

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Zdravotně sociální fakulta

**Právní a zdravotně sociální aspekty dopravních nehod z pohledu
poškozeného**

Bakalářská práce

Autor:

Jiří Šťáral

Vedoucí práce:

JUDr. Ing. Daniel Prouza, Ph. D.

6. května 2010

Právní a zdravotně sociální aspekty dopravních nehod z pohledu poškozeného

Uvedená práce se zabývá problematikou poškozených osob, kterým v souvislosti s dopravní automobilovou nehodou vznikla hmotná škoda na majetku, nebo škoda na zdraví. V práci jsou uvedeny možnosti, které může poškozený účastník dopravní nehody využít pro získání náhrady vzniklé škody.

Cílem práce je zmapování a rozpracování problematiky dopravních nehod z právních, zdravotních a sociálních aspektů z pohledu poškozeného pro edukaci veřejnosti.

K provedení výzkumu byla využita metoda sekundární a obsahové analýzy dat s využitím trestních spisů Policie ČR Okresního ředitelství České Budějovice. Statisticky byla popsána jednotlivá zranění s dobou léčení účastníků ve srovnání s obvyklou dobou léčení ze soudně - lékařského hlediska. Byla zpracována data jednotlivých poškozených a jejich připojení se k trestnímu stíhání za účelem náhrady vzniklé škody.

Analýzou výzkumu bylo konstatováno, že ze zkoumaného souboru 652 poškozených se k trestnímu řízení s požadavkem nároku na náhradu škody připojilo 290 poškozených osob a 362 poškozených se k trestnímu stíhání nepřipojilo. V další části výzkumu osob se zraněním (256 poškozených) bylo zjištěno, že skutečná doba léčení se shodovala s obvyklou dobou léčení pouze v 7 případech. Kratší doba léčení, oproti obvyklé době byla zjištěna v 50 případech. Delší doba léčení oproti obvyklé době byla zjištěna ve 199 případech.

Výsledky této práce je možno využít jako návod pro lepší orientaci v této problematice, např. účastníků dopravní nehody nebo poškozených při jiném trestném činu.

Legal and health-social aspects of road accidents as seen by the aggrieved persons

This paper deals with the problems of aggrieved persons who have suffered property or health damage in relation with road accidents. The paper lists two options that an aggrieved participant of a road accident may use to require the compensation of incurred damage.

The objective of the paper is to map and explain the issue of road accidents in view of legal, health and social aspects as seen by the aggrieved persons to be used for general educational purposes.

The research utilizes the method of a secondary and content data analysis using criminal files of the Czech Police, the District Office in České Budějovice. The analysis processed individual injuries with the duration of treatment of the injured participants as compared to usual duration of treatment in light of forensic medicine. The data of individual aggrieved persons were processed and it was studied whether they joined criminal prosecution in order to require the compensation of incurred damage.

The research analysis resulted in the finding that, out of a total number of 652 aggrieved persons under examination, 290 persons joined criminal prosecution and 362 persons did not. Another part of the research examining injured persons (256 aggrieved persons) showed that their actual duration of treatment matched the usual duration in seven cases only. Duration shorter than usual was found in 50 cases. Duration longer than usual was found in 199 cases.

The results of this paper can be used as instruction to facilitate orientation in this issue for e.g. road accident participants or aggrieved persons of other criminal acts.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „*Právní a zdravotně sociální aspekty dopravních nehod z pohledu poškozeného*“ vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě, Zdravotně sociální fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích dne 6. května 2010

.....

Jiří Šťáral

Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Ing. Danielu Prouzovi, Ph.D., za odborné vedení, poskytnutí cenných konzultací a písemných materiálů, pracovníkům soudnělékařského oddělení Nemocnice České Budějovice a.s. a všem ostatním, kteří mi pomáhali při vypracování této bakalářské práce.

OBSAH

Úvod.....	8
1. Současný stav	10
1.1 Dopravní nehoda a silniční dopravní nehoda.....	10
1.1.1 Oznamování dopravních nehod.....	13
1.1.2 Vývoj dopravních nehod a hlavní příčiny	15
1.1.3 Prevence dopravních nehod.....	17
1.2 Právní aspekty dopravních nehod	19
1.2.1 Trestněprávní charakteristika dopravních nehod.....	19
1.2.2 Náhrada škody z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla	21
1.2.3 Poškozený v přestupkovém řízení	22
1.2.4 Poškozený v trestním řízení.....	23
1.2.4.1 Poškozený dle § 43 odst. 1 trestního řádu	24
1.2.4.2 Poškozený dle § 43 odst. 3 trestního řádu	25
1.2.5 Náhrada škody v občansko právním řízení.....	27
1.2.6 Pomoc oběti trestného činu	30
1.3 Zdravotní aspekty dopravních nehod.....	31
1.3.1 Definice zdraví	31
1.3.2 Zranění způsobená při dopravních nehodách	31
1.3.2.1 Zranění chodců při dopravní nehodě.....	32
1.3.2.2 Zranění cyklistů při dopravní nehodě.....	33
1.3.2.3 Zranění motocyklistů při dopravní nehodě.....	33
1.3.2.4 Zranění osob uvnitř vozidel	34

1.4	Sociální aspekty dopravních nehod.....	36
1.4.1	Dávky ze sociálního pojištění.....	36
1.4.2	Pomoc v rámci sociální péče	37
1.5	Pomoc a poradenství účastníkům dopravních nehod.....	40
2.	Cíl práce a hypotézy.....	41
2.1	Cíl práce	41
2.2	Hypotézy	41
3.	Metodika	42
3.1	Metodický postup.....	42
3.2	Charakteristika zkoumaného souboru	42
4.	Výsledky	44
5.	Diskuze.....	54
6.	Závěr	59
7.	Seznam použitých zdrojů	61
8.	Klíčová slova.....	66
9.	Přílohy	67

ÚVOD

Dopravní nehoda. Pro některé pouze krátká více či méně zajímavá zpráva v tisku nebo v televizi, pro další nepříjemná událost, pro jiné tragédie, jejíž průběh a následky ovlivní jejich celý další život. Je smutnou zkušeností, že na silniční dopravní nehody a jejich následky jsme si již zvykli. Bereme je jako samozřejmost a jakousi daň v dnešní uspěchané době. Pozornost veřejnosti vzbudí jen velké tragédie, například výbuch plynu, povodně, zřícení domu a jiné události. Silniční dopravní nehody s úmrtím i několika osob jen minimálně zaujmou ty, jichž se následky přímo nedotknou.

Česká republika má za sebou druhé desetiletí přelomového období transformace, při které došlo ke změnám životního stylu každého občana státu. Po roce 1989 došlo k uvolnění morálky, které mělo za následek pokles disciplíny obyvatelstva k platným a účinným zákonům, ostatním právním normám a vzájemné ohleduplnosti mezi občany. Postupně docházelo k nárůstu osobní i nákladní dopravy, jejíž nárůst souvisel s rozmachem podnikání a s dalšími aktivitami občanů, s polohou České republiky, kterou začali ve větší míře využívat zahraniční dopravci, ale také v nemalé míře stoupající cestovní ruch. Zvyšující se doprava měla a zajisté stále má velký význam pro fungování a rozvoj společnosti, ale tato společnost nebyla na tak velký rozvoj dopravy připravena. Dopravní infrastruktura za rozvojem dopravy zaostávala, což mělo v souvislosti s dalšími uvedenými okolnostmi za následek určité negativní vlivy na život člověka a celé společnosti. Příčinou ohrožujících vlivů, při kterých dochází k poškozování zdraví člověka, ale i smrti a poškozování hodnot, které lidé vytvořili, jsou právě dopravní nehody.

V České republice dochází v posledních letech k postupnému snižování počtu dopravních nehod a s tím souvisejících následků, s výjimkou roku 2007, kdy došlo ke značnému nárůstu zemřelých a lehce zraněných účastníků dopravních nehod.

I když dochází ke snižování počtu dopravních nehod a jejich následků, lze zjistit v „Přehledu o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008“ publikované Policejním prezidiem, stále znepokojující údaje. V roce 2008 bylo šetřeno celkem 160 376 nehod, při kterých bylo usmrceno 992 osob, 3 809 bylo těžce zraněno

a 24 776 osob bylo zraněno lehce. Odhad vzniklé hmotné škody byl 7 741,464 mil. Kč.

Zranění utrpená při dopravních nehodách mají v některých případech za následek dlouhodobé nebo trvalé zdravotní následky, které mohou být pro člověka zásahem do jeho kvality života. Negativně se promítnou do sociální, profesní a rodinné stránky života zraněné osoby, ale také do života nejbližších rodinných příslušníků, dochází k poklesu životní úrovně rodiny a k ekonomickému ohrožení. Z tohoto důvodu je důležité, aby osoby poškozené z dopravních nehod věděly, jaká mohou uplatnit práva a jaké využít služby k eliminaci způsobených následků.

