



ÚRAZY DĚTÍ PŘI POUŽÍVÁNÍ ELEKTRICKÝCH KOLOBĚŽEK A MOTOROVÝCH ČTYŘKOLEK CHILDREN'S INJURIES CAUSED BY ELECTRIC SCOOTERS AND MOTORISED QUAD BIKES

SKŘEHOT, P.A. & MAREK, J. & LOUDOVÁ STRALCZYNSKÁ, B.

Abstrakt:

V posledních letech jsme stále častěji svědky závažných úrazů, k nimž došlo v důsledku nehody při jízdě na elektrických koloběžkách nebo motorových čtyřkolkách. Nezřídka jsou přitom řidiči těchto dopravních prostředků právě děti. Jejich dostupnost a atraktivita u mladých lidí na straně jedné a podcenění rizik souvisejících s dopravním provozem ba i fundamentálních fyzikálních zákonů na straně druhé pak vytváří četné příležitosti pro vznik nejrůznějších nehod. A ty nezřídka končí tragicky. Každoročně je tak jen v ČR naprosto zbytečně promarněno několik dětských životů a desítky dětí se těžce zraní. Přitom hlavní příčinu této neradostné bilance je nutné spatřovat u nezodpovědného přístupu dospělých, kteří dětem prožitek z jízdy na elektrokoloběžce nebo motorové čtyřkolce umožnili. Většina z nich si neuvědomuje možná nebezpečí, ale ani to, že k řízení některých typů elektrokoloběžek nebo motorových čtyřkolek je zapotřebí mít řidičské oprávnění. Trauma ze smrti nebo těžkého zranění vlastního dítěte tak může být v extrémním případě okořeněno i odsouzením daného rodiče za nedbalostní trestný čin, pakliže soud shledá, že újma na zdraví dítěte byla zaviněna porušením povinnosti rodiče provádět nad dítětem náležitý dohled.

Abstract:

In recent years, we have increasingly witnessed serious injuries that occurred as a result of accidents while riding electric scooters or motorized quadricycles. Often the drivers of these means of transport are children. Their availability and attractiveness among young people, on the one hand, and the underestimation of the risks related to traffic and even the fundamental laws of physics, on the other hand, create numerous opportunities for the occurrence of various accidents. And they often end tragically. Every year, several children's lives are unnecessarily wasted in the Czech Republic alone, and dozens of children are seriously injured. At the same time, the main cause of this unhappy balance must be seen in the irresponsible attitude of adults who allowed children the experience of riding an electric scooter or a motorized four-wheeler. Most of them are not aware of the possible dangers, nor that they need a driving license to drive some types of electric scooters or motorized four-wheelers. In extreme cases, the trauma of the death or serious injury of one's own child can be compounded by the conviction of the parent for a negligent crime, if the court finds that the harm to the child's health was caused by a breach of the parent's duty to properly supervise the child.

Klíčová slova:

Dítě; rizikové situace; bezpečnost a ochrana zdraví; úrazy.

Key words:

Child; Risk situations; Health and safety; Injuries



Úvod

Řidičem se podle § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích rozumí účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj. Za řidiče se ovšem považuje také jezdec na zvířeti, pakliže je účastníkem silničního provozu. Pod pojmem vozidlo se podle uvedeného zákona rozumí motorové i nemotorové vozidlo, přičemž za motorové vozidlo se považuje také jakékoli nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou [12]. Vymezení těchto pojmů je pro dané téma klíčové, neboť, jak bude dále ukázáno, mají zásadní právní význam. Vyšetřování úrazů vzniklých při dopravních nehodách totiž nezbytně vyžaduje posouzení skutečnosti, zda se jednalo o dopravní prostředek, případně o jaký (motorový/nemotorový), a dále zda se jednalo o nehodu v silničním provozu, tedy o dopravní nehodu. Řada nehod při provozování elektrokoloběžek nebo motorových čtyřkolek se stává mimo dopravní komunikace (např. na chodnících, lesních cestách, v terénu apod.), což posouzení dané věci do značné míry ztěžuje. Taktéž fakt, že viníkem nehody bývá často sám rodič zraněného dítěte, vyvolává oprávněné dohady, nakolik je za škodu na zdraví dítěte odpovědný a také, v jaké míře by se měl podílet na nákladech zdravotních pojišťoven vynaložených na léčení zraněného dítěte.

Rizika spojená s provozem elektrokoloběžek a motorových čtyřkolek

To, že provoz elektrokoloběžek a motorových čtyřkolek, ale i elektrokol nebo malých dětských motorek, patří mezi rizikovou činnost, dokládají zkušenosti z praxe. Nepřekvapí tedy, že i nehod při jízdě s těmito dopravními prostředky se v posledních letech stalo poměrně dost. V České republice ale není dostupná ucelená statistika, takže se o těchto událostech můžeme povětšinou dozvídat jen z médií. Sdělovací prostředky si obzvláště všímají případů, kdy jsou mezi zraněnými děti. Podle zkušeností soudních znalců z oboru dopravy tvoří děti více než dvě třetiny všech zraněných nebo i usmrčených osob [1].

Zalistujeme-li v dostupných elektrických médiích, můžeme z posledních let nalézt řadu až hrozivých zpráv. Za všechny shrňme pět nehod motorových čtyřkolek.

- Dne 26. 9. 2009 došlo ve Valašských Kloboukách k převrácení čtyřkolky, na které jeli dva dospělí a pět dětí. Následkem byli dva zranění muži a mrtvé osmileté dítě. Řidiči policie naměřila 1,66 promile alkoholu v krvi [2].
- Dne 27. 9. 2015 došlo v Dětrichově při jízdě po panelové cestě ke srážce malé dětské čtyřkolky, kterou řídil dvanáctiletý chlapec, s velkou protijedoucí čtyřkolkou. Čtyřkolky o sebe zavadily předními koly, což způsobilo, že se následně velká čtyřkolka převrátila. Výsledkem bylo vážné zranění dvou dětí a lehké zranění jednoho dítěte [3].
- Dne 7. 4. 2019 se v Karlovicích na Semilsku stala vážná nehoda čtyřkolky, kterou řídila dospělá žena. Jednalo se o první jízdu na nové čtyřkolce, na které jel ještě další dospělý a jedno dítě. Dítě utrpělo těžké zranění a bylo vrtulníkem přepraveno do nemocnice. Řidička se na výzvu policistů odmítla podrobit orientační dechové zkoušce na přítomnost alkoholu v krvi [4].
- Dne 17. 5. 2021 se při nehodě čtyřkolky u obce Třebnice na Sedlčansku těžce zranila nezletilá dívka. Šetřením bylo zjištěno, že dítě jezdilo pod dohledem otce na dětské čtyřkolce. Nezvládlo však jízdu a v plné rychlosti narazilo do kapličky [5].
- Dne 16. 2. 2022 si v Metylovicích vyrazil na projížďku na čtyřkolce muž s jeho dvěma dětmi. Při jízdě z kopce se čtyřkolka převrátila a její posádka se zranila, muž a mladší dítě velmi vážně. Sedmiletý chlapec utrpěl život ohrožující poranění hlavy a mozku a



po zajištění intubací musel být připojen k umělé plicní ventilaci. Desetiletá dívka měla vážně poraněná záda [6].

Všechny tyto události poukazují nejen na rizikovost jízdy na čtyřkolce nebo jiném obdobném dopravním prostředku, ale taktéž na naprostou bezstarostnost dospělých, kteří se nezdědíka pouští do jízdy po náročném či svažitém terénu, jezdí bez ochranné přilby a k tomu všemu se neostýchají ani řídit v opilosti. A to i tehdy, když převážejí vlastní děti! Idylická projížďka přírodou tak může snadno skončit i tragicky.

Velmi nebezpečnou záležitostí může být také jízda na elektrické koloběžce, byť se obvykle uskutečňuje na zpevněném povrchu ve městech nebo na dopravních komunikacích. Používání elektrokoloběžek se v poslední době stalo velkým hitem, a to jak mezi mladistvými, tak i mezi dětmi mladšími 15 let. Ve větších městech jsou elektrokoloběžky volně dostupné; dá se říct, že se válí všude možně a na chodnících často překáží chodcům. Jenom v hlavním městě Praze se v roce 2020 stalo na 130 nehod, u nichž museli asistovat záchranáři [1].

Většina přitom dospělých vůbec ani netuší, že pro řízení některých typů elektrických koloběžek je nutné mít platné řidičské oprávnění. Týká se to koloběžek, které mají výkon motoru převyšující 1 kW a které mohou dosahovat rychlosti 25 km/h a také koloběžek se sedátkem (viz dále) [7, 12, 13]. Takové elektrokoloběžky proto děti rozhodně řídit nesmí! Taktéž samotná jízda dítěte v silničním provozu má svá pravidla. Podle § 58, odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. platí, že dítě mladší 10 let může jet na jízdním kole nebo jiném obdobném prostředku po silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci pouze pod dohledem osoby starší 15 let. Výjimkou je pouze jízda na chodníku, cyklistické stezce nebo v obytné a pěší zóně [12].

Odborníci se shodují v tom, že hlavním úskalí elektrických koloběžek a elektrokol je jednak v rychlosti, které mohou dosahovat a zejména pak v jejich akceleraci. Díky výrazně rychlejšímu rozjezdu se elektrokoloběžky a elektrokola chovají nepředvídatelně a jejich řidiči leckdy nemusí takovou jízdu dobře zvládnout. Taktéž málokterý motorista je připravený na takovou akceleraci okolo jedoucího elektrokola nebo elektrokoloběžky, což zejména na městských křižovatkách způsobuje řadu rizikových situací, z nichž mnohé končí i nehodou. Dalším nebezpečným momentem u elektrokoloběžek je jejich jízda zatáčkami, v nichž nejsou příliš stabilní (zejména pak ty s úzkými koly). Při vyšších rychlostech může snadno dojít na kluzkém povrchu nebo nečistotách na vozovce k ujetí/podsmyknutí kol a k pádu řidiče [1].

U sdílených městských elektrokoloběžek se objevuje další rizikový fenomén. Na rozdíl od běžného cyklisty nebo koloběžkáře, který zpravidla sleduje dopravu a jede z místa A do místa B, se typický uživatel-turista během jízdy kochá svým okolím, nedává pozor na okolní dopravu a chodce, a často také sleduje v ruce držený mobilní telefon. Nadto některé elektrokoloběžky mají i poměrně velký výkon, tedy jezdí rychle, avšak jejich brzdy nejsou na tyto rychlosti dostatečně dimenzované a leckdy bývají i značně chatrné nebo opotřebované. Tyto skutečnosti pravděpodobnost vzniku nehody pochopitelně značně zvyšují. Navíc dnes už nejsou výjimkou elektrokoloběžky vybavené dvěma motory o jednotkovém výkonu 1,3 až 1,6 kW. Ty umožňují dosáhnout zrychlení z 0 na 30 km/h za pouhé 3,2 sekundy a rychlost jízdy takovéto koloběžky může atakovat hranici 65 km/h. Jelikož je ale těžiště koloběžky poměrně vysoko nad zemí je poměrně vysoké riziko přepadnutí řidiče přes říditka v případě prudkého brždění nebo čelní srážky s překážkou. Při rychlosti 25 km/h lze takovou nehodu dokonce srovnat s pádem člověka z půldruhého metru přímo na hlavu [1].

Své o tom vědí ve Francii, která patří na evropskou špici v počtu zmařených životů kvůli nehodám na elektrokoloběžkách. I proto je tam můžou používat pouze lidé starší 12 let, smí je řídit pouze jeden člověk, nesmí jezdit po chodníku a za jízdy je striktně zakázáno používat mobilní telefon a sluchátka [1].



Zkušenosti z praxe, jakož i výše uvedené nehody, ukazují, že pro uživatele elektrokoloběžek nebo čtyřkolek je typická naprostá absence používání ochranných přileb. Přitom helma je pro osoby mladší 18 let povinná i pro jízdu na běžném jízdním kole [12] a většina dětských cyklistů si na tuto povinnost už dávno zvykla. Není tedy vůbec jasné, proč je používání přilby při jízdě na elektrokoloběžkách nebo motorových čtyřkolkách pořád ještě ojedinělým jevem.

Požadavky na konstrukci a provoz

O technických požadavcích na elektrokoloběžky coby dopravních prostředků toho bylo napsáno hodně a na internetu lze najít velké množství užitečných odkazů, včetně stanovisek dotčených správních orgánů (např. [7]). Přehlednou analýzu této problematiky kupříkladu zpracoval Mgr. Adam Holubář [8]. Níže si proto shrneme jen nejdůležitější fakta.

Právní povaha kol, elektrokol a elektrokoloběžek vyplývá z Přílohy č. 12 k vyhlášce § č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích [13]. Zde jsou uvedeny požadavky, za kterých je možné kola s pomocným motorem považovat za jízdní kolo. O koloběžkách tento předpis explicitně nehovoří. A jelikož existuje široké spektrum typů a druhů elektrokol a elektrokoloběžek, je nutné vždy postupovat individuálně. Některé z nich totiž splňují podmínky stanovené pro jízdní kola a jiné nikoli. Ty, které tyto podmínky nesplňují jsou ve smyslu dopravních předpisů považovány za motorová vozidla (mají totiž motor). Pro určení, zda jde v daném případě o jízdní kolo nebo o motorové vozidlo je určující výkon a maximální provozní rychlost. V § 57 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. je stanoveno, že jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka. Pokud je jízdní kolo vybaveno pomocným motorkem, považuje se za jízdní kolo (a nikoli tedy za motorové vozidlo), pakliže jeho výkon nepřesahuje 1 kW a maximální konstrukční rychlost není vyšší než 25 km/h [12]. Pokud bude splňovat výše stanovené parametry i elektrokoloběžka, pak se i ta bude považovat za jízdní kolo. V případě, že elektrokoloběžka uvedené parametry nesplňuje, tedy má vyšší výkon, anebo vyšší maximální konstrukční rychlost, bude se na ni nahlížet jakožto na motorové vozidlo. Řidič elektrokoloběžky (resp. elektrokola) tedy může být buď cyklistou, nebo motocyklistou [9]. V případě čtyřkolek toto náročné zkoumání prakticky odpadá, neboť všechny běžně používané motorové čtyřkolky (až na výjimky) splňují požadavky pro motorové vozidla.

V případě elektrokoloběžek je důležitý ale ještě jeden parametr. Tím je místo k sezení. Pokud elektrokoloběžka má alespoň jedno místo k sezení (tj. sedátko) a disponuje konstrukční rychlostí nad 25 km/h, ale ne více než 45 km/h, a současně výkon jeho motoru nepřekračuje 4 kW, spadá do kategorie vozidel AM [13]. Pro provoz takového vozidla na pozemních komunikacích je nutné mít řidičské oprávnění a při jízdě používat ochrannou přilbu. K řízení vozidel skupiny AM opravňuje kterékoliv řidičské oprávnění s výjimkou oprávnění pro skupinu T, přičemž minimální věk řidiče je 15 let [12]. V takovém případě už se tedy nejedná o jízdní kolo, ale současně se také nejedná o motocykl. V případě silných elektrokoloběžek, které s ohledem na jejich dílčí parametr nebudou zařazeny do nižších skupin vozidel, není dle stávající právní úpravy vyloučen požadavek na řidičské oprávnění skupiny B dle ustanovení § 80a odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., které de iure představuje sběrnou kategorii pro ostatní menší motorová vozidla. Pakliže tedy bude elektrokoloběžka nebo elektrocolo z jakéhokoli důvodu splňovat požadavky pro jeho zařazení mezi motorová vozidla, pak je řidič takového vozidla povinen jej provozovat jako motorové vozidlo, a tedy ho smí řídit pouze osoba, která je držitelem řidičského oprávnění (viz § 3 odst. 3 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.) [10]. Analogicky to platí i u motorových čtyřkolek. Ovšem v případě, že výkon jejich motoru je vyšší jak 4 kW (resp. 50 cm³), avšak nepřevyšuje 15 kW a současně hmotnost v nenaloženém stavu je vyšší jak 350 kg, avšak nepřevyšuje 400 kg, pak se jedná o



motorové vozidlo, pro jehož provoz je nutné řidičské oprávnění skupiny B1 [12]. Tím už se dostáváme prakticky do kategorie osobních vozidel, což si málokdo skutečně uvědomuje.

Odpovědnost za škodu vzniklou v důsledku dopravní nehody

Dopravní nehody se nejčastěji podílí na vzniku věcné škody a škody na životě nebo na zdraví. Téměř každá dopravní nehoda má svého viníka, nebo i více viníků, jestliže došlo k porušení pravidel silničního provozu u více jeho účastníků. Věcnou škodou rozumíme takovou majetkovou újmu, která odpovídá snížení hodnoty majetku poškozeného. Věcnou škodu tedy lze nějak vyčíslit a taktéž ji lze odčinit penězi. V případě škody za životě nebo na zdraví hovoříme o nemajetkové újmě. Za nemajetkovou újmu se považuje jakákoliv újma, která pro poškozeného neznamenaá přímou ztrátu na majetku. Typicky se jedná o zásah do zdraví, cti, soukromý osoby apod. Nemajetková újma má být podle zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, odčiněna prostřednictvím takzvaného zadostiučinění. Zadostiučinění má být primárně učiněno způsobem, který odčiní způsobenou újmu, jinak je nutné poskytnout zadostiučinění v penězích. Výši zadostiučinění při dopravních nehodách obvykle posuzuje soud podle konkrétních okolností případu. Nemajetkovou újmu může požadovat poškozená osoba a za určitých okolností také každý, kdo způsobenou újmu důvodně pociťuje jako osobní neštěstí, které nelze odčinit jiným způsobem. Poškozená osoba má nárok také na náhradu škody za vytrpěnou bolest nebo za ztížení společenského uplatnění. V případě smrti poškozené osoby mají pozůstalí nárok na jednorázové odškodnění [14].

Specifickým případem je pak škoda, kterou představují náklady spojené s léčením zraněných osob, které musely vynaložit zdravotní pojišťovny. Pokud není zraněná osoba viníkem nehody a pokud škoda na jejím zdraví vznikla prokazatelně v důsledku protiprávního jednání jiné osoby, má zdravotní pojišťovna podle § 55 odst. 1 zákona č. 48/1997 Sb. právo vůči viníkovi (tj. třetí osobě) požadovat náhradu nákladů, které účelně vynaložila na léčení zraněné osoby (tj. svého pojištěnce) [15]. Jedná obvykle o náklady vzniklé v souvislosti s převozem zraněného vozidly záchranné služby, hospitalizace, vyšetření, náklady za léky, zdravotní pomůcky, stravování zraněného v zařízení lůžkové péče a další. Tyto tzv. regresní náhrady mohou dosahovat částek v řádu statisíců až milionů Kč a většinou jsou vyšší než náhrada za nemajetkovou újmu poškozené osoby.

V souvislosti s nehodami při provozu elektrokoloběžek nebo motorových čtyřkolek je nutné zmínit také trestně právní odpovědnost řidiče takového dopravního prostředku. Usmrcení nebo zranění spolujezdce nebo jiné osoby může být kvalifikováno jako trestný čin, pokud se prokáže, že došlo ke způsobení smrti dané osoby, anebo k těžké újmě na zdraví nebo ublížení na zdraví této osoby. Kvalifikaci závažnosti újmy na zdraví obvykle na žádost orgánu činného v trestním řízení stanovují znalci v oboru soudní lékařství. Při posuzování této věci, resp. stanovení výše trestu odpovědné osoby, pak soud také vychází z kauzality úrazového děje a z faktu, zda se jednalo o úmysl či nikoli.

V případě usmrcení jiné osoby z nedbalosti může soud podle § 143 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, viníka nehody potrestat [16]:

- odnětím svobody v délce až na 3 let nebo zákazem činnosti;
- odnětím svobody na 1 rok až 6 let, pakliže viník způsobí usmrcení jiné osoby tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona;
- odnětím svobody na 2 roky až 8 let, pakliže viník způsobil usmrcení jiné osoby tím, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony;



- odnětím svobody na 3 roky až 10 let, pakliže viník způsobí usmrcení nejméně dvou osob.

V případě, že v důsledku nehody dojde k těžké újmě na zdraví jiné osoby z nedbalosti, může soud podle § 147 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, viníka nehody potrestat [16]:

- odnětím svobody na 6 měsíců až 4 roky nebo zákazem činnosti, pakliže viník porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,
- odnětí svobody na 2 roky až 8 let, pakliže viník způsobil těžkou újmu na zdraví nejméně dvěma osobám tím, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.

V případě méně závažného trestného činu, tedy ublížení na zdraví z nedbalosti, může soud podle § 148 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, viníka nehody potrestat [16]:

- odnětím svobody až na 12 měsíců, pakliže viník porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona;
- odnětím svobody až na 3 roky, pakliže viník způsobil ublížení na zdraví nejméně dvěma osobám tím, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.

V případě, že řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytl osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak mohl učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, může ho soud podle § 151 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, potrestat odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti [16].

Jedna soudnička na závěr

K problematice náhrady škody ani k trestně právní odpovědnosti v případě nehod způsobených motorovými čtyřkolkami nebo elektrokoloběžkami doposud neexistuje mnoho judikátů, tj. rozhodnutí soudů vyšší instance, které by podávaly výklad některých dílčích právních otázek a do jisté míry i určitý ucelený právní názor na danou problematiku. Existuje ale mnoho rozsudků soudů první instance k jednotlivým nehodám, které ale nejsou v ČR veřejně přístupné. Proto zde uvedeme pouze jeden případ, který se týká uplatnění již zmíněného regresu ze strany zdravotní pojišťovny.

Žalovaným byl otec devítiletého chlapce, který byl v roce 2008 rozsudkem okresního soudu a následně i odvolacího krajského soudu uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví spočívajícím v tom, že svému synu z nedbalosti způsobil těžkou újmu na zdraví porušením důležité povinnosti vyplývající z jeho postavení rodiče, neboť odešel do domu a nechal syna samotného a bez dohledu jezdit na dětském motocyklu na ulici. Chlapec vjel na místní komunikaci, nedal přednost v jízdě projíždějícímu osobnímu automobilu a došlo ke kolizi. Následkem nehody chlapec utrpěl mnohačetná těžká zranění, která si vyžádala dlouhou a náročnou léčbu. Ta byla velmi nákladná, takže zdravotní pojišťovna požadovala vynaložené prostředky právě po otci chlapce. Svůj nárok opírala o argumentaci, že otec byl soudem uznán vinným porušením důležité povinnosti uloženou mu podle zákona, a tedy má nést břímě vzniklých léčebných nákladů. Příklad se postupně dostal až k Nejvyššímu soudu ČR, který v roce 2016 potvrdil, že otec chlapce je povinen nahradit zdravotní pojišťovně náklady vynaložené v rámci systému veřejného zdravotního pojištění za léčení zraněného dítěte, neboť újmu na jeho zdraví zavinil porušením povinnosti náležitého dohledu nad svým dítětem. Na druhou stranu ale soud konstatoval, že zaviněné protiprávní jednání žalovaného nespočívalo v přímém zásahu do zdraví dítěte, nýbrž v porušení prevenční



povinnosti, tedy v tom, že na syna nedohlédł a nezabránil mu, aby se takovým způsobem zranil. Proto Nejvyšší soud zdravotní pojišťovně nepřiznal nárok na úhradu vzniklých léčebných nákladů v plném rozsahu, neboť shledal, že na újmě na zdraví se podílel i zraněný chlapec svým vlastním počínáním. V tomto ohledu ale není rozhodující, zda zaviněně či nikoliv, neboť osoby mladší 15 let nejsou právně odpovědné za důsledky svého jednání. Nejvyšší soud se nezaobíral otázkou míry zavinění ze strany otce, ani tím, v jaké výši (percentuálně) by měl pojišťovně uhradit vzniklé léčebné náklady, nicméně konstatoval, že rodič musí v daném případě nést tíži těchto nákladů, a to i přes to, že by uložení povinnosti k náhradě těchto nákladů mohlo způsobit vážné dopady do rodinného rozpočtu dané rodiny, jak u soudu pro změnu argumentoval obhájce žalovaného otce. Nejvyšší soud konstatoval, že rodičovská odpovědnost stanovená § 858 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník [14], nesmí být v žádném případě snižována, a to ani na základě prokázání skutečnosti, že by náhrada škody rodičem dítěte mohla postihnout rodinný rozpočet a ohrozit výživu samotného zraněného dítěte. Nejvyšší soud ale také uvedl, že obecnými soudy by při stanovení případného přiměřeného snížení výše náhrady škody měly být zvažovány okolnosti případu, osobní a majetkové poměry povinné osoby, a také poměry zdravotní pojišťovny, která úhradu nákladů nárokuje [11].

Zařazení příspěvku

Tento článek vznikl v rámci řešení výzkumného projektu TL03000213 „Analýza a podpora rozvoje kompetencí dětí v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravé“ (LAGRIS), který je spolufinancován Technologickou agenturou České republiky.

Literatura

- [1] HADAČ T. Nebezpečí elektrických koloběžek a kol: Invaze, která se vymkla kontrole! *Portál Auto.cz*. [online]. [cit. 08.10.2022]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/nebezpeci-elektricky-cholobezek-a-kol-invaze-ktera-se-vymkla-kontrola-141035>
- [2] ŠIDLOVÁ M. Opilý převrátil čtyřkolku a zabil dítě. *Deník.cz* [online]. [cit. 08.10.2022]. Dostupné z: https://www.denik.cz/z_domova/prevratil-ctyrkolku-osmilete-dite-je-vazne-zranen.html
- [3] DANĚK M. Při nehodě čtyřkolek se vážně zranily dvě děti. *Liberecká Drbna*. [online]. [cit. 08.10.2022]. Dostupné z: https://liberecka.drbna.cz/krimi/5693-pri-nehode-ctyrkolek-na-frydlantsku-se-vazne-zranily-dve-deti.html?utm_source=copy
- [4] Při nehodě čtyřkolky na Semilsku se zranilo dítě, letěl pro něj vrtulník. *Novinky.cz*. [online]. [cit. 08.10.2022]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-pri-nehode-ctyrkolky-na-semilsku-se-zranilo-dite-letel-pro-nej-vrtulnik-40276942>
- [5] PEČENKA T. Při nehodě čtyřkolky u Sedlčan se zranila nezletilá dívka, do nemocnice ji přepravil vrtulník. *Portál přibram.cz*. [online]. [cit. 08.10.2022]. Dostupné z: <https://www.pribram.cz/clanek/pri-nehode-ctyrkolky-u-sedlcan-se-zranila-nezletila-divka-do-nemocnice-ji-prepravil-vrtulnik/19659/>
- [6] ZAVADIL L. Muž vzal na čtyřkolku dvě děti, při jízdě z kopce havarovali. Řidič a 7letý chlapec utrpěli velmi vážná zranění. *POLAR televize Ostrava*. [online]. [cit. 08.10.2022]. Dostupné z: <https://polar.cz/zpravy/moravskoslezsky-kraj/cely-ms-kraj/11000029888/muz-vzal-na-ctyrkolku-dve-deti-pri-jizde-z-kopce-havarovali-ridic-a-7lety-chlapec-utrpeli-velmi-vazna-zraneni>
- [7] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Stanovisko k používání elektrokol. [online]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa->



- silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx
- [8] HOLUBÁŘ A. Přípouští současná právní úprava pohyb elektrokoloběžek tam, kde se s nimi běžně setkáváme? *Právní prostor | Informační web nejen pro právníky*. [online]. [cit. 08.10.2022]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/pripusti-soucasna-pravni-uprava-pohyb-elektrokolobezek-tam-kde-se-s-nimi-bezne-setkavame>
- [9] Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 14.04.2022, čj. 6 Tdo 291/2022. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/6-tdo-291-2022?text=6+Tdo+291%2F2022&sit=1>
- [10] Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem - pobočka v Liberci ze dne 22.6.2022 čj. 73 A 3/2022–20. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/kslb/73-a-3-2022-20?text=73+A+3%2F2022%E2%80%9320&sit=1>
- [11] Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 27.04.2016, čj. 25 Cdo 3552/2014. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/judikat/nscr/25-cdo-3552-2014?text=25+Cdo+3552%2F2014&sit=1>
- [12] Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů*. 19.10.2000. ISSN 1211-1244.
- [13] Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů*. 31.12.2014. ISSN 1211-1244.
- [14] Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů*. 22.03.2012. ISSN 1211-1244.
- [15] Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů*. 28.03.1997. ISSN 1211-1244.
- [16] Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů*. 09.02.2009. ISSN 1211-1244.

Korespondenční adresa

1. doc. RNDr. Mgr. Petr Adolf Skřehot, Ph.D., MSc., dr.h.c.: Znalecký ústav bezpečnosti a ochrany zdraví, z.ú., Ostrovského 253/3, 150 00 Praha 5, Česká republika, e-mail: skrehot@zuboz.cz
Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, Katedra chemie a didaktiky chemie, Magdalény Rettigové 4, 116 39, Praha 1, Česká republika, e-mail: petr.skrehot@pedf.cuni.cz
2. Ing. Jakub Marek, MSc.: Znalecký ústav bezpečnosti a ochrany zdraví, z.ú., Ostrovského 253/3, 150 00 Praha 5, Česká republika, e-mail: marek@zuboz.cz
České vysoké učení technické v Praze, Fakulta biomedicínského inženýrství, Katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva, Nám. Sítná 3105, 272 01, Kladno 2, Česká republika, e-mail: marekj46@fbmi.cvut.cz
3. PhDr. Barbora Loudová Stralczyňská, Ph.D.: Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, Katedra preprimární a primární pedagogiky, Magdalény Rettigové 4, 116 39, Praha 1, Česká republika, e-mail: barbora.loudova@pedf.cuni.cz

Dedikace



PEDAGOGICKÁ
FAKULTA
Univerzita Karlova

