



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

TECHNICKÝ VÝKLAD VYBRANÝCH USTANOVENÍ ZÁKONA Č. 361/2000 SB., O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

TECHNICAL INTERPRETATION OF SELECTED PROVISIONS OF ACT NO 361/2000 COLL.
CONCERNING ROAD TRAFFIC

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Ivo Stáňa

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Stanislav Tokař

BRNO 2016

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2015/16

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Ivo Stáňa

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:

Technický výklad vybraných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

v anglickém jazyce:

Technical interpretation of selected provisions of Act No 361/2000 Coll. concerning road traffic

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Zpracovat statistiky nehodovosti, odvodit nejčtenější příčiny DN, nebo příčiny nejtragičtějších DN. Na základě zjištěných příčin analyzovat problematické pojmy v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zpracovat technický výklad vybraných pojmů a jejich užití na případových studiích.

Cíle diplomové práce:

1. Na základě dlouhodobých statistik nehodovosti vymezit nejčtenější příčiny silničních dopravních nehod a zároveň je rozdělit dle závažnosti jejich následků.
2. Analyzovat zjištěné příčiny silničních dopravních nehod ve vztahu k porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích.
3. Provést technický výklad vybraných problematických ustanovení z předmětného zákona.
4. S využitím případových studií reálných dopravních nehod poukázat na možnou rozdílnost právního a technického určení příčiny silniční dopravní nehody.

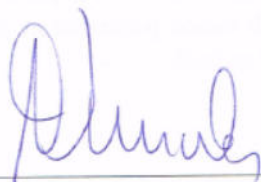
Seznam odborné literatury:

- [1] BRADÁČ, A. a kol.: Soudní inženýrství. 1. vyd. Brno: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 1997, 725 str. ISBN 80-7204-057-X.
- [2] PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: LINDA PRAHA, Praha, 2000, 378 str. ISBN 80-7201-212-6.
- [3] CHMELÍK, J.: Dopravní nehody. Plzeň: VYDAVATELSTVÍ A NAKLADATELSTVÍ ALEŠ ČENĚK, Plzeň, 2009, 540 str. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [4] RÁBEK, V.: Vybrané postupy analýzy dopravních nehod, Sborník převzatých cizojazyčných příspěvků. Žilina: EDIS VYDAVATELSTVO ŽILINSKEJ UNIVERZITY, Žilina, 2009, 240 str. ISBN 978-80-554-0034-1.
- [5] KUČEROVÁ, H.: Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou 2. vyd. Praha: NAKLADATELSTVÍ LEGES Praha, 2011, 720 str. ISBN 978-80-87576-01-4.
- [6] HRDLIČKA, P.; KNĚŽÍNEK, J.; MLSNA, P.: Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací. Praha: WOLTERS KLUWER ČR, a.s., Praha, 2009, 645 str. ISBN 978-80-7357-477-2.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Stanislav Tokař

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2015/16.

V Brně, dne 24. 10. 2014



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



Abstrakt

Diplomová práce se zabývá příčinami silničních dopravních nehod a jejich následky. V úvodní části jsou vymezeny základní pojmy spojené s dopravními nehodami, jejich klasifikací a statistickou evidencí. Další část tvoří analýza dlouhodobých statistických údajů o dopravních nehodách v České republice za období roků 1996 až 2015, jejímž cílem je vyhodnocení celkového počtu dopravních nehod, jejich příčin a následků. Výsledky analýzy jsou porovnány s ostatními Evropskými státy případně státy sdruženými v OECD. V rámci teoretické části je na základě statistické analýzy proveden právní výklad vybraných pojmů zákona o silničním provozu jako příčin dopravních nehod a chronologický přehled stěžejní judikatury, která se k nim vztahuje. Dále jsou tyto vybrané pojmy vyloženy technicky. Závěr práce tvoří aplikace právního a technického výkladu na případech reálných dopravních nehod v případových studiích, s cílem nalézt hranici mezi právním a technickým výkladem nehodového děje a odůvodnit neoddělitelnost těchto výkladů.

Abstract

Diploma thesis deals with official causes of road accidents and their consequences. In the first part are defined basic terms connected with traffic accidents, their classification and statistical records. The second part is focused on analysis of long – term statistics of traffic accidents in the the Czech Republic for the years 1996-2015, which aim has been assed the total number of accidents, their causes and consequences. The results of the analysis have been compared to other European countries or states associated in OECD. In the context of theoretical part have been characterized legal and also technical interpretation of selected terms of act no 361/200 coll. concerning road traffic. Conclusion of the thesis is based on application of legal and also technical interpretation in case studies with real road accident.

Klíčová slova

Dopravní nehoda, rychlost jízdy, přednost v jízdě, bezpečnostní vzdálenost, znalecký posudek.

Keywords

Traffic accident, driving speed, right of way, safe distance, expert opinion.

Bibliografická citace

STÁŇA, I. Technický výklad vybraných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2016. 122 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Stanislav Tokař.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval/a samostatně a že jsem uvedl/a všechny použité informační zdroje.

V Brně dne

.....

podpis diplomanta

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat především svému vedoucímu diplomové práce Ing. Stanislavu Tokařovi za cenné rady, odborné komentáře a připomínky při zpracování této práce.

OBSAH

1. ÚVOD.....	10
2. DOPRAVNÍ NEHODA.....	11
2.1. Pojem, definice dopravní nehody	11
2.2. Klasifikace dopravních nehod	13
2.3. Systém statistické evidence dopravních nehod.....	15
2.4. Hlavní příčiny dopravních nehod	16
2.5. Srovnání nehodovosti v České republice s ostatními státy.....	19
2.5.1 Srovnání s ostatními státy EU dle počtu usmrcených na 1 milion obyvatel. 19	
2.5.2 Srovnání s ostatními státy EU dle počtu usmrcených na 1 miliardu ujetých kilometrů.....	22
2.5.3 Národní strategie BESIP 2011 - 2020.....	24
3. DLOUHODOBÉ STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD V ČESKÉ REPUBLICĚ..	26
3.1 Vývoj následků dopravních nehod od roku 1961	26
3.2 Nejčtenější příčiny dopravních nehod za období 1996 – 2015.....	28
3.3 Nejzávažnější příčiny dopravních nehod za období 1996 – 2015	30
4. PRÁVNÍ DEFINICE VYBRANÝCH POJMŮ.....	32
4.1 Rychlost jízdy	32
4.2 Přednost v jízdě.....	36
4.3 Vzdálenost mezi vozidly.....	45
4.4 Důležitá povinnost v dopravě a její porušení.....	48
5. UŽÍVÁNÍ JUDIKATURY V ROZHODOVACÍ PRAXI SOUDŮ	53
5.1. Kontinentální přístup k závaznosti judikatury	53
5.2 Judikatura v českém právním prostředí	54
5.3 Judikatura jako argument v soudním řízení.....	56

6. JUDIKATURA VE VĚCI KONKURENCE PRÁVNÍ POVINOSTI DODRŽET NEJVYŠŠÍ DOVOLENOU RYCHLOST A POVINNOSTI DÁT PŘEDNOST V JÍZDĚ.....	59
6.1 Chronologický přehled nejzásadnější judikatury.....	59
6.2 Shrnutí.....	60
7. ROLE TECHNICKÉHO ZNALCE	62
7.1 Hranice mezi technickým a právním posouzením.....	62
7.2. Vymezení znalecké činnosti podle současné právní úpravy.....	63
7.3 Znalecký posudek jako důkaz.....	65
8. TECHNICKÝ VÝKLAD VYBRANÝCH POJMŮ.....	68
8.1 Bezpečnostní vzdálenost.....	68
8.1.1 <i>Definice pojmu bezpečná podélná vzdálenost mezi vozidly</i>	68
8.1.2 <i>Dodržování bezpečné vzdálenosti v praxi</i>	71
8.2 Rychlost jízdy	73
8.2.1 <i>Základní vztahy a pojmy</i>	73
8.2.2 <i>Závislost ujeté dráhy na rychlosti</i>	75
8.3 Přednost v jízdě.....	76
8.3.1 <i>Náhlá změna směru nebo rychlosti jízdy</i>	77
8.3.2 <i>Náhle – nenáhle, bezpečně – málo bezpečně</i>	79
9. PŘÍPADOVÉ STUDIE	82
9.1 Dopravní nehoda dvou osobních vozidel.....	82
9.1.1 <i>Skutkové okolnosti případu</i>	82
9.1.2 <i>Analýza vzájemného pohybu účastníků podle znaleckých posudků</i>	83
9.1.3 <i>Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1156/2010 ze dne 3. 11. 2010.</i>	87
9.2 Dopravní nehoda motocyklu a traktoru	88
9.2.1 <i>Skutkové okolnosti případu</i>	88

9.2.2 Znalecký posudek – analýza a popis nehodového děje	89
10. ZÁVĚR.....	92
Seznam použitých zdrojů.....	94
Příloha – Chronologický přehled nejzásadnější judikatury	97

1. ÚVOD

Dopravní nehodu lze bez jakékoli nadsázky nazvat fenoménem dnešní doby a to hlavně proto, jak se projevuje ve vnějším světě a přímo zasahuje do všech oblastí lidského života. Dopravní nehody, respektive jejich následky mají závažné sociální, ekonomické i morální dopady na celou naši společnost. Jednou z možností jak vzniku dopravních nehod předcházet, nebo alespoň minimalizovat jejich přímé i nepřímé následky, je jasně vymezit a definovat jejich příčiny, které jsou v drtivé většině případů následkem porušení některého z pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Cílem této práce je na základě analýzy dlouhodobých statistik dopravní nehodovosti na území České republiky určit nejčtenější příčiny dopravních nehod a současně i příčiny nejtragičtějších nehod. Tyto příčiny potom jasně definovat a právně vyložit dle příslušných ustanovení zákona o silničním provozu, případně pomocí ustálené judikatury Nejvyšších soudů České republiky. Protože v poslední době i v rámci kontinentálního právního systému, jehož je Česká republika součástí, dochází k posilování role judikátu při aplikaci práva, bude tato úloha judikatury stručně popsána a současně podán chronologický přehled klíčových rozhodnutí týkajících se definovaných nejtragičtějších a nejčtenějších příčin dopravních nehod.

Autor práce, vědom si hranice mezi právním a technickým výkladem, vychází z předpokladu, že existují i pravidla provozu na pozemních komunikacích, která nejsou dostatečně jasně určená a velmi často nepostačuje ani jejich komentovaný výklad s užitím ustálené judikatury. Proto v případech, kde je to nezbytné a současně možné, bude u takovýchto problematických pravidel proveden i technický výklad ne přímo samotných pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale situací, při kterých k porušení pravidel došlo.

V závěru práce budou přímo na případových studiích dvou konkrétních silničních dopravních nehod ukázány rozdíly v právním a technickém posouzení případů.

2. DOPRAVNÍ NEHODA

2.1. POJEM, DEFINICE DOPRAVNÍ NEHODY

Pojem dopravní nehoda lze vymezit a současně definovat z více hledisek. Pokud k tomuto fenoménu přistoupíme v nejobecnější rovině, tzn. z pohledu právní teorie, lze vycházet z následující definice: „*dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.*“¹

Tak, jako rozdělujeme druhy dopravy podle způsobu jejího uskutečňování na dopravní cestě v daném prostředí, dělíme i dopravní nehody podle stejného kritéria na:

- silniční dopravní nehody
- železniční nehody
- letecké nehody
- plavební nehody

a shora uvedená obecná definice je platná pro všechny vyjmenované druhy dopravních nehod.

Když okruh možných druhů dopravních nehod zúžíme na silniční dopravní nehody, dojdeme ke konkrétnější definici: „*silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo majetku.*“² I tato definice je stále ještě příliš obecná. Pokud bychom události v silničním provozu hodnotili výhradně podle ní, tak bychom pod pojem silniční dopravní nehoda nesprávně zahrnují i spoustu jiných událostí, které sice vznikly nepředvídaně v silničním provozu, způsobily škodlivý následek, ale přesto ve skutečnosti dopravními nehodami nejsou. Takto se mohou jevit například jiné škodné události, provozní havárie, porušení předpisů bezpečnosti práce v silniční dopravě nebo škody vzniklé při manipulaci s nákladem.

¹ CHMELÍK, JAN a kol.: *Dopravní nehody*. Plzeň: Nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. s. 17.

² POPRADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: LINDE PRAHA, Praha, 2000. s. 104.

Abychom mohli co nejpřesněji posoudit, zda se skutečně jedná o silniční dopravní nehodu, či jinou událost, je nutné vycházet ze zákonné definice, která je uvedena v § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu: „*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.*“³

Teprve podle této zákonné definice dokážeme jednoznačně určit základní znaky silniční dopravní nehody.

- Jedná se o **událost v provozu na pozemní komunikaci**. To znamená, že k ní musí dojít na místech, kde v plném rozsahu a bezvýhradně platí pravidla provozu na pozemních komunikacích, tedy na dálnicích, rychlostních komunikacích, silnicích I až III třídy, místních a účelových komunikacích. Co jsou pozemní komunikace a jejich druhy stanovuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zjednodušeně lze říci, že dopravní nehodou není událost, ke které dojde například na poli či louce, v uzavřeném veřejně nepřístupném areálu apod.
- Musí být způsobena **škoda na životě či zdraví osob, nebo majetku**. Tato škoda nesmí být pouze domnělá, ale reálná, přímá a musí vzniknout v příčinné souvislosti s nehodovým dějem.
- K dopravní nehodě musí dojít **v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu**. Není rozhodující, zda se jedná o motorové či nemotorové vozidlo, zda bylo v době nehody řízeno řidičem a dokonce ani není rozhodující, zda mělo motorové vozidlo v činnosti pohonnou jednotku.
- Přestože poslední z pojmových znaků silniční dopravní nehody není přímo uveden v zákonné definici a ani z ní nevyplývá, je neméně důležitý. Při jeho vymezení se vrátíme zpět k právní teorii a obecným definicím dopravní nehody. Tímto znakem je určitý moment překvapení, tzn., jedná se o **neočekávanou, ale zpravidla předvídatelnou** událost. Všechny druhy

³ Zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách ostatních zákonů, ve znění pozdějších předpisů

dopravních nehod, tedy i silniční, jsou události náhlé a neočekávané, u kterých ovšem vzhledem k okolnostem, např. způsobu jednání či chování účastníků, lze s určitou mírou pravděpodobnosti předvídat, že k nim dojde. Pokud například řidič pod vlivem alkoholu v hustém provozu řídí technicky nezpůsobilé vozidlo a současně nepřiměřenou rychlostí na nepřehledném místě předjíždí jiná vozidla, lze s určitou mírou pravděpodobnosti předvídat, že způsobí dopravní nehodu, ale nelze přesně určit, kdy a kde k tomu dojde.

2.2. KLASIFIKACE DOPRAVNÍCH NEHOD

Význam klasifikace z obecného hlediska v oblasti vědy, ale i v praktické činnosti je velký. Spočívá v tom, že umožňuje předvídat a poznávat nepoznané. Pod pojmem klasifikace jevů se rozumí rozdělování jevů na skupiny, a to na základě shodnosti jevů určité skupiny a odlišnosti od jevů ostatních skupin. Základem klasifikace musí být v každém případě nejpodstatnější znak daného jevu, a to hlavně z důvodu možnosti dosažení co největší stálosti klasifikace a trvalosti každého jejího článku v systému prvků klasifikace. Správně sestavená klasifikace musí z logického hlediska vyhovovat dvěma základním požadavkům:

- klasifikace musí být vyčerpávající
- klasifikace musí být vylučující.

Vyčerpávající charakter klasifikace znamená, že musí zahrnovat všechny prvky daného systému, které v celistvosti tvoří rozčleněný objem. Výlučnost klasifikace znamená, že každý v klasifikaci zahrnutý jev se může nacházet jen v jednom článku systému.⁴

Význam klasifikace v oblasti praktické policejní činnosti spočívá například v klasifikaci silničních dopravních nehod pro statistické a evidenční účely. Statistické zpracování dopravních nehod má velký význam. Podklady získané z databázového souboru, jsou významnou informací v rozhodovacích procesech při zvyšování bezpečnosti v silniční dopravě. Pro statistické a evidenční účely je možné silniční dopravní nehody rozdělit do následujících skupin podle:

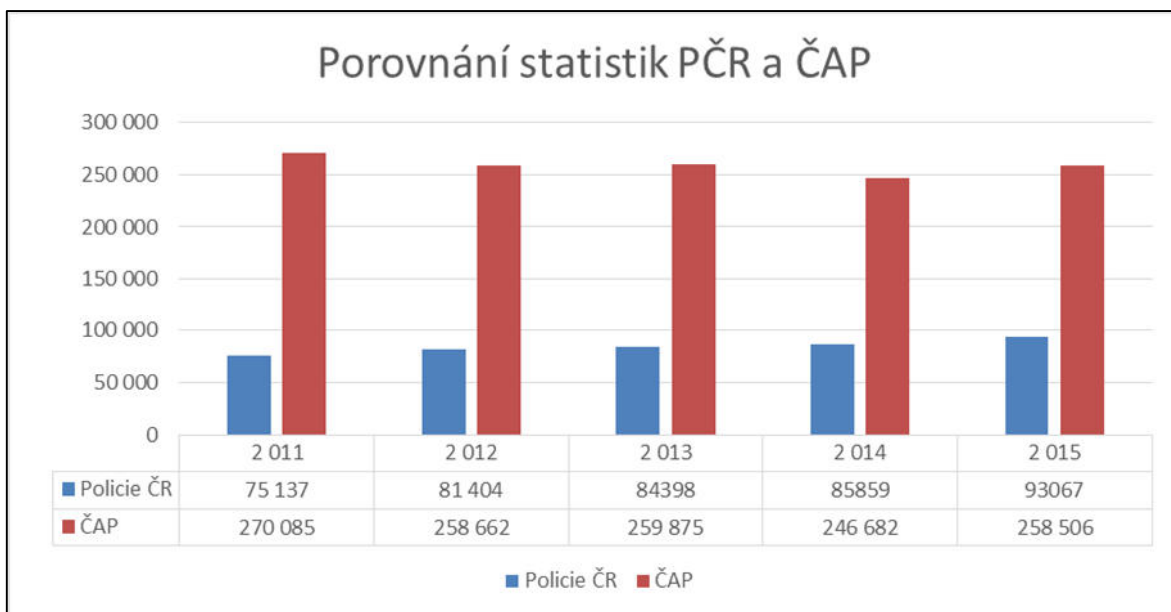
⁴ POPRADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: LINDE PRAHA, Praha, 2000. s. 106.

- **viníků** na nehody zaviněné řidičem vozidla (motorového, nemotorového i tramvaje), nehody zaviněné chodci, nehody zaviněné zvěří, nehody zaviněné jinou osobou např. majitelem zvířete, původcem překážky v provozu apod.,
- **zavinění** na nehody zaviněné deliktním jednáním osoby, která se přímo či nepřímo účastní provozu na pozemních komunikacích a nehody nezaviněné, jejichž vznik je podmíněný okolnostmi nebo neočekávanými událostmi, které jsou vůči účastníkovi objektivní, může se jednat například o dopravní nehody zaviněné zvěří, pád stromu na jedoucí vozidlo apod.,
- **druhu vozidla** zúčastněného na dopravní nehodě na nehody osobních vozidel, nehody nákladních vozidel, nehody s účastí více druhů vozidel a nehody jediného vozidla jako je například havárie nebo náraz do pevné překážky,
- **charakteru nehody** na srážky dvou či více účastníků silničního provozu ať už vozidel motorových či nemotorových, srážky vozidel s chodci apod., havárie, kterých se účastní pouze jediné vozidlo, jiné nehody tj. takové, které nelze zařadit do předcházejících dvou kategorií,
- **místa** na nehody v uzavřené obci a nehody mimo uzavřené obce, přičemž tato místa – pozemní komunikace – lze ještě dále podrobně členit dle jejich charakteristiky na přímý úsek, přehlednou či nepřehlednou zatáčku, křižovatku s řízeným provozem či bez, železniční přejezd, přechod pro chodce apod.
- **závažnosti následku** způsobeného na životě nebo zdraví osob na nehody s usmrcením osob, nehody s těžkým zraněním, nehody s lehkým zraněním a nehody bez zranění,
- **hlavní příčiny.**

Protože statistické členění dopravních nehod podle hlavní příčiny je dále využíváno pro potřeby diplomové práce, bude tato klasifikace podrobněji popsána v samostatné podkapitole 2.4.

2.3. SYSTÉM STATISTICKÉ EVIDENCE DOPRAVNÍCH NEHOD

Při rozdělení dopravních nehod podle druhů hlavní příčiny budeme vycházet z celostátních statistických přehledů nehodovosti. Evidence dopravních nehod je podle zákona o silničním provozu vedena Policií České republiky. Nad ní existuje Centrální evidence dopravních nehod vedená Ministerstvem vnitra, do které Policie České republiky předává aktualizované podklady a tato evidence dopravních nehod obsahuje údaje o dopravních nehodách nahlášených Policii České republiky. Mimo to ještě Česká asociace pojišťoven (ČAP) vede statistiku pojistných událostí vyplývajících z provozu vozidel, která zahrnuje údaje o událostech s poskytnutým pojistným plněním z pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. Tato evidence asociace pojišťoven ovšem není příliš podrobná, nemá potřebné dlouhodobé porovnání relevantních údajů a je zaměřena především na následky způsobené při dopravních nehodách, tedy škody na životě či zdraví a především na hmotné škody. Hlavní rozdíl ovšem spočívá v četnosti evidovaných případů, neboť asociace pojišťoven ve svých statistikách zaznamenává veškeré oznámené škodní události, při kterých bylo poskytnuto plnění ze zákonného pojištění. Oproti tomu policie eviduje pouze dopravní nehody s tzv. oznamovací povinností. Okruh dopravních nehod, u kterých platí povinnost oznámení policii, je přímo vymezen v ustanovení § 47 odst. 4, odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění. Jedná se o dopravní nehody, při kterých došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel částku 100 000,- Kč. Dále se jedná o nehody, při kterých došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, nebo u kterých účastníci dopravní nehody nemohou sami zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Z uvedených důvodů vyplývá řádový rozdíl v počtu nehod - pojistných událostí - evidovaných ČAP a silničních dopravních nehod s oznamovací povinností evidovaných PČR. Graf 1 tento rozdíl ilustruje. Proto pokud jsou v této práci využívány statistické údaje z evidence dopravních nehod, jedná se výhradně o údaje z evidence Policie České republiky, a to především z důvodu jejich vyšší vypovídací hodnoty, podrobnějšího členění a srovnávání delšího časového období.



Graf 1 Statistika dopravních nehod PČR a statistika pojistných událostí ČAP

Samotný způsob policejní evidence nehod je přímo upraven vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů ČR č. 32/2001, o evidenci dopravních nehod. Tato vyhláška vymezuje způsob vedení záznamů v evidenci dopravních nehod, podrobnosti o údajích vedených v evidenci dopravních nehod a způsob předávání podkladů do centrální evidence dopravních nehod. Podle vyhlášky musí evidence obsahovat údaje o účastnících dopravní nehody, údaje o vozidlech, která měla účast na dopravní nehodě, údaje o místě a době dopravní nehody a údaje o příčinách dopravní nehody. V § 7 písm. e) vyhlášky č. 32/2001, jsou přímo vyjmenovány hlavní příčiny dopravní nehody, kterými jsou nepřiměřená rychlost jízdy, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy a technická závada vozidla.

2.4. HLAVNÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Následující výčet hlavních příčin dopravních nehod je uspořádán hierarchicky podle jejich dlouhodobé statistické četnosti výskytu u evidovaných dopravních nehod.

- **Nesprávný způsob jízdy** - U dopravní nehod, jejichž hlavní příčinou byl nesprávný způsob jízdy, absolutně převládají dopravní nehody zaviněné tím, že se řidič dostatečně nevěnoval řízení. Jedná se o porušení zákonné povinnosti věnovat se řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, která je uložena ustanovením § 5 odst. 1 písm. b)

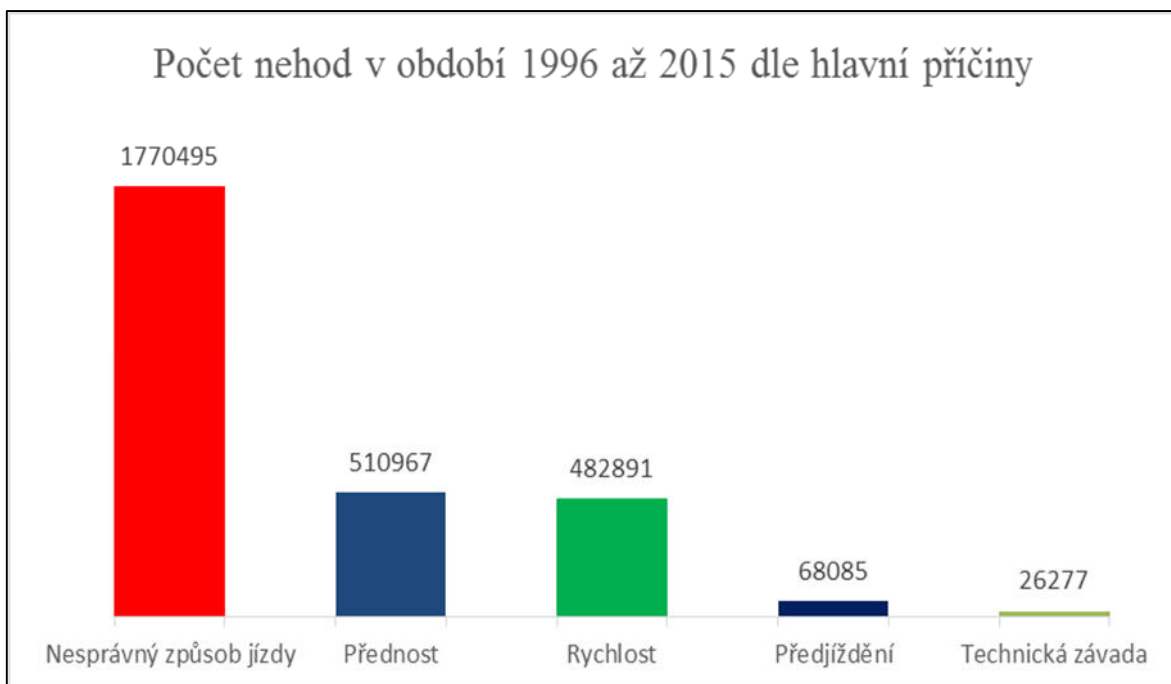
zákona o silničním provozu. Toto zákonné ustanovení je natolik široké a nekonkrétní, že pod něj lze zahrnout veškeré činnosti odpoutávající řidičovu pozornost od kouření cigarety, přes konzumaci potravin a pití nápojů až po ladění autorádia a v poslední době stále častějšího telefonování za jízdy. Dalšími již konkrétnějšími druhy nesprávného způsobu jízdy jsou: nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, nesprávné otáčení nebo couvání, nezvládnutí řízení vozidla, jiný druh nesprávné jízdy, jízda po nesprávné straně vozovky, vyhýbání bez dostatečné boční vůle, vjetí na nebezpečnou krajnici, samovolné rozjetí nezajištěného vozidla, bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda, chyby při udání směru jízdy, náhlé bezdůvodné snížení rychlosti jízdy, jízda (vjetí) jednosměrnou ulicí, nehoda při provádění služebního zákroku, nehoda v důsledku použití prostředku k násilnému zastavení, nehoda v důsledku použití služební zbraně.

- **Nedání přednosti v jízdě** – Podle zákona o provozu na pozemních komunikacích dát přednost v jízdě znamená povinnost 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. Nejčastějším případem nedání přednosti je porušení povinnosti vyplývající z dopravní značky „Dej přednost v jízdě“. Povinnost dát přednost v jízdě má ovšem řidič i při odbočování vlevo, při vjíždění do jízdního pruhu, proti příkazu "Stůj, dej přednost" nebo červenému světlu, při vjíždění na silnici z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, vozidlu přijíždějícímu zprava, při otáčení nebo couvání, chodci na vyznačeném přechodu, při zařazování mezi jedoucí vozidla, při odbočování vlevo souběžně jedoucímu, protijedoucímu při objíždění překážky a odbočující tramvaji.
- **Nepřiměřená rychlost** – Velmi často si řidiči pod pojmem nepřiměřená rychlost mylně představují pouze překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené buď právním předpisem, nebo dopravní značkou. Mimo to ovšem musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy především dopravně technickému stavu vozovky, vlastnostem vozidla a nákladu, hustotě provozu, viditelnosti, bočnímu či nárazovému větru a dalším okolnostem, které je možné předvídat (jiný druh nepřiměřené rychlosti). Tyto povinnosti přímo vyplývají ze zákona o provozu na pozemních komunikacích a podle nich je ve statistických

evidencích dále podrobně členěna nepřiměřená rychlost jako jedna z hlavních příčin dopravních nehod.

- **Nesprávné předjíždění** – Rovněž nesprávné předjíždění, jako jedna z hlavních příčin dopravních nehod, je pro účely statistického vyhodnocování podrobněji rozčleněno podle dílčího porušení zákonných povinností. Nejčastěji se vyskytujícími porušením je ohrožení předjížděného řidiče při předjíždění, předjíždění vlevo vozidla, které odbočuje vlevo a ohrožení protijedoucího řidiče při předjíždění. Dalšími druhy jsou: dvojitě předjíždění, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu, předjíždění bez dostatečného rozhledu, předjíždění vpravo, předjíždění přes podélnou čáru souvislou, předjíždění v místech, kde je to zakázáno dopravní značkou, bránění v předjíždění a jiný druh nesprávného předjíždění.
- **Technická závada vozidla zaviněná řidičem** – Jednoznačně nejčetnější technickou závadou jako hlavní příčinou dopravní nehody je nesprávné uložení nákladu. Dalšími závadami způsobujícími nehody jsou: upadnutí či ztráta kola vozidla (i rezervního), defekt pneumatiky, závada provozní brzdy, závada závěsu pro přívěs, závada řízení, nezajištěná či poškozená bočnice, lom závěsu kola nebo pružiny, zablokování kol v důsledku mechanické závady vozidla, utržená spojovací hřídel, neúčinná nebo nefungující parkovací brzda, opotřebením běhounu pláště pod stanovenou mez, nepřipojená spojovací hadice pro brzdy přípojného vozidla, závada osvětlovací soustavy vozidla a jiná technická závada.

V následujícím grafu (Graf 2) je členění dopravních nehod dle hlavní příčiny hierarchicky uspořádáno podle jejich statistické četnosti za delší časové období (v tomto případě od roku 1996 do roku 2015 tj. dvacet let). Jednoznačně nejčetnější příčinou je nesprávný způsob jízdy, jehož přímým následkem bylo způsobení 1 770 495 dopravních nehod ve sledovaném období.



Graf 2 Četnost dopravních nehod dle hlavní příčiny

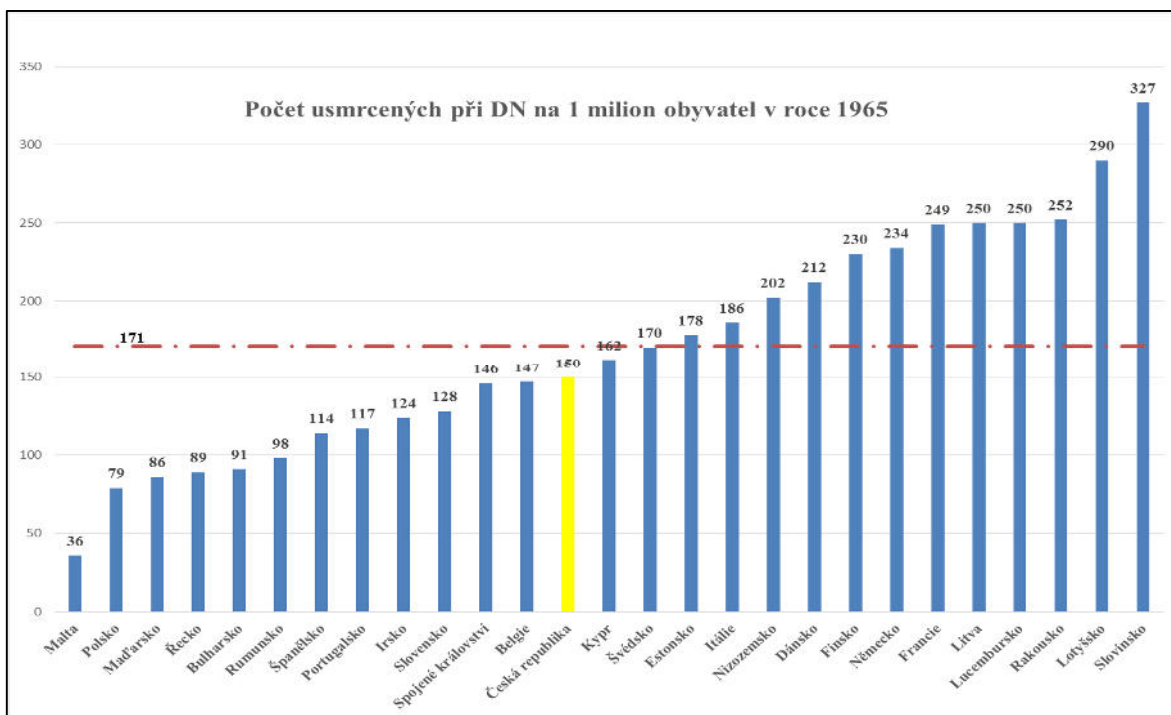
2.5. SROVNÁNÍ NEHODOVOSTI V ČESKÉ REPUBLICCE S OSTATNÍMI STÁTY

Dlouhodobý vývoj nehodovosti v jednotlivých státech Evropské unie je značně nerovnoměrný. Především je to dáno tím, že je v podstatné míře ovlivňován různými faktory, kterými je úroveň technického rozvoje z hlediska motorizace, technická úroveň a kvalita dopravní infrastruktury, nemalý vliv má i sociální vývoj a stav společnosti, ekonomická situace a v neposlední řadě i přístup jednotlivých států ke zlepšování bezpečnosti v silničním provozu, hlavně v otázkách pozornosti, péče a materiálního zabezpečení.

