době dopravní nehody bylo jeho vozidlo v postavení přes celý pravý jízdní pruh vozovky a zasahovalo i do opačného jízdního pruhu, tedy vjel do vozovky daleko více, než by bylo nezbytné k zajištění dostatečného výhledu a nelze tak přijmout jeho tvrzení, že opatrně najížděl do míst, odkud by měl lepší výhled. ‘‘ [18]

3 Tdo 1524/2012

Popis nehody

„Dne 7. 8. 2011 kolem 13:00 hodin na křižovatce silnic třídy číslo a třídy číslo, v katastru obce D., okres N., obviněný jako řidič nákladní motorové soupravy, skládající se z nákladního vozidla tov. zn. Tatra 815, RZ, a návěsu tov. zn. LEMEX NT 33, naložené dřevem, přijíždějící na křižovatku po vedlejší silnici číslo označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“, uvedenou značku nerespektoval a nedal přednost v jízdě po hlavní silnici zleva ve směru od J. přijíždějícímu osobnímu motorovému vozidlu tov. zn. Škoda Octavia, řízenému P. K., v důsledku čehož došlo ke střetu a dopravní nehodě. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Obviněný (dovolatel) namítl, že je nutno vycházet ze závěrů znaleckého posudku, zejména těch týkajících se stanovení střetové rychlosti vozidla poškozeného v intervalu 114 až 129 km/h. Závěry znalce Ing. P., které uvádějí, že v případě, kdyby poškozený jel před nehodou povolenou rychlostí 90 km/h, došlo by jeho vozidlo do místa střetu pravděpodobně až po opuštění vozovky návěsovou soupravou. ‘‘ [18]

„Řidič poruší povinnost dát přednost v jízdě jen tehdy, jestliže vytvoří dopravní situaci, kdy řidič, který má přednost v jízdě, musí, aby se vyhnul střetu s jeho vozidlem, učinit takový zásah do řízení, který lze charakterizovat jako náhlou změnu směru, nebo rychlosti jízdy. Tím

není mírné přibrzdění nebo plynulé přejetí do jiného jízdního pruhu za okolností, kdy k těmto manévřům má řidič dostatek času a není jim na překážku stav vozovky nebo dopravní situace. Argumentace obviněného je neslučitelná se zjištěním, že vozidlo poškozeného bylo z hranice křižovatky zahlédnutelné na vzdálenost 350 metrů, přesto se střetlo s vozidlem dovolatele v oblasti zadní nápravy. Státní zástupce připustil jistý podíl poškozeného na vzniku nehody, neboť pokud by ten jel povolenou rychlostí, zřejmě by dokázal střetu zabránit. Prvotní příčinou bylo však to, že dovolatel, vědom si velmi malé akcelerační schopnosti jím řízené nákladní soupravy, nedal příjezdějícímu osobnímu automobilu přednost v jízdě, jak byl povinen, a vjel do křižovatky v mylném přesvědčení, že ji stihne projet. Jeho zavinění kolize je tak zcela nepopiratelné, neboť právě mezi jeho jednáním v rozporu s pravidly silničního provozu a nehodou byla bezprostřední příčinná souvislost a v tomto případě splňovalo podmínku sine qua non. “ [18]

4 Tdo 121/2009

Popis nehody

Dne 5. 5. 2006 kolem 09.10 hodin na křižovatce silnice II. tř. ze směru od S. a silnice I. tř. na okrese Ž. n. S., řídil obviněný osobní automobil tovární značky Škoda Octavia, a při vjíždění z vedlejší silnice na hlavní nedal přednost v jízdě po hlavní silnici jedoucímu osobnímu automobilu zn. Renault Laguna, řízenému M. M., přičemž došlo ke střetu obou vozidel. [18]

Vyjádření znalce

„Znalecký posudek Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně, dle kterého obviněný vjížděl se svým vozidlem z vedlejší silnice na silnici hlavní, přičemž tento děj, vycházející z předpokladu, že obviněný na hranici křižovatky zastavil, trval do střetu s vozidlem poškozeného 3,7 sekundy. Na počátku tohoto děje se vozidlo poškozeného nacházelo přibližně 101 metrů před místem střetu vozidel a jeho rychlost se pohybovala v rozmezí mezi 98 a 106 km/h. V daném případě však poškozený po uplynutí reakční doby reagoval na manévr obviněného 2,7 sekundy před střetem obou vozidel, kdy již vozidlo obviněného svou přední částí zasahovalo do poloviny jízdního pruhu poškozeného tak, že začal své vozidlo přemisťovat do protisměru. Obviněný následně reagoval v čase 1,6 sekundy před střetem tím způsobem, že z původního odbočování vlevo na hlavní silnici, stočil své vozidlo vpravo s následným brzděním. K možnostem zabránění dopravní nehodě znalci uvedli, že ke střetu by nedošlo, pokud by obviněný nechal vozidlo poškozeného projet a teprve poté by vjel na hlavní silnici. Také pokud by se poškozený ve svém jízdním pruhu pohyboval stejnou rychlostí, ke střetu by nedošlo. Ze

znaleckého posudku rovněž vyplývá, že i pokud by poškozený začal intenzivně brzdit ihned po uplynutí reakční doby, před místem střetu by stejně zastavit nestačil. “ [18]

Slovní obraty

„Při dopravních nehodách, k nimž dochází při střetu vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem vjíždějícím do křižovatky z vedlejší silnice platí, že je zásadně vinen řidič nerespektující přednost v jízdě. Přispěje-li k dopravní nehodě i řidič jedoucí po hlavní silnici, jde z jeho strany nanejvýš o spoluzavinění. Bylo nepochybně prokázáno, že obviněný přijel ke křižovatce po vedlejší silnici a byl povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po silnici hlavní. Tuto povinnost měl tak i vůči vozidlu řízenému poškozeným. V okamžiku, kdy se obviněný začal rozjíždět do křižovatky, se poškozený s vozidlem nacházel ve vzdálenosti 101 m od křižovatky. Obviněný vzniklou situaci vyhodnotil nesprávně, když vjel do křižovatky, přičemž svým manévrem přimulil poškozeného na vzniklou dopravní situaci reagovat. Přičemž překročení poškozeným nejvyšší povolené rychlosti o 8 až 16 km/h nebylo primárním důvodem posuzované dopravní nehody a způsobeného následku. “ [18]

6 Tdo 233/2012

Popis nehody

„V obci K., okres N., dne 22. 05. 2010 kolem 10:30 hodin, se obviněný jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. Opel Omega, nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život a zdraví jiných osob a plynule vyjel z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci silnici III. třídy číslo ... v km 0,355 této silnice, přičemž nedal přednost po uvedené silnici zleva přijíždějícímu motocyklu zn. Suzuki Bandit 650 S, řízenému R. K., v důsledku čehož došlo ke střetu a dopravní nehodě. “ [18]

Slovní obraty

„Ze stavu a charakteru účelové komunikace muselo být obžalovanému bez jakýchkoliv pochyb zřejmé, že se nenachází na silnici, ale na účelové komunikaci a že o běžnou komunikaci nejde. Státní zástupkyně upozornila, že v posuzovaném případě je dána míra zavinění tím, že obviněný jako řidič osobního automobilu přijížděl po účelové komunikaci k hlavní silnici, kdy vyjetím na hlavní silnici vytvořil motocyklistovi náhodnou a nepředvídatelnou překážku, na kterou nebylo v technických možnostech motocyklisty účinně reagovat a zabránit střetu. Řidič vozidla měl ze svého pohledu snížen rozhled díky vyvýšenému pásu se vzrostlou trávou, vpravo

z jeho pohledu byl rozhled ještě zhoršen, a to také pro vzrostlou trávu, svah a vzrostlý strom. V případě, že by se jednalo o křižovatku s předností řidičů přijíždějících zprava, s ohledem na zhoršený výhled vpravo, vůbec neodpovídal způsob jízdy řidiče vozidla do dané křižovatky, tedy plynulé jízdě v rozsahu rychlosti 13 až 15 km/hod. Podle státní zástupkyně je v daném případě zřejmé, že řidič vozidla vůbec neměl v úmyslu dát přednost řidičům přijíždějícím zprava, přičemž s ohledem na výhledové poměry se nemohlo jednat o plynulý nájezd do křižovatky. Podotkla, že rychlost 12 až 15 km/hod není pomalou jízdou s ohledem na konkrétní rozhledové poměry v tomto místě; předejít střetu obviněný mohl, pokud by zastavil na hranici křižovatky a rozhlédl se. Dodala, že se jednalo o účelovou komunikaci a nikoliv vozovku stejné úrovně. Zdůraznila, že vzhledem na stav této komunikace, kdy její polovina je polní cesta, která až u domu pokračovala jako asfaltová cesta, muselo být obviněnému zřejmé, že se nenachází na běžné silnici, ale na účelové komunikaci. “ [18]

6 Tdo 585/2005

Popis nehody

„Dne 12. 1. 1998 kolem 19.15 hod. obviněný na silnici mezi K. V. a O. při řízení nákladní soupravy LIAZ s přívěsem, zavínil dopravní nehodu, když za snížené viditelnosti vjel z vedlejší silnice od S. na hlavní silnici nájezdem dovolujícím odbočení pouze vpravo na K. V., nedovoleným způsobem vjel příčně na střední betonový dělicí pás v úmyslu odbočit vlevo směrem na O., přitom nedal přednost vozidlu Mercedes, řízenému I. O., jedoucímu po hlavní silnici ve směru O. – K. V., došlo k nárazu vozidla Mercedes do levé strany přívěsu soupravy. “ [18]

Vyjádření znalce

„Podle znaleckého posudku mohl poškozený rozpoznat, že se přes rychlostní komunikaci napříč pohybuje kamion s přívěsem až ve svitu svých tlumených světel. Poškozený I. O. jel se svým vozidlem zn. Mercedes rychlostí 60,8 - 86,2 km/hod, šlo o rychlost, která z technického hlediska byla nepřiměřená délce jeho rozhledu. Současně konstatoval, že rychlost, která odpovídala délce rozhledu, byla v rozmezí 35 - 60 km/hod, a proto nelze prokázat, že by rychlost poškozeného byla výrazně nepřiměřená. “ [18]

Slovní obraty

„Podle státní zástupkyně bylo však podstatné, že reagoval na načervenalé světlo tak, že zcela správně a logicky přešel vlevo. Nemohl předpokládat, a ani neměl takovou povinnost, že by řidič kamionu s přívěsem přejížděl oba jízdní pruhy kolmo. K námitce obviněného, že na daném místě nebyl zákaz odbočení vlevo, a proto nebyl povinen odbočit vpravo, správně soud druhého stupně označil jako zarážející, když obviněný je řidičem z povolání a dobře věděl, že jde o rychlostní komunikaci, a jestliže na tuto komunikaci přijížděl z vedlejší silnice nemohl jet jinam než vpravo. Pokud chtěl jet vlevo, musel by použít vjezd, kde ovšem obviněný, jak sám uváděl, odbočit zapomněl. Pro řidiče je samozřejmě velmi těžké odhadnout, jaká rychlost je přiměřená k tomu, aby zastavili na vzdálenost, na kterou mají rozhled, když v daném případě má význam i to, že šlo o rychlostní komunikaci se dvěma jízdními pruhy v jednom směru.“ [18]

6 Tdo 754/2013

Popis nehody

„Dne 20. 1. 2012 v době kolem 06.15 hodin po vedlejší komunikaci III. třídy č. ... ve směru jízdy od H. u B., k. ú. obce L., okres B.-v., obviněný řídil jízdní soupravu složenou z tahače tov. zn. Scania R 420, reg. zn. ... a návěsu tov. zn. Schmitz SKO 24, reg. zn. ..., když nerespektoval svislou dopravní značku č. P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, tedy se neřídil pravidly provozu na pozemní komunikaci a nepřizpůsobil své chování situaci v silničním provozu, takže při projíždění křižovatky s hlavní silnicí III. třídy č. ... v km ..., k. ú. obce L., se záměrem projet křižovatkou v přímém směru, v bezprostřední blízkosti vjel do jízdní dráhy po hlavní silnici ve směru na B. jedoucím osobnímu motorovému vozidlu tov. zn. Fiat Punto, reg. zn. ..., řízenému B. V., naposledy bytem P. – S., v důsledku čehož došlo ke střetu obou vozidel, kdy osobní automobil Fiat narazil přední částí vozidla do levého boku zadní části návěsu.“ [18]

Slovní obraty

„Řidič, který dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, nemá povinnost dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale pouze těm, které jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní silnici vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy. Z důkazů plyne, že náraz nesměřoval do zadní části automobilu poškozené, ale naopak do středu nákladního auta a tak je evidentní, že i pravou část vozovky určené pro jízdu poškozené zakrýval.“ [18]

7 Tdo 214/2010

Popis nehody

„Obviněný P. S. dne 30. 8. 2007 v době kolem 20.05 hodin, po pozemní komunikaci hlavní silnice I. třídy č. 23 v km 140,295, ve směru B.-R., v katastrálním území obce O., na okrese B.-v., řídil osobní automobil tov. zn. VW Passat 1,9 TDI, když v důsledku nepřiměřené rychlosti jízdy vyšší než maximálně povolené v daném úseku, s omezenou rychlostí 80 km/hod., tedy při rychlosti jízdy 117,6 – 126,9 km/hod., nepřizpůsobil své chování i rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, dopravně technickému stavu pozemní komunikace, situaci v provozu na pozemní komunikaci a při neřízení se pravidly provozu na pozemní komunikaci, jakož i dopravními značkami, při jízdě v levém jízdním pruhu z klesání, v levotočivé zatáčce začal bržděním a vyhybáním vlevo opožděně reagovat z pravé strany, z vedlejší silnice na hlavní silnici vyjíždějící osobní automobil tov. zn. Škoda Felicia 1,3, řízený V. P., takže při nesprávném způsobu jízdy uprostřed křižovatky mezi protisměrnými jízdními pruhy došlo ke střetu.“ [18]

Slovní obraty

„Odborným vyjádřením prof. Ing. A. B., Ph. D., znalce v oboru doprava, ekonomika a strojírenství a na znalecký posudek Ing. D. H., znalce v oboru doprava, ekonomika a strojírenství, z nichž údajně vyplývá, že k dopravní nehodě nemohlo dojít tak, jak je popisována poškozenými, z jejichž výpovědi vychází odsuzující rozsudek. Obviněný nesouhlasil s názorem soudu prvního stupně, že řidič vyjíždějící na hlavní silnici nemůže přepokládat, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici jede rychleji, a nepřiměřená rychlost tohoto vozidla je hlavní příčinou nehody. Vozidlo obviněného jelo po hlavní silnici a vozidlo poškozeného vjelo do křižovatky z vedlejší silnice. Obecně vzato, je za takový střet zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť jeho povinností je dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici. Samotná okolnost, že řidič, který má přednost v jízdě, jede rychlostí přesahující stanovený limit, nic nemění na povinnosti řidiče přijíždějícího z vedlejší silnice dát přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici. Přednost řidiče jedoucího po hlavní silnici tedy nezaniká jen v důsledku toho, že tento řidič jede nedovolenou rychlostí. Povinnost dát přednost v jízdě kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti.“ [18]

8 Tdo 216/2006

Popis nehody

„Dne 10. 7. 2004 kolem 17.40 hodin obviněný při řízení osobního vozidla zn. Mercedes Benz 300CE, v obci K. na okrese R. při projíždění pravotočivé zatáčky před křižovatkou s místní komunikací v důsledku nepřiměřené rychlosti, která byla podstatně vyšší než maximální povolená rychlost pro daný úsek vozovky, nestačil včas zareagovat na vozidlo Škoda Felicia Combi, které vjíždělo na hlavní silnici, v důsledku toho došlo ke střetu obou vozidel.“ [18]

Vyjádření znalce

„Podle závěrů znaleckého posudku z oboru dopravy silniční a městské znalce Ing. T. R. vzájemná viditelnost vozidel byla na maximálně 48 – 56 m. Vzhledem k tomu, že v době rozjezdu vozidla řízeného M. B., tj. 3,1 s před střetem, bylo vozidlo řízené obviněným ve vzdálenosti 61 – 62 m vlevo od tohoto vozidla, bylo zakryto. M. B. vozidlo řízené obviněným nemohl vidět a neměl tedy ani prakticky možnost střetu zabránit.“ [18]

Slovní obraty

„Nalézací soud v této souvislosti učinil závěr, že řidič M. B. nemohl střetu zabránit, neboť v době, kdy vjížděl na hlavní komunikaci, nemohl s ohledem na místní poměry vozidlo obviněného vidět a samotná rychlost vozidla obviněného byla vyšší než maximální povolená rychlost pro daný úsek komunikace a byla jedinou příčinou střetu obou vozidel. Obviněný tím, že při řízení svého osobního vozidla v obci K. při projíždění pravotočivé zatáčky před křižovatkou s místní komunikací v důsledku nepřiměřené rychlosti (v rozmezí 63,5 km.h-1 až 70,5 km.h-1), která byla jednak nezanedbatelně vyšší než maximálně povolená rychlost a především rychlostí nepřiměřenou pro daný úsek vozovky, nestačil včas zareagovat na vozidlo řízené poškozeným M. B., které vjíždělo na hlavní pozemní komunikaci, v důsledku čehož došlo ke střetu obou vozidel. . Obviněný obec K. dobře znal, měl tedy i vědomost o křižovatce a měl předvídat možnou přítomnost jiných vozidel, jejichž rychlost při odbočování či vjíždění na hlavní pozemní komunikaci je snížena. Obviněný, který jel takovou rychlostí, která nejenže přesahovala maximální povolenou rychlost, ale při které již nebyl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled, porušil povinnosti řidiče způsobem, který má podle všeobecné zkušenosti zpravidla za následek vážnou dopravní nehodu. Obviněný sice podle skutkových zjištění jel po hlavní pozemní komunikaci, ale překročil maximálně povolenou rychlost, přičemž pokud by ji dodržel, byl by schopen při včasné reakci zastavit před místem

střetu a kdyby jel při pravém okraji vozovky, vozidla by se minula, i kdyby rychlost byla vyšší. “
[18]

8 Tdo 885/2010

Popis nehody

„Dne 10. 2. 2007 kolem 15.35 hodin na křižovatce silnic mezi obcemi K. a S., okres K., se obviněný jako řidič vozidla odtahové služby tov. zn. IVECO, nevěnoval plně řízení vozidla, nesledoval situaci v silničním provozu a nerespektoval dopravní značku „Dej přednost v jízdě“ a při přejíždění hlavní silnice k vozidlu tov. zn. Fiat odstavenému mimo vozovku vjel do jízdní dráhy zleva přijíždějícímu osobnímu automobilu tov. zn. Opel Omega, řízenému O. S., který ve snaze zabránit střetu, vyjel vlevo mimo vozovku, kde narazil do uvedeného odstaveného vozidla a dále do poškozeného Z. K., u tohoto vozidla stojícího. “ [18]

Slovní obraty

„Podle soudu nelze řidiči vozidla zn. Opel O. S. klást k tíži, že se rozhodl pro jízdní manévry, který nakonec vedl ke kolizi s vozidlem Fiat a sražení poškozeného Z. K., neboť tento se snažil vozidlo zn. IVECO, které mu vytvořilo překážku v provozu, objet, ovšem za situace, kdy vozidlo obviněného pokračovalo dále v jízdě, nebyl již schopen své vozidlo před místem střetu zastavit, a proto částečně vjel mimo pozemní komunikaci, kde došlo k uvedeným, tragickým následkům. Byl to právě obviněný, který tuto kolizní situaci vyvolal, a který také odpovídá za způsobený následek v podobě smrti poškozeného Z. K. . Je vhodné připomenout, že dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici je jedna z nejdůležitějších zásad, které je nutné plně respektovat, neboť jejím porušením dochází k těm nejzávažnějším následkům v silniční dopravě. Obviněný, i když sám uvedený fatální následek vlastním vozidlem přímo nezpůsobil, vytvořil uvedeným porušením povinností svým vozidlem na hlavní silnici překážku, pro niž vozidlo po hlavní silnici jedoucí nemohlo pokračovat a muselo zcela neočekávaně změnit směr a způsob své jízdy. Ze znaleckého posudku Ing. O. K. vyplývá, že O. S. jel rychlostí kolem 90 km/h, což byla rychlost v daném úseku povolená. Nejvyšší povolenou rychlost tedy nepřekročil. Primárním je ovšem vždy nedání přednosti v jízdě řidičem vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici, a teprve až druhotně, je-li náležitě zjištěno i porušení zákonem kladených povinností u řidiče jedoucího po hlavní silnici, lze usuzovat za spoluzavinění. “ [18]

8 Tdo 60/2013

Popis nehody

„Dne 5. 10. 2009 kolem 15.19 hodin v O. na křižovatce ulic P. – Ž. jako řidič osobního automobilu tovární značky Citroën Xsara při jízdě po vedlejší pozemní komunikaci P. nedal přednost v jízdě motocyklistovi M. Š., příjíždějícímu z levé strany po hlavní pozemní komunikaci ulici Ž. nepřiměřenou a nedovolenou rychlostí kolem 80 km/hod., v důsledku čehož došlo ke střetu a k havárii motocyklisty.“ [18]

Slovní obraty

„Samotná okolnost, že řidič, který má přednost v jízdě, jede rychlostí přesahující stanovený limit, nic nemění na uvedené povinnosti řidiče příjíždějícího z vedlejší silnice, která nezaniká v důsledku toho, že po hlavní silnici jedoucí řidič jede nedovolenou rychlostí, neboť příčinou střetu je nedání přednosti řidiče příjíždějícího po vedlejší silnici. Překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici může mít pouze omezený význam z hlediska míry spoluzavinění následku, a zdůraznila, že od obecně stanovených zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud je to odůvodněno extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči příjíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost. Povinnost dát přednost v jízdě je kvalitativně vyšším stupněm povinnosti nežli povinnost dodržet maximální povolený rychlostní limit, obviněný v této konkrétní věci žádnou povinnost neporušil, resp. nezpůsobil vzniklý následek z nedbalosti, „neboť řádně sledoval situaci v silničním provozu a svoji povinnost dát přednost v jízdě splnil tím, že zastavil na hranici křižovatky, a když zjistil, že nemá náležitý výhled do křižovatky, tak poté, co projela vozidla v obou směrech, začal pomalu najíždět na výhled, kde také zastavil.“

„Řidič nesmí vjet do křižovatky, nedovoluje-li mu situace pokračovat v jízdě v křižovatce a za křižovatkou, takže by byl nucen zastavit vozidlo v křižovatce. To neplatí, pokud řidič zastavuje vozidlo v křižovatce za účelem plnění povinností podle § 5 odst. 1 písm. h) nebo při odbočení vlevo podle § 21 odst. 5 zák. 361/2000 Sb. Nutno zdůraznit, že striktní dodržování v tomto ustanovení upraveného zákazu vjíždět do křižovatky, nemůže-li za ni řidič pokračovat v jízdě, by fakticky znamenalo ochromení dopravy na celé řadě míst naší republiky, zejména ve velkých městech.“ [18]

„Na vzniklém následku se však obviněný svou nedbalostí nepodílel sám, ale jak soudy prokázaly, jeho míra zavinění byla velice limitována porušením pravidel silničního provozu i

dalších osob (vozidla, které zastavilo v hranici křižovatky a motocyklisty, který jel v obci o 30 km/hod. více), a proto bylo nutné uvažovat o tom, do jaké míry je zde nutná trestní represe. Závěr, podle něhož občan měl a mohl předvídat též protiprávní jednání účastníka silničního provozu, staví protiústavní nároky na občany a protiústavně extenduje oblast trestní represe do těch oblastí lidského života a na ta jednání, kam trestní represe zcela evidentně nepatří. ‘‘ [18]

11 Tdo 639/2008

Popis nehody

„Dne 25. 10. 2005 kolem 6,45 hod. v katastrálním území obce Ch., okres L. obviněný při vyjíždění z vedlejší silnice na hlavní nedal přednost v jízdě vozidlu poškozené R. K., jedoucímu po hlavní z jeho pohledu zleva, v důsledku čehož do tohoto vozidla levou stranou narazil a zároveň způsobil jeho následný střet s protijedoucím vozidlem Avia. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Při dopravních nehodách k nimž dochází střetem vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem vjíždějícím do křižovatky z vedlejší silnice, je zásadně vinen řidič, který nerespektoval stanovenou přednost v jízdě a pokud nerespektováním pravidel silničního provozu k nehodě přispěl i řidič jedoucí s vozidlem po hlavní, může jít z jeho strany nejvýše o spoluzavinění. Nelze po účastníkovi silničního provozu spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své jednání. Není-li z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků provozu dodržování stanovených pravidel. Řidič, který dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní, nemá povinnost dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale pouze těm, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy. Výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci (např. o více než 70%) je porušením důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy. Ze spisových materiálů tedy vyplynulo, že za zásadní pochybení označil okresní i krajský soud fakt, že obviněný, ačkoliv je držitelem řidičského oprávnění od roku 1968 a v rámci svého zaměstnání je mj. činný rovněž jako řidič, měl poznat, že vozidlo poškozené se ve skutečnosti pohybuje výrazně vyšší rychlostí než je 30 km/h, neboť tato rychlost je atypicky nízká a těžko zaměnitelná. Obviněný neměl spoléhat na

místní znalost úseku, který byl ve výstavbě a který se nachází mimo území obce, ale naopak při projíždění křižovatky měl věnovat kritickému místu zvýšenou pozornost, obzvlášť když v daném okamžiku byla prakticky tma, v důsledku čehož byla ztížená viditelnost. ‘‘ [18]

11 Tdo 1572/2011

Popis nehody

„Dne 13. 3. 2010 v 18.30 hodin na silnici I. třídy č. ... v obci S., okres Příbram, na křižovatce s ulicí V. N., jako řidič osobního motorového vozidla zn. Škoda Octavia Combi, reg. zn. ..., porušil ust. § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tím, že v obci, kde je povolená rychlost nejvýše 50 km/hod jel rychlostí nejméně 104 km/hod a způsobil tak střet s motorovým vozidlem zn. Seat Leon, reg. zn. ..., řidiče B. K., který předtím vjel na silnici z vedlejší komunikace. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Více než dvojnásobné překročení povolené rychlosti, zjištěné v případě obviněného, dle státního zástupce nepochybně vyhovuje pojmu „extrémní míra porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit“. Míra spoluodpovědnosti řidiče druhého vozidla, který obviněnému nedal přednost v jízdě, se na výsledku řízení odrazila relativně velmi mírným trestním postihem obviněného. Obviněný v obci, kde je povolená rychlost nejvýše 50 km/hod jel rychlostí nejméně 104 km/hod a způsobil tak střet s motorovým vozidlem řidiče B. K., který předtím vjel na silnici z vedlejší komunikace. Ze skutkových zjištění dále vyplývá, že pokud by jel obviněný nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/hod, poškozený B. K. by stačil vjet do křižovatky a zařadit se do svého pruhu před něj, aniž by obviněný musel brzdit. Z uvedených skutkových závěrů dále vyplývá, že poškozený B. K. nedal přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní silnici, které řídil obviněný, čímž porušil § 22 odst. 1 zák. č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, protože mohl před rozjezdem do hlavní silnice pozorovat vozidlo zn. Škoda Octavia, ale s ohledem na noční dobu bylo pro něho velmi obtížné odhadnout jeho rychlost. Pokud by obviněný jel zákonem předepsanou rychlostí (§ 18 odst. 4 zákona o silničním provozu), nebyl by přimucen k prudké a náhlé změně směru a rychlosti jízdy a ke střetu by vůbec nedošlo. ‘‘ [18]

25 Cdo 2212/2002

Popis nehody

„Dne 1. 8. 1999 došlo v obci K. k dopravní nehodě, při níž se na křižovatce ve tvaru „T“ střetl motocykl Honda 750 F, registrační značky ..., řízený žalobcem, s osobním automobilem Škoda 125 L, registrační značky ..., ve vlastnictví žalovaného 1), který řídila žalovaná 2). Motocykl jedoucí po hlavní silnici narazil do levých zadních dveří osobního automobilu, který vjel na hlavní silnici při odbočování vlevo ze silnice vedlejší.“

Vyjádření znalce

„Ze znaleckého posudku Ing. P. P., znalce v oboru doprava a strojírenství, doprava silniční, motorová vozidla, pístové stroje, vypracovaného v trestním řízení, vyplývá, že motocykl byl v okamžiku rozjezdu automobilu do hlavní silnice vzdálen od místa střetu 71 m a jel rychlostí 69 - 76 km/hod, při nárazu pak rychlost motocyklu činila 62 - 68 km/hod. Žalobce podle znalce na vzniklou dopravní situaci reagoval opožděně, neboť začal brzdit až po 3,03 s (oproti obvyklé době 1,34 s), kromě toho nejel u pravého okraje vozovky, ale ve vzdálenosti 2,9 m od pravého okraje. Znalec dospěl k závěru, že k nehodě nemuselo dojít, pokud by žalobce jel rychlostí 50 km/h nebo pokud by při rychlosti, kterou jel, a ve vzdálenosti od pravého okraje, v jaké se pohyboval, včas brzdil, anebo pokud by v téže rychlosti a bez brždění jel u pravého okraje vozovky; žalovaná 2) mohla podle znalce nehodě zabránit, kdyby nevjela do hlavní silnice.“

[18]

Slovní obraty

„Jízdní manévr obviněné [žalované 2)] je nutno zejména s ohledem na rychlost motocyklu řízeného poškozeným (žalobcem) hodnotit jako opožděný, avšak dospěl do takového stadia, že poškozenému dával naprosto reálnou možnost pokračovat v jízdě bez podstatné změny směru a rychlosti, a proto počínáním obviněné nedošlo k nedání přednosti v jízdě. Vozidlo, s nímž se žalobce střetl, v okamžiku srážky zasahovalo zadní části do levé poloviny jízdního pruhu žalobce, neboť odbočovalo z vedlejší silnice na hlavní do pruhu proti směru jízdy žalobce, avšak tento manévr nestihlo včas ukončit. Z toho je nutno dovodit, že i když se žalobce pohyboval v obci nedovolenou rychlostí a reagoval na tento jízdní manévr opožděně, a tedy porušil pravidla silničního provozu a přispěl významným podílem svým zaviněním k vzniku škody, nelze přesto účast vozidla, jehož byl žalovaný 1) provozovatelem, na střetu s motocyklem žalobce považovat za nulovou.“ [18]

7 Tdo 44/2014

Popis nehody

„Obviněný dne 27. 5. 2012 v době kolem 14:36 hodin v prostoru tříramenné křižovatky na výjezdu ze silnice č. ... a silnice č. ... B. – H. u B., v km 1,753, řídil osobní motorové vozidlo tov. zn. Mazda 6, r. z. ..., v důsledku nesprávného způsobu jízdy, nevěnování se plně situaci v silničním provozu a nedostatečnému respektování dopravní značky „Dej přednost v jízdě“ při najíždění z vedlejší silnice vlevo na hlavní silnici nedal přednost v jízdě motocyklu Yamaha FZ6, r. z. ..., který řídil R. S. ve směru B. – H. u B., jenž v té době předjížděl a následně se zařazoval zpět před vozidlo Ford, jedoucí ve stejném směru, a z toho důvodu došlo v prostoru křižovatky k nárazu přední části motocyklu Yamaha do levého boku vozidla Mazda, kdy motocykl pokračoval dále ve směru H. u B., ale přitom již velmi silně vibroval a došlo k tzv. vyhození spolujezdce na motocyklu, který se zastavil až o svodidla na protější straně, a dále došlo k pádu řidiče motocyklu na vozovku.“ [18]

Vyjádření znalce

„Ze znaleckého posudku z oboru dopravy a fotodokumentace je zřejmé, že při velikosti tohoto automobilu porovnané s výškou motocyklu, na němž navíc seděl řidič se spolujezdcem, byl motocykl zčásti viditelný i za vozidlem zn. Ford Fiesta.“ [18]

Slovní obraty

„Z výpovědi svědka D. H. soud zjistil, jakou rychlostí, jak daleko od křižovatky a jakým způsobem jej poškozený na motocyklu předjížděl, přičemž z této výpovědi bylo rovněž spolehlivě zjištěno, že se poškozený řidič motocyklu již řadil zpět do svého jízdního pruhu.“ [18]

4 Tdo 459/2011

Popis nehody

„Dne 2. května 2009 kolem 17.00 hodiny obviněný jako řidič osobního automobilu Renault Laguna 1,8, z majetku firmy J. H. – A. K. H., P. P. při jízdě po silnici I.třídy č. 34 ve směru od obce K. na obec F., okres Ch., nerespektoval v dostatečné vzdálenosti před křižovatkou se silnicí III.třídy č. 3545 umístěné zákazové dopravní značky B-20a, postupně omezující maximální rychlost jízdy na 80 km/h a 60 km/h, v rychlosti převyšující hodnotu 80 km/h vjel do prostoru předmětné křižovatky, kde v důsledku toho nestačil bezpečně reagovat na osobní automobil Ford Escort 1,6, jehož řidič a majitel J. S., bytem P. K. přijíždějící z pravé

strany z pohledu O. J. od Č. odbočoval na křižovatce vlevo na obec K., přičemž při následném střetnutí obou vozidel, k němuž došlo v důsledku úhybného manévru obviněného v levé polovině silnice I/34 – v km 164,974. ‘‘ [18]

Vyjádření znalce

„Protokol o nehodě v silničním provozu potvrzuje, že obviněný měl ve svém směru jízdy zhoršeny rozhledové poměry v důsledku profilu komunikace. Na této silnici jsou před horizontem stoupání z tohoto důvodu umístěny dopravní značky, omezující zprvu rychlost na 80 km/hod., posléze na 60 km/hod. Toto dopravní omezení obviněný nerespektoval, když podle znalce v tomto úseku projížděl rychlostí pohybující se mezi 81 – 85 km/hod., přičemž okresní soud vycházel v závěru, že obviněný přijížděl rychlostí překračující 80 km/hod., což je pro obviněného nejpříznivější varianta. Ze závěrů znaleckého posudku, jakož i z osobního výslechu znalce vyplynulo, že dohledná vzdálenost v daném místě činila 60 m. Z technického hlediska je přednost v jízdě zachována pouze tehdy, když motorové vozidlo, které jede po hlavní komunikaci s předností v jízdě, se pohybuje maximálně povolenou rychlostí pro daný úsek, tj. 60 km/hod. Z toho vyplývá, že poškozený jako řidič odbočující z vedlejší na hlavní komunikaci, může dát přednost pouze vozidlům nacházejícím se v dohledné vzdálenosti a jedoucím rychlostí do 60 km/hod. Dodržení této rychlosti je totiž zárukou, že je řidič na vedlejší komunikaci uvidí, a zatímco při rychlosti 80 km/hod. a více tak tomu není. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Poškozený začal odbočovat v době, kdy měl náležitý výhled na hlavní silnici a situaci v křižovatce a ujistil se, že se v dohledné vzdálenosti nenacházelo žádné vozidlo. Jeho jednání splňovalo požadavky ohleduplnosti a ukázněnosti, jakož i potřebné míry zdrženlivosti. Příčinou střetu vozidel tak nebylo nedání přednosti v jízdě poškozeným vozidlu obviněného, který jel po hlavní silnici. Nelze totiž požadovat dání přednosti vozidlu, které řidič nevidí. Po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své jednání a není-li z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků provozu dodržování stanovených pravidel. ‘‘ [18]

7 Tdo 38/2009 (7 Tdo 688/2011)

Popis nehody

„Obviněný dne 24. 5. 2005 v 17,20 hodin na silnici I/48 v kilometru 21,5 na křižovatce s místní komunikací řídil osobní vozidlo zn. Škoda Superb po čtyřproudové komunikaci ve směru od N. J. na P., okr. N. J., označené jako hlavní silnice v daném úseku s omezením rychlosti na 50 km/h, a v důsledku nedodržení nejvyšší povolené rychlosti, kterou překročil nejméně o 42 km/h, v prostoru křižovatky při jízdě v levém jízdním pruhu a při předjíždění nákladního vozidla jedoucího v pravém jízdním pruhu čelně narazil do levého boku vozidla zn. SEAT Cordoba, které přejíždělo zprava z vedlejší komunikace.“ [18]

Slovní obraty

„Soudy zjistily, že se v pravém jízdním pruhu právě nacházelo blíže neidentifikované rozměrné nákladní vozidlo, které poškozenému zakrývalo levý jízdní pruh, v němž jel obviněný. Z toho vyplývá, že poškozený neměl do křižovatky náležitý rozhled a že situace v levém jízdním pruhu hlavní silnice ve směru na P. byla z jeho hlediska přinejmenším nejasná. Obecně není akceptovatelné, aby si nejasnou situaci v silničním provozu řidič vykládal ve svůj prospěch, neboť to je v rozporu s jeho povinností chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Jestliže svědek T. M. jako spolujezdec ve vozidle obviněného podle své výpovědi viděl vozidlo poškozeného přijíždět ke křižovatce již předtím, než nákladní vozidlo zakrylo vzájemný výhled mezi vozidlem obviněného a vozidlem poškozeného, pak je logické, že v tomtéž stádiu vývoje situace, tj. před vjetím do křižovatky, mohl také poškozený vidět vozidlo obviněného, a to na vzdálenost, která umožňovala rozpoznat i to, že toto vozidlo jede v levém jízdním pruhu, a odhadnout, jakou rychlostí se pohybuje. Soudy však uvedenou část výpovědi svědka T. M. z tohoto hlediska nehodnotily a nevysvětlily, zda a proč z ní vyvozují či nevyvozují skutkové zjištění ohledně vzájemné viditelnosti vozidel. I když primární příčinou střetu bylo to, že poškozený nedal přednost, nelze pominout, že tu byly dostatečné důvody k tomu, aby za další příčinu bylo považováno překročení povolené rychlosti obviněným. Tyto důvody spočívají v tom, že již samotné uspořádání křižovatky místní komunikace zcela okrajového významu se čtyřproudovou velmi frekventovanou hlavní silnicí objektivně ztěžovalo projetí křižovatky vozidlům přijíždějícím po místní komunikaci. Ostatně ze spisu je patrné, že křižovatka byla obecně označována za „křižovatku smrti“, za „šílenou křižovatku“ apod. V této spojitosti je významné zjištění, že obviněný velmi dobře znal kritický úsek. Z toho vyplývá, že pro něho byl seznatelný také význam

omezení rychlosti jízdy v tomto úseku. Pokud poškozený nedal přednost, bylo to spíše důsledkem chybného vyhodnocení situace v silničním provozu než projevem nějaké zásadní nedisciplinovanosti. Spolupůsobení obou příčin střetu bylo v konkrétní situaci srovnatelné a žádná z nich nepřevažovala natolik, aby ji bylo možno označit za dominantní. ‘ ‘ [18]

VARIANTA 3 (odbočování vlevo + přímá jízda z vedlejší silnice a nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava po hlavní silnici)

4 Tdo 715/2013

Popis nehody

„Dne 21. 6. 2006 kolem 9.10 hodin v obci K., okres K., na křižovatce V. B. T., označené jako silnice hlavní, s místní komunikací vedoucí od cukrovaru, označené jako silnice vedlejší, po níž do křižovatky přijela obviněná jako řidička osobního automobilu tov. zn. Ford Fiesta, zastavila těsně před hranicí křižovatky v místě, kde měla zakryt výhled doprava na hlavní silnici vzrostlou alejí stromů a reklamní tabulí, proto neviděla zprava po hlavní silnici ke křižovatce přijíždějící osobní automobil tov. zn. Škoda Fabia, který řídil poškozený M. R., který ke křižovatce přijížděl rychlostí v rozmezí 79,3 - 87,4 km/hod, tomuto nedala přednost v jízdě a vjela mu do jízdní dráhy, v důsledku čehož došlo ke střetu.“ [18]

Vyjádření znalce

„V posuzovaném případě byl výhled do pravé strany hlavní silnice (odkud přijížděl poškozený) podstatně omezen nevhodně umístěnou reklamní tabulí a alejí stromů a obviněná tedy v době, kdy začala vjíždět do křižovatky z místa, kde zastavila, přijíždějící automobil Škoda Fabia ještě neviděla. Tato skutečnost vyplývá z vyšetřovacího pokusu provedeného v přípravném řízení, ze závěrů znaleckých posudků z oboru dopravy, kde je uvedeno, že příčinou nehody z technického hlediska byla skutečnost, že obviněná před vjezdem do křižovatky automobil poškozeného neviděla, neboť se nacházel v oblasti výhledu zakrytého reklamní tabulí a rovněž z výpovědi obviněné V. A.. Z uvedeného je zřejmé, že aby obviněná dodržela povinnost stanovenou § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., musela by najet do křižovatky cca 1 - 1,5 m, kde by byl umožněn výhled do pravé strany na vzdálenost asi 80 m, což vyplývá ze znaleckého posudku oboru doprava, odvětví doprava městská a silniční, znalce Ing. V. K.. Pro úplnost je třeba dodat, že ve znaleckém posudku znalce Ing. V. K. je konstatováno, že pokud by poškozený projížděl obcí a tedy i k místu dopravní nehody rychlostí maximálně 50 km/hod, při včasné reakci brzděním by své vozidlo zastavil před místem střetu. Z uvedeného je zjevné, že by poškozený i při dodržení maximální povolené rychlosti byl nucen pro zabránění nehodě intenzivně brzdit, aby se vyhnul střetu nebo změnit směr jízdy do protisměru či mimo silnici.“ [18]

Slovní obraty

„Obviněná nedostála povinnosti řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Má-li dát řidič přednost v jízdě, nemůže se této povinnosti zbavit poukazem na nedostatečný rozhled. V této souvislosti je významné zjištění, že obviněná dobře znala kritický úsek a věděla, že do křižovatky není dobře vidět. Současně správně soudy obou stupňů neopomely, že pravidla silničního provozu zásadním způsobem porušil i poškozený, který jel podstatně rychleji, než bylo v daných místech povoleno, navíc nebyl připoután, což při střetu mohlo mít negativní vliv i na funkčnost airbagů. Ani výrazná míra spoluzavinění poškozeného na způsobeném následku však nemohla obviněnou zcela vyvinít, neboť pokud by dodržela pravidla silničního provozu a nevjížděla do křižovatky, aniž by se přesvědčila, že neohrozí ani neomezí řidiče na hlavní silnici, ke střetu a ke zranění poškozeného by nedošlo, byť jel nedovolenou rychlostí a nebyl připoután.“ [18]

4 Tz 86/2001

Popis nehody

„Dne 28. 8. 2000 kolem 3.50 hod. obviněný řídil osobní automobil tovární značky Škoda Favorit křižovatkou silnic II. třídy v B., kdy při projíždění křižovatky nedal přednost v jízdě zprava přijíždějícímu autobusu ČSAD B., řízenému B. V., čímž došlo k nárazu tohoto autobusu do pravého boku osobního automobilu, který byl nárazem odhozen a převrácen na střechu.“ [18]

Slovní obraty

„Nedání přednosti v jízdě vede často k těžkým dopravním nehodám, často i s neodčinitelnými následky, jak je tomu v posuzovaném případě. Podle názoru ministra spravedlnosti měl proto Okresní soud v Benešově uložit obviněnému nepodmíněný trest odnětí svobody, neboť výrok o trestu v napadeném trestním příkazu je ve zřejmém nepoměru ke stupni nebezpečnosti činu pro společnost, a uložený trest je ve zřejmém nepoměru s účelem trestu. Obviněný, dle vlastního tvrzení, jel v obci rychlostí 60 - 70 km/hod, přičemž vyplývá, že řidič smí jet v obci maximálně rychlostí 50 km/hod. Svědek B. V., který kritického dne pracoval jako řidič autobusu na lince M. - T. n. S., uvedl, že vjížděl do křižovatky z vedlejší silnice, když ve směru jeho jízdy byla značka „Dej přednost v jízdě“ a doplňková tabule s vyznačením tvaru křižovatky. Do křižovatky vjížděl na první rychlostní stupeň, rozhlédl se směrem k V., a než

stačil zabočit do ul. V., narazil přední částí autobusu do projíždějícího osobního automobilu zn. Škoda Favorit, který přijížděl právě z této ulice. Toto vozidlo nárazem nadzvedl, to se poté odrazilo od obrubníku, který je přímo v křižovatce, vylétlo do vzduchu, asi dvakrát se převrátilo a dopadlo na střechu. Podle názoru svědka bylo příčinou dopravní nehody nedání přednosti obviněným autobusu přijíždějícímu zprava.“ [18]

5 Tz 284/2000

Popis nehody

„Dne 12. 2. 2000 kolem 14.25 hodin v .P., ulici L., označené dopravní značkou C 1 a "Dej přednost v jízdě", na křižovatce s ulicí V. při řízení svého osobního automobilu značky PEUGEOT 405, při odbočování vlevo nedal obviněný přednost v jízdě po hlavní silnici jedoucímu motocyklu majitelky Z. P., řízenému M. P., a měl tak způsobit dopravní nehodu.“ [18]

Vyjádření znalce

„Z posudku znalce z oboru silniční dopravy Ing. P. T. vyplynulo, že obviněný najetím svého vozidla do vozovky hlavní ulice a zejména najetím přední části až do pravého jízdního pruhu, vytvořil řidiči motocyklu vzhledem k jeho rychlosti překážku náhlou. Podle tohoto posudku z časového rozboru pohybu obou vozidel vyplynulo, že obviněný V. S. v době, kdy najížděl do protisměrné části vozovky, měl v každém případě možnost sledovat motocykl přijíždějící zprava po hlavní silnici a mohl tedy zabránit střetu jednak tím, že by mu dal přednost v jízdě, případně by se zařadil do levého jízdního pruhu a umožnil tak průjezd motocyklu v pravém jízdním pruhu. Na druhé straně znalec konstatoval, že řidič motocyklu podstatně překročil povolenou rychlost v daném úseku, čímž mohlo částečně dojít i k ovlivnění jednání obviněného, neboť v době rozjezdu z úrovně dělicího pásu se motocykl nacházel ve vzdálenosti 63 m - 86 m. V době, kdy řidič motocyklu mohl zjistit, že vozidlo obviněného, najíždějící do křižovatky z vedlejší ulice, mu vytváří překážku, nebylo již v jeho silách, vzhledem k rychlosti jízdy, zabránit střetu.“ [18]

Slovní obraty

„Státní zástupce podle ministra spravedlnosti zcela přehlédl, že primárně způsobil dopravní nehodu obviněný V. S., když z ulice vedlejší vjížděl na ulici hlavní, přičemž bylo jeho povinností dát přednost všem vozidlům, přijíždějících po hlavní silnici. Obviněný V. S. vjížděl

na hlavní silnici, aniž se dostatečně přesvědčil, zda tak může učinit. Podle jeho výpovědi motocyklistu vůbec nespátril, avšak podle posudku znalce jej spatřit musel. V tomto směru bylo proto zapotřebí objasnit vzniklou situaci, případně i vyšetřovacím pokusem na místě nehody.“
[18]

„Státnímu zástupci Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 2 se přikazuje, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl. Při novém projednání věci státní zástupce odstraní postupem podle § 2 odst. 5 tr. ř. neúplnosti v dokazování, na něž bylo poukázáno v příslušné části tohoto rozhodnutí. Výsledkem obviněného V. S. se pokusí odstranit rozpor mezi výpovědí obviněného, že poškozeného M. P. před nehodou neviděl, a závěrem znalce Ing. P. T., že poškozeného v takové situaci musel vidět. K objasnění věci provede také vyšetřovací pokus na místě nehody a objasní příčinnou souvislost mezi porušením důležité povinnosti obviněným a následkem trestného činu.“ [18]

7 Tdo 597/2014

Popis nehody

„Obviněný dne 24. 6. 2012 kolem 13.35 hod. zavinił svou nedbalostí v katastru obce K. n. Č. L. v km 15,436 silnice č. na křižovatce se silnicí č. dopravní nehodu tím, že při řízení osobního motorového vozidla Mitsubishi Galant po vedlejší silnici č. označené před křižovatkou dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ při přejíždění hlavní silnice č.... ve směru od K. n. Č. L. na K. vjel do křižovatky bez zastavení, nedal přednost v jízdě motocyklu Honda CBR 600, řízenému O. S. jedoucímu rychlostí nejméně 96 km/hod. z pravé strany ve směru od P. na K., který nerespektoval v daném úseku nejvyšší dovolenou rychlost 70 km/hod., došlo ke střetu obou vozidel, kdy motocykl narazil přední částí do pravého boku osobního automobilu.“ [18]

Slovní obraty

„Příčinou dopravní nehody bylo, že obviněný jako řidič osobního automobilu jedoucí po vedlejší silnici nedal v křižovatce přednost v jízdě motocyklistovi jedoucímu po hlavní silnici, ačkoli při bedlivém sledování dopravního značení a vozovky před sebou měl a mohl dát přednost v jízdě, čímž zavinił dopravní nehodu. Poškozený sice překročil nejvyšší dovolenou rychlost v daném místě, ale nejednalo se o extrémní překročení této rychlosti, a že naopak významné řidičské pochybení obviněného bylo dominantní příčinou dopravní nehody a jejích následků.“ [18]

7 Tdo 637/2008

Popis nehody

„Obviněný B. M. dne 16. 6. 2002 kolem 17,37 hodin řídil osobní automobil v P. po komunikaci sjezdu od ulice V H. k ulici P. a v křižovatce s touto ulicí, do níž vjížděl po silnici označené jako vedlejší, nedal přednost v jízdě motocyklu, se kterým do křižovatky vjížděl zprava po hlavní silnici MUDr. P. Č., čímž obviněný způsobil dopravní nehodu.“ [18]

Vyjádření znalce

„Poškozený jel rychlostí 72,9 až 89,1 km/h (podle posudku znalce Ing. P. W.), resp. rychlostí 85 až 88 km/h (podle posudku znalce Ing. J. H.), ačkoli v místě platilo omezení maximální rychlosti na 50 km/h. Dokonce i posudek znalce Ing. J. H., na který obviněný odkazoval v dovolání, vyzněl tak, že „pokud by řidič osobního automobilu... z úrovně dělicího ostrůvku okamžitě a intenzivně na přítomnost motocyklu... reagoval, technické podmínky umožňovaly, aby svůj automobil před místem střetu s motocyklem zastavil a vzniku nehody tak zabránil“. Znalec Ing. J. H., který vypracoval posudek z podnětu obhájce obviněného, na výslovnou otázku obhájce uvedl, že „na základě výhledových a rozhledových poměrů v úseku a místě dopravní nehody nebylo v možnostech řidiče automobilu..., aby při vjezdu do křižovatky mohl z úrovně hranice křižovatky spatřit motocykl jedoucí po hlavní silnici zprava. V této době byla vzdálenost mezi oběma vozidly podle posudku znalce Ing. J. H. asi 135 metrů. Znaleckým posudkem Ing. J. H. slučitelný, byť znalec zároveň zdůraznil, že nehodě mohl zabránit i poškozený, pokud by dodržel předepsanou rychlost jízdy 50 km/h.“ [18]

Slovní obraty

„Obviněný byl povinen dát poškozenému přednost v jízdě. Samotná okolnost, že řidič motorového vozidla jedoucí po hlavní silnici překročí povolenou rychlost, neznamená, že nemá přednost v jízdě, resp. že přednost v jízdě pozbyl.“ [18]

7 Tdo 1156/2010

Popis nehody

„Dne 5. 7. 2005 v 6:10 hod. obviněný při řízení vozidla Peugeot 106 D, kdy jel po hlavní silnici č. I/15 v km 56,391 na křižovatce se silnicemi II/260 a III/24081 směrem od Č. L. na L., překročil nejvyšší povolenou rychlost, která je v místě dopravní nehody omezena na 70 km/h nejméně o 27 km/h a dále nepřizpůsobil jízdu svým schopnostem, a to zejména zdravotnímu

stavu, neboť v době jízdy trpěl oční vadou, a to slepotou levého oka a trubicovým viděním pravého oka v rozsahu 10-15°, čímž porušil ustanovení § 18 odst. 1 a § 5 odst. 2 písm. c) zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a v důsledku těchto porušení došlo k tomu, že přední částí svého vozidla narazil do pravé zadní části vozidla Škoda Favorit, které dokončovalo odbočování z vedlejší silnice vlevo na hlavní silnici. “ [18]

Vyjádření znalce

„Z revizního znaleckého posudku Ústavu soudního inženýrství VUT v Brně, který byl hlavním podkladem při rozhodování soudů, vyplynulo, že hlavní silnice, po které přijížděl obviněný, byla v dobrém technickém stavu a tvořila přímý, dobře přehledný úsek, poškozené tedy nic nebránilo ve výhledu na přijíždějící vozidlo. V době kdy se poškozená rozhodovala, zda vjede do křižovatky (pro obě varianty, rozjždění i plynulý pohyb) bylo vozidlo obviněného vzdálené 107-173,8 m a 3,9-6,4 sekundy před střetem a poškozená musela vidět toto přijíždějící vozidlo. Poškozená pak od 66,2-133 m a 2,4-4,9 sekundy vzdáleného vozidla začala vjíždět do křižovatky, přičemž obviněný ještě v této době nijak nereagoval a pokračoval v jízdě stejnou rychlostí. Reagovat začal teprve 47,4 m a 1,8 sekundy před střetem, kdy už poškozená projížděla křižovatkou a blížila se k jeho jízdnímu pruhu. Obviněný tak začal reagovat na vozidlo řízené poškozenou zjevně až v situaci, kdy se vozidlo Favorit začalo přibližovat k jeho jízdnímu pruhu, od něhož bylo ale ještě vzdáleno (resp. od místa střetu) 5,6-6,8 m, ale již pouze 1,8 sekundy před střetem obou vozidel. Přestože v této situaci bylo vozidlo řízené obviněným již pouze 47,4 m od místa střetu a poškozená s vozidlem Favorit ještě 5,6-6,8 m před místem střetu, nijak na tuto situaci nereagovala a pokračovala v jízdě až do střetu obou vozidel. Pokud podle znalce z odvětví očního lékařství má obviněný slepotu levého oka a trubicové vidění na pravém oku v rozsahu 10-15°, je zřejmé, že i přes tuto oční vadu byl obviněný v daném případě schopen sledovat situaci v provozu na předmětné pozemní komunikaci, když se vozidlo Favorit nacházelo vzhledem k tvaru křižovatky v jeho přímém zorném poli a tedy v rámci jeho omezeného (trubicového) vidění. V rozsahu tohoto omezeného vidění (10-15°) má totiž podle znalce zachovanou normální zřakovou ostrost a špatně vidí pouze do stran. Navíc je toto zřakové omezení běžně korigovatelné, ať již pohybem oka nebo celé hlavy, čímž se rozsah normálního ostrého vidění rozšiřuje. “ [18]

Slovní obraty

„Ze skutkových zjištění je zřejmé, že byly porušeny dvě základní povinnosti, obviněným povinnost povolené rychlosti a poškozenou povinnost „dej přednost v jízdě!“. Povinnost

poškozené je ale v dané situaci primární, vzhledem k možným následkům jejího porušení. Překročením povolené rychlosti na rovném přehledném úseku hlavní silnice bez většího provozu, jak tomu bylo v daném případě, totiž samo o sobě nevede ke kolizní situaci a střetu vozidel. V posuzovaném případě byla povolená rychlost překročena o 27 km/h, což nepředstavuje extrémní míru porušení. Obviněný se mohl spoléhat, že poškozená splní svoji povinnost a dá mu přednost v jízdě, jeho konání tak možno podřadit pod tzv. princip omezené důvěry aplikovaný v právní praxi. V této trestní věci se ale jedná o zcela jinou situaci, když křižovatka byla zcela přehledná, poškozená již při rozhodování, zda vjede do křižovatky, měla ničím nerušený přehled o provozu na hlavní silnici, musela vidět vozidlo obviněného na vzdálenost 107-173,8 m a ještě při rozjíždění do křižovatky mimo jeho jízdní pruh na vzdálenost 66,2 -133 m. Od těchto zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud je to odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost. V této trestní věci obviněného D. P. se ale, jak bylo již výše uvedeno, o takovou výjimečnou situaci nejednalo, když v přehledné křižovatce na hlavní silnici překročil povolenou rychlost v podstatě o 1/3 stanoveného limitu.“

[18]

7 Tdo 1411/2006

Popis nehody

„Dne 1. 6. 2003 kolem 22.00 hodin obviněná jako řidička osobního auta Mercedes Benz při vyjíždění ze silnice III. třídy označené značkou P4 „Dej přednost v jízdě“ a při následném najíždění na silnici a odbočování vlevo, najela do jízdní dráhy osobního vozidla Škoda Felicia přijíždějícího z její pravé strany řízené J. Z., tak, že přes intenzivní brzdění vozidla J. Z. narazil do pravé zadní části vozidla Mercedes.“ [18]

Slovní obraty

„Pokud se týká zranění poškozeného, pak soudy vyšly z jednoznačného konstatování znalce, že k nejzávažnějšímu zranění, tj. zlomenině ukazováku levé ruky, by došlo i v případě, že by poškozený byl připoután bezpečnostními pásy. Překročení dovolené rychlosti o cca 10 km/h nepovažoval za podstatné překročení dovolené rychlosti a proto mu nelze toto přičítat k tíži jako spoluzavinění. Porušení povinnosti uvedené v předpise o pravidlech silničního provozu, o dodržování přiměřené, případně předepsané rychlosti jízdy, zpravidla nebude

možno považovat za porušením důležité povinnosti uložené podle zákona, jestliže rychlost byla jen o málo vyšší, než je předepsaná, přiměřená rychlost. “ [18]

8 Tdo 877/2011

Popis nehody

„Dne 5. 10. 2008 v době kolem 14.30 hodin v katastru obce H., obviněný jako řidič traktoru tov. zn. Zetor 7045, s přívěsem vlastní výroby (bez registrační značky), při jízdě po silnici označené jako vedlejší, ve směru od obce H., v prostoru křižovatky se silnicí označené jako hlavní, při přeježdění této hlavní komunikace ve směru na polní cestu, přehlédl zprava ve směru od obce K. jedoucího motocyklistu J. Š., na motocyklu tov. zn. Kawasaki ZX 600. “ [18]

Vyjádření znalce

„Znalec stanovil, že na počátku brzdění jel řidič motocyklu rychlostí 88 až 112 km/hod a na traktor řízený obviněným reagoval ve vzdálenosti 71 až 113 metrů před místem střetu, přičemž motocyklista dosáhl místa střetu za dobu 3,6 až 5,1 sekund. Doba brzdění motocyklu byla stanovena na 1,9 až 2,7 sekund, a z toho pak dovedl, že obviněný se začal rozjíždět v okamžiku brzdění motocyklu. Znalec u hlavního líčení potvrdil, že při původním výpočtu použil vstupní údaj reakční doby bez přihlídnutí k tomu, že se obviněný musel rozhlížet pod úhlem nad 5 stupňů a nově reakční vzdálenost určil na 73 – 139,5 metru. V tomto případě již obviněný nemohl reagovat na přijíždějící motocykl v době vjetí do křižovatky, neboť ho nemohl vidět, což odpovídá výpovědi svědkyně L. K.. Potřebnou dráhu motocyklu k zastavení znalec nově vypočetl na 157 metrů a při této vzdálenosti již řidič motocyklu nebyl schopen v dohledné vzdálenosti motocykl zastavit. Znalec dále připustil, že hodnotu střetové rychlosti určil pouhým odhadem, neboť přesné údaje nejsou dosažitelné. Dohledovou vzdálenost stanovil podle určení postavení traktoru řidičem při zpracování nehody policií a vycházel z předpokladu, že motocyklista před střetem brzdil, a to pouze na základě náznaku uváděného obviněným a svědkyní, když na místě žádné objektivní brzdné stopy po brzdění motocyklu na místě nebyly zjištěny. “ [18]

Slovní obraty

„Poškozený tak jel vyšší rychlostí, než je rychlost, při které je schopen zastavit na dohlednou vzdálenost a vzhledem k tomu, že neměl pro řízený druh motocyklu oprávnění, je možné dovést i nejméně sníženou možnost ovladatelnosti tohoto motocyklu. Platí, že je zásadně vinen řidič nerespektující přednost v jízdě. Překročení dovolené rychlosti o přibližně 10 km/h

poškozeným přitom nelze považovat za podstatné překročení dovolené rychlosti a přičítat mu je jako spoluzavinění. Porušení povinnosti dát přednost v jízdě, proto bez dalšího již samo o sobě vede ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí střetu vozidel, protože se vždy týká situace, v níž jde o vztah nejméně dvou vozidel s protínajícím se směrem jízdy. “ [18]

8 Tdo 1601/2008

Popis nehody

„Dne 19. 12. 2005, sp. zn. 2 T 178/2004, byl obviněný P. G. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zák., kterého se podle popsanych skutkových zjištění dopustil tím, že dne 18. 5. 2004 v době kolem 15:55 hodin jako řidič osobního motorového vozidla zn. BMW X5, v J. n. N. při vyjíždění z místa ležícího mimo komunikaci, od společnosti T., a odbočování vlevo na ulici L., nedal přednost v jízdě motocyklu zn. YAMAHA XTZ 600, řízenému J. B., přijíždějícím L. ulicí z pravé strany ve směru od L.. “ [18]

Slovní obraty

„Poškozený motocyklista J. B. předjížděl v místě, kde není předjíždění zakázáno a v protisměru nebylo nic, co by poškozenému v předjíždění bránilo. Se zřetelem na znalecký posudek znalce Ing. J. B. odvolací soud též doplnil, že pokud se vozidlo obviněného od okamžiku zahájení vyjetí do místa střetu pohybovalo po dobu 2 vteřin, motocyklista při rychlosti 50 km/hod ujel za tuto dobu vzdálenost maximálně 14,7 m. Motocyklista tudíž vozidla kolony předjížděl již v době, kdy obviněný zahájil vyjetí. I když K. L. jako řidič prvního ze zastavujících vozidel, jedoucích ve směru od L., umožňoval obviněnému vjetí do vozovky, nezbavuje tato situace obviněného povinnosti zjistit, zda se i další vozidla za takto již stojícím vozidlem nepohybují nebo zda např. některé z nich toto stojící vozidlo nepředjíždějí, aby mohl posoudit, zda může na pozemní komunikaci bezpečně vyjet. Ani okolnost vyplývající z výpovědi znalce Ing. P. Š., tedy, že ve výhledu obviněnému částečně bránil stojící automobil, neshledal odvolací soud z hlediska trestní odpovědnosti obviněného za významnou, neboť měl obviněný o to pozorněji sledovat situaci ve směru od L. byl povinen dát přednost v jízdě nejen vozidlům, ale i všem dalším účastníkům provozu, jak jsou v tomto ustanovení vyjmenovány. Při zvláště nepříznivých okolnostech zabraňujících dostatečný rozhled, je tato povinnost zdůrazněna tím, že je povinností řidiče zajistit bezpečné vjetí na pozemní komunikaci i pomocí jiné osoby, u níž zákon vyžaduje způsobilost tento úkon zajistit, jakož i její náležité poučení. Právě tímto podstatným zdůrazněním opatrnosti při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, je

kladena na řidiče vyšší míra odpovědnosti, než je tomu při obvyklém odbočování, a je u něj vyžadována mimořádná obezřetnost, neboť je tím nutné předcházet neočekávaným situacím, které by pro ostatní účastníky provozu představovaly málo předpokládané nebezpečí nebo riziko nepředvídatelné kolize. “ [18]

VARIANTA 4 (odbočování vlevo z hlavní silnice a srážka s vozidlem jedoucím za ním)

3 Tdo 508/2011

Popis nehody

„Po silnici ve směru na P. řídil obviněný osobní automobil typu Renault 19, před křižovatkou se silnicí u obce V., okres K. V., zahájil bez vážného důvodu předjíždění před ním jedoucího osobního automobilu typu Opel Astra, řízeného I. B., ačkoliv v daném místě je předjíždění zakázáno vodorovnou dopravní značkou V1a – podélná čára souvislá a ačkoliv ze způsobu jízdy vozidla Opel mohl dovodit, že vozidlo bude v křižovatce odbočovat vlevo na silnici, neboť vozidlo Opel jelo u středu vozovky a mělo v činnosti levý směrový ukazatel, v důsledku pochybení obžalovaného došlo v prostoru křižovatky v jízdním pruhu pro jízdu ve směru na K. V., poté co poškozená I. B. s vozidlem Opel zahájila odbočování vlevo, ke střetu vozidel, po střetu vozidla Opel i Renault sjela do silničního příkopu vlevo.“ [18]

Slovní obraty

„Obžalovaný soudím vytknul, že závěr o jeho vině trestným činem ublížení na zdraví založily na nesprávném hodnocení provedených důkazů, zejména závěrů znaleckého posudku vypracovaného Ing. A. Ž., a především nevěrohodných výpovědí svědka a poškozené. V posuzovaném případě měli v neprospěch obžalovaného porušit zásadu in dubio pro reo.“ [18]

3 Tdo 742/2009

Popis nehody

„Poškozený před zahájením odbočování vlevo výrazně zpomalil rychlost své jízdy, zatímco rychlost jízdy dovolatele byla výrazně vyšší než on sám uváděl, a to v rozmezí 86-117 km/hod., a to oproti jízdě poškozeného v rozmezí 30-40 km/hod. Uvedené skutečnosti byly odvozeny z ve věci podaných znaleckých posudků z oboru silniční dopravy a o jejich věrohodnosti není pochyb. Za dané situace tak musel dovolatel předpokládat, že poškozený hodlá odbočit vlevo a byl povinen této skutečnosti přizpůsobit charakter své jízdy, zejména však respektovat příslušné dopravní značky, ať už svislé či vodorovné, které mu zakazovaly v daném místě předjíždět před ním jedoucí vozidla.“ [18]

Slovní obraty

„Lze pouze připomenout, že porušení pravidel silničního provozu i podnapilým poškozeným nebylo podle ve věci učiněných skutkových zjištění v příčinné souvislosti se vznikem, průběhem a následkem předmětné dopravní nehody, a proto věc nemohla být posouzena ani z hlediska § 88 tr. zák., jako okolnost snižující nebezpečnost jednání dovolatele z hlediska samotné právní kvalifikace předmětného skutku. Dovolatel se v kritické chvíli choval nesmyslně riskantně a arogantním způsobem porušil jedno z elementárních bezpečnostních pravidel provozu na pozemních komunikacích a zavínil dopravní nehodu s popsáním následkem na zdraví jiného.“ [18]

5 Tdo 10/2008

Popis nehody

„Dne 1. 6. 2003 kolem 19.05 hod. na silnici ve směru od obce Č. , k obci L. n. O. , okres R. n. K. , obviněný řídil osobní automobil zn. W., v majetku D. L., (tento automobil neměl platnou STK a nebyl kryt pojištěním za škodu způsobenou provozem vozidla), ve kterém se nacházeli další spolucestující K. P. , P. N. , a L. M. , a u km 74,05, aniž by se řádně pohledem do všech zpětných zrcátek přesvědčil, zda zamýšlený odbočovací manévr může bezpečně provést, začal odbočovat vlevo mimo vozovku na účelovou komunikaci při zřejmě zapnutém levém směrovém světelném ukazateli v době, kdy byl již předjížděn Ing. J. K. , jedoucím za ním na svém motocyklu zn. Y., u něhož byl v činnosti levý směrový ukazatel (i tento motocykl neměl platnou STK), v důsledku čehož motocyklista J. K. , (který zřejmě přehlédl zapnutý levý směrový světelný ukazatel na vozidle W.) narazil předním kolem do levého zadního blatníku vozidla W. v úrovni za levým zadním kolem, přičemž došlo k vymrštění motocyklisty a jeho pádu mimo vozovku. Střetová rychlost motocyklu byla vymezena v rozpětí 73 - 88 km/hod. a rychlost vozidla W. při odbočování byla vymezena cca 23 km/hod.“ [18]

Slovní obraty

„Obviněný K. měl v době odbočování zapnutý levý blinkr a nelze vyvrátit jeho obhajobu, že ho zapnul již předtím, než s odbočením započal. Obviněný jel přitom malou rychlostí, která byla danému úseku silnice zcela nepřiměřená a měla poškozenému přinejmenším signalizovat, že před ním jedoucí vozidlo se chová nestandardně, čemuž měl přizpůsobit svou opatrnost. Předjíždí se sice vlevo, pokud však vpředu jedoucí vozidlo odbočuje vlevo, předjíždí se zprava (tuto možnost poškozený nepochybně měl, neboť ke střetu došlo až v levé polovině vozovky) a

pokud to není možné, je předjíždění zakázáno. Pokud poškozený vypověděl, že si zapnutého směrového ukazatele nevšiml (zapnutí směrového ukazatele vyplývá z protokolu o ohledání místa dopravní nehody), a že byl oslněn sluncem, nelze tuto skutečnost přičítat k tíži obviněného. Prvořadou povinností každého účastníka provozu na pozemních komunikacích, a řidiče obzvláště, je dbát na bezpečnost tohoto provozu. Z uvedeného vyvodil odvolací soud obecně správný závěr, že řidič nesmí na úkor bezpečnosti provozu pro sebe vynucovat nerušenou jízdu, i když by podle speciálního právního předpisu byl v dané situaci v právu. Navíc vznikají pochybnosti o vzdálenostech uváděných na různých místech tohoto znaleckého posudku či ve výpovědi znalce v hlavním líčení, když např. na č. l. 18 spisu znalec uvádí, že osobní automobil ujel při vlastním odbočování dráhu cca 6 m až 9 m za čas 1 až 2 s (v hlavním líčení uvádí zase řádově 2 až 3 s – viz č. l. 201), přičemž v době střetu byla rychlost jeho jízdy cca 23 km/hod. Současně však na č. l. 20 spisu uvádí, že při začátku odbočování byla vzdálenost mezi motocyklem a osobním vozidlem cca 10 až 15 m, což však zřejmě neodpovídá vzhledem k ujeté vzdálenosti osobního automobilu W a jeho rychlosti v konfrontaci s rychlostí motocyklu Y., kterou znalec uvádí v době střetu v rozmezí 73 až 88 km/hod (č. l. 20 spisu), tedy v podstatě jako čtyřnásobnou oproti rychlosti uvedeného osobního automobilu (č. l. 201 spisu). Je tedy třeba, aby tyto údaje, zatím nepodložené žádnými propočty, byly znalcem M. M. potřebnými propočty doloženy. Pokud pak nalézací soud ve skutkové větě výroku o vině uvádí, že obviněný začal odbočovat vlevo mimo vozovku „v době, kdy byl již předjížděn J. K. , pak to neodpovídá výsledkům dokazování prezentovaným v odůvodnění tohoto rozsudku a nevyjadřuje to ani průběh nehodového děje. Zjednodušeně řečeno, podle názoru Nejvyššího soudu nelze po řidiči vozidla zejména za popsané situace požadovat, aby se při odbočování nepřetržitě či průběžně, jak uvádí nalézací soud, díval za sebe a nevěnoval se náležitě odbočovacím manévru, jakož i nesledoval, co se děje ve směru jeho jízdy, což je též velmi podstatné. Přitom je nutné zdůraznit, že vozidla jedoucí za odbočujícím vozidlem, které má řádně zapnutý směrový ukazatel ohlašující změnu směru jízdy, si mají počínat tak, aby na tuto změnu stihly za normálních okolností zareagovat včas.“ [18]

