

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PRÁVNICKÁ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**Porušení důležité povinnosti u trestných činů
v silniční dopravě**

Zpracovala: Hana Michálková

Plzeň, 2015

Prohlášení

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně, a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

Plzeň, březen, 2015

.....

Poděkování

„Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu diplomové práce JUDr. Petrovi Kybicovi, Ph.D. za cenné rady, komentáře a připomínky při zpracování této práce.“

OBSAH

ÚVOD	1
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	4
1.1 DOPRAVNÍ NEHODA	4
1.2 ÚČASTNÍK PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	5
1.3 KŘÍŽOVATKA	5
1.4 NESMĚT OHROZIT A NESMĚT OMEZIT	7
2 TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	8
3 PRINCIP OMEZENÉ DŮVĚRY V DOPRAVĚ.....	11
4 PORUŠENÍ DŮLEŽITÉ POVINNOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ OBECNĚ.....	13
5 VYBRANÉ PŘÍPADY PORUŠENÍ DŮLEŽITÉ POVINNOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	17
5.1 NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	17
5.2 NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ.....	23
5.3 KONKURENCE PORUŠENÍ POVINNOSTI DÁT PŘEDNOST V JÍZDĚ A POVINNOSTI DODRŽET PŘIMĚŘENOU RYCHLOST	30
6 MOŽNOST VYUŽITÍ ODKLONŮ OD TRESTNÍHO ŘÍZENÍ U TRESTNÝCH ČINŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	51
6.1 PODMÍNĚNÉ ZASTAVENÍ TRESTNÍHO STÍHÁNÍ.....	52
6.2 NAROVNÁNÍ	55
7 ÚVAHY DE LEGE FERENDA	59
ZÁVĚR.....	62
RESUMÉ.....	63
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	65

ÚVOD

Silniční doprava je běžnou součástí našeho života. Bez ní si současný život dokáže představit asi jen málokdo, neboť nám mnoho věcí velmi usnadňuje. Díky rychlému rozvoji techniky se rychle vyvíjí i oblast silniční dopravy a roste počet automobilů na silnicích. Jen v České republice bylo k 31. 12. 2014 registrováno celkem 4 893 562 osobních automobilů.¹

Na druhou stranu má silniční doprava i svá negativa a přináší s sebou některé problémy. Dopravní nehody jsou jednou z velmi častých příčin úmrtí osob. V České republice každý rok na následky dopravních nehod umírají stovky lidí a velké množství osob je zraněno. S dopravními nehodami jsou navíc spojeny i další náklady, které jdou často velmi těžko vyčíslit.

Rozlišujeme náklady přímé, které bezprostředně souvisejí s dopravní nehodou, a náklady nepřímé, které přímo nesouvisí se vznikem dopravní nehody, ale s pozdějšími výdaji vzniklými v důsledku dopravní nehody. Přímé náklady jsou například náklady na zdravotní péči, na hasičskou záchrannou službu nebo hmotné škody. Mezi nepřímé náklady patří například sociální výdaje nebo administrativní náklady pojišťoven, soudů, policie apod.²

Například v roce 2014 šetřila Policie ČR 85 859 nehod, při kterých bylo usmrceno 629 osob, těžce zraněno bylo 2 762 osob a 23 655 osob bylo zraněno lehce. Hmotná škoda, která byla policií odhadnuta na místě nehody, činila více než 4,9 miliardy Kč.³

Porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě je velmi zajímavé a hlavně aktuální téma, bohužel odbornou literaturou poněkud opomíjené. Každý z nás se může stát, ať už v důsledku nepozornosti, únavy nebo přehlédnutí, účastníkem dopravní nehody. Pokud v důsledku porušení pravidel silničního provozu dopravní nehodu zaviníme, spácháme v méně závažném případě přestupek, v závažnějším případě trestný čin.

¹ Složení vozového parku v ČR. In: *autosap.cz* [online]. [cit. 20. 2. 2015]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>

² LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. s. 26.

³ *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014*. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha, leden 2015. s. 1.

V první kapitole své práce bych chtěla uvést základní pojmy, které budou v práci dále používány. Nejprve bude potřeba tyto pojmy teoreticky vymezit podle jednotlivých ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o silničním provozu), a poté se věnovat jejich vysvětlení a interpretaci.

V dalších kapitolách bude nejprve uvedena stručná charakteristika a základní přehled trestných činů v silniční dopravě a potom zmíněn princip omezené důvěry v dopravě, jakožto nosná zásada, která se prolíná celým zvoleným tématem.

Další část práce bude věnována obecnému vymezení porušení důležité povinnosti v dopravě. Jelikož tento pojem není zákonem nikde definován, budou k jeho vymezení použita zejména soudní rozhodnutí, kterých naopak nalezneme velké množství. Dále bude uveden přehled typických případů, které lze podle judikatury považovat za porušení důležité povinnosti.

Pátá kapitola práce bude zaměřena na vybrané případy porušení důležité povinnosti. S ohledem na to, že je tato diplomová práce zařazena do projektu Studentské grantové soutěže Západočeské univerzity v Plzni na Fakultě právnické s názvem **Vybrané instituty nové úpravy soukromého a trestního práva v aplikační praxi**, bylo po dohodě s konzultantem JUDr. Petrem Kybicem, Ph.D. rozhodnuto, že bude vhodnější zaměřit se pouze na jednu oblast a tu rozebrat podrobněji.

Jako nejzajímavější byla vybrána problematika týkající se konkurence porušení důležité povinnosti oběma účastníky dopravní nehody, a sice konkurence porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet povolenou, resp. přiměřenou rychlost. Tato oblast byla vybrána zejména proto, že se k ní vztahuje velmi rozsáhlá judikatura, která však není zcela jednotná. Nejprve bude potřeba každou z těchto dvou povinností teoreticky vymezit podle jednotlivých ustanovení zákona o silničním provozu a poté vytvořit přehled nejzajímavějších soudních rozhodnutí, které řeší konkurenci porušení těchto dvou povinností.

Další kapitola bude věnována možnosti využití odklonů od trestního řízení u trestných činů v silniční dopravě. Tato kapitola byla zařazena po dohodě s konzultantem právě s ohledem na nejednotnost soudní judikatury a tudíž

nepředvídatelnost možného rozhodnutí soudu. Za této situace se jako vhodné řešení nabízí právě využití odklonů a vyřešení celé věci mimosoudním způsobem. Mnohdy může být totiž pro obviněného lepší využít některý z odklonů od trestního řízení, než ve věci riskovat nepříznivé rozhodnutí. V této kapitole však budou s ohledem na rozsah práce uvedeny pouze nejpodstatnější skutečnosti. Proto budou podmínky pro uplatnění odklonů vymezeny jen velmi stručně a nebudou dále podrobněji rozebírány.

Následující část práce bude věnována úvahám de lege ferenda, kde budou z poznatků získaných studiem dané problematiky vyvozeny závěry a navržena doporučení, která v průběhu zpracování diplomové práce vyplynou a která by měla přispět ke zlepšení současného stavu. V závěru práce bude uvedeno shrnutí získaných poznatků a zhodnocení naplnění stanovených cílů.

Cílem mé práce je shrnout problematiku týkající se porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě, zejména se zaměřením na konkurenci porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet povolenou, resp. přiměřenou rychlost. V rámci konkurence těchto dvou povinností vytvořit přehled nejdůležitějších a nejzajímavějších soudních rozhodnutí, která se k danému tématu vztahují, zmapovat jejich postupný vývoj a zejména rozdíly mezi nimi.

Při zpracování práce budou použity metody analytická, syntetická a komparativní. Nejprve bude zapotřebí shromáždit dostupné informace k danému tématu, tedy odbornou literaturu, odborné články, ale především soudní rozhodnutí. Soudní rozhodnutí bude nutné analyzovat, poté je mezi sebou porovnat s cílem zjistit společné a rozdílné znaky a následně z toho vyvodit závěry a navrhnout vhodná doporučení.

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

1.1 DOPRAVNÍ NEHODA

Podle ustanovení § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu se dopravní nehodou rozumí *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.*

Je to tedy nezamýšlená a nepředvídatelná událost v silničním provozu, způsobená dopravními prostředky, která má škodlivý následek na život, zdraví nebo majetek. Jak vyplývá ze zákonné definice, znaky dopravní nehody jsou nepředvídatelnost, vznik události v silničním provozu, způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku a přímá souvislost vzniklé události s provozem vozidla. O dopravní nehodu se bude jednat jen tehdy, pokud budou naplněny všechny uvedené znaky.⁴

K dopravní nehodě může dojít pouze na místech, kde se provoz řídí pravidly silničního provozu, tedy na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. Za dopravní nehodu tedy nemůže být považována událost, ke které dojde například na poli, na zahradě, v lese, v tovární hale apod. Dalším rysem dopravní nehody je vznik škody na životě, zdraví nebo majetku. Jestliže tedy žádná škoda nevznikne, nemůže se jednat o dopravní nehodu.⁵

Abychom mohli událost pokládat za dopravní nehodu, je důležité, že k ní musí dojít v přímé souvislosti s plněním účelu, pro který je vozidlo určeno, tedy s jízdou po pozemní komunikaci (nikoliv stáním). Není ale rozhodující, jestli se jedná o vozidlo motorové, nemotorové nebo tramvaj, ani to, jestli bylo vozidlo řízeno řidičem nebo se pohybovalo bez něho. Proto dopravní nehodou nemůže být škoda, která vznikla například při opravě vozidla, manipulací s nákladem nebo jako následek pádu předmětu na stojící vozidlo. Rovněž jí není ani úraz chodce způsobený nárazem na pevnou překážku, srážka dvou chodců, upadnutí chodce na chodníku, apod.⁶

⁴ KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 119.

⁵ KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. Praha: Prospektrum, 1998. s. 8.

⁶ tamtéž – s. 9.

1.2 ÚČASTNÍK PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je *každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*⁷ Jedná se tedy o fyzické osoby, ať se silničního provozu účastní aktivním nebo pasivním způsobem.⁸

Jsou to zejména řidiči motorových a nemotorových vozidel, chodci, řidiči tramvají, osoby přepravované ve vozidle, spolujezdcí na motocyklu, vozkové, jezdcí na zvířatech, průvodci vedených a hnaných zvířat, učitelé autoškol, ale také osoby táhnoucí sánky, osoby tlačící dětský kočárek, osoby pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích, osoby vedoucí jízdní kolo, způsobilé a náležitě poučené osoby, přibírané k zajištění bezpečnosti silničního provozu apod.⁹

Za účastníka provozu na pozemních komunikacích ale nelze ve smyslu tohoto ustanovení považovat policisty, obecní strážníky, příslušníky vojenské policie, celníky, ale ani zvíře pohybující se po pozemní komunikaci nebo samotné vozidlo.¹⁰

1.3 KŘÍŽOVATKA

Vymezení pojmu křižovatka najdeme v ustanovení § 2 písm. w) zákona o silničním provozu. Podle tohoto ustanovení je *křižovatka místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.* Zajímavé na této definici je vyloučení účelových komunikací z tohoto pojmu a jejich postavení na úroveň polních nebo lesních cest.

Komentář k zákonu o provozu na pozemních komunikacích toto řešení označuje jako nevhodné a věcně i právně nesprávné. Takovéto vymezení pojmu křižovatka může totiž ve svém důsledku v praxi vést až ke ztížení provozu na pozemních komunikacích. Z hlediska účastníků provozu zde totiž nejsou jasná

⁷ § 2 písm. a) zákona o silničním provozu

⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související.* 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 31 – 32.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář.* 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 9.

⁹ tamtéž

kritéria pro uplatňování přednosti v jízdě. Může nastat situace, kdy řidič o skutečnosti, že jede po účelové komunikaci, vlastně ani neví, neboť ta svým technickým provedením a vnější podobou vypadá jako běžná komunikace. V místě, kde se tato komunikace stýká s jinou komunikací, pak může mylně uplatňovat obecná pravidla provozu na pozemních komunikacích, například přednost zprava jako na křižovatce.¹¹

Jen těžko je ale možné po účastnících silničního provozu žádat znalost místních poměrů a charakteru jednotlivých pozemních komunikací. Problémy potom nastávají zejména při projednávání a prokazování zavinění u dopravních nehod. V situacích, kdy není možné odhadnout, jestli se jedná o křižovatku či nikoliv, pak nezbyvá než doporučit projíždět těmito místy se zvýšenou opatrností.¹²

Dále je zde ale poukázáno na to, že se běžně vyskytují účelové komunikace, na kterých je jejich vlastníky výslovně stanoveno, že se zde doprava řídí pravidly silničního provozu. Vyústění těchto účelových komunikací na pozemní komunikaci „neúčelovou“ je pak mnohdy řešeno jako běžná křižovatka, tedy dopravními značkami nebo světelnou signalizací. Autoři zde upozorňují na to, že tak by to ale podle této definice být nemělo, neboť o křižovatku vlastně nejde, a tudíž se tak křižovatka dělá z něčeho, co podle zákona křižovatkou vůbec není. Nicméně na některých místech, kde dochází ke křížení účelové pozemní komunikace s jinou pozemní komunikací, je řešení pomocí dopravního značení nebo světelné signalizace spíše žádoucí, protože jinak by zde docházelo k omezování plynulosti provozu. Jako příklad jsou uváděny nákupní centra s velkými parkovacími plochami, ze kterých by se vozidla bez pomoci dopravního značení nebo světelné signalizace dostávala velmi obtížně.¹³

¹¹ KOVALČÍKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 11 – 12.

¹² KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 36 – 37.

¹³ KOVALČÍKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 11 – 12.

1.4 NESMĚT OHROZIT A NESMĚT OMEZIT

Uvedené zákazy jsou ve většině ustanovení zákona o silničním provozu uváděny současně, neznamenaají však totéž. **Nesmět ohrozit** znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí, zatímco **nesmět omezit** znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo.¹⁴

Z uvedených definic je patrné, že ohrožení je podle zákona spojeno se vznikem nebezpečí, kdežto omezení spočívá v překážení jinému účastníkovi silničního provozu. Správný výklad těchto pojmů je velmi důležitý zejména v případech, kdy se dokazuje porušení ustanovení zákona o silničním provozu. Zákaz omezení v sobě zahrnuje také zákaz ohrožení, naopak to však neplatí. V některých případech v silničním provozu je totiž potřebné připustit, aby mohl být jiný účastník silničního provozu omezen. Jako příklad můžeme uvést situaci při odbočování. Řidič odbočující vlevo nesmí řidiče jedoucí za ním ohrozit, nicméně z povahy jízdního úkonu je zřejmé, že k tomu aby splnil povinnost dát přednost v jízdě protijedoucím vozidlům, musí řidiče za ním omezit.¹⁵

Důležité je ještě zmínit, že od 1. 8. 2011 se tyto dva zákazy vztahují na všechny účastníky silničního provozu, tedy i na chodce. Do té doby se totiž týkaly pouze řidičů.¹⁶

¹⁴ § 2 písm. l), m) zákona o silničním provozu

¹⁵ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 33 – 34.

¹⁶ tamtéž

2 TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Trestné činy v silniční dopravě představují vysoký podíl na celkovém objemu spáchaných trestných činů. Je důležité ale upozornit na to, že trestní zákoník neobsahuje žádnou, na jednom místě soustředěnou, zvláštní úpravu trestných činů v silniční dopravě. Je tomu právě naopak. Úprava týkající se trestných činů v silniční dopravě je roztržštěna do různých hlav zvláštní části trestního zákoníku.

Trestné činy, které můžeme řadit do kategorie trestných činů v silniční dopravě, jsou:

- usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku)
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku)
- ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku)
- neposkytnutí pomoci (§ 150 trestního zákoníku)
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákoníku)
- neoprávněné užívání cizí věci (§ 207 trestního zákoníku)
- obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 trestního zákoníku)
- ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku)
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277 trestního zákoníku)
- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku)

Trestné činy v silniční dopravě mají určité **charakteristické znaky**. Hlavním znakem je, že prostředkem ke spáchání těchto trestných činů nebo předmětem útoku je motorové vozidlo, nebo že pachatelem je účastník silničního provozu. Ke spáchání těchto trestných činů musí dojít v přímé souvislosti se silničním provozem a navíc k nim většinou dochází v souvislosti s dopravní nehodou.¹⁷

¹⁷ NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě*. Brno, 2008. s. 10.