2.5.1 Srovnání s ostatními státy EU dle počtu usmrcených na 1 milion obyvatel

Naše země byla zdánlivě výrazně bezpečnější zemí ve srovnání se svými sousedy až do začátku devadesátých let minulého století. Svou zdánlivě dobrou pozici pak rychle ztratila a i přes velmi pozitivní vývoj v posledních pěti letech, který je mediálně prezentován jako významný úspěch, se nepodařilo její stále se zhoršující pozici vůči ostatním státům Evropského společenství zlepšit. Jistě můžeme v České republice s uspokojením konstatovat výrazný pokles nejzávažnějších následků v posledních letech. Ale i takové velmi zjednodušené porovnání vypovídá spíše o podstatném zhoršení bezpečnostní situace na přelomu osmdesátých a devadesátých let a následné stagnaci po dalších deset let. Objektivní

porovnání úrovně nehodovosti je nejčastěji vyjadřováno počtem usmrcených osob v silničním provozu vztaheným na 1 mil. obyvatel.⁵ Jaké bylo v roce 1965 postavení České republiky dle počtu usmrcených osob při dopravních nehodách na 1 milion obyvatel ve srovnání s ostatními státy evropské sedmadvacítky (počet členských států EU k roku 2014 bez Chorvatska) je patrné z grafu 3.



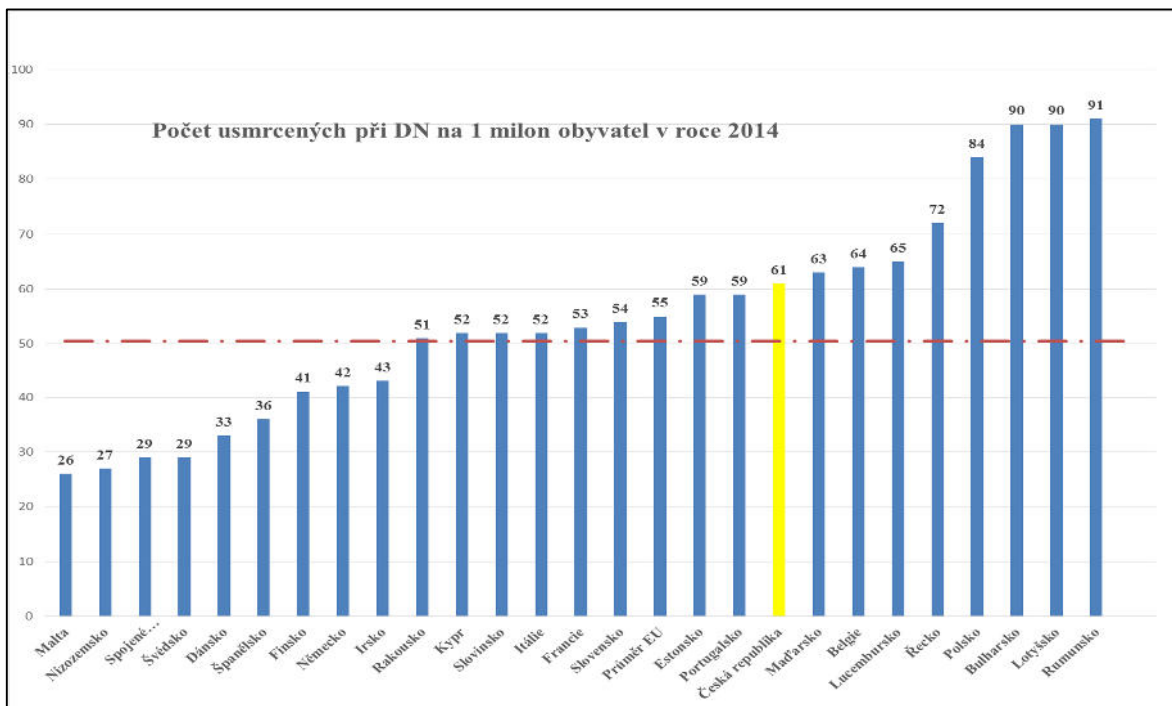
Graf 3 Počet usmrcených na 1 mil. obyvatel v roce 1965⁶

Na první pohled by se mohlo zdát, že Česká republika v roce 1965 v Evropě patřila mezi bezpečnější státy, když se v počtu usmrcených osob při dopravních nehodách na jeden milion obyvatel řadila na třinácté místo a počet obětí byl o 21 osob nižší než evropský průměr. Tato pozice ovšem nevyjadřuje ani tak bezpečnost silničního provozu v České republice, jako spíše nízký stupeň dopravního zatížení, který přímo souvisel s ekonomickou vyspělostí a stupněm motorizace v porovnání s vyspělejšími státy. Podle tohoto srovnání, by státy jako Německo, Francie, Rakousko a Slovinsko patřily mezi dopravně „nejnebezpečnější“ státy.

⁵<http://www.czrso.cz/clanky/mezinarodni-souvislosti-bezpecnosti-dopravy/> Ing. Josef Mikulík, CSc.

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_cs.htm

O poznání horší je porovnání České republiky s ostatními státy EU podle stejného parametru v roce 2014, které je znázorněno v grafu 4.



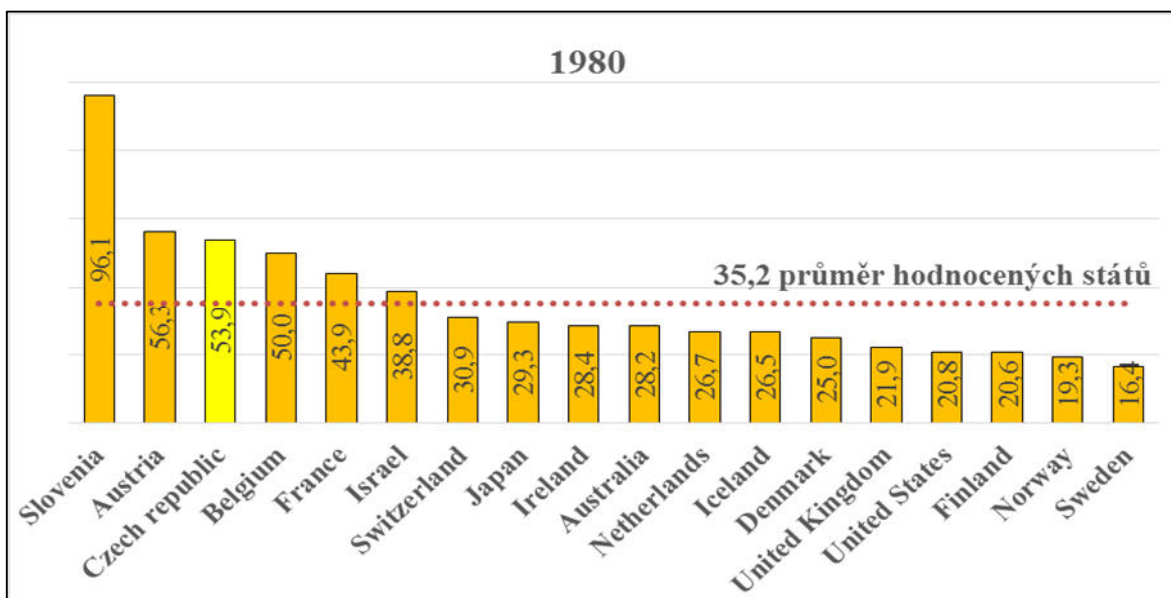
Graf 4 Počet usmrcených na 1 mil. obyvatel v roce 2014⁷

Z porovnání jednoznačně vyplývá velmi nelichotivá pozice České republiky. Ve vyspělých zemích, jako je Dánsko, Nizozemsko, Švédsko, Spojené království a Malta, je počet usmrcených méně než poloviční v porovnání s ČR. Počtem 61 usmrcených připadajících na 1 milion obyvatel převyšuje ČR o cca 22 % evropský průměr. K zásadnímu zlepšení došlo na Slovensku, které se posunulo z 18. pozice v roce 2011 na 14. místo v roce 2014. Obdobný kvalitativní skok dosáhlo i Španělsko a obě tyto země se postupně zařazují mezi nejbezpečnější země EU. Proti tomu se celkově postavení České republiky v porovnání s ostatními zeměmi EU postupně od roku 2001 zhoršuje. V roce 2001 byla ČR na 17. místě, když s počtem 130 usmrcených osob na 1 milion obyvatel překračovala o 15 % průměr zemí EU, v roce 2014 uzavírala druhou desítku členských států a průměr překračovala o 22 %.

⁷ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4656_cs.htm

2.5.2 Srovnání s ostatními státy EU dle počtu usmrcených na 1 miliardu ujetých kilometrů

Dalším kritériem, podle kterého lze v mezinárodním měřítku porovnávat bezpečnost v provozu na pozemních komunikacích v jednotlivých zemích, je počet osob usmrcených při dopravních nehodách vztažený k 1 miliardě ujetých kilometrů. Jako zdroj dat v tomto případě lze použít statistické údaje sdružení IRTAD, které pracuje pod záštitou OECD a sdružuje přední dopravní odborníky. IRTAD – International Road Traffic and Accident Database – tato databáze v současné době obsahuje údaje o dopravních nehodách v 37 zemích – tj. 29 z 34 členských států OECD a 8 zemí přidružených. V grafu 5 je vyjádřeno postavení České republiky v porovnání s vybranými státy, které byly členy IRTAD v roce 1980. Pořadí je zde určeno podle počtu osob usmrcených při dopravních nehodách na 1 miliardu ujetých kilometrů v roce 1980.



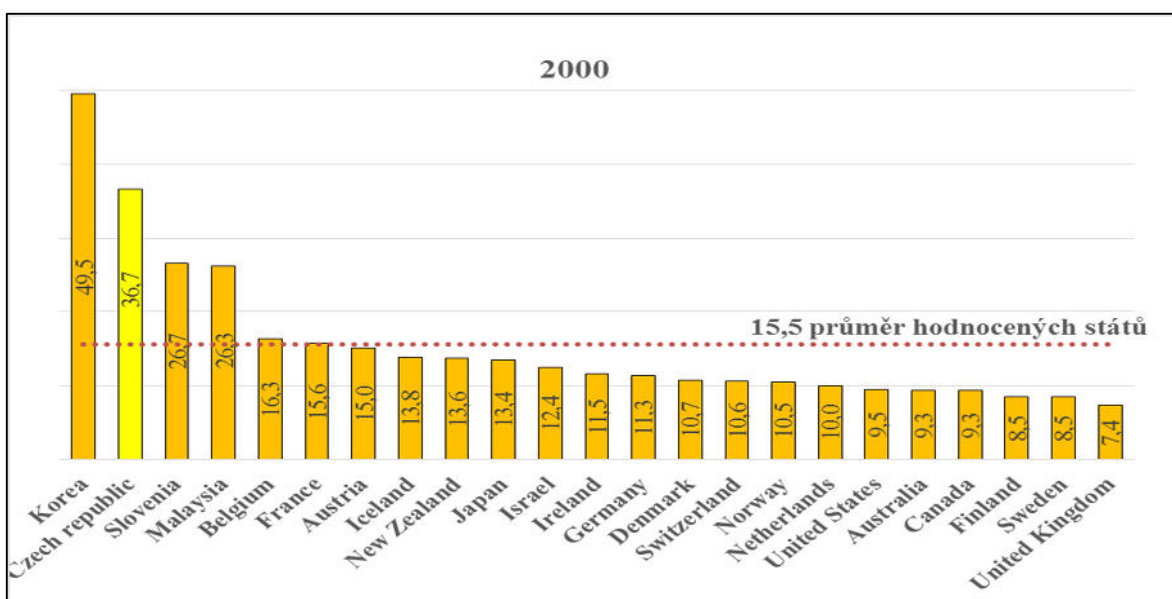
Graf 5 Počet usmrcených na 1 miliardu ujetých kilometrů v roce 1980⁸

Pokud bychom se vrátili k porovnání podle počtu usmrcených obyvatel, na počátku osmdesátých let se Česká republika jevila, co se týká počtu úmrtí při dopravních nehodách, jako zdánlivě bezpečný stát. Když ovšem do porovnání promítneme i stupeň dopravního zatížení, který lze vyjádřit právě počtem ujetých kilometrů, zjistíme, že s počtem 53,9

⁸ <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/graphs.html>

usmrcených na 1 miliardu ujetých kilometrů jsme byli třetím nejhorším z hodnocených států a průměr jsme převyšovali o téměř 54 %.

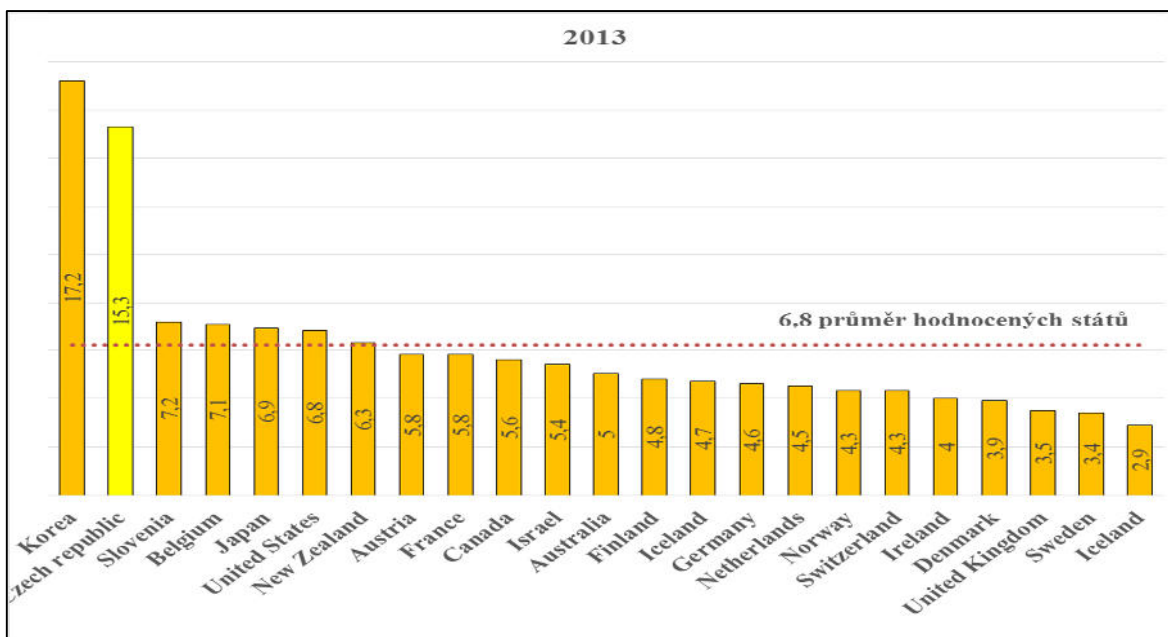
O 20 let později v roce 2000 došlo k určitému zlepšení stavu a v České republice bylo při dopravních nehodách usmrceno 36,7 lidí na 1 miliardu ujetých kilometrů. To by se dalo považovat za úspěch, kdyby mezitím nesrovnatelně vyššího úspěchu při snižování počtu obětí nedosáhly ostatní hodnocené země. Průměr srovnávaných států v té době činil 15,5 usmrcených osob a Česká republika jej převyšovala o plných 136 %, čímž se řadila na předposlední místo. Horší byla už jen Jižní Korea. Naše postavení je nejlépe patrné v grafu 6.



Graf 6 Počet usmrcených na 1 miliardu ujetých kilometrů v roce 1980⁹

Posledním hodnoceným obdobím, které bylo v přehledu IRTAD zveřejněno, je rok 2013. Česká republika opět snížila počet osob usmrcených při dopravních nehodách na 1 miliardu ujetých kilometrů a to na 15,3 osob, což je 41 % stavu v roce 2000. Rovněž s tímto výsledkem nicméně zaujímáme předposlední místo opět před Koreou, která by pro nás rozhodně neměla být měřítkem bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Jenom pro úplnost je nutné uvést, že v roce 2013 jsme o 125 % převyšovali průměr hodnocených států, jak vyplývá z grafu 7.

⁹ <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/graphs.html>



Graf 7 Počet usmrcených na 1 miliardu ujetých kilometrů v roce 1980¹⁰

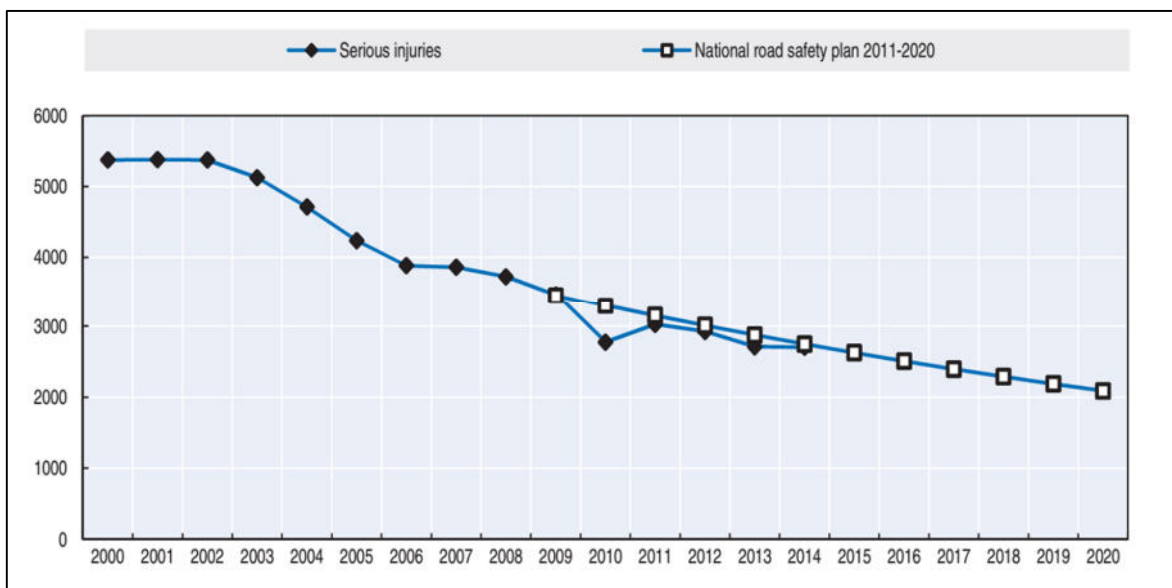
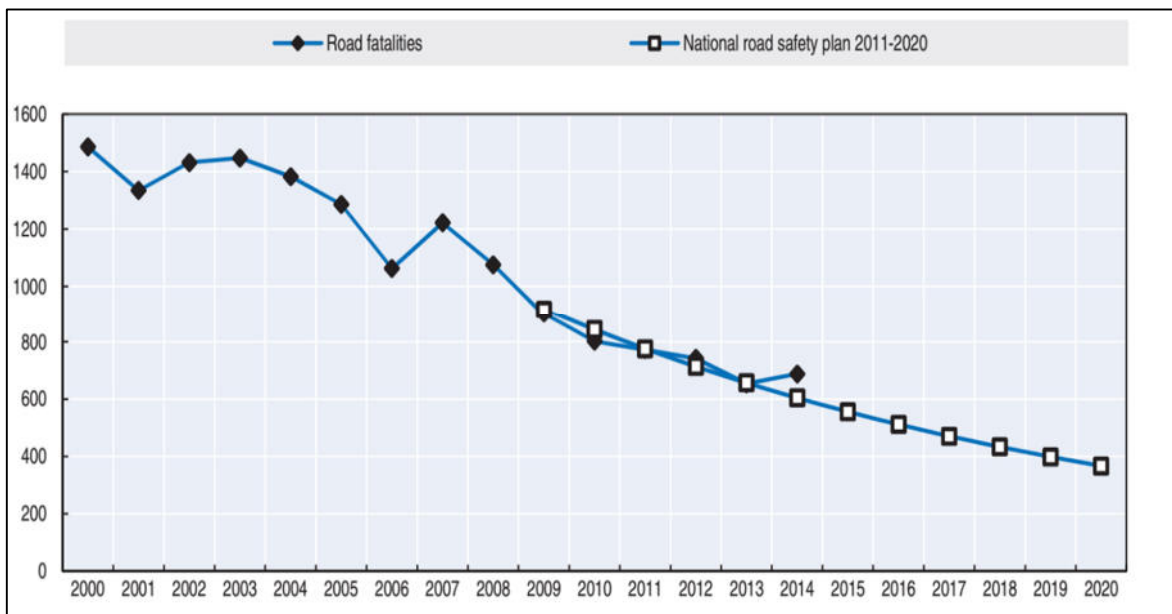
2.5.3 Národní strategie BESIP 2011 - 2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 si klade za cíl do roku 2020 snížit počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet těžce zraněných. Dosažení tohoto cíle by výrazně snížilo následky dopravních nehod, fyzické a duševní útrapy přímých účastníků i jejich blízkých. Dopravní nehody ovšem mají kromě ryze lidského rozměru i dimenzi ekonomickou, a tak s sebou citelné snížení nehod v silničním provozu nese i nemalé celospolečenské úspory.

Základním ukazatelem pro evropské porovnání bude počet usmrcených na 1 milion obyvatel. Redukce počtu těžce zraněných bude vztažena k roku 2009. Strategický cíl reflektuje evropský cíl vytyčený Evropskou komisí, totiž snížit v rámci Evropské unie počet obětí silničních dopravních nehod v letech 2010 – 2020 na polovinu, a současně i ambici České republiky posunout se v oblasti tragických následků nehod během této dekády alespoň na celoevropský průměr. Podle deklarovaného evropského cíle by se měl počet usmrcených snížit o polovinu, tzn. z cca 70 usmrcených osob na milion obyvatel v roce 2012 na cca 35

¹⁰ <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/graphs.html>

v roce 2020. Na dosažení dané úrovně již nyní aspirují Švédsko, Nizozemsko a Velká Británie.¹¹



Graf 8 Počty usmrcených a vážně zraněných osob plán Národní strategie BESIP 2011 – 2020 a jeho průběžné plnění¹²

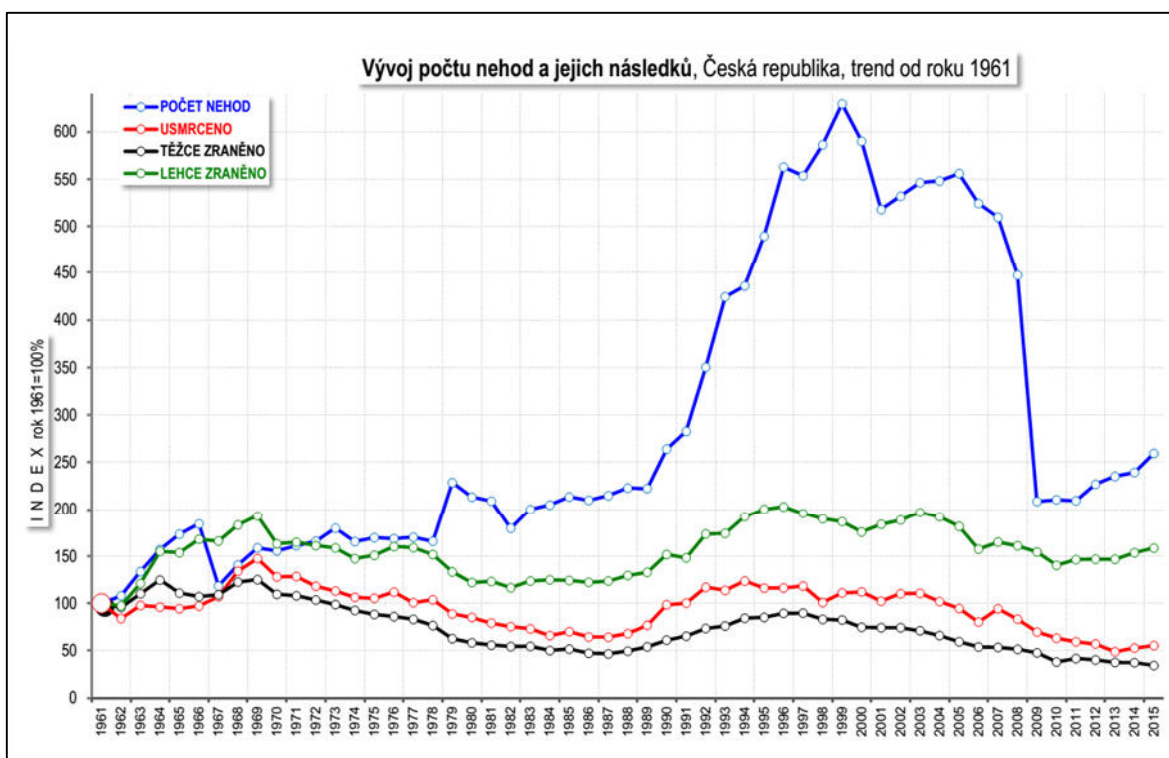
¹¹ Usnesení vlády České republiky č. 599 z 10. srpna 2011 – Národní strategie BESIP 2011 - 2020

¹² <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/graphs.html>

3. DLOUHODOBÉ STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD V ČESKÉ REPUBLICE

3.1 VÝVOJ NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD OD ROKU 1961

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.3, pod pojmem nehodová statistická data si lze představit veškeré údaje, které se vztahují k místu nehody, vozidlům a účastníkům nehody. Nehodová data jsou nejprve sbírána orgány vyšetřujícími nehodu, tj. Policií ČR. Součástí spisu dopravní nehody, který vytváří Policie ČR je standardizovaný formulář evidence nehod v silničním provozu. Údaje z něj jsou po centrálním zpracování ukládány do databáze nehodovosti; jako výstup z ní vznikají statistiky nehodovosti. Souhrnná nehodová data jsou pak vydávána Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR tiskem jako ročenky nehodovosti, které jsou dostupné i elektronicky, a rovněž jsou dále poskytována dalším mezinárodním organizacím, které se zabývají bezpečností provozu na pozemních komunikacích.



Graf 9 Vývoj následků dopravních nehod v České republice od roku 1961¹³

¹³ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti>

V grafu 9 je vyjádřen vývoj následků dopravních nehod v České republice od roku 1961. Nevyjadřuje absolutní počty sledovaných ukazatelů, kterými jsou počet nehod, usmrcené osoby, těžce a lehce zraněné osoby, ale jedná se o tzv. indexový graf, kde rok 1961 byl vzat jako index 100 % a průběh grafu vyjadřuje procentuální nárůst či pokles sledovaných ukazatelů v jednotlivých letech.

Je pravdou, že v průběhu posledních 15 let docházelo nejen ke změnám způsobu evidence dopravních nehod, ale i k několika zásadním legislativním změnám, které měly na zaznamenávaný počet dopravních nehod zcela zásadní vliv. K poslední změně legislativní úpravy, která se projevila skokovou změnou ve statistikách dopravní nehodovosti, došlo v roce 2009. Vývoj změn zákona o provozu na pozemních komunikacích, je patrný z následujícího přehledu.

Vývoj limitu výše způsobené škody vzniklých nehodou pro oznamovací povinnost:

- Do roku 2000 byla zákonem uložena oznamovací povinnost u nehod s hmotnou škodou vyšší než 1.000,- Kč.
- Od roku 2001 byl zvýšen limit škod vzniklých nehodou pro oznamovací povinnost na 50.000,- Kč.
- Od roku 2009 byl limit škod opět zvýšen, tentokrát na 100.000,- Kč.

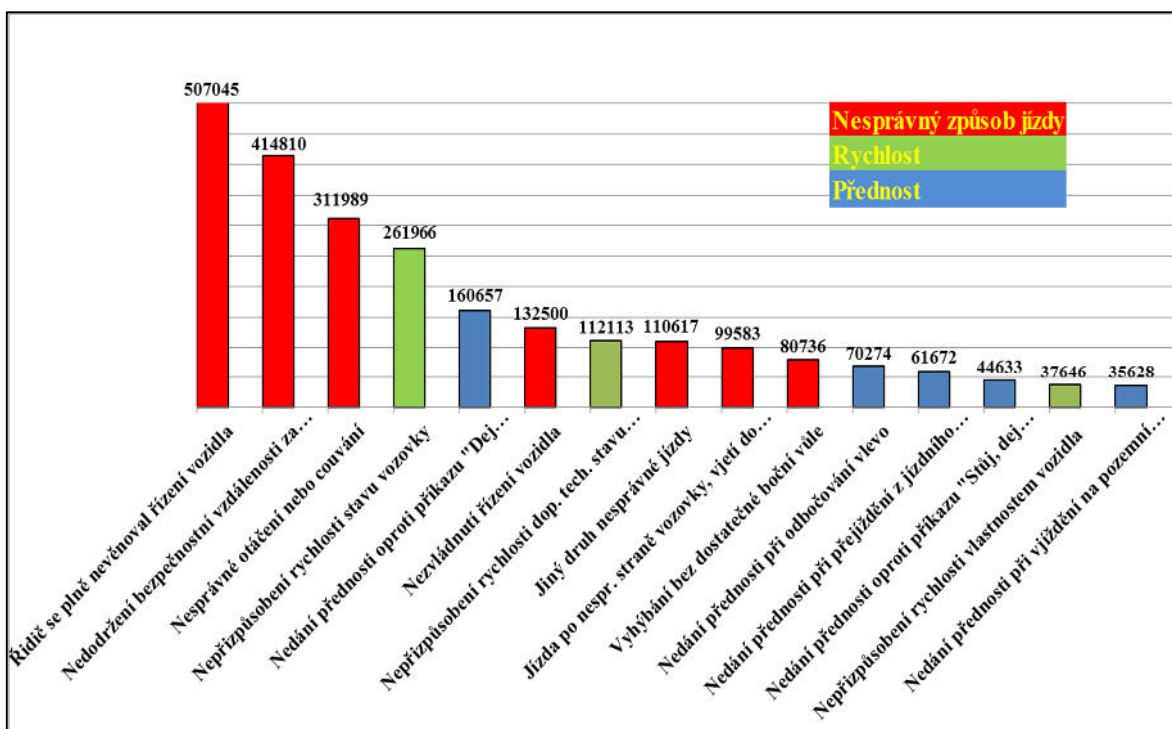
Vliv těchto legislativních kroků vedl k rapidnímu poklesu počtu dopravních nehod, evidovaných Policií ČR, který se nejvíce projevil v letech 2001 a 2009 (viz Graf 9).

Ovšem legislativní změnou, která měla zcela zásadní význam nejen na počet evidovaných dopravních nehod, ale hlavně na počet nehod s následkem na životě či zdraví osob, bylo zavedení bodového systému. Bodový systém spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel je za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenáván příslušný počet bodů do evidenční karty řidiče. Body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou spíše určitým administrativním opatřením ohodnocujícím společenskou nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů, tj. podle současné právní úpravy 12 bodů, pozbývá řidič řidičské oprávnění. Tato jednoznačně pozitivní změna pravidel provozu na pozemních komunikacích byla od 1. července 2006 zavedena zákonem č. 411/2005 Sb., který novelizoval zákon o

provozu na pozemních komunikacích. Zmíněná novela nepřinesla pouze zavedení bodového systému, ale poměrně výrazně modifikovala i sankční systém za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Došlo ke stanovení dolních hranic pokut ukládaných za přestupky a ke zvýšení horních hranic pokut, především pak u nejzávažnějších přestupků a to včetně sankce spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Zavedení bodového systému v roce 2006 je velmi dobře patrné v grafu č. 9, kde se projevuje skokovou změnou nejen v počtu evidovaných dopravních nehod, ale i jejich následků na životě a zdraví osob.

3.2 NEJČETNĚJŠÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD ZA OBDOBÍ 1996 – 2015

Jedním z cílů této práce je na základě dlouhodobých statistik nehodovosti jasně vymezit nejčtetnější příčiny silničních dopravních nehod. Jako zdroj nehodových dat byly vzaty oficiální statistiky dopravní nehodovosti za období od roku 1996 do roku 2015, které vede Policie ČR.



Graf 10 15 nejčtetnějších příčin dopravní nehody v letech 1996 - 2015¹⁴

¹⁴ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti>

Pokud v hodnoceném období let 1996 – 2015 určíme 15 porušení zákona o silničním provozu, která byla nejčastější příčinou dopravních nehod, zjistíme, že první tři místa jednoznačně zabírají nevěnování se řízení vozidla jako příčina 507045 dopravních nehod, nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti jako příčina v 414810 případech a nesprávné otáčení nebo couvání, které mělo za následek 311989 dopravních nehod. Všechna tři porušení spadají pod hlavní příčinu **nesprávný způsob jízdy**. Na první pohled nevěnování se řízení vozidla je sice nečetnější příčinou dopravních nehod, ale jak již bylo uvedeno výše, pod porušení tohoto zákonného ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu lze zahrnout veškeré činnosti odpoutávající řidičovu pozornost od kouření cigarety, přes konzumaci potravin a pití nápojů až po ladění autorádia a v poslední době stále častějšího telefonování za jízdy. Proto pro široké pojetí **nevěnování se řízení** nebude pro potřeby této práce bráno jako příčina potřebná bližšího technického výkladu.

