



VYSOKÉ UČENÍ
TECHNICKÉ
V BRNĚ



55 ÚSTAV
1970-2025 SOUDNÍHO
INŽENÝRSTVÍ



konference znalců

ExFoS - Expert Forensic Science

21. – 22. ledna 2025 MIKULOV, hotel Galant

**Úvahy znalce vedoucí k nepravdivému
znaleckému posudku**

Aleš Vémola

ÚVODEM

V poslední době se setkávám se znaleckými posudky (ZP), které trpí zásadními vadami (*fatálními chybami*), přičemž orgány veřejné moci (OVM) podle těchto posudků postupují a rozhodují. Zejména PČR a následně státní zástupce, někdy až soud podle takového vadného posudku rozhodne o odložení věci, nebo potrestá za dopravní nehodu (DN) defacto poškozeného, v lepším případě je DN postoupena do správního řízení

Nutno uvést, že jsou případy, že i korektní analýza DN nezmění možnosti odvrácení střetu (MOS) a následné právní posouzení DN, např. míru zavinění. To ale nemění nic na skutečnosti, že znalecké posudky musí být vždy korektní ***bez pochybení znalce!***

ÚVODEM

Je třeba si připomenout, jaké jsou mj. povinnosti znalce podle
*Zákona č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích
a znaleckých ústavech* s účinností od 01. 01. 2021,
tzn., že jsme na začátku 5. roku účinnosti této nové úpravy.