6 Tdo 208/2002

Popis nehody

„Dne 6. 6. 2000 kolem 15. 15 hod. na silnici č. I/23 v km 137,0 ve směru Z. – R., ve městě R., okres B. – v., řídil osobní automobil zn. Škoda Forman 135 LS, přičemž v důsledku

nesprávného odbočování vlevo na vedlejší silnici, aniž by se řádně přesvědčil o situaci za sebou, vytvořil náhlou překážku za ním jedoucím motocyklistovi P. G., který jel na motocyklu zn. Honda 750, který s ohledem na svoji rychlost a krátkou vzdálenost narazil přední částí motocyklu do levého boku vozidla Škoda Forman. “ [18]

Vyjádření znalce

„Ve znaleckém posudku Ing. M. Š., který stanovil rychlost automobilu obviněného ve výši maximálně 34 km/hod. a při výsledku připustil i rychlost nižší. Naproti tomu při stanovení rychlosti motocyklu v okamžiku nárazu znalec uvedl minimální rychlost 67 km/hod. s tím, že pokud by motocyklista jel v místě nehody rychlostí maximálně povolenou v obci, tedy 50 km/hod., k nehodě by vůbec nedošlo. “ [18]

Slovní obraty

„Obviněný je nadále přesvědčen, že před započítím odbočování se řádně podíval, zda za ním nic nejede a teprve potom odbočoval, přičemž si je jist, že žádný motocykl neviděl, to prý potvrzuje fakt, že poškozený jel výrazně přes znalcem uváděných 67 km/hod. “ [18]

6 Tdo 1211/2004

Popis nehody

„Dne 24. 6. 2003 krátce před 06.00 hod. jako řidič osobního automobilu zn. Fiat Regata, SPZ, na silnici první třídy č., asi 1,5 km za J. H., řídil toto vozidlo ve směru na T. po přehledném úseku komunikace, kde byl dopravním značením stanoven zákaz předjíždění, nedovolenou rychlostí nejméně okolo 130 km/hod., třebaže se blížil ke křižovatce s vedlejší silnicí vlevo ve směru jeho jízdy, která byla označena výstražnou dopravní značkou s dodatkovou tabulkou o tvaru křižovatky, a ve vyznačeném jízdním pruhu před vozidlem obžalovaného jela motocyklistka V. M. na motocyklu zn. Simson, SPZ, která také dávala světelné znamení o změně směru jízdy vlevo, takže přesto, že nakonec začal intenzivně brzdit, při středu vozovky do vlevo odbočujícího motocyklu narazil. “ [18]

Slovní obraty

„Pokud jde o závěr soudu, že v místě nehody je dopravní značkou zakázáno předjíždění, odkazují na ustanovení vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ze kterého vyplývá, že motocykl bez postranního vozíku lze předjíždět. Ze znaleckého posudku z oboru

dopravy bylo zřejmé, že poškozená nevybočila náhle od pravého okraje vozovky vlevo, ale že její odbočování mělo pozvolný charakter tak, že ona v době reakce obžalovaného byla nejméně při středu pravého jízdního pruhu. Při takovémto pohybu pak poškozená (i kdyby vůbec neodbočovala) svým levým obrysem v zásadě odpovídala pozici levého obrysu dvoustopého vozidla pohybujícího se ve svém jízdním pruhu při pravém okraji a její příčné umístění na vozovce ji tak svým způsobem diskvalifikovalo z označení motocyklu bez postranního vozíku. Proti sobě totiž nestál pouze fakt, že z odborného vyjádření vyplynula pravděpodobnost funkčnosti a chodu levého zadního směrového ukazatele motocyklu, oproti tvrzení obžalovaného, že tomu tak nebylo. Vedle odborného vyjádření totiž pro okresním soudem dovozený skutkový děj svědčila i fotografie č. 19, zachycující spínač ukazatele změny směru jízdy. Z popisu předmětného skutku mimo jiné vyplývá, že obviněný jako řidič osobního automobilu na silnici první třídy řídil toto vozidlo po přehledném úseku komunikace, kde byl dopravním značením stanoven zákaz předjíždění, nedovolenou rychlostí nejméně okolo 130 km/hod., třebaže se blížil ke křižovatce s vedlejší silnicí vlevo ve směru jeho jízdy, která byla označena výstražnou dopravní značkou s dodatkovou tabulkou o tvaru křižovatky, a ve vyznačeném jízdním pruhu před vozidlem obviněného jela na motocyklu. ‘‘ [18]

7 Tdo 918/2013 (7 Tdo 1355/2012)

Popis nehody

„Obviněný V. H. uznán vinným přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 tr. zákoníku, kterého se dopustil tím, že dne 5. 11. 2011 v době kolem 14:40 hodin v M., okr. Frýdek-Místek, řídil osobní motorové vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, RZ ..., po silnici č. I... ve směru na F. n. O., přičemž při odbočování vlevo z této komunikace na místo ležící mimo komunikaci, se zapnutým ukazatelem změny směru jízdy vlevo, nedbal zvýšené opatrnosti a ohrozil řidiče motocyklu tov. zn. Kawasaki KMX 125, RZ ..., V. V., jedoucího za ním rychlostí v rozmezí 57 – 63 km/h, neboť zahájil odbočování v době, kdy již byl uvedeným motocyklem předjížděn a vjel mu bezprostředně do jeho jízdní dráhy v protisměrné polovině vozovky, v důsledku čehož došlo k nárazu motocyklu do levé přední poloviny osobního motorového vozidla Škoda Octavia a k vymrštění jeho řidiče přes kapotu vozidla Škoda Octavia a zábradlí můstku do potoka. ‘‘ [18]

Vyjádření znalce

„Bezprostředně před odbočovací manévrem motorkáře neviděl, ačkoliv se díval do zpětného zrcátka. To je ale v rozporu s výpovědí poškozeného řidiče motocyklu, že předjížděcí manévř nezahájil krátce za vozidlem, ale ve větší vzdálenosti 30 – 50 m. V této části je výpověď poškozeného potvrzována také závěrem znalce z oboru silniční dopravy, že motocykl na přímém úseku silnice začal předjíždět vozidlo řízené obviněným, které se stále ještě pohybovalo v přímé jízdě v pravém jízdním pruhu, cca 5 sekund před střetem a ve vzdálenosti kolem 50 m za tímto vozidlem. Přitom v řádně nastavených zpětných zrcátkách automobilu byl motocykl dobře viditelný již ve vzdálenosti asi 56 m za automobilem. Před začátkem odbočování automobilu vlevo se tak již motocykl nacházel v levé polovině vozovky, a nejméně po dobu 2 sekund před tím, než obviněný začal odbočovat vlevo, byl za automobilem vidět na přímém úseku silnice.“

[18]

Slovní obraty

„Podle státní zástupkyně bylo prokázáno pouze to, že obviněný ukazatel o změně směru jízdy zapnul, i když poškozený tvrdí opak. O tom vypovídal jak spolujezdec Mgr. A. H., tak i svědek M. M.. Z výpovědi svědka Mgr. A. H. vyplývá, že při odbočování na mostek vedoucí k nemovitosti, kde obviněný bydlí, se dává obvykle znamení o změně směru jízdy 10 metrů před samotným odbočením. Navíc ani podle státní zástupkyně nebylo zjištěno, jakou vzdálenost má svědek na mysli, pokud hovoří o 10 metrech, neboť takový údaj nebyl ověřen např. vyšetřovacím pokusem. Závěr znaleckého posudku z oboru silniční dopravy, že v momentě, kdy obviněný začal v rámci odbočovacího manévru předjíždět z pravého jízdního pruhu do levého protisměrného jízdního pruhu, byl již motocyklem předjížděn. S těmito závěry soudu I. stupně se Nejvyšší soud ztotožnil. I když odbočující řidič začne dávat včas znamení o změně směru jízdy ještě před zahájením odbočování, tím se jeho povinnosti nevyčerpávají, protože má další významné povinnosti spočívající v tom, že při samotném odbočování nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním a současně musí dbát zvýšené opatrnosti.“ [18]

VARIANTA 5 (speciální případy + případy spojené s překročením povolené rychlosti)

3 Tdo 339/2012

Popis nehody

„Obviněný J. N. se přečinu dopustit tím, že „dne 22. 6. 2008 kolem 11,50 hodin v T., okres K., jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. Škoda Felicia, RZ, při vyjíždění z místa ležícího mimo komunikaci na silnici č. – ulici T. v kilometru 306,792, se záměrem otočit se vozidlem do protisměru své jízdy zpět na Č. T., nedbal náležité pozornosti a střetl se se dvěma motocykly jedoucími po hlavní silnici rychlostí vyšší než povolenou do 50 km, a to rychlostí 84 km/hod., řízenými M. B., jedoucím na motocyklu tov. zn. Honda C., RZ a Z. P., jedoucím na motocyklu tov. zn. Honda C..“ [18]

Vyjádření znalce

„Znalec uvedl, že motocyklisté (poškození) jeli v době rozjezdu dovolatele na vozovku takovou rychlostí, že je dovolatel nemohl vidět a zopakoval, že v té době je nemohl pozorovat. Poukázal i na to, že v okamžiku rozjezdu (3,5 vteřiny před střetem) měl výhled více než 100 metrů na každou stranu, a to v podmínkách obce a samozřejmě věděl, že pokud vozidlo bude dodržovat (předepsanou) rychlost 50 km/hod., tak na celý úkon má čas 6 vteřin (otočení a odjezd z místa). Tento čas však k dispozici neměl, protože motocyklisté svým způsobem jízdy tento čas výrazně zkrátily (více jak na polovinu) a situace se tak pro něj stala překvapivou a z technického hlediska nečekanou. Zdůraznil i to, že pokud by v obci viděl vyjíždět motocykly i na vzdálenost 40 metrů, stejně by se nic nestalo, motocyklista s rychlostí 50 km/hod. by zastavil, případně zpomalil tak, že by dovolatel opustil profil své jízdy. Uzavřel s tím, že z technického hlediska spatřuje příčinu nehody v jednání motocyklistů a takto v rychlosti jejich jízdy. To i s tím, že dovolatel motocyklisty v konečném důsledku mohl a měl vidět v poslední fázi již na cca 40 metrů, pokud by však tito jeli očekávanou /předepsanou/ rychlostí, tak i tato vzdálenost byla dostatečná k tomu, aby svůj úkon dokončil.“ [18]

Slovní obraty

„Nemohl tak porušit vytykanou právní povinnost (nedání přednosti v jízdě) a v jeho jednání tak absentuje jakýkoli prvek zavinění, jednání poškozených bylo primární příčinou vzniklé (předmětné) dopravní nehody.“ [18]

4 Tz 41/2010

Popis nehody

„Dne 27. 9. 2007 v době kolem 16.40 hod. na silnici č. R4 ve směru P. – S., na 26,34 km v katastru obce M., okr. P., obviněný jako řidič osobního vozidla Land Rover Range, při jízdě rychlostí okolo 122 km/hod. se plně nevěnoval řízení vozidla a plně nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích a nepřizpůsobil rychlost jízdy situaci v silničním provozu a svým schopnostem, v důsledku čehož přední částí svého vozidla narazil do zadní části osobního vozidla Volkswagen Polo, majitele P. Š., odstaveného nebo rychlostí do 15km/h pomalu jedoucího v odstavném pruhu vpravo od vodící čáry okraje vozovky, řidičky P. Š..“ [18]

Vyjádření znalce

„Podle posudku Ústavu soudního inženýrství, VUT v Brně však ve znaleckém posudku Ing. K. není okótována ani popsána poloha místa střetu, analýza nehody není provedena do konečných poloh. Příloha analýzy obsahuje pouze část nehodového děje a uváděné brzdění vozidla Land Rover není technicky podloženo, když soud odkazuje na závěry revizního znaleckého posudku, podle kterého vozidlo Land Rover narazilo rychlostí kolem 122 km/h +/- 5 %, tj. rychlostí 116 – 128 km/h do pravděpodobně stojícího vozidla Volkswagen. Z analýzy střetu a postřetového pohybu vozidel ale vyplynula technicky přijatelná vzájemná střetová poloha vozidel. Vozidlo obviněného bylo v okamžiku střetu nejméně 0,5 m svými pravými koly v odstavném pruhu a vozidlo poškozené zasahovalo do pravého jízdního pruhu maximálně 0,3 m. Samotný předstřetový pohyb vozidla poškozené byl řešen ve variantách s ohledem na možné stání tohoto vozidla a jeho příčné přemístování do pravého jízdního pruhu. 1. Jestliže vozidlo poškozené v odstavném pruhu stálo a částečně zasahovalo do pravého jízdního pruhu, a vozidlo obviněného se pohybovalo pravým jízdním pruhem a obviněný z nezjištěných příčin vjel do odstavného pruhu a narazil vypočtenou rychlostí do vozidla poškozené, pak vzhledem k nezjištěným stopám vozidel před střetem nelze jednoznačně určit, zda obviněný reagoval na vozidlo poškozené brzděním či vyhýbáním. 2a. Pokud vozidlo poškozené mírně vjelo do pravého jízdního pruhu a vyjíždělo z nulové rychlosti a najelo polovinou své šířky do pravého jízdního pruhu, celý manévr od rozjezdu po zastavení v místě střetu, popř. snížení rychlosti do 15 km/h na dráze asi 26 m trval asi 7,7 sec. Pokud tedy obviněný reagoval na vyjíždějící vozidlo, počátek jeho reakce lze uvažovat v čase přibližně 4 sec. před střetem, když byl se svým vozidlem asi 136 m před místem střetu, tedy asi 116 m za vozidlem poškozené. Pokud před střetem se vyhýbal vpravo do odstavného pruhu, vyhýbání

trvalo 2 sec. až 2,15 sec., pak na vlastní reakční dobu zbývalo 1,85 – 2 sec. Obviněný měl k průjezdu pravým jízdním pruhem v této variantě k dispozici příčný odstup 2,5 m aniž by zasahoval do levého jízdního pruhu. 2b. Pokud by poškozená vyjela a zařadila své vozidlo plně do pravého jízdního pruhu a poté zaregistrovala zezadu jedoucí vozidlo obviněného a vrátila se zpět do místa střetu, pak celý manévr mohl trvat asi 9,4 sec. Pokud tedy obviněný reagoval na vyjíždějící vozidlo poškozené, lze počátek reakce obviněného uvažovat v čase asi 5,7 sec. před střetem, když byl se svým vozidlem asi 194 m před místem střetu, tedy asi 164 m za vozidlem poškozené. Pokud se před střetem vyhybal vpravo do odstavného pruhu, vyhybání trvalo asi 2 sec. až 2,15 sec. a na vlastní reakční dobu tedy zbývalo 3,55 až 3,7 sec. Obviněný měl v této variantě k dispozici na účinné zabránění nehodě včetně reakční doby dráhu asi 164 m. Při všech těchto variantách měl obviněný možnost nehodě zabránit. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Soud nalézací konstatoval, že obviněný nevěnoval řízení pozornost a soustavně telefonoval a tomuto závěru přisvědčil i soud odvolací, když takovýto názor považoval za logický, byť nepozornost obviněného, v jejímž důsledku došlo k nehodě, mohla mít podle odvolacího soudu i jiné příčiny než telefonování. Ani odvolací soud nepochybuje o tom, že vozidlo poškozené zasahovalo svojí levou stranou nejvýše 30 cm do pravého jízdního pruhu (ve kterém jel obviněný) a podélná osa vozidel byla v okamžiku střetu (s možným nevýrazným vychýlením) souběžná s podélnou osou vozovky. Ze svědeckých výpovědí a znaleckých posudků vyplývá, že obviněný jel v daném úseku sice povolenou, ale povětrnostním podmínkám nepřiměřenou rychlostí a navíc se plně nevěnoval řízení motorového vozidla a nesledoval situaci v provozu. V úředním záznamu policejního orgánu z 28. 9. 2007 (č. l. 100 spisu) se mimo dalších informací objevuje i poznatek od matky poškozené (zemřelé Š.) M. K., že vozidlo VW Polo mělo často poruchu – přehřívala se chladicí kapalina. Zde pak vyvstává otázka, zda řidič vozidla, které náhle vyjelo z odstavného pruhu do pruhu pravého, vytvořil v něm již jedoucímu vozidlu překážku náhlou, a tudíž zda takový řidič porušil povinnosti vyplývající z ustanovení. Jestliže nelze jednoznačně určit, která z variant skutkového stavu odpovídá skutečnosti, je třeba při zachování zásady „in dubio pro reo“ zvolit variantu pro obviněného nejprůzračnější. ‘‘ [18]

6 Tdo 146/2012

Popis nehody

„Dne 18. 6. 2011 ve 12.20 hodin jako řidič osobního automobilu zn. Ford Mondeo v J. na silnici II. třídy, v ulici S. Č. se otáčel do protisměru a přitom zkřížil jízdní dráhu motocyklu zn. Kawasaki 1500, řízenému J. Ch., který jel ve stejném směru směrem na J..“ [18]

Slovní obraty

„Po řidiči při odbočování vlevo za obdobné situace, jako je předmětná nehoda, nelze požadovat, aby se při odbočování nepřetržitě nebo průběžně díval za sebe a nevěnoval se náležitě odbočovacím manévru, jakož i nesledoval, co se děje v jeho směru jízdy. Naopak, vozidla za odbočujícím vozidlem, které má řádně zapnutý směrový ukazatel ohlašující změnu směru jízdy, si mají počínat tak, aby na tuto změnu stihla za normálních okolností zareagovat. Bylo prokázáno, že obžalovaný se v křižovatce otáčel. Není tedy pravdou, že by najel ke středu vozovky, zastavil a čekal, až bude moci odbočit, a v tuto dobu do něho narazil poškozený. Z důkazů vyplývá, že obžalovaný najel k pravému okraji vozovky tak, aby se mohl otočit a když započal manévr otáčení, přehlédl, že za ním jede motocykl s poškozeným. Ten jej v tuto dobu objížděl, neměnil směr své jízdy a předpokládal, že obžalovaný počká, až přejede. Této verzi odpovídají stopy po nehodě, skutečnost, že vozidlo po nehodě skončilo za křižovatkou, odborné vyjádření i výpovědi svědka Ch. a H. Tímto obžalovaný porušil ustanovení § 24 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb. a § 21 téhož zákona, podle kterých při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo pozemní komunikaci nesmí řidič ohrozit řidiče jedoucího za ním a musí dbát zvýšené opatrnosti. Obžalovaný o přítomnosti motocyklisty jedoucího za ním nevěděl, nedbal jeho postavení ve vozovce a tím porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona.“ [18]

7 Tdo 61/2011

Popis nehody

„Obviněný dne 4. 4. 2009 v 10.30 hod. na silnici II. třídy v obci J., okr. P., ve směru jízdy J.-H. J. jako řidič motocyklu Suzuki Burgman 125, předjížděl kolonu pomalu jedoucích vozidel, nevěnoval dostatečnou pozornost situaci v provozu a v km 2,857 narazil do přední části stojícího automobilu zn. Ford Mondeo, řízeného R. C., která vyjela z místní komunikace v úmyslu odbočit vlevo a které dávali řidiči na hlavní silnici přednost.“ [18]

Slovní obraty

„Státní zástupkyně poukázala na to, že z tzv. skutkové věty odsuzujícího rozsudku vyplývá, že obviněný nevěnoval dostatečnou pozornost silničnímu provozu při předjíždění pomalu jedoucí kolony vozidel a nepovšiml si, že ostatní řidiči nechávají vjet na hlavní silnici vůz řidičky R. C., která do vozovky najížděla opatrně a v určité chvíli zůstala i stát, aby se mohla bezpečně zařadit. V době, kdy vozidlo zn. Ford Mondeo stálo, do něho obviněný narazil. Nejvyšší státní zástupkyně zdůraznila, že soud neučinil skutkové zjištění, že by vůz R. C. vytvořil obviněnému náhlou a neočekávanou překážku, na niž by obviněný nemohl reagovat.“ [18]

25 Cdo 974/2002

Popis nehody

„Příčinou nehody byl jak způsob jízdy žalobce, který vyjel z vedlejší na hlavní silnici se dvěma jízdními pruhy v jednom směru, přejel až do levého jízdního pruhu a vjel na vodorovnou silniční značku V 13, kde zastavil tak, že zadní část auta přečnívala do levého jízdního pruhu, čímž vytvořil nečekanou překážku na silnici, tak i způsob jízdy žalovaného, který jel v levém jízdním pruhu rychlostí 80 až 90 km/hod., ačkoliv povolená rychlost v místě nehody byla 60 km/hod., a včas nereagoval na překážku. Oba se na silnici nechovali tak, jak by se účastníci silničního provozu měli chovat, neboť žalobce neměl na komunikaci provádět nebezpečné manévry a vytvářet nečekanou překážku a žalovaný neměl překračovat rychlost a měl řádně sledovat situaci na komunikaci.“ [18]

Slovní obraty

„Příčinou vzniku škody je ta okolnost, bez jejíž existence by ke škodnému následku nedošlo; přitom nemusí jít o příčinu jedinou, nýbrž stačí, jde-li o jednu z hlavních příčin, která se podílí na nepříznivém následku, o jehož odškodnění jde.“ [18]

6 Tdo 845/2009

Popis nehody

„Dne 3. 6. 2005 v 18.45 hodin obviněný řídil motocykl Yamaha XZ 550, bez registrační značky, nepovolenou rychlostí nejméně 68 km/hod po silnici č. II/605 Plzeňskou ulicí v Berouně směrem od centra města ke čtyřramenné křižovatce s účelovou komunikací od obchodu Delvita

a s Kollárovou ulicí, a v důsledku této rychlosti čelně narazil do pravé zadní části osobního vozu Škoda Fabia, RZ, řízeného Ing. P. V., který vjel do křižovatky zleva z účelové komunikace se záměrem přejet do protilehlé ulice, přičemž při dodržení povolené rychlosti jízdy motocyklu by se vozidla bez kolize minula. “ [18]

Vyjádření znalce

„Z revizního znaleckého posudku znaleckého ústavu člena skupiny Dekra Automobil, a. s., vyplynulo, že řidič vozidla Škoda Fabia mohl dopravní nehodě zabránit zastavením před koridorem jízdy motocyklu, pokud by si přijíždějícího motocyklu všimnul nejpozději v čase 2,0 až 1,6 sekund od počátku rozjezdu, a to nevjížděním na hlavní silnici a vyčkáním průjezdu motocyklu, pokud by si jej všimnul ještě před rozjezdem svého vozidla, přičemž motocyklistu vidět mohl. V závěru znaleckého posudku znalci uvedli, že pokud řidič vozidla Škoda Fabia mohl předpokládat rychlost jízdy vozidel přijíždějících po hlavní silnici nejvýše 50 km/hod, pak technickou příčinou dopravní nehody byla rychlost jízdy motocyklu Yamaha vyšší o cca 18 až 34 km/hod než povolená rychlost 50 km/hod. Pokud však řidič vozidla Škoda Fabia měl předpokládat rychlost jízdy vozidel přijíždějících po hlavní silnici vyšší než 50 km/hod, pak technickou příčinou dopravní nehody bylo nereagování řidiče vozidla Škoda Fabia na přijíždějící motocykl Yamaha. “ [18]

Slovní obraty

„Lze zopakovat, že nejen podstatně překročil nejvyšší povolenou rychlost v obci (nejméně o 36%), ale současně při této rychlosti přepravoval na tandemu motocyklu spolujezdce, který neměl ochrannou přilbu hlavy. K nedodržení povolené rychlosti též došlo při jízdě bezprostředně ke křižovatce, kde navíc byl značený přechod pro chodce, což obecně od řidiče vyžaduje větší opatrnost. S ohledem na tyto skutečnosti obviněný rovněž nedodržel míru opatrnosti, kterou měl a byl schopen jako řidič v konkrétním případě vynaložit. Uvážení nesporného podílu svědka Ing. P. V. na celé události, způsobilo výše konstatovaný následek. Rovněž nebylo možno zcela pominout, že jde o osobu, která k jízdě použila neevidovaný a nepojištěný motocykl a v minulosti měla problémy s dodržováním povinností řidiče, což je zřejmé ze záznamů v kartě řidiče. “ [18]

11 Tdo 700/2009

Popis nehody

„Dne 24. 9. 2005 v 11:25 hodin v obci T., okr. H., na silniční komunikaci II. třídy obviněná řídila zapůjčené osobní motorové vozidlo zn. Plymouth Grand Voyager, bez platné technické prohlídky, majitele MUDr. D. O., přičemž při jízdě ve směru na B. v nepřehledném úseku uvedené komunikace za vrcholem zaoblení pravotočivé zatáčky v blízkosti místní restaurace nejprve zastavila řízené vozidlo u pravé krajnice vozovky, z kteréhož místa hodlala vozidlo otočit ve smyslu přejetí do protisměru a zde zaparkovat v odstavném pruhu, nadále se ovšem dostatečně nepřesvědčila o dopravní situaci za řízeným vozidlem a nedbala zvýšené pozornosti odpovídající charakteru prováděného manévru, podmínkám jeho bezpečného provedení a zamýšlený otáčecí manévr zahájila a nadále v něm pokračovala v okamžiku, kdy v oblasti za jí řízeným motorovým vozidlem, do shodného úseku téže silniční komunikace, v průběžném jízdním pruhu ve směru od obce Č. na B., přijížděl nepovolenou rychlostí v rozmezí od 59 do 73 km/h motocykl zn. Honda TransAlp XL 650 V, majitele spol. I. R., a. s., sídlem P., O., jehož řidič Ing. K. T., s ohledem na způsob své jízdy již nestačil kolizi zabránit i přes intenzivní brzdění a změnu směru jízdy vlevo za středovou podélnou dělicí čáru do protisměrného jízdního pruhu, kde v 35,60 kilometru uvedené komunikace v oblasti vzdálené 0 až 0,6 m od středu vozovky pravou boční částí řízeného motocyklu, přilbou, pravým ramenem a pravou dolní končetinou narazil do levého boku automobilu zn. Plymouth.“ [18]

Slovní obraty

„Ze skutkových zjištění soudů (která jsou ovšem v rozporu se skutkovou větou rozsudku) vyplývá, že obviněná v době, kdy poškozený přijížděl k místu střetu, stála na střední dělicí čáře, střetu s poškozeným tedy již nemohla nijak zabránit, a to ani v případě, pokud by poškozeného viděla přijíždět. Obviněná se tak nemohla spoléhat na to, že řidiči, kteří budou projíždět zatáčkou, v níž uskutečňovala otáčecí manévr, pojedou zákonem dovolenou rychlostí, a to zejména za situace, pokud se skutečně otáčela na místě k tomu nevhodném. Obviněná si k otáčení zvolila místo, sice nikoliv nepřehledné či jinak nebezpečné ve smyslu ustanovení § 24 odst. 4 písm. a) zákona o silničním provozu, ale místo k tomuto manévru zřetelně nevhodné (viz závěry znaleckých posudků), což vyžadovalo, aby tomuto manévru věnovala zvýšenou pozornost a provedla jej s náležitou opatrností, aby tak dostála povinnosti každého účastníka provozu na pozemních komunikacích chovat se ohleduplně a ukázněně tak, aby nedošlo k ohrožení života, zdraví nebo majetku jiných osob.“ [18]

8 Tdo 1490/2004

Popis nehody

„Dne 23. 8. 2003 kolem 17.10 hod. v katastru V. n. L., okres T., jako řidič osobního motorového vozidla tov. zn. OPEL OMEGA, při jízdě po silnici I. třídy č. 3 ve směru od S. na V. n. L. zahájil v km 86 uvedené silnice otáčení do protisměru za situace, kdy ve stejném směru jízdy přijíždělo vozidlo tov. zn. MAZDA 626, které řídil M. V., obžalovaný si nepočínal tak, aby toto vozidlo neohrozil a v důsledku toho došlo ke střetu obou vozidel.“ [18]

Slovní obraty

„Státní zástupkyně poukázala na závěr znaleckého posudku z oboru silniční dopravy, na základě kterého bylo prokázáno, že obviněný nedal přednost vozidlu, které se pohybovalo za ním, když zahájil otáčení do protisměru v dané konkrétní situaci, kdy ve stejném směru přijíždělo právě vozidlo poškozeného. Obviněný tak vytvořil pro poškozeného jako řidiče takovou překážku, že zcela neodvratně musel nastat následek, ke kterému došlo, přičemž poškozený jel v daném úseku rychlostí povolenou a s ohledem na stav vozovky a dohlednost rychlostí přiměřenou. Za jedinou možnou příčinu dopravní nehody je třeba stanovit otáčení vozidla obviněného (jenž nesledoval po zahájení otáčení situaci za sebou, ale pouze v jízdním pruhu protijedoucím) do protisměru v okamžiku, kdy se k němu již přiblížilo vozidlo poškozeného jedoucí stejným směrem. Vzhledem k uvedeným skutečnostem státní zástupkyně dospěla k závěru, že obviněný svým jednáním porušil důležitou povinnost uloženou mu zákonem, když svým jednáním z nedbalosti ublížil na zdraví dalším osobám, neboť byl povinen při otáčení neohrozit řidiče jedoucího za ním a dbát zvýšené opatrnosti při provádění řídicího manévru na silnici velmi frekventované a dát všem řidičům přednost v jízdě.“ [18]

Překročení maximální povolené rychlosti

3 Tdo 632/2012

Popis nehody

„V důvodech tohoto svého mimořádného opravného prostředku uvedl, že nesouhlasí s právními závěry obou soudů, pokud tyto vyloučily jakékoliv spoluzavinění poškozeného na vzniku předmětné dopravní nehody. Nesprávné hmotně právní posouzení nesporně správně popsaného skutku dovolatel spatřuje zejména ve způsobu jízdy poškozeného v době, kdy tento vjížděl z vedlejší na hlavní silnici, po které v té chvíli přijížděl právě dovolatel. Poukázal na to,

že poškozený v té době vjížděl na hlavní silnici neobvykle nízkou rychlostí a není tak zbaven odpovědnosti za následný střet jenom proto, že v okamžiku vjetí do křižovatky neviděl a nemohl vidět žádné vozidlo, kterému měl dát přednost. ‘‘ [18]

Vyjádření znalce

„Závěry znaleckého posudku z oboru dopravy, ze kterého jednoznačně plyne, že poškozený nemohl dát dovolateli přednost v jízdě, protože v době, kdy vjížděl do křižovatky, nemohl vozidlo dovolatele z objektivních příčin vidět. Dodal, že v kritickém místě je rychlost jízdy po hlavní silnici omezena na 50 km/hod. a rychlost jízdy dovolatele cca 84,5 km/hod. byla i s ohledem na velmi nepřehledný terén výrazně nepřiměřená uvedené dopravní situaci. Protože poškozený nemohl takto vozidlo dovolatele (obviněného) vidět, nelze jeho vjetí do křižovatky za dané situace vyhodnotit jako nesprávné i s tím, že pokud by dovolatel jel povolenou rychlostí, k dopravní nehodě by vůbec nedošlo. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Z uvedených důkazů totiž jednoznačně plyne, že za dané situace (vysoká a nepřiměřená rychlost jízdy dovolatele a nepřehledný terén) poškozený vjel do křižovatky z vedlejší silnice proto, že dovolatele přijíždějícího po hlavní silnici objektivně neviděl a ani vidět nemohl. Popsané jednání poškozeného tak soudy správně nevyhodnotily jako nesprávné (nedovolené) s tím, že předmětnou dopravní nehodu zavinił výlučně dovolatel, který pokud by dodržel povolenou rychlost (50 km/hod.) tak by k dopravní nehodě vůbec nedošlo a byl to tedy pouze dovolatel, který výlučně porušil pravidla silničního provozu, a to bez jakéhokoliv (případného) spoluzavinění poškozeného. ‘‘ [18]

4 Tz 63/2007

Popis nehody

„Dne 25. 2. 2006 v době okolo 01.18 hodin řídil ve stavu vylučujícím způsobilost (rozbořem krve zjištěna hladina 1.32 g/kg) osobní vozidlo zn. Škoda-Superb, kdy při jízdě v obci L., po silnici – u restaurace U D. nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem, dopravně technickému stavu komunikace a nejel v obci rychlostí nejvýše 50 km/hod., kdy v pravém jízdním pruhu ve směru své jízdy narazil pravou čelní částí do zadní části zde pomalu jedoucího vozidla zn. Fiat Tempra, které řídil M. Č., které odhodil vpravo na sněhovou bariéru, od které se ještě

odrazil zpět na vozovku v bočním smyku a následně sám skončil s vozidlem Superb ve sněhové bariéře v levé části vozovky. “ [18]

Slovní obraty

„Právě nepřiměřená rychlost jízdy a požitý alkohol měly za následek dopravní nehodu, při které došlo ke dvěma smrtelným zraněním a jednomu zranění lehkému. Zjištěná porušení předpisů týkajících se provozu na pozemních komunikacích spolu se způsobeným neodčinitelným následkem podstatně zvyšují stupeň společenské nebezpečnosti činu obviněného. Stupeň společenské nebezpečnosti jednání obviněného je třeba hodnotit jako vysoký vzhledem k neodčinitelnému následku (dvě smrtelná zranění, zranění další osoby), chování řidiče (hazardérství), který v zimním období, v noci, v podnapilém stavu řídí motorové vozidlo, přitom v obci, kde je stanovená rychlost 50 km/hod., jede rychlostí více jak dvakrát vyšší, přitom se jedná o řidiče, který byl již čtyřikrát postižen pro přestupek. “ [18]

5 Tdo 184/2004

Popis nehody

„Dne 25. 9. 2001 kolem 13:45 hod. při řízení osobního automobilu tov. zn. Mazda 323F, SPZ AKP 12-13 v obci Ř., okr. R., vinou nepřiměřené rychlosti a své nepozornosti nezareagoval včas na osobní automobil tov. zn. Škoda Forman, SPZ PVA 16-17, řízený D. M., který vyjížděl z místní komunikace na silnici P. - K. V., do tohoto vozidla narazil takovou silou, že došlo k masivnímu poškození obou automobilů. “ [18]

Slovní obraty

„Nejvyšší státní zástupkyně poukázala na to, že obviněný před střetem vozidel jel v uzavřené obci s omezením rychlosti na max. 50 km/hod. rychlostí 90-107 km/hod., a pokud by jel svým vozidlem nejvýše povolenou rychlostí 50 km/hod., ke středu vozidel by nedošlo. “ [18]

5 Tdo 1173/2004

Popis nehody

„Dne 25. 10. 2000 kolem 14.00 hod. v K. V. obviněný řídil v uzavřené obci po Ch.ve směru na S. motocykl Suzuki, nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí 86 až 97 km/hod. a v

křižovatce s vedlejší ulicí V A. zavínil střet s automobilem Škoda Pick Up, řízeným I. K., který vjížděl z ulice V A. na Ch..“ [18]

Slovní obraty

„Z důkazní situace, z níž vycházely soudy činné dříve ve věci, podle nejvyšší státní zástupkyně vyplývá, že když se I. K. rozhodoval o tom, zda vjede na hlavní silnici, tedy 4,4 až 4,8 sekundy před střetem, byl motocykl obviněného vzdálen od místa střetu 98 až 126 metrů, přičemž jel rychlostí 86 až 97 km/hod. Z toho dovolatelka dále dovozuje, že kdyby obviněný jel povolenou rychlostí, tedy maximálně 50 km/hod., přijel by do místa střetu za 7 až 9 sekund, tedy 2,5 až 4,5 sekundy poté, co by zde projelo vozidlo Škoda Pick Up. Další průběh by záležel na zrychlení tohoto vozidla a na tom, zda by musel obviněný s motocyklem přibrzdit či zda by se zařadil za vozidlo bez použití brzd, avšak v žádném případě by ho vozidlo Škoda Pick Up nepřimutilo k prudké a náhlé změně směru a rychlosti jízdy, proto kdyby jel obviněný maximálně povolenou rychlostí 50 km/hod., ke střetu by vůbec nedošlo. Zásadní příčinu dopravní nehody spatřuje nejvyšší státní zástupkyně v nedovolené a nepřiměřené rychlosti jízdy obviněného, který téměř dvojnásobně překročil výši povolené rychlosti v obci. Překročil rychlost v místě povolenou o více než 70 %. Navíc si musel být vědom mimo jiné skutečnosti, že v průběhu této riskantní jízdy jeho spolujezdkyně Š. M. neměla ochrannou přilbu, ač jí to ukládalo ustanovení.“ [18]

6 Tdo 953/2014

Popis nehody

„Ač věděl, že pozbyl řidičské oprávnění jako řidič, který v bodovém hodnocení dosáhl 12 bodů a v důsledku toho mu bylo doručeno Magistrátem města Frýdku-Místku dne 28. 3. 2011 oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení a výzva k odevzdání řidičského průkazu v důsledku pozbytí řidičského oprávnění dle § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, přesto dne 2. 9. 2011 kolem 16:40 hodin řídil v obci R., okr. F.-M., po silnici označené jako hlavní, v úseku s maximální povolenou rychlostí jízdy 50 km/h v obci osobní motorové vozidlo tov. zn. Audi A8, RZ, které v důsledku neplatné technické kontroly nesplňovalo technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích, a v důsledku rychlosti jízdy nejméně 95 km/h v křižovatce s vedlejší pozemní komunikací zezadu narazil do osobního motorového vozidla tov. zn. Ford Mondeo, v provedení taxi, RZ, jehož řidič R. K. vjel do křižovatky proti příkazu dopravní značky P4 „Dej

přednost v jízdě! ‘‘; kdy po střetu vozidlo Ford Mondeo havarovalo do kovového zábradlí vpravo mimo komunikaci, kde narazilo do betonového sloupu veřejného osvětlení. ‘‘ [18]

Vyjádření znalce

„Ve věci byly vypracovány dva znalecké posudky, kdy jediným zásadním rozdílem v nich bylo určení počátečního bodu, kdy poškozený ve vozidle Ford mohl vidět vozidlo Audi jím řízené. Znalecký posudek RNDr. S., který posoudil vzájemnou viditelnost již od 6 vteřin před střetem, na rozdíl od druhého znalce Ing. K., jenž jej stanovil na 2,6 vteřiny. Jediný spor tak byl veden o dobu předcházející, tedy 3,4 až 6 s před střetem, konkrétně, zda poškozený v této době mohl vozidlo Audi vidět skrz skupinu stromů po své pravici. ‘‘ [18]

Slovní obraty

„Nejvyšší soud v této věci shledal, že pokud by obviněný jel nejvyšší povolenou rychlostí (50 km/hod.), v žádném případě by nebyl přinucen k prudké a náhlé změně směru a rychlosti jízdy, takže by ke střetu vůbec nedošlo. Akcentoval tedy skutečnost, že si obviněný počínal v příkrém rozporu s právními předpisy (překročil rychlost v místě povolenou o více než 70 %), což v konečném důsledku vedlo k závěru, že řidiči osobního automobilu, vjíždějícímu z vedlejší ulice na hlavní komunikaci, nelze přičítat zavinění či spoluzavinění na vzniku dopravní nehody ani na způsobeném smrtelném následku. Současně také v předmětné věci dovodil, že „řidič, jenž dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, nemusí dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí“, a je tedy věcí odhadu řidiče na vedlejší silnici, aby řidiče na silnici hlavní nepřinutil k náhlé změně rychlosti nebo směru jízdy, přičemž při tomto svém odhadu samozřejmě vychází z rychlosti, které právní předpisy v místě křižovatky povolují. Při rychlosti 70 km/hod. by postačovalo, aby sňal nohu z pedálu plynu a ke střetu by nedošlo. I kdyby poškozený obviněného býval viděl, tak pro něj bylo velmi obtížně zjistitelné, jakou rychlostí se obviněný blíží, resp. že se do křižovatky (v obci) blíží tak vysokou rychlostí. ‘‘ [18]

7 Tdo 168/2009

Popis nehody

„Obviněný dne 17. 5. 2005 v době kolem 12.00 hodin v Č. B. , jako řidič osobního automobilu tov. zn. R. L. , při jízdě po ulici A. T. ve směru od ulice N. , rychlostí vyšší jak pro

jízdu v obci nejvýše povolenou, v minimální výši 70 km/hod., u domu se střetl s osobním vozidlem tov. zn. Š. F. , vyjíždějícím na ulici A. T. z prostoru objektu Č. d..“ [18]

Slovní obraty

„Znaleckým posudkem ústavu (VUT – Ústav soudního inženýrství) je spolehlivě prokázáno, že při rychlosti vozidla obviněného 50 km/hod. by spolehlivě zabránil střetu s vozidlem poškozeného. Pokud by tedy obviněný dodržel maximální povolenou rychlost, měl od okamžiku rozjezdu vozidla poškozeného možnost střetu zabránit, byl by nucen jen mírně přibrzdit, přičemž při této rychlosti by poškozený stihl odbočení dokončit. I když na základě závěrů znaleckého posudku ústavu snížil soud závěr o střetové rychlosti vozidel na 70 km/hod., zůstává faktem, že obviněný výrazně překročil maximální povolenou rychlost v daném místě a toto bylo příčinou dopravní nehody. Řidič vyjíždějící na hlavní silnici (ať už v křižovatce nebo z místa mimo vozovku jako v tomto případě), přitom není povinen předpokládat, že řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici porušuje pravidla silničního provozu. Naopak může předpokládat, že ostatní účastníci silničního provozu dodržují stanovená pravidla a na základě toho se také při řízení vozidla rozhodovat a jednat. Nelze přehlédnout, že nebýt nepřiměřené rychlosti obviněného, k dopravní nehodě by nedošlo. Společnost je třeba chránit před řidiči, jenž se na silnicích pohybují bezohledně, na úkor ostatních účastníků silničního provozu.“ [18]