Dalším typickým znakem trestných činů v silniční dopravě je nízký stupeň společenské škodlivosti. Převážně se jedná o nedbalostní trestné činy, úmyslné trestné činy se zde vyskytují poměrně zřídka. Za tyto trestné činy jsou většinou ukládány podmíněné tresty odnětí svobody, nepodmíněné tresty odnětí svobody jsou ukládány výjimečně.¹⁸

Pachatelem těchto trestných činů může být v podstatě každý účastník silničního provozu, tedy nejen řidiči motorových vozidel, ale i chodci a cyklisté. Zpravidla jsou těmito pachateli bezúhonní občané. Převážně jsou to úplně normální sociálně integrovaní jedinci bez zjevných psychických, fyzických či jiných deviací. Nejedná se tedy o osoby s antisociálním zaměřením, jejich jednání není motivováno zištností, pomstou nebo jinými zavrženíhodnými pohnutkami.¹⁹

Také dokazování, zda byla naplněna skutková podstata trestného činu, je poměrně obtížné. Někdy je velmi složité určit, kdo je pachatelem trestného činu, proto zde důležitou roli hrají zejména znalecké posudky. Znalci však nepřísluší hodnotit právní otázky, nemůže posuzovat, jestli byl či nebyl spáchán určitý trestný čin, to je výhradně úkolem orgánů činných v trestním řízení.

Jak bylo řečeno výše, i přes to, že trestné činy v silniční dopravě mají své specifické rysy a tvoří v podstatě samostatnou problematiku, nenajdeme ve zvláštní části trestního zákoníku žádnou hlavu, která by obsahovala soustředěnou úpravu těchto trestných činů. Ve skutkových podstatách jednotlivých trestných činů v současné právní úpravě rovněž není jako některý znak skutkové podstaty popsáno konkrétního jednání, které by bylo typické pro dopravu nebo pro provoz na pozemních komunikacích. Výjimkou je pouze trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle ustanovení § 151 trestního zákoníku a trestný čin neoprávněného užívání cizí věci podle ustanovení § 207 trestního zákoníku (přechodné užívání cizího motorového vozidla).²⁰

Český trestní zákoník také neobsahuje žádná zvláštní ustanovení, která by postihovala ty, kdo zavinili dopravní nehodu na pozemních komunikacích. Je tomu tak proto, že neexistuje shoda v tom, jestli jsou specifické znaky silniční dopravy

¹⁸ NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě*. Brno, 2008. s. 12.

¹⁹ KUČHTA, Josef, VÁLKOVÁ, Helena a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2005. s. 452 – 453.

²⁰ POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 2011. s. 21 – 22.

důvodem pro vytvoření speciálních skutkových podstat, které by postihovaly viníky dopravních nehod jinak než ostatní pachatele, kteří z nedbalosti způsobí následky na životě, zdraví nebo majetku, například při pracovním úrazu, ve zdravotnictví, apod.²¹ Ten, kdo zavíní dopravní nehodu, může být tedy stíhán buď za přestupek, nebo za trestné činy proti životu a zdraví, trestné činy obecně nebezpečné, popřípadě trestné činy proti majetku podle toho, jaké následky svým činem způsobil.²²

Nejčastěji se v silniční dopravě setkáváme s trestnými činy usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 2 trestního zákoníku, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 2 trestního zákoníku, ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku a obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 2 trestního zákoníku.

Všechny tyto skutkové podstaty mají společné jednak to, že jde o trestné činy nedbalostní, ale také to, že znakem těchto skutkových podstat je vždy **porušení důležité povinnosti** vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce pachatele, tedy viníka silniční dopravní nehody, nebo porušení takové povinnosti uložené pachateli podle zákona.²³

Důležité je ale upozornit na to, že u trestných činů usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti a obecné ohrožení z nedbalosti se porušení důležité povinnosti vztahuje ke kvalifikované skutkové podstatě, zatímco u trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti se porušení důležité povinnosti vztahuje ke skutkové podstatě základní. Tento rozdíl je podstatný proto, že pokud se porušení důležité povinnosti váže ke kvalifikované skutkové podstatě, jedná se o zvlášť přitěžující okolnost, tedy okolnost podmiňující použití vyšší trestní sazby, neboť zvyšuje závažnost činu a jeho společenskou škodlivost. Pokud se ale porušení důležité povinnosti vztahuje ke skutkové podstatě základní, jako je tomu u trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti, znamená to, že pokud dojde k ublížení na zdraví z nedbalosti, ale není porušena důležitá povinnost, může se nejvýš jednat o přestupek v dopravě.

²¹ NOVOTNÝ, Oto a kol. *Trestní právo hmotné. 2., Zvláštní část. 5.* přeprac. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2007. s. 40.

²² POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích.* 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 2011. s. 21.

²³ RŮŽIČKA, Miroslav. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. *Státní zastupitelství.* 2007, roč. V., č. 12, s. 5.

3 PRINCIP OMEZENÉ DŮVĚRY V DOPRAVĚ

V souvislosti s provozem na pozemních komunikacích a s porušením důležité povinnosti je potřebné zmínit **princip omezené důvěry v dopravě**. Je to moderní zásada, která se v dopravě uplatňuje od padesátých a šedesátých let minulého století. Tato zásada je uznávána ve všech státech Evropy a ve všech vyspělých státech světa. Její podstatou má být upřednostňování slušných řidičů před neslušnými.²⁴

Na počátku dvacátého století se však v dopravě uplatňoval princip opačný, tzv. **princip nedůvěry**. Tento princip se ale aplikoval pouze vůči řidičům. Znamenal, že není možné se spoléhat na to, že ostatní účastníci dopravy dodrží dopravní předpisy. Jeho použití bylo zdůvodňováno malou znalostí dopravních předpisů obyvatelstvem, velkou nebezpečností motorového vozidla, a také tím, že si člověk ještě nezvykl na rychlý postup motorizace.²⁵

Princip omezené důvěry tedy znamená, že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spolehnout na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích (příslušná ustanovení zákona), pokud z konkrétní situace nebude vyplývat opak.²⁶ Od ostatních účastníků silničního provozu může tedy očekávat jen obvyklou a méně závažnou míru porušování pravidel silničního provozu. Jinak řečeno, účastník silničního provozu nemá povinnost očekávat od ostatních závažné porušení pravidel silničního provozu.²⁷

Tento princip se velmi často používá při hodnocení případů, kdy dochází ke konkurenci porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet přiměřenou, resp. povolenou rychlost. Pro tuto situaci tedy platí, že řidič, který jede po hlavní silnici a má přednost v jízdě, nemusí brát zvláštní ohled na řidiče

²⁴ POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Trestní právo*. 2008, roč. XII., č. 7 - 8, s. 18.

nebo POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Státní zastupitelství*. 2005, roč. III., č. 4, s. 14.

²⁵ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2. vyd. Praha: Linde Praha, a.s., 2006. s. 62.

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

²⁶ KUČHTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva: trestní právo hmotné: zvláštní část*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009. s. 22.

²⁷ BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vyd. Brno: CPress, 2014. s. 143.

jedoucího po silnici vedlejší. To ale neplatí například v situaci, kdy na přehledném úseku po vedlejší silnici přijíždí vozidlo, jehož řidič se chová tak, že evidentně nerespektuje pravidlo provozu na pozemních komunikacích o přednosti v jízdě a nestačí před křižovatkou zastavit (§ 22 odst. 1, 2 zákona o silničním provozu). Proto má řidič na hlavní silnici povinnost bez dalšího zvýšeného úsilí reagovat na situaci v provozu, tedy zpomalit nebo zastavit své vozidlo, ačkoli zpočátku sám dodržoval pravidla silničního provozu. Nejde tedy o takzvané právo absolutní přednosti v jízdě.²⁸

To znamená, že řidič vozidla s předností v jízdě se v určitých situacích musí spoléhat na dopravní kázeň ostatních řidičů, kteří se blíží ke křižovatce a mají povinnost dát mu podle pravidel silničního provozu přednost v jízdě. Otázka jeho případného spoluzavinění je proto otázkou přiměřenosti důvodů takového spoléhání. Správné řešení této otázky je závislé na pečlivém objasnění okolností daného případu, zejména rychlosti jednotlivých vozidel a momentu přibližování k místu, kde se dráhy vozidel křižují.²⁹

Princip omezené důvěry v dopravě se ale v některých případech neuplatňuje. Jde o případy, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti, nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi. Jde o situace, kdy se na komunikacích nebo v jejich blízkosti pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných výstražných dopravních značek. Kromě toho ukládá současná právní úprava dbát zvýšené opatrnosti vůči chodcům na přechodech, při jízdě automobilu v obytné a pěší zóně, při objíždění vozidel hromadné dopravy na vyznačených zastávkách, při jízdě vozidel s právem přednosti v jízdě s výstražným zařízením v provozu a za situace, kdy se opět objeví opravená závada.³⁰

²⁸ POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Trestní právo*. 2008, roč. XII., č. 7 - 8, s. 18.

²⁹ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2. vyd. Praha: Linde Praha, a.s., 2006. s. 61 - 62.

³⁰ POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Trestní právo*. 2008, roč. XII., č. 7 - 8, s. 21.

nebo POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Státní zastupitelství*. 2005, roč. III., č. 5, s. 15.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 143/2011 ze dne 29. 3. 2011

4 PORUŠENÍ DŮLEŽITÉ POVINNOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ OBECNĚ

Důležitá povinnost vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložená podle zákona je pojem, který není zákonem nikde definován. Je tedy úkolem soudu, aby v každém konkrétním případě zhodnotil všechny okolnosti, a rozhodl, jestli povinnost, kterou pachatel svým jednáním porušil, je povinností důležitou či nikoliv. Proto se k tomuto pojmu vztahuje velké množství soudních rozhodnutí, a to zejména z oblasti silniční dopravy, neboť zde se s porušením důležité povinnosti setkáváme nejčastěji.

Důležité je ale upozornit na to, že za porušení důležité povinnosti je možné považovat pouze porušení takové povinnosti, které má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku. Nestačí tedy jakékoliv porušení povinnosti, ale musí jít o povinnost, která je podle okolností případu důležitá.³¹ Aby bylo možné uznat, že došlo k porušení důležité povinnosti, je nutné, aby mezi tímto porušením a následkem byla příčinná souvislost.³²

V oblasti silniční dopravy tedy za porušení důležité povinnosti, která pro řidiče vyplývá z jeho povolání nebo mu je uložena podle zákona, nemůžeme automaticky považovat porušení jakéhokoliv dopravního předpisu, ale pouze takové porušení povinností, které pro svoji závažnost podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost (dnes stupeň společenské škodlivosti).³³ Je to především takové porušení povinností řidiče motorového vozidla, které s ohledem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu s vážným nebezpečím pro lidský život nebo zdraví, a které podle všeobecné zkušenosti takovýto následek skutečně často mívá.³⁴

Vyjmenovat všechny „důležité povinnosti“ účastníků silničního provozu, zvláště však řidičů motorových vozidel, není dobře možné, jelikož význam

³¹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Tz 36/63 ze dne 28. 7. 1963
DRAŠTÍK, Antonín a kol. *Přehled judikatury. Trestné činy proti životu a zdraví: nutná obrana*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. s. 174.

³² Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 9 Tz 11/66 ze dne 15. 4. 1966

³³ Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 T 71/62 ze dne 14. 2. 1962 a sp. zn. 8 Tz 30/62 ze dne 24. 1. 1963

³⁴ Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 2 Tz 85/71 ze dne 14. 9. 1971

porušení kterékoliv řídičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci. Vždy tedy bude záležet na okolnostech konkrétního případu, zda zjištěné porušení povinnosti bude v daném případě porušením důležité povinnosti ve smyslu příslušného ustanovení zvláštní části trestního zákoníku. Můžeme tedy uvést jen některé typické případy porušení povinností, které jsou podle judikatury zpravidla považovány za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona.³⁵

Typické případy porušení důležité povinnosti v silniční dopravě:

- řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholického nápoje
- řízení motorového vozidla pod vlivem jiné návykové látky
- nepřiměřená rychlost, zvláště v zatáčke
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno
- nedání přednosti v jízdě
- couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou
- řízení motorového vozidla, jestliže je schopnost k řízení vozidla snížena v důsledku zdravotního stavu řidiče
- nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují
- nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích
- neumožnění chodci bezpečné přejítí vozovky na přechodu pro chodce
- nedodržení bezpečné vzdálenosti
- porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, vjezdem z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci, na železniční přejezd, do nepřehledné zatáčky apod.

³⁵ Zhodnocení Nejvyššího soudu sp. zn. Tpjf 20/75 ze dne 27. 6. 1975
POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 2011. s. 53.

Trestní zákoník používá pojem *důležitá povinnost uložená podle zákona*. K tomu je potřebné poznamenat, že za tu se v praxi považuje nejen povinnost uložená přímo zákonem, ale také povinnost uložená na základě zákona jiným právním předpisem nebo také konkrétní příkaz vydaný na základě zákona, a to způsobem tam stanoveným.³⁶

V minulosti byl problém právě v oblasti silničního provozu, neboť pravidla bezpečnosti a plynulosti silničního provozu byla až do 21. 2. 1997, kdy nabyl účinnosti zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, upravena nařízením vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. V § 16 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení pak bylo obsaženo zmocnění, na základě kterého byly k jeho provedení postupně vydávány jednotlivé vyhlášky, které upravovaly pravidla silničního provozu. Problém nastal po přijetí Listiny základních práv a svobod (dále jen Listina) do právního řádu, neboť zde je v čl. 4 odst. 1 stanoveno, že povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod. Právě kvůli tomuto ustanovení Listiny začala být zpochybňována platnost právní úpravy pravidel silničního provozu, v té době vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.³⁷

Často bylo namítáno, že vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích není v souladu s Listinou, neboť je to právní norma nižší právní síly, která obsahuje příkazy, zákazy a ukládá povinnosti, což je v rozporu s čl. 4 odst. 1 Listiny, podle kterého mají být povinnosti ukládány jen na základě zákona.

K této problematice se ve své judikatuře vyjádřil také Ústavní soud, který ústavnost pravidel silničního provozu potvrdil. Konstatoval, že čl. 4 odst. 1 Listiny je jakési právně filosofické východisko pro stanovení konkrétních povinností, které ale neznamená, že jakákoliv povinnost, především pak povinnosti, které na sebe subjekt bere tím, že chce vykonávat určitou činnost, ke které ho zákon nenutí, může být stanovena pouze formou zákona. Navíc upozornil na to, že nařízení

³⁶ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník II: komentář. § 140 – 421*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1506.

CHMELÍK, Jan a kol. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*. Praha: Linde, 2010. s. 41.

³⁷ RŮŽIČKA, Miroslav. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. *Státní zastupitelství*. 2007, roč. V., č. 12, s. 18.

č. 54/1953 Sb., na které se následně vydané vyhlášky o pravidlech silničního provozu odvolávaly, mělo ve své době sílu zákona. Kromě toho se podle Ústavního soudu mohly zmiňované vyhlášky o pravidlech silničního provozu odvolávat také na zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, podle kterého bylo zajištění bezpečnosti jako povinnost státu, vázáno na existenci zvláštních předpisů, jejichž dodržování bylo povinností uživatelů pozemních komunikací, tedy řidičů. Dále uvedl, že předpokladem pro výkon státní moci je to, aby jednotlivci nacházející se pod jurisdikcí státu plnili stanovené povinnosti. Bez toho by nemohl stát vůbec existovat, protože by jeho právní řád ztratil smysl.³⁸

Platnost pravidel silničního provozu byla navíc zpochybňována i v hromadných sdělovacích prostředcích, což vyvolávalo nejistotu ohledně platného právního stavu. Tato nejistota pak negativně ovlivňovala chování mnohých účastníků silničního provozu, kteří zejména nedodržovali platnou právní úpravu, zpochybňovali pravomoci a působnosti orgánů Policie České republiky apod. Tento přístup pak vedl k tomu, že byla ohrožena bezpečnost silničního provozu, byly tedy ohroženy životy a zdraví jeho účastníků a hrozily škody na majetku, a to bez ohledu na výsledek teoretických formálně právních diskusí, které v té době probíhaly.³⁹

Aby se tedy předešlo dalším podobným problémům a nebyla dále zpochybňována platnost pravidel silničního provozu, bylo rozhodnuto o změně právní úpravy v této oblasti. Legislativní práce na přípravě nové právní úpravy byly rozděleny do dvou etap. V první etapě byl vypracován a přijat tzv. překlenovací zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který nahradil uvedené vládní nařízení č. 54/1953 Sb., a vytvořil v souladu s požadavkem Listiny základních práv a svobod zákonný podklad pro dosavadní podzákonnou právní úpravu, tedy existující pravidla silničního provozu, která byla ponechána prozatím v platnosti. Tím měl být podle důvodové zprávy nastolen stav právní jistoty ohledně platnosti stávající právní úpravy. Ve druhé etapě pak byla přijata nová komplexní právní úprava celé oblasti, tedy zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), který nabyl účinnosti dne 19. 10. 2000.

³⁸ Usnesení Ústavního soudu IV. ÚS 489/98 ze dne 12. 2. 1999 a IV. ÚS 103/99 ze dne 29. 11. 1999

³⁹ Důvodová zpráva k zákonu č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

5 VYBRANÉ PŘÍPADY PORUŠENÍ DŮLEŽITÉ POVINNOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

5.1 NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST

Nepřiměřená rychlost je na našich silnicích velmi častou příčinou dopravních nehod. V roce 2014 byla druhou nejčastější příčinou dopravních nehod, jejím vlivem došlo k 12 783 nehodám, což představuje 17,5% z celkového počtu nehod. Byla však nejčastější příčinou úmrtí osob na silnici, jejím vlivem bylo usmrceno 241 osob (41,4 % z celkového počtu usmrcených osob).⁴⁰

Zákon stanoví, že „rychlost jízdy musí řidič 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.“⁴¹

Zde je založena objektivní odpovědnost řidiče za dodržení takové rychlosti vozidla, která neohrozí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, především jeho účastníky. Řidič se této odpovědnosti může zprostit jen tehdy, jestliže prokáže, že nastalou okolnost nebylo možné předem předvídat. Důkazní břemeno v tomto případě leží na řidiči vozidla.⁴² Skutečnost, že je řidič povinen přizpůsobit rychlost jízdy takovým okolnostem, které je možné předvídat, tedy znamená, že nemusí vozidlo zvládnout za absolutně všech okolností. Řidič by totiž neměl být právně odpovědný za to, že nepřizpůsobil rychlost jízdy takové okolnosti, kterou s ohledem na danou situaci předvídat nemohl.⁴³

Hranice okolností, které řidič může či nemůže předvídat, není možné vymezovat v hypotetické rovině, protože potom by musel předvídat v podstatě cokoliv. Vždy je tedy nutné vycházet z existujících objektivních okolností

⁴⁰ *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha, leden 2015. s. 6.

⁴¹ § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu

⁴² KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář.* 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 69 – 70.

⁴³ BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 31 novel).* Praha: Venice Music Production, 2012.

vyplývající z konkrétní dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů, například určitým místem, povahou komunikace, chováním dalších účastníků silničního provozu, povětrnostními podmínkami apod. Tyto okolnosti vnímá řidič svými smysly a poté je posuzuje podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic. Z hlediska nedbalostního zavinění to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti, která vyplývá z ustanovení pravidel silničního provozu, zde existuje i subjektivní vymezení spočívající v míře opatrnosti, kterou je řidič schopen vynaložit v konkrétním případě. O zavinění z nedbalosti se může jednat pouze tehdy, když povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně.⁴⁴

Důležité je, že rychlost jízdy musí být taková, aby bylo možné zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má řidič rozhled (tzv. dohledná vzdálenost). Za snížené viditelnosti je touto vzdáleností vzdálenost, na kterou má řidič rozhled v dosvitu světlometů. V některých případech však bývá rozhled omezen i za nesnížené viditelnosti, například v nepřehledné zatáčce nebo před vrcholem stoupání pozemní komunikace. Překážkou ve výhledu může být také stavba, zaparkované vozidlo nebo vegetace.⁴⁵

Řidič musí brát v úvahu vedle vlastní brzdné dráhy i reakční dobu a dráhu technické prodlevy brzd.⁴⁶ Dráhu pro zastavení vozidla totiž tvoří jednak vlastní brzdná dráha vozidla, ale také reakční dráha. Reakční dráha je dráha, kterou řidič ujede od okamžiku, kdy rozpozná kritickou situaci, zpracuje ji a začne brzdit, což trvá asi jednu vteřinu. V tomto čase se ale vozidlo dále pohybuje s nezměněnou rychlostí. Pokud vozidlo jede rychlostí 50 km/h, je délka reakční dráhy 14 metrů. Až poté jsou zapojeny brzdy. Brzdná dráha závisí jednak na dané rychlosti, ale také na spoustě dalších vnějších podmínek.⁴⁷

⁴⁴ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 182/2001 ze dne 6. 9. 2001

HRDLÍČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan; MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. s. 299 – 304.

⁴⁵ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 177.

⁴⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 11/68 ze dne 29. 3. 1968

DRAŠTÍK, Antonín; ENGELMANN, Jan; FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, 2011. s. 25.

⁴⁷ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 179.

V ustanovení § 18 odst. 3 a 4 zákona o silničním provozu jsou stanoveny nejvyšší povolené rychlosti pro motorová vozidla. Mimo obec smí jet řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a řidič autobusu nejvýše rychlostí 90 km/h, na dálnici a silnici pro motorová vozidla nejvýše rychlostí 130 km/h. Řidič jiného motorového vozidla pak smí jet maximálně rychlostí 80 km/h. V obci může jet řidič nejvýše rychlostí 50 km/h, a pokud se jedná o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla procházející obcí, pak je nejvyšší povolená rychlost 80 km/h.

Proto, aby byl provoz na pozemních komunikacích co nejvíce bezpečný, ale zároveň i plynulý, byly pro různé dopravní situace a úseky stanoveny rychlostní limity, jejichž porušení je stanoveným způsobem sankcionováno. Při stanovování těchto rychlostních limitů se obvykle bere v úvahu konstrukce a typ konkrétní pozemní komunikace, bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, vlastnosti jednotlivých typů vozidel a individuální místní podmínky.⁴⁸ Z uvedeného je patrné, že omezení rychlosti je určeno jednak absolutně podle druhu pozemní komunikace a místa, kde se nachází, a jednak individuálně pro uvedené kategorie motorových vozidel.⁴⁹

Důležité je také ustanovení § 18 odst. 5 zákona o silničním provozu, podle něhož nesmí řidič překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, a pokud jde o jízdní soupravu, pak nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy.

Řidič tedy nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, a jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy ani v případě, kdy je zákonem nebo dopravní značkou stanovena rychlost vyšší.⁵⁰

K nepřiměřené rychlosti se mnohokrát vyjadřoval také Nejvyšší soud, který jí hodnotil jako porušení důležité povinnosti uložené podle zákona.⁵¹

⁴⁸ MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. s. 173.

⁴⁹ KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 70.

⁵⁰ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 179.

⁵¹ např. Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tz 10/60, Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 2 Tz 85/71, Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1034/2010

Důležité je však rozlišovat pojmy nepřiměřená rychlost a rychlost nedovolená, neboť tyto dva pojmy nejsou totožné. Přiměřená rychlost není vždy jen rychlost, která je v určitém místě povolena zákonem, ale je to taková (aktuální) rychlost, která je přiměřená okolnostem případu a celkové (aktuální) situaci v silničním provozu. Nepřiměřenou rychlostí tedy může být vzhledem ke všem okolnostem i rychlost nižší než je rychlost povolena zákonem.⁵²

Nejvyšší soud se vyjadřoval také k výraznému překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla. „*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.*“⁵³

Zde považuji za důležité pozastavit se nad tím, jak Nejvyšší soud vymezil ono **výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti vozidla v obci**, které označil za porušení důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy. Nejvyšší soud stanovil, že výrazným překročením rychlosti v obci je překročení o více než 70 %. Podstatné je ale také zmínit hledisko technické.

Tomuto tématu se ve svém článku věnoval pan doc. Ing. Jindřich Šachl, CSc. z Fakulty dopravní ČVUT v Praze. Podle něj je takto nastavená tolerance příliš vysoká. Musíme si totiž uvědomit, že rychlost vozidla má vliv na další důležité veličiny, jako je například brzdná dráha vozidla nebo odstředivá síla v zatáčkách. Jestliže ale zvýšíme rychlost o 70 % nad nejvyšší povolenou rychlost, tedy těsně pod hranici porušení důležité povinnosti řidiče, zvýší se samozřejmě také odstředivé síly v zatáčkách, prodlouží se čisté brzdné dráhy a zvýší se kinetická energie vozidla, a to vše téměř na trojnásobek. Podle něj by se snad dalo tolerovat překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 10 %, protože řidič nemůže nepřetržitě sledovat tachometr a neustále kontrolovat svoji rychlost. Nicméně výrazné překročení dovolené rychlosti by mu mělo být zřejmé i pouhým

⁵² Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 546/2007 ze dne 30. 5. 2007, Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 328/2007 ze dne 04. 04. 2007

⁵³ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 ze dne 20. 10. 2004
DRAŠTÍK, Antonín a kol. *Přehled judikatury. Trestné činy proti životu a zdraví: nutná obrana*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. s. 244 – 250.

odhadem. Pokud jede vysokou rychlostí, pak tak jedná vědomě, dalo by se říci úmyslně. Z ekonomického ani z technického hlediska není možné zajistit délky rozhledů v křižovatce na 170 % dovolené rychlosti, neboť jak bylo uvedeno výše, čistá brzdná dráha by pak byla téměř trojnásobná. V praxi jsou některé křižovatky tak nepřehledné, že nejsou vidět z hlavní silnice na moc velkou vzdálenost. Řidič, který nerespektuje dovolenou rychlost pak často ani neví, že se řítí k nepřehledné křižovatce. To vše se podle pana docenta Šachla mělo uvážit, než se vyhlásila takto vysoká tolerance.⁵⁴

Dovolím si ještě zmínit pohled pana Ing. Miloslava Müllera, projektanta pozemních komunikací, který se mimo jiné zabývá také problematikou bezpečnosti pozemních komunikací. Dovolená rychlost podle něj velmi podstatně ovlivňuje technické parametry komunikace. Na trase má rychlost vliv na stanovení nezbytné délky rozhledu pro předjíždění nebo zákaz předjíždění, v prostoru křižovatek má zase rozhodující vliv na určení bezpečných délek rozhledu z vedlejší komunikace na komunikaci hlavní tak, aby řidič vjíždějící na hlavní komunikaci mohl dodržet ustanovení § 2 písm. q) zákona o silničním provozu o přednosti v jízdě. Pan Ing. Müller upozorňuje na skutečnost, že kdyby se projektanti a tvůrci norem měli řídit rozhodnutím Nejvyššího soudu, tak by museli předělávat normy a navrhovat komunikace na rychlosti o 70 % vyšší, což by bylo výrazně dražší a neekonomické a stávající pozemní komunikace by se staly velmi nebezpečnými. Ve světě je obvykle připuštěné překročení nejvyšší dovolené rychlosti přibližně o 10 % a to proto, že řidič nemůže neustále sledovat tachometr a 10 % je přibližná přesnost lidského odhadu. Pokud tedy budou soudy tolerovat až 70 % překročení rychlosti, pak podle něj není v technických možnostech žádného státu zajistit relativně bezpečný provoz na silniční síti.⁵⁵

Nejvyšší soud se zabýval také otázkou, jak hodnotit situaci, kdy je rychlost vozidla jen o málo vyšší než je rychlost přiměřená, popřípadě dovolená. V roce 1986 konstatoval, že jestliže je rychlost vozidla jen o málo vyšší, než je rychlost předepsaná (případně přiměřená), pak takové porušení zpravidla nebude možné

⁵⁴ ŠACHL, Jindřich. Nedání přednosti vozidlu jedoucímu nedovolenou rychlostí. In: *dopravniinze nyrstvi.cz* [online]. [10. 12. 2014]. Dostupné z: <http://www.dopravniinzenyrstvi.cz/clanky/nedani-prednosti-vozidlu-jedoucimu-nedovolenou-rychlosti/>

⁵⁵ tamtéž

považovat za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona.⁵⁶ V roce 2006 se k této otázce Nejvyšší soud vyjádřil znovu. Řekl, že jestliže řidič překročí dovolenou rychlost jen o málo (přibližně o 10 km/h), nelze to považovat za podstatné překročení dovolené rychlosti, tudíž ani za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona, a proto mu nelze přičítat ani spoluzavinění na dopravní nehodě.⁵⁷

⁵⁶ Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tz 7/86 ze dne 7. 3. 1986

DRAŠTÍK, Antonín a kol. *Přehled judikatury. Trestné činy proti životu a zdraví: nutná obrana*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. s. 216.

⁵⁷ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1411/2006 ze dne 29. 11. 2006

5.2 NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ

Jedním z nejzajímavějších případů porušení důležité povinnosti v silniční dopravě je podle mého názoru nedání přednosti v jízdě, a to zejména proto, že se k této problematice vztahuje velmi rozsáhlá judikatura převážně Nejvyššího soudu, která v průběhu času doznala poměrně velkých změn. Nedání přednosti v jízdě je velmi častou příčinou dopravních nehod, které mnohdy končí velmi tragicky.

V roce 2014 byla druhou nejčastější příčinou dopravních nehod, jejím vlivem došlo k 12 783 nehodám, což představuje 17,5% z celkového počtu nehod. Jejím vlivem bylo usmrceno 79 osob (13,6 % z celkového počtu usmrcených osob na našich silnicích).⁵⁸

Dát přednost v jízdě podle ustanovení § 2 písm. q) zákona o silničním provozu 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.*

Řidič, který dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům příjíždějícím po hlavní pozemní komunikaci, tedy není povinen dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale jenom těm, která jsou už tak blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní pozemní komunikaci vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy.⁵⁹

Abychom mohli konstatovat, jestli dal řidič vozidla příjíždějícího z vedlejší pozemní komunikace přednost v jízdě vozidlu na pozemní komunikaci hlavní či nikoliv, je důležité, jestli byl řidič na hlavní silnici nucen **náhle** změnit směr nebo rychlost své jízdy. Pojem „náhle“ však není zákonem nikde definován. Výklad pojmů náhlá změna směru a rychlosti jízdy nám ale přináší judikatura.

Náhlá změna směru jízdy je podle Nejvyššího 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 kvůli tomu byli nuceni například začít prudce brzdit. **Náhlé snížení rychlosti jízdy** je chápáno jako

⁵⁸ *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014.* Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha, leden 2015. s. 6.

⁵⁹ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 639/2008 ze dne 25. 9. 2008

intenzivní brzdění - ne 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.⁶⁰

Řidič, který má povinnost dát přednost v jízdě, musí posoudit všechny okolnosti konkrétní situace, například i kluzkost vozovky. Náhlost jednání spočívá také v tom, že jak změna směru jízdy, tak i změna rychlosti jsou tak neočekávané, že s nimi nemůže druhý řidič vzhledem ke všem okolnostem dané situace počítat ani při zvýšené pozornosti.⁶¹

Přednost v jízdě se uplatňuje zejména při **jízdě křižovatkou**. Pravidla pro jízdu křižovatkou upravuje ustanovení § 22 zákona o silničním provozu. Podle odst. 1 zmíněného ustanovení *musí dát řidič přijíždějící na křižovátku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" 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*. Tímto ustanovením je tedy výslovně stanoveno, že přednost v jízdě na hlavní pozemní komunikaci mají nejen motorová a nemotorová vozidla, ale i jezdci na zvířatech, průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty a organizované skupiny chodců, mezi které lze zařadit například pochodující útvar školní mládeže.⁶²

Ustanovením § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu je stanoveno, že *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 ustanovení nám vymezuje tzv. pravidlo pravé ruky, které platí na těch křižovatkách pozemních komunikací, kde nejsou umístěny dopravní značky

⁶⁰ Rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně sp. zn. 2 T 71/97 ze dne 28. 8. 1997

⁶¹ PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, 2000. s. 285.

⁶² RŮŽIČKA, Miroslav. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. *Státní zastupitelství*. 2007, roč. V., č. 12, s. 22.

upravující přednost v jízdě. Komentář k zákonu o silničním provozu od doktorky Kučerové uvádí ještě další situace, kde se uplatní pravidlo pravé ruky. Jedná se například o křižovatky, kde přednost v jízdě sice stanovena je, ale hlavní silnice mění svůj směr. Dále v místech, která nemají postavení křižovatky, ale dochází zde ke křížení jízdních směrů vozidel a jejich průjezd daným místem je potřeba upravit. Přednost zprava přijíždějícímu vozidlu je třeba dát i v situaci, kdy řidič tohoto vozidla porušuje pravidla silničního provozu. Jako příklad je zde uvedena situace, kdy vozidlo s právem přednostní jízdy přijíždí ke křižovatce silnicí s jednosměrným provozem v protisměru.⁶³

Zde bych chtěla zmínit rozsudek Vrchního soudu v Praze sp. zn. 3 Tz 30/95 ze dne 26. 5. 1995, ve kterém je řešen problém, jakými pravidly se má účastník silničního provozu řídit na křižovatce, kde byly dopravní značky označující hlavní a vedlejší pozemní komunikaci protiprávně odstraněny.

V praxi totiž vznikaly problémy, kdy řidiči znalí místních poměrů se v této situaci chovali podle svých zkušeností, tedy vycházeli z toho, že silnice je obecně považována za hlavní a tudíž, že mají přednost v jízdě. Na druhou stranu řidiči, kteří místní znalost neměli, považovali křižovatku za dopravními značkami nerozlišenou, a proto se řídili obecnými pravidly silničního provozu a předpokládali, že zde platí přednost zprava. Proto také v těchto situacích docházelo často k dopravním nehodám.

Vrchní soud se vyjádřil takto: *„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. 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.“*

Z uvedeného vyplývá, že není rozhodné, zda dříve existující dopravní značení bylo poškozeno, zničeno nebo ukradeno. Řidič musí vycházet z aktuálního stavu, který je v době jeho jízdy. Jestliže tedy na křižovatce dopravní značení chybí, jedná se o křižovatku nerozlišenou z hlediska přednosti a musí se zde respektovat

⁶³ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 204 – 205.

ustanovení zákona o silničním provozu o přednosti v jízdě vozidel přijíždějících zprava (dnes § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu).

Ustanovení § 22 odst. 4 zákona o silničním provozu se týká těch křižovatek, které nejsou dostatečně přehledné. Zákon stanoví, že *na příkaz dopravní značky "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled*. To však neznamená, že bychom museli zastavit přesně před touto značkou, ale je třeba zastavit tam, kde je rozhled do křižovatky dostatečný.⁶⁴ Obvykle je tímto místem místo, které může zaujmout řidič prvního vozidla. To ale neplatí vždy. Může nastat situace, kdy náležitý rozhled do křižovatky budou mít i řidiči dvou a více za sebou stojících vozidel. V takovém případě vozidla, která stojí za prvním z nich, mohou pokračovat v jízdě bez dalšího zastavení před touto dopravní značkou, pokud ovšem nebudou muset dát přednost v jízdě.⁶⁵ Zároveň je důležité, aby řidiči těchto vozidel pořád pozorně sledovali dopravní situaci, aby na ni v případě její změny byli schopni včas zareagovat a případně dát opět přednost v jízdě.⁶⁶

Dále je potřeba uvést pravidla pro jízdu po **kruhovém objezdu**. Podle ustanovení § 22 odst. 5 zákona o silničním provozu *řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami "Kruhový objezd" společně se značkou "Dej přednost 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*.

Zde musíme upozornit na situaci, kdy kruhový objezd nebude označený dopravní značkou vůbec nebo bude označen pouze značkou „Kruhový objezd“ bez značky označující přednost. V takovém případě bude platit pravidlo přednosti zprava, tudíž budou mít přednost vozidla a další uvedené subjekty, které na kruhový objezd vjíždějí. Vozidla, která se na kruhovém objezdu nacházejí, tedy nemají absolutní přednost před vozidly, která na kruhový objezd vjíždějí, ale přednost mají

⁶⁴ KOVALČÍKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 77.

⁶⁵ BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 31 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2012. s. 50.

⁶⁶ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 205.

pouze tehdy, pokud je vyznačena příslušnými značkami.⁶⁷ Podle doktorky Kučerové by ale v případě vzniku dopravní nehody bylo možné označit za jejího viníka subjekt odpovědný za správné osazení kruhového objezdu dopravními značkami, protože by řidiči byli v dobré víře, že se nacházejí na kruhovém objezdu, a proto mají přednost.⁶⁸

Dále je třeba zmínit také problematiku přednosti v jízdě při **vjíždění na pozemní komunikaci** z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, kterou upravuje ustanovení § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu. Zákon zde stanoví že, *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 jdoucím 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.*

Podle uvedeného ustanovení musí dát řidič, který vjíždí z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci, přednost v zásadě všem, kdo se po této komunikaci pohybuje. Je zde výslovně stanoveno, že toto pravidlo platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci. Zde je vidět jasná souvislost s již zmíněnou definicí pojmu křižovatka. Jak již bylo řečeno výše, styk účelové komunikace s jinou pozemní komunikací nelze považovat za křižovatku, proto se zde pravidla pro jízdu křižovatkou nepoužijí.⁶⁹

Přednost v jízdě se uplatní také při **odbočování**. V ustanovení § 21 odst. 5 je formulováno tzv. „pravidlo levé ruky“.⁷⁰ Toto pravidlo nám říká, že *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*

⁶⁷ KOVALČÍKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 77.

⁶⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. s. 206.

⁶⁹ KOVALČÍKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 78.

⁷⁰ RŮŽIČKA, Miroslav. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. *Státní zastupitelství*. 2007, roč. V., č. 12, s. 11.

vyhrazen. Pokud tedy řidič odbočuje vlevo a dochází ke křížení s jízdou protijedoucího vozidla, musí tomuto vozidlu dát přednost. Tuto přednost ale nemá jednotlivý chodec, který se nachází v protisměrné části vozovky, neboť není ve výčtu subjektů tohoto ustanovení uveden.⁷¹

Pro úplnost musíme uvést ještě pravidla pro přednost v případě **jízdy v jízdnicích pruzích**. Tato pravidla nalezneme v ustanovení § 12 zákona o silničním provozu. Odst. 5 tohoto ustanovení stanoví, že *přejíždět z jednoho jízdnicího pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdnicím pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdnicího proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdnicí pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdnicím pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdnicím pruhu.*

Z první věty tohoto ustanovení je patrné, že při přejíždění z jednoho jízdnicího pruhu do pruhu sousedního má přednost v jízdě vozidlo, které směr jízdy nemění.⁷² Řidič přejíždějícího vozidla totiž nesmí ostatním účastníkům provozu nijak překážet a musí se chovat tak, aby ostatním účastníkům provozu nevzniklo žádné nebezpečí. Druhá věta ustanovení vymezuje tzv. „řazení vozidel do zipu“, které je založeno na střídavém plynulém zařazování souběžně jedoucích vozidel tak, že se za vozidlo jedoucí v průběžném jízdnicím pruhu zařadí vozidlo, které do tohoto pruhu hodlá přejet (např. z přípojného jízdnicího pruhu).⁷³ Obtížné však může být posouzení, jestli zmíněná situace už nastala a který z řidičů je povinen umožnit takové zařazení.⁷⁴

⁷¹ KOVALČÍKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 75.

⁷² KOVALČÍKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 61.

⁷³ NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě*. Brno, 2008.s. 257.

⁷⁴ LEITNER, Milan, LUKÁŠEK, Vladimír, KOPECKÝ, Zdeněk. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem: podle stavu k 1. 7. 2006*. 3. přeprac. vyd. Praha: Linde, 2006. s. 89.

V ustanovení § 12 odst. 6 zákona o silničním provozu nalezneme úpravu přednosti v jízdě týkající se přejíždění mezi jízdními pruhy na víceproudých pozemních komunikacích. *Na pozemní komunikaci o třech jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič přejíždět z levého jízdního pruhu do středního jízdního pruhu jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středního jízdního pruhu z pravého jízdního pruhu; obdobně se postupuje při přejíždění z levých jízdních pruhů do středních jízdních pruhů na pozemní komunikaci o čtyřech a více jízdních pruzích vyznačených na vozovce.*

Pokud tedy bude do středního pruhu přejíždět současně jak vozidlo z levého tak vozidlo z pravého pruhu, bude zde platit přednost zprava, obdobně jako v případě jízdy křižovatkou.⁷⁵

⁷⁵ KOVALČÍKOVÁ, Daniela., ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. s. 61.

5.3 KONKURENCE PORUŠENÍ POVINNOSTI DÁT PŘEDNOST V JÍZDĚ A POVINNOSTI DODRŽET PŘIMĚŘENOU RYCHLOST

Problematika konkurence porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinností dodržet přiměřenou, resp. povolenou rychlost je velmi zajímavá a vztahuje se k ní velmi rozsáhlá judikatura. Nejčastěji se jedná o případy dopravních nehod vzniklých v důsledku nedání přednosti v jízdě řidičem nacházejícím se na vedlejší pozemní komunikaci, kde ale zároveň řidič pohybující se po hlavní pozemní komunikaci nedodržel nejvyšší povolenou rychlost. Pak se posuzuje odpovědnost řidiče, který jel po vedlejší pozemní komunikaci ve vztahu k odpovědnosti řidiče, který se nacházel na komunikaci hlavní.

Po prostudování množství judikátů různých soudů lze konstatovat, že nahlížení na povinnost dát přednost v jízdě se v čase poměrně měnilo. Setkáváme se s různými názory na to, kdo ponese odpovědnost za následky dopravní nehody. V této části bych se ráda věnovala postupnému rozboru jednotlivých judikátů vztahujících se k povinnosti dát přednost v jízdě tak, aby byl patrný jejich vývoj a zásadní změny. U každého rozhodnutí je zkráceně uveden také skutkový stav příslušného případu, a to zejména kvůli názornosti a snadnějšímu pochopení celé situace.

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

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 metry 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 křižovatku 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 jiných.

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 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. 1. 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.

V prvních dvou uvedených rozhodnutích je tedy kladen důraz zejména na **bezpečnost** silničního provozu, která je podle § 1 zmíněné vyhlášky jedním ze základních předpokladů pro správné fungování dopravy a musí na ni dbát každý účastník silničního provozu. 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.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tz 43/63 ze dne 12. 11. 1963⁷⁶

K úplně jinému závěru z hlediska povinnosti reagovat na vozidlo na vedlejší pozemní komunikaci však dospěl Nejvyšší soud v rozhodnutí sp. zn. 7 Tz 43/63. Zde se naopak přiklonil spíše na stranu řidiče, jehož vozidlo mělo právo dostat přednost v jízdě a zdůraznil význam povinnosti dát přednost v jízdě vozidlu na hlavní silnici. Vedle povinnosti dbát na bezpečnost silničního provozu je zde zdůrazněna také povinnost dbát na jeho plynulost.

Soud uvádí, že v případě **bezpečnosti** je nezbytné dodržování všech dopravních předpisů. To platí také o předpisech, kterými je stanovena povinnost účastníka silničního provozu přijíždějícího na komunikaci s předností v jízdě dát přednost v jízdě vozidlu na komunikaci hlavní. Bez dodržování této povinnosti by podle soudu bezpečný silniční provoz nebyl vůbec možný.

Dále soud upozorňuje také na nutnost dbát na to, aby byla zachována **plynulost** silničního provozu. Podle soudu není možné žádat po řidiči, který jede po silnici s předností v jízdě, aby při přijíždění na křižovatku bez závažných důvodů reagoval na každé vozidlo, které přijíždí po silnici bez přednosti v jízdě a aby předem předvídal různé, a to i zcela nevypočitatelné situace. Tudíž po něm nelze chtít, aby v případě, že žádné nebezpečí z vedlejší pozemní komunikace hrozit nebude, snižoval rychlost své jízdy, případně své vozidlo zastavil jen proto, že na vedlejší vozovce se nachází jiný účastník dopravy. Řidič vozidla, které má přednost v jízdě, má v této situaci právo spoléhat se na to, že mu přednost v jízdě bude dána. Opačné jednání by podle Nejvyššího soudu vedlo ke ztěžování dopravy a k narušování její plynulosti, a to by bylo v rozporu s účelem pravidel silničního provozu. Pokud tedy v takové situaci dojde k dopravní nehodě, ponese odpovědnost za její následky ten účastník silničního provozu, který nesplnil svou povinnost dát přednost v jízdě.

Povinnost snížit rychlost vozidla nebo vozidlo zastavit má ale řidič na hlavní silnici tehdy, jestliže je evidentní, že z vedlejší vozovky hrozí nebezpečí (například jestliže vidí po vedlejší vozovce přijíždět velkou rychlostí jiné vozidlo, jehož řidič zjevně nemá v úmyslu dát mu přednost v jízdě). V takovém případě by se muselo

⁷⁶ DRAŠTÍK, Antonín; ENGELMANN, Jan; FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, 2011. s. 32.

posoudit případné spoluzavinění ze strany řidiče na komunikaci s předností v jízdě, a to vzhledem k okolnostem konkrétního případu. Ani v tomto případě tedy není možné úplně vyloučit odpovědnost za následky dopravní nehody u řidiče nacházejícího se na vozovce s předností v jízdě.

Tyto právní závěry byly vysloveny na základě případu, kdy řidička osobního automobilu jedoucí po hlavní silnici srazila cyklistku vyjíždějící ze silnice vedlejší. Řidička osobního automobilu byla Okresním soudem v Karviné uznána vinnou trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 trestního zákona (dnes § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku), a byl jí uložen trest 10 měsíců podmíněného odnětí svobody a zákaz řízení motorových vozidel.

Okresní soud totiž dospěl k závěru, že se řidička automobilu dopustila nedbalosti, protože vzhledem k okolnostem případu mohla předpokládat, že k nehodě může dojít. I když řidička nepřekročila nejvyšší povolenou rychlost 50 km/h, jela podle okresního soudu rychlostí nepřiměřenou vzhledem ke zvýšenému provozu v místě křižovatky. Podle soudu by přiměřenou rychlostí vzhledem k situaci byla rychlost 15 km/h. Okresní soud ale blíže nepopsal okolnosti, kvůli kterým měla jet řidička právě rychlostí 15 km/h. Řidička se proti tomuto rozhodnutí odvolala ke Krajskému soudu v Ostravě, ten však její odvolání zamítl.

Nejvyšší soud však závěr okresního soudu, že řidička osobního automobilu měla jet rychlostí 15 km/h, označil za zcela nesprávný a v rozporu s praktickými potřebami života. Nejvyšší soud byl toho názoru, že jestliže obžalovaná jela po silnici s předností v jízdě, měla povinnost zejména pozorovat vozovku, po které jela. V případě, že měla tuto vozovku volnou, neporušila žádnou svou povinnost, jestliže jela rychlostí nepřesahující 50 km/h. Obžalovaná měla tedy právo předpokládat, že jí cyklistka dá přednost v jízdě, a proto neměla důvod činit nějaká opatření, aby zabránila střetu. Z těchto důvodů Nejvyšší soud věc vrátil zpět krajskému soudu, aby o věci znovu jednal a rozhodl.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 20/81 ze dne 14. 7. 1981⁷⁷

Další rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 20/81 se v otázce reagování na řidiče na komunikaci bez přednosti v jízdě v zásadě nezměnilo, pouze některé věci doplnilo. Posun oproti předchozím rozhodnutím ale nastal v otázce odpovědnosti řidiče, jehož vozidlo má přednost v jízdě, v případě jeho nesprávné reakce na nebezpečnou situaci vyvolanou jiným účastníkem silničního provozu, neboť je zde kladen mnohem větší důraz na povinnost dát přednost v jízdě.

V tomto rozhodnutí řešil Nejvyšší soud případ řidiče autobusu, který při odbočování vlevo nedal přednost v jízdě protijedoucímu osobnímu automobilu. Řidič protijedoucího vozidla, který měl přednost v jízdě, ale na vzniklou situaci zareagoval nesprávně, začal prudce brzdit, čímž došlo ke smyku a následnému střetu jeho vozidla s autobusem.

V případě nutnosti reagovat na vozidla na vedlejší pozemní komunikaci, se Nejvyšší soud vyjádřil tak, že *„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“*.

Z toho je patrné, že povinnost řidiče reagovat na vozidlo, které mu má dát přednost v jízdě, je omezena pouze na situace, kdy očividně hrozí střet s tímto vozidlem. Přitom ale musí mít dostatečnou možnost buď snížením rychlosti, zastavením vozidla nebo i změnou směru jízdy střetu vozidel zabránit.

Co se týče odpovědnosti řidiče vozidla, které má přednost v jízdě, v případě, že nesprávně reaguje na nebezpečnou situaci vyvolanou jiným účastníkem silničního provozu, je možnost přičítat mu odpovědnost za nehodu jen velmi omezená. *„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*

⁷⁷ DRAŠTÍK, Antonín a kol. *Přehled judikatury. Trestné činy proti životu a zdraví: nutná obrana*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. s. 205 – 207.

řešení situace lze přičítat zavinění. I když nehodu spoluzavinil nesprávnou reakcí na vzniklou situaci, nelze zpravidla posuzovat jeho jednání jako porušení důležité povinnosti ve smyslu § 223 odst. 2, resp. § 224 odst. 2 tr. zák.“ (dnes § 148, resp. § 147 odst. 2 trestního zákoníku). Řidiči vozidla, které má přednost v jízdě, může být přičítána odpovědnost za střet vozidel pouze za předpokladu, že na vzniklou situaci reagoval nesprávně, přestože při správné reakci by mohl nehodě zabránit, a svou nesprávnou reakci zavinil. Tato nesprávná reakce ale není obvykle brána jako porušení důležité povinnosti.

V předchozích dvou rozhodnutích je tedy vyjádřena tzv. **zásada omezené důvěry v dopravě**, která byla popsána výše. Tato zásada znamená, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétní situace nevyplývá opak. Řidič si ale zároveň musí počínat s náležitou opatrností, přičemž je nutné zkoumat jeho zavinění ve formě nesprávné reakce na vzniklou situaci. Musíme si ale uvědomit, že správnou reakci na vzniklou situaci nelze většinou přímo vyvodit z pravidel silničního provozu, případně jiných dopravních předpisů.⁷⁸

Rozsudek Okresního soudu v Novém Jičíně sp. zn. 2 T 71/97 ze dne 28. 8. 1997⁷⁹

Dalším podstatným 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.

Jak bylo uvedeno výše, dát přednost v jízdě podle § 2 písm. q) zákona o silničním provozu znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon

⁷⁸ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník II: komentář: § 140-421*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1562.

⁷⁹ DRAŠTÍK, Antonín; ENGELMANN, Jan; FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, 2011. s. 5.

nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy (dříve § 2 odst. 2 vyhlášky č. 99/1989 Sb.). Okresní soud v Novém Jičíně k tomu 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 jízdního pruhu za okolností, kdy k těmto manévřům má řidič dostatek času a není jim na překážku stav vozovky nebo dopravní situace.*“

Pro posouzení skutečnosti, zda řidič vozidla příjíždějícího 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.

Skutkově se jednalo o situaci, kdy řidič vozidla Škoda Pick Up jedoucí po hlavní silnici nedovolenou rychlostí nesprávně zareagoval na vozidlo Škoda 105 L, které na hlavní silnici vyjíždělo ze silnice vedlejší. Řidič vyjíždějící z vedlejší silnice na křižovatce označené dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ řádně zastavil, a protože viděl, že se automobil příjíždějící po hlavní silnici nachází ve velké vzdálenosti od křižovatky, vjel na tuto silnici a pokračoval v jízdě do pravého jízdního pruhu. Tímto svým chováním ale řidiče vozidla Škoda Pick Up nedonutil k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Řidič vozidla Škoda Pick Up

na hlavní silnici ale předjížděl před danou křižovatkou nákladní automobil. Po jeho předjetí však zůstal v levém jízdním pruhu, nesnížil rychlost své jízdy a místo toho vybočil z levého jízdního pruhu do pravého a v tomto jízdním pruhu se snažil projet po pravé straně jedoucího osobního automobilu Škoda 105 L. Přitom ale dostal smyk a narazil do vyvýšeného travnatého ostrůvku ve středu vozovky. Tím došlo ke zranění spolujezdce ve vozidle Škoda Pick Up.

Jako příčinu nehody označil soud skutečnost, že řidič vozidla Škoda Pick Up nedodržel povolenou rychlost (v úseku, kde byla povolena rychlost 60 km/h jel rychlostí 66,5 - 77,3 km/h). Pokud by ji totiž dodržel, stačila by se Škoda 105 L včas zařadit do správného jízdního pruhu aniž by ohrozila či omezila jízdu vozidla Škoda Pick Up a k nehodě by tudíž vůbec nedošlo. Jediným viníkem této dopravní nehody byl shledán řidič vozidla Pick Up, řidič vozidla Škoda 105 L byl zproštěn obžaloby.

Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 145/98 ze dne 7. 1. 1999⁸⁰

Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 145/98 zdůraznil povinnost řidiče přijíždějícího do křižovatky po vedlejší silnici dát přednost v jízdě vozidlu na silnici hlavní. Toto rozhodnutí se neodchyluje od judikatury Nejvyššího soudu, i dosud je kladen větší důraz na povinnost dát přednost v jízdě na úkor povinnosti dodržet povolenou rychlost.

Pokud dojde k dopravní nehodě dvou motorových vozidel tak, že vozidlo jedoucí po hlavní silnici narazí do vozidla, které krátce předtím vjelo na hlavní silnici ze silnice vedlejší, je podle Nejvyššího soudu z hlediska zavinění obou řidičů nutné nejdříve vyřešit otázku, zda řidič vozidla vjíždějícího z vedlejší silnice na hlavní silnici splnil svou povinnost dát přednost v jízdě řidiči vozidla jedoucímu po hlavní silnici.

Teprve poté co je zjištěno, že řidič přijíždějící po vedlejší silnici svoji povinnost dát přednost v jízdě nesplnil a tím vytvořil pro řidiče jedoucího po hlavní silnici tzv. náhlou překážku, je potřeba zkoumat, jestli řidič jedoucí po hlavní silnici

⁸⁰ HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan; MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. s. 267 – 271.

mohl tuto překážku předvídat a včas na ni odpovídajícím způsobem reagovat. Až po prozkoumání těchto okolností se může přihlédnout k tomu, zda a jakým způsobem a v jakém rozsahu střet vozidel a jeho následky zavínil, resp. spoluzavínil 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.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 ze dne 20. 10. 2004⁸¹

V usnesení sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 navázal Nejvyšší soud na právní názor Okresního soudu v Novém Jičíně, který byl popsán výše. Nejvyšší soud zde řešil střet motocyklu Suzuki, který jel v obci po hlavní silnici nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí (86 až 97 km/hod.), s vozidlem Škoda Pick Up, které vyjíždělo ze silnice vedlejší. Soud zde poukazuje na to, že je rozdíl mezi situací, kdy není dána přednost v jízdě vozidlu na hlavní silnici, které jede rychlostí dovolenou a situací, kdy toto vozidlo jede rychlostí výrazně překračující maximální povolenou rychlost.

„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.“

⁸¹ DRAŠTÍK, Antonín a kol. *Přehled judikatury. Trestné činy proti životu a zdraví: nutná obrana*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. s. 244 – 250.

Nejvyšší soud převzal právní názor Okresního soudu v Novém Jičíně, obsažený v rozsudku sp. zn. 2 T 71/97 popsany výše, že řidič, který dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici, nemusí dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale jenom těm, která jsou tak blízko, že kdyby se svým vozidlem vjel do křižovatky, přiměl by řidiče jedoucího po hlavní silnici k **náhlé** změně směru nebo rychlosti jízdy (§ 2 bod 2. tehdy platné vyhlášky č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích).

To, které vozidlo je v dostatečné vzdálenosti, že může vjet na hlavní silnici, a které již nikoli, řidič v podstatě odhaduje zejména na základě svých zkušeností. Při tomto odhadu musí vycházet z rychlosti, která je právními předpisy v místě křižovatky povolena. V případě, že **řidič přijíždějící po hlavní silnici jede rychlostí povolenou**, resp. přiměřenou a řidič přijíždějící po vedlejší silnici mu přednost v jízdě nedá, je obvykle odpovědnost za kolizi a případné další následky na řidiči, který přijel do křižovatky po vedlejší silnici. Pokud ale řidič na hlavní silnici jede rychlostí, která **maximální povolenou rychlost výrazně překračuje**, a navíc řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici nemá důvod předpokládat takové překročení, za případnou kolizi vozidel musí nést odpovědnost řidič jedoucí po hlavní silnici.

Je tedy jasné, že řidič vozidla jedoucího po hlavní silnici může za určitých okolností nést i plnou odpovědnost za případný střet vozidel. Je to ale pouze v případě, že tento řidič výrazně překročí nejvyšší povolenou rychlost a zároveň řidiči přijíždějícímu z vedlejší silnice není toto překročení z okolností zřejmé.

Z uvedeného je patrné, že v tomto usnesení Nejvyšší soud opět zdůraznil význam principu omezené důvěry v dopravě. Není totiž možné chtít po účastníkovi silničního provozu, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel tohoto provozu jinými účastníky a aby tomu přizpůsobil své jednání. Je tomu přesně naopak. Pokud tedy není z okolností, které může účastník silničního provozu běžně vnímat či předvídat, evidentní, že jiný účastník téhož provozu porušil své povinnosti, má právo očekávat od ostatních účastníků silničního provozu, že budou stanovená pravidla dodržovat. Na druhou stranu ale ten účastník silničního provozu, který porušil pravidla tohoto provozu, nemůže očekávat, že ostatní účastníci budou tato pravidla dodržovat, jestliže on jim to svým jednáním znemožnil.

V dané věci Nejvyšší soud označil za jediného viníka nehody řidiče motocyklu Suzuki, který jel po hlavní silnici. Řidič motocyklu jel totiž bezprostředně před nehodou v obci, kde byla maximální povolená rychlost 50 km/h, rychlostí 86 až 97 km/h, takže povolenou rychlost překročil o více než 70 %. Řidič motocyklu jel sice po hlavní silnici, ale povolenou rychlost překročil téměř dvojnásobně, což řidič přijíždějící z vedlejší silnice nemohl předpokládat. V okamžiku, kdy se řidič vozidla Pick Up rozhodoval o tom, jestli vjede na hlavní silnici, tedy v době 4,4 až 4,8 sekundy před střetem, byl motocykl ve vzdálenosti 98 až 126 metrů od místa střetu.

V případě, že by motocykl jel nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h, přijel by do místa střetu za 7 až 9 sekund, tedy asi 2,5 až 4,5 sekundy poté, co by tímto místem projel řidič vozidla Pick Up. Motocykl by v žádném případě nebyl přinucen k prudké a náhlé změně směru a rychlosti jízdy, takže by ke střetu vůbec nedošlo. Proto podle Nejvyššího soudu nelze řidiči vozidla Pick Up, který vyjížděl z vedlejší pozemní komunikace, přičítat zavinění nebo spoluzavinění na vzniku posuzované dopravní nehody a za jediného viníka označil řidiče motocyklu.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 727/2005 ze dne 29. 6. 2005

Případ, který projednával Nejvyšší soud v usnesení sp. zn. 3 Tdo 727/2005, je na první pohled velmi podobný případu předcházejícímu. Také zde došlo ke střetu motocyklu jedoucího po hlavní silnici s osobním automobilem, který vyjížděl z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. V tomto případě ale odpovědnost za dopravní nehodu nesl řidič osobního automobilu, který měl dát motocyklu přednost v jízdě.

Mohlo by se zdát, že došlo ke změně judikatury, ale není tomu tak. Rozdíl je totiž v tom, že zatímco v předchozím případě jel motocykl rychlostí nedovolenou, v tomto případě jel motocykl po hlavní silnici rychlostí, která maximální povolenou rychlost vůbec nepřekračovala.

Řidič osobního motorového vozidla značky Toyota Rav 4 vyjížděl z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci a v důsledku vlastní nepozornosti nedal přednost v jízdě zleva jedoucímu motocyklu značky JAWA,

příčemž mezi nimi došlo ke střetu. Vinným byl okresním a následně i krajským soudem uznán řidič vozidla značky Toyota Rav 4. Ten poté podal dovolání k Nejvyššímu soudu, kde argumentoval tím, že jedinou příčinou této nehody byla skutečnost, že řidič motocyklu jel nepřiměřenou rychlostí. Motocykl jel totiž rychlostí okolo 65 km/h, ačkoliv podle znaleckých posudků byla maximální přiměřená rychlost pro možné zabránění střetu s vozidlem jen 42 km/h. Dovolatel tedy poukazoval na to, že skutečná rychlost motocyklu překračovala zjištěnou přiměřenou rychlost o více než 50 %, a proto nebyl řidič motocyklu schopen zastavit na vzdálenost, na kterou měl rozhled.

S touto argumentací se ale Nejvyšší soud neztotožnil. Upozornil na to, že řidič motocyklu, který měl přednost v jízdě, jel sice rychlostí okolo 65 km/h, nicméně maximální povolená rychlost v tomto úseku byla 90 km/h. Motocykl tedy jel rychlostí podstatně nižší, než byla maximální povolená rychlost, takže je zcela jasné, že neporušil žádné ustanovení zákona o silničním provozu. Rychlost 42 km/h byla znalci stanovena jako rychlost, při které by měl motocyklista reálnou možnost zabránit střetu s vozidlem, tedy rychlost, při které by ke střetu vůbec nemuselo dojít.

Nejvyšší soud ale zdůraznil, že řidič motocyklu nemohl v daný okamžik tak podrobně analyzovat nastalou dopravní situaci jako později znalci. Za hlavní příčinu této dopravní nehody bylo označeno jednání řidiče vjíždějícího z místa ležícího mimo pozemní komunikaci (dovolatele). Jeho námitky byly shledány jako neopodstatněné a jeho dovolání bylo odmítnuto.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 216/2006 ze dne 28. 2. 2006⁸²

Další případ se opět týká střetu dvou vozidel, z nichž jedno jelo v obci po hlavní silnici nepřiměřenou rychlostí podstatně vyšší než maximální povolená rychlost a druhé vyjíždělo ze silnice vedlejší. Nejvyšší soud viníkem dopravní nehody označil řidiče jedoucího po hlavní silnici právě s odkazem na výrazné překročení maximální povolené rychlosti. Nejvyšší soud zde ale dosavadní výklad rozvedl a zpřesnil.

⁸² HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan; MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. s. 276 – 281.

Předchozí výklad se totiž týkal pouze situace, kdy řidič jedoucí po hlavní silnici překročí nejvyšší povolenou rychlost výrazně, zde Nejvyšší soud ještě doplnil, jak hodnotit situaci, kdy sice dojde k překročení maximální povolené rychlosti, ale toto překročení není výrazné.

Nejvyšší soud zopakoval, že v situacích, kdy řidič na hlavní silnici jede rychlostí, která nejvyšší povolenou rychlost **výrazně překračuje**, a řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici nemá důvod předpokládat takové překročení, musí za případný střet nést odpovědnost řidič, který jede po hlavní silnici.

Dále ale doplnil, že řidič jedoucí po hlavní silnici musí nést odpovědnost za případný střet i tehdy, jestliže **překročení maximální povolené rychlosti není výrazné**, ale jede rychlostí **nepřiměřenou** s ohledem na svoji schopnost zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Soud upozorňuje na to, že podle ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu musí řidič přizpůsobit rychlost své jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Jestliže tedy řidič jedoucí po hlavní silnici jede takovou rychlostí, která přesahuje nejvyšší povolenou rychlost, a není schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, porušuje povinnosti řidiče způsobem, který má podle všeobecné zkušenosti zpravidla za následek vážnou dopravní nehodu. Proto je možné takovéto porušení povinností důvodně považovat za porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona.

V usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1411/2006 došlo opět ke změně v hodnocení nehod, ke kterým došlo v důsledku kolize vozidla jedoucího po hlavní silnici s vozidlem přijíždějícím do křižovatky ze silnice vedlejší. Zde je kladen důraz na povinnost dát přednost v jízdě, zatímco možná odpovědnost řidiče jedoucího po hlavní silnici je více omezena.

V tomto případě došlo ke kolizi osobního automobilu značky Mercedes Benz, který vyjížděl ze silnice III. třídy označené značkou „Dej přednost v jízdě“ a odbočoval vlevo, s automobilem značky Škoda Felicia přijíždějícím z pravé strany rychlostí 90 až 100 km/h. Jediným viníkem byla označena řidička vozidla Mercedes Benz a byla uznána vinnou trestným činem ublížení na zdraví podle § 223 trestního zákona (dnes § 148 odst. 1 trestního zákoníku).

Nejvyšší soud 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 a pokud nerespektováním pravidel silničního provozu k nehodě přispěl i řidič jedoucí s vozidlem po hlavní silnici, může jít z jeho strany nejvýše o spoluzavinění.*

Z uvedeného je patrné, že nedošlo ke změně v případě obvyklých situací, kdy řidič na hlavní pozemní komunikaci dodržuje stanovená pravidla. I nadále je za tuto kolizi vozidel odpovědný řidič přijíždějící z vedlejší pozemní komunikace. Změna ale nastává v případě míry zavinění řidiče na hlavní pozemní komunikaci, jestliže pravidla silničního provozu nedodržuje. Pokud řidič jedoucí po hlavní komunikaci jakýmkoli způsobem nerespektuje stanovená pravidla silničního provozu a přispěje ke vzniku nehody, připouští soud maximálně spoluodpovědnost, zatímco v předchozích případech byla připuštěna i možnost plné odpovědnosti tohoto řidiče. U řidiče vozidla značky Škoda Felicia na hlavní silnici tedy soud uvažoval maximálně o případném spoluzavinění.

Dále ale musel Nejvyšší soud vyřešit, jak hodnotit situaci, kdy řidič jedoucí po hlavní silnici sice nejvyšší dovolenou rychlost překročí, ale jede **rychlostí jen**

⁸³ HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan; MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. s. 292 – 293.

o málo vyšší, než je rychlost předepsaná. Jestliže tedy řidič překročí dovolenou rychlost jen o málo (přibližně o 10 km/h), nelze to považovat za podstatné překročení dovolené rychlosti, tudíž ani za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona, a proto mu nelze přičítat ani spoluzavinění na dopravní nehodě.

Na základě těchto závěrů soud neshledal žádné spoluzavinění na straně řidiče jedoucího po hlavní silnici a jediným viníkem byla označena řidička vozidla Mercedes Benz.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 804/2008 ze dne 7. 8. 2008

Dále je třeba uvést usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 804/2008, neboť zde byl zvolen zase jiný způsob argumentace.

V tomto případě řidička osobního automobilu Fiat při odbočování vlevo z vedlejší silnice na hlavní nedala přednost vozidlu, které přijíždělo zprava po hlavní silnici. Kvůli tomu se dostala do protisměrné části hlavní silnice (do levého pruhu), kde vytvořila překážku v jízdě protijedoucímu motocyklu značky Honda, který ale v úseku, kde byl zákaz předjíždění a rychlost byla omezena na 40 km/h, předjížděl v rychlosti nejméně 90 km/h nezjištěný osobní automobil. Řidič motocyklu ve snaze odvrátit čelní střet s automobilem Fiat začal intenzivně brzdit, dostal smyk a poté upadl na vozovku, kde narazil do automobilu značky Fiat, 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.

K posouzení dané situace zvolil Nejvyšší soud argumentaci založenou na **zásadě gradace příčinné souvislosti**. Konstatoval, že v případě, že se na škodlivém následku podílelo více příčin, jak je tomu i v posuzovaném případě, je třeba v souladu se zásadou gradace příčinné souvislosti posoudit, která příčina byla příčinou hlavní, tedy měla na způsobení následku zásadní význam, a která

nikoliv. Také je nutné se zabývat otázkou, jestli nedošlo k přetržení příčinné souvislosti. To by se stalo za předpokladu, že by později přistupující příčina představovala výlučnou a samostatnou příčinu, která způsobila následek (účinek) bez ohledu na jednání pachatele. Dále soud upozornil na to, že pokud měl na způsobení následku podíl nikoliv zanedbatelným způsobem také poškozený, ovlivní to míru zavinění obviněného, a tím i hodnocení stupně nebezpečnosti jeho činu pro společnost.

I v posuzovaném případě měl podle soudu následek (účinek) spočívající ve smrti poškozeného více příčin. Jednou příčinou bylo porušení pravidel silničního provozu ze strany obviněné, neboť nedala přednost v jízdě a jela v levém pruhu. Další příčinou bylo ale porušení pravidel silničního provozu ze strany poškozeného, neboť porušil zákaz předjíždění a překročil maximální povolenou rychlost. Za hlavní příčinu porušení zdraví řidiče motocyklu bylo označeno jednání řidičky přijíždějící z vedlejší komunikace. Jednání řidiče motocyklu jedoucího po hlavní komunikaci bylo podle soudu příčinou méně významnou. Nicméně skutečnost, že se na způsobeném následku podílel nikoliv zanedbatelným způsobem také poškozený (řidič motocyklu), mělo vliv na míru zavinění řidičky osobního automobilu přijíždějícího po vedlejší komunikaci, a tím také na hodnocení stupně nebezpečnosti jejího činu pro společnost.

Odvolací soud k těmto skutečnostem přihlédl, a proto posoudil jednání řidičky pouze jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 trestního zákona (dnes § 147 odst. 1 trestního zákoníku), a ne podle druhého odstavce citovaného zákonného ustanovení. Nejvyšší soud se s tímto postupem odvolacího soudu plně ztotožnil.

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1355/2008 ze dne 5. 11. 2008

K problematice nedání přednosti v jízdě se vztahuje také usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 804/2008. I zde je zdůrazněna povinnost řidiče jedoucího po vedlejší pozemní komunikaci dát přednost v jízdě.

V daném případě byl řidič vozidla odtahové služby značky IVECO rozsudkem Okresního soudu v Kladně uznán vinným trestným činem ublížení

na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 trestního zákona (dnes § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku). Tohoto trestného činu se podle popsanych skutkových zjištění dopustil tím, že jako řidič vozidla odtahové služby značky IVECO se plně nevěnoval řízení vozidla, nesledoval situaci v silničním provozu a nerespektoval dopravní značku „Dej přednost v jízdě“ a při přejíždění hlavní silnice k automobilu značky Fiat odstavenému mimo vozovku vjel do jízdni dráhy zleva přijíždějícímu osobnímu automobilu značky Opel Omega. Aby řidič automobilu Opel zabránil střetu, vyjel vlevo mimo vozovku, kde narazil do zmíněného odstaveného vozidla značky Fiat a dále do poškozeného Z. K., který stál vedle tohoto vozidla. Poškozený při střetu utrpěl smrtelná zranění, jimž při převozu do nemocnice podlehl.

Za tento trestný čin byl řidič vozidla IVECO podle § 224 odst. 2 trestního zákona (dnes § 147 odst. 2 trestního zákoníku) odsouzen k trestu odnětí svobody na dvacet měsíců, jehož výkon byl ale podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání tří roků. Dále byl obviněnému uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu na dobu čtyř let a šesti měsíců. Proti tomuto rozhodnutí podal obvinění odvolání, které ale odvolací soud jako neodůvodněné usnesením zamítl. Poté podal obviněný ještě dovolání k Nejvyššímu soudu, nicméně i to bylo odmítnuto jako neopodstatněné.

V dovolání se obviněný mimo jiné odkazoval právě na judikaturu Nejvyššího soudu. Tvrdil, že nebylo prokázáno, že by svým jednáním porušil svou povinnost dát přednost v jízdě stanovenou v ustanovení § 22 zákona o silničním provozu. Poukazoval na názor Nejvyššího soudu, podle kterého povinnost dát přednost v jízdě ještě neznamena, že by si řidič musel počínat 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. Také namítal možnost spoluzavinění řidiče automobilu značky Opel s ohledem na ustálenou judikaturu soudů, podle které není přednost v jízdě vozidla jedoucího po hlavní silnici absolutní.

Nejvyšší soud zdůraznil, že dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici je jedna z nejdůležitějších zásad, které je nutné plně respektovat, protože jejím porušením dochází k těm nejzávažnějším následkům v silniční

dopravě. Nejvyšší soud zde uvedl, že **spoluzavinění u řidiče jedoucího po hlavní silnici je možné dovozovat jen za mimořádných okolností**. Jedná se hlavně o případy, kdy řidič jedoucí po hlavní silnici také nedodrží pravidla silničního provozu. Primární je ale vždy nedání přednosti v jízdě řidičem vozidla příjíždějícího po vedlejší silnici, a teprve až druhotně, je-li náležitě zjištěno i porušení zákonem kladených povinností u řidiče jedoucího po hlavní silnici, lze usuzovat na jeho spoluzavinění.

V uvedeném případě obviněný řidič vozidla značky IVECO vytvořil velice nebezpečnou dopravní situaci, kdy řidič vozidla Opel, který měl přednost v jízdě, musel náhle změnit směr jízdy, a to pak v konečném důsledku vedlo ke střetu tohoto vozidla jednak s odstaveným vozidlem, ale také s poškozeným, který vedle tohoto vozidla stál. Nejvyšší soud nicméně uvedl, že i když obviněný sám uvedený následek vlastním vozidlem přímo nezpůsobil, tak svým vozidlem vytvořil na hlavní silnici překážku, kvůli které nemohlo vozidlo, které jelo po hlavní silnici, pokračovat v jízdě a muselo náhle změnit směr a způsob své jízdy. Navíc řidič automobilu značky Opel neporušil žádné z pravidel silničního provozu, nejel v daném úseku nepřiměřenou rychlostí, nebyl v podnapilém stavu, věnoval se situaci v silničním provozu a neporušil ani žádnou další povinnost ukládanou zákonem o silničním provozu. Z těchto důvodů dal Nejvyšší soud za pravdu soudům obou předchozích stupňů a jako jediného viníka uvedené dopravní nehody označil řidiče automobilu značky IVECO, který nedal přednost v jízdě.

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

Velmi zajímavé rozhodnutí je usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1355/2008, neboť je zde pro řešení vzniklé dopravní kolize použitý opět jiný způsob argumentace.

V uvedeném případě se jednalo o situaci, kdy řidič osobní automobilu značky Škoda Superb jel po čtyřproudové pozemní komunikaci, která byla označena jako hlavní silnice. V úseku, kde byla rychlost omezena na 50 km/h jel rychlostí nejméně 92 km/h. Při předjíždění nákladního vozidla jedoucího v pravém jízdním pruhu pak čelně narazil do levého boku vozidla značky SEAT Cordoba, které přejíždělo zprava z vedlejší komunikace. V důsledku tohoto střetu utrpěli řidič

vozidla značky SEAT Cordoba a jeho spolujezdkyně smrtelná zranění, kterým na místě podlehl. Spolujezdec řidiče automobilu značky Škoda Superb utrpěl těžké zranění.

Řidič automobilu značky Škoda Superb byl rozsudkem Okresního soudu v Novém Jičíně uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 trestního zákona (dnes § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku). Odvolání obviněného bylo krajským soudem zamítnuto.

Obviněný však prostřednictvím svého obhájce podal dovolání k Nejvyššímu soudu. Po přezkoumání věci shledal Nejvyšší soud dovolání obviněného důvodným, rozsudky okresního i krajského soudu zrušil a přikázal Okresnímu soudu v Novém Jičíně, aby věc znovu projednal.

Nejvyšší soud v tomto rozhodnutí uvedl, že obecně je za střet vozidel na křižovatce hlavní silnice s vedlejší zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť má povinnost dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím do křižovatky po hlavní silnici. Podle Nejvyššího soudu *„samotná okolnost, že řidič, který má přednost v jízdě, jede rychlostí přesahující stanovený limit, nic nemění na povinnosti řidiče přijíždějícího z vedlejší silnice dát přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici. Přednost řidiče jedoucího po hlavní silnici tedy nezaniká jen v důsledku toho, že tento řidič jede nedovolenou rychlostí. Příčinou střetu pak je skutečnost, že řidič přijíždějící po vedlejší silnici nedal přednost. Překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici může mít pouze omezený význam, a to v podstatě jen z hlediska míry následku vzniklého ze střetu, za který ovšem primárně odpovídá řidič vozidla přijíždějícího z vedlejší silnice“*.

Tyto zásady podle Nejvyššího soudu vyplývají z toho, že pokud se porovnají povinnosti obou řidičů, je **povinnost dát přednost v jízdě kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti**. Při porovnávání těchto povinností vycházel Nejvyšší soud z toho, že porušení povinnosti dát přednost v jízdě bez dalšího již samo o sobě vede ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí střetu vozidel, neboť se vždy týká situace, ve které jde o vztah nejméně dvou vozidel s protínajícím se směrem jízdy. Naopak porušení povinnosti dodržet stanovený rychlostní limit samo o sobě ke vzniku

takového nebezpečí nevede a zakládá ho teprve ve spojení s dalšími podmínkami a okolnostmi konkrétní situace v silničním provozu, jakými jsou například přítomnost dalších účastníků provozu, hustota provozu, viditelnost, přehlednost daného místa či úseku apod.

Dále v tomto rozhodnutí ale Nejvyšší soud připouští možnost se od těchto zásad výjimečně odchýlit. Musí to být ale odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost v jízdě. 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. Nejvyšší soud zde ale zdůrazňuje, že nedání přednosti zde nesmí být důsledkem toho, že řidič přijíždějící po vedlejší silnici pominul nějakou významnou okolnost, kterou mohl běžně vnímat nebo kterou mohl snadno předvídat.

U tohoto případu se Nejvyšší soud pozastavoval nad otázkou, zda řidič přijíždějící z vedlejší pozemní komunikace na hranici křižovatky nebo před ní skutečně zastavil. Soudům předchozích stupňů vytýkal, že opominuly důležité aspekty věci, které ukazovaly na reálnou možnost, že řidič na vedlejší pozemní komunikaci nerespektoval dopravní značkou stanovenou přednost v jízdě a vjel do křižovatky, aniž by měl dostatečnou kontrolu nad situací. Z tohoto důvodu Nejvyšší soud zpochybnil závěry soudů, že odpovědnost za střet vozidel je pouze na straně řidiče jedoucího po hlavní silnici. Právě kvůli těmto nedostatkům připustil Nejvyšší soud možnost, že skutečným důvodem, kvůli kterému řidič z vedlejší silnice nedal přednost, bylo to, že nerespektoval příkaz vyplývající z uvedené dopravní značky, nesledoval včas s potřebnou pozorností situaci na hlavní silnici a nakonec si vyložil jednostranně ve svůj prospěch nejasnou situaci v silničním provozu v otázce možnosti bezpečného projetí křižovatky. Z těchto důvodů Nejvyšší soud zrušil rozsudek okresního i krajského soudu a přikázal, aby Okresní soud v Novém Jičíně odstranil vytýkané vady a věc znovu projednal.

Shrnutí:

Z uvedeného přehledu soudních rozhodnutí je patrné, že judikatura týkající se konkurence porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet přiměřenou, resp. povolenou rychlost se v čase vyvíjela. V současné době je však velmi nejednotná. Soudy při posuzování zavinění dopravních nehod vzniklých nedáním přednosti v jízdě řidiči na hlavní pozemní komunikaci, který jede nepřiměřenou rychlostí, zauímají případ od případu rozdílná stanoviska. Rozhodnutí soudu jsou tudíž velmi nepředvídatelná.

Do výše uvedeného přehledu byla vybrána nejzásadnější rozhodnutí, ze kterých jsou patrné postupné změny, různý způsob argumentace, i rozdílné pohledy na stejnou problematiku. Rozhodnutí, která časově následovala, už v podstatě kopírují a různě kombinují již zmíněné závěry, proto nejsou znovu uváděna.

6 MOŽNOST VYUŽITÍ ODKLONŮ OD TRESTNÍHO ŘÍZENÍ U TRESTNÝCH ČINŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

V případě, že je skutek v silniční dopravě kvalifikován jako trestný čin, je proti podezřelému obvykle zahájeno trestní stíhání. Trestní stíhání ale může mít pro stíhaného vážné a nepříznivé důsledky, a to i v případě, že je nakonec zproštěn viny.⁸⁴ Podstatné je také to, že soudy v otázce zavinění dopravních nehod, zejména nehod vzniklých nedáním přednosti v jízdě vozidlu jedoucímu nepřiměřenou rychlostí, zaujímají rozdílná stanoviska, což je patrné z uvedeného přehledu vybraných judikátů.

Pokud už tedy k trestnímu stíhání obviněného dojde, potom by mělo být trestní řízení, jestliže je to možné a účelné vzhledem k povaze trestného činu a osobě pachatele, vedeno s přihlédnutím k principu ultima ratio. To znamená, že by nejprve mělo být zvažováno, jestli není na místě použití odklonů od trestního řízení, a až poté, když užití odklonů možné není, uvažovat o použití sankce, a to zase za dodržení hierarchie, na jejímž vrcholu stojí trest odnětí svobody.⁸⁵ Jestliže jsou tedy splněny všechny podmínky pro použití odklonů, je v uvedených případech jejich použití zcela na místě.⁸⁶

Odklonem rozumíme mimosoudní alternativu ke standardnímu trestnímu řízení.⁸⁷ Je to tedy odchylka od klasického a pravidelného průběhu trestního řízení. Navíc je to také způsob mimosoudního vyřízení trestní věci a to v tom smyslu, že odklon může být uplatňován před tím, než soud rozhodne rozsudkem o vině a případném trestu. Neznamená to tedy, že by soud nemohl do rozhodování o odklonu nějak zasahovat. Naopak, česká právní úprava svěřuje rozhodování o odklonech jak státnímu zástupci, tak soudu.⁸⁸

⁸⁴ ŠČERBA, Filip. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě*. 2. vyd. Praha: Leges, 2014. s. 43.

⁸⁵ Důvodová zpráva k zákonu č. 193/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

⁸⁶ RŮŽIČKA, Miroslav. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. *Státní zastupitelství*. 2010, roč. VIII., č. 3, s. 12.

⁸⁷ KUCHTA, Josef; VÁLKOVÁ, Helena a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2005. s. 245.

⁸⁸ ŠČERBA, Filip. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě*. 2. vyd. Praha: Leges, 2014. s. 44.

Základním účelem použití odklonů je zejména rychlejší a efektivnější vyřízení případů, které nevyžadují z hlediska účelu trestního řízení projednání před soudem v hlavním líčení, což by mělo vést hlavně ke zkrácení trestního řízení a také ke snížení přetíženosti trestního soudnictví. Aplikace odklonů přichází v úvahu v případech skutkově i právně jednodušších, kdy typově méně závažný trestný čin (obvykle přečin) spáchají osoby, které do té doby vedly řádný život, nebo osoby, u kterých postačí rozhodnutí bez projednání trestní věci ve složitém hlavním líčení nebo v řízení před soudem vůbec. Obviněným se poskytuje možnost vyřídit věc zpravidla mírnějším způsobem, než je klasické vyřízení věci v běžně probíhajícím soudním řízení.⁸⁹

U trestných činů v silniční dopravě se můžeme nejčastěji setkat s institutem podmíněného zastavení trestního stíhání a narovnání.

6.1 PODMÍNĚNÉ ZASTAVENÍ TRESTNÍHO STÍHÁNÍ

Institut podmíněného zastavení trestního stíhání byl do českého trestního řádu zaveden novelou z roku 1993 (zákon č. 293/1993 Sb.). Smyslem tohoto odklonu je upuštění od trestního stíhání obviněného s tím, že je zároveň stanovena zkušební doba, ve které je možné na obviněného výchovně působit a kontrolovat, zda vede řádný život.⁹⁰ Podmínky, které musí být splněny, aby mohl soud a v přípravném řízení státní zástupce rozhodnout o podmíněném zastavení trestního stíhání, obsahuje ustanovení § 307 odst. 1 a 2 trestního řádu.

Obligatoční podmínky pro rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání (§ 307 odst. 1 trestního řádu)

- jedná se o řízení o přečinu
- obviněný s podmíněným zastavením trestního stíhání souhlasí
- obviněný se k činu doznal

⁸⁹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád II: komentář. § 157 – 314s.* 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013. s. 3477.

ŠČERBA, Filip. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě.* 2. vyd. Praha: Leges, 2014. s. 53.

⁹⁰ ŠČERBA, Filip. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě.* 2. vyd. Praha: Leges, 2014. s. 61.

- obviněný nahradil škodu, pokud byla činem způsobena, nebo s poškozeným o její náhradu uzavřel dohodu, anebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě
- obviněný vydal bezdůvodné obohacení činem získané, nebo s poškozeným o jeho vydání uzavřel dohodu, anebo učinil jiná vhodná opatření k jeho vydání
- vzhledem k osobě obviněného, s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu, lze důvodně takové rozhodnutí považovat za dostačující

S účinností od 1. 9. 2012 byly ustanovením § 307 odst. 2 trestního řádu vytvořeny dvě zvláštní varianty tohoto odklonu, které měly rozšířit možnosti vyřizování některých trestních věcí (zejména trestných činů spáchaných v dopravě) formou odklonu. Obě tyto varianty mají společné to, že obviněný nad rámec základních (obligatorních) podmínek uvedených v ustanovení § 307 odst. 1 trestního řádu dobrovolně převezme ještě další závazek, který představuje zvláštní sankční prvek odpovídající újmě, která je obvykle pachateli trestného činu způsobena prostřednictvím uložení trestu.⁹¹

Ustanovení § 307 odst. 2 stanoví, že pokud je to odůvodněno povahou a závažností spáchaného přečinu, okolnostmi jeho spáchání anebo poměry obviněného, rozhodne soud a v přípravném řízení státní zástupce o podmíněném zastavení trestního stíhání pouze tehdy, jestliže obviněný splní podmínky uvedené v odstavci 1 a zaváže se, že se během zkušební doby zdrží určité činnosti, v souvislosti s níž se dopustil přečinu, nebo složí na účet soudu a v přípravném řízení na účet státního zastupitelství peněžitou částku určenou státnímu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti.

Toto ustanovení bylo do zákona vloženo proto, že institut podmíněného zastavení trestního stíhání nebyl dostatečně využíván a to zejména u trestných činů spáchaných v dopravě. U těchto trestných činů docházelo totiž k tomu, že místo použití tohoto odklonu byla státním zástupcem podána obžaloba, protože

⁹¹ ŠČERBA, Filip. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě*. 2. vyd. Praha: Leges, 2014. s. 73.

podmíněné zastavení trestního stíhání bylo vnímáno jako nepřiměřeně mírné řešení, neboť nebylo možné pachateli zabránit v řízení motorového vozidla, nebo mu alespoň uložit finanční postih, který by mu hrozil například v přestupkovém řízení. V případě podmíněného zastavení trestního stíhání totiž nelze omezit výkon činnosti pachatele v průběhu zkušební doby uložením přiměřeného omezení, protože by v podstatě šlo o nepřímé uložení trestu zákazu činnosti, což podle současné praxe není možné.⁹²

Z těchto důvodů musel státní zástupce v případech, kdy měl za to, že povaha spáchaného skutku a osobnost pachatele odůvodňuje vyloučení pachatele z provozu na pozemních komunikacích, podat obžalobu, a to i přesto, že jinak by ostatní podmínky pro použití odklonu byly splněny. To vedlo k prodlužování trestního řízení a zatěžování systému trestní justice, což bylo pro stát značně finančně náročné.⁹³

Zavedení možnosti znemožnit pachateli řízení motorového vozidla, nebo mu alespoň uložit finanční sankci, je určitě prospěšné, protože v některých případech okolnosti spáchání přečinů v dopravě nebo jejich následky vyžadují přísnější postih než jen stanovení zkušební doby. Zákaz řízení motorových vozidel, se kterým navíc obviněný dobrovolně souhlasí, je často v takových případech vhodným řešením.⁹⁴

Pokud se trestní stíhání zastavuje podle ustanovení § 307 odst. 1 trestního řádu, může být délka zkušební doby stanovena v rozmezí od šesti měsíců až do dvou let. Jestliže se ale trestní stíhání zastavuje podle ustanovení § 307 odst. 2 trestního řádu, může být délka zkušební doby a v návaznosti na to i délka závazku zdržet se řízení motorových vozidel stanovena až na pět let. Zdržení se určité činnosti trvá po celou dobu stanovené zkušební doby.⁹⁵

Další postup je takový, že jestliže obviněný v průběhu zkušební doby vedl řádný život, splnil povinnost nahradit způsobenou škodu, vydat bezdůvodné

⁹² Důvodová zpráva k zákonu č. 193/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

⁹³ Důvodová zpráva k zákonu č. 193/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

⁹⁴ ŠČERBA, Filip. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě*. 2. vyd. Praha: Leges, 2014. s. 74.

⁹⁵ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád II: komentář*. § 157 – 314s. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013. s. 3491 – 3493.

obohacení nebo jinou povinnost, k jejímuž splnění se zavázal, a vyhověl i dalším uloženým omezením, rozhodne soud a v přípravném řízení státní zástupce, že se osvědčil. Jinak rozhodne, a to případně i během zkušební doby, že se neosvědčil a že se v trestním stíhání pokračuje.⁹⁶

6.2 NAROVNÁNÍ

Institut narovnaní se stal součástí českého trestního řádu na základě novely z roku 1995 (zákon č. 152/1995 Sb.). Narovnaní je charakterizováno jako dohoda mezi obviněným (pachatelem) a poškozeným (konkrétní obětí trestného činu), kterou schvaluje soud a v přípravném řízení státní zástupce. Obsahem této dohody je ukončení trestního stíhání v případě, že obviněný splní zákonem stanovené podmínky, takže není nutné věc vyřizovat v klasickém řízení před soudem.⁹⁷ Narovnaní tedy přichází v úvahu v případech, kdy má trestný čin povahu konfliktu mezi obviněným a poškozeným, a narovnaní má potom přispět k urovnání tohoto sporu.⁹⁸ Podmínky, které musí být splněny, aby mohl soud a v přípravném řízení státní zástupce schválit narovnaní, obsahuje ustanovení § 309 odst. 1 trestního řádu.

Podmínky pro rozhodnutí o schválení narovnaní (§ 309 odst. 1 trestního řádu)

- jedná se o řízení o přečinu
- obviněný prohlásí, že spáchal skutek, pro který je stíhán, a nejsou důvodné pochybnosti o tom, že jeho prohlášení bylo učiněno svobodně, vážně a určitě
- obviněný uhradí poškozenému škodu způsobenou přečinem nebo učiní potřebné úkony k její úhradě, případně jinak odčiní újmu vzniklou trestným činem
- obviněný vydá bezdůvodné obohacení získané přečinem nebo učiní jiná vhodná opatření k jeho vydání

⁹⁶ BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vyd. Brno: CPress, 2014. s. 155.

§ 308 odst. 1 trestního řádu

⁹⁷ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád II: komentář. § 157 – 314s*. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013. s. 3508 – 3512.

⁹⁸ KUČHTA, Josef; VÁLKOVÁ, Helena a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2005. s. 248.

- obviněný složí na účet soudu nebo v přípravném řízení na účet státního zastupitelství peněžitou částku určenou státu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti podle zvláštního právního předpisu, a tato částka není zřejmě nepřiměřená závažnosti přečinu
- se schválením narovnaní souhlasí obviněný i poškozený
- soud nebo státní zástupce považuje takový způsob vyřízení věci za dostačující vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného činu, k míře, jakou byl přečinem dotčen veřejný zájem, k osobě obviněného a jeho osobním a majetkovým poměrům

Před rozhodnutím o schválení narovnaní musí soud a v přípravném řízení státní zástupce vyslechnout obviněného a poškozeného, zejména ke způsobu a okolnostem uzavření dohody o narovnaní, zda dohoda o narovnaní mezi nimi byla učiněna dobrovolně a zda souhlasí se schválením narovnaní. Obviněného musí vyslechnout také k tomu, jestli rozumí obsahu obvinění a jestli si je vědom důsledků schválení narovnaní. Součástí výslechu obviněného musí být i prohlášení, že spáchal skutek, pro který je stíhán.⁹⁹

Účelem narovnaní hlavně je, aby obviněný důsledně odčinil všechny škodlivé následky, které poškozenému trestným činem způsobil, a na to je kladen větší důraz než na potrestání pachatele. Prvek trestní represe je ale zahrnut v tom, že obviněný musí ještě nad rámec výše škody zaplatit určitou částku, která je určená státu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti.¹⁰⁰

Narovnaní má ale ještě širší povahu, než jen náhradu majetkové škody nebo vydání bezdůvodného obohacení a zaplacení určité částky na oběti trestných činů. Smyslem narovnaní je také urovnání a vypořádání vzájemných vztahů obviněného a poškozeného. Podstatné je to, že obviněný i poškozený se aktivně podílejí na řešení konfliktu a hledají oboustranně přijatelné řešení, což psychologicky pozitivně působí jak na pachatele, tak na oběť trestného činu.¹⁰¹ Obviněný je totiž

⁹⁹ BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vyd. Brno: CPress, 2014. s. 155.

§ 310 odst. 1 trestního řádu

¹⁰⁰ KUČHTA, Josef; VÁLKOVÁ, Helena a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2005. s. 249.

¹⁰¹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád II: komentář. § 157 – 314s*. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013. s. 3512.

vtažen do problémů oběti, musí si uvědomit rozsah, závažnost a důsledky spáchaného trestného činu, nesprávnost svého jednání a napříště se ho vyvarovat.¹⁰² V některých případech tak může být narovnání mnohem účinnější než uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody.¹⁰³ Zejména by se mohlo jednat o trestné činy spáchané v silniční dopravě, kde by mohlo být použití narovnání vhodným řešením.

I přes všechna popsaná pozitiva je institut narovnání v praxi používán jen zřídka. Hlavní příčinou je zejména nutnost splnit mnoho zákonných podmínek, aby mohlo být narovnání schváleno, což je velmi pracné a administrativně náročné. Další příčinou je podmínka spočívající ve složení určité peněžité částky na pomoc obětem trestné činnosti, což může být pro řadu obviněných vzhledem k jejich finanční situaci obtížně splnitelné.¹⁰⁴

Použití institutu podmíněného zastavení trestního stíhání nebo narovnání lze v případě trestných činů spáchaných v silniční dopravě samozřejmě doporučit. Jak vyplývá z uvedených judikátů týkajících se konkurence porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet povolenou rychlost, je rozhodování soudů velmi nepředvídatelné, neboť v této otázce zaujímají rozdílná stanoviska. Proto se použití těchto odklonů jeví jako rozumné řešení.

Je ale samozřejmě na úvaze každého, jaký z těchto institutů bude považovat za výhodnější. Výhodou institutu narovnání je, že jsou s ním spojeny účinky definitivního zastavení trestního stíhání, je ale vždy nutné složit určitou finanční částku na pomoc obětem trestné činnosti. Naopak podmíněné zastavení trestního stíhání nemusí být nutně spojeno s povinností složit peněžitou částku na pomoc obětem trestné činnosti, což může být pro některé obviněné vzhledem k jejich majetkovým poměrům výhodnější, nepředstavuje ale definitivní vyřízení trestní věci, neboť je spojeno se zkušební dobou.

Také obhajoba v těchto případech je velmi složitá, neboť obhájce svému klientovi nemůže nikdy s jistotou zaručit příznivý výsledek. V případě, že je

¹⁰² KUČTA, Josef; VÁLKOVÁ, Helena a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2005. s. 249.

¹⁰³ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád II: komentář*. § 157 – 314s. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013. s. 3512.

¹⁰⁴ ŠČERBA, Filip. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě*. 2. vyd. Praha: Leges, 2014. s. 433.

klientova vina nesporná, se jeví jako dobré řešení, navrhnout mu možnost využití podmíněného zastavení trestního stíhání nebo narovnání. Avšak i to může být problematické, neboť ani zde obhájce nemůže zaručit, že dojde k podmíněnému zastavení trestního stíhání nebo schválení narovnání. Vždy je totiž na státním zástupci nebo na soudu, jak budou hodnotit osobu obviněného, jeho dosavadní život a okolnosti případu, a jestli budou použití některého z těchto odklonů považovat za dostačující.¹⁰⁵

¹⁰⁵ FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*. 2008, roč. VII., č. 4, s. 106.

7 ÚVAHY DE LEGE FERENDA

Z uvedeného přehledu soudních rozhodnutí je patrné, že judikatura týkající se konkurence porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet přiměřenou (dovolenou) rychlost je velmi nejednotná. Soudy při posuzování zavinění dopravních nehod vzniklých nedáním přednosti v jízdě řidiči na hlavní pozemní komunikaci, který jede nepřiměřenou rychlostí, zaujímají rozdílná stanoviska. Podle mého názoru je v této oblasti nejdůležitější sjednocení a následné ustálení judikatury.

Tento úkol je svěřen především do rukou Nejvyššího soudu. Podle ustanovení § 14 odst. 3 zákona č. 6/2002 Sb., o soudech a soudcích *Nejvyšší soud sleduje a vyhodnocuje pravomocná rozhodnutí soudů v občanském soudním řízení a v trestním řízení a na jejich základě v zájmu jednotného rozhodování soudů zaujímá stanoviska k rozhodovací činnosti soudů ve věcech určitého druhu.* Bylo by tudíž potřeba, aby Nejvyšší soud vydal sjednocující stanovisko k otázce konkurence porušení povinnosti dát přednost v jízdě s povinností dodržet přiměřenou rychlost. V tomto stanovisku by měl vymezit jasná pravidla, kterými by se soudy řídily a podle kterých by potom konkrétní případy hodnotily.

Pravidla stanovená Nejvyšším soudem by měla jasně vymezit hranici výrazného překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Při tom by ale mělo být zohledněno, zda se řidič nachází na pozemní komunikaci v obci nebo mimo obec, neboť jsou to dvě zcela odlišné situace. Pokud se nacházíme v obci, kde je nejvyšší povolená rychlost 50 km/h, je riziko střetu samozřejmě menší než mimo obec, a to i za předpokladu, že řidič na hlavní pozemní komunikaci překročí stanovený rychlostní limit, neboť při tomto překročení není jeho rychlost zpravidla tak vysoká jako při překročení rychlostního limitu mimo obec. V obci má tedy řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší pozemní komunikaci více času na provedení odbočovacího úkonu a rovněž i větší manévrovací prostor. Řidič na hlavní pozemní komunikaci má i za těchto okolností více času na to, aby zareagoval na nebezpečnou situaci a zpomalil své vozidlo. Naproti tomu mimo obec, kde je rychlostní limit vyšší, má řidič na vedlejší pozemní komunikaci k dispozici mnohem kratší dobu pro rozhodnutí a na provedení odbočení a řidič na hlavní pozemní komunikaci méně

času na adekvátní reakci. Nejvyšší soud by proto tyto rozdíly měl vzít v úvahu a s ohledem na to nastavit jasná pravidla.

Rovněž by bylo možné uvažovat o zavedení samostatné hlavy zvláštní části trestního zákoníku, která by obsahovala trestné činy v silniční dopravě, popřípadě v dopravě obecně. Skutkové podstaty těchto trestných činů by byly koncipovány s ohledem na zvláštnosti silniční dopravy, což by mohlo vést k efektivnějšímu boji s touto formou trestné činnosti.

K zajištění bezpečnosti silničního provozu je nezbytné, aby jeho účastníci dodržovali stanovená pravidla. K tomu je ale potřebné, aby dodržování těchto pravidel bylo kontrolováno. Proto by měl být podle mého názoru zvýšen počet dopravních kontrol ze strany policistů nebo městských strážníků. K zajištění respektování pravidel silničního provozu jeho účastníky by také mohlo přispět zpřísnění sankcí za delikty spáchané v silničním provozu.

Jak bylo řečeno výše, nepřiměřená rychlost a nedání přednosti v jízdě jsou dvě nejčastější příčiny dopravních nehod na našich silnicích a jejich vlivem dochází k velkému počtu usmrcení a zranění osob a velkým škodám na majetku. Proto by měla být přijata určitá opatření, která by vedla ke snížení počtu nehod způsobených v důsledku nedání přednosti v jízdě nebo nepřiměřené rychlosti.

Ke snížení počtu nehod vzniklých v důsledku nedodržení nejvyšší dovolené rychlosti, ať už v obci nebo mimo obec, by mohlo přispět například instalování většího počtu radarových měřičů rychlosti, které jsou schopny při překročení stanoveného rychlostního limitu zaznamenat naměřenou rychlost, SPZ vozidla, tvář řidiče apod. Na základě takto získaných údajů lze potom zahájit správní řízení a uložit odpovídající sankci.

Na pokles počtu dopravních nehod vzniklých v důsledku nedání přednosti v jízdě by mohlo mít vliv například zpřehlednění křižovatek, ať už pomocí výraznějšího dopravního značení, nebo instalace dopravních zrcadel.

Je tedy zřejmé, že důležitější, než trestat následky vzniklé v důsledku dopravních nehod, je těmto následkům předcházet. K tomu je nutné, aby všechny příslušné orgány využívaly své pravomoci tak, aby byla trestná činnost na našich silnicích co nejvíce redukována. Na snížení počtu deliktů páchaných v silniční

dopravě má největší vliv jak represivní tak preventivní činnost policie. Tato činnost se ale neobejde bez součinnosti s ostatními orgány činnými v trestním řízení a dostatečné opory pro jejich konání v právním řádu. Proto je důležité, aby spolu všechny příslušné orgány aktivně spolupracovaly a důsledně a nekompromisně potíraly dopravní kriminalitu. Shovívavost a nedůslednost k trestné činnosti v silniční dopravě totiž ve svém důsledku vede ke zbytečným lidským tragédiím.¹⁰⁶

¹⁰⁶ ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*. 2009, roč. VIII., č. 6, s. 178.

ZÁVĚR

Tato diplomová práce se zabývala problematikou **porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě**. Je to téma velmi zajímavé a aktuální, neboť v silničním provozu se pohybujeme téměř denně, nicméně také velmi složité. Odborná literatura se ale tomuto tématu bohužel příliš nevěnuje.

Cílem práce bylo shrnout problematiku týkající se porušení důležité povinnosti u trestných činů v silniční dopravě, zejména se zaměřením na konkurenci porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet povolenou, resp. přiměřenou rychlost. V rámci konkurence těchto dvou povinností vytvořit přehled nejdůležitějších a nejzajímavějších soudních rozhodnutí, která se k danému tématu vztahují, zmapovat jejich postupný vývoj a zejména rozdíly mezi nimi.

Tyto cíle byly naplněny v jednotlivých kapitolách, kde byly nejprve vymezeny a interpretovány základní pojmy, uveden přehled a charakteristika trestných činů v silniční dopravě, popsán princip omezené důvěry v dopravě, obecně vymezen pojem porušení důležité povinnosti a uveden přehled typických případů považovaných judikaturou za porušení důležité povinnosti v dopravě.

Stěžejní část práce byla věnována problematice týkající se konkurence porušení důležité povinnosti oběma účastníky dopravní nehody, a sice konkurence porušení povinnosti dát přednost v jízdě a povinnosti dodržet povolenou, resp. přiměřenou rychlost. Byl vytvořen přehled nejzajímavějších soudních rozhodnutí, která řeší konkurenci porušení těchto dvou povinností. Rozhodnutí byla seřazena chronologicky tak, aby byl vidět postupný vývoj a rozdíly.

Dále bylo pojednáno o možnosti využití odklonů od trestního řízení v souvislosti s trestnými činy v silniční dopravě. Na závěr práce byly z poznatků získaných studiem dané problematiky vyvozeny závěry a navržena doporučení, která by mohla přispět ke zlepšení současného stavu.

V této diplomové práci bylo shromážděno velké množství informací týkajících se dané problematiky. Tyto informace byly přehledně uspořádány do jednoho celku tak, aby byly co nejsrozumitelnější a tudíž i snadněji pochopitelné.

RESUMÉ

This thesis deals with **the breach of an important obligation of the road traffic criminal offences**. This topic is very interesting and actual because each of us moves in road traffic almost every day, but also very complicated. But unfortunately, specialized literature doesn't attend to this topic very much.

The aim of the thesis was to summarize the issues relating to the breach of an important obligation of the road traffic criminal offences, especially with a view to the competition of breach of obligation to give way and obligation to keep the speed limit or adequate speed. Within the competition of this two obligations to create a summary of the most important and the most interesting judicial decisions that are related to the topic, to map their gradual development and especially the differences between them.

In the first chapter there are mentioned essential terms that are used at work. At first these terms are theoretically defined according to particular provisions of the Road Traffic Act, and then follow their explanation and interpretation.

In the next chapters there is a brief characteristics and essential overview of the road traffic criminal offences and then the principle of limited trust in transport as a main principle that blends the whole chosen topic.

The next part is devoted to a general definition of the breach of an important obligation in traffic. Because of the fact that this term is not defined anywhere in the act, for its definition they are used mainly the judicial decisions, which we can find large amount. Then there is mentioned the overview of typical cases that could be considered to be the breach of an important obligation according to practice of the courts.

The main part of the work is devoted to the question relating to the competition of the breach of an important obligation by the both participants of traffic accident, namely competition of the breach of the obligation to give way and the obligation to keep the speed limit or adequate speed. Then there was created an overview of the most interesting judicial decisions that solve the competition of the breach of these obligations. The decisions are ordered chronologically, so that it is possible to see the gradual development and differences.

The further chapter treats of the possibility of using diversions from criminal proceedings in connection with the road traffic criminal offences. At the end of the thesis there are drawn conclusions from the gained information and proposed recommendations that could contribute to an improvement of the current situation.

In this thesis there was compiled a lot of information about this topic. This information has been well-arranged in one unit, so that they are comprehensible and therefore more easily understandable.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

KNIŽNÍ LITERATURA

BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. 1. vyd. Brno: CPress, 2014. 181 s. ISBN 978-80-264-0260-2.

BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan; SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 31 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2012. 292 s. ISBN 978-80-904270-3-7.

DRAŠTÍK, Antonín a kol. *Přehled judikatury. Trestné činy proti životu a zdraví: nutná obrana*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. 388 s. ISBN 978-80-7357-253-2.

DRAŠTÍK, Antonín; ENGELMANN, Jan; FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, 2011. 264 s. ISBN 978-80-7365-327-9.

HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan; MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. 648 s. ISBN 978-80-7357-477-2.

CHMELÍK, Jan a kol. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*. Praha: Linde, 2010. 367 s. ISBN 978-80-7201-820-8.

KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. Praha: Prospektrum, 1998. 200 s. ISBN 80-7175-068-9.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011. 409 s. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-418-6.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges, 2011. 720 s. ISBN 978-80-87576-01-4.

KUCHTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva: trestní právo hmotné: zvláštní část*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009. 617 s. ISBN 978-80-7400-047-8.

KUCHTA, Josef; VÁLKOVÁ, Helena a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2005. 544 s. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-813-4.

LEITNER, Milan; LUKÁŠEK, Vladimír; KOPECKÝ, Zdeněk. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem: podle stavu k 1. 7. 2006*. 3. přeprac. vyd. Praha: Linde, 2006. 572 s. ISBN 80-7201-616-4.

LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak?* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 132 s. ISBN 978-80-7357-615-8.

MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. 288 s. ISBN 978-80-7478-489-7.

NOVOTNÝ, Oto a kol. *Trestní právo hmotné. 2., Zvláštní část. 5. přeprac. vyd.* Praha: ASPI Publishing, 2007. 497 s. ISBN 978-80-7357-259-4.

POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. 1. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 2011. 300 s. ISBN 978-80-7251-345-1.

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

ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád II: komentář. § 157 – 314s*. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2013. s. 1899-3730. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-465-0.

ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník II: komentář. § 140 – 421*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1451-3586. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-428-5.

ŠČERBA, Filip. *Alternativní tresty a opatření v nové právní úpravě*. 2. vyd. Praha: Leges, 2014. 464 s. ISBN 978-80-87576-93-9.

ODBORNÉ ČASOPISY

FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*. 2008, roč. VII., č. 4, s. 97 – 106. ISSN 1213-5313.

POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Státní zastupitelství*. 2005, roč. III., č. 4, s. 13 - 15. ISSN 1214-3758.

POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Státní zastupitelství*. 2005, roč. III., č. 5, s. 13 - 16. ISSN 1214-3758.

POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Trestní právo*. 2008, roč. XII., č. 7 - 8, s. 16 - 25. ISSN 1211-2860.

RŮŽIČKA, Miroslav. Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě. *Státní zastupitelství*. 2007, roč. V., č. 12, s. 5 - 24. ISSN 1214-3758.

RŮŽIČKA, Miroslav. Trestné činy v silniční dopravě podle nového trestního zákoníku. *Státní zastupitelství*. 2010, roč. VIII., č. 3, s. 5 - 12. ISSN 1214-3758.

ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*. 2009, roč. VIII., č. 6, s. 170 – 178. ISSN 1213-5313.

PRÁVNÍ PŘEDPISY

Zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon)

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Zákon č. 6/2002 Sb., o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů (zákon o soudech a soudcích)

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Usnesení předsednictva ČNR č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky

Vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích

Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích

SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

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. 3. 1958

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tz 10/60 ze dne 27. 9. 1960

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 T 71/62 ze dne 14. 2. 1962

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tz 30/62 ze dne 24. 1. 1963

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Tz 36/63 ze dne 28. 7. 1963

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tz 43/63 ze dne 12. 11. 1963

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 9 Tz 11/66 ze dne 15. 4. 1966

Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 11/68 ze dne 29. 3. 1968

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 2 Tz 85/71 ze dne 14. 9. 1971

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 20/81 ze dne 14. 7. 1981

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tz 7/86 ze dne 7. 3. 1986

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

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

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

Usnesení Ústavního soudu IV. ÚS 489/98 ze dne 12. 2. 1999

Usnesení Ústavního soudu IV. ÚS 103/99 ze dne 29. 11. 1999

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

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004 ze dne 20. 10. 2004

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 727/2005 ze dne 29. 6. 2005

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 216/2006 ze dne 28. 2. 2006

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1411/2006 ze dne 29. 11. 2006

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 328/2007 ze dne 4. 4. 2007

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 546/2007 ze dne 30. 5. 2007

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 804/2008 ze dne 7. 8. 2008

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 639/2008 ze dne 25. 9. 2008

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 1355/2008 ze dne 5. 11. 2008

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

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1034/2010 ze dne 15. 9. 2010

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

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 143/2011 ze dne 29. 3. 2011

OSTATNÍ

Důvodová zpráva k zákonu č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Důvodová zpráva k zákonu č. 193/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha, leden 2015. 19 s.

NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě.* Brno, 2008. 457 s.

Složení vozového parku v ČR. In: *autosap.cz* [online]. [cit. 20. 2. 2015]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/slozeni-vozoveho-parku-v-cr/>

ŠACHL, Jindřich. Nedání přednosti vozidlu jedoucímu nedovolenou rychlostí. In: *dopravniinzenyrstvi.cz* [online]. [10. 12. 2014]. Dostupné z: <http://www.dopravniinzenyrstvi.cz/clanky/nedani-prednosti-vozidlu-jedoucim-udovolenou-rychlosti/>

Zhodnocení Nejvyššího soudu sp. zn. Tpjf 20/75 ze dne 27. 6. 1975