

21. 1. 2015

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Špatné nastavení světel jako příčina obvinění z trestného činu

Nenápadný přepínač sklonu světel mnohdy umístěný na palubní desce automobilu napravo od volantu (tzv. přídatnou korekci) není radno opomíjet. Pokud totiž nabouráte a světla nebudou nastavená dle zatížení vozidla (například podle počtu osob ve vozidle či při zatížení tažným zařízením), může to být pro policii a státní zastupitelství impuls k vašemu trestnímu stíhání a následně obžalování, pokud při nehodě došlo například k těžkému ublížení na zdraví nebo v horším případě k usmrcení člověka. Nastavení světel totiž může mít vliv na běh reakční doby řidiče a v tomto kontextu také na vaše zavinění v trestněprávní rovině.



JAKOVIDIS | KLEGA | PARTNERS
advokátní kancelář | Attorneys at Law

Povinnosti řidiče v kontextu povinností chodce

Zejména v zimních měsících, kdy se dříve stmívá a viditelnost zhoršuje, narůstá riziko střetu vozidla jedoucího po silnici s chodci jdoucími po okraji vozovky či tuto přecházející, podobně s cyklisty či dalšími účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Podle § 4 zákona č. [361/2000](#) Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů („zákon“), je každý účastník provozu na pozemních komunikacích (nejen řidič vozidla) povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích a chovat se tak, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Přestože povinnosti řidiče jsou dále rozšiřovány výčtem dle § 5 zákona, nelze opomíjet, že také chodci, cyklisté a další osoby pohybující se na vozovce mají nejen svá práva, ale také povinnosti. Chování chodců může významně ovlivnit reakční dobu řidiče a tím zabránit střetu s vozidlem. Co je to reakční doba? Co ji ovlivňuje?

Řidič však nese odpovědnost nejen za své vlastní chování, ale také za stav vozidla, které řídí. Podle § 37 písm. a) zákona č. [56/2001](#) Sb. je vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (podobně k tomu rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 23 Cdo 1660/2014,

ze dne 22. 10. 2014). Technicky nezpůsobilým tedy může vozidlo učinit také nesprávné nastavení světel.

Co je to vlastně ona reakční doba?

Obecně se jedná o čas, který je třeba k odezvě organismu. Například průměrná reakční doba běžce po startovním výstřelu je cca 0,1 až 0,25 s. Reakční doba na sluchový podnět je však kratší než na zrakový. U řidičů se pak do reakční doby započítává optická, psychická i svalová reakce. Reakční doba závisí také na úhlu zaměření pohledu a pohybuje se od zhruba 0,4 do 1,5 s. U trénovaných řidičů může být nižší a naopak u rozptylovaných řidičů vyšší. Vždy tedy záleží na pozornosti řidiče, jeho věku, fyzické kondici a dalších faktorech, nicméně se do reakční doby již nezapočítává doba prodloužení brzdového systému.

Délka reakce řidiče v noci je prodloužená v závislosti na kontrastu oblečení chodce a kvalitě osvětlení chodce vozidlem. Řidič potřebuje nejprve dobu na rozpoznání chodce v okolním tmavém prostředí a pak teprve může běžet reakční doba. V roce 1993 byl publikován v časopise Soudní inženýrství, který vydává ÚSI v Brně článek „Porovnání reakční doby řidiče při denní, a nočním osvětlení“, který dále rozvíjí problematiku reakční doby v závislosti na okolí, osvětlení objektu protijedoucím vozidlem, věku řidiče apod. Všechny tyto faktory mohou běh reakční doby ovlivnit.

Viditelnost chodce

Jak vyplývá z výše uvedeného, významná je také viditelnost, protože ve dne samozřejmě reagujete na osobu jdoucí po cestě dříve (z delší vzdálenosti) než v noci. Taktéž je podstatné, zda má na sobě noční chodec reflexní prvky či nikoliv. Toto vše zásadně ovlivňuje možnost řidiče včas reagovat na překážku a zastavit vozidlo před nárazem. Pokud řidič ani neměl možnost zareagovat, těžko mu pak přičítat zavinění (viz např. srov. usnesení Nejvyššího soudu ČR, sp. zn. 25 Cdo 1127/2007 ze dne 20. 3. 2008).

A zde se dostáváme zpět k otázce správného nastavení světlometů. Kromě dobrého technického stavu světel a čistoty jejich krytek je jako třetí významný prvek třeba zmínit právě ono manuální nastavení sklonu světel. Dokud toto nastavení nenahradí ve vozidlech automatika, měli by být řidiči při nasedání do vozidla obezřetní, zejména pokud řídí cizí vozidlo, které může být předchozím řidičem nastaveno buď nesprávně, nebo podle jiného zatížení. Dle uvedeného § 37 písm. a) zákona č. [56/2001](#) Sb. je totiž v první řadě za technický stav vozidla odpovědný řidič. A pokud znalecký posudek prokáže, že technickou příčinou dopravní nehody byla technická závada na vozidle, či nesprávné nastavení, bude to řidič, kdo bude za nehodu v zásadě odpovědný.

