

Dvě zkušební jízdy

Oté první jsme si pověděli posledně. I ta druhá, dnešní, nám potvrdí, jak jsou zkušební jízdy ošemetné a jak snadno se při nich něco stane. Že pak zákazník řídí, je už neodmyslitelný následek havárie, i když ji nikdo od nás nezavinil.

Při té druhé jízdě šlo jen o to převézt auto z lakovny do servisu, který byl asi jen kilometr daleko. Takže ani tak o vlastní zkušební jízdu v pravém slova smyslu nešlo. Spíš jen o krátký transport opraveného vozidla. A tak už to bývá, že velká část nehod se stane právě na ty krátké a na nejkratší vzdálenosti. Snad dokonce celá jedna čtvrtina. Sotva automobil vyjel na hlavní, v té chvíli z nové vilové zástavby vyjela řidička. I když křižovatka nebyla označena žádnými dopravními značkami, všeobecně se vědělo, že ty nové vilky jsou jaksí na vedlejší a kdo tudy jel, dával přednost. Řidička zastavila, pak se zase hned rozjela a došlo k nárazu. Automechanik se zákaznickým autem už nestačil střetu zabránit, strhl volant doleva, ale marně. Na zákaznickově autě škoda tak za dvě stě tisíc, na autě řidičky za sto. Když přijela policie, dala jasně vinu řidičce. Dodatečně se navíc ukázalo, že při dopravními značkami nerozlišených silnic by sice měla přednost zprava, ale její vozovka s novou vilovou zástavbou ještě vůbec nebyla zkolaudována a ona tedy vyjížděla „z místa ležícího mimo pozemní komunikaci“.

A o tom říká zákon o provozu na pozemních komunikacích v § 23/1: „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... to platí i při vjíždění ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.“

Řečeno tedy slovy zákona, když je na silnici jiné vozidlo, nemá tam ten, kdo na ni vjíždí z místa, které komunikací není, co dělat. Tak se celá věc zdála jednoduchá a jasná. Řidička měla počkat, dát přednost, a potom teprve vjet na silnici.

Tak to také policie uzavřela, a protože oba řidiči měli jen malé zranění, šla celá věc do správního řízení. Tam ale nastal obrat. Řidička nechala stranou, že vyjížděla na komunikaci z místa, ležícího mimo ni, ale začala se bránit tím, že automechanik jel rychle a že tedy i kdyby chtěla, nemohla mu dát přednost, protože když vyjížděla, ještě tam nebyl, a pak už se nedalo nic dělat. Starosta obce tomu dal ještě korunu, protože ačkoli mu do toho nic nebylo, poslal správnímu orgánu list, že automechanici jezdí v obci jako o život, závodí a rychlost přehánějí, takže se občané obce bojí, a že tedy zřejmě i v tomto případě hrála vysoká rychlost svou úlohu. A řidičky se zastal. Bůh ví z jakého důvodu.

Tak všechno najednou dostalo úplně jiný rozměr. Začaly se zjišťovat rozhledové poměry a počítat, za jak dlouho by se automechanik s vozidlem dostal do pozdějšího místa střetu, i kdyby byl jel aspoň 50 km/h, tedy nejvyšší dovolenou rychlostí v obci. Zjistit skutečnou rychlost jeho vozidla bylo ovšem těžké, protože žádné stopy policie

nezakreslila, i když tam možná původně byly. Z deformace vozidel sice lze složitými výpočty a porovnáním jakous takous rychlost najít, vozidla však šla ihned do opravy a bez jejich prohlídky to ze dvou fotografií znalec sotva zjistí.

Celá věc je teprve v začátku. Řidička sice předložila znalecký posudek, který si sama vyžádala, to ovšem opravna neuzná. I když je od jakéhosi znaleckého ústavu, evidentně porušuje základní mantinely, v nichž se znalec musí pohybovat. Ten totiž nesmí provádět sám jakákoli měření nebo dokonce dokumentovat stopy, a z nich potom vycházet. Přesto znalec řidičky sám zjišťoval poměry na křižovatce, měřil vzdálenosti a posuzoval rozhledové poměry, aniž ho přitom kdokoli kontroloval, a zejména aniž by přitom byl někdo za opravnu. Taková měření a „ohledání místa nehody“ může dělat jen policie nebo sám správní orgán, jinak to nemá žádnou velkou průkazní hodnotu.

V našem případě dokonce znalec řidičky ve svém posudku tvrdí, že tam (po měsíci) našel brzdové a dřecí stopy a také nějaké takové nezřetelné stopy vyfotografoval, ale kdo ví z jaké souvislosti a jak dlouho tam takové stopy vůbec byly, a zejména zda opravdu pocházejí z této dopravní nehody. Je vůbec s podivem, že se na takovém ukvapeném elaborátu může objevit kulaté znalecké razítko.

A tak sice pro dnešek neznáme ještě konečné řešení zavinění nehody, pro nás je ale důležité si připomenout: podle § 430/2 obč. zákoníku odpovídá po dobu opravy dopravního prostředku provozovatel podniku, v němž se oprava provádí, a to stejně jako provozovatel dopravního prostředku.

Odpovědnost za vzniklou škodu by tedy nestíhala zákaznicka, ale opravna, která opravu prováděla, když v jejím rámci došlo právě k té zkušební jízdě nebo prostě k transportu vozidla z lakovny zpátky. To samozřejmě za předpokladu, že by se vyšší rychlost automechanika nakonec prokázala. I tak by samozřejmě škodu hradila pojišťovna z povinného pojištění odpovědnosti za škody, způsobené provozem vozidla. Kdyby tedy automechanik jel opravdu s vozem příliš rychle a řidička mu přednost již dát nemohla, bylo by to všechno jinak.

Druhé poučení se týká každé naší nehody. Řidič a zejména profesionál by neměl vsednout za volant bez fotoaparátu. Kdyby byl náš automechanik hned nafotil, co bylo na křižovatce k vidění, zejména stopy a deformace vozidel, nebo kdyby mu v tom pomohli kolegové z blízkého servisu, bylo možné třeba i lépe prokázat, jak to bylo se stopami a s rychlostí vůbec. Takhle se bude čekat, co z té křišťálové koule vykouzlí nový znalec, ustanovený ve správním řízení, když bude moci vycházet opravdu jen z deformace vozidel, a to ještě jen z pouhých dvou fotografií, které pořídila policie. Ta ovšem tehdy nevěděla, že věc bude složitější, když bylo jasné, že řidička nedala přednost. To všechno potvrzuje, že právě ty „jasné“ věci zpravidla jasné nezůstávají, že nic nelze podceňovat a že nejpomocnější ruka je na konci našeho ramene. V našem případě ruka s fotoaparátem. ■