Zákon č. 254/2019 Sb. – Část druhá

Výkon znalecké činnosti – Hlava VI

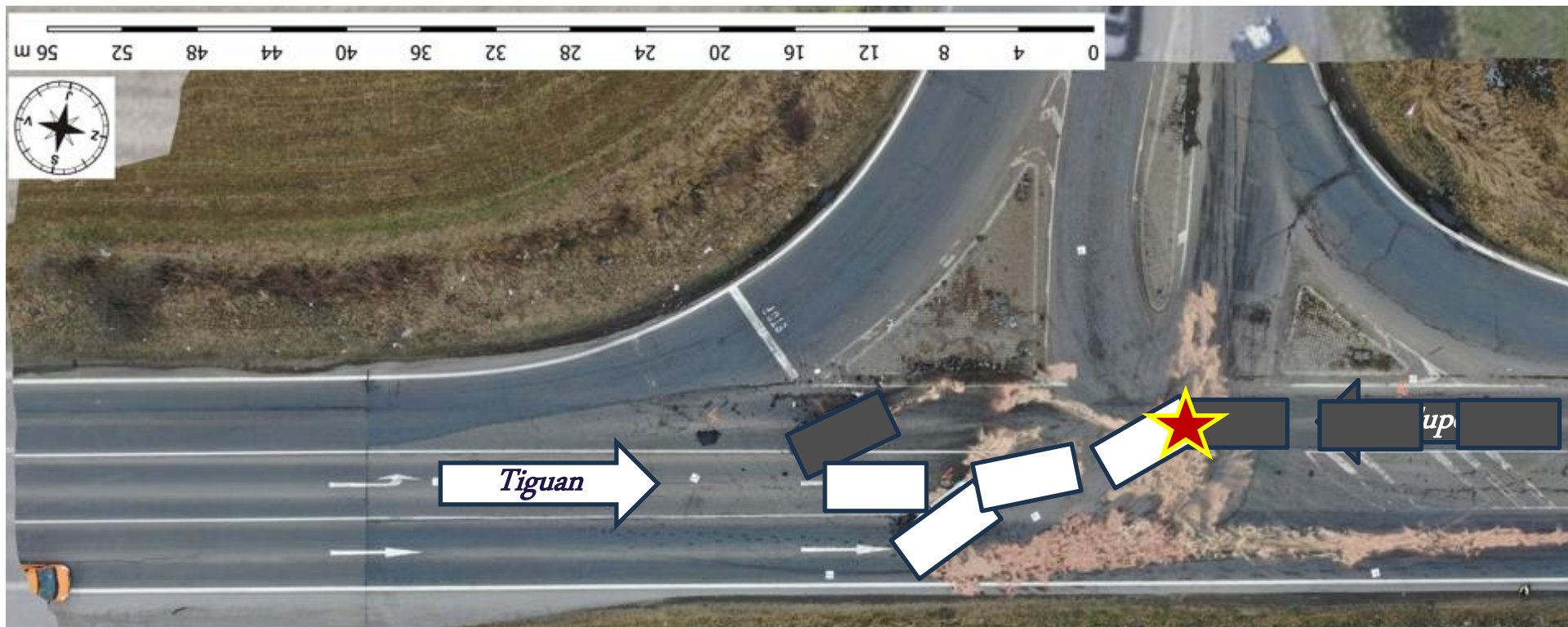
ZNALCKÝ POSUDEK

§ 28 *Náležitosti znaleckého posudku*

(1) Podaný znalecký posudek musí být úplný, **pravdivý** a přezkoumatelný.

PŘÍKLAD

Průběh DN - plánek



Znalecký úkol

Za využití poskytnuté fotodokumentace a listinných podkladů odpovězte na následující otázky:

- 1) Na základě předloženého spisového materiálu dopravní nehody a fotodokumentace, určete průběh nehodového děje, rychlost obou vozidel, jejich vzájemné postavení v době střetu a místo jejich střetu.*
- 2) Stanovte příčinu dopravní nehody z technického hlediska a posuďte možnosti účastníků zabránit střetu, popř. jakým způsobem, zároveň se vyjádřete k technické přijatelnosti jednotlivých výpovědí účastníků.*
- 3) Vyjádřete graficky průběh nehodového děje, pohyb a jednání účastníků v prostoru a čase.*
- 4) Vyjádřete se k dalším okolnostem, které vyplynou během znaleckého zkoumání a mohly by mít vliv na rozhodování v dané věci.*

Úvahy znalce ze ZP

Okamžik rozhodování se řidiče vozidla Tiguan o najetí vlevo, čas 4 s před střetem vozidel



Obrázek 7 Okamžik fáze rozhodování se o možném najetí vlevo u řidiče vozidla VW Tiguan

Při 90 km/h 100 m!

Úvahy znalce ze ZP

Po vjetí vozidla Tiguan do prostoru křižovatky je následně vytvářena tzv. signální pozice řidiče vozidla Superb. Tato pozice vznikla do **1 s před střetem vozidel**, kdy v tento okamžik přejíždí vozidlo Tiguan do jízdního pruhu vozidla Superb a jeho řidiče tak vzniká podnět k zahájení reakce na hrozící nebezpečí. Zde jela nehodová vozidla rychlostí určenou na hodnoty:

Vozidlo Superb: $90 \text{ km/h} \pm 10 \text{ km/h}$

tj. v rozsahu od nejméně 80 km/h do nejvýše 100 km/h

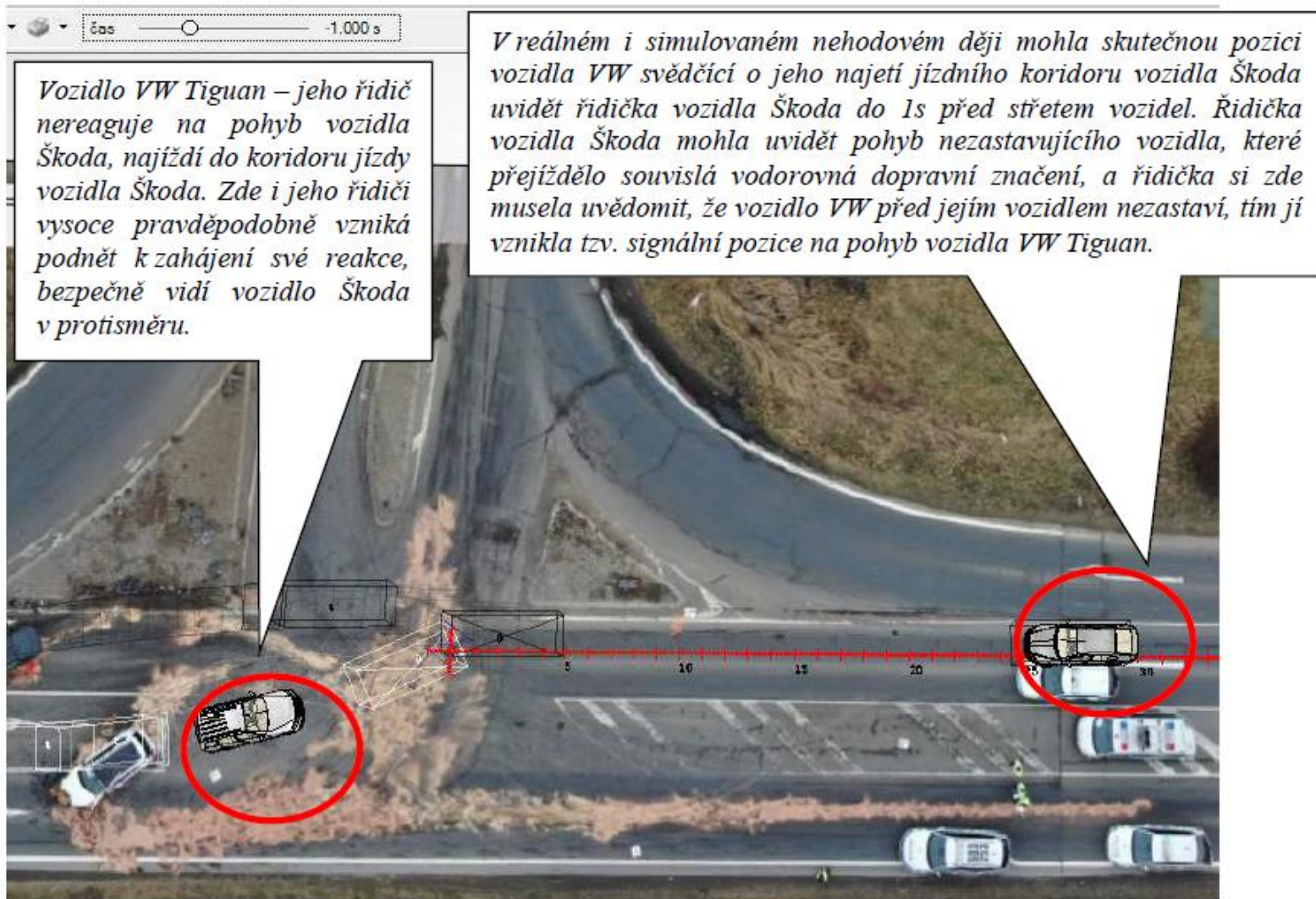
Vozidlo Tiguan: $23 \text{ km/h} \pm 5 \text{ km/h}$

tj. v rozsahu od nejméně 18 km/h do nejvýše 28 km/h

Vozidlo Superb bylo od místa střetu vzdálené *cca 25 m*.

Tato situace je patrná z obrázku 8.

Tato situace je patrná z obrázku 8 v ZP



Obrázek 8 Okamžik vzniku reakce u řidičky vozidla Škoda Superb – spatření najíždění vozidla VW Tiguan do jízdního koridoru vozidla Škoda

Skutečnosti ze ZP

Střetové parametry obou nehodových vozidel jsou patrné z obrázku 9 níže, kde vlevo jsou modelové střetové parametry vozidla Tiguan a vpravo modelové střetové parametry vozidla Superb.

$v(t=0s)$		30.000 km/h	$v(t=0s)$		90.000 km/h
$v_{ni}(t=0s)$		25.855 deg	$v_{ni}(t=0s)$		-178.881 deg
$\omega_z(t=0s)$		0.000 rad/s	$\omega_z(t=0s)$		0.000 rad/s
$\phi(t=0s)$		25.855 deg	$\phi(t=0s)$		-178.881 deg
čas zatáčení		1.000 s	čas zatáčení		1.000 s
řízení 1		13.000 deg	řízení 1		0.000 deg
řízení 2		0.000 deg	řízení 2		0.000 deg
brzdění			brzdění		
náběh brzd		0.200 s	náběh brzd		0.200 s
zrychlení		1.300 m/s ²	zrychlení		1.500 m/s ²
náprava 1 vlevo		13.256 %	náprava 1 vlevo		15.296 %
náprava 1 vpravo		13.256 %	náprava 1 vpravo		15.296 %
náprava 2 vlevo		13.256 %	náprava 2 vlevo		15.296 %
náprava 2 vpravo		13.256 %	náprava 2 vpravo		15.296 %
adheze		0.780	adheze		0.780

Obrázek 9 Střetové parametry modelových vozidel

Skutečnosti ze ZP

Střet vozidel je patrný z obrázku *10 Okamžik střetu vozidel*



Nárazovou rychlost obou účastníků nehodového děje určují takto:

Vozidlo Superb:

90 km/h ± 10 km/h

tj. v rozsahu od nejméně 80 km/h do nejvýše 100 km/h

Vozidlo Tiguan:

30 km/h ± 5 km /h

tj. v rozsahu od nejméně 25 km/h do nejvýše 35 km/h

Úvahy znalce vedoucí k nepravdivému znaleckému posudku

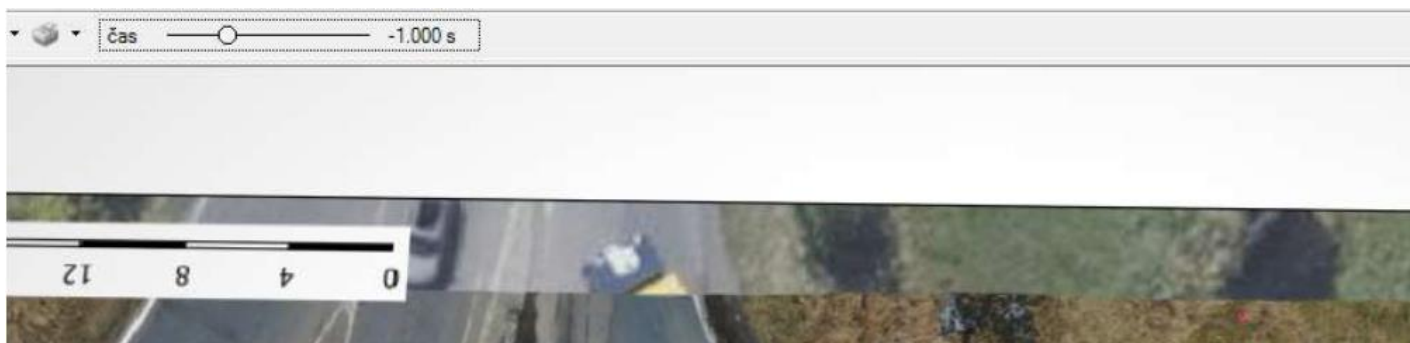
Oblast místa střetu leží cca 9,5 m před VBM ve směru příjezdu nehodového vozidla Superb a cca 1,7 m vlevo od pravého okraje vozovky v jízdním koridoru vozidla Superb. Toto ze simulace nehodového děje určené místo střetu je patrné z obrázku 12 *Místo střetu nehodových vozidel*



Oblast místa střetu určená ze zpracovaného modelu nehodového děje se nachází: 1,7m vlevo od pravého okraje vozovky ve směru jízdy vozidla Škoda a 9,5m před VBM.

Úvahy znalce k Možnosti odvracení nehodového děje řidičkou vozidla Škoda

Obrázek 13 Okamžik možného počátku reakce u řidičky vozidla Superb na najetí vozidla Tiguan do jejího jízdního koridoru



Řidička vozidla Škoda mohla cca až 1s před střetem vidět situaci, kdy jí muselo být jasné, že vozidlo VW nezastaví před jejím koridorem jízdy. Její dispoziční dráha na odvracení střetu byla cca 25m.



Úvahy znalce k Možnosti odvracení nehodového děje řidičkou vozidla Škoda

Z výpočtů je patrné, že kdyby řidička vozidla Superb jela v daném místě výchozí rychlostí **do 35 km/h**, tak by jí tato umožnila bezpečné nenáhlé odvracení nehodového děje na situaci, kdy by vozidlo Tiguan v daném místě najelo do její jízdní dráhy tak, že by měla dispoziční dráhu na odvracení střetu do 25 m.

Z výpočtu lze spolehlivě učinit závěr, že řidič vozidla Tiguan najetím do jízdního koridoru vozidla Superb vytvořil řidičce překážku náhlou a současně z technického hlediska neočekávanou. Pojem očekávání překážky je z technického hlediska omezen dobou, po níž je překážka druhému účastníkovi nehodového děje patrná, kdy tato byla řidičce vozidla Superb bezpečně patrná až 1 s před střetem, kdy tento čas leží na horní hranici reakční doby a je tak v podstatě neřešitelnou a neočekávatelnou situací pro řidiče.

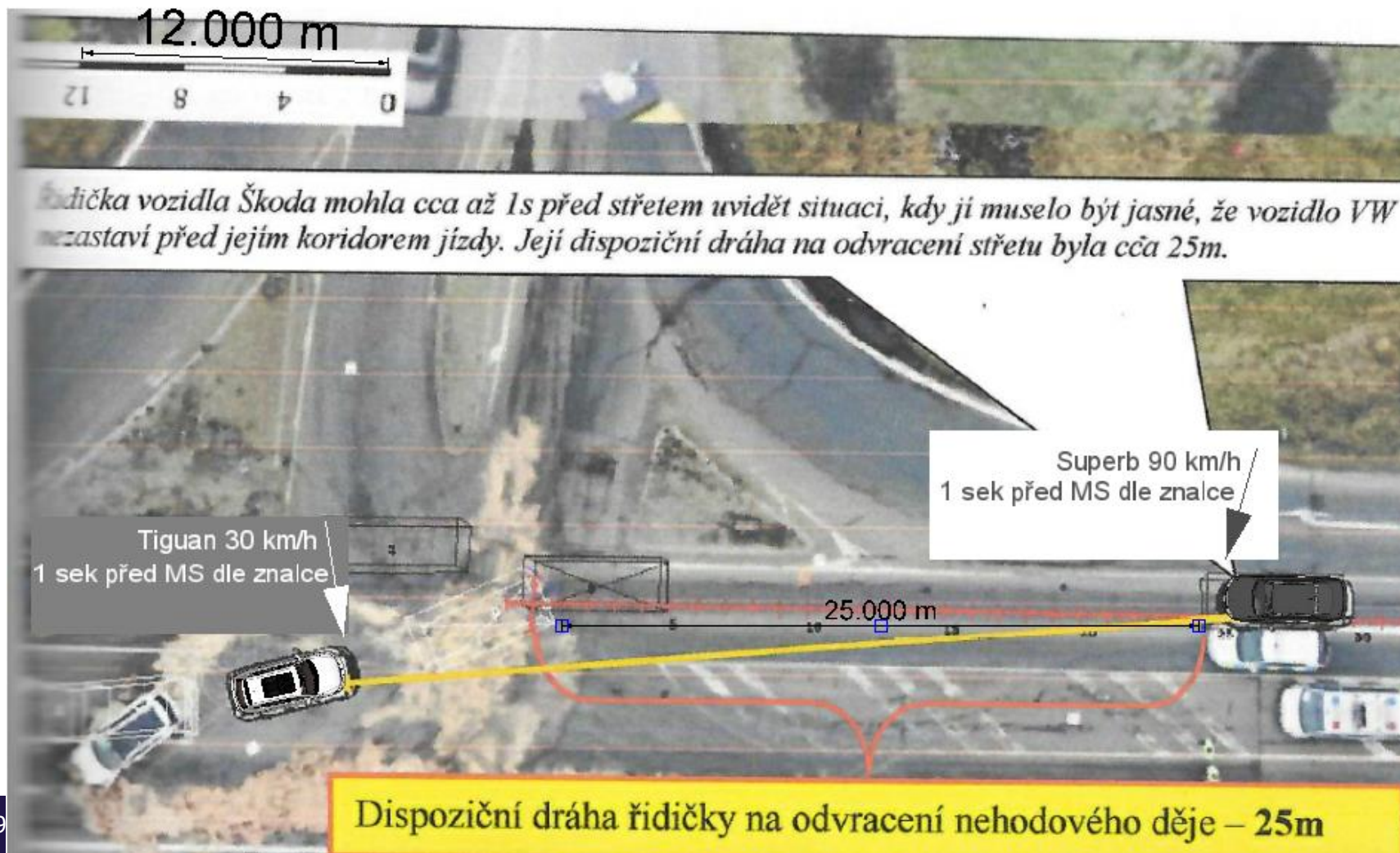
Jiné možnosti odvracení nehodového děje ze strany řidičky vozidla Superb nejsou hodnoceny jako technicky přijatelné či účinné, např. vyhýbání se střetu, zrychlení atd.

Odpověď znalce na otázku č. 2: *Stanovte příčinu dopravní nehody z technického hlediska a posuďte možnosti účastníků zabránit střetu, popř. jakým způsobem, zároveň se vyjádřete k technické přijatelnosti jednotlivých výpovědí účastníků (výňatky):*

Technická příčina vzniku kritické situace v daném místě a čase bylo vytvoření překážky náhlé a z technického hlediska současně neočekávatelné řidičce vozidla Superb technikou najetí vozidla Tiguan do její jízdní dráhy Z technického hlediska mohl jako jediný účastník nehodového děje nenáhle odvrátit střet vozidel v daném místě a čase řidič vozidla Tiguan, který mohl uvidět vozidlo Superb včas, nic mu v tom nebránilo Jiné alternativy odvrácení nehodového děje pro oba účastníky nehodového děje jako je např. zrychlení, vyhýbání se střetu nejsou z technického hlediska hodnoceny jako účinné, či přijatelné Řidič vozidla Tiguan přes tuto rychlost jízdy vozidla Superb (90 km/h), která je dle popisu v Protokolu o nehodě v daném místě stanovena na 50 km/h, mohl výchozí rychlost vozidla Superb a jeho přítomnost na vozovce vnímat včas a z technického hlediska v dostatečné míře. To, proč k nehodovému ději došlo, bylo popsáno jako technická příčina vzniku kritické situace v úvodu této odpovědi

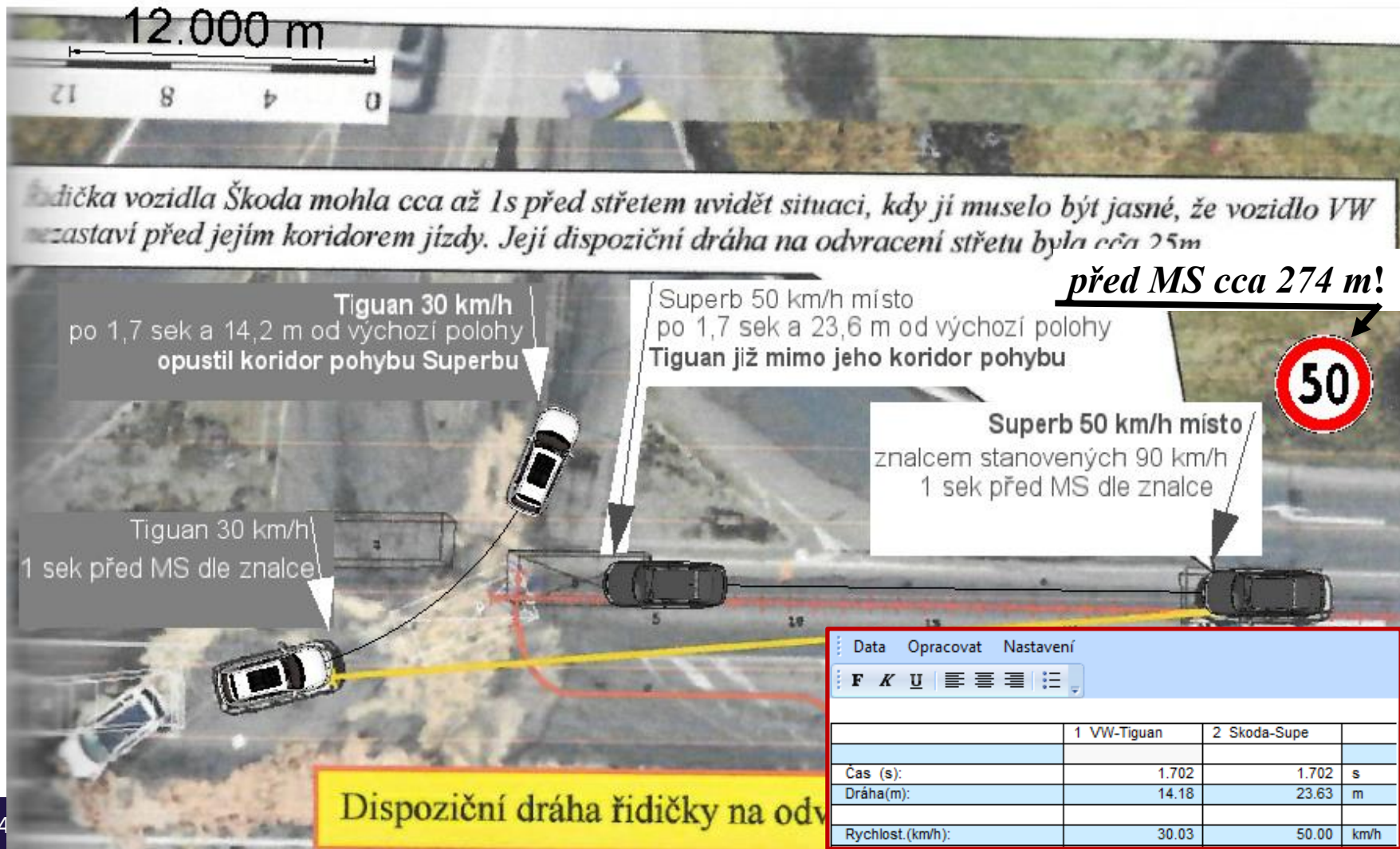
V čem spočívá fatální chyba znalce ve výše uvedeném?

Výchozí postavení a rychlosti vozidel podle znalce!



V čem spočívá fatální chyba znalce ve výše uvedeném?

Možnost zabránění rychlostí jízdy Superbu **50 km/h** — v místě DN stanovenou!



V čem spočívá fatální chyba znalce ve výše uvedeném?

Možnost zabránění rychlostí jízdy Superbu **50 km/h** – v místě DN stanovenou!

t=0.000 s
v1=30.0 [km/h]
a1x=0.0 [m/s²]
a1y=0.0 [m/s²]
v2=50.0 [km/h]
a2x=0.0 [m/s²]
a2y=0.0 [m/s²]



Dráha(m):	14.18	23.63	m
Rychlost(km/h):	30.03	50.00	km/h

V čem spočívá fatální chyba znalce ve výše uvedeném?

Možnost zabránění rychlostí jízdy Superbu **50 km/h** — v místě DN stanovenou v okamžiku rozhodování se řidiče Tiguan o najetí vlevo — **4 s** před střetem!



Obrázek 7 Okamžik fáze rozhodování se o možném najetí vlevo u řidiče vozidla VW Tiguan

Při 90 km/h 100 m!

Tiguan 30 km/h tj. 8,3 m/s za 4 s ujede dráhu 33,2 m!

Superb 50 km/h tj. 13,9 m/s za 4 s ujede dráhu 55,6 m!

V čem spočívá fatální chyba znalce ve výše uvedeném?

Možnost zabránění rychlostí jízdy Superbu **50 km/h** – v místě DN stanovenou v okamžiku rozhodování se řidiče Tiguan o najetí vlevo – **4 s** před střetem!

Přitom Superb měl jet cca **274 m** stanovenou rychlostí **50 km/h!**



Tiguan 30 km/h tj. 8,3 m/s za 4 s ujede dráhu 33,2 m!

Superb 50 km/h tj. 13,9 m/s za 4 s ujede dráhu 55,6 m!

V čem spočívají fatální chyby znalce ve ZP, které vedly k *nepravdivému znaleckému posudku*?

Možnost zabránění rychlosti jízdy řidičky Superbu **50 km/h** – v místě DN stanovenou ve ZP zcela chyběla!

Příčinu DN je třeba spatřovat v rychlosti jízdy řidičky Superbu, nikoliv v odbočování řidiče vozidla Tiguan vlevo!

Konstatování znalce, ... „že řidič Tiguanu *mohl výchozí rychlost vozidla Superb (tj. 80 – 100 km/h)* a jeho přítomnost na vozovce vnímat včas a z technického hlediska v dostatečné míře, na vzdálenost cca 300 m“ **je nepravdivé**, neboť je zcela známé a potvrzené vyjádřením excelentní dopravní psycholožky PhDr. Vlasty Rehnové, že pokud se přibližuje protijedoucí vozidlo přímo proti pozorovateli po přímce, není možné rychlost příjezdějícího vozidla rozpoznat!

Jak rozhodl soud?

Po provedeném dokazování v rámci HL bylo trestní stíhání řidiče Tiguana podmíněně zastaveno.

Na dobu šesti měsíců se musí zdržet řízení motorových vozidel a zaplatit částku ve výši 10.000,- Kč do fondu určeného obětem trestné činnosti.





DĚKUJI ZA POZORNOST!

Kontakty: ales.vemola@vut.cz; ales.vemola@centrum.cz