Technickou příčinou dopravní nehody může být také skutečnost, že se automobil pohyboval podstatně vyšší rychlostí, než kolik mu dovoľoval rozhled potkávacích světel. A zde bude rovněž podstatné, zda tento rozhled nebyl ovlivněn větším sklopením světel způsobeným právě uvedenou korekcí jejich sklonu. Podrobně se touto otázkou zabýval například Okresní soud ve Frýdku- Místku ve svém rozhodnutí ze dne 1. 12. 2014 ve věci sp. zn. 2 T 72/2014, kde byly postupně vypracovány tři znalecké posudky zabývající se mimo jiné otázkou dosvitu světel vzhledem k jejich nastavení a reakční dobou řidiče. Jeho závěry se shodují s výše uvedenými poznatky.

Povinnost užití dálkových světel v kontextu trestněprávního zavinění

Ve zmíněném trestním řízení vedeném u Okresního soudu ve Frýdku - Místku pod sp. zn. 2 T 72/2014 namítal právní zástupce poškozených, že obžalovaný, tedy řidič neměl zapnutá dálková světla, čímž zavinil nehodu, protože tak zamezil včasnému spatření chodkyně. Zde však soud dospěl k závěru, že sice lze připustit, že použití dálkových světel bezprostředně před střetem mohlo přispět

k zabránění dopravní nehody, ovšem nutno zdůraznit, že žádné právní ustanovení neukládá řidiči povinnost v určité situaci použít dálková světla. Použije - li řidič světla tlumená, je povinen tomu přizpůsobit zejména rychlost jízdy. Nelze však řidiči vytýkat nepoužití dálkových světel, neboť taková povinnost řidiči uložena právními předpisy není.

Otázka nastavení světel při rozhodování o vině řidiče či chodce

Pokud by řidič za správného nastavení světel zahlédl chodce z dostatečné vzdálenosti tak, aby byl schopen s ohledem na reakční dobu řidiče a povolenou rychlost vozidla zastavit včas a tím zabránit střetu vozidla s chodcem či jinou překážkou, nicméně z důvodu špatného nastavení sklonu světel se tato vzdálenost snížila natolik, že řidič vozidlo zastavit nestačil, je důvodné předpokládat, že obžaloba bude tuto skutečnost považovat za zavinění na straně řidiče, který nesplněním povinnosti spočívající ve správném seřízení světel zapříčinil.

Na závěr bych dodal, že při dopravních nehodách, kdy dojde k tak zásadnímu poškození vozidla, že je následně nezbytná jeho likvidace, je důkazní situace pro orgány činné v trestním řízení ztížená. Pokud není provedeno důkladné šetření, ohledání vozidla a znalecké posouzení před likvidací automobilu, nebude již následně v průběhu trestního řízení možné prokázat skutečné nastavení světel v době nehody. V takovém případě by pak soud musel postupovat v souladu se zásadou „v pochybnostech ve prospěch obviněného“.



Mgr. Jiří Klega,
advokát

[JAKOVIDIS|KLEGA|PARTNERS](#)

Advokátní kancelář|Attorneys At Law

U Staré elektrárny 291/11
710 00 Ostrava

Tel.: +420 608 133 636
e-mail: klega.j@advokatova.cz

Další články:

- [Sdílení elektřiny v obecních projektech, změny po 1.8.2026 a zapojení bateriových úložišť](#)
- [Jak naložit s „oznámením“ přestupku soukromých osob? A je to vlastně oznámením ve smyslu zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich?](#)
- [Systémová podjatost ve správním řízení aneb požadavek na překročení nadkritické míry rizika systémové podjatosti](#)
- [Bezpilotní systémy vlastní konstrukce v kategorii Specific: regulatorní požadavky a praktické aspekty](#)
- [Pacht závodu a zákaz přenechání věci třetí osobě](#)
- [Digitální důkazy z webu v soudním řízení: jak doložit, co bylo online zveřejněno?](#)
- [Nepravomocné povolení stavby a změna územního plánu](#)
- [Letiště a letecké stavby](#)
- [Nejvyšší správní soud vymezuje nové hranice zneužití práva u běžných nákladů na reklamu](#)
- [Limity dohledu nad výkonem znalecké činnosti](#)
- [Stavebníci získávají od roku 2026 silnější pozici v soudních sporech o povolení stavby](#)