Naopak **nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti**, které bylo za posledních 20 let příčinou v průměru 20 740 dopravních nehod ročně tj. 414810 za celé hodnocené období, si jako druhá nejčetnější příčina přesný právní a současně technický výklad bezesporu zaslouží.

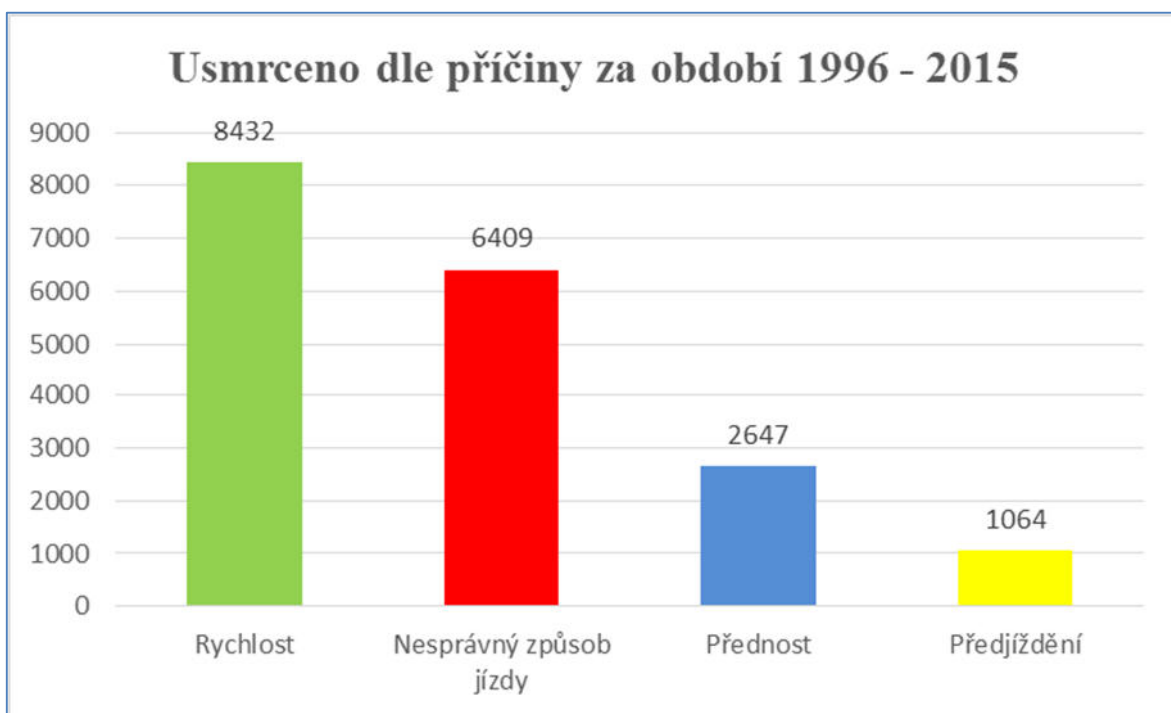
Jako třetí nejčetnější příčina by se mohlo jevit nesprávné otáčení nebo couvání s 311989 dopravními nehodami za hodnocené období. Ve skutečnosti daleko četnější je **nepřízpůsobení rychlosti** stavu vozovky, dopravně technickému stavu vozovky a technickým vlastnostem vozidla, která spadají pod porušení ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu a dohromady byla příčinou 411725 dopravních nehod v hodnoceném období.

Třetí skutečně nejčetnější příčinou dopravních nehod jsou různé druhy **nedání přednosti** tj. oproti příkazu dopravní značky, nebo protijedoucímu při odbočování vlevo, nebo při vjíždění na pozemní komunikaci. Nedání přednosti bylo za posledních 20 let příčinou 372819 dopravních nehod.

Pokud bychom tedy sestavily pořadí tří skutečně nejčetnějších příčin silničních dopravních nehod za období let 1996 – 2015, vypadalo by následovně:

- nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti **414 810**
- nepřizpůsobení rychlosti jízdy **411 725**
- nedání přednosti v jízdě **372 819**

3.3 NEJZÁVAŽNĚJŠÍ PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD ZA OBDOBÍ 1996 – 2015



Graf 11 Osoby usmrcené při DN dle její hlavní příčiny v letech 1996 - 2015¹⁵

Není žádným překvapením, že právě **nepřizpůsobení rychlosti** jízdy má za následek nejvíce úmrtí při dopravních nehodách v České republice. Za období let 1996 – 2015 je s počtem 8432 usmrcených příčinou 45 % veškerých úmrtí při silničních dopravních nehodách. Procentuální podíl na počtu nehod se zraněním osob je obdobný.

Druhou nejtragičtější příčinou s podílem na usmrcení 6409 osob je **nesprávný způsob jízdy**, který však zahrnuje spoustu možných deliktních jednání – porušení zákona o silničním provozu viz výše – z nichž opět stejně jako u nejčtenějších příčin dominuje nevěnování se řízení. Třetím v pořadí je **nedání přednosti v jízdě**, které bylo příčinou 2647 úmrtí.

Pro další potřeby této práce byla autorem této práce k dalšímu právnímu a následně technickému výkladu užita právě porušení zákona o silničním provozu spočívající v nedodržení přiměřené případně dovolené rychlosti a nedání přednosti v jízdě. Dále pak

¹⁵ <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti>

konkurence porušení těchto dvou zákonných povinností. Pro doplnění byla ještě právně i technicky rozebrána povinnost dodržet dostatečnou bezpečnostní vzdálenost jako druhá nejčtenější příčina silničních dopravních nehod.

4. PRÁVNÍ DEFINICE VYBRANÝCH POJMŮ

4.1 RYCHLOST JÍZDY

Základní právní úprava rychlosti jízdy je daná v ustanovení § 18 zákona o silničním provozu. Zákon o silničním provozu stanoví, že řidič musí rychlost jízdy: *„přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled“*.¹⁶ Tuto zákonnou povinnost lze charakterizovat jako objektivní odpovědnost řidiče za dodržování právě takové rychlosti jízdy, při které nedojde k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Poměrně přesně jsou zde vymezeny okolnosti, kterým je nutné přizpůsobit rychlost jízdy, což jsou schopnosti řidiče, vlastnosti vozidla a nákladu, dopravně technický a stavební stav pozemní komunikace, kategorie a třída pozemní komunikace a povětrnostní podmínky. U těchto okolností lze s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem případu objektivně stanovit, kdy došlo k jejich porušení i míru zavinění řidiče.

Složitější situace nastává u poměrně vágní formulace povinnosti přizpůsobit rychlost jízdy okolnostem, které je možno předvídat. Komentář k zákonu o silničním provozu k této problematice uvádí, že řidič není povinen vozidlo zvládnout za absolutně všech okolností a neměl by být odpovědný za nepřizpůsobení rychlosti jízdy okolnosti, kterou předvídat nelze. Z uvedeného vyplývá, že své odpovědnosti se řidič může zprostit, pouze tehdy, pokud prokáže, že nastaly okolnosti, které předvídat nemohl. Je zřejmé, že toto zákonné vymezení povinnosti neposkytuje dostatečné vodítko pro objektivní posouzení, zda k porušení došlo či nikoli. Při posuzování okolností, které může či nemůže řidič předvídat, je třeba vycházet z konkrétní dopravní situace. Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i její subjektivní vymezení, vztahující se k míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním

¹⁶§ 18 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách ostatních zákonů, ve znění pozdějších předpisů

případě vynaložit. Určitým vodítkem může být přihlédnutí k ustálené rozhodovací praxi nejvyšších soudů, jejichž úloha při „tvorbě práva“ bude přesněji vymezena v následující kapitole. V jednom ze svých usnesení, které je publikováno ve sbírce trestních stanovisek pod č. 43/2002 Nejvyšší soud ČR konstatoval, že: „*Jestliže si tedy poškozený chodec jako účastník silničního provozu počínal v rozporu se svými zákonem uloženými povinnostmi účastníka provozu na pozemních komunikacích a vyvolal tak nebezpečnou situaci, bylo z hlediska případného nedbalostního zavinění obviněného nezbytné vyhodnotit, zda mohl takové chování dalšího účastníka silničního provozu předpokládat a počítat s ním. Z důkazů, jež dosud byly ve věci provedeny, v žádném směru nevyplývá, že by obviněný řidič mohl v době před střetem z jakékoliv skutečnosti zjistit, že se ve vozovce nachází podnapilá osoba, ohrožující svým jednáním vlastní život a současně i zdraví či majetek jiných osob. V případě obviněného nebylo prokázáno, že by nezachoval míru povinné opatrnosti. Pokud jde o individuální opatrnost, která byla subjektivně vymezena možností (či nemožností) předvídat vznik shora popsané nebezpečné situace, je třeba vycházet z toho, že obviněný na daném místě a za daných podmínek (úsek vozovky I. třídy mimo obec) nemohl počítat s nebezpečným počínáním podnapilého chodce, o jehož pohybu ve vozovce v době bezprostředně předcházející dopravní nehodě vůbec nevěděl a ani vědět nemohl. Důvod k reakci obviněného na chodce nacházejícího se v jeho jízdní dráze proto vyvstal teprve v okamžiku, kdy byl schopen chodce rozpoznat. Za daného stavu byl ovšem střet s ním i při okamžitém snižování dané rychlosti již neodvratitelný*“.¹⁷ Dále Nejvyšší soud v tomto usnesení formuloval myšlenku, že hranice okolností, které řidič může předvídat či nemůže předvídat, nelze vymezovat v hypotetické rovině, protože pak by byl ze zákona povinen předvídat v podstatě cokoli, ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů. Mezi tyto faktory patří například konkrétní místo dopravní nehody, povaha komunikace a chování ostatních účastníků provozu. Takové okolnosti řidič vnímá výhradně svými smysly a může je pak hodnotit podle svých řidičských znalostí, zkušeností, praxe i dalších subjektivních dispozic. Z hlediska nedbalostního zavinění to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z ustanovení pravidel silničního provozu, zde existuje i subjektivní vymezení, které spočívá v míře opatrnosti, kterou je pachatel (řidič) schopen

¹⁷ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 9. 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001

vynaložit v konkrétním případě. Přitom o zavinění z nedbalosti může jít jen tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně.

Jako poměrně striktně vymezená se jeví povinnost řidiče jet pouze takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Komentář k zákonu o silničním provozu upřesňuje, že se jedná o takovou rychlost, aby bylo vozidlo schopné zastavit na tzv. dohledovou vzdálenost tedy, aby vzdálenost, na kterou lze vozidlo zastavit, nebyla větší, než na jakou je rozhled (viditelnost). Rázem zákon sám přechází od právního výkladu k technickým pojmům, jako je dohledová vzdálenost, což je v tomto případě logické. Z technického hlediska pod pojmem přiměřená rychlost totiž rozumíme takovou rychlost, ze které je možné zastavit před překážkou nebo místem, do kterého má řidič rozhled, tj. zastavení na známou vzdálenost L . Při určení přiměřené rychlosti se započítává reakční doba řidiče t_r , náběh brzd jako zpomalení při náběhu brzdného účinku a_n za dobu náběhu t_n a samotné brzdění se zpomalením a^{18} . Takto lze velmi jednoduše určit přiměřenou rychlost pro přímou jízdu, nikoli pro jízdu ve směrovém oblouku.

Výpočet přiměřené rychlosti se samozřejmě týká i nehod za snížené viditelnosti případně v noci, kde je dohlednost daná právě noční dobou, barvou či kontrastem překážky a konstrukcí, případně stavem světlometů. Naopak není dána žádná přímá souvislost mezi technicky určenou – vypočtenou – rychlostí vozidla a rychlostí v daném místě dovolenou zákonem nebo místní úpravou.

V ustanovení § 18 odst. 3 a 4 zákona o silničním provozu jsou stanoveny nejvyšší dovolené rychlostní limity pro motorová vozidla. Z nich vyplývá, že řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h; na dálnici a silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 130 km/h. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km/h. V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h. V § 18 odst. 6 zákona o silničním provozu jsou popsány podmínky, za kterých lze pevně dané rychlostní limity pro jízdu v obci i mimo obec úpravou provozu na

¹⁸ SEMELA, Marek. *Analýza silničních nehod I. Brno: Vysoké učení technické v Brně, ústav soudního inženýrství, 2012. 83 s. ISBN 978-80-214-4559-8. s.16.*

pozemních komunikacích snížit, s tím, že pokud jde o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla bez směrově oddělených jízdních pásů, sníží se nejvyšší dovolená rychlost na nejvýše 90 km/h. Dovolenu rychlost lze místní úpravou provozu na pozemní komunikaci mimo obec i zvýšit za podmínek uvedených v § 18 odst. 7 zákona o silničním provozu o maximálně 30 km/h, na silnici se směrově oddělenými jízdními pásy o 20 km/h. Na ustanovení § 18 odstavců 6 a 7 je nutné si povšimnout i další důležité skutečnosti. Přímo hovoří o povinnosti dodržet nejvyšší **dovolenou** rychlost na rozdíl od odst. 5, téhož §, který uvádí, že řidič nesmí překročit nejvyšší **povolenou** rychlost vozidla a jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy. V praxi se lze velmi často setkat se zaměňováním těchto pojmů, přestože nejsou v žádném případě totožné. **Dovolenou rychlostí** rozumíme rychlost, kterou řidič nesmí v daném úseku překročit, a která je daná přímo obecnou úpravou tedy zákonem o provozu na pozemních komunikacích, případně je daná místní úpravou, tzn. dopravními značkami, světelnými či doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními. Oproti tomu **povolená rychlost** je přímo vázána k určitému typu nebo kategorii vozidla a technicky vyjádřeno se jedná o konstrukční rychlost vozidla danou výrobcem. Z uvedeného lze dovodit další pravidlo, pokud pro řidiče vyplývají z ustanovení § 18 odstavců 3, 4 a 5 odlišné hranice nejvyšší dovolené nebo povolené rychlosti, je řidič povinen dodržovat nejnižší z nich a současně splnit povinnost uloženou v odstavci 1. Zjednodušeně, pokud řidič řídí vozidlo, jehož povolená rychlost je stanovena výrobcem jako konstrukční rychlost na 150 km/h, nesmí překračovat rychlost jízdy, která je v daném úseku dovolená (50 km/h v obci) a současně však musí v souladu s ustanovením § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu jet přiměřenou rychlostí, tedy přizpůsobit rychlost jízdy povětrnostním podmínkám např. hustému sněžení, což může ve výsledku být 20 km/h. Je zajímavé, že i některá rozhodnutí nejvyšších soudů publikovaná ve sbírce stanovisek používají chybnou terminologii a vzájemně zaměňují pojmy dovolená a povolená rychlost jízdy.

Rychlost zákon o silničním provozu upravuje dále v § 28 odst. 3, který je v poměru speciality k ustanovení § 18 zákona o silničním provozu a stanoví limity dovolené rychlosti pro jízdu přes železniční přejezd. V tomto ustanovení je uvedeno, že „*ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h-1; svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km.h-1; při*

*přejíždění železničního přejezdu nesmí řidič zbytečně prodlužovat dobu jeho přejíždění*¹⁹. Při přejíždění železničního přejezdu platí přiměřeně i povinnost přizpůsobit rychlost jízdy okolnostem uvedeným v § 18 zákona o silničním provozu, především pak předpokládanému stavebně technickému stavu přejezdu v souvislosti s technickými vlastnostmi vozidla a nákladu. Dalšími speciálními ustanoveními zákona o silničním provozu, která upravují dovolenou rychlost jízdy, jsou § 34 odst. 1: „*při vlečení motorového vozidla se smí jet rychlostí nejvýše 60 km/h*“, § 36 odst. 2: „*dojde-li během jízdy na vozidle nebo nákladu k závadě, pro kterou nelze dosáhnout na rovině rychlosti nejméně 80 km/h, musí řidič dálnici opustit na nejbližším výjezdu*“, § 39 odst. 5: „*v obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km/h*“ a § 39a: „*v cyklistické zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h*“.

Problematiku zákonného vymezení a posouzení přiměřené rychlosti lze uzavřít odkazem na usnesení Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky č. 8 Tz 7/86, ze kterého vyplývá, že posouzení přiměřené rychlosti je právní otázkou. Závisí-li však posouzení viny na nehodě v silničním provozu na stanovení přiměřené rychlosti motorového vozidla, je třeba k řešení této otázky přibrat znalce k objasnění skutkových okolností odborné povahy (výpočet vzdáleností, výpočet brzdné dráhy vzhledem k typu vozidla, stav vozovky, účinnost brzd atd.), což jsou vyloženě technické neprávní termíny. Otázka zda rychlost vozidla byla přiměřená či nepřiměřená a v jaké míře, je tedy sice otázkou právní a musí řešit orgán činný v trestním řízení, ovšem výhradně na základě znaleckého posudku či technického posouzení a výkladu.²⁰

4.2 PŘEDNOST V JÍZDĚ

Podle ustanovení § 2 písm. q) zákona o silničním provozu: „***dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy***“. Podrobnější právní výklad této opět velmi obecně formulované povinnosti lze nalézt v logickém výkladu příslušného zákonného ustanovení a současně v judikatuře, z nichž lze dovodit, že řidič, který dává přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci, nemá povinnost dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné

¹⁹ § 28 odst. 3 č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách ostatních zákonů, ve znění pozdějších předpisů

²⁰ Sbírka trestních rozhodnutí NS č. R 24/1987

vzdálenosti o křižovatky vidí, ale pouze těm, která jsou již tak blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by řidičům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru či rychlosti jízdy.²¹ Tento výklad namísto toho, aby povinnost přesněji vymezil, ji dále rozšiřuje prostřednictvím dvou dalších podmínek, které spočívají v náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Tyto podmínky nejsou definovány v zákoně o silničním provozu ani jiné právní normě. Proto musíme opět použít výkladu, který nám poskytuje judikatura nejvyšších soudů.

Náhlá změna směru jízdy je takové vybočení, které může ohrozit jak řidiče s předností v jízdě (zejména smykem), tak i jiné účastníky silničního provozu, zejména i další řidiče, kteří by tím byli donuceni například k prudkému brzdění. **Náhlé snížení rychlosti jízdy** je intenzivní brzdění, nikoliv jen sejmutí nohy z plynového pedálu nebo plynulé přibrzdění. Pokud obžalovaný tím, že vjel z vedlejší na hlavní silnici tak, že donutil poškozeného postupně a nenáhle snížit rychlost jízdy, je zřejmé, že nejednal v rozporu se zákonem a neporušil žádné ustanovení pravidel silničního provozu o přednosti v jízdě na křižovatce. Dát přednost v jízdě ve smyslu ustanovení zákonné úpravy neznamena povinnost řidiče počínat si tak, aby žádným způsobem neomezil směr nebo rychlost jízdy řidiče, který má přednost v jízdě. Řidič poruší takovou povinnost 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 např. 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.²²

Primárně se přednost v jízdě vztahuje k **jízdě křižovatkou**, která je upravena v ustanoveních § 22 zákona o silničním provozu. Podle odstavce 1 tohoto ustanovení *řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci*. Toto zákonné ustanovení na první pohled zcela jasně vymezuje právo přednosti

²¹ Usnesení NS ze dne 25. 9. 2008, sp. zn. 11 Tdo 639/2008

²² Sbírka trestních rozhodnutí nejvyššího soudu R 44/2000

v jízdě (chůze) pro řidiče motorových i nemotorových vozidel, ale i jezdců na zvířatech, průvodců vedených a hnaných zvířat a organizované skupiny chodců na hlavní pozemní komunikaci a na druhé straně povinnost řidiče na vedlejší pozemní komunikaci jim tuto jízdu (chůzi) umožnit. Má-li být některá z komunikací určena jako hlavní pozemní komunikace, musí být označena svislou dopravní značkou č. P1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“, která upozorňuje na křižovatku s vedlejší pozemní komunikací mimo obec, nebo svislou dopravní značkou č. P2 „Hlavní pozemní komunikace“, a to zejména v obci. V případech tvarově složitějších křižovatek nebo pro zdůraznění průběhu hlavní pozemní komunikace křižovatkou se užívají pro snadnější orientaci účastníků provozu na pozemní komunikaci dodatkové tabulky č. E 2a až č. E 2c „Tvar křižovatky“ nebo dodatkové tabulky č. E 2d „Tvar dvou křižovatek“.²³

V ustanovení § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu je uložena další povinnost ve znění, *nevyplývá-li přednost v jízdě z ustanovení odstavce 1, 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*. Toto obecně zaužívané pravidlo pravé ruky, platí pro křižovatky, na nichž přednost v jízdě nevyplývá z místní úpravy, tedy není určena dopravními značkami upravujícími přednost. Pravidlo pravé ruky, neboli dát přednost vozidlu přijíždějícímu zprava je natolik absolutním, že platí i v případech, kdy byly značky upravující přednost v rozporu se zákonem odstraněny. Tuto situaci řešil Vrchní soud, který vyslovil závěr, že na křižovatce silnic, na které není dopravními značkami označeno, která ze silnic je hlavní a která vedlejší, musí dát řidič přijíždějící na křižovatku přednost vozidlům přijíždějícím zprava, přičemž na tom nemůže nic změnit skutečnost, že křižovatka není označena proto, že původní dopravní označení bylo protiprávně odstraněno a že v místě je zvyklost považovat komunikaci, po níž řidič přijíždí, za hlavní.²⁴ Podle výroku Vrchního soudu v Praze tedy řidič musí vycházet z aktuální dopravní situace v daném místě a ne z místní znalosti, jelikož dopravní značení v křižovatce mohlo být odstraněno či změněno zcela legálně správcem komunikace např. kvůli změně přednosti v jízdě z důvodu uzavírky nebo opravy. Pravidlo pravé ruky ovšem platí i v téměř absurdním případě, kdy řidič jedoucí zprava sám porušuje pravidla silničního provozu (v podstatě se jedná o popření

²³ LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. Praha:2001, str. 86.

²⁴ Rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 26. 5. 1995 sp. zn. 3 Tz 30/95

principu omezené důvěry, viz kapitola 6). Tyto případy jsou dostatečně popsány v odborné literatuře např. v komentovaném znění zákona o provozu na pozemních komunikacích, které uvádí, že přednost zprava příjíždějícímu vozidlu je třeba dát i v situaci, kdy zprava příjíždějící řidič vozidla porušuje pravidla provozu na pozemní komunikaci, třeba tím, že příjíždí ke křižovatce v protisměru po komunikaci s jednosměrným provozem, nebo v případě, kdy se protisměrem zprava může zcela legálně pohybovat řidič nemotorového vozidla – cyklista²⁵. Stejně tak se pravidlo pravé ruky nebo přednost zprava uplatňuje v místech, která sice nejsou v postavení křižovatky, přesto zde dochází ke křížení jízdních trajektorií vozidel. Typicky se jedná o parkovací plochy přiléhající k pozemní komunikaci např. veřejná parkoviště nákupních center, případně částečně veřejně přístupné soukromé pozemky, na kterých se provoz vozidel z vůle vlastníka pozemku řídí pravidly provozu na pozemních komunikacích např. areály velkých výrobních závodů apod.

Další ustanovení § 22 zákona o silničním provozu vymezuje povinnost, podle které 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 za účelem plnění povinností podle § 5 odst. 1 písm. h), tzn. umožňuje přecházení chodci, nebo při odbočení vlevo dává přednost protijedoucímu vozidlu podle § 21 odst. 5. Současně řidič musí zastavit na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled. Předmětné značky se užívá zpravidla v místech, kde je nutné zdůraznit povinnost zastavit a dát přednost v jízdě právě s ohledem na nedostatečný rozhled do křižovatky způsobený např. okolní zástavbou, silniční vegetací nebo i stavebním uspořádáním křižovatky. Nejen hypoteticky tedy může dojít k situacím, kdy řidič dávající přednost musí kvůli rozhledu zastavit až v prostoru křižovatky, což řidič jedoucí po hlavní komunikaci zleva zcela oprávněně vnímá jako nedání přednosti, protože se v jeho jízdním koridoru náhle objeví vozidlo, zvláště pokud při tom je nucen náhle změnit směr nebo rychlost jízdy, aby se vozidlu vyhnul.

Ustanovení o přednosti v jízdě se vztahují i k jízdě po kruhovém objezdu, která je upravena v ustanovení § 22 odst. 5 zákona o silničním provozu, *řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami "Kruhový objezd" společně se značkou "Dej přednost*

²⁵ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a související předpisy*. 2, vydání Praha: Leges, 2011. str. 204-205.

v jízdě!" nebo "Kruhový objezd" společně se značkou "Stůj, dej přednost v jízdě" musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty jdoucími po kruhovém objezdu. V lednu 2016 v souvislosti s poslední velkou novelou zákona o silničním provozu byla za velkého zájmu médií řešena teoretická situace, kdy by řidič jedoucí po kruhovém objezdu označeném příslušnou dopravní značkou č. C 1 „Kruhový objezd“ musel dát přednost vozidlům přijíždějícím zprava v případě, že by vjezdy nebyly označeny dopravní značkou č. P 4 „Dej přednost v jízdě“ nebo č. P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě“. Jedná se o typický příklad čistě jazykového výkladu právní normy namísto výkladu systematického, který by v naší právní kultuře měl být upřednostňován. Pro systém dopravního značení totiž existují závazná pravidla a veškeré umístění dopravního značení podléhá schvalovacímu řízení, kde se k němu vyjadřuje i dopravní policie z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Důsledkem toho je, že dopravní značka „Kruhový objezd“ není nikdy umístována samostatně, ale zásadně a výhradně v kombinaci s dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“, to přímo souvisí i se zásadami, kterými se umístování dopravního značení řídí, a podle nichž musí být dopravní značení pro řidiče jasné, jednotné a čitelné.

Neméně důležitá je úprava povinnosti dát přednost v jízdě při **vjíždění na pozemní komunikaci**, které řeší ustanovení § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu následovně, *při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucími po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.* Nejvíce problematickým se na této povinnosti jeví právě vymezení pojmu místo ležící mimo pozemní komunikaci, který není definován žádným právním předpisem. V dnes již zrušené vyhlášce č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích byla jako místa ležící mimo pozemní komunikaci uvedena garáž, soukromý pozemek, prostor čerpací stanice, obratiště tramvají, tovární, nádražní a letištní prostory apod. Podle názoru autora je v současné době takové vymezení překonané a v žádném případě nelze vycházet z téměř 30 let starého derogovaného právního předpisu. Je s podivem, že definici tohoto pojmu zákonodárce nepovažuje za natolik zásadní, aby se jí v některé z četných novelizací zákona o silničním provozu zabýval. Vodítkem pro orientaci v tomto pojmovém vakuu je vyjít ze

zákona o pozemních komunikacích, kde je definována pozemní komunikace jako dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie: dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace.²⁶ Není nejmenšího sporu o tom, že pozemní komunikací jsou dálnice, silnice a místní komunikace. Složitější je to u účelových komunikací, které jsou pozemními komunikacemi jen v případě, kdy jsou veřejně přístupné či částečně veřejně přístupné. Vše ostatní by tedy logicky mělo být místem ležícím mimo pozemní komunikaci. Zákon o pozemních komunikacích otázku účelových komunikací řeší v § 7 následovně, *účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu.* Nebyl by to český právní systém, aby tuto otázku neřešil některý z nejvyšších soudů, který situaci náležitě „zprehlednil“ aplikací institutů soukromého práva a v pochybnostech, zda se jedná o pozemní komunikaci, by měl rozhodovat vlastnický vztah k pozemku: *„V řízení o určení, zda je určitý pozemek (cesta) veřejně přístupnou účelovou komunikací, či nikoli (§ 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích), je třeba v první řadě zkoumat, existuje-li zde vůbec dopravní cesta ve smyslu § 2 odst. 1 citovaného zákona, která je užívána v režimu obecného užívání (§ 19 uvedeného zákona). Obecné užívání účelové pozemní komunikace spočívá v možnosti blíže neurčeného okruhu osob tuto komunikaci bezplatně užívat, a to způsobem obvyklým a k účelům, ke kterým je tato komunikace určena. Nejde-li o cestu obecně užívanou, nemůže jít ani o pozemní komunikaci. Úprava užívání takové cesty proto musí být řešena nikoli prostřednictvím institutů veřejného práva (deklarace veřejně přístupné účelové*

²⁶ § 2 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

komunikace), ale práva soukromého“.²⁷ Policie u šetření dopravních nehod při určení zda se jedná o pozemní komunikaci a platí na ní pravidla silničního provozu či nikoli, vychází z pasportu dopravního značení, což je grafický a tabulkový přehled o umístění dopravních značek a dopravně bezpečnostních prvků v obci, případně ze skutečnosti, jak je komunikace vedena v katastrální mapě. V žádném případě však nelze oprávněně požadovat po účastníkovi provozu na pozemních komunikacích, aby se pasportem dopravního značení nebo katastrální mapou řídil při řízení motorového či nemotorového vozidla.

Povinnost dát přednost v jízdě se vztahuje i k ustanovením, která v zákoně o silničním provozu v § 21 upravují **odbočování**, *řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i 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, a cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty; řidič odbočující vpravo musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen, a cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty. Tam, kde je povolena jízda podél tramvaje vlevo, musí dát přednost v jízdě i tramvaji; tramvaj, která při odbočování nebo jiné změně směru jízdy křížuje směr jízdy vozidla jedoucího po její pravé nebo levé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost v jízdě.* Tato ustanovení poměrně jasně formulují povinnosti dát přednost při odbočování a na první pohled by se mohlo zdát, že nepřipouští jiný výklad a že by při jejich aplikaci nemělo docházet k žádným pochybnostem.

V § 24 zákona o silničním provozu, který upravuje **otáčení**, najdeme prostý odkaz na předchozí ustanovení, že *při otáčení platí obdobně ustanovení o odbočování (§ 21) a při otáčení na křižovatce též ustanovení o jízdě křižovatkou (§ 22).* V komentovaném znění zákona o silničním provozu je toto pravidlo podrobně rozvedeno a vysvětleno. Při otáčení si řidič počíná obdobně jako při odbočování. To znamená, že se před otáčením zařadí co nejdále vlevo v části vozovky určené pro jeho směr jízdy, a to s ohledem na rozměry vozidla nebo nákladu a šířku vozovky, přičemž dává znamení o změně směru jízdy. Přitom musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty,

²⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 5. 2012, čj. 1 As 32/2012-42

tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Otáčí-li se řidič na křižovatce pozemních komunikací nerozlišených dopravními značkami, musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava. Přijíždí-li řidič na křižovatku po hlavní pozemní komunikaci a hodlá se zde otáčet, má přednost v jízdě před řidiči přijíždějícími na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci, kteří musí vyčkat, až otáčení dokončí. Přijíždí-li na křižovatku, ve které se chce otáčet, po vedlejší pozemní komunikaci, musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.²⁸

Poměrně skrytě je povinnost dát přednost v jízdě zakomponována v ustanovení § 57 odst. 8 zákona o silničním provozu, který upravuje jízdu na jízdním kole a je zde uvedeno, *na přejezdu pro cyklisty smí cyklista přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy*. Formulace „nedonutit řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy“ přímo evokuje odkaz na ustanovení § 2 písm. q) zákona o silničním provozu, kde povinnost dát přednost v jízdě takto definována se nejeví jako vhodná. Zákonodárce buď měl přímo v § 57 odst. 8 zákona o silničním provozu stanovit povinnost dát přednost v jízdě, anebo měl zvolit jinou, vhodnější a hlavně méně zavádějící formulaci.

Zcela jasně je v § 20 zákona o silničním provozu stanovena povinnost dát přednost v jízdě při **vyhýbání** vozidel, *nemohou-li se bezpečně vyhnout, musí dát přednost v jízdě ten, na jehož straně jízdy je překážka nebo zúžená vozovka*. Tato přesná formulace ani nepřipouští jiného výkladu.

Úplný výčet pravidel přednosti v jízdě uzavírá ustanovení § 12 odst. 7 zákona o silničním provozu, který upravuje **jízdu v jízdních pruzích** a uvádí, *při zařazování z přípojovacího pruhu do průběžného pruhu řidič nesmí ohrozit řidiče jedoucí v průběžném pruhu; není-li přípojovací pruh zřízen, je řidič povinen dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím v průběžném pruhu*.

²⁸ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha 2013, str.55

Je s podivem, že i v odborné literatuře se stále vyskytuje zásadní nepřesnost, kterou je uvádění povinnosti dát přednost v jízdě ve spojení s ustanovením § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu, které zní, *přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy*. V komentáři se však doslova uvádí, že podle tohoto ustanovení má přednost v jízdě ten řidič, který jede ve svém pruhu a tento pruh se nemění.²⁹ Jde o zcela zásadní nepřesnost, protože mezi pojmy dát přednost v jízdě a neomezit či neohrozit je velký rozdíl nejen ve způsobu a jednání, kterým dojde k jejich porušení, ale i v důsledcích tohoto porušení. Právní úprava, která naposledy v souvislosti s přejížděním z jízdního pruhu do druhého uváděla povinnost dát přednost v jízdě, byla Vyhláška MV č. 80/1966 Sb., o provozu na silnicích, která byla účinná do 31.12.1975. O to více zarážející je skutečnost, že i Policie České republiky ve svých statistikách mezi příčinami dopravních nehod uvádí porušení povinnosti dát přednost v jízdě při přejíždění z jízdního pruhu (viz kapitola 3.2 této práce), což lze vysvětlovat potřebou kontinuity ve vykazování statistických údajů z důvodu jejich porovnávání za delší časový úsek, během něhož došlo ke změně právních kvalifikací deliktů.

Pouze pro upřesnění a zdůraznění rozdílu, pojem **nesmět ohrozit** je v ustanovení § 2 písm. l) zákona o silničním provozu definován jako *povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí*, a pojem **nesmět omezit** v ustanovení § 2 písm. m) zákona o silničním provozu jako *povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo*.

Téměř identická nesprávná formulace spočívající v záměně zákonem uložené povinnosti neohrozit a neomezit s povinností dát přednost je velmi často zmiňována i v souvislosti se základními povinnostmi řidiče upravenými v § 5 zákona o silničním provozu a to konkrétně ve vztahu k chodcům. Zákon o silničním provozu v ustanovení § 5 odst. 2 písm. f) ukládá řidiči *povinnost nesmět ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce* a v § 5 odst. 2 písm. g) povinnost *nesmět ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje*. Přestože zákon ve vztahu k přecházejícím chodcům zcela jasně formuluje povinnost řidiče nesmět ohrozit a povinnost

²⁹ KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a související předpisy. 2, vydání Praha: Leges, 2011. str. 160.

nesmět omezit, jeho komentované znění opět hovoří o povinnosti dát chodci přednost. Komentář JUDr. Kučerové výslovně uvádí, že s účinností od 1. 8. 2011 došlo k sjednocení a upřesnění pravidel týkajících se přednosti chodců, která bývá médii mylně interpretována jako absolutní.³⁰ Stejně jako v případě nesprávné interpretace povinnosti neohrozit a neomezit řidiče při přejíždění z jízdního pruhu ve statistických údajích Policie České republiky je v nich i povinnost neohrozit a neomezit přecházejícího chodce uváděna jako porušení povinnosti dát chodci přednost.

Omluvou pro výše uvedené zaměňování zásadních pojmů nemůže být ani skutečnost, že jej lze nalézt i v rozhodnutích nejvyšších soudů. Například Nejvyšší soud ČR uvádí, že jednání řidiče osobního motorového vozidla, který projížděl obcí nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí, nesledoval dostatečně pozorně situaci v provozu na pozemní komunikaci, nezastavil vozidlo před přechodem pro chodce a neumožnil bezpečné přejítí pozemní komunikace chodcům, kteří ji přecházeli po přechodu pro chodce, za situace, kdy jiný řidič jedoucí v téže směru jízdy v jiném jízdním pruhu na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pružích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy zastavil své vozidlo před přechodem pro chodce, aby **dal přednost přecházejícím chodcům**, naplňuje ve svém souhrnu hrubé porušení zákonů o bezpečnosti dopravy podle § 143 odst. 3 tr. zákoníku.³¹

4.3 VZDÁLENOST MEZI VOZIDLY

Povinnost dodržet dostatečnou bezpečnostní vzdálenost řidiči ukládá ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, *řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.*

Dodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti je jednou ze základních zásad bezpečné jízdy. Vzájemnou podélnou vzdálenost danou přímo v metrech zákonné ustanovení neurčuje a ani určit nemůže. Tato vzdálenost je za různých okolností, které mohou vzniknout v provozu na pozemních komunikacích, odlišná, ale vždy musí splňovat

³⁰ KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a související předpisy. 2, vydání Praha: Leges, 2011. str. 87 - 88.

³¹ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 1. 2014 sp. zn. 7 Tdo 1356/2013, publikováno ve sbírce stanovisek pod č. 7/2015

základní podmínku, musí být bezpečná, tedy taková, aby možnost srážky s vozidlem jedoucím vpředu snižovala na nejmenší možnou míru. Řidič musí v jednotlivých situacích tuto vzdálenost určit sám podle svých odborných znalostí a řidičských zkušeností, samozřejmě s přihlédnutím k technickým vlastnostem vozidla a nákladu a při zohlednění technických možností ostatních vozidel. Dalšími neméně důležitými hledisky, která ovlivňují volbu bezpečného odstupu, jsou rychlost jízdy vozidel, stav vozovky (druh povrchu, mokro, náledí apod.), hustota provozu rozhledové poměry apod.³² V neposlední řadě je významným faktorem ovlivňujícím bezpečný odstup reakční doba řidiče vzadu jedoucího vozidla. Tato reakční doba se liší nejen u jednotlivých řidičů, ale různá může být i u jednoho řidiče, protože přímo závisí na hustotě provozu, pozornosti řidiče, jeho momentální psychické a fyzické kondici, únavě, způsobu, jakým se právě věnuje řízení a také rušivým okolním podnětům.

Poměrně jasně formulované zákonné ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu vykládá i judikatura nejvyšších soudů. Dostatečná bezpečná vzdálenost je podána zákonnou definicí účelově, a to tak, aby se řidič mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla jedoucího před ním. Lze tak předpokládat, že v obvyklých situacích bude srážka dvou za sebou jedoucích vozidel dána právě porušením povinnosti stanovené v § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu. Jde-li o situaci v silničním provozu zcela běžnou, při které lze spravedlivě požadovat, aby na ni řidič zareagoval snížením rychlosti a tím pádem vytvořením dostatečné bezpečnostní vzdálenosti, bylo by zkoumání příčin zpomalení celé kolony jedoucích vozidel, pátrání po viníkovi zabrzdění jedoucích aut, či příčinách údajné nehody (nehod), která způsobila zbrzdění jedoucích vozidel, naprosto nadbytečné.³³

Na podkladě výše uvedeného rozsudku Nejvyššího správního soudu by se dalo předpokládat, že ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu řidiči vozidla přímo ukládá povinnost vyhnout se srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním. V praxi by to znamenalo, že řidič má povinnost vždy počítat s okolností, že vozidlo před ním náhle zastaví nebo sníží rychlost jízdy, což může být

³² KUČEROVÁ, H. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a související předpisy. 2, vydání Praha: Leges, 2011. str. 192.

³³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 3. 8. 2012 sp. zn. 1 As 75/2012-76

vyvoláno nejen situací v silničním provozu, ale třeba i protiprávním jednáním řidiče před ním. Takové závěry nelze v žádném případě akceptovat, neboť by byly v příkrém rozporu nejen se zákonem, základními právními principy i další judikaturou nejvyšších soudů, která vymezuje i tzv. princip omezené důvěry (viz kapitola 6)

Jak uvedl Nejvyšší správní soud ve své judikatuře, „zavinění - a tedy protiprávnost - nelze dovozovat ex post z toho, že vznikla škoda. To, že někdo svým jednáním vyvolá škodný následek, totiž ještě bez dalšího neznamená, že takový následek zavinil.³⁴ Příkladem situace, kdy srážka vozidel nemusí bez dalšího znamenat porušení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, byla například nehoda způsobená náhlým a pravidly silničního provozu nedovoleným manévrem vpředu jedoucího vozidla, neměl-li vzadu jedoucí řidič důvod takovéto protiprávní jednání vůbec očekávat. Protizákonný a dokonce protiústavní tak byl postup správních orgánů, které nezvažovaly „otázku hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat, na něž je třeba usuzovat z objektivních okolností dopravní situace, a nikoliv pouze hypoteticky“ (nález IV. ÚS 87/01 ze dne 4. 10. 2002, publ. pod č. 122 ve sv. 28, s. 67 Sb. ÚS). V souladu s tímto právním názorem je též judikatura Nejvyššího správního soudu, která opakovaně zdůrazňuje, že zavinění účastníka silničního provozu je nutno posuzovat také s ohledem na tzv. princip omezené důvěry, podle něhož „po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své počínání“.³⁵

Může tedy dojít k situaci, kdy řidič jedoucí vpředu náhle bezdůvodně zastaví a sníží rychlost jízdy, tím poruší ustanovení § 18 odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu, které mu takové jednání výslovně zakazuje a naplní znaky skutkové podstaty přestupku, potom je na posouzení a provedeném dokazování rozhodujícího orgánu, zda existuje příčinná souvislost mezi porušením tohoto ustanovení a způsobeným následkem v podobě dopravní nehody.

Povinnosti dodržet rychlost jízdy, dát přednost v jízdě a dodržet dostatečnou bezpečnostní vzdálenost se zpravidla řadí mezi tzv. důležité povinnosti uložené podle zákona, jejichž porušení zvyšuje společenskou škodlivost činu.

³⁴ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 21.11.2008 sp. zn. 1 As 86/2008 - 63

³⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 28.05.2009 sp. zn. 1 As 18/2009 - 59

Jen pro zajímavost a dokreslení celkového stavu legislativní úpravy provozu na pozemních komunikacích uvádím, že aktuální znění zákona o silničním účinné k 20. únoru 2016 je 42 novelou za dobu jeho platnosti, tj. od 01.01.2001 a v současné době je připravována další rozsáhlá novelizace.

4.4 DŮLEŽITÁ POVINNOST V DOPRAVĚ A JEJÍ PORUŠENÍ

Pojem **důležitá povinnost** vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložená podle zákona, není definován žádným právním předpisem. Zákon nevysvětluje, kterou povinnost pokládá za důležitou a ponechává soudu, aby v každém jednotlivém případě po zhodnocení všech okolností uvážil, zda povinnost, kterou pachatel porušil svým trestním jednáním, je porušením důležité povinnosti. Nestačí totiž každé porušení povinnosti, ale porušení povinnosti, která je podle okolností případu důležitou. Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku.³⁶ Nestačí tedy jakékoliv porušení povinnosti, ale musí jít o takovou povinnost, které je s přihlédnutím k okolnostem případu důležitá. Aby bylo možné uznat, že došlo k porušení důležité povinnosti, nezbytné, aby byla příčinná souvislost mezi tímto porušením a vzniklým následkem. Jako v jiných případech i zde musíme vycházet z rozhodovací soudní praxe. Vzhledem k rozmanitosti otázek, které soudy v rámci své rozhodovací činnosti musí řešit, není snadné jednoznačně vymezit a jasně definovat jednání, která mají charakter porušení důležité povinnosti vždy, protože se skutkové okolnosti jednotlivých případů samozřejmě liší.

Pokud tedy okruh důležitých povinností zúžíme na oblast silniční dopravy, jedná se o takové povinnosti, které účastníkům silničního provozu vyplývají z jejich povolání nebo jim jsou uloženy podle zákona, tedy podle některého z právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích. Takové porušení povinností musí mít za přímý následek zvýšení stupně společenské škodlivosti u trestných činů. Porušení důležité povinnosti při provozu na silnicích je zejména takové porušení povinnosti řidiče motorového vozidla, které se zřetelem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za

³⁶ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR, ze dne 28. 7. 1963 sp. zn. 1 Tz 36/63, R 11/1964 tr.

následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá.

Výpočet všech „důležitých povinností“ řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci; lze uvést jen některé typické případy, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona.

Přesnější výčet povinností uložených zákonem o silničním provozu, jejichž porušení může být vykládáno jako porušení důležité povinnosti, shrnul ve své práci³⁷ JUDr. Miroslav Růžička, PhD, státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství. Jedná se o tyto zákonné povinnosti:

- Řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholického nápoje (§ 5 odst. 2 písm. a), b) zákona o silničním provozu)
- Řízení motorového vozidla pod vlivem jiné návykové látky (§ 5 odst. 2 písm. a), b) zákona o silničním provozu)
- Řízení motorového vozidla, jestliže je schopnost k řízení vozidla snížena v důsledku zdravotního stavu řidiče (§ 5 odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu [řízení osobou zdravotně nezpůsobilou]
- Nepřiměřená rychlost, zvláště v zatáčce (§ 18 odst. 1, 3 a 4 zákona o silničním provozu)
- Předjíždění v místech, kde je to zakázáno (§ 17 odst. 3 a 5 zákona o silničním provozu)
- Couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou (§ 24 odst. 2 až 4 zákona o silničním provozu; srov. též § 5 odst. 2 písm. f) zákona o silničním provozu)
- Nedání přednosti v jízdě (§ 22 odst. 1, 2, 4 a 5 zákona o silničním provozu, § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu; srov. i § 12 odst. 5 až 8 zákona o silničním provozu o jízdě v jízdnicích pruzích) Porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě (§ 22 odst. 3 zákona o silničním provozu), vjezdem z místa

³⁷ Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku z pohledu státního zástupce
Seminář Justiční akademie 7. – 8. 6. 2010 Kroměříž

ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci (§ 23 odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu), na železniční přejezd (§ 28 a § 29 zákona o silničním provozu), nepřehlednou zúženou zatačku

- Nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují (§ 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu)
- Nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích (§ 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu)
- Držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení (§ 7 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu)
- Neumožnění chodci bezpečné přejítí vozovky na přechodu pro chodce, a to popř. i za nedodržení zásad pro snížení rychlosti vozidla nebo jeho zastavení před přechodem pro chodce (§ 5 odst. 1 písm. h), i) zákona o silničním provozu) a ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje, při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci a při otáčení nebo couvání (§ 5 odst. 2 písm. f) zákona o silničním provozu)
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti (§ 19 odst. 1 zákona o silničním provozu)
- Nezajištění bezpečné přepravy nákladu nebo přepravovaného zvířete (§ 5 odst. 1 písm. j), k) zákona o silničním provozu)
- Předání řízení vozidla osobě, která nesplňuje podmínku stanovenou zákonem o silničním provozu pro řízení v podobě držení řidičského oprávnění, nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla je snížena v důsledku jejího zdravotního stavu (§ 5 odst. 2 písm. d) a § 7 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu)
- Porušení pravidel užívání dětské autosedačky (§ 6 odst. 1 písm. b) – f) zákona o silničním provozu)
- Řízení motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, zvláštního vozidla nebo jízdní soupravy ze svahu bez zařazeného rychlostního stupně (§ 7 odst. 4 zákona o silničním provozu)
- Řízení vozidla bez řidičského oprávnění nebo v době, kdy řidiči bylo řízení motorového vozidla zakázáno v soudním nebo správním řízení (§ 94a zákona

o silničním provozu), bylo-li mu odňato pro zdravotní nezpůsobilost (§ 94 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu), popř. dosáhl-li hranice 12 bodů (§ 123c odst. 7 zákona o silničním provozu), a podal-li proti tomu námitky, byly-li námitky zamítnuty (§ 123f odst. 3 zákona o silničním provozu)

- Nedodržení směru a způsobu jízdy (§ 11 zákona o silničním provozu)

Ostatní případy porušení důležité povinnosti, jež nelze podřadit pod žádný shora uvedený. Jedná se tu o „sběrnou“ kategorii případů, u nichž lze jen velmi obtížně hledat společné rysy:

- Porušením důležité povinnosti je i to, jestliže řidič motorového vozidla způsobí dopravní nehodu z důvodu nedostatečného výhledu na vozovku, protože měl znečištěno přední sklo. Za porušení důležité povinnosti však bude pokládáno i nesplnění nebo porušení individuálního příkazu vydaného na základě zákona a způsobem v zákoně uvedeným.
- Je porušením důležité povinnosti uložené podle zákona, jestliže dopravní nehoda nastala v důsledku toho, že řidič v rozporu s ustanovením vyhl. č. 80/1966 Sb. použil při řízení tmavých brýlí³⁸
- Podle pravidel silničního provozu řidič motorového vozidla smí otevřít dveře jen tehdy, jestliže tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu. Proto řidič, který otevře dveře bez toho, aby se přesvědčil, zda ho neobjíždí žádné motorové vozidlo, případně jiný účastník silničního provozu, a způsobí tím dopravní nehodu, je za tuto nehodu odpovědný. Skutečnost, že poškozený účastník silničního provozu nedodržel při objíždění dostatečný boční odstup a tím nehodu spoluzavinil, jen snižuje míru zavinění řidiče stojícího vozidla.³⁹
- Samostatná je otázka porušení důležité povinnosti ze strany cyklisty, jako řidiče nemotorového vozidla.

V některých trestních věcech dovozují soudy porušení „důležité povinnosti“ nedůvodně. Příkladem může být případ, kdy nezkušená řidička si po vypnutí spojky neuvědomila, že má zařazen rychlostní stupeň, a po jejím sepnutí se vozidlo rozjelo, čímž

³⁸ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27. 8. 1970 sp. zn. 6 Tz 22/70, R 40/1971 tr.

³⁹ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 4. 12. 2002 sp. zn. 6 Tdo 538/2002

byla způsobena chodci těžká újma na zdraví. Za porušení důležité povinnosti bylo také nesprávně považováno jednání řidiče, který nesprávně reagoval na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu porušením pravidel, takže nezabránil dopravní nehodě, ač při správné reakci jí bylo možné předejít. Někdy se za porušení důležité povinnosti bez dalšího považuje porušení některé ze základních povinností řidiče uložených v § 4 a 5 zákona o silničním provozu jen proto, že jsou zařazeny v základních ustanoveních zákona. Nesprávná je i ta praxe, kdy je považováno za porušení důležité povinnosti každé nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla dle § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu, aniž se zkoumají konkrétní okolnosti skutku.⁴⁰

⁴⁰ Trestní zákoník, 2.vydání, 2012, Praha, C. H. Beck, str. 1579

5. UŽÍVÁNÍ JUDIKATURY V ROZHODOVACÍ PRAXI SOUDŮ

V předchozí kapitole byly několikrát zmíněny pojmy judikatura, či ustálená rozhodovací praxe soudů. Nezbytný je proto i krátký exkurz k ryze právní problematice, kterou je role judikatury v právním systému, její aplikace a závaznost v českém právním prostředí. Pouze důslednou prací s judikaturou na jedné straně a na straně druhé jejím neupřednostňováním před právní úpravou můžeme dojít k naplnění požadavků ústavních principů předvídatelnosti soudního rozhodování a legitimního očekávání jednotného rozhodování ve skutkově obdobných případech.

5.1. KONTINENTÁLNÍ PŘÍSTUP K ZÁVAZNOSTI JUDIKATURY

Přestože je pojem právní precedens znám především ve spojení s angloamerickou právní kulturou, někdy také označovanou jako soudcovské právo, není úplně neznámý ani v kontinentální právní kultuře, jíž je český právní řád součástí. Zásadní rozdíl mezi pojetím precedentu v kontinentální a angloamerické právní kultuře spočívá v jeho závaznosti. V případě kontinentální právní kultury je závaznost chápána výrazně rigidněji a je spojována především s formální závazností právní normy – zákona. Z tohoto důvodu je kontinentální právní věda strídmější v uznávání závaznosti precedentu tedy v našich podmínkách předchozí ustálené judikatury. Oproti tomu angloamerická právní věda závazností rozumí pružný interpretační model, proto své precedenty jako zcela závazné vnímá.

Velmi ucelenou koncepci alternativy vůči rigidnímu pojetí závaznosti a pramene práva podává A. Peczenik, který rozděluje právně relevantní zdroje na čtyři základní kategorie, totiž na:

- a) ty, které musí soudce užít, aby bylo vůbec možno hovořit o jeho rozhodnutí jakožto o rozhodnutí založeném na právním řádu (např. zákon, nebo formálně závazná judikatura),
- b) ty, které by měl soudce užít, aby jeho rozhodnutí bylo racionální, koherentní a konzistentní s právem v širším významovém slova smyslu (normativně působící, byť nikoliv formálně závazná judikatura),

- c) ty, které soudce smí užít, neboť poskytují jeho argumentaci větší váhu než v případě, pokud tyto argumenty nepoužije (judikatura mající sílu podpůrného argumentu nebo ilustrativní funkci, např. historická nebo zahraniční judikatura),
- d) zdroje, které soudce nesmí při právní argumentaci užít.

Judikatura je v kontinentálním smyslu obecně ve druhé skupině. Rozdíl mezi zdroji (a) a (b), tedy mezi zdroji, které soudce musí použít a zdroji, které by měl použít, leží ve váze jejich normativního působení. Zatímco soudce má „silnou povinnost“ aplikovat zdroj, který musí použít, má „slabou povinnost“ aplikovat zdroj, který by měl použít. Opomenout aplikaci právního zdroje, který by měl použít, znamená chybu, i když nespojenou s tak závažnou sankcí, jako by bylo aplikovat zdroj, který musí být použit. Zatímco sankcí korespondující neaplikování prvního zdroje, který musí být soudcem použit, je vadnost takového rozhodnutí, které je vydáno v rozporu s právem, je protiprávní a jako takové **bude** v instančním postupu **zrušeno**, sankcí korespondující neaplikování zdroje, který by měl být soudcem použit, je skutečnost, že **může být** v instančním postupu **zrušeno**.⁴¹

Normativní síla judikatury vyšších soudů tak má spíše povahu argumentační, kladoucí meze nikoliv samotnému rozhodnutí, ale spíše jen soudcovskému odůvodnění takového rozhodnutí. Soudce má možnost se od judikatury vyšších soudů odchýlit, musí však takovéto odchýlení přesvědčivě odůvodnit. Tento závěr se stal v posledních desetiletích v kontinentální právní kultuře dominantním. Zvláště v posledních dvou desetiletích dochází k posilování vlivu judikatury i v českém právním prostředí, proto je otázka její závaznosti více než aktuální.

5.2 JUDIKATURA V ČESKÉM PRÁVNÍM PROSTŘEDÍ

V českém právním řádu neposkytuje psané právo téměř žádnou oporu formální závaznosti judikatury vyšších soudů, přesto se některé soudy chovají, jako by tomu tak bylo. Toto je dáno do jisté míry i určitou výlučností postavení Nejvyššího soudu a Nejvyššího správního soudu, které v rámci instančního rozhodování napravují dřívější pochybení nižších soudů a tím vlastně zpětně sjednocují judikaturu a zároveň vydávají tzv. jednotící stanoviska, jejichž prostřednictvím působí do budoucna. Právě cestou sjednocování

⁴¹ KHÜN Z, BOBEK M., POLČÁK R.: Judikatura a právní argumentace. Teoretické a praktické aspekty práce s judikaturou. Praha: Nakladatelství Auditorium, 2006. s. 11

judikatury je zmenšen určitý rozptyl, který rozhodnutí nižších soudů vykazují, přestože jsou jako akty aplikace práva vydávány na základě téže právní normy. Nejednotnost v rozhodování nižších soudů není důsledkem chybné aplikace práva, ale spíše důsledkem příliš širokých mezí, v rámci kterých je někdy příliš obecně formulovaná právní norma aplikovaná.

Zdálo by se, že lze tedy jednoznačně vyloučit, že by judikatura vyšších soudů působila ve formě formálně závazného precedentu. V českém právním systému neplatí, že by nižší soudy byly povinny bezvýhradně respektovat judikaturu vyšších soudů. Naopak český systém připouští, že nižší soudy mají možnost se od judikatury vyšších soudů odchýlit a tím případně iniciovat změnu této judikatury.

Proto je nesprávnou situace, kdy by nižší soud považoval dotvoření práva judikaturou vyšších soudů za tolik závazné, že nelze rozhodnout jinak, ačkoliv rozhodnutí podle dosavadní judikatury nemusí být konformní s naším ústavním pořádkem nebo není v souladu s normou obsaženou v právním předpise, popř. bude precedent překonán následným společenským vývojem. Jde tedy o situaci, kdy chování soudu vyvolává představu existence precedentního principu v českém právním řádu v jeho rigidní podobě. K tomuto problému se vyjádřil Ústavní soud ČR, který k námitce obecného soudu, že v dané věci byl nucen řídit se ustálenou judikaturou, uvedl, že takovéto argumentaci nelze přisvědčit, neboť soudce je při rozhodování vázán zákonem: „*V případě, že při svém rozhodování přihlíží k judikatuře, měl by mít na zřeteli, že její ustálenost a platnost jsou odvislé od vývoje, který je odrazem daných společenských a ústavněprávních podmínek. Navíc aplikace takové judikatury musí být v souladu s mezinárodními závazky, které Česká republika přijala*“.⁴²

Na druhou stranu názor o normativní irelevanci judikatury vyšších soudů také nelze bezvýhradně zastávat. Judikatura českých nejvyšších soudů není sice formálně závazná, má ale určitou normativní sílu, která se projevuje tak, že soudce zvažuje aplikovatelnost relevantní judikatury vyšších soudů se zřetelem na jiné faktory, jako jsou právní principy, ekonomické a obdobné dopady judikatury, vývoj společenských podmínek, eventuálně může zvážit správnost interpretace práva v judikatuře obsažené z jiných důvodů.

⁴² KHÜN Z, BOBEK M., POLČÁK R.: *Judikatura a právní argumentace*. Teoretické a praktické aspekty práce s judikaturou. Praha: Auditorium, 2006. s. 41

Pro úplné dokreslení nelehkého postavení nižších soudů v českém právním prostřední a odpovědnosti s jakou musí přistupovat k užívání judikatury při svém rozhodování, je nutné zmínit i jedno z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, které se ve věci závaznosti judikatury týkalo jeho samotného. Toto rozhodnutí přímo uvádí, že krajské soudy jsou přímo vázány judikaturou Nejvyššího správního soudu a tento postoj se tedy fakticky blíží formální závaznosti judikatury. V rozhodnutí se uvádí: *že zajišťování judikatury je úkolem nejen pro samotný Nejvyšší správní soud, ale též pro krajské soudy, byť se každý z nich na dosahování tohoto cíle podílí jiným způsobem, zatímco Nejvyšší správní soud případné rozpory v rozhodovací činnosti krajských soudů svou judikaturou odstraňuje, krajské soudy jsou povinny tuto judikaturu znát a řídit se jí, v žádném případě nemohou zaujímáním protichůdných názorů zakládat nové rozpory v judikatuře, a zvyšovat tím právní nejistotu. Ze samotného § 12 spodního řádu správního tedy lze dovodit, že je v něm implicitně vyjádřena povinnost krajského soudu řídit se právním názorem Nejvyššího správního soudu též v obdobných věcech.*⁴³

Lze konstatovat, že judikatura je soudy nižších stupňů užívána převážně v případech, kdy bylo jejich rozhodnutí zrušeno odvolacím či dovolacím soudem, nebo v případech, kdy soud zná určitý názor Nejvyššího soudu, a soudci nižších soudů jsou si vědomi skutečnosti, že při jeho nerespektování se budou strany sporu prostřednictvím opravných prostředků dožadovat jeho respektování, až jim nakonec Nejvyšší soud dá za pravdu. V neposlední řadě je judikatura užívána v případech, kdy si soudy nižšího stupně neví rady a v judikatuře hledají určitou inspiraci pro argumentaci, neboť mnohdy velmi obecně formulované zákonné ustanovení navíc v kombinaci s komplikovanými skutkovými okolnostmi nabízí několik možných výkladů. Rovněž lze dovodit, že soudci obecně nechtějí, aby jejich rozhodnutí byla rušena a protože nemají vzhledem k jejich vytíženosti dostatek prostoru k vysvětlování svého odlišného názoru, rozhodnou v souladu s judikaturou Nejvyššího soudu.

5.3 JUDIKATURA JAKO ARGUMENT V SOUDNÍM ŘÍZENÍ

Aby mohla být judikatura stranami sporu v řízení vůbec užívána, byť jako podpůrný argument, případně soudem v odůvodnění rozhodnutí, musí splňovat základní požadavek, kterým je její publikace. Pouze tehdy, až je judikatura publikovaná, tedy obecně dostupná,

⁴³ Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 2.6.20015 č.j. 2 Afs 37/2005-82

mohou jí soudci užívat pro podporu odůvodnění svých rozhodnutí a strany s její pomocí argumentovat.

Dalším problémem, který přímo souvisí s užitím judikatury, je, že když už soudce judikaturou argumentuje, případně strany sporu na ni odkazují, často se tak děje jen ve velice vágních a obecných narážkách, tzn. bez řádné citace prostým odkazem na „ustálenou judikaturu“ či „ustálenou soudní praxi“. Tato praxe byla v minulosti Ústavním soudem ČR několikrát přímo kritizována,⁴⁴ přesto on sám velice často obdobným způsobem odkazuje na vlastní ustálené názory a judikaturu.

S rozvojem elektronické publikace judikatury jsou to často i účastníci řízení, kdo ve svých podáních odkazují na předchozí judikaturu. Účastníci řízení sice v kontinentálním právním systému nic takového činit nemusí, protože soudy zpravidla (na rozdíl od soudů common law) nejsou právními důvody uváděnými v žalobách vázány. Přesto se tak děje a je otázkou, zda se s odkazem na judikaturu musí soud vypořádat jako s ostatními navrženými důkazy, nebo zda ji může ignorovat. Lze tvrdit, že „s ohledem na diskursivní podstatu práva by bylo protiústavní, pokud by soudce právní argumenty procesní strany (a tedy i odkazy na předchozí judikaturu) zcela ignoroval.“⁴⁵ Tuto otázku rovněž řešily Ústavní soud i Nejvyšší soud. Právě Nejvyšší soud v jednom ze svých rozhodnutí konstatoval, že *skutečnost, že soud bez vysvětlení pomine pro účastníka řízení příznivou judikaturu uveřejněnou ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek, na kterou byl tímto účastníkem výslovně upozorněn, sama o sobě významně oslabuje přesvědčivost písemného vyhotovení jeho rozhodnutí.*⁴⁶ Ústavní soud k otázce argumentace judikaturou účastníkem řízení uvedl, že *„pokud nejde o situaci, kdy právní řešení bez dalšího vyplývá ze zákonného textu, obecný soud musí v odůvodnění dostatečným způsobem vysvětlit své právní úvahy, s případnou citací publikované judikatury nebo názorů právní vědy. Argumentuje-li účastník řízení názory právní vědy nebo judikatury, musí se obecný soud s názory, v těchto pramenech uvedenými, argumentačně vypořádat, případně i tak, že vysvětlí, proč je nepovažuje pro danou věc relevantní. Jen tak může být*

⁴⁴ Např. nález Ústavního soudu ze dne 29. 6. 2005, sp. zn. I. ÚS 83/04.

⁴⁵ KHÜN Z, BOBEK M., POLČÁK R. Judikatura a právní argumentace. Teoretické a praktické aspekty práce s judikaturou. Praha: Auditorium, 2006, s. 129.

⁴⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 4. 2006, sp. zn. 29 Odo 551/2006.

*odůvodnění rozhodnutí soudu přesvědčivé a jen tak může legitimizovat rozhodnutí samotné v tom, že správný výklad práva je právě ten výklad, který soud zvolil.*⁴⁷

Právě díky tomuto názorovému posunu v otázce argumentace judikaturou zvláště pak v poslední době dochází k situacím, kdy žalobci, žalovaní nebo jejich právní zástupci při uplatňování svých práv odkazují na judikaturu Nejvyššího a Ústavního soudu. V důsledku toho vznikají paradoxní situace, kdy obě strany sporu odkazují na stejný judikát, ale každá s jinou a navzájem protichůdnou právní argumentací. Není snad ani třeba dodávat, že obě strany sporu jsou naprosto přesvědčeny, že právě jejich argumentace má oporu v označeném judikátu. Tuto rozpolcenou situaci poté završí rozhodující soud, který v rámci vypořádání se s argumentací stran uvede, že jimi zmiňovaný judikát nelze na posuzovaný případ aplikovat nebo jej vyloží zcela jinak. Strany sporu totiž často opomenou, někdy možná záměrně, skutkové odchyly případu, ze kterého judikát vzešel, případně chybně vyloží právní věty užitého judikátu. Poté mají mylně za to, že skutková stránka judikovaného sporu je totožná s jejich případem.⁴⁸ Na samé hranici zneužití práva jsou situace, kdy se strany sporu snaží chybné právní závěry vzniklé nesprávnou aplikací či interpretací judikátu použít, byť je zcela zjevné, že jim takový nesoulad byl znám. O to náročnější je potom úkol rozhodujícího soudu, který musí před rozhodnutím přistoupit k posouzení judikátů, na které bylo odkazováno. Pro soud je poměrně složité se v odůvodnění svého rozhodnutí s takovou argumentací vypořádat, což bezesporu ztěžuje jeho práci a ve svém důsledku prodlužuje lhůtu potřebnou k řádnému vyřízení věci.

⁴⁷ Nález Ústavního soudu ze dne 17. 8. 2005, sp. zn. I. ÚS 403/03.

⁴⁸ <http://vrcha.webnode.cz/news/k-previdatelnosti-soudniho-rozhodovani/>

6. JUDIKATURA VE VĚCI KONKURENCE PRÁVNÍ POVINOSTI DODRŽET NEJVYŠŠÍ DOVOLENOU RYCHLOST A POVINNOSTI DÁT PŘEDNOST V JÍZDĚ

Ve věci konkurence právních povinností dát přednost v jízdě a dodržet dovolenou, či přiměřenou rychlost jízdy existují řádově stovky rozhodnutí nejvyšších soudů. Některá z nich lze právem označit za průlomová, neboť problematiku řešila buď poprvé, nebo zcela originálním způsobem, který se v následujících letech užíváním zobecnil. Jiná jsou nazývána jako sjednocující, protože sjednotila do té doby roztráštěnou a často i zcela protichůdnou judikaturu v obdobném okruhu případů.

6.1 CHRONOLOGICKÝ PŘEHLED NEJZÁSADNĚJŠÍ JUDIKATURY

- Rozhodnutí Krajského soudu v Liberci sp. zn. To 82/49 ze dne 11. 5. 1949
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Tz 3/58 ze dne 14.03.1958
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR sp. zn. 7 Tz 43/63 (R 26/1964 tr.) ze dne 12.11.1963
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 20/81 ze dne 14.07.1981 (R 43/1982 tr.)
- Rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně sp. zn. 2 T 71/97 ze dne 28.08.1997
- Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 145/98 ze dne 07.01.1999 (Sb.R 4/1999)
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 ze dne 20.10.2004 (R 45/2005 tr.)
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1411/2006 ze dne 29.11.2006 (Výběr NS 5174/2006)
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 804/2008 ze dne 07.08.2008 (Výběr NS 5816/2008)
- Usnesení nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 639/2008 ze dne 25.09.2008 (Výběr NS 8040/2008)
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 38/2009 ze dne 04.02.2009
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1116/2011 ze dne 22.09.2011
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30.07.2013 sp. zn. 4 Tdo 715/2013
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 953/2014 ze dne 28.08.2014
- Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 95/2015 ze dne 25.03.2015

6.2 SHRnutí

Z uvedeného stručného výčtu klíčových soudních rozhodnutí, které jsou podrobněji popsány v příloze této práce je zřejmé, že judikatura Nejvyššího soudu, která se týká konkurence porušení povinnosti dodržet nejvyšší dovolenou či přiměřenou rychlost jízdy a povinnosti dát přednost v jízdě se v průběhu posledních 70 let velmi výrazně vyvíjela.

Na počátku bylo rozhodnutí (To 82/42), které poprvé založilo účastníku provozu na pozemních komunikacích povinnost předpokládat exces jiného účastníka a nutnost zabránit následku, tedy princip omezené nedůvěry. Postupem času začaly soudy ve svých rozhodnutích upřednostňovat plynulost provozu na pozemních komunikacích a především jeho bezpečnost založenou na dodržování pravidel provozu (Tz 43/63), což vyústilo ve formulaci principu omezené důvěry, tedy zásady, podle které je řidič sice povinen dbát přiměřené opatrnosti, ale není povinen předpokládat porušení pravidel provozu jiným účastníkem (3Tz 20/81). Dalším průlomovým rozhodnutím bylo stanovení překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 70 % jako hranice, kdy již řidič jedoucí takovou rychlostí po hlavní pozemní komunikaci v podstatě znemožní řidiči na vedlejší pozemní komunikaci splnit povinnost dát přednost v jízdě. V neposlední řadě je nutné zdůraznit sjednocující usnesení Nejvyššího soudu (11 Tdo 639/2008).

Přesto jsou rozhodnutí velmi nejednotná, neboť soudy při posuzování zavinění dopravní nehody, při které řidič nesplnil povinnost dát přednost v jízdě řidiči jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci vyšší než dovolenou rychlostí, zauímají případ od případu rozdílná často protichůdná stanoviska.

Autor této práce má za to, že vodítkem pro orientaci v jednotlivých případech by mohlo být, mimo přísného rozlišení skutkových okolností případů, technické posouzení situace na místě nehody spojené s technickým výkladem porušené zákonné povinnosti. Nejen z citovaných rozhodnutí vyplývá, že jednotlivé instanční soudy a nakonec i Nejvyšší soud ve svých rozhodnutích kladou stále větší důraz na znalecký posudek, který provedl technické posouzení konkrétního případu. Ve značném množství svých rozhodnutí Nejvyšší soud např. při porovnávání skutkových okolností projednávané věci s judikaturou (zpravidla vlastní předchozí rozhodnutí v jiných skutkově totožných věcech) mimo právních úvah užívá i ryze technických pojmů nebo na ně přímo odkazuje. Těmito pojmy jsou např. rychlost přiměřená dohledu, rozhledové poměry, oblast zakrytého výhledu, náhlá změna rychlosti

nebo směru jízdy apod. Proto je nutné také definovat, jaká je vlastně role znalce a postavení jeho závěrů ve srovnání s ostatními důkazy, což je cílem následující kapitoly.

7. ROLE TECHNICKÉHO ZNALCE

7.1 HRANICE MEZI TECHNICKÝM A PRÁVNÍM POSOUZENÍM

Z kapitol 4 a 6 této práce, zcela jasně vyplývá, že některá ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích potřebují nejen právní výklad, ale k jejich jasnému vymezení je třeba i technického výkladu, což v podstatě není nic jiného než technická analýza jednotlivých zásadních prvků hodnocené události případně konkrétního nehodového děje. Proto je i stanovení pevné hranice mezi technickým a právním posouzením velmi obtížné a velmi často záleží pouze na subjektivním pohledu hodnotitele, zda se stále ještě jedná o právní posouzení nebo již o technický znalecký výklad. Typickým příkladem je určení rychlosti přiměřené dohledu, rychlosti přiměřené stavu a povaze komunikace, nebo jen prosté určení, zda řidič jel rychlostí, která je v daném úseku dovolená obecnou či místní úpravou. Stejně tak řešení otázek spojených s povinností dát přednost v jízdě, tedy počínat si tak, aby řidič vozidla s právem přednosti v jízdě nemusel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy a s ní přímo svázaných pojmů náhle a nenáhle. Proto je řešení a výklad některých zákonem o silničním provozu uvedených pojmů otázkou spíše znaleckého zkoumání. Na druhé straně jsou některá porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích natolik zjevná a jasná, že právní výklad plně postačuje a technického výkladu není třeba. Jedná se například o zcela jasně vymezené povinnosti jako např. zákaz držet při jízdě v ruce hovorové zařízení, povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, povinnost přesvědčit se, zda je možné přejet železniční přejezd apod.

Východiska pro hodnocení technického a právního posuzování věci vymezil JUDr. Jan Chmelík následovně:

- Znalec sice nezkoumá sama pravidla, ale jednání osoby a následky tohoto jednání z technického hlediska v kontextu s pravidly.
- Předmětem znaleckého zkoumání nemohou být jednotlivá ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích, ale jednání konkrétní osoby v silničním provozu, jakým způsobem a do jaké míry se na jednání osoby podílely objektivní či subjektivní faktory.
- Závěr znalce neřeší otázku porušení pravidel, ale zda důsledky jednání osoby odpovídají nebo neodpovídají určitým konkrétním technickým podmínkám (nikoli ve smyslu technické způsobilosti vozidel) jízdy a vůbec provozu

vozidel na pozemních komunikacích, jejichž pravidla jsou určena zákonnou normou.⁴⁹

7.2. VYMEZENÍ ZNALECKÉ ČINNOSTI PODLE SOUČASNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY

Postavení znalců a tlumočnicků je v České republice upraveno ve dvou základních právních normách, kterými jsou:

- Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „znalecký zákon“)
- Vyhláška Ministerstva spravedlnosti č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů.

Podle dosavadní úpravy (§ 2 znaleckého zákona) mohou soustavnou znaleckou činnost vykonávat pouze znalci a znalecké ústavy zapsané do seznamu znalců.

Znalcem je potom fyzická osoba jmenovaná ministrem spravedlnosti nebo předsedou krajského soudu v rozsahu pověření ministra spravedlnosti. Tato fyzická osoba musí splňovat podmínky uvedené v § 4 znaleckého zákona, tzn. osoba, která je státním občanem České republiky, občanem jiného členského státu Evropské unie s přechodným nebo trvalým pobytem na území České republiky, nebo státním příslušníkem jiného než členského státu Evropské unie, kterému bylo vydáno povolení k trvalému pobytu na území České republiky; je způsobilá k právním úkonům v plném rozsahu; je bezúhonná; nebyla v posledních 3 letech vyškrtuta ze seznamu znalců a tlumočnicků pro porušení povinností podle tohoto zákona; má potřebné znalosti a zkušenosti z oboru, v němž má jako znalec působit, především toho, kdo absolvoval speciální výuku pro znaleckou činnost, jde-li o jmenování pro obor, v němž je taková výuka zavedena; má takové osobní vlastnosti, které dávají předpoklad pro to, že znaleckou činnost může řádně vykonávat; se jmenováním souhlasí. Tyto podmínky musí znalec splňovat nejen v době jmenování, ale trvale.

Znalecké ústavy jsou právnické osoby nebo jejich organizační složky, které jsou specializovány na znaleckou činnost a jsou zapsány do seznamu znaleckých ústavů. Seznam znaleckých ústavů vede a o zápisu do něj rozhoduje ministerstvo spravedlnosti. Seznam

⁴⁹ CHMELÍK, J. a kol., *Místo činu a znalecké dokazování*, Plzeň, Aleš Čeněk, 2005, str. 208

znaleckých ústavů se člení na dva oddíly. Do druhého oddílu seznamu znaleckých ústavů se zapisují vysoké školy nebo jejich součásti a veřejné výzkumné instituce, případně jiné osoby veřejného práva nebo jejich organizační složky vykonávající vědeckovýzkumnou činnost v příslušném oboru. Tyto ústavy jsou určeny především pro zpracování znaleckých posudků ve zvlášť obtížných případech vyžadujících zvláštního vědeckého posouzení. Do prvního oddílu seznamu se zapisují ostatní znalecké ústavy, tedy právnické osoby nebo jejich organizační složky, které jsou na znaleckou činnost specializovány a k tomuto účelu do seznamu znaleckých ústavů zapsány. Vysokou školu nebo její součást lze zapsat do seznamu znaleckých ústavů, má-li v příslušném nebo příbuzném oboru akreditován doktorský studijní program. Stejně jako znalci fyzické osoby musí i znalecké ústavy podmínky zapsání do seznamu trvale, tedy po celou dobu působení.

V mimořádných případech může být jednorázově k podání posudku v řízení před orgánem veřejné moci ustanovena i osoba, která není zapsána v seznamu znalců, tzv. znalec ad hoc. Tato osoba musí mít potřebné odborné předpoklady pro to, aby podala posudek, a s ustanovením musí vyslovit souhlas. K ustanovení znalce ad hoc může orgán veřejné moci podle § 24 znaleckého zákona pouze v případech, kdy není pro některý obor znalec do seznamu zapsán, nebo nemůže-li znalec zapsaný do seznamu úkon provést, nebo jestliže by provedení úkonu znalcem zapsaným do seznamu bylo spojeno s nepřiměřenými obtížemi nebo náklady.

Znaleckou činností ve smyslu zákona se rozumí znalecká činnost před státními orgány a orgány, na které přešly úkoly státních orgánů, jakož i znalecká činnost prováděná v souvislosti s právními úkony občanů nebo organizací. Při znaleckém posuzování v řízení před státními orgány tedy znalec nemusí zkoumat, zda se jedná o právní úkon; jednoznačně se o znaleckou činnost jedná. Naproti tomu bude-li požádán o vypracování znaleckého posudku organizací nebo občanem, musí se jednat o posuzování v souvislosti s právním úkonem. Právní úkon může být i zamýšlený, na základě závěrů posudku se pak může nebo nemusí uskutečnit. Uvedená úprava ve vztahu k občanům a organizacím sleduje i význam preventivní, neboť za pomoci znaleckého posudku lze často dosáhnout smíru; dále je v ní i obsažen prvek určité služby občanům a organizacím při uplatňování jejich práv.⁵⁰

⁵⁰ BRADÁČ, A. a kol.: *Soudní inženýrství*. 1. vyd. Brno: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 1997, STR. 31

7.3 ZNALECKÝ POSUDEK JAKO DŮKAZ

Proces dokazování je v různých procesních normách našeho právního řádu definován obdobným způsobem, proto pro jeho vymezení lze užít legální definici podle např. trestního řádu. Dokazováním se v procesním trestním právu rozumí zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení, jehož cílem je umožnit těmto orgánům poznání skutečností důležitých pro jejich rozhodnutí, tedy vyhledat důkazy o nich, tyto důkazy provést, získané poznatky procesně zajistit a zhodnotit. Účelem dokazování je zjistit skutkový stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro každé rozhodnutí orgánů činných v trestním řízení. Jen takové zjištění, k němuž dospěly orgány činné v trestním řízení po dokazování provedeném v dostatečné kvalitě, v potřebném rozsahu a za dodržení všech zákonných požadavků, může vést ke správnému, spravedlivému a přesvědčivému rozhodnutí ve věci. Dokazováním si proto opatřují orgány činné v trestním řízení hodnověrné informace o určité minulé události či o jiné skutečnosti významné pro trestní řízení, z nichž pomocí logického postupu odvozují úsudek o předmětu dokazování. Činí tak z důvodu, aby bylo jejich rozhodování dostatečně podloženo, odůvodněné a přezkoumatelné.⁵¹

Český právní řád se vyznačuje liberálním přístupem k formám důkazů, jejichž formu nijak neomezuje, ale naopak rozhodující orgány jsou vázány tzv. zásadou volného hodnocení důkazů.

Zásada volného hodnocení důkazů spočívá v tom, že žádná právní norma neukládá soudci, jaký stupeň věrohodnosti, resp. jakou důkazní hodnotu má přiznat jednotlivým důkazům. Soudu je zákonem pouze uloženo hodnotit důkazy podle své úvahy jednotlivě a posléze ve vzájemných souvislostech. Hodnocení důkazů je mimořádně složitou a vnitřně diferencovanou činností, kterou nelze regulovat striktními pravidly procesního práva. Zásada nahradila tzv. legální teorii důkazní, podle které soud hodnotil důkazy podle pravidel stanovených zákonem (zákon např. stanovil, jakou důkazní sílu má určitý důkazní prostředek)⁵².

⁵¹ Trestní řád I,II,III, 7.vydání, 2013, Praha, C. H. Beck, str. 1315

⁵² [https://www.beck-online.cz/bo/document-Hendrych a kol. Právnický slovník, 3.vydání, 2009](https://www.beck-online.cz/bo/document-Hendrych%20a%20kol.%20Pr%C3%A1vnick%C3%BD%20slovn%C3%BDk%203.vyd%C3%A1n%C3%BD%202009)

Principy neomezování formy důkazů a jejich volného hodnocení jsou upraveny v jednotlivých právních předpisech:

- Podle § 49 odst. 1 zákona o Ústavním soudu za důkaz mohou sloužit všechny prostředky, jimiž lze zjistit skutkový stav, zejména výslech svědků, znalecký posudek, zprávy a vyjádření orgánů a právnických osob, listiny, ohledání, jakož i výslech účastníků.
- Podle § 89 odst. 2 trestního řádu za důkaz může sloužit vše, co může přispět k objasnění věci, zejména výpovědi obviněného a svědků, znalecké posudky, věci a listiny důležité pro trestní řízení a ohledání. Každá ze stran může důkaz vyhledat, předložit nebo jeho provedení navrhnout. Skutečnost, že důkaz nevyhledal nebo nevyžádal orgán činný v trestním řízení, není důvodem k odmítnutí takového důkazu.
- Podle § 125 občanského soudního řádu za důkaz mohou sloužit všechny prostředky, jimiž lze zjistit stav věci, zejména výslech svědků, znalecký posudek, zprávy a vyjádření orgánů, fyzických a právnických osob, notářské nebo exekutorské zápisy a jiné listiny, ohledání a výslech účastníků. Pokud není způsob provedení důkazu předepsán, určí jej soud.
- Podle § 52 odst. 1 soudního řádu správního soud rozhodne, které z navržených důkazů provede, a může provést i důkazy jiné.
- Podle § 51 odst. 1 správního řádu k provedení důkazů lze užít všech důkazních prostředků, které jsou vhodné ke zjištění stavu věci, a které nejsou získány nebo provedeny v rozporu s právními předpisy. Jde zejména o listiny, ohledání, svědeckou výpověď a znalecký posudek.
- Podle § 93 odst. 1 daňového řádu jako důkazních prostředků lze užít všech podkladů, jimiž lze zjistit skutečný stav věci a ověřit skutečnosti rozhodné pro správné zjištění a stanovení daně, a které nejsou získány v rozporu s právním předpisem, a to i těch, které byly získány před zahájením řízení. Jde zejména o tvrzení daňového subjektu, listiny, znalecké posudky, svědecké výpovědi a ohledání věci.

Z výše uvedených legálních definic je zřejmé, že český právní řád nijak neomezuje provádění důkazů. Je jednou z výlučných pravomocí soudu či rozhodujícího orgánu, aby určil způsob provedení důkazu podle povahy konkrétního důkazního prostředku

v případech, kdy to není zákonem přímo vymezeno či předepsáno. Proto také znalecký posudek nemá povahu výlučného důkazu, je jedním v řadě na sebe vzájemně navazujících. Přesto mu určité speciální postavení dodává fakt, že soud není oprávněn a nemůže tedy přezkoumávat odborné závěry znalce. To sice neznamená, že se s nimi musí vždy plně ztotožnit a bez dalšího jim důvěřovat, ale v případě pochybností se musí dobrat vysvětlení a odstranit je dalšími otázkami znalci a v případě přetrvávajících rozporů či nejasností nařídít přezkoumání znaleckého posudku jiným znalcem, případně jej i z ostatních důkazů vyloučit.

8. TECHNICKÝ VÝKLAD VYBRANÝCH POJMŮ

8.1 BEZPEČNOSTNÍ VZDÁLENOST

Přestože zákon o provozu na pozemních komunikacích v § 19 jasně hovoří povinnosti dodržet dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, v technických výkladech je používán termín bezpečná podélná vzdálenost mezi vozidly. Přestože se oba termíny vztahují k totožné problematice, není vhodné je zaměňovat, právě z důvodu rozlišení, kdy se jedná o právní a kdy o technický výklad.

8.1.1 Definice pojmu bezpečná podélná vzdálenost mezi vozidly

Pro bezpečnou jízdu je nutno, aby vozidla jedoucí za sebou zanechávala určitý odstup – bezpečnou vzdálenost b . Její velikost je limitována požadavkem, aby při náhlém zastavení předního vozidla druhé vozidlo za ním bezpečně zastavilo. Z hlediska plynulosti provozu za náhlé zastavení můžeme považovat zpravidla brzdění se zpomalením u daného vozidla adhezně a konstrukčně maximálně dosažitelným. Pokud se ovšem bude jednat o situaci, kdy vozidlo předjelo a zařadilo se před předjeté vozidlo tak, aby byla mezi nimi bezpečná podélná vzdálenost, pak by předjetý řidič neměl být nucen k vyššímu zpomalení než pro jeho vozidlo předpisem předepsanému.⁵³

Začátek je v okamžiku, kdy se u předního vozidla označeného číslem 1 rozsvítí brzdová světla a vozidlo 1 začíná brzdit. U řidiče zadního vozidla označeného číslem 2 začíná reakční doba t_{r2} , po kterou předpokládáme pohyb vozidla rovnoměrný rychlostí v_2 na dráze

$$s_{b2} = v_2 \cdot t_{r2} \quad (1)$$

Potom následuje brzdění do zastavení na dráze

$$s_{b2} = \frac{v_2^2}{2 \cdot a_2} \quad (2)$$

Celková dráha vozidla 2 musí být delší nebo nejméně rovna dráze brzdění vozidla 1 plus bezpečná vzdálenost b , tj.

⁵³ BRADÁČ, A. a kol.: Soudní inženýrství. 1. vyd. Brno: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 1997, str. 387

$$v_2 \cdot t_{r2} + \frac{v_2^2}{2 \cdot a_2} - \frac{v_1^2}{2 \cdot a_1} \leq b + \frac{v_1^2}{2 \cdot a_1} \quad (3)$$

Úpravou vztah pro bezpečnou podélnou vzdálenost mezi vozidly

$$b \geq v_2 \cdot t_{r2} + \frac{v_2^2}{2 \cdot a_2} - \frac{v_1^2}{2 \cdot a_1} \quad (4)$$

kde:

b bezpečná podélná vzdálenost mezi vozidly [m]

v_1 rychlost vozidla č. 1 [$\frac{m}{s}$]

v_2 rychlost vozidla č. 2 [$\frac{m}{s}$]

t_{r2} reakční doba řidiče vozidla 2 [s]

a_1 zpomalení vozidla č. 1 [m]

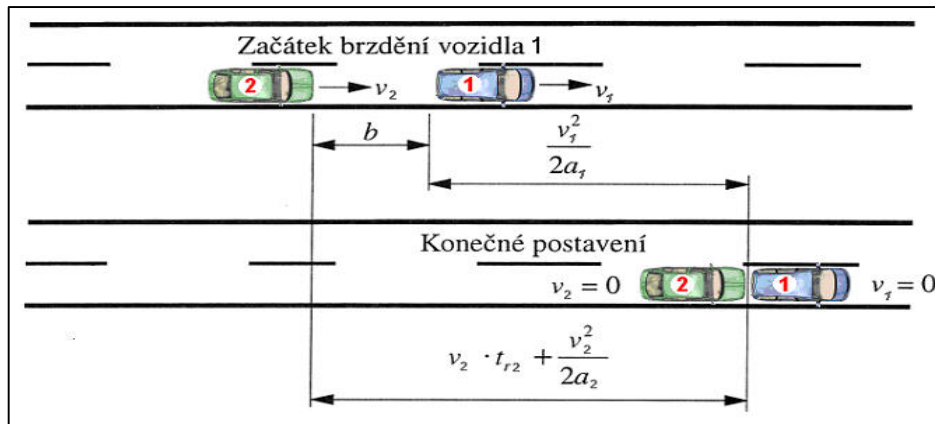
a_2 zpomalení vozidla č. 2 [m]

Pokud mají obě vozidla stejné dosažitelné zpomalení ($a_1 = a_2 = a$), pak se vzorec zjednoduší na

$$b \geq v_2 \cdot t_{r2} + \frac{v_2^2 - v_1^2}{2 \cdot a} \quad (5)$$

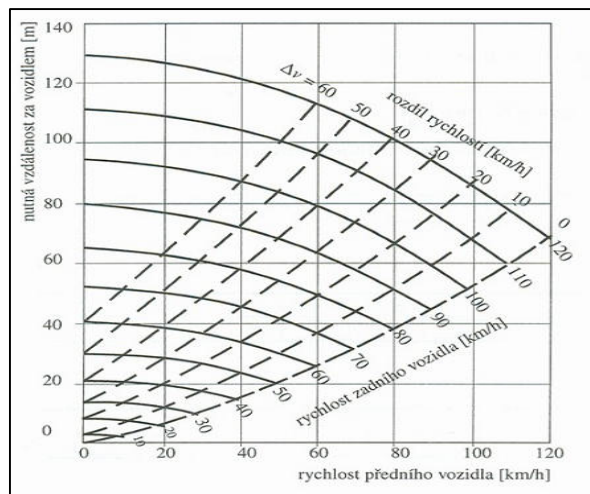
Pokud mají kromě dosažitelného zpomalení vozidla stejnou i rychlost ($v_1 = v_2 = v$), pak je rozhodující dráha ujetá za reakční dobu řidiče vozidla 2:

$$b \geq v \cdot t_{r2} \quad (6)$$



Obr. 1 Odvození bezpečné vzdálenosti⁵⁴

Při výpočtu je třeba vzít v úvahu přiměřenou délku reakční doby, která bude v hustém městském provozu jistě kratší než při klidné monotónní jízdě na málo frekventované dálnici. U strojvedoucích vlaků byly na monotónních tratích naměřeny reakční doby až ke třem sekundám. Pokud je $v_2 > v_1$ a $a_2 > a_1$, je nutno ještě (nejlépe graficky) zkoumat, zda nedojde ke střetu během brzdění i při splnění výše uvedené podmínky. Příklad závislosti bezpečné vzdálenosti za vozidlem pro jeden konkrétní případ je na obr. 2⁵⁵



Obr. 2 Nutná bezpečná vzdálenost $a_2 = 5,8 \frac{m}{s^2}$, $a_1 = 9 \frac{m}{s^2}$, $t_{r2} = 1,0 s$ ⁵⁶

⁵⁴ BRADÁČ, A. a kol.: Soudní inženýrství. 1. vyd. Brno: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 1997

⁵⁵ tamtéž

⁵⁶ tamtéž

8.1.2 Dodržování bezpečné vzdálenosti v praxi

Jako odhad bezpečné podélné vzdálenosti může sloužit jednoduchá pomůcka – pravidlo dvou sekund. Toto pravidlo umožňuje řidiči velmi snadno bezpečnou vzdálenost kontrolovat, aniž by musel nutně sledovat obtížně měřitelnou vzdálenost v metrech. Postačuje pouze sledovat časovou prodlevu mezi dobou, kdy první vozidlo mine jakýkoliv pevný bod u komunikace a dobou, kdy jej mine vozidlo druhé dodržující bezpečný podélný odstup. Tato prodleva by měla být minimálně 2 s, za zhoršených adhezních podmínek, či s ohledem k technickým vlastnostem vozidla i vyšší.

Tab. 1 Dráha ujetá při určité rychlosti za 1 s a 2 s

Rychlost [km/h]	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130
Vzdálenost ujetá za 1 sekundu [m]	3	6	8	11	14	17	19	22	25	28	31	33	36
Vzdálenost ujetá za 2 sekundy [m]	6	12	16	22	28	34	38	44	50	56	62	66	72

Výzkumem, jak je řidiči dodržována bezpečná podélná vzdálenost mezi vozidly v běžném provozu na dálnici se zabývali autoři Ing. Prnka a Ing. Zemánek⁵⁷. Měření prováděli na dálnici D 1 v prostoru *km 198*, tím způsobem, že v provozu na dálnici v obou jízdních pruzích jednoho jízdního pásu pořizovali videozáznam průjezdu vozidel mezi dvěma pevně danými body. Zaznamenávali vozidla jedoucí v „koloně“, za kterou brali vozidla jedoucí s menším rozestupem než 75 m. Z naměřených hodnot následně vypočítali průměrnou rychlost vozidla a průměrnou vzdálenost mezi vozidly.

V následující tab. 2 jsou shrnuty výsledky měření provedeného ve dnech 17.10.2011 a 11.12.2012 za rozdílných povětrnostních podmínek. V levém jízdním pruhu dálnice udržovali řidiči dodávkových vozidel kratší průměrnou vzdálenost za vozidlem před nimi, než řidiči osobních vozidel. Průměrné rychlosti na měřeném úseku byly v obou dnech měření mezi osobními a dodávkovými vozidly srovnatelné, avšak při zhoršených

⁵⁷ ZEMÁNEK, L., PRNKA, J: Sborník příspěvků konference ExFoS 2013: VÚT ÚSI, Brno 2013, str. 194 - 208

povětrnostních podmínkách dne 11.12.2012 jeli řidiči osobních i dodávkových vozidel paradoxně rychleji přibližně o 7 km/h, tedy těsně pod hranicí maximální dovolené rychlosti.

Tab. 2 Porovnání naměřených hodnot z levého jízdního pruhu ⁵⁸

Kategorie vozidla	Počet vozidel		Průměrná rychlost vozidla v daném úseku [km/h]		Průměrná vzdálenost mezi vozidly v daném úseku [m]		Průměrná vzdálenost ujetá vozidlem za 2 sekundy [m]	
	17.10.2011	11.12.2012	17.10.2011	11.12.2012	17.10.2011	11.12.2012	17.10.2010	11.12.2012
Osobní	400	300	121	129	27	30	33,6	35,8
Dodávkové	59	39	122	128	22	29	33,9	35,6

V následující tabulce (Tab. 3) je vidět, že v obou dnech měření, s rozdílnými povětrnostními podmínkami, v pravém jízdním pruhu dálnice D1, na měřeném úseku v průměru udržovali řidiči dodávkových vozidel nejkratší průměrnou vzdálenost za vozidlem. Naopak nejdelší řidiči tahačů s návěsem. Průměrné rychlosti na měřeném úseku byly stejně jako v levém jízdním pruhu za zhoršených povětrnostních podmínek v průměru vyšší.

Tab. 3 Porovnání naměřených hodnot z levého jízdního pruhu ⁵⁹

Kategorie vozidla	Počet vozidel		Průměrná rychlost vozidla v daném úseku [km/h]		Průměrná vzdálenost mezi vozidly v daném úseku [m]		Průměrná vzdálenost ujetá vozidlem za 2 sekundy [m]	
	17.10.2011	11.12.2012	17.10.2011	11.12.2012	17.10.2011	11.12.2012	17.10.2010	11.12.2012
Osobní	124	118	99	105	30	36	27,5	29,2
Dodávkové	44	50	100	105	28	35	27,8	29,2
Nákladní	69	47	85	91	29	36	23,6	25,3
Tahač s návěsem	73	58	83	92	36	37	23,1	25,6

Tabulky naměřených vzdáleností a rychlostí byly autorem této práce doplněny o hodnoty průměrné vzdálenosti, kterou vozidla ujela za dobu dvou sekund. Ze zjištěných hodnot zcela jasně vyplývá, že v pravém jízdním pruhu měřeného úseku dálnice D1 řidiči

⁵⁸ ZEMÁNEK, L., PRNKA, J: Sborník příspěvků konference ExFoS 2013: VÚT ÚSI, Brno 2013, str. 205

⁵⁹ ZEMÁNEK, L., PRNKA, J: Sborník příspěvků konference ExFoS 2013: VÚT ÚSI, Brno 2013, str. 206

všech kategorií vozidel bezpečnou vzdálenost vztaženou k pravidlu 2 sekund dodržovali, zatímco v levém jízdním pruhu nikoli.

8.2 RYCHLOST JÍZDY

8.2.1 Základní vztahy a pojmy

8.2.1.1 Rychlost přiměřená rozhledu

Velmi důležitým, lépe řečeno základním, pojmem je rychlost vozidla přiměřená rozhledu. Její definice sice dělá nemalé starosti orgánům činným v trestním řízení, ale pro znalce až takovým zásadním problémem není. „Z technického hlediska se jedná o takovou rychlost, ze které je možné včetně reakční doby t_r , náběhu brzd (zpomalení při náběhu brzdného účinku a_n , doba náběhu t_n) a brzdění (se zpomalením a) zastavit před překážkou, nebo místem, do kterého má řidič rozhled, tj. zastavení na známou vzdálenost L “.⁶⁰

Technicky lze totiž tuto rychlost, ze které lze zastavit na známou vzdálenost, určit podle vztahu, který lze užít i pro nehody za snížené viditelnosti nebo v noci:

$$v_{pri} = -a \cdot t_r - a_n \cdot t_n + \sqrt{a^2 \cdot t_r^2 + 2 \cdot a \cdot L} \left[\frac{m}{s} \right] \quad (7)$$

Problém spočívá spíše ve skutečnosti, že zákon o silničním provozu přímo nedefinuje, na jakou překážku řidič musí mít rozhled. Pokud by musel řidič zastavit před jakoukoliv překážkou bez bližšího určení, musela by být zákonem jednoznačně omezena nejvyšší dovolená rychlost za tmy na mokré vozovce na maximálních 40 km/h. Světla moderních vozidel osvětlují vozovku tak, že nejvzdálenější bod osvětlené plochy v rovině vozovky před vozidlem je max. 115 m. Je zřejmé, že v takové vzdálenosti je možné spatřit pouze překážku, která nesplývá s okolím, ale odráží světlo. Velké rozdíly ve viditelnosti a možnosti spatření velmi výrazně ovlivňují technické veličiny, jako je:

- Osvětlení E [lx], jako velikost světelného toku [Lm] vztažená k určité ploše
- Jas L [cd/m], jako míra viditelných osvětlení vozovky a jejího okolí, které vnímá oko řidiče

⁶⁰ SEMELA, Marek. *Analýza silničních nehod I. Brno: Vysoké učení technické v Brně, ústav soudního inženýrství, 2012. 83 s. ISBN 978-80-214-4559-8. s.16.*

- Kontrast [%], jako rozdíl mezi jasem překážky a jasem okolí překážky

V odborné literatuře je jako příklad uvedeno, že na suché živičné vozovce lze rozpoznat ležícího, tmavě oblečeného chodce na vzdálenost max. 30 m na mokré vozovce na vzdálenost max. 15 m. Při použití tlumených světel je situace ještě horší, na suché vozovce lze ležícího chodce rozpoznat do 17 m a na mokré od 0 m do 10 m. V praxi je proto často učiněn závěr, že z technického hlediska je přijatelné, že za určitých podmínek nebylo možné ležícího chodce (překážku) vůbec rozeznat.

8.2.1.2 Mezní rychlost vozidla při průjezdu rovinným obloukem

I rychlost pro průjezd rovinným obloukem, tj. bez sklonu vozovky lze stanovit jednoduchým výpočtem, přičemž lze vyjít z rovnováhy síly adhezní a odstředivé.

$$F_{od} = m \cdot \frac{v^2}{R} [N] \quad (8)$$

$$F_{ad} = G \cdot \mu_g = m \cdot g \cdot \mu_g [N] \quad (9)$$

$$F_{od} = F_{ad} \quad (10)$$

Po úpravě

$$v_{mez} = \sqrt{R \cdot g \cdot \mu_g} \left[\frac{m}{s} \right] \quad (11)$$

8.2.1.3 Mezní rychlost vozidla při průjezdu obloukem s různým sklonem

Na rozdíl od rovinného v případě horizontálního a vertikálního úhlu sklonu oblouku do rovnováhy vstupují jednotlivé složky třecí a odstředivé síly v příčném směru. Mezní rychlost je však vždy nezávislá na hmotnosti vozidla. Pro obecný typ oblouku různého sklonu lze užít následující komplexní vztah⁶¹

$$v_{mez} = \sqrt{\frac{r \cdot R \cdot g \cdot (\mu_y + \tan\beta) \cdot \cos\alpha}{r \cdot (1 - \mu_y \cdot \tan\beta) - R \cdot (\mu_y + \tan\beta)}} \quad (12)$$

⁶¹ SEMELA, Marek. *Analýza silničních nehod I. Brno: Vysoké učení technické v Brně, ústav soudního inženýrství, 2012. 83 s. ISBN 978-80-214-4559-8. s.16.*

kde α je úhel podélného sklonu vozovky, β je úhel příčného sklonu vozovky, μ_y je dosažitelná adheze v příčném směru, r je vertikální poloměr oblouku a R je horizontální poloměr oblouku.

8.2.1.4 Náhlá překážka

„S pojmem přiměřená rychlost přímo souvisí i pojem náhlá překážka, která je technicky definovaná jako taková, která vznikne na vzdálenost kratší, než na jaké je řidič schopen z přiměřené rychlosti zastavit. Otázka přiměřené rychlosti úzce souvisí s adhezními a tvarovými vlastnostmi povrchu komunikace, vlastnostmi vozidla a tím, zda se jedná o denní či noční dobu. Z technického hlediska je tedy zásadní rozdíl mezi rychlostí, jež je definována na daném úseku předpisem, a rychlostí přiměřenou, která je vždy vyšší, nanejvýš stejná.“

8.2.1.5 Neočekávaná překážka

Naproti tomu neočekávaná překážka je technicky definovaná jako taková, která vznikla v rozporu s pravidly silničního provozu. V aplikační praxi jsou samozřejmě výkladové spory z hlediska technického a právního“⁶²

8.2.2 Závislost ujeté dráhy na rychlosti

Celkovou dráhu potřebnou pro zastavení z počáteční rychlosti v_0 , pokud nebudeme brát v úvahu náběh brzd) lze vypočítat podle vzorce:

$$s = t_r \cdot v_0 + \frac{v_0^2}{2 \cdot a} [m] \quad (13)$$

Podle uvedeného vztahu lze velmi jednoduše vypočítat dráhu potřebnou k zastavení vozidla v typických situacích v provozu na pozemních komunikacích při uvažované reakční době $t_r = 1$ s a legislativou⁶³ dané hodnotě brzdného zpomalení pro vozidla kategorie M

⁶² SEMELA, Marek. *Analýza silničních nehod I. Brno: Vysoké učení technické v Brně, ústav soudního inženýrství, 2012. 83 s. ISBN 978-80-214-4559-8. s.17.*

⁶³ Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Tab. 4 Porovnání naměřených hodnot z levého jízdního pruhu⁶⁴

$t_r = 1s$ $a = 5,8 m/s^2$	Rychlost v [km/h]	Rychlost v [m/s]	Dráha za dobu reakce s_r [m]	Brzdná dráha s_b [m]	Dráha nutná k zastavení s [m]
Obytná zóna	20	5,6	5,6	2,7	8,3
Železniční přejezd	30	8,3	8,3	6,0	14,3
Obec	50	13,9	13,9	16,6	30,5
Mimo obec	90	25,0	25	53,9	78,9
Dálnice	130	36,1	36,1	112,4	148,5

8.3 PŘEDNOST V JÍZDĚ

Jako speciálním problémem při analýze silničních nehod se předností v jízdě zabýval i prof. Bradáč: „Dát přednost v jízdě se rozumí počínat si tak, aby řidič vozidla, který má přednost v jízdě, nemusel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Pojem náhle není upraven žádným předpisem, dá se dovodit

- **náhlá změna směru jízdy** je takové vybočení, které může ohrozit jak vozidlo s předností v jízdě (zejména smykem), tak i jiné účastníky silničního provozu, zejména tím, že by byli donuceni k prudkému brzdění,
- **náhlé snížení rychlosti jízdy** je takové snížení, které vyžaduje prudké brzdění (tzn. intenzivní brzdění, které by ohrozilo bezpečnost jízdy), nikoli jen sejmutí nohy z akcelérátoru motorového vozidla nebo nepatrné ponenáhle přibrzdění.“

Řidič, který by byl jinak povinen přednost v jízdě dát, musí uvážit všechny okolnosti konkrétní situace, např. i kluzkost vozovky. Náhlost obou úkonů spočívá i v tom, že jak změna směru jízdy, tak i rychlosti jsou tak neočekávané, že s nimi nemůže druhý řidič vzhledem ke všem okolnostem okamžité situace ani při zvýšené pozornosti počítat.

Bude-li dána otázka, zda nebo který z účastníků, mohl nehodu odvrátit, bude znalec muset zkoumat jízdu každého z vozidel a zjišťovat, kdy mohlo být řidiči s předností zřejmé, že mu přednost nebude dána.

⁶⁴ ZEMÁNEK, L., PRNKA, J: Sborník příspěvků konference ExFoS 2013: VÚT ÚSI, Brno 2013, str. 206

Pokud se týká konkrétní hodnoty zpomalení pro „náhlé brzdění“, je nutno zvážit i adhezní schopnosti za konkrétní situace; v současné době (pozn. rok vydání 1997) se za ještě přijatelné zpomalení druhého vozidla při dávání přednosti v jízdě považuje nejmenší z následujících hodnot:

- polovina předepsaného zpomalení
- polovina adhezně dosažitelného zpomalení
- u vozidel se stojícími osobami 2 m/s^2 .⁶⁵

8.3 1 Náhlá změna směru nebo rychlosti jízdy

Podle JUDr. Chmelíka lze náhlou změnu směru nebo rychlosti jízdy charakterizovat tak, že jde o takovou změnu, nebo reakci řidiče, při které by musel zcela využít maximálně možný součinitel adheze mezi pneumatikou a vozovkou, aby nedošlo ke střetu. Tj. řidič by musel snížit rychlost jízdy brzděním s maximálně dosažitelným zpomalením, nebo by musel náhle měnit směr jízdy, a to na hranici smyku. Hodnota maximálního zpomalení je v odborné literatuře uvedena stejně, jako součinitel adheze mezi pneumatikou a vozovkou je uváděn v závislosti na povrchu vozovky. Lze tedy konstatovat, že z technického hlediska by se stanovením a technickým hodnocením náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy neměly být problémy. Znalec dokáže při analýze dopravní nehody tyto maximální hodnoty adheze a zpomalení lehce stanovit a prověřit, zda byly řidičem naplněny.⁶⁶

Typickým jízdním manévrem např. v případě odvracení nehody je příčné přemístění vozidla jedním obloukem, tj. při vyhýbání překážce se vozidlo příčně přemístí o příčnou vzdálenost y [m]. Čas t [s] potřebný pro takové přemístění o příčnou vzdálenost y [m] lze odvodit teoreticky za předpokladu konstantního zrychlení v příčném směru a_y $\left[\frac{\text{m}}{\text{s}^2}\right]$. Toto zrychlení není konstantní, ale má na začátku přechodnici a postupný náběh. Empiricky zjištěný vztah s užitím součinitele adheze v příčném směru μ_y [–] je tedy:

⁶⁵ BRADÁČ, A. a kol.: *Soudní inženýrství*. 1. vyd. Brno: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 1997, ISBN 80-7204-133-9 STR. 503

⁶⁶ CHMELÍK, JAN a kol.: *Dopravní nehody*. Plzeň: Nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0 s. 227

$$t \geq 1,57 \cdot \sqrt{\frac{y}{a_y}} = 0,5 \cdot \sqrt{\frac{y}{\mu_y}} \quad (14)$$

V případě osobních vozidel lze součinitel adheze v příčném směru pro běžné přemístění uvažovat v rozmezí 0,2 až 0,45. K zohlednění dynamiky příčného přemístění se lépe hodí užít vztahu se zrychlením v příčném směru $a_y \left[\frac{m}{s^2} \right]$, jehož hodnoty mohou dosahovat v případě sportovnějšiho manévru 5 až $7 m/s^2$ a v extrémních případech podélných krátkých a dynamických přemístění u vozidel vybavených stabilizačním systémem nelze vyloučit ani hodnoty okolo 9 až $10 m/s^2$. V případech příčného přemístění dvěma oblouky lze předpokládat skokovou změnu zrychlení nejprve do maxima vlevo, poté do maxima vpravo (případně v obráceném pořadí), aby bylo možné ustálit vozidlo do původního směru jízdy. Ve skutečnosti má průběh zrychlení v příčném směru charakter sinusoidy. Pro sinusoidu lze opět odvodit teoretický vztah, ale opět jsou zde přechodnice na počátku a konci manévru, které celý manévr prodlužují. Opět se tedy používá empirický vztah, označovaný jako **Kovaříkův vzorec**:

$$t \geq 3,13 \cdot \sqrt{\frac{y}{a_y}} = \sqrt{\frac{y}{\mu_y}} \quad (15)$$

Z hlediska stanovení podélné vzdálenosti příčného přemístění $s [m]$ o příčnou vzdálenost $y [m]$ dvěma oblouky v závislosti na rychlosti vozidla $v \left[\frac{m}{s} \right]$ s užitím součinitele adheze $\mu_y [-]$ byl publikován následující vztah:⁶⁷

$$s = v \cdot \sqrt{\frac{y}{1,56 \cdot \mu_y}} \quad (16)$$

Hodnoty maximální hranice adheze a zpomalení zpravidla při technickém posuzování příčin nehod nelze uplatňovat jako absolutní veličiny, ke kterým by se měl vázat i právní výklad pojmů *náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy*. Musí ovšem platit, že pokud účastník silničního provozu tím, že nedal jinému účastníkovi přednost v jízdě, jej nepřinutil

⁶⁷ SEMELA, Marek. *Analýza silničních nehod I. Brno*: Vysoké učení technické v Brně, ústav soudního inženýrství, 2012. 83 s. ISBN 978-80-214-4559-8. s.26.

k náhlé změně nebo rychlosti v jízdě, pak k manévru spojeném se změnou a rychlostí jej přinutil pozvolna. K posouzení náhlosti či pozvolnosti zpravidla kritického manévru je nezbytně nutné stanovit technickou hranici, kdy lze ještě změnu rychlosti nebo směru jízdy označit za náhlou a do jaké hranice by se jednalo o změnu pozvolnou – nenáhlou – která by již z právního hlediska nebyla významná. Aby byla změna směru nebo rychlosti jízdy z technického hlediska zcela bezpečná, lze přímo vyjít z definice prof. Bradáče, kterou ještě doplnil prof. Kasanický, že pozvolná změna rychlosti a směru nesmí nastat se zpomalením, nebo bočním zrychlením větším než je polovina maximálně dosažitelného tedy $\frac{1}{2} a_{max}$.⁶⁸

Je tedy zřejmé, že stanovení, zda důsledkem porušení povinnosti dát přednost v jízdě bylo přinucení druhého řidiče, který měl přednost v jízdě, změnit náhle směr nebo rychlost jízdy, je otázkou čistě technického nikoli právního výkladu.

8.3.2 Náhle – nenáhle, bezpečně – málo bezpečně

Problematikou pojmů náhle a nenáhle, přímo souvisejících s povinností dát přednost v jízdě, se ve své práci zabýval Ing. Tokař, který experimentálně ověřil hranici mezi změnou náhlou a nenáhlou.⁶⁹

Účelem experimentu bylo zjištění hodnoty zpomalení vozidla v průběhu brzdění, při kterém účastníci silničního provozu začínali subjektivně pociťovat vznik nebezpečí, resp. toto zpomalení už považovali za náhlou změnu rychlosti jízdy. U jednotlivých jízdních zkoušek seděli respondenti na sedadlech spolujezdců, případně byli sami řidiči. Kritériem hodnocení byl tedy subjektivní pocit vzniku nebezpečí u osádky vozidla. Zvoleny byly čtyři stupně hodnocení:

- bezpečné
- málo nebezpečné
- nebezpečné
- velmi nebezpečné.

⁶⁸ CHMELÍK, JAN a kol.: *Dopravní nehody*. Plzeň: Nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0 s. 226

⁶⁹ Stanislav Tokař, Ing. – 2. autor, ÚSI VUT v Brně, Purkyňova 464/118, Brno 61200, stanislav.tokar@usi.vutbr.cz

Pro jednotlivé jízdní zkoušky byla zvolena výchozí rychlost 50 km/h , jako obecná mezní hodnota rychlosti při odvracení střetů v případě nedání přednosti na křižovatkách v obci. Pro určení rychlosti byl využit sériový ukazatel rychlosti vozidla a GPS navigace, jejich případná odchylka byla odstraněna pomocí zařízení na měření parametrů jízdní dynamiky (XL Meter, Gamma a Pocket DAQ). Výsledky hodnocení jsou v tabulce 5.

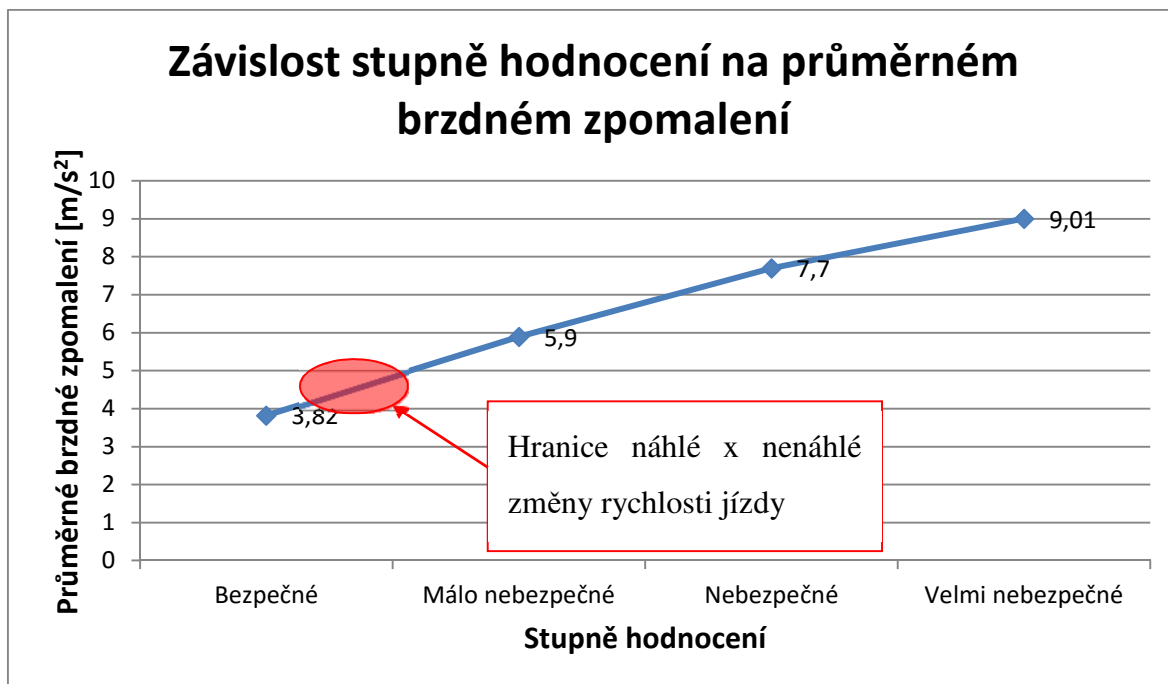
Tab. 5 Souhrnné hodnocení jízdních zkoušek⁷⁰

Zpomalení [m/s^2]	Relativní četnost hodnocení "bezpečné" [%]	Relativní četnost hodnocení "málo nebezpečné" [%]	Relativní četnost hodnocení "nebezpečné" [%]	Relativní četnost hodnocení "velmi nebezpečné" [%]
3	70,8	2,9	0	0
5	26,8	57,1	0	0
7	2,4	34,2	61,5	0
a_{MAX}	0	5,8	38,5	100

Vyhodnocení četnosti jednotlivých stupňů subjektivního hodnocení pro jednotlivá brzdná zpomalení, která jsou uvedena v tab. 5, lze tedy shrnout do následujícího přehledu:

- zpomalení o hodnotě 3 m/s^2 jako zpomalení bezpečné
- zpomalení o hodnotě 5 m/s^2 jako zpomalení málo nebezpečné
- zpomalení o hodnotě 7 m/s^2 jako zpomalení nebezpečné
- zpomalení o hodnotě $a_{max} \text{ m/s}^2$ jako zpomalení velmi nebezpečné

⁷⁰ TOKAŘ, S., : Sborník příspěvků konference ExFoS 2014: Vvysoké učení technické Brno, Ústav soudního inženýrství, Brno 2014, str. 283 - 295



Graf 12 Závislost stupně hodnocení na průměrném zpomalení⁷¹

Pro konečné stanovení hraniční hodnoty je vhodné uvést interval hodnot. Pokud budeme vycházet z výše uvedených průměrných hodnot brzděného zpomalení, dostaneme **hodnotu mezi náhlou a nenáhlou změnou rychlosti jízdy v rozpětí 3,8 až 4,8 m/s²**, vyjádřenou brzděným zpomalením.

Tento výsledek uskutečněných měření je v souladu s hypotézou (prof. Bradáč, prof. Kasanický), že aby hranice náhlé změny rychlosti jízdy byla naprosto bezpečná (nenáhlá) lze přijmout zásadu, že změna rychlosti jízdy se nesmí uskutečnit se zpomalením větším než $\frac{1}{2} a_{max}$, tedy polovinu maximálně dosažitelného brzděného zpomalení.⁷²

⁷¹ TOKAŘ, S., : Sborník příspěvků konference ExFoS 2014: Vvysoké učení technické Brno, Ústav soudního inženýrství, Brno 2014, str. 283 - 295

⁷² tamtéž

9. PŘÍPADOVÉ STUDIE

Do této kapitoly byly vybrány dva případy dopravních nehod, při nichž první účastník při jízdě po hlavní pozemní komunikaci překročil nejvyšší dovolenou rychlost respektive rychlost přiměřenou dohledu a druhý z účastníků nedal přednost v jízdě při vjíždění na hlavní pozemní komunikaci. Oba případy poskytují zajímavý pohled, jak vypadá rozhodování soudu a správního orgánu ve věci konkrétních nehod, zvláště pak porovnání s předchozí judikaturou v obdobných věcech.

9.1 DOPRAVNÍ NEHODA DVOU OSOBNÍCH VOZIDEL

9.1.1 Skutkové okolnosti případu

Podle skutkových zjištění soudu prvního stupně, které pak byly korigovány odvolacím soudem, se obviněný trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona dopustil tím, že dne 05.07.2005 v 6:10 hod. 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 dovolenou rychlost, která je v místě dopravní nehody omezena dopravní značkou 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 a při tomto střetu utrpěla řidička vozidla Škoda, mnohočetné se životem neslučitelné úrazové změny, v důsledku čehož téhož dne zemřela, její spolujezdec, sedící na sedadle spolujezdce utrpěl závažné úrazové změny – polytrauma – v důsledku čehož téhož dne zemřel a spolujezdec obviněného sedící na předním sedadle, utrpěl úhrn závažných úrazových změn na následky čehož zemřel na místě dopravní nehody.

Z uvedeného vyplývá, že obviněný přijížděl po hlavní komunikaci s právem přednosti v jízdě, tedy po silnici vyššího řádu, než poškozená, která přijížděla po vedlejší silnici označené značkou „dej přednost v jízdě“. 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, rozjíždění i plynulý pohyb) bylo vozidlo obviněného vzdálené 107 – 173,8 m a 3,9 – 6,4 s před střetem a poškozená musela vidět toto příjíždějící vozidlo. Poškozená pak od 66,2 – 133 m a 2,4 – 4,9 s 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 s před střetem, kdy už poškozená projížděla křižovatkou a blížila se k jeho jízdniému pruhu. Obviněný tak začal reagovat na vozidlo řízené poškozenou zjevně až v situaci, kdy se vozidlo Favorit začalo přibližovat k jeho jízdniému pruhu, od něhož bylo ale ještě vzdáleno (resp. od místa střetu) 5,6 – 6,8 m, ale již pouze 1,8 s 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.

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 případě nedání přednosti v jízdě je tomu ale zcela naopak, protože zpravidla ke střetu vozidel vede, a to i s fatálními následky.



Obr. 3 Vozidla Škoda Favorit a Peugeot po DN [Revizní ZP USI VUT Brno, 3799/2009]

9.1.2 Analýza vzájemného pohybu účastníků podle znaleckých posudků

Ve věci byly vypracovány dva znalecké posudky, a protože se jejich závěry v podstatných okolnostech jako je rychlost jízdy vozidla Peugeot a možnost odvrácení střetu jednotlivými účastníky, byl za účelem jejich odstranění okresním soudem ustanoven Ústav

soudního inženýrství v Brně k podání revizního znaleckého posudku a k zodpovězení následujících otázek:

1. *Vyhodnotit oba již zpracované znalecké posudky z hlediska jejich správnosti*
2. *Uvést další podstatné skutečnosti týkající se mechanismu vzniku předmětné dopravní nehody.*
3. *Zaujmout stanovisko k závěrům znalců k otázkám, které byly zadány a jimi řešeny.*

9.1.2.1 Znalecký posudek č. 1

Ve znaleckém posudku znalce č. 1 je možno souhlasit s údaji o tom, že k prvotnímu kontaktu došlo mezi přední částí vozidla Peugeot a zadní částí pravého boku vozidla Škoda. Pravděpodobné místo střetu leží v prostoru mezi krátkou blokovací stopou vozidla Peugeot a místem nálezu střepin skla ze zadní sdružené svítilny vozidla Škoda. Vozidlo Škoda bylo v době střetu již stočeno přední částí doleva směrem na L., odbočovalo doleva vzhledem ke směru své jízdy. Dále je možno souhlasit s údaji o tom, že pokud by se vozidlo Peugeot od místa ve vzdálenosti 185 až 200 m před pravděpodobným místem střetu pohybovalo rychlostí 70 km/h, tj. rychlostí v místě dopravní nehody nejvýše povolenou, 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 EES (energetická ekvivalentní rychlost) obou vozidel jsou ve znaleckém posudku znalce č. 1 nadhodnocené, 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 bržděním.

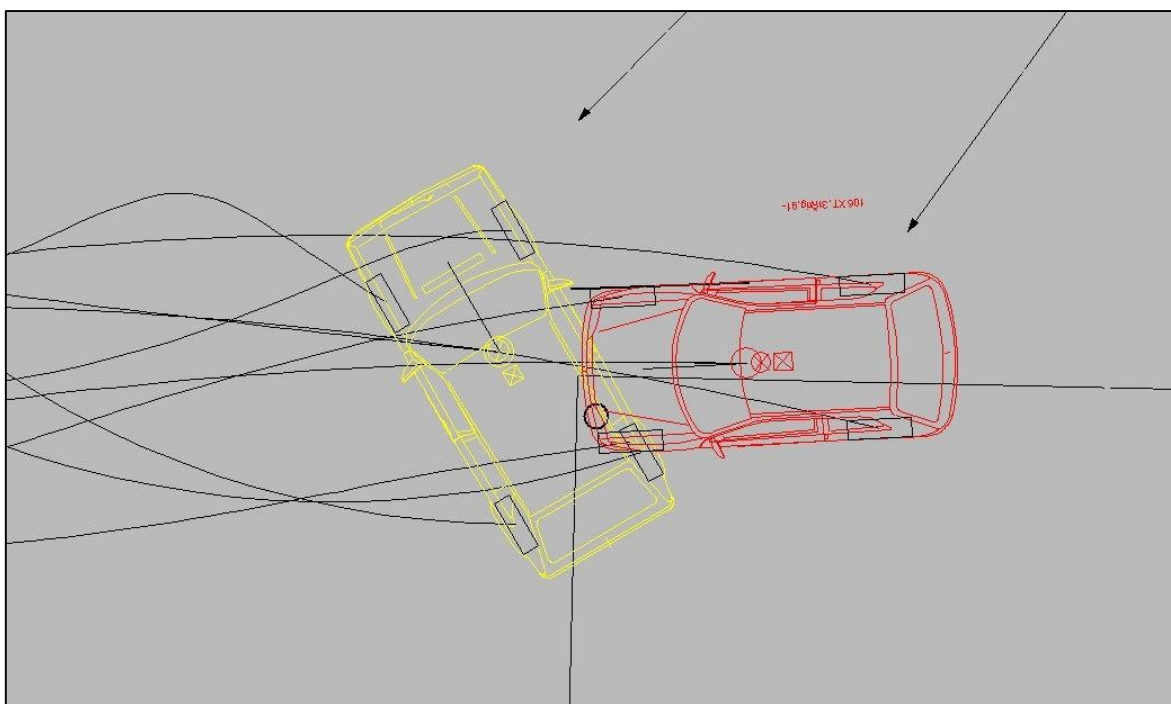
9.1.2.2 Znalecký posudek č. 2

Ve znaleckém posudku znalce č. 2 je možno souhlasit s rychlostí vozidla Peugeot 96 km/h v okamžiku střetu; rychlost vozidla Škoda 18 až 20 km/h v okamžiku střetu je příliš vysoká. Souhlasit je možno 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, tj. od místa ve vzdálenosti 278 m před místem střetu, 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 dovolenou. 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.

Tab. 6 Porovnání závěrů znaleckých posudků [Revizní ZP USI VUT Brno, 3799/2009]

	ZP 1	ZP 2	ÚSI VUT v Brně
Rychlost vozidla Škoda při střetu [km/h]	17 až 18	18 až 20	14
Rychlost vozidla Peugeot při střetu [km/h]	118 až 129	96 až 106	95
Rychlost vozidla Peugeot při jízdě před střetem [km/h]	121 až 131	100 až 110,5	97
Vzdálenost místa střetu před VBM [m]	7	7,4	7,5
Vzdálenost místa střetu od pravého okraje vozovky [m]	6,3	6,6	6,0
Možnosti odvrácení střetu řidičky vozidla Favorit přijíždějícího z vedlejší komunikace	Mohla zabránit nevjetím do křižovatky, brzdění neřešeno.	Mohla zabránit nevjetím do křižovatky, brzdění neřešeno.	Při vjíždění do křižovatky nemohla rozpoznat rychlost vozidla Peugeot, brzděním mohla zabránit.
Možnosti odvrácení střetu řidiče vozidla Peugeot na hlavní komunikaci	Mohl předejít jízdou rychlostí 70 km/h.	Mohl předejít jízdou rychlostí 70 km/h.	Mohl předejít jízdou rychlostí 70 km/h.



Obr. 4 Poloha vozidel v okamžiku střetu [Revizní ZP USI VUT Brno, 3799/2009]

9.1.2.3 Znalecký posudek z oboru zdravotnictví

Přestože se nejedná o technické posouzení příčiny dopravní nehody, je nutné zmínit i hlavní body znaleckého posudku z oboru zdravotnictví odvětví soudního lékařství, který se vyjadřoval k oční vadě řidiče vozidla Peugeot a jeho zdravotní způsobilosti řídit motorové vozidlo. Podle znalce z odvětví očního lékařství měl obviněný slepotu levého oka a trubicové vidění na pravém oku v rozsahu $10-15^\circ$, bylo 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 ($10-15^\circ$) měl totiž podle znalce zachovanou normální zrakovou ostrost a špatně viděl pouze do stran. Navíc je toto zrakové omezení běžně korigovatelné, ať již pohybem oka nebo celé hlavy, čímž se rozsah normálního ostrého vidění rozšiřuje. Nejvyšší soud se proto neztotožnil ani se závěrem soudu druhého stupně, že vedle nepřiměřené rychlosti měla i oční vada obviněného jednoznačný a přímý vliv na vznik dopravní nehody.

Pozn. autora práce, v době, kdy řidič vozidla Peugeot vozidlo Škoda viděl v zorném poli v přímém směru a začal na něj reagovat, byl ve vzdálenosti $47,6\text{ m}$ před místem střetu, v čase $1,8\text{ s}$ před střetem a jel rychlostí min. 96 km/h .

9.1.3 Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1156/2010 ze dne 3. 11. 2010

Nejvyšší soud došel k závěru, že byly porušeny dvě základní povinnosti, obviněným povinnost povolené rychlosti a poškozenou povinnost „dej přednost v jízdě!“. Povinnost poškozené soud v dané situaci považoval za 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 případě nedání přednosti v jízdě je tomu ale zcela naopak, protože zpravidla ke střetu vozidel vede, a to i s fatálními následky. V této souvislosti bylo potřebné také zkoumat, jak intenzivní bylo porušení omezené rychlosti. 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 lze podřadit pod tzv. princip omezené důvěry aplikovaný v právní praxi.

I když princip omezené důvěry lze aplikovat i na poškozenou, která mohla spoléhat na to, že obviněný dodrží svoji povinnost a nepřekročí povolenou rychlost, primárně však porušila svoji povinnost právě poškozená, a tedy především obviněný měl právo spoléhat na to, že mu poškozená dá přednost v jízdě. Právě proto lze princip omezené důvěry v první řadě aplikovat ve prospěch obviněného. Závěr soudů, že obviněný zcela zavinil dopravní nehodu překročením povolené rychlosti, nebyl podle názoru Nejvyššího soudu správný, protože poškozená nerespektovala povinnosti vyplývající z dopravní značky „dej přednost v jízdě!“ a vysvětlila si nejasnou situaci na křižovatce ve svůj prospěch. Nemohla-li totiž řidička vozidla Škoda objektivně rozpoznat rychlost vozidla Peugeot příjíždějícího po hlavní silnici zprava, tj. neměla žádnou představu o jeho rychlosti, nemohla se bez ohledu na jeho skutečnou rychlost, a to ani v případě, že by obviněný jel povolenou rychlostí 70 km/h, domnívat, že křižovatkou bezpečně projede. Po účastníkovi silničního provozu nelze spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své jednání. Účastník silničního provozu, který porušil pravidla tohoto provozu, pak na druhé straně nemůže očekávat dodržení těchto pravidel od ostatních účastníků, jestliže jim to znemožnil s ohledem na povahu a závažnost svého porušení těchto pravidel. Tak by tomu bylo např. v situaci, kdy by se jednalo o nepřehlednou křižovátku za ohybem hlavní silnice, kde by byl v důsledku terénních nerovností nebo lesního porostu znemožněn dostatečný výhled do křižujících se silnic, z tohoto důvodu by byla rychlost na hlavní silnici omezena, a řidič jedoucí po hlavní silnici

natolik překročil povolenou rychlost, že by řidiči příjíždějícímu z vedlejší silnice objektivně znemožnil dát mu přednost v jízdě. V době, kdy vjížděl do křižovatky, totiž žádné vozidlo na hlavní silnici neviděl, a proto mu ani nemohl dát přednost.

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.

Z uvedeného pak vyplývá závěr, že důvodem vzniku dopravní nehody bylo právě nedání přednosti v jízdě obviněnému poškozenou, která nebyla dostatečně opatrná a nepočínala si v rámci své prevenční povinnosti (zákona o silničním provozu), když vjela do křižovatky a následně přímo do jízdního pruhu obviněného v době, kdy bylo vozidlo obviněného natolik blízko, že už nebylo možné bezpečné projetí dané křižovatky a vyhodnotila tak situaci nepatříčně ve svůj prospěch.

Právě na základě popsaných důvodů Nejvyšší soud považoval za zřejmé, že nebyly dány přesvědčivé skutečnosti, aby bylo možné učinit závěr, že obviněný řidič vozidla Peugeot zcela výlučně překročením povolené rychlosti a v důsledku oční vady zapříčinil střet obou vozidel. Z toho vyplývá, že jak napadený rozsudek krajského soudu, tak rozsudek okresního soudu, jako součást řízení předcházejícího napadenému rozsudku, jsou rozhodnutími spočívajícími na nesprávném právním posouzení skutku ve smyslu dovolacího důvodu. Nejvyšší soud proto z podnětu dovolání obviněného zrušil rozsudky obou soudů, zrušil také všechna další obsahově navazující rozhodnutí, která tím ztratila podklad, a přikázal okresnímu soudu, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

9.2 DOPRAVNÍ NEHODA MOTOCYKLU A TRAKTORU

9.2.1 Skutkové okolnosti případu

Podle rozhodnutí městského úřadu je obviněný vinen ze spáchání přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, který spáchal tím, že dne 10.07.2014 v 18:38 hod. řídil svůj motocykl zn. Yamaha po silnici č. III/4288 ve směru od obce M. k obci Š a při jízdě do kopce, v táhlé zatáčce na vrcholu stoupání nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravně technickému stavu pozemní komunikace, svým schopnostem, vlastnostem vozidla

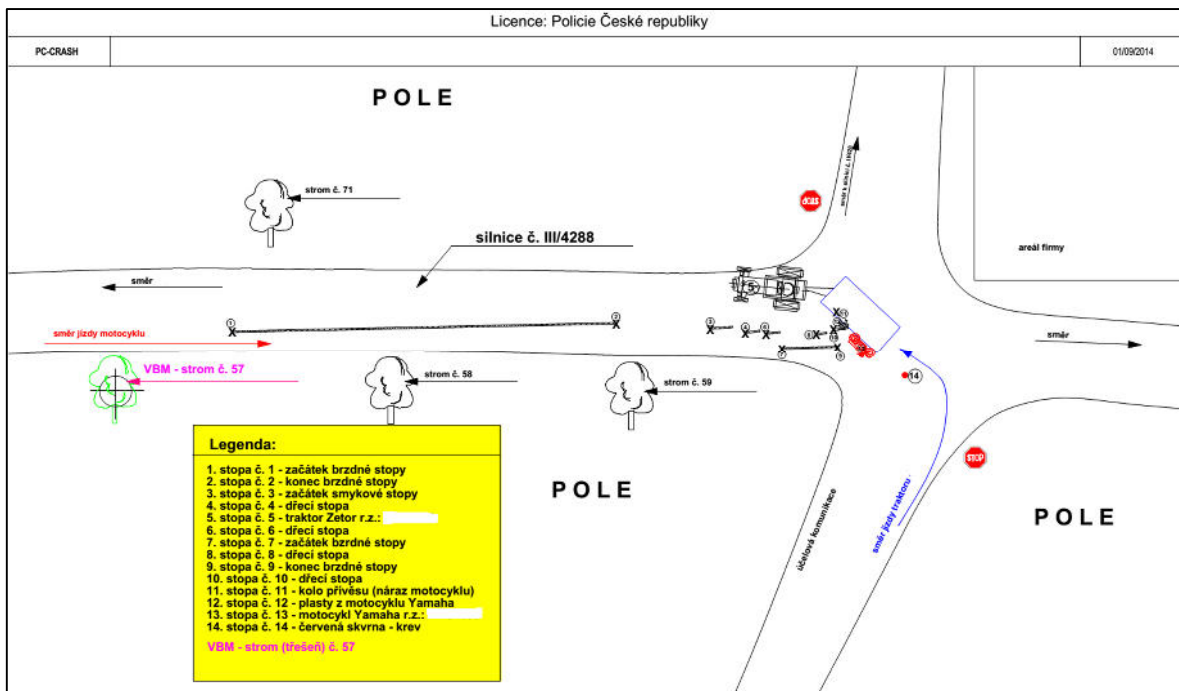
a jiným okolnostem, které je možno předvídat a nejel takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled, přičemž i přes intenzivní brzdění narazil do levé části plně naloženého vleku traktoru řízeného poškozeným, který vjížděl na hlavní pozemní komunikaci z účelové komunikace. Podle rozhodnutí městského úřadu řidič motocyklu zavinil dopravní nehodu porušením ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu. Při dopravní nehodě obviněný utrpěl těžké zranění. Proti rozhodnutí o vině se řidič motocyklu odvolal, krajský úřad napadené rozhodnutí zrušil a další řízení ve věci zastavil.

9.2.2 Znalecký posudek – analýza a popis nehodového děje

Podle znaleckého posudku se řidič traktoru pohyboval s jízdní soupravou, skládající se z traktoru a plně naloženého dvounápravového přívěsu, po místní komunikaci. Při příjezdu ke křižovatce s hlavní silnicí III/4288 zastavil na hranici křižovatky. Ve stejné chvíli po hlavní pozemní komunikaci z pohledu řidiče traktoru zleva se pohyboval motocyklista rychlostí $90,3 - 96,1 \text{ km/h}$. Rozjezd traktoru z hranice křižovatky započal v čase $7,8 - 9,0 \text{ s}$ před okamžikem střetu. V okamžiku rozjezdu traktoru byl motocykl vzdálen od místa střetu $166,1 - 212,1 \text{ m}$ a vzhledem k omezení rozhledu traktoristy horizontem vozovky a travnatým terénem v okolí vozovky a vzrostlými stromy, nemohl řidič traktoru v okamžiku svého rozjezdu přijíždějící motocykl vidět. Poprvé mohl přijíždějícího motocyklistu spatřit až v okamžiku $3,24 - 3,49 \text{ s}$ před okamžikem střetu, v době, kdy se s jízdní soupravou pohyboval napříč křižovatkou. V okamžiku možného spatření motocyklisty řidičem traktoru se motocykl nalézal ve vzdálenosti cca 58 m před místem střetu a traktor ve vzdálenosti $7,0 - 7,3 \text{ m}$ před místem střetu, traktor od svého rozjezdu ujel dráhu $3,7 - 5,0 \text{ m}$.

Po zpozorování traktoru začal motocyklista intenzivně brzdit, ale zabránit střetu se mu nepodařilo. Při brzdění se motocykl položil na pravý bok a řidič se od něj odpoutal. Motocykl smýkající se po pravém boku narazil do levého předního kola nákladního přívěsu traktoru. Střetová rychlost motocyklu s traktorem byla $25,4 - 29,4 \text{ m}$.

Řidič traktoru zahájil reakci v čase $1,17 - 1,38 \text{ s}$ před okamžikem střetu, a to ve vzdálenosti $3,2 - 3,3 \text{ m}$ před místem střetu. Traktor zastavil ve vzdálenosti $1,0 \text{ m}$ za místem střetu.



Obr. 5 Plánek dopravní nehody [Spis policie]

9.2.2.1 Možnost odvrácení střetu řidičem traktoru podle znaleckého posudku

V okamžiku svého rozjezdu, nemohl řidič traktoru příjezdějího motocyklistu vidět, neboť ten byl skrytý hluboko v oblasti zakrytého výhledu.

Řidič traktoru zahájil svou reakci později, než mohl. Jeho reakce mohla být zahájena již v čase 3,24 – 3,49 s před okamžikem střetu. V tu chvíli byl traktor ve vzdálenosti 7,0 – 8,3 m před místem střetu, tedy byl ve vozovce najetý 3,7 – 5,0 m. I v případě, že by řidič traktoru reagoval včas, střetu by nezabránil, neboť traktor již byl vjetý v křižovatce a motocykl s dráhou jeho soupravy kolidoval. Pokud by řidič traktoru nijak nereagoval a s traktorem by nezastavil, ale dále pokračoval v rozjezdu, ve snaze vyjet z jízdniho koridoru motocyklu, ani to by k odvrácení střetu nevedlo. Vzhledem k délce jízdni soupravy a s ohledem na její nízkou rychlost, by jízdni souprava nestačila z jízdniho koridoru motocyklu vyjet. Podle znaleckého posudku nemohl řidič traktoru dopravní nehodě nijak zabránit.

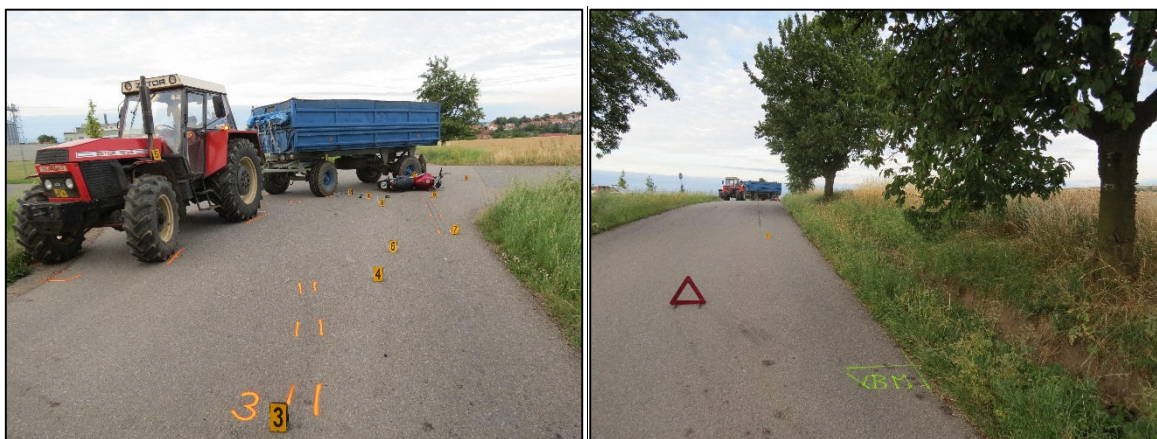
9.2.2.2. Možnost odvrácení střetu řidičem motocyklu podle znaleckého posudku

Řidič motocyklu zahájil svou reakci včas a brzdil na hranici adheze. Brzděním ze skutečné rychlosti při včasné reakci, nemohl střetu zabránit. Na začátku nehodového děje se řidič motocyklu pohyboval rychlostí 90,3 – 96,1 km/h, tedy jen mírně překročil nejvyšší

dovolenou rychlost. Je zcela zřejmé, že i v případě, kdy by dodržel rychlost v místě dovolenou, tedy 90 km/h , tak ani při včasné reakci by se mu nepodařilo zabránit střetu.

V místě dopravní nehody je velikost rozhledu velmi silně omezena právě horizontem vozovky, který zakrývá případné nízké překážky na vozovce. Při zhlédnutí místa nehodového děje bylo ověřeno, že řidič motocyklu při přibližování k místu střetu, má rozhled na vozovku kratší než 45 m a tedy rychlost přiměřená rozhledu v místě dopravní nehody je $67,7 - 71,7 \text{ km/h}$.

Pokud by se řidič motocyklu v daném místě pohyboval maximálně rychlostí přiměřenou rozhledu, vždy by svůj motocykl zastavil před místem střetu. Na zastavení motocyklu by potřeboval dráhu $45,0 \text{ m}$. Přitom jeho reakce byla zahájena již ve vzdálenosti $67,7 - 78,1 \text{ m}$. Tedy při rychlosti přiměřené rozhledu, by řidič motocyklu zastavil vždy před místem střetu se značnou rezervou.



Obr. 6 Vozidla po nehodě, rozhledové poměry ve směru jízdy motocyklu [Spis policie]

10. ZÁVĚR

Hlavním úkolem práce bylo vybrat nejčtenější a zároveň nejzávažnější příčiny dopravních nehod, tyto příčiny jasně právně definovat prostřednictvím příslušných ustanovení zákona o silničním provozu i ustálené rozhodovací praxe Nejvyšších soudů České republiky a následně zhodnotit i z technického hlediska.

Z analýzy dlouhodobých statistik dopravní nehodovosti v České republice jednoznačně vyplynulo, že nejčtenějšími příčinami dopravních nehod jsou nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti, nepřizpůsobení rychlosti jízdy a nedání přednosti v jízdě. Vyhodnocení příčin dopravních nehod s úmrtím dopadlo obdobně, pouze s tím rozdílem, že nebyla brána v úvahu příčina spočívající v nesprávném způsobu jízdy, protože toto vymezení je velmi široké.

Čerpáním z několika různých odborných zdrojů se sice podařilo provést právní výklad definovaných příčin dopravních nehod, ten však ani po doplnění o argumentaci judikaturou Nejvyšších soudů České republiky není vyčerpávající, dostatečně přesný ani jasně vymezený. Navíc bylo zjištěno, že zákonná úprava pravidel provozu na pozemních komunikacích, přestože se jedná o právní normu, sama často používá technického výkladu k vysvětlení jednotlivých ustanovení – pravidel. Jako zásadní otázka navíc vyvstala problematická konkurence porušení povinnosti dodržet přiměřenou či dovolenou rychlost a porušení povinnosti dát přednost v jízdě. Právě ve věci konkurence těchto dvou zákonných povinností existuje velmi obsáhlá judikatura, která je však nejednotná a často protichůdná i ve skutkově totožných věcech, proto ji lze brát čistě jako argumentační vodítko, nikoliv jako právní zdroj, který je nutné za všech okolností užít. Klíčová judikatura, která řeší tuto problematiku, je chronologicky seřazená v příloze této práce.

S cílem odstranit nejasnosti v právním výkladu pojmů dodržet dovolenou rychlost, dát přednost v jízdě a dodržet dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, bylo přistoupeno k jejich technickému výkladu. Technické vymezení vyšlo především ze základů technického znalectví oboru analýzy silničních dopravních nehod, které položil prof. Bradáč a bylo doplněno i o novější poznatky ověřené experimentálně například vymezení pojmů náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.

K porovnání, zda je účelnější vycházet z technického či právního výkladu, byly záměrně vybrány dva případy silničních dopravních nehod. První nehoda je typickým

příkladem, kdy soudy obou stupňů i dovolací soud při svém rozhodování vycházely striktně z právního posouzení a rozhodly o vině řidičky, která měla dát přednost v jízdě, přestože, jak vyplynulo ze znaleckých posudků, nehodě mohl spíše zabránit řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci, který navíc zásadním způsobem sám porušil pravidla provozu. Ve druhém případě potom naopak příslušné orgány vůbec nezačaly úkony trestního řízení proti řidiči, který při vjíždění na hlavní pozemní komunikace nedal přednost v jízdě, protože vyšly pouze ze znaleckého posudku. Jejich názor převzal při svém rozhodování i správní orgán, který obvinil ze spáchání přestupku řidiče na hlavní pozemní komunikaci, protože mírně překročil rychlost přiměřenou dohledu.

Závěrem by se dalo shrnout, že při posuzování silničních dopravních nehod a jejich příčin by neměla být tak ostře vymezována přísná hranice mezi technickým a právním posouzením. Znalci sice nepřísluší hodnotit právní otázky, ale rozhodující orgány naopak musí najít rovnováhu mezi technickým a právním výkladem, které musí být ve vzájemném souladu a vyvážené.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] BRADÁČ, A. a kol.: *Soudní inženýrství*. 1. vyd. Brno: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o. Brno, 1997, 725 str. ISBN 80-7204-057-X
- [2] BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha 2013, 228 str. ISBN 978-80-904-270-1-3
- [3] DRAŠTÍK, A., ENGELMANN, J., FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, 2011. 264str. ISBN 978-80-7365-327-9.
- [4] CHMELÍK, J.: *Dopravní nehody*. Plzeň: VYDAVATELSTVÍ A NAKLADATELSTVÍ ALEŠ ČENĚK, Plzeň, 2009, 540 str. ISBN 978-80-7380-211-0
- [5] CHMELÍK, J. a kol., *Místo činu a znalecké dokazování*, Plzeň, Aleš Čeněk, 2005, 303 str. ISBN 80-868-9842-3
- [6] KASANICKÝ, G.; KOHÚT, P.; LUKÁŠIK, M.: *Teória pohybu a rázu při analýze a simulácii nehodového deja*, Žilina: EDIS VYDAVATELSTVO ŽILINSKEJ UNIVERZITY, Žilina, 2001, 350 str. ISBN 80-7100-597-5.
- [7] KHÜN Z, BOBEK M., POLČÁK R.: *Judikatura a právní argumentace. Teoretické a praktické aspekty práce s judikaturou*. Praha: Nakladatelství Auditorium, 2006. 235 str. ISBN 80-903786-0-9
- [8] KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a související předpisy*. 2. vydání Praha: Leges, 2011. str.720. ISBN 978-80-87576-01-4
- [9] LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z.: *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. Praha:2001, s. 280. ISBN 80-7201-280-0
- [10] MICHALÍKOVÁ K., *Porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě*, 2015. Diplomová práce. Západočeská univerzita v Plzni, Právnická fakulta. Vedoucí práce JUDr. Petr Kybic, Ph.D.
- [11] POPRADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: LINDA PRAHA, Praha, 2000, 378 str. ISBN 80-7201-212-6.
- [12] SEMELA, Marek. *Analýza silničních nehod I*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, ústav soudního inženýrství, 2012. 83 str. ISBN 978-80-214-4559-8
- [13] TOKAŘ, S.: *Sborník příspěvků konference ExFoS 2014*: Vysoké učení technické Brno, Ústav soudního inženýrství, Brno 2014, str. 512 ISBN 978-80-214-4675-5

[14] Usnesení vlády ČR č. 599 z 10. srpna 2011 – *Národní strategie BESIP 2011 - 2020*

[15] ZEMÁNEK, L., PRNKA, J: *Sborník příspěvků konference ExFoS 2013: VÚT ÚSI*,
Brno 2013, str. 368 ISBN 978.80-214-4852-0

NĚKTERÉ VYBRANÉ ELEKTRONICKÉ ZDROJE

[1] <https://www.beck-online.cz/bo/index.seam>

[2] http://www.nsoud.cz/JudikaturaNS_new/ns_web.nsf

[3] <http://www.nssoud.cz/main0col.aspx?cls>

[4] <http://www.ibesip.cz/cz/besip>

[5] <http://www.czrso.cz/clanky/mezinarodni-souvislosti-bezpecnosti/>

[6] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_cs.htm

[7] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4656_cs.htm

[8] <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/graphs.html>

[9] <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/graphs.html>

[10] <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/graphs.html>

[11] <http://vrcha.webnode.cz/news/k-previdatelnosti-soudniho-rozhodovani/>

SEZNAM VYBRANÝCH POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

ČAP	Česká asociace pojišťoven	
PČR	Policie České republiky	
EU	Evropská unie	
ČR	Česká republika	
IRTAD	International Road Traffic and Accident Database	
	Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti	
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	
	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj	
Besip	Bezpečnost silničního provozu	
NS	Nejvyšší soud	
ČSSR	Československá socialistická republika	
Sb.	Sbírka	
R	Rozhodnutí	
Tz	Trestní zákoník	
ÚSI VUT	Ústav soudního inženýrství Vysokého učení technického	
ZP	znalecký posudek	
s	dráha	[m]
v	rychlost	[m/s]
t	čas	[s]
a	zpomalení	[m/s ²]

PŘÍLOHA – CHRONOLOGICKÝ PŘEHLED NEJZÁSADNĚJŠÍ JUDIKATURY

Rozhodnutí Krajského soudu v Liberci sp. zn. To 82/49 ze dne 11. 5. 1949

Jako první rozhodnutí výčtu byla zcela záměrně zařazená rozsudek Krajského soudu v Liberci, který je ve své podstatě základním kamenem judikatury ve věci konkurence právních povinností dát přednost v jízdě a dodržet dovolenou rychlost. V současné době je tento judikát již dávno překonaný, protože v zásadě definoval pravidlo principu omezené nedůvěry, které je přesným opakem dnes obecně zaužívaného principu omezené důvěry (dále viz Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004). Princip omezené nedůvěry spočíval v tom, že zakládal řidiči v podstatě povinnost předpokládat porušení pravidel provozu jiným účastníkem a chovat se tak, aby možným nebezpečím a nenadálým situacím předešel a nikdo nebyl ohrožen.

V rozhodnutí sp. zn. To 82/49 krajský soud projednával situaci, kdy řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici vjel autem na křižovatce nepřiměřenou rychlostí do nepřehledné zatáčky a zde asi 2 m od levého okraje silnice narazil do protijedoucího nákladního auta. Krajský soud konstatoval, že v daném případě není rozhodné, jestli silnice, po které řidič jel, je silnicí hlavní nebo vedlejší, protože řidič jako účastník veřejné silniční dopravy má povinnost chovat se tak, aby doprava nebyla ohrožena a aby nikdo nebyl poškozen, což mu tehdy ukládalo ustanovení § 1 vládního nařízení č. 242/1989 Sb. I v situaci, kdy řidič motorového vozidla přejíždí křižovatkou po hlavní silnici a má přednost v jízdě, si tedy jako účastník veřejné silniční dopravy musí počínat tak, aby doprava nebyla ohrožena a aby nikdo nebyl poškozen. Dále je zdůrazněno, že na vině řidiče jedoucího po hlavní silnici nic nemění, že řidič protijedoucího vozidla jednal nesprávně, protože ho nic neomlouvá, že k výsledku přispěla i nedbalost jiných⁷³

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Tz 3/58 ze dne 14. 3. 1958

K podobnému závěru došel Nejvyšší soud i v rozhodnutí sp. zn. 1 Tz 3/58, kde konstatoval, že skutečnost, že jiná osoba, zejména jiný uživatel silnice poruší předpisy o

⁷³ MICHALÍKOVÁ K., *Porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě*, 2015. Diplomová práce. Západočeská univerzita v Plzni, Právnická fakulta. Vedoucí práce JUDr. Petr Kybic, Ph.D.

provozu na silnicích a vlastním zaviněním vytvoří nebezpečnou situaci pro provoz, neomlouvá řidiče, jestliže sám porušil povinnost stále ovládat vozidlo, s nímž jede, kterou mu v té době ukládalo ustanovení § 10 vyhlášky ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú. l. o provozu na silnicích. Podle Nejvyššího soudu je potřeba zkoumat, jestli řidič mohl správným ovládním svého motorového vozidla zabránit nehodě či nikoliv. Zde Nejvyšší soud projednával případ řidiče motorového vozidla jedoucího po hlavní silnici, který se na křižovatce střetl s cyklistou, který vyjížděl značnou rychlostí z vedlejší silnice. Cyklista při srážce utrpěl těžká zranění, kterým později podlehl. Nejvyšší soud konstatoval, že řidič vozidla neučinil všechna opatření, aby zabránil srážce s cyklistou, zejména nezastavil včas své vozidlo.

Proto ani řidič, který má na křižovatce přednost v jízdě, si nesmí počínat takovým způsobem, aby bezpečnost silničního provozu narušil. Tudíž v případě nastalé nebezpečné situace je povinen učinit všechna možná opatření, aby nebezpečí předešel, například zpomalit nebo zastavit své vozidlo. Pokud tuto povinnost nesplní, může i on nést odpovědnost za následky dopravní nehody. Z uvedeného je tedy patrné, že není v zásadě možné vyloučit odpovědnost za následky dopravní nehody ani u řidiče, který měl přednost v jízdě.⁷⁴

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR sp. zn. 7 Tz 43/63 (R 26/1964 tr.) ze dne 12. 11. 1963

Již o pět let později přišel Nejvyšší soud ČSSR s rozhodnutím publikovaným i ve sbírce trestních rozhodnutí, ve kterém dovedl úplně opačný závěr, když se přiklonil na stranu řidičky s právem přednosti v jízdě. Povinnost dát přednost v jízdě, zde ještě sice nebyla koncipována jako kvalitativně vyšší povinnost, k tomu došlo až v následujících letech. Přesto Nejvyšší soud zdůraznil (v rozporu s předchozí judikaturou), že mimo dřívější upřednostňování povinnosti zabránit vzniku nebezpečných následků, je třeba dbát i na bezpečnost a plynulost silničního provozu. V případech, kdy by řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci před každou křižovatkou snížil rychlost jízdy, aby předešel možnému nebezpečí, by právě docházelo ke zbytečnému omezení plynulosti provozu. Jestliže takové

⁷⁴ MICHALÍKOVÁ K., Porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě, 2015. Diplomová práce. Západočeská univerzita v Plzni, Právnická fakulta. Vedoucí práce JUDr. Petr Kybic, Ph.D.

ani podobné nebezpečí viditelně nehrozí, má uživatel vozovky s předností v jízdě právo spoléhat se na to, že mu přednost v jízdě bude dána. Jestliže v takovém případě přesto k dopravní nehodě dojde, je zřejmé, že nehodu zavinil ten účastník silniční dopravy, který nesplnil svou povinnost dát přednost v jízdě.

Předmětnou věcí byla dopravní nehoda, při které řidička motorového vozidla měla spáchat trestný čin, když dne 15. 7. 1962 v 19,40 hod. řídila osobní auto na hlavní pozemní komunikaci v uzavřené osadě na frekventované křižovatce větší rychlostí, čímž se stalo, že srazila cyklistku, přijíždějící ke křižovatce po vedlejší komunikaci. Cyklistka přitom utrpěla zlomeniny obou ramen, kosti stydké vlevo s pohmožděním močového měchýře, dále tříštivou zlomeninu pravé kosti holenní a pohmoždění hlavy. Vyšší rychlost řidičky motorového vozidla byla *60 km/h* tedy o *10 km/h* vyšší než byla tehdejší právní úpravou dovolená. Soud prvního stupně i krajský soud v odvolacím řízení jednoznačně rozhodly o vině řidičky na hlavní pozemní komunikaci, vinu obžalované okresní soud pak dovedl z té skutečnosti, že obžalovaná jela rychlostí vyšší než *15 km* za hod., kterou okresní soud považoval za přiměřenou.

Nejvyšší soud usnesení krajského soudu zrušil a věc mu vrátil zpět k novému rozhodnutí. Ve svém zrušujícím usnesení nejvyšší soud uvedl, že bezpečnost v provozu na silnicích vyžaduje dodržování všech dopravních předpisů. To také platí o předpisech, kterými je stanovena povinnost účastníka silničního provozu, který přijíždí na vozovku s předností v jízdě, dát přednost v jízdě na hlavní vozovce. Bez dodržování tohoto předpisu by bezpečný silniční provoz nebyl vůbec možný. Naproti tomu předpis § 20 odst. 2 vyhl. č. 141/1960 Sb. nelze chápat tak, že od řidiče jedoucího po vozovce s předností v jízdě nutno vyžadovat, aby při přijíždění na křižovatkách bez závažných důvodů reagoval na každé vozidlo přijíždějící po vedlejší vozovce a v důsledku toho upravoval rychlost svého vozidla tak, aby zabránil středu s takovýmto vozidlem, ke kterému by mohli dojít proto, že řidič přijíždějící z vedlejší vozovky porušil předpis o povinnosti dát přednost v jízdě.⁷⁵

⁷⁵ <https://www.beck-online.cz/bo/document-R26/1964> tr.

**Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 20/81 ze dne 14. 7. 1981
(R 43/1982 tr.)**

Další rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR nijak zásadně neměnilo pohled na jednání řidiče s povinností dát přednost v jízdě, pouze jej částečně doplnilo. Výrazný argumentační posun nastal v otázce řidiče s předností v jízdě. Řidič s právem přednosti v jízdě sice nesprávně reagoval na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník provozu, ale nejvyšší soud zde položil daleko větší důraz na splnění povinnosti dát přednost v jízdě.

Podle rozsudku okresního soudu byli uznáni vinnými trestným činem ublížení na zdraví řidič autobusu a současně i řidič osobního motorového vozidla. Trestný čin spáchali při dopravní nehodě, při níž řidič autobusu odbočoval vlevo do garáží, vjel do levé poloviny vozovky a nedal přednost protijedoucímu osobnímu motorovému vozidlu. Řidič osobního vozidla v důsledku nepřiměřené rychlosti dostal s vozidlem smyk a bokem narazil do již stojícího autobusu. Při dopravní nehodě došlo ke zranění osob v osobním motorovém vozidle. Generální prokurátor ČSR podal ve věci stížnost pro porušení zákona.

Nejvyšší soud rozsudek okresního soudu zrušil a přikázal tomuto soudu, aby věc znovu projednal a rozhodl. Klíčová argumentace Nejvyššího soudu je shrnuta v právní větě zmiňovaného rozhodnutí. Řidič vozidla, který má přednost v jízdě, není povinen měnit směr nebo rychlost jízdy, jestliže nic nenasvědčuje tomu, že by hrozil střet s vozidlem, jehož řidič je povinen dát mu přednost v jízdě. Tuto povinnost zabránit tak střetu vozidel má jen tehdy, když včas a na dostatečnou vzdálenost zjistí, že řidič vozidla, který mu má dát přednost v jízdě, svou povinnost nesplnil, popř. si počínal tak, že je zřejmé, že ji nesplní.

Jestliže řidič reaguje nesprávně na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu porušením jeho pravidel, takže nezabránil dopravní nehodě, ačkoliv při správné reakci bylo ještě možné nehodě předejít, lze jej činit za nehodu odpovědným jen tehdy, jestliže mu za volbu nesprávného řešení situace lze přičítat zavinění. I když nehodu spoluzavinil nesprávnou reakcí na vzniklou situaci, nelze zpravidla posuzovat jeho jednání jako porušení důležité povinnosti.⁷⁶

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 3 Tz 20/81 lze právem označit jako průlomové, protože v něm byla poprvé formulovaná tzv. zásada omezené důvěry v dopravě.

⁷⁶ [https://www.beck-online.cz/bo/document-R43/1982 tr.](https://www.beck-online.cz/bo/document-R43/1982_tr)

Tato zásada znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, zároveň není povinen předpokládat porušení těchto pravidel jiným účastníkem, pokud z konkrétní situace nevyplývá opak. Přesto si řidič musí počínat s náležitou opatrností.

Rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně sp. zn. 2 T 71/97 ze dne 28. 8. 1997

Dalším stěžejním rozhodnutím je rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně sp. zn. 2 T 71/97. Soud se zde zabýval interpretací pojmu dát přednost v jízdě. Tento rozsudek považuji za důležité zmínit proto, že se okresní soud odchýlil od tehdejší judikatury Nejvyššího soudu, která kladla důraz na povinnost dát přednost v jízdě, zatímco okresní soud přišel s výkladem, že povinnost dát přednost v jízdě neplatí úplně absolutně. Výklad zde obsažený byl natolik zdařilý, že na něj Nejvyšší soud několikrát odkázal a převzal ho do některých svých rozhodnutí.⁷⁷

Jak již bylo zmiňováno v kapitole 4.2 této práce, dát přednost v jízdě podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Právě okresní soud v Novém Jičíně k tomuto pravidlu doplnil: *„Dát přednost v jízdě ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 vyhlášky č. 99/1989 Sb. neznamená povinnost řidiče počínat si tak, aby žádným způsobem neomezil směr nebo rychlost jízdy řidiče, který má přednost v jízdě. Řidič poruší takovou povinnost 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 např. mírné přibrzdění nebo plynulé přejetí do jiného jízdniho pruhu za okolností, kdy k těmto manévřům má řidič dostatek času a není jim na překážku stav vozovky nebo dopravní situace.“*

Skutkově se jednalo o dopravní nehodu, při které řidič vozidla Škoda PickUp nedodržel nejvyšší dovolenou rychlost jízdy při jízdě po hlavní pozemní komunikaci v obci a navíc neadekvátně zareagoval na vozidlo Škoda 120, které vjelo z vedlejší komunikace na hlavní komunikaci. Řidič vozidla Škoda 120 při vjíždění z vedlejší komunikace v souladu

⁷⁷ MICHALÍKOVÁ K., Porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě, 2015. Diplomová práce. Západočeská univerzita v Plzni, Právnická fakulta. Vedoucí práce JUDr. Petr Kybic, Ph.D.

s pravidly provozu zastavil před dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“, ale protože viděl, že Škoda Pick Up přijíždějící po hlavní komunikaci se nachází v dostatečné vzdálenosti, začal na hlavní komunikaci vjíždět. Podle názoru okresního soudu v Novém Jičíně řidič Škody 120 řidiče na hlavní pozemní komunikaci v žádném případě nedonutil k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Oproti tomu řidič vozidla Škoda PickUp na hlavní komunikaci jel v levém jízdním pruhu a předjížděl nákladní vozidlo, přičemž ve snaze vyhnout se vozidlu Škoda 120, částečně i v důsledku nepřiměřené rychlosti, dostal smyk a s vozidlem narazil do vyvýšeného ostrůvku vedeného uprostřed komunikace. Při dopravní nehodě došlo ke zranění spolujezdce ve vozidle Škoda PickUp. Okresní soud v Novém Jičíně jako hlavní příčinu dopravní nehody určil jízdu nedovolenou rychlostí řidiče vozidla Škoda PickUp, když jel rychlostí 66,5 – 77,3 km/h v úseku s nejvyšší dovolenou rychlostí 60 km/h. Podle znaleckého posudku, pokud by řidič vozidla Škoda PickUp na hlavní komunikaci dodržel dovolenou rychlost, ke střetu vozidel by vůbec nedošlo.

Pro posouzení skutečnosti, zda řidič vozidla přijíždějícího z vedlejší pozemní komunikace dal přednost v jízdě vozidlu pohybujícímu se po pozemní komunikaci hlavní či nikoliv, je důležité, jestli byl řidič na hlavní silnici nucen náhle změnit směr nebo rychlost své jízdy. Náhlá změna směru jízdy je přitom podle soudu takové vybočení, které může ohrozit jak řidiče s předností v jízdě (zejména smykem), tak i jiné účastníky silničního provozu, zejména i další řidiče, kteří by tím byli donuceni například k prudkému brždění. Náhlé snížení rychlosti jízdy je chápáno jako intenzivní brždění - nikoliv jen sejmutí nohy z plynového pedálu nebo plynulé přibrzdění. Pokud tedy řidič vjíždějící z vedlejší pozemní komunikace na hlavní přiměje svým chováním řidiče na hlavní komunikaci pouze postupně a nenáhle snížit rychlost jízdy, nejedná v rozporu s ustanovením § 2 písm. q) a § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu a neporušuje tedy žádné ustanovení pravidel silničního provozu o přednosti v jízdě na křižovatce.⁷⁸

Přestože byl tento rozsudek vskutku průlomový a Nejvyšším soudem ČR často citovaný, z dnešního pohledu již není aplikovatelný, neboť judikatura ve věci konkurence povinností dát přednost v jízdě a dodržet nejvyšší dovolenou rychlost se dále vyvíjela, a to především ve směru, že překročení rychlosti řidičem jedoucím po hlavní komunikaci musí

⁷⁸ DRAŠTÍK, A., ENGELMANN, J., FLÍDR, A. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, 2011. s. 5.

být natolik výrazné, aby převážilo porušení povinnosti dát přednost v jízdě, kterou má řidiče na vedlejší komunikaci.

Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 145/98 ze dne 7. 1. 1999 (Sb. R /1999)

Toto rozhodnutí Nejvyššího soudu stejně jako několik desítek po něm následujících není třeba popisovat skutkově, neboť se v podstatě nijak neliší od v té době ustálené rozhodovací praxe soudů, kdy se kladl větší důraz na povinnost dát přednost v jízdě na úkor povinnosti dodržet povolenou rychlost. V právní větě rozhodnutí sp. zn. 5 Tz 145/98 Nejvyšší soud tento vztah dvou důležitých povinností shrnul následovně: *„Dojde-li k dopravní nehodě a k následnému ublížení na zdraví po střetu dvou motorových vozidel, z nichž vozidlo jedoucí po hlavní silnici narazilo do vozidla, které krátce předtím vjelo na hlavní silnici z vedlejší silnice, je třeba z hlediska zavinění řidičů obou vozidel vyřešit především otázku, zda řidič vozidla vjíždějícího z vedlejší silnice na hlavní silnici splnil svou povinnost dát přednost v jízdě řidiči vozidla jedoucímu po hlavní silnici (§ 20 odst. 1 vyhl. č. 99/1989 Sb., o pravidlech silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů). Jestliže se tak nestalo a povinnost dát přednost v jízdě splněna nebyla, nutno zkoumat, zda řidič vozidla vjíždějícího z vedlejší silnice na hlavní silnici nevytvořil porušením této povinnosti tzv. náhlou překážku pro řidiče jedoucího po hlavní silnici, kterou tento řidič nemohl předvídat a ani na ni včas a odpovídajícím způsobem reagovat (srov. rozhodnutí pod č. 43/1982 Sb. rozh. tr.). Teprve poté se přihlédne též k tomu, zda, jakým způsobem a v jakém rozsahu dopravní nehodu a její následky zavinil, resp. spoluzavinil řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici např. tím, že nevěnoval jízdě dostatečnou pozornost, řídil vozidlo pod vlivem alkoholických nápojů požitých před jízdou či nedodržel přiměřenou rychlost jízdy“.*

Dále v tomto rozhodnutí Nejvyšší soud koncipoval úlohu znalce z oboru dopravy, odvětví silniční dopravy a odůvodnil nutnost jeho přibrání nezbytné pro zjištění skutečností, na nichž závisí posouzení míry zavinění řidičů na dopravní nehodě a jejích následků. Znalecký posudek nebo výslech znalce musí vycházet ze všech relevantních podkladů a důkazů tak, aby poskytl dostatečnou oporu orgánům činným v trestním řízení k rozhodnutí, který z řidičů zúčastněných na nehodě odpovídá za její vznik a následky a v jakém rozsahu. Závisí-li odpovědnost na tom, na jakou vzdálenost měl řidič rozhled a jaká rychlost jeho jízdy byla vzhledem k tomu přiměřená, musí znalecký důkaz poskytovat všechny údaje

nezbytné i k posouzení těchto okolností; přitom maximální dovolenou rychlost nelze vždy s přihlédnutím ke všem okolnostem jízdy považovat i za rychlost přiměřenou⁷⁹

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 ze dne 20. 10. 2004 (R 45/2005 tr.)

V usnesení sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 Nejvyšší soud navázal na výše popsany právní názor Okresního soudu v Novém Jičíně, který však zcela zásadním způsobem doplnil a zpřesnil o řadu technických pojmů jako je například procentuální vyjádření míry překročení dovolené rychlosti řidičem s právem přednosti v jízdě. Projednávaný skutek ve stručnosti spočíval v tom, že se jednalo o střet motocyklu Suzuki, který jel v obci po hlavní pozemní komunikaci nedovolenou a současně nepřiměřenou rychlostí (86 až 97 km/hod.), s vozidlem Škoda PickUp, které vyjíždělo vedlejší pozemní komunikace. Při nehodě došlo ke smrtelnému zranění spolujezdkyně na motocyklu. Vinným ze zavinění dopravní nehody a spáchání trestného činu byl uznán prvostupňovým soudem řidič motocyklu a odvolací soud rozhodnutí v podstatě potvrdil, přičemž ještě konstatoval i spoluzavinění u řidiče vozidla Škoda PickUp, který nedal přednost v jízdě. Proti tomu podala dovolání nejvyšší státní zástupkyně a současně obviněný řidič motocyklu. Nejvyšší soud v plném rozsahu zrušil předchozí rozhodnutí krajského soudu, věc mu vrátil k novému projednání s tím, že neshledal žádný relevantní podíl řidiče vozidla Škoda PickUp na vzniku a následcích této dopravní nehody.

Nejvyšší soud zde současně zcela jasně vymezil rozdíl mezi situací, kdy není dána přednost v jízdě vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci dovolenou rychlostí a situací, kdy toto vozidlo výrazně překračuje nejvyšší dovolenou rychlost. Rozdíl odůvodnil následovně: *„Jak vyplývá již z logického výkladu pravidel provozu na pozemních komunikacích, 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 (srov. § 2 bod 2. tehdy platné vyhlášky č. 99/198 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích /pravidla silničního provozu/, ve znění pozdějších*

⁷⁹ <https://www.beck-online.cz/bo/document-5Tz145/98>

předpisů, a rozhodnutí pod č. 44/2000 Sb. rozh. tr.). Přitom řidič zejména na základě svých zkušeností v podstatě odhaduje, které vozidlo je ještě v dostatečné vzdálenosti tak, že mu umožňuje vjezd na hlavní silnici, a které již nikoli, a při tomto svém odhadu samozřejmě vychází z rychlosti, kterou právní předpisy v místě křižovatky povolují. Pokud řidič přijíždějící po hlavní silnici jede rychlostí povolenou, resp. přiměřenou a řidič přijíždějící po vedlejší silnici mu přednost v jízdě nedá, je v obvyklých případech odpovědnost za kolizi a případné další následky na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici. Pokud však řidič na hlavní silnici jede rychlostí, která maximální povolenou rychlost výrazně překračuje, a řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici nemá důvod předpokládat takové překročení, za případnou kolizi musí nést odpovědnost řidič jedoucí po hlavní silnici. Obviněný řidič motocyklu sice podle skutkových zjištění jel po hlavní silnici, ale překročil povolenou rychlost takřka dvojnásobně, což řidič Škody PickUp nemohl předpokládat, tudíž obviněný je bezpochyby viníkem posuzované nehody a s ohledem na její další okolnosti se nemůže dovolávat tzv. principu omezené důvěry.“

Právní věta usnesení sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, skládající se ze dvou částí, se poté stala na dlouhou dobu zásadním vodítkem pro posuzování situací, kde dochází ke konkurenci právní povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet dovolenou rychlost jízdy. Její znění je následující: „*Jestliže řidič přijíždějící po vedlejší silnici nedá přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici, odpovědnost za jejich střet a případné další následky je zásadně na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici. Jestliže však řidič na hlavní silnici jede rychlostí výrazně překračující maximální povolenou rychlost, čímž řidiči přijíždějícímu do křižovatky po vedlejší silnici znemožní, popř. podstatně ztíží, aby mu dal přednost v jízdě, pak není vyloučena jeho odpovědnost nebo spoluodpovědnost za případnou kolizi.*

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 (§ 18 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů), protože takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví.“

Z dalších rozhodnutí obdobných jako toto průlomové usnesení lze jmenovat např. usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. Tdo 727/2005 ze dne 29. 6. 2005, nebo sp. zn. 8 Tdo 216/2006 ze dne 28. 2. 2006, ve kterých byla posuzována míra překročení

nejvyšší dovolené rychlosti řidiče na hlavní komunikaci a od toho se odvíjelo i rozhodování o míře zavinění.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. Tdo 1411/2006 ze dne 29. 11. 2006 (Výběr NS 5174/2006)

Na první pohled by se mohlo zdát, že v usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1411/2006 došlo opět k zásadní změně v hodnocení nehod, ke kterým došlo v důsledku kolize vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem přijíždějícím do křižovatky ze silnice vedlejší. Nejvyšší soud se zde jednoznačně přiklonil k zavinění řidičky, která porušila povinnost dát přednost v jízdě. Skutkově se jednalo o dopravní nehodu spočívající ve střetu dvou osobních vozidel, při které řidička vozidla Mercedes Benz na křižovatce mimo obec odbočovala vlevo z vedlejší pozemní komunikace na hlavní komunikaci. Řidička nerespektovala dopravní značku „Dej přednost v jízdě“, vjela do křižovatky, kde do jejího vozidla zezadu narazil řidič s vozidlem Škoda Felicia jedoucí po hlavní komunikaci zprava rychlostí 90 až 100 km/h. Jediným viníkem byla označena řidička vozidla Mercedes Benz a byla uznána vinnou trestným činem ublížení na zdraví.

Nejvyšší soud jednoznačně konstatoval, že 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. Pokud případně řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci rovněž nerespektoval pravidla provozu na pozemních komunikacích, např. tím, že mírně překročil nejvyšší dovolenou rychlost, může jít z jeho strany nejvýše o spoluzavinění. Z uvedeného je zřejmé, že v obvyklých situacích je za vzniklou kolizi odpovědný řidič, který nedal přednost v jízdě, pokud ovšem řidič jedoucí po hlavní komunikaci neporušil zásadním způsobem pravidla provozu. Jiná situace nastává v případě, kdy řidič na hlavní komunikaci pravidla provozu poruší a přispěje ke vzniku nehody. Soud zde, připouští pouze spoluodpovědnost, zatímco v předchozích případech byla připuštěna i možnost plné odpovědnosti řidiče na hlavní pozemní komunikaci.

Nejvyšší soud rovněž řešil otázku, jak hodnotit situaci, kdy řidič jedoucí po hlavní silnici nejvyšší dovolenou rychlost překročí, ale pouze nepatrně. Konstatoval, že pokud řidič překročí dovolenou rychlost jen o málo (přibližně o 10 km/h), nelze to považovat za podstatné překročení dovolené rychlosti, tím pádem ani za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Právě na podkladě těchto právních úvah soud neshledal spoluzavinění

řidiče jedoucího po hlavní komunikaci a jediným viníkem byla jednoznačně ustanovena řidička vozidla Mercedes Benz, která nedala přednost v jízdě.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 804/2008 ze dne 7. 8. 2008 (Výběr NS 5816/2008)

Dále je třeba uvést usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 804/2008, neboť zde byl zvolen opět zcela jiný způsob argumentace. Podle skutkových zjištění Krajského soudu v Praze obviněná spáchala trestný čin tím, že řídila v obci H osobní vozidlo Fiat Seicento a při odbočování z vedlejší komunikace vlevo na hlavní pozemní komunikaci nedala přednost nezjištěnému vozidlu přijíždějícímu zprava. Aby zabránila střetu s nezjištěným vozidlem, pokračovala v jízdě v protisměrné části hlavní komunikace, kde vytvořila náhlou překážku protijedoucímu motocyklu Honda, jehož řidič v rozporu se zákazem předjíždění a omezením rychlosti dopravní značkou na *40 km/hod.*, předjížděl v obci rychlostí nejméně *90 km/hod.* nezjištěné osobní vozidlo. Řidič motocyklu, aby zabránil střetu, začal intenzivně brzdit, poté upadl na vozovku a narazil do vozidla obžalované, které ho přešlo a způsobilo mu mnohočetná zranění, kterým na místě podlehl. Řidička vozidla Fiat byla okresním soudem nejdříve uznána vinnou trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 trestního zákona (dnes § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku), krajský soud poté v odvolacím řízení napadený rozsudek zrušil a řidičku uznal vinnou trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 trestního zákona (dnes § 147 odst. 1 trestního zákoníku). Dovolání obviněné bylo Nejvyšším soudem odmítnuto.

Nejvyšší soud zvolil argumentaci založenou na zásadě gradace příčinné souvislosti. Pokud se dle jeho názoru na škodlivém následku podílelo vícero příčin, je nutné podle zásady gradace příčinné souvislosti posoudit, která z příčin byla tou hlavní a měla zásadní podíl na způsobeném následku. Soud upozornil i na to, že pokud měl na způsobení následku podíl nikoliv zanedbatelným způsobem také poškozený, ovlivní to míru zavinění obviněné, a tím i hodnocení stupně nebezpečnosti jeho činu pro společnost. Proto se také Nejvyšší soud neztotožnil s názorem krajského soudu, že obviněná naplnila kvalifikovanou skutkovou podstatu trestného činu ublížení na zdraví. V posuzovaném případě bylo jednou z příčin porušení pravidel silničního provozu ze strany obviněné, neboť nedala přednost v jízdě a jela v levém pruhu. Další příčinou však bylo závažné porušení pravidel silničního provozu ze strany poškozeného, neboť porušil zákaz předjíždění a překročil maximální povolenou rychlost více než dvojnásobně. Přesto bylo za hlavní příčinu označeno jednání řidičky

přijíždějící z vedlejší komunikace. Jednání řidiče motocyklu jedoucího po hlavní komunikaci bylo podle soudu méně významné. Nejvyšší soud se s tímto postupem odvolacího soudu plně ztotožnil.

Usnesení nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 639/2008 ze dne 25. 9. 2008 (Výběr NS 8040/2008)

Je typickým sjednocujícím judikátem, kterým Nejvyšší soud v rámci svého rozhodování v podstatě shrnul do té doby existující judikaturu ve věci konkurence porušení povinnosti dát přednost v jízdě a dodržet dovolenou rychlost jízdy.

Podle skutkových zjištění instančních soudů se obviněný dopustil trestného činu ublížení na zdraví tím, že při vyjíždění z vedlejší na hlavní pozemní komunikaci nedal přednost v jízdě vozidlu poškozené, jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci z jeho pohledu zleva, v důsledku čehož do tohoto vozidla levou stranou narazil a zároveň způsobil jeho následný střet s protijedoucím vozidlem Avia. Poškozená řidička při nehodě utrpěla zranění s dobou léčení delší než 7 dní. Rozsudkem Okresního soudu byl obviněný uznán vinným z trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zák. Proti rozsudku okresního soudu podal obviněný odvolání, o kterém rozhodl rozsudkem krajský soud tak, že zrušil prvostupňové rozhodnutí ve výroku o trestu a ve výroku o náhradě škody. Nově poté rozhodl tak, že obviněnému trest odnětí svobody snížil, ale v ostatním, tedy otázce zavinění, zůstal napadený rozsudek nezměněn. Nejvyšší soud dovolání obviněného zamítl.

Nejvyšší soud rovněž shrnul skutková zjištění instančních soudů a konstatoval, že poškozená v ranních hodinách jela po hlavní pozemní komunikaci rychlostí 75 km/hod., ačkoliv ve směru jízdy byla umístěna dopravní značka povolující maximální rychlost 30 km/hod. Při sjíždění po nájezdu k hlavní komunikaci obviněný, vědom si své povinnosti dát přednost v jízdě všem projíždějícím vozidlům, v daný okamžik vyhodnotil vzdálenost blížícího se automobilu Škoda Octavia poškozené, jako dostatečnou k tomu, aby provedl zamýšlený odbočovací manévr a bezpečně se zařadil. To, že se tak nestalo a došlo k dopravní nehodě, vyhodnotil okresní a poté i krajský soud jako výslednici několika současně existujících a dostatečně významných příčin – jednak pochybením poškozené, která se pohybovala po předmětné silnici s více jak dvojnásobně vyšší rychlostí a jednak pochybením dovolatele, který ve chvíli, kdy přijížděl ke křižovatce z vedlejší silnice, nedal přednost v jízdě blížící se Škodě Octavii a vjel na hlavní komunikaci s předpokladem, že se do provozu bezpečně začlení. Tento předpoklad se však ukázal jako nereálný, neboť korekce jízdy

poškozené již nezabránila dopravní kolizi, jejímž výsledkem byl nejen střet poškozené s vozidlem obviněného, ale i následné odražení jejího vozidla do protisměru, kde se srazila s protijedoucí Avii.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu dále podrobně rozebírá a v právní větě shrnuje judikaturu ve věci obdobných dopravních kolizí:

a) 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 (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 7 Tdo 1411/2006).

b) 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 (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 6 Tdo 686/2007, 5Tdo 1173/2004).

c) Jak vyplývá z logického výkladu pravidel silničního provozu – 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 (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, rozhodnutí publikované pod č. 44/2000 Sb. rozh. tr.).

d) 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 (ust. § 18 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů), protože takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 5 Tdo 1173/2004).

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 38/2009 ze dne 4. 2. 2009

Rozsudkem Okresního soudu byl obviněný uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví, neboť řídil vozidlo zn. Škoda po čtyřproudové hlavní pozemní komunikaci s omezením rychlosti na 50 km/h. Dovolenu rychlost překročil podle znaleckého posudku nejméně o 42 km/h. V prostoru křižovatky s místní komunikací tento řidič předjížděl levým jízdním pruhem nákladní vozidlo a čelně narazil do levého boku vozidla zn. Seat, které přejíždělo zprava z vedlejší komunikace a jeho řidič přitom nerespektoval dopravní značku „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Došlo ke smrtelnému zranění řidiče a spolujedoucí z vozidla Seat a současně těžkému zranění spolujedoucího z vozidla Škoda. Odvolání obviněného ve věci výroku o vině krajský soud zamítl.

Na základě dovolání obviněného, který poukazoval na zavinění poškozeného nedáním přednosti, se věcí zabýval Nejvyšší soud, který po přezkoumání věci a předchozího řízení shledal dovolání důvodným.

Nejvyšší soud v posuzované věci předně konstatoval, že za střet dvou vozidel na křižovatce hlavní silnice s vedlejší silnicí je obecně vzato zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť jeho povinností je, dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici. Jednoznačně zde byla povinnost dát přednost v jízdě soudem definována jako **kvalitativně vyšší druh povinnosti, než povinnost dodržet dovolenou rychlost**. Pravidlo je odůvodněno tím, že samotné překročení rychlosti přímo nevede k situaci, kdy bezprostředně hrozí střet vozidel s protínajícím se jízdním koridorem, nedání přednosti naopak ano. Nejvyšší soud připustil, že ve výjimečných případech se lze od této zásady odchýlit, pokud je splnění povinnosti dát přednost v jízdě fakticky znemožněno extrémním porušením povinnosti dodržet předepsanou rychlost. Jedná se o případy, kdy jen v kvůli vysoké rychlosti vozidla jedoucího po hlavní silnici není objektivně možné, aby řidič vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici i při snaze dát přednost bezpečně projel křižovatkou. Charakteristickým znakem takové situace je, že řidič, který má dát přednost v jízdě jen v kvůli vysoké rychlosti jízdy vozidla, jemuž má dát přednost, uvidí toto vozidlo až v době, kdy už není reálné, aby mu přednost skutečně dal.

Oproti svým předchozím rozhodnutím, zde Nejvyšší soud překročení dovolené rychlosti o více než 80 % zjevně za extrémní nepovažoval. Naopak se výrazně zabýval otázkou, zda poškozený před křižovatkou zastavil na takovém místě, odkud měl do křižovatky náležitý rozhled a ověřil mimo jiné situaci v obou jízdních pruzích, které

přejížděl. Při posuzování, zda řidič vozidla Seat před křižovatkou zastavil, Nejvyšší soud plně vyšel ze závěrů znaleckých posudků, které na základě rychlosti jízdy poškozeného v okamžiku střetu a vzdálenosti tzv. stop čáry od místa střetu, možnost zastavení a splnění zákonné povinnosti s ohledem na technické možnosti vozidla Seat, prohlásily technicky nepřijatelnou.

Nejvyšší soud proto zrušil rozsudky obou instančních soudů, zrušil také všechna další obsahově navazující rozhodnutí, která tím ztratila podklad, a přikázal Okresnímu soudu, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal, doplnil skutková zjištění a v souladu s názorem Nejvyššího soudu rozhodl.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1116/2011 ze dne 22. 9. 2011

Rozsudkem okresního soudu byla obviněná uznána vinnou trestným činem ublížení na zdraví, kterého se podle skutkových zjištění dopustila tím, že jako řidička osobního automobilu zn. Renault, při odbočování vlevo na místní komunikaci, nedala přednost v jízdě v protisměru jedoucímu motocyklu zn. Kawasaki, který vyšší než dovolenou rychlostí. Vozidla se střetla a řidič motocyklu utrpěl smrtelné zranění. Krajský soud prvostupňové rozhodnutí v části o zavinění obviněné potvrdil a zrušil pouze část výroku, která se týkala zákazu činnosti. Obviněná podala proti usnesení odvolacího soudu dovolání.

Ze skutkových zjištění soudů vyplynulo, že obviněná v daném případě porušila důležitou povinnost, která řidiči vyplývá z ustanovení § 21 odst. 1 zákona o silničním provozu, podle kterého je řidič mimo jiného povinen při odbočování na křižovatce nebo na místo ležící mimo komunikaci dbát zvýšené opatrnosti a současně podle § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i 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 nějž je tento jízdni pruh vyhrazen. Tyto povinnosti obviněná řidička dle názoru soudů nesplnila a odbočovací manévr začala provádět přesto, že se v té době na protisměrné vozovce pohyboval motocykl poškozeného, který neviděla, neboť měla rozhled zakrytý před ní jedoucím vozidlem. Pokud jde o způsob jízdy motocyklu, bylo na podkladě provedeného dokazování prokázáno, že ač jel v obci, jeho rychlost činila kolem *100 km/h*, tudíž porušil ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu, podle něhož smí řidič jet v obci rychlostí nejvýše *50 km/h*, velmi výrazně, neboť předchozí judikatura jako extrémní porušení určila překročení nejvyšší

dovolené rychlosti o více než 70 %. Znaleckými posudky bylo doloženo, že v době, kdy se obviněná rozhodla odbočit, se poškozený nacházel v protisměrném jízdním pruhu v oblasti zakrytého výhledu až ve vzdálenosti 135,9 m od jejího postavení na vozovce, a tedy zcela nepochybně o více jak 50 m dále, než byla vzdálenost, na kterou byla povinna mít rozhled pro bezpečné odbočení za předpokladu rychlosti jízdy protijedoucího vozidla 50 km/h.

Podle výroku Nejvyššího soudu tak obviněná 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. Poté, co začala přejíždět protisměrný pruh, již dále nesledovala provoz v tomto jízdním pruhu, ale kontrolovala jen provoz na místní komunikaci, kam odbočovala. Povinnost dát přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu je podle názoru Nejvyššího soudu obsaženého v několika jeho předchozích rozhodnutích i výkladových stanoviscích kvalitativně vyšší povinností než přiměřená rychlost jízdy v obci vozidla jedoucího po hlavní silnici.

Nejvyšší soud v souladu se závěry a úvahami soudů obou stupňů rovněž shledal, že se na vzniku předmětné dopravní nehody, resp. na fatálním následku spolupodíleli oba účastníci silničního provozu, proto 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. Dovolání obviněné tudíž posoudil jako zjevně neopodstatněné a odmítl ho.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 7. 2013 sp. zn. 4 Tdo 715/2013

Rozsudkem okresního soudu byla obviněná uznána vinnou ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví, kterého se podle skutkové věty výroku o vině dopustila tím, že s osobním vozidlem Ford po vedlejší pozemní komunikaci přijela ke křižovatce s hlavní pozemní komunikací a zastavila těsně před hranicí křižovatky v místě, kde měla zakrytý výhled doprava vzrostlou alejí stromů a reklamní tabulí, proto neviděla zprava po hlavní silnici ke křižovatce přijíždějící osobní automobil Škoda Fabia, který řídil poškozený. Poškozený ke křižovatce přijížděl vyšší než maximálně dovolenou rychlostí, obviněná

nedala poškozenému přednost a vjela mu bezprostředně do jízdní dráhy, v důsledku čehož došlo ke střetu vozidel. Poškozený utrpěl závažné zranění spočívající v dlouhodobé poruše zdraví. Proti rozsudku okresního soudu podala obviněná odvolání, které krajský soud zamítl.

Na základě provedeného dokazování bylo zjištěno, že oba účastníci dopravní nehody, jak obviněná, tak i poškozený porušili povinnosti uložené zákonem o silničním provozu. Obviněná tím, že přijela do křižovatky po komunikaci označené jako vedlejší, nedala přednost v jízdě vozidlu, které se pohybovalo po komunikaci označené jako hlavní, proto porušila ustanovení § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu. Tím, že nedala přednost v jízdě a nezajistila si tedy náležitý rozhled na hlavní silnici, vyvolala nehodový děj. Ze skutkových zjištění, k nimž oba soudy dospěly, však vyplývá rovněž to, že také poškozený velmi významným způsobem porušil ustanovení zákona o silničním provozu, když v uzavřené obci, kde je rychlost jízdy dovolená maximálně 50 km/hod., tuto rychlost překročil o více než 79 %, neboť se k místu nehody pohyboval rychlostí kolem 87 km/hod.

Odvolací soud v odůvodnění svého rozhodnutí konstatoval, že obviněná nedostála povinnosti uvedené v § 2 písm. q) zákona o silničním provozu, tj. 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. Je jen na něm, aby volil takový způsob (a rychlost jízdy) či jakkoli jinak postupoval, aby si bezpečný průjezd křižovatkou zajistil. Pokud tak neučiní a vjede do křižovatky, aniž by se ujistil, že po hlavní silnici žádné vozidlo nepřijíždí, jde o porušení výše uvedené povinnosti řidiče a na následném střetu nese zavinění.* Nejvyšší soud se plně ztotožnil s názorem a argumentací instančních soudů a dovolání obviněné odmítl.

Toto rozhodnutí sice nelze nazvat průlomovým, dalo by se spíše říci, že je jedním z mnoho obdobných, ale autorem práce bylo vybráno zcela záměrně jako příkrý kontrast k následujícímu usnesení nejvyššího soudu.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 953/2014 ze dne 28. 8. 2014

Podle rozsudku okresního soudu byl obviněný odsouzen za trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku, tedy ve kvalifikované skutkové podstatě z důvodu porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. Trestný čin spáchal tím, že v uzavřené obci

řídil po hlavní pozemní komunikaci motorové vozidla značky Audi A8 rychlostí nejméně 95 km/h v úseku, kde je nejvyšší rychlost jízdy podle obecné právní úpravy 50 km/h. V prostoru křižovatky s vedlejší pozemní komunikací narazil do osobního vozidla značky Ford, které vyjelo zleva z vedlejší pozemní komunikace, jehož řidič oproti příkazu dopravní značky „Dej přednost v jízdě“, vjel na hlavní pozemní komunikaci. Vozidlo Ford bylo nárazem odhozeno mimo komunikaci, kde narazilo do sloupu veřejného osvětlení. Řidič vozidla Ford utrpěl zranění, kterým na místě podlehl. Obvinění podal proti rozsudku soudu prvního stupně odvolání a krajský soud napadený rozsudek ve výroku o trestu zrušil a při nezměněném výroku o vině odsoudil obviněného za stejný trestný čin, přičemž pouze snížil délku nepodmíněného trestu odnětí svobody. Obviněný podal proti rozsudku dovolání k Nejvyššímu soudu.

Důležité je již samotné vyjádření nejvyššího státního zástupce, který k dovolání obviněného a jeho skutkovým námitkám uvedl, že poškozený mohl (byl schopen) vidět vozidlo Audi 3,4 až 6 s před střetem, což shodně vyplynulo ze znaleckých posudků znalců obhajoby i obžaloby. Jediný spor 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. V otázce zakrytého výhledu nejvyšší státní zástupce plně odkázal na závěr odvolacího soudu, že v dané fázi své jízdy vozidlo obviněného pro poškozeného viditelné nebylo, přičemž shledal tento závěr jako rozumně a logicky odůvodněný.

Nejvyšší soud postupoval zcela ve shodě s vyjádřením nejvyššího státního zástupce a přímo odkázal na R. č. 45/2005 Sb. tr. roz. (Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 ze dne 20. 10. 2004, viz výše), jelikož právě tomuto rozhodnutí v rozhodné míře odpovídá skutkový stav zjištěný v dané věci – a to jak z hlediska míry překročení povolené rychlosti obviněným, tak i z hlediska ostatních skutkových okolností. V judikované trestní věci (stručně parafrázováno) řídil obviněný nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí (86 – 97 km/hod.) v obci motocykl a v křižovatce s vedlejší ulicí zavínil střet s automobilem, který vjížděl z vedlejší ulice, když při nehodě byla těžce zraněna spolujezdkyně na motocyklu, která na následky zranění zemřela. 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 dovedl, 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.

Nejvyšší soud na základě výše uvedeného dovedl, že v posuzované trestní věci odpovídal skutkový stav daného judikátu zejména v tom směru, že obviněný (kterému bylo navíc odebráno řidičské oprávnění), jel po hlavní silnici vozidlem (které současně nesplňovalo technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích), prakticky dvojnásobnou rychlostí (nejméně *95 km/hod.*), než jaká byla v daném úseku povolena a znemožnil tím poškozenému splnění jeho povinnosti dát přednost v jízdě.

Závěrečnou argumentaci Nejvyššího soudu je nutné plně citovat, protože sama o sobě zcela popírá několik předchozích rozhodnutí v obdobných věcech, která byla i publikovaná ve sbírce stanovisek Nejvyššího soudu. „Je třeba vzít v úvahu, že obviněný přijížděl k poškozenému zprava a logický sled činností řidiče při příjezdu z vedlejší na hlavní komunikaci je přesvědčit se nejprve o situaci vlevo a teprve následně o situaci vpravo, což je třeba dát do kontextu i s reakční dobou řidiče (možností adekvátně vyhodnotit nastalou situaci a reagovat na ni). 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. Na tomto místě je zapotřebí opětovně zdůraznit zcela zásadní a rozhodující skutečnost, že pokud by obviněný jel povolenou rychlostí, tzn. nejvýše *50 km/hod.*, podle skutkových zjištění soudů obou stupňů by poškozený bez ohledu na to, zda viděl přijíždějící osobní automobil řízený obviněným, mohl vjet na hlavní silnici, aniž by došlo k nehodě. V tomto kontextu tedy zcela postačilo, že poškozený způsobem svého najetí do křižovatky dal přednost v jízdě vozidlům, která jela povolenou rychlostí. Pokud obviněný opakovaně argumentuje nezbytností dodržování povinností poškozeného dát mu přednost v jízdě, jakožto vozidlu jedoucímu po hlavní silnici, tedy dodržovat stanovená pravidla silničního provozu, nutno připomenout, nikoli opomíjet, že to byl právě obviněný, kdo svým prvotním jednáním – ač věděl, že pozbyl řidičské oprávnění, řídil motorové vozidlo rychlostí

vysoce překračující rychlost povolenou v daném místě – zavinil příčinu ke vzniku předmětné dopravní nehody.“ Pokud shrneme názor Nejvyššího soudu, tak obviněný, protože řídil bez řidičského oprávnění technicky nezpůsobilé vozidlo vyšší než dovolenou rychlostí, neměl právo očekávat, že mu bude dána přednost v jízdě po hlavní pozemní komunikaci a byl plně odpovědným za zavinění dopravní nehody.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 95/2015 ze dne 25. 3. 2015

Rozsudkem okresního soudu byl obviněný uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku tedy v kvalifikované skutkové podstatě (důležitá povinnost), kterého se dopustil tím, že zavinil dopravní nehodu, při níž poškozený řidič jiného vozidla utrpěl poranění, kterým podlehl. Podle popisu skutkových okolností k dopravní nehodě došlo tak, že obviněný řídil motorové vozidlo zn. Renault na hlavní pozemní komunikaci o čtyřech jízdnicích pruzích, v úseku mimo obec rychlostí nejméně 97 km/h. V prostoru křižovatky s vedlejší pozemní komunikací, kde byla rychlost jízdy omezena dopravní značkou na 50 km/h, mu zprava z vedlejší pozemní komunikace vyjelo osobní motorové vozidlo zn. Fabia. Na vzniklou situaci reagoval obviněný intenzivním brzděním a vyhýbání vlevo, načež přední částí svého vozidla narazil do levé boční části, v levém jízdnicím pruhu hlavní komunikace se nacházejícího vozidla Škoda Fabia. Proti rozsudku soudu prvního stupně se obviněný odvolal, krajský soud jeho odvolání zamítl.

Proti usnesení odvolacího soudu podal obviněný řádně a včas dovolání, ve kterém soudům obou stupňů vytknul, že nesprávně posoudily celou situaci předcházející dopravní nehodě, když zcela ignorovaly konstantní judikaturu Nejvyššího soudu týkající se obdobných případů. Zejména pak rozhodnutí sp. zn. 7 Tdo 38/2009 (viz výše), kde Nejvyšší soud porovnával ve skutkově téměř totožné situaci povinnosti obou řidičů s tím, že povinnost dát přednost v jízdě je kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, když její porušení vede bez dalšího ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí střetu vozidel s protínajícím se směrem jízdy. Porušení povinnosti dodržet limit povolené rychlosti samo o sobě k takovému nebezpečí nevede, a zakládá ho teprve ve spojení s dalšími podmínkami a okolnostmi konkrétní situace v silničním provozu (hustota provozu, viditelnost, přehlednost daného místa apod.).

Státní zástupce Nejvyššího státního zastupitelství ve vyjádření k dovolání obviněného uvedl, že rozhodnutí soudů v této věci nejsou v rozporu s relevantní judikaturou Nejvyššího soudu, který opakovaně zdůraznil, že v případě střetu vozidel je třeba věc

posoudit komplexně, a zabývat se také případnou odpovědností řidiče, jenž sice jel po hlavní komunikaci, ale rychlostí značně přesahující povolenou rychlost, což řidič vjíždějící na hlavní pozemní komunikaci nemůže předvídat. Za této situace výrazného překročení povolené rychlosti, kdy řidiči příjíždějícímu do křižovatky po vedlejší silnici znemožní, popř. podstatně ztíží, aby mu dal přednost, není odpovědnost nebo spoluodpovědnost řidiče jedoucího po hlavní pozemní komunikaci vyloučena. Vzhledem k překročení povolené rychlosti obviněným v této trestní věci o téměř 100 %, je státní zástupce toho názoru, že poškozenému fakticky znemožnil, aby mu dal přednost. K tomu státní zástupce poukázal na usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 173/2004.

Nejvyšší soud uvedl, že jeho rozhodnutí sp. zn. 7 Tdo 38/2009, na které poukazoval obviněný, se v jiné trestní věci skutečně zabývalo obdobným případem, ale jen potud, že pachatel byl uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví, kterého se dopustil tím, že řídil osobní motorové vozidlo po místní čtyřproudové komunikaci označené jako hlavní silnice s omezením rychlosti na 50 km/hod., a v důsledku nedodržení nejvyšší povolené rychlosti, kterou překročil nejméně o 42 km/hod., v prostoru křižovatky čelně narazil do levého boku jiného osobního motorového vozidla, které příjíždělo zprava z vedlejší pozemní komunikace. Přesto Nejvyšší soud poukázal na zásadní rozdíly mezi aktuálně projednávaným a odkazovaným případem, přičemž v zásadě využil popisu rozdílných situací na místě nehody, jiného způsobu jízdy řidičů jedoucích po hlavní i vedlejší pozemní komunikace. Důležitým pro potřeby této práce je jeví fakt, že soud tyto rozdíly popsal výhradně na podkladě znaleckých posudků prostřednictvím technických výrazů, jako byly: fáze předjíždění, zastavení na místě s náležitým rozhledem, výhled do průsečíku komunikací, oblast zakrytého výhledu apod.

V projednávaném usnesení sp. zn. 7 Tdo 95/2015 soud konstatoval, že „je třeba zejména zdůraznit závěry znalce tedy, pokud by se obviněný se svým vozidlem pohyboval povolenou rychlostí, nemusel by ani prudce brzdit a vozidlo zastavovat, protože by došlo k minutí obou vozidel. Vzdálenost jeho vozidla 103 m před místem střetu, v okamžiku rozjezdu vozidla řízeného poškozeným, byla přitom dostatečná k tomu, aby poškozený se svým vozidlem bezpečně překonal oba průběžné jízdní pruhy, tedy důvodně nevnímal žádné nebezpečí ze strany vozidla řízeného obviněným, a vjel do křižovatky v dopravní situaci, která z jeho pohledu nevyžadovala, aby dal vozidlu řízenému obviněným přednost v jízdě.“

Nejvyšší soud dovolání obviněného odmítl jako zjevně neopodstatněné.