Nikdo z nás nechce být účastníkem dopravní nehody, tím méně při ní být zraněn nebo zemřít. Děláme však vše pro to, aby k tomu nedošlo? Tragické následky, značné škody a skutečnost, že dopravní nehodovost se může dotknout každého z nás, by mělo vést celou společnost k daleko intenzivnějšímu přístupu řešení tohoto problému. Ale i přes veškeré negativní jevy je zřejmé, že silniční doprava je v současné době nezbytná pro život jednotlivce i celou společnost a to i na úkor toho, že se neobejde bez následků pro jeho uživatele a ostatní účastníky. Berme to jako daň za pokrok a pohodlí, které nám motorismus poskytuje.

1. SOUČASNÝ STAV

1.1 Dopravní nehoda a silniční dopravní nehoda

Obecně lze říci, že dopravní nehoda je zcela nepředvídaná událost, ale zpravidla ji lze ze strany řidiče i ostatních účastníků silničního provozu předvídat. Vzniká během provozu na dopravní cestě a má za následek škodu na životě, zdraví, majetku nebo má jiný zvlášť závažný následek **(16)**. Dopravní nehoda může vzniknout i v důsledku okolností, obvykle náhlých, které porušily správný a bezpečný chod dopravy **(36)**.

Dopravu lze klasifikovat podle řady kritérií, jejichž podstatu obvykle tvoří prostředí, ve kterém se doprava uskutečňuje a způsob uskutečňování dopravy v daném prostředí. Základní dělení dopravy lze vztahovat ke způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí **(16)**.

Podle uvedených kritérií lze dopravní nehody rozdělit na:

- silniční dopravní nehody,
- železniční dopravní nehody,
- letecké dopravní nehody,
- plavební dopravní nehody.

Z hlediska dopravních nehod, ale i ve vztahu k množství ujetých kilometrů na jeden dopravní prostředek, k počtu přepravených osob na počet kilometrů a také dle jiných kritérií, jsou nejpočetnější silniční dopravní nehody **(25)**.

Silniční dopravní nehody jsou nejčastější příčinou vzniku škod. Jedná se zpravidla o nedbalostní delikty, jejichž pachatelé jsou osoby různého věku a povolání, které se většinou nedopouštějí jiných protispolečenských jednání. Hovoříme-li o silničních dopravních nehodách (dále jen „dopravní nehody“), nelze vycházet pouze z obecného pojmu. Je nezbytné vycházet z definice, uvedené obecně závazným právním předpisem **(21)**, což v případě silničních dopravních nehod je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o provozu na

pozemních komunikacích). Citovaný zákon definuje dopravní nehodu jako 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.

Z uvedené definice vyplývají podmínky, při jejichž splnění je vzniklá událost dopravní nehodou. Tato se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a je v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Nemusí se vždy jednat o střet dvou vozidel, ale může jít o střet vozidla s jiným účastníkem provozu na pozemních komunikacích, např. chodcem nebo cyklistou. V některých případech se bude jednat o tzv. havárii, kdy například v důsledku nepřiměřené rychlosti řidič vyjede z pozemní komunikace a narazí do stromu nebo při zařazování se mezi předjížděná vozidla dojde, sice bez kontaktu, ale k vytlačení vozidla mimo vozovku a následné havárii vozidla. Další podmínkou je, že při dopravní nehodě musí dojít k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku **(23)**.

Za dopravní nehodu nejsou považovány případy, kdy dojde k poškození vozidla, usmrcení nebo zranění osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem, zvěří nebo zvířetem (např. poškození při opravě vozidla, při nakládce nebo vykládce), úraz při pádu v dopravním prostředku neovlivněný jednáním dalšího účastníka silničního provozu nebo při nástupu do a výstupu z dopravního prostředku **(22)**.

Pouze v případě naplnění všech znaků znamená, že se jedná o silniční dopravní nehodu a umožňuje správně rozhodnout, zda případ je třeba řešit jako dopravní nehodu, nebo se jedná o jinou škodní událost **(21)**.

V tento moment je vhodné zmínit některou kazuistiku z praxe.

V srpnu roku 2009 došlo ke zranění cestující ženy v městské hromadné dopravě, když při rozjezdu trolejbusu na zelenou se poškozená nedržela madla a vlivem pohybu trolejbusu nestihla včas zareagovat a upadla na podlahu vozu MHD. Přitom došlo k jejímu zranění. Výslechem řidiče a dvou svědků došli policisté k závěru, že se nejedná o dopravní nehodu a případ byl předán místně příslušnému obvodnímu oddělení

k dalšímu vyřízení **(28)**.

Počátkem roku 2007 bylo ohlášeno poškození zaparkovaného vozidla na okraji Českých Budějovic. Bylo zjištěno, že k poškození vozidla došlo vlivem povětrnostních podmínek, kdy vítr ulomil větev na vzrostlém stromu. Tím došlo k pádu části větve na parkující vozidlo a vzniku hmotné škody.

Policisté správně vyhodnotili, že se nejedná o dopravní nehodu, neboť nebyly naplněny všechny znaky dopravní nehody. V tomto případě je chybějícím znakem vozidlo v pohybu. Událost byla na místě opět předána místně příslušnému obvodnímu oddělení Policie **(27)**.

V srpnu roku 2008 se policisté skupiny dopravních nehod zabývali případem poškození zaparkovaného osobního vozidla před jedním nákupním střediskem. Bylo zjištěno, že došlo k poškození vozidla chodcem, který odřel bok vozidla nákupním vozíkem. Pojízdny košík však nesplňuje podmínky vozidla dle zákona o provozu na pozemních komunikacích. Z uvedeného důvodu bylo policisty skupiny dopravních nehod na místě rozhodnuto, že se nejedná o dopravní nehodu. Věc poškození zaparkovaného vozidla chodcem nezjištěné totožnosti s pojízdny nákupním košíkem byla ponechána ke zpracování policistům obvodního oddělení Policie ČR **(26)**.

Při hodnocení shora uvedených události policisté postupovali podle závazného pokynu policejního prezidenta, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky na úseku služby dopravní policie. Článek č. 2 uvádí, jaké případy se nepovažují za dopravní nehodu. V jednom z popisovaných případů je uvedená skutečnost, kdy dojde k úrazu při pádu v dopravním prostředku, který není ovlivněný jednáním dalšího účastníka silničního provozu **(49)**. Za dalšího účastníka silničního provozu lze považovat například chodce, který vstoupí do jízdní dráhy dopravnímu prostředku, nebo vozidlo, jehož řidič nedá přednost v jízdě dopravnímu prostředku.

Důležité znaky dopravní nehody:

- *Pozemní komunikace* – je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti a dělí se na kategorie:
 - dálnice,
 - silnice,
 - místní komunikace,
 - účelové komunikace **(12)**.
- *Vozidlo* – je motorové vozidlo, které je nekolejové, poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus, nemotorové vozidlo, které se pohybuje pomocí lidské nebo zvířecí síly (např. ruční vozík, potahové vozidlo, jízdní kolo), nebo tramvaj **(23)**.
- *Škoda* – hmotná škoda nebo škoda na zdraví **(16)**.

1.1.1 Oznamování dopravních nehod

Při dopravní nehodě jsou účastníci povinni postupovat podle ustanovení § 47 zákona o provozu na pozemních komunikacích. V citovaném paragrafu je uvedeno, co je dopravní nehoda, jaké povinnosti má řidič zúčastněný na dopravní nehodě, povinnosti účastníka dopravní nehody a kdy jsou účastníci povinni dopravní nehodu ohlásit policistovi **(48)**.

Povinnost neprodleně ohlásit nehodu policistovi:

V ustanovení § 47 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou stanoveny podmínky pro účastníky dopravní nehody, za kterých jsou povinni neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi. Jedná se o skutečnost, kdy v souvislosti s dopravní nehodou dojde k:

- usmrcení nebo zranění osoby,

- hmotné škodě zřejmě převyšující na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 100 000 Kč.

Podle § 47 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích tato povinnost neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi platí i v případech, kdy:

- dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, mimo škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích (povrch vozovky, dopravní značení a jiné),
- účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovu plynulosti provozu na pozemních komunikacích **(48)**.

Dopravní nehody nepodléhající oznamovací povinnosti policistovi:

V ustanovení § 47 odst. 3 písm. g) zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou stanoveny podmínky postupu při vzniku dopravní nehody, která nepodléhá povinnosti tuto oznámit policistovi. Je zde uvedeno, že účastníci dopravní nehody jsou povinni v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě. Záznam podepíše a neprodleně jej předají svému pojistiteli. Správně vyplněný záznam musí obsahovat podrobné údaje o místě a čase dopravní nehody, její příčině, průběhu, následcích a samozřejmě o samotných účastnících a vozidlech.

Pokud tedy dojde k dopravní nehodě, při níž není naplněna povinnost neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi, nevyplývá účastníkům ze zákona takovouto dopravní nehodu policii hlásit a účastníci dopravní nehody jsou povinni postupovat v souladu s ustanovením § 47 odst. 3 písm. g) zákona o provozu na pozemních komunikacích **(48)**.

V praxi to pro řidiče znamená, že musí sami poznat, o jak velkou škodu na poškozených vozidlech jde, a nežádat přítomnost policisty, kde není jejich účast

nutná. Důležitou povinností ze strany zúčastněných řidičů je, že si vzájemně prokáží totožnost, vyplní a zároveň souhlasným podpisem stvrdí, kdo dopravní nehodu zavinil v tiskopisu s názvem Záznam o dopravní nehodě (jinak nazývaný „euroformulář“ viz příloha č. 7). Pokud by některý z aktérů dopravní nehody odmítal tento doklad vyplnit nebo nechtěl druhému účastníku předložit občanský či řidičský průkaz, pak je na místě, aby účastník dopravní nehody tuto událost policii oznámil (20).

1.1.2 Vývoj dopravních nehod a hlavní příčiny

Dopravní nehody a jejich tragické následky přináší obavy po celém světě. Boj s těmito následky je obtížný. V mnoha případech se setkáváme se snahou účastníků silničního provozu bránit se za každou cenu opatřeními, která mohou zachránit dar nejcennější – život a zdraví. K základním životním hodnotám přistupují někdy a někde svým podivuhodným, nepochopitelným až politováníhodným vztahem bohužel také zákonodárci, když mnohdy sami a často bezrestně porušují nařízení a předpisy související s provozem na pozemních komunikacích (39).

V roce 2008 šetřila Policie České republiky celkem 160 376 dopravních nehod, při kterých bylo 992 osob usmrceno, 3 809 těžce zraněno a 24 776 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je výši 7 741,464 mil. Kč. V porovnání s rokem 2007 byl zaznamenán pokles u všech základních ukazatelů nehod a sice:

- | | | |
|-------------------------|-----------------|--------------|
| • počet nehod | o 22 360 | tj. o 12,2 % |
| • počet usmrcených | o 131 osob | tj. o 11,7 % |
| • počet těžce zraněných | o 151 osob | tj. o 3,8 % |
| • počet lehce zraněných | o 606 osob | tj. o 2,4 % |
| • odhad hmotné škody | o 725,8 mil. Kč | tj. o 8,6 % |

Z vývoje počtu usmrcených osob vyplývá, že došlo v porovnání s rokem 2007 k významnému zlepšení a meziroční pokles počtu usmrcených osob byl za posledních 19 let třetí největší, kdy v roce 1998 došlo ke snížení o 207 osob a v roce 2006 došlo

ke snížení o 171 osob. Počet dopravních nehod v roce 2008 byl od roku 1990 šestý nejnižší, nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod) a nejméně v roce 1990 (94 664 nehod). Graficky znázorněn je vývoj dopravních nehod a následků od roku 1990 do roku 2008 na území České republiky, který je uveden v příloze č. 1 (29).

Dopravní nehody podle zavinění

Nejvíce dopravních nehod a nejvyšší počet usmrcených osob v roce 2008, jako i v minulých letech, zavinili řidiči motorových vozidel. Z celkového počtu 160 376 dopravních nehod bylo zaviněno řidiči motorových vozidel v 147 338 případech, při kterých zemřelo 913 osob. Lesní zvěř a domácí zvířata zavinila 7 499 nehod a zemřely dvě osoby. Třetí skupinou v pořadí jsou řidiči nemotorových vozidel, jako jsou například osoby tlačící povoz, jezdci na zvířatech nebo cyklisté, kteří způsobili 2 097 nehod s počtem 39 usmrcených. Při 1477 nehodách zaviněných chodci zemřelo 37 osob. Z důvodů technické závady bylo v roce 2008 zaviněno 887 dopravních nehod (29).

Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel

Rok 2007 ve srovnání s rokem 2008 byl počtem nehod nižší ve všech kategoriích hlavních příčin. Největší snížení je v kategorii nesprávný způsob jízdy. Více usmrcených je registrováno pouze u hlavní příčiny nedání přednosti v jízdě, což charakterizuje agresivitu na našich komunikacích. Nejčastější příčinou nehod motorových vozidel bylo v roce 2008 opět nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem a nesprávné otáčení a couvání. Tyto tři příčiny tak představují více jak 45 % celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel. Nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2008 bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, následují nehody zaviněné nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. Celkem pak na tyto tři nejtragičtější příčiny připadá téměř 43 % z celkového počtu zemřelých osob. Tabulka s nejčastějšími příčinami nehod řidičů motorových vozidel v roce 2008 je uvedena v příloze č. 2. Nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel za rok 2008 jsou uvedeny v příloze č. 3 na konci této

bakalářské práce (29).

Porovnání statistik s vybranými zeměmi Evropské unie

Ačkoli byl vývoj v roce 2008 příznivý, přesto patříme k nejhůře hodnoceným zemím v rámci zemí Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj. Ukazatel počtu usmrcených osob na 1 milion obyvatel měl v roce 2008 v ČR hodnotu 104, zatímco průměr v zemích Evropské unie představuje 78 usmrcených na 1 milion obyvatel. Přitom Nizozemí, Švédsko a Velká Británie atakuje poloviční hranici než ČR, kolem 50 usmrcených osob na 1 milion obyvatel. Při převedení na naše podmínky by to znamenalo snížení ročního počtu usmrcených na 600 osob, tj. 50 usmrcených za měsíc, nebo také 1,5 usmrcených za den. V příloze č. 4 je uvedeno grafické znázornění počtu usmrcených osob připadajících na 1 milion obyvatel v roce 2008 v porovnání s evropskými zeměmi (29).

1.1.3 Prevence dopravních nehod

Každý rok na silnicích České republiky umírá mnoho lidí. Další oběti si z dopravních nehod odnáší trvalé doživotní následky. Dopravní nehody vedle přímých ztrát na životě, zdraví a majetku přináší společnosti řadu dalších, často těžko vyčíslitelných nákladů. Od financování výjezdu jednotek integrovaného záchranného systému, přes výlohy na léčení a následnou rekonvalescenci, až po případné sociální dávky pro zdravotně postižené. Opomenout nelze ani jen těžko vyčíslitelné dopady dopravních nehod na příbuzné obětí nehod. Tento stav je alarmující a dlouhodobě společensky nepřijatelný. Funkční dopravní systém musí poskytovat kvalitní a finančně dostupnou přepravu, aniž by bylo nutné počítat s jeho negativními účinky (24). V reakci na tento nepříznivý stav vyhlásila Evropská komise v roce 2001 v Bílé knize evropské dopravní politiky ambiciózní cíl - omezení počtu usmrcených na komunikacích v roce 2000 na 50 % v roce 2010 (8). K této iniciativě se připojila i Česká republika vyhlášením **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu** (dále jen „strategie“) do r. 2010, jejímž záměrem je snížit počet usmrcených v provozu na pozemních

komunikacích na 50% úroveň roku 2002, tj. na 650 osob. Vývoj snížení počtu usmrcených znázorňuje graf uvedený v příloze č. 5. Aby byl tento cíl dosažen, jsou nezbytná účinná opatření v oblasti zvýšení bezpečnosti vozidel, dopravní infrastruktury, zejména v důrazu na problematiku lidského činitele. Nezbytné je zdokonalení a zvýšení účinnosti výchovy a výcviku řidičů. Největším problémem je však nedostatečné prosazování práva proti nedbalosti, nekázní, bezohlednosti až agresivitě mnohých řidičů, kterým chybí jakýkoliv pocit zodpovědnosti za zdraví a život vlastní i ostatních účastníků silničního provozu, jakož i respekt vůči platným zákonům.

Národní strategie je koncipována tak, že je stanoven základní cíl a prostředky pro jeho dosažení. Prostředky jsou dále rozpracovány do opatření a následně do konkrétních nástrojů, které jsou formulovány tak, aby pokryly oblasti slabých stránek, vyplývajících ze SWOT analýzy (analýza slabých a silných stránek, příležitostí a hrozeb) a z analýzy dopravních nehod, ale také se berou v úvahu mezinárodní závazky České republiky. Z uvedených analýz lze jako kritické označit následující skutečnosti:

- nízké právní vědomí účastníků silničního provozu,
- nízká vymahatelnost práva,
- závažné následky nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- závažné následky nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě,
- závažné následky nehod způsobených pod vlivem alkoholu,
- nízké používání prvků pasivní bezpečnosti,
- nebezpečný dopravní prostor především ve městech a obcích.

Na tyto jednotlivé skutečnosti jsou zaměřeny i prostředky, opatření a nástroje k jejich co největší eliminaci a snížení jejich nepříznivých dopadů. Jedno z opatření znázorňuje tabulka opatření ke snížení nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí, uvedená v příloze č. 6 (24).

K realizaci nástrojů Strategie vypracovává Ministerstvo vnitra **Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**, kde je uveden harmonogram opatření

s uvedením nástrojů Strategie. Obsahuje zodpovědnost za plnění, popis jednotlivých akcí, sledované ukazatele, způsob vyhodnocení a předpoklady pro realizaci nástroje. Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je každoročně vyhodnocován. O vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii a prioritách v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro další rok je vláda každoročně informována, a to vždy k 30. dubnu každého kalendářního roku, na základě usnesení vlády č. 1309 ze dne 12. října 2005 (30).

1.2 Právní aspekty dopravních nehod

1.2.1 Trestněprávní charakteristika dopravních nehod

Příčinou vzniku dopravních nehod je zaviněné jednání fyzické osoby, kvalifikované jako:

- přestupek v silniční dopravě podle § 22 odstavce 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Ustanovení § 22 odstavec 1 je pomyslně rozděleno na závažná a méně závažná porušení pravidel silničního provozu ze strany účastníků. Závažná porušení jsou taxativně vymezena v písmenech a) až k) (např. nedání přednosti v jízdě, předjíždění vozidla v případech, kdy je to právním předpisem zakázáno, řízení vozidla pod vlivem návyk. látky atd.). Méně závažná porušení jsou pak celkově zahrnuta pod písmenem l) (např. jízda bez použití bezp. pásů za jízdy atd.).
- trestné činy – usmrcení z nedbalosti podle § 143, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147, ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148, nebo obecné ohrožení a obecné ohrožení z nedbalosti podle § 272 a 273 tr. zákoníku (6). Nesmíme opomenout ani trestné činy, které lze v souvislosti s vozidlem spáchat, jakými jsou vražda dle § 140, těžké ublížení na zdraví dle § 145 nebo ublížení na zdraví podle § 146 tr. zákoníku.

Trestné činy u dopravních nehod patří zejména do kategorie poruchových trestných

činů. Porucha znamená následek na životě, zdraví nebo majetku a s tím odpovídající právní kvalifikace. V případě, že následek spočívá ve způsobení obecného nebezpečí, jsou dopravní nehody kvalifikovány jako trestné činy obecně nebezpečné. S dopravní nehodou souvisí i jiná jednání, která nesměřují bezprostředně k jejímu vzniku, ale jsou jejím doprovodným jevem **(15)**. Jde o jednání, jejichž skutková podstata spočívá v nedbalostním jednání, kterým některý z účastníků provozu na veřejných komunikacích způsobí obecné nebezpečí, anebo ztíží jeho odvrácení. Toto jednání lze kvalifikovat jako:

- Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zákoníku, například dojde-li k havárii hromadného dopravního prostředku, obsazeného větším počtem osob, nebo motocyklista vjede do útvaru chodců.
- Ohrožení a poškození životního prostředí z nedbalosti podle § 294 tr. zákoníku, příkladem může být havárie cisternového vozidla, při které dojde k úniku převážených nebezpečných látek a tyto znečistí půdu, nebo vodu.
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 tr. zákoníku, v případě, kdy řidič poškodí při dopravní nehodě např. železniční závory, veřejné osvětlení.
- Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zákoníku se dopustí řidič motorového vozidla, který toto vozidlo řídí po požití alkoholu, nebo látky, která ovlivňuje psychiku člověka, rozpoznávací nebo ovládací schopnosti a může vyvolat závislost na této látce **(6)**.

V souvislosti s dopravními nehodami bývá zjišťována další trestná činnost kvalifikovaná jako:

- Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zákoníku, jestliže řidič způsobí při dopravní nehodě zranění osoby, a z místa dopravní nehody ujede, aniž by poskytl potřebnou pomoc.
- Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 tr. zákoníku se dopustí řidič, který řídí motorové vozidlo v době, kdy má tuto činnost

rozhodnutím soudu, nebo jiného orgánu veřejné moci zakázánu.

- Padělání a pozměnění veřejné listiny podle § 348 tr. zákoníku, jedná se o případ, kdy řidič motorového vozidla předloží policistovi např. řidičský průkaz, ve kterém jsou doplněné, přepsané nebo vymazané údaje.
- Krádež podle § 205 tr. zákoníku.- řidič se zmocní se zjištěným záměrem vozidla, zbavit ho z moci vlastníka, či uživatele natrvalo.
- Neoprávněné užívání cizí věci podle § 207 tr. zákoníku, např. když se řidič zmocní cizího motorového vozidla, aby ho používal pouze po přechodnou dobu a poté ho opustí **(6)**.

1.2.2 Náhrada škody z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Poškozený, kterému vznikla škoda při dopravní nehodě, může tuto škodu uplatňovat z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, které škodu způsobilo. Právní normou upravující rozsah náhrady škody je zákon č. 168/ 1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, v platném znění, kde je v § 6 uvedeno, že poškozený má právo na náhradu škody vzniklé na zdraví nebo usmrcením, škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, ale také škody ve formě ušlého zisku a účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování uvedených nároků **(3)**.

Nejčastějším druhem náhrady, kterou poškozený uplatňuje, je náhrada škody na vozidle. Při stanovení skutečně vzniklé škody se postupuje dle ustanovení § 443 občanského zákoníku, ve kterém je uvedeno, že při určení škody na věci se vychází z ceny v době poškození. To znamená, že výše náhrady škody se odvozuje od ceny poškozené věci (podle opotřebení) v okamžiku jejího poškození. Z toho vyplývá, že díly na vozidle ztrácí na hodnotě a nelze při náhradě škody hradit škodu podle ceny nových dílů. V opačném případě, při hrazení ceny opravy místo skutečné škody by docházelo ke zhodnocování vozidla opravou novými díly bez právního důvodu **(4)**.

Oblast náhrady škody na zdraví se řídí ustanovením § 442 a následující paragrafové znění občanského zákoníku, kdy se jednorázové bolestné a ztížení společenského uplatnění určuje podle přílohy vyhlášky ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění v platném znění, ve které jsou stanovena bodová ohodnocení jednotlivých zranění, újem a také hodnota bodu. V jednotlivých případech je nařízením umožněno zvýšení základní hodnoty bodu, kdy z praxe plyne, že pojišťovny tyto nároky nerozporují, ale vyžadují k úhradě nároků nad základní rámec odsuzující rozsudek. Při škodě na zdraví má poškozený nárok na náklady léčení a léčebné přípravky, které nejsou hrazeny z části, nebo vůbec zdravotní pojišťovnou. Nárok na jednorázové odškodnění mají pozůstalí, výše odškodnění se stanovuje podle stupně příbuzenského vztahu a osoby, které byly odkázány výživou na zemřelého, mají nárok na uhrazení nákladů na výživu. Osoby pobírající mzdu nebo jiné plnění odpovídající mzdě, mohou nárokovat ztrátu na výdělku, osoby samostatně výdělečně činné mohou uplatnit ušlý zisk. V době opravy poškozeného vozidla může poškozený nárokovat úhradu nákladů spojených s půjčovným vozidla. V tomto případě však pojišťovny odmítají nároky hradit, pokud zapůjčení vozidla není spojeno s ekonomickou nutností (podnikání, doprava tělesně postižených, doprava do míst s nižší dostupností veřejné dopravy) (5).

1.2.3 Poškozený v přestupkovém řízení

Základní právní normou přestupkového práva je zákon 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Poškozený podle přestupkového zákona je jeden z účastníků řízení, jejichž okruh je taxativně vymezen v ust. § 72 zákona o přestupcích, kde jsou rozděleni do čtyř kategorií a každá kategorie účastníků řízení má jiné procesní postavení (9).

Účastníky řízení dle ust. § 72 zákona o přestupcích jsou:

- obviněný z přestupku,
- poškozený, v případě, že jde o projednávání náhrady majetkové škody

způsobené přestupkem,

- vlastník věci, jež může být zabrána nebo byla zabrána, v části řízení dotýkající se zabránění věci,
- navrhovatel, na jehož návrh bylo zahájeno řízení o přestupku dle § 68 odst. 1 zákona o přestupcích. Jedná se o přestupky, které jsou spáchané mezi blízkými osobami a bez návrhu poškozené osoby nelze přestupek projednat.

Účastenství poškozeného v řízení je omezeno pouze na část, ve které je jednáno o náhradě vzniklé škody. V souladu s uvedeným přísluší poškozenému omezená práva k odvolání a to pouze ve věci náhrady škody (10).

Za poškozeného ve smyslu uvedeného ustanovení nelze považovat pouze osobu, u které je projednávána náhrada majetkové škody způsobené přestupkem, ale také fyzická osoba, které byla způsobena přestupkem škoda na zdraví. Při přestupkovém řízení správní orgán poučí osobu, které byla způsobena přestupkem majetková škoda, o právu uplatnit v řízení o přestupku nárok na náhradu škody se stanovením lhůty, do které lze nárok uplatnit. Osoba, která se po řádném poučení ve stanovené lhůtě k přestupkovému řízení nepřipojí, nemá postavení účastníka řízení a správní orgán o škodě nerozhodne. Správní orgán o škodě taktéž nerozhodne v případě, že se osoba připojila k řízení, ale výše vzniklé škody nebyla spolehlivě zjištěna. Tuto skutečnost správní orgán uvede do rozhodnutí. Poškozeného s případnými nároky odkáže na občanskoprávní soud (22).

1.2.4 Poškozený v trestním řízení

Poškozený je důležitým subjektem a samostatnou procesní stranou trestního řízení. Má vymezena práva trestním řádem a ta jsou vázána pouze na vznik škodní události v trestním řízení. Svá práva může, ale nemusí uplatňovat. Poškozený nemusí vystupovat proti obviněnému nestranně. To znamená, že může uvádět jen to, co svědčí proti obviněnému. Právní norma, kterou je zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, přiznává poškozenému poměrně velký okruh procesních práv, které mu umožňují v řízení

aktivně vystupovat, bez ohledu na to, zda uplatňuje nárok na náhradu škody, či ne. Z uvedeného vyplývá, že poškozený může v trestním řízení vystupovat jako strana, která uplatňuje nárok na náhradu škody způsobené trestným činem, ale také jako strana, které bylo trestným činem ublíženo, a tato strana přispívá k správnému a zákonnému rozhodnutí ve věci, aniž by uplatňovala nárok vůči obviněnému na náhradu škody **(31)**.

1.2.4.1 Poškozený dle § 43 odst. 1 trestního řádu

Pojem poškozený, jako jedné ze stran trestního řízení je uveden v § 43 odst. 1 trestního řádu. Podle uvedeného znění § 43 odst. 1 trestního řádu je poškozeným ten, komu způsobil pachatel trestným činem ublížení na zdraví, majetkovou, morální nebo jinou škodu.

- Ublížení na zdraví – (onemocnění, nebo poranění), jedná se o stav, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje výkon obvyklých činností, nebo má jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného a tento stav zpravidla vyžaduje lékařské ošetření, i když nezanechá trvalé následky.
- Majetková škoda – jedná se o skutečně vzniklou škodu, kterou je možno vyjádřit v penězích.
- Morální škoda – tato škoda může být způsobena některými trestnými činy proti lidské důstojnosti, nebo hrubě narušujícími občanské soužití.
- Jiná škoda – v souvislosti s touto škodou lze hovořit zejména o škodě způsobené na právech (např. trestné činy poškozování cizích práv, omezování osobní svobody, vydírání), ale také porucha zdraví menší intenzity, nebo škoda vznikající jednáním pachatele trestného činu směřující proti životu, zdraví, popř. majetku a to ve vývojovém stádiu trestného činu přípravy nebo pokusu **(33)**.

Z uvedeného vyplývá, že poškozeným není pouze osoba, která byla bezprostředně dotčena událostí, tzn. primární obětí. Poškozenými mohou být i další osoby, které jsou

v blízkém vztahu k oběti nehody a někdy také osoby cizí, které byly přítomny na místě činu a událost se jich dotkla v podobě nervového šoku, nebo psychické újmy. Jedná se o důsledek toho, co se přihodilo třetí osobě (primární oběti), která byla postižena bezprostředně porušením právní povinnosti. Takovéto osoby se v právní teorii nazývají sekundárními oběťmi (50).

Podmínkou, aby byla osoba poškozeným je, že vzniklá škoda musí být způsobena trestným činem (musí být v příčinné souvislosti se skutkem, který je uveden v žalobním návrhu), pro který je obviněný stíhán. Nezáleží na právním posouzení skutku, pro který je obžalovaný stíhán. Podle uvedeného ustanovení § 43 odst. 1 trestního řádu zůstává poškozenému jeho postavení a práva v trestním řízení i v případě, že mu byla vzniklá škoda uhrazena, ať již před zahájením trestního stíhání, nebo v jeho průběhu. Z uvedeného vyplývá, že pojem poškozeného dle ustanovení § 43 odst. 1, je pojmem širším, oproti poškozenému uvedenému v ustanovení § 43 odst. 3 (poškozený, který je oprávněn uplatnit nárok na náhradu škody v trestním řízení), jelikož zahrnuje i poškozené, kteří nejsou oprávněni uplatňovat nárok na náhradu vzniklé škody v trestním řízení (33).

1.2.4.2 Poškozený dle § 43 odst. 3 trestního řádu

V ustanovení § 43 odst. 3 trestního řádu je uvedena skupina poškozených, která má právo na náhradu vzniklé škody trestným činem. Jedná se o poškozené, kteří jsou subjekty adhezního řízení a pouze tito poškození mohou soudu navrhopvat, aby uložil obžalovanému v odsuzujícím rozsudku povinnost uhradit vzniklou škodu. Z uvedeného ustanovení vyplývají čtyři důležité zásady, které musí být splněny, aby mohl soud v trestním (adhezním) řízení rozhodnout.

Zásady vyplývající z ustanovení § 43 odst. 3 trestního řádu.

- Uplatnění nároku na náhradu škody poškozeným – pokud poškozený nárok na náhradu neuplatní, nemůže soud o náhradě škody v adhezním řízení rozhodnout (soud nerozhoduje z úřední povinnosti).

- Nárok na náhradu škody musí být uplatněn vůči konkrétní osobě (konkrétnímu obviněnému)
- Nárok na náhradu škody musí být uplatněn řádně – musí být uvedeny údaje, ze kterých je zřejmý důvod a alespoň minimální výše nároku na náhradu škody. Uvedené podmínky poškozený splní např. poukázáním, že mu byla škoda způsobena skutkem uvedeným v žalobním návrhu a uvede bodové ohodnocení bolestného, či ztížení společenského uplatnění.
- Nárok na náhradu škody musí být uplatněn včas – tzn., že nárok musí být uplatněn nejpozději u hlavního líčení, a to před zahájením dokazování (33).

V případě, že byly zásady splněny, rozhodne soud o nároku na náhradu škody v hlavním líčení, třemi způsoby rozhodnutí.

- Nárok na náhradu škody je soudem přiznán zcela nebo částečně, jelikož byl nárok i jeho výše řádně odůvodněny výsledkem dokazování. Poškozený je tedy soudem odkázán se zbytkem uplatňovaného nároku na řízení ve věcech občanskoprávních, nebo před jiný orgán provádějící příslušné řízení.
- Poškozený je soudem s celým uplatněným nárokem na náhradu škody odkázán na řízení ve věcech občanskoprávních, nebo před jiný příslušný orgán, neboť dokazováním nevznikl dostačující podklad pro vyslovení povinnosti náhrady škody, nebo je nutné pro vyslovení povinnosti k náhradě škody provést další dokazování, které přesahuje rámec trestního řízení, které by je podstatně protáhlo, ale také v případě, že dojde ke zproštění obžaloby ve věci skutku, kterým měla být způsobena škoda.

V případě, že soud dospěje k závěru, že nárok na náhradu škody nevznikl, není řádně prokázán, poškozený se podílel svým spoluzaviněním na vzniku škody, nebo i z jiného důvodu, soud nemůže zamítnout návrh poškozeného, ať již plně nebo z části a postupuje podle ustanovení § 229 trestního řádu, odkazem na občanskoprávní či jiné řízení (34).

Význam adhezního řízení spočívá v tom, že dochází k objasnění nároku poškozeného na náhradu škody souběžně s trestním stíháním obviněného. Výsledkem tohoto postupu je, že se poškozený rychleji domůže exekučního titulu, nebo dřívějšího uhrazení škody (14).

1.2.5 Náhrada škody v občansko právním řízení

Poškozený, kterému nebyla vzniklá škoda uhrazena z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, nebylo správním orgánem v přestupkovém řízení o škodě rozhodnuto (z důvodu nepřipojení se poškozeného k přestupkovému řízení či nebyla způsobená škoda spolehlivě zjištěna), nebo v trestním řízení (nebyly splněny zásady pro adhezní řízení, rozhodnutím byl poškozený odkázán na řízení v občanskoprávních věcech, nebo byla rozhodnutím přiznána náhrada škody jen z části), může poškozený uplatnit své nároky podáním žaloby u občanskoprávního soudu. Právní úpravou v občanskoprávních věcech je zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. Škodou se rozumí újma, která je způsobena osobě (poškozenému) protiprávním jednáním jiné osoby a to škůdcem na majetku poškozeného, penězi ocenitelných majetkových právech, nebo na zdraví. V občanském zákoníku je odpovědnost za škodu a s tím související náhrada škody upravena v ustanovení § 420 a následujících paragrafových zněních.

U odpovědnosti za škodu obecně platí, že ten, kdo způsobil porušením právní povinnosti škodu, za tuto odpovídá (obecná odpovědnost za škodu), čímž zároveň vzniká závazek k náhradě způsobené škody. Aby vznikla odpovědnost za škodu, musí být splněny tři zákonné podmínky:

- vznik škody,
- příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním škůdce a vzniklou škodou,
- zavinění, a to úmyslné nebo nedbalostní.

V občanském soudním řízení, pokud se jedná o nároku na náhradu škody, musí

vznik škody a příčinnou souvislost mezi protiprávním jednáním škůdce a vznikem škody prokazovat žalobce (poškozený) **(18)**. Zjednodušeně lze říci, že poškozený musí prokázat, že určitá osoba porušila svým jednáním jí stanovenou právní povinnost (ustanovení právní normy, smlouvy), čímž došlo ke vzniku škody. Hradí se škoda skutečná (cena v době poškození) a ušlý zisk. Škodu lze chápat jako újmu, která nastala poškozenému v majetkové sféře a je vyjádřitelná penězi. Ušlý zisk spočívá v tom, že poškozený nebude moci v důsledku škodní události rozmnožit své majetkové hodnoty, i když se tak dalo očekávat vzhledem k pravidelnému běhu věcí. Poškozenému se škoda hradí v penězích, pokud poškozený nepožádá o náhradu škody uvedením do předešlého stavu za podmínky, že je to možné a účelné **(32)**.

Mezi další náhrady škod, které lze uplatňovat podle občanského zákoníku, je náhrada škody na zdraví (kapitola 1.2.2., *Náhrada škody z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla*), ztráta na výdělků, náhrada za dobu pracovní neschopnosti a po pracovní neschopnosti, náhrada za ztrátu na důchodu, při usmrcení, náklady léčení a odškodnění budoucích nároků.

Ztráta na výdělků se řadí mezi zvláštní majetkové újmy, přiznávající se v případě náhrady škody na zdraví, pokud nebylo hrazení provedeno prostřednictvím nemocenských dávek, nebo invalidním důchodem. Důvodem hrazení není pouze omezení pracovní způsobilosti, ale musí dojít ke ztrátě na výdělků, které se projeví v majetkových poměrech poškozeného.

Při náhradě škody za dobu pracovní neschopnosti se vychází z rozdílu mezi průměrným výdělkem před dočasnou pracovní neschopností a výší nemocenského, oproti náhradě po pracovní neschopnosti, kde se vychází z rozdílu mezi průměrným výdělkem před dočasnou pracovní neschopností a výdělkem po poškození. V případě, že byl poškozenému přiznán invalidní důchod, tento se k výdělků připočítává. V případě, že poškozenému byl přiznán starobní důchod, nárok na náhradu za ztrátu na výdělků zaniká.

Při náhradě za ztrátu na důchodu se přiznává částka rovnající se rozdílu mezi výší důchodu, na který poškozenému vznikl nárok a výší důchodu, na který by poškozenému

vznikl nárok v případě, že by do měsíčního průměrného výdělku byla započtena náhrada za ztrátu na výdělnku po skončení dočasné pracovní neschopnosti, kterou občan pobíral v rozhodném období pro vyměření důchodu. To znamená, jestliže poškozený neuplatnil náhradu po pracovní neschopnosti, nemá nárok na náhradu za ztrátu na důchodu (37).

Náhrada při usmrcení náleží osobám, kterým zemřelý přispíval na výživu dobrovolně, nebo byl povinen dle zákona o rodině přispívat, a to i v případě, že tak nečinil. Při stanovení okruhu oprávněných se zjišťuje, komu a v jaké výši zemřelý výživu poskytoval, nebo byl povinen poskytovat a výživa musí být poskytována pravidelně. Výše nároku se stanovuje z výše nároku na náhradu za ztrátu na výdělnku, která by náležela poškozenému v případě, že by utrpěl zranění, ale nezemřel a na výživu by přispíval ve výši odvíjející se od jeho příjmu.

Náklady na léčení se rozumí náklady, které byly vynaloženy na léčení způsobeného poškození zdraví a nejsou hrazeny zdravotní pojišťovnou. Aby byl splněn nárok na náhradu nákladů léčení, musí být vynaložené k léčení následků zranění a musí být vynaloženy účelně. Mezi náklady lze zařadit doplňkovou léčbu, rehabilitaci, léčebné a ortopedické pomůcky, náklady na dietu, osobu vypomáhající v domácnosti nebo pečující o nemohoucího poškozeného, také náklady nejbližších osob související s návštěvami zraněného v nemocnici. Do nákladů na léčení lze zahrnout i náklady na pohřeb, které se nehradí v plné výši, náhrada je omezena přiměřeností, která se stanovuje podle konkrétních okolností jednotlivých případů. Prováděcím předpisem je stanovena maximální výše náhrady. Právo na náhradu vynaložených nákladů má osoba, která je vynaložila, přitom není důležitý vztah této osoby ke zraněnému.

Podle občanského zákoníku je možné provést odškodnění budoucích nároků a to dohodou o jednorázovém odškodnění, kterou se definitivně uzavře otázka nároků v budoucnu vznikajících. Písemnou dohodu uzavírá poškozený s odpovědným za způsobenou škodu na zdraví v případě náhrady za ztrátu na výdělnku, za dobu pracovní neschopnosti i po jejím skončení a náhrady za ztrátu na důchodu. Další nároky mohou náležet mimo poškozeného také jiným osobám pro náhrady nároků na výživu

pozůstalým, nebo nákladů na léčení a nákladů pohřbu (37).

1.2.6 Pomoc oběti trestného činu

V roce 1997 byl přijat zákon č. 209/1997 Sb., o poskytnutí peněžité pomoci obětem trestné činnosti, v platném znění. Vzhledem k tomu, že provedenou aplikací zákona do praxe byly zjištěny nedostatky, byl zákon novelizován, kdy poslední stav textu nabyl účinnosti 1. lednem roku 2010. Jeho účelem je poskytnout obětem jednorázovou finanční pomoc pro překonání vzniklé těžké sociální situace, která byla způsobena v důsledku trestného činu.

Oběť trestného činu je zvláštní kategorií poškozeného, kterou nelze zaměňovat s pojmem poškozený v trestním řízení. Poškozený v trestním řízení má procesní postavení, čímž je vymezeno jeho oprávnění pro průběh trestního řízení, ale toto postavení poškozenému nezaručuje, že bude jeho nárok na náhradu škody uspokojen. Pojem oběti je uveden v ustanovení § 2 odst. 1, 2 uvedeného zákona, kdy za oběť je považována fyzická osoba, které vznikla v důsledku trestného činu škoda na zdraví, ale také osoba pozůstalá po oběti, jestliže byla vůči pozůstalé osobě rodičem, manželem nebo dítětem a žili v době smrti ve společné domácnosti, nebo osoba, které zemřelý poskytoval, nebo měl povinnost poskytovat výživu.

Pomoc je prováděna jednorázově, poskytnutím peněžní částky, která má pomoci překlenout zhoršenou sociální situaci a je poskytována pouze v případě, že již nebyla škoda zcela uhrazena. Poskytování bude prováděno v případě, kdy se nepodařilo zjistit pachatele trestného činu, nebo jeho odsouzení brání zákonná překážka, nebo je pachatel insolventní a náhrada škody je v přijatelné době nereálná. Žádost o pomoc se podává u Ministerstva spravedlnosti, které jedná jménem státu a musí být podána nejdéle do jednoho roku ode dne, kdy se oběť o škodě způsobené trestným činem dozvěděla, jinak nárok zaniká. V řízení o trestném činu mají orgány činné v trestním řízení povinnost poučit oběť o podmínkách, za kterých lze o pomoc žádat. Náležitosti žádosti jsou uvedeny v ustanovení § 10 zákona č. 209/1997 Sb. Jde například o doložení svých

majetkových a výtěžkových poměrech, údaje o vzniklé škodě, poslední rozhodnutí orgánu činného v trestním řízení o trestném činu nebo o jeho oznámení, nebo o úkonech, které oběť učinila k vymáhání škody (7).

1.3 Zdravotní aspekty dopravních nehod

1.3.1 Definice zdraví

Definice „zdraví“ prošla v druhé polovině dvacátého století vývojem. Před rokem 1948 bylo zdraví definováno pouze jako stav bez přítomnosti nemoci nebo tělesného defektu. V roce 1948, kdy byla založena Světová zdravotnická organizace, došlo ke změně definice, z nepřítomnosti nemoci nebo vady na stav úplné fyzické, duševní i sociální pohody. Změní se definice je zřejmá obtížnost, jak tento stav pojmenovat a její provázanost mezi zdravotnictvím a sociální problematikou. Od roku 1977 je definováno „zdraví“ jako schopnost vést sociálně a ekonomicky produktivní život (42).

1.3.2 Zranění způsobená při dopravních nehodách

Pro zranění, vznikající v silničním provozu, je typické tupé násilí, ale také řezné a bodné rány, které jsou způsobené rozbitým sklem, může dojít i k udušení, jehož příčinou je zmáčknutí těla v oblasti hrudníku. U požárů vozidel dochází k závažným popáleninám, v některých případech i k zuhelnatění těla. Při střetu s vlakem vznikají těžké devastace s pohmožděním celého těla. Vznik zranění se odvíjí od různých faktorů, závisí na tom, zda se jedná o osobu v interiéru vozidla, motocyklistu, cyklistu nebo chodce. Také je důležitý typ a druh vozidla, ať již se jedná o osádku vozidla nebo střet vozidla s chodcem nebo cyklistou, motocyklistou. Další důležitou okolností je, jak se osoby v provozu chrání před možným zraněním (použití ochranné přilby, připoutání bezpečnostními pásy, vybavení vozidla bezpečnostními vaky) (35).

Bezpečnostní pásy a bezpečnostní vaky jsou prvky primární prevence, které mají snížit riziko při dopravních nehodách. Řidiči motorových vozidel a spolujezdcí by neměli zapomínat na fakt, že bezpečnostní pásy jsou prvkem významně zvyšujícím pasivní bezpečnost osob ve vozidle při dopravní nehodě. Odpůrci bezpečnostních pásů by si měli raději vzpomenout na hodiny fyziky a fyzikální zákony, zejména na veličinu pohybové energie. Ta je větší, čím rychleji se vozidlo i jeho osádka a náklad pohybuje. Při čelním nárazu dojde k zastavení vozidla, těla osádky, která nejsou připoutána bezpečnostními pásy, pokračují dále v pohybu stejnou rychlostí a naráží do čelního skla a jeho horního rámu, přístrojové desky, či volantů. Při nárazu na tyto části dochází k poranění hrudníku, obličeje a hlavy (1).

Hlava je jednou z nejčastěji zraněných oblastí lidského těla. Navzdory investicím do bezpečnosti vozidel, do zlepšení bezpečnostních prvků, a stoupajícímu počtu účastníků silničního provozu, kteří používají bezpečnostní pásy a ochranné přilby, zůstává stále nejčastější příčinou smrti při dopravních nehodách poranění hlavy (17).

1.3.2.1 Zranění chodců při dopravní nehodě

Zranění chodců vzniká několika mechanismy. V první řadě dochází ke zranění nárazem vozidla do chodce, další zranění vzniká pádem chodce na vozidlo nebo přímo na vozovku, také odhozením chodce na jinou pevnou překážku. V některých případech dochází i k přejetí chodce vozidlem. Při střetu nemusí zákonitě dojít ke vzniku všech jmenovaných mechanismů, ale může dojít pouze k jednotlivému, nebo ke kombinaci několika mechanismů (35).

Utrpěná zranění chodců se odvíjí od toho, s jakým vozidlem dojde ke střetu. Při kolizi chodce s cyklistou dochází většinou ke zranění až pádem na vozovku, a následnému poranění hlavy, ať již se jedná o zlomeniny spodiny lební, otřes mozku, nebo jeho zhmoždění, popřípadě krvácení pod mozkové obaly. Dalšími typickými zraněními jsou pádové zlomeniny na horních končetinách. Častým a typickým zraněním pro osoby vyššího věku jsou zlomeniny v oblasti krčku stehenní kosti. U střetu chodce

s motocyklem dochází nejčastěji ke zranění dolní poloviny těla. Při následném odhození chodce pak ke zranění, které se shoduje se zraněním při střetu chodce s cyklistou. Poškození chodce a rozsah zranění při střetu s automobilem jsou dána vzájemnou polohou těla a vozidla, jeho rychlostí, hmotností a výškou chodce ve vztahu k výšce narážející části vozidla. Lze říci, že při střetu chodce s vozidlem dochází k poškození od dolních končetin až po hlavu, ale také k poškození vnitřních orgánů (19).

1.3.2.2 Zranění cyklistů při dopravní nehodě

V dnešní době jsou cyklisté oproti dřívějšímu období již částečně proti zranění chráněni rozšiřujícím se používáním ochranných přileb. I přes tento trend patří k nejčastějším těžkým a smrtelným zraněním zhmoždění mozku. Mezi další vyskytující se zranění patří zlomeniny klenby a spodiny lební, žeber a kostí končetin. Při pádu z jízdního kola dochází k plošným oděrkám, podlitinám, ale také k tržným, řezným nebo bodným rankám. K poranění dutiny lební, luxaci krčních obratlů dochází při střetu s chodcem, kdy je cyklista z jízdního kola vymrštěn a dopadne na vozovku nebo pevnou překážku.

Ke stejným zraněním jako u chodců dochází při střetu s motocyklistou. Při střetu cyklisty s vozidlem je pro vznik zranění určující zda došlo k čelnímu střetu, střetu ze zadu nebo z boku. Při čelním střetu dochází k nitrolebním zraněním, poraněním hlavy a páteře (19).

1.3.2.3 Zranění motocyklistů při dopravní nehodě

Nejčastější příčinou zranění motocyklisty je náraz do nepohyblivé překážky. Jestliže je hlava chráněna ochrannou přilbou, nemusí dojít k poškození lebky, ale dochází k pohmoždění mozku. Ochranné přilby také chrání při nižších rychlostech oblast obličeje, naopak ve vysokých rychlostech vznikají zlomeniny lebky, pohmoždění mozku, zlomeniny krční a hrudní páteře s poškozením míchy (35). Při smyku

motocyklisty a jeho sklouznutí dochází k mnoha rozsáhlým zevním poraněním a také zlomeninám horních končetin. Zranění typická pro střet s nepohyblivou překážkou a vznikající při smyku jsou také typické při střetu motocyklisty s chodcem. Střet dvou motocyklistů se vyskytuje velmi zřídka, vzniklá zranění jsou spíše charakteristická pro zranění vzniklé při smyku. Motocykl není svou plochou tak velkou překážkou, aby docházelo ve větší míře k zranění odpovídajícímu nárazu na ni. Při střetu motocyklisty s automobilem dochází k různým druhům zranění, které se odvíjí od toho, v jaké vzájemné poloze jsou vozidla. Při čelním střetu nejčastěji dochází k nárazu motocyklisty hlavou do přední části vozidla, zejména do prostoru čelního skla. Při střetu s pravou, nebo levou přední částí automobilu, naráží motocyklista většinou kolenem do světla, přičemž vzniká poranění kolen a poranění v oblasti kyčelního kloubu. Při čelním střetu s nákladním automobilem dochází k poraněním v oblasti přední části těla, vzniká zhmoždění mozku, zlomeniny spodiny lební, zlomeniny krční a hrudní páteře s poškozením míchy, zhmoždění srdce, plic, přetržení srdečnice, poškození jater, sleziny. V případě nárazu do boku osobního automobilu dochází ke katapultaci motocyklisty, který poté dopadá na temenní a týlní krajinu, při kterém dochází k poranění krční páteře. Při nižších rychlostech naráží obličejem na okraj střechy. U nárazu do boku nákladního automobilu padá motocyklista pod vozidlo a dojde k jeho přejetí, nebo při nárazu v oblasti zadní části padá motocyklista za vozidlo a vznikají zranění charakteristická zraněním při smyku. Při nárazu do motocyklisty zezadu tento padá na kapotu a dochází k poranění krční a hrudní páteře, zlomenině obratlů, v některých případech k poškození míchy. Taktéž mohou vzniknout poškození bérců (19).

1.3.2.4 Zranění osob uvnitř vozidel

Vznik zranění u osob jedoucích v automobilech se odvíjí od mechanismu dopravní nehody, typu a druhu automobilu, způsobu připoutání osoby zádržným systémem. S ohledem na uvedené skutečnosti dochází k nejrozličnějším zraněním, kdy vzniká zranění častěji a toto je závažnější u osob sedících na předních sedadlech. Při čelním střetu,

který je nejčtenější, dochází u nepřipoutaného spolujezdce k nárazu na čelní sklo, přístrojovou desku, horní rám čelního skla a dochází k zraněním lebky, řezným ranám obličej, zlomeninám dolní čelisti.

U řidičů dochází ke zlomeninám pažních a předloketních kostí, kdy se snaží zapřít o volant, od nárazu na volant vznikají zlomeniny žeber, hrudní kosti, ale také zlomeniny pravé nohy od nárazu a tlaku na brzdový pedál.

U osob na předních sedadlech dochází k dalším zraněním způsobených nárazem na přístrojovou desku nebo jinou část vybavení v přední části vozidla. Vzniká poranění břicha, trhliny jater a sleziny, poranění kolenních kloubů, zlomeniny česky, stehenní kosti ve střední části nebo v krčku, zlomení pánve nebo luxace kyčelního kloubu. V případě odhození hlavy vzad, může dojít k luxaci nebo zlomení krční páteře **(35)**.

Při čelním střetu u spolujezdců na zadních sedadlech vznikají zpravidla menší následky než u osob na předním sedadle z důvodu nárazu do měkkého opěradla předních sedadel. U osob na zadních sedadlech dochází k poranění hrudníku a břicha, také ke zlomenině stehenní kosti, česky nebo pánve od nárazu do opěradla. Vzhledem k tomu, že osoby na zadních sedadlech mají podsunuté nohy pod přední sedadlo, dochází k oděrkám, zhmožděninám a také zlomeninám v oblasti nártu nohy.

Při nárazu zezadu dochází k poranění páteře, nejčastěji krční páteře, kdy je pohyb osoby při nárazu nejprve proti působící síle a poté teprve vpřed. Také může dojít k poranění při kontaktu s opěrkou hlavy v případě, že ekvivalentní energetická rychlost přesáhne 10 km/h a výchylka hlavy 30 stupňů. Při bočních a šikmých nárazech dochází ke zranění o vnitřek karosérie, k zranění dochází i při působení exteriéru, kdy dojde k proniknutí předmětů do vozidla **(19)**.

Dopravní nehodu lze rozdělit do jednotlivých fází. V první fázi dochází k nárazu a deformaci částí vozidla, kdy je spotřebováno nejvíce působící energie. V následné fázi teprve dochází k nárazu přepravované osoby na volant nebo na součásti interiéru vozidla. Při rychlosti 50 km/h trvá 1. fáze, deformace vozidla 0,05 sekundy a náraz osoby do součásti interiéru vozidla za dalších 0,07 sekundy. To znamená, že o životě osoby uvnitř vozidla rozhoduje 0,12 sekundy. Mezi další fáze lze zařadit otočení, nebo

převrácení vozidla, při kterém dochází k dalšímu zranění osádky vozidla (35).

1.4 Sociální aspekty dopravních nehod

Následky, které vznikají při dopravních nehodách, se řadí do nepředvídatelných sociálních událostí, o kterých není známo, zda vůbec nastanou a kdy nastanou. Jedná se o nejčastější události, což je dáno povahou sociální události, která je negativní skutečností a nastává v životě člověka bez ohledu na jeho vůli. Pokud není jisté, že tyto skutečnosti nastanou, není možné jim zabránit. Vzniklé dopady lze pouze eliminovat (40).

1.4.1 Dávky ze sociálního pojištění

Dávky podmíněné dlouhodobě nepříznivým zdravotním stavem nebo bezmocí:

Občanům, kteří ztratili způsobilost pracovat z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu, nebo jejichž způsobilost k práci byla v důsledku této skutečnosti výrazně snížena, přiznává článek 30 Listiny základních práv a svobod, ústavní právo na přiměřené hmotné zabezpečení. Podrobnosti tohoto zabezpečení jsou upraveny v zákoně o důchodovém pojištění (40).

System, který byl platný do 31. 12. 2009 a dělil invaliditu na plnou a částečnou, byl s účinností od 1. 1. 2010 zrušen. Byl zaveden systém třístupňové invalidity. Podle současné právní úpravy se pojištěnec stává invalidní, jestliže z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu nastal pokles jeho pracovní schopnosti nejméně o 35 %. Dále je v závislosti na poklesu pracovní schopnosti invalidita rozdělena do tří stupňů.

- I. stupeň invalidity – pokles pracovní schopnosti min. o 35 %, max. o 49%,
- II. stupeň invalidity – pokles pracovní schopnosti min. o 50 %, max. o 69 %,
- III. stupeň invalidity – pokles pracovní schopnosti min. o 70 %.

Podmínkou pro nárok na invalidní důchod je potřebná doba financování důchodového pojištění. Doba pojištění je dána věkovou hranicí pojištěnců (41).

Důchody pozůstalých:

Úmrtí manžela nebo rodiče je sociální událostí. Znamená zásah do způsobu života rodiny, která se musí s tímto stavem ekonomicky a společensky vyrovnat. U pozůstalostních důchodů se vychází z důchodových nároků zemřelého.

Podle zákona o důchodovém pojištění jsou poskytovány následující důchody pozůstalým osobám:

- důchod vdovský a vdovecký,
- důchod sirotčí.

Uvedené důchody jsou nárokovými dávkami, odvozují se z přímého důchodu zemřelého, na který měl, nebo by měl zemřelý nárok. V případě, že zemřelý nesplnil podmínky pro svůj přímý důchod, nevzniká nárok na důchod ani pro pozůstalé **(40)**.

U nároku na sirotčí důchod došlo s účinností do 1. 1. 2010 ke změně ve vymezení pojmu dítě. Podle nové úpravy se za nezaopatřené dítě nepovažuje dítě, požívající invalidní důchod pro III. stupeň invalidity **(41)**.

1.4.2 Pomoc v rámci sociální péče

Sociální péče je jednou z forem sociálního zabezpečení, které se podle zákona č. 100/1988 Sb., o sociálním zabezpečení, v platném znění, zaručuje všem a dávky jsou poskytované státem. Pomoc občanům zajišťuje stát prostřednictvím sociální péče. Poskytuje se občanům, kteří nemají životní potřeby dostatečně zabezpečeny příjmy z výdělečné činnosti, důchodovým, či nemocenským zabezpečením, jejich zdravotní stav nebo věk vyžaduje sociální péči, ale také osobám, které bez pomoci společnosti nejsou schopni zvládnout obtížnou životní situaci, či nepříznivé životní poměry.

Stát zajišťuje v rámci sociální péče poradenskou a výchovnou činnost. Tato činnost je zaměřena na výchovu k odpovědnému rodičovství, upevňování rodinných vztahů a vzájemné pomoci mezi občany. Hlavní pomoc je zaměřena na občany těžce zdravotně postižené a staré. V oblasti sociální péče poskytuje stát také dávky a služby.

V oblasti sociální péče se poskytují zejména tyto dávky:

- peněžité dávky,
- věcné dávky,
- kulturní a rekreační péče.

Občanům s těžkým zdravotním postižením, kteří jsou těžce tělesně, nebo mentálně postiženi a toto postižení omezuje jejich pohybovou nebo orientační schopnost, jsou poskytovány podle stupně postižení mimořádné výhody, hlavně v dopravě a při potřebě průvodce. Mimořádné výhody jsou přiznávány podle stupně I. – III., jednotlivé stupně mimořádných výhod osvědčuje vždy průkaz těchto výhod. Průkaz I. stupně výhod je TP, II. stupně je ZTP a průkaz III. stupně je označen ZTP/P (43).

Podmínky, podle kterých jsou poskytovány dávky sociální péče osobám se zdravotním postižením, jsou uvedeny ve vyhlášce ministerstva práce a sociálních věcí České republiky č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon ČNR o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení, v platném znění. V uvedené vyhlášce je mimo jiné stanoven výčet jednotlivých dávek, jejich výše a také komu jsou dávky poskytovány a kdo je poskytuje (13).

Pomoc v hmotné nouzi

Pomoc v hmotné nouzi je upravena v zákoně č. 111/2006 Sb., o pomoci v hmotné nouzi, v platném znění. Předmětem úpravy uvedeného zákona je poskytování pomoci k zajištění základních životních podmínek u fyzických osob nacházejících se v hmotné nouzi. Pomoc je poskytována prostřednictvím dávek. Pro řešení hmotné nouze, nebo jejímu předcházení má každý nárok na základní sociální poradenství.

Dávky pro pomoc v hmotné nouzi jsou tři:

- příspěvek na živobytí,
- doplatek na bydlení,
- mimořádná okamžitá pomoc.

Náklady na dávky jsou hrazeny státem, prostřednictvím finančních prostředků získaných příslušným orgánem pomoci v hmotné nouzi, poskytované formou dotace. V zákoně o pomoci v hmotné nouzi je upraven okruh oprávněných osob, které mohou o dávky žádat, podmínky nároku na jednotlivé příspěvky, náležitosti a obsah žádosti o dávku, doklady, které musí být k žádosti přiloženy, jsou zde také stanoveny orgány pomoci v hmotné nouzi (45).

Příspěvek na péči

Zákonná norma upravující příspěvek na péči je zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, v platném znění. (dále „zákon o sociálních službách“) V zákoně jsou mimo jiné upraveny podmínky, za kterých se poskytuje pomoc fyzickým osobám v nepříznivé sociální situaci. Pomoc je poskytována prostřednictvím sociálních služeb a příspěvku na péči. Nárok na „Příspěvek na péči“ má každá osoba, která je odkázaná na pomoc jiné fyzické osoby, pro zajištění potřebné pomoci. Náklady na příspěvky jsou hrazeny ze státního rozpočtu. Příspěvek není poskytován osobám mladším jednoho roku. O příspěvku rozhoduje příslušný obecní úřad s rozšířenou působností a to na základě podané žádosti. Výše příspěvku je dána podle stupně závislosti a podle věku osoby. Podle věku jsou stanoveny dvě kategorie. První věková kategorie je do 18 let, druhá nad 18 let. Závislost je rozdělena do čtyř stupňů, od lehké závislosti až po úplnou závislost. Stupeň závislosti je stanovován na základě zdravotního stavu osoby, který je doložen nálezem ošetřujícího lékaře, výsledkem sociálního šetření a zjištěných potřeb osoby. Posuzující lékař může také provádět své vlastní vyšetření osoby.

Výše příspěvku:

- I. stupeň – do 18 let 3000,- Kč, nad 18 let 2000,- Kč,
- II. stupeň – do 18 let 5000,- Kč, nad 18 let 4000,- Kč,
- III. stupeň – do 18 let 9000,- Kč, nad 18 let 8000,- Kč,
- IV. stupeň – do 18 let 12000,- Kč, nad 18 let 12000,- Kč.

Nárok na příspěvek v případě přiznání náleží od doby podání žádosti o příspěvek a vyplácí se měsíčně v kalendářním měsíci, za který náleží (44).

1.5 Pomoc a poradenství účastníkům dopravních nehod

V souvislosti s dopravní nehodou se účastníci setkávají se zcela novou situací. Nejedná se pouze o zdravotní, či psychickou újmu, ale musí zároveň řešit záležitosti, se kterými se v minulosti neselekali. V úvahu přichází styk s úřady, pojišťovny, soudy, v některých případech pohřební službou, notářem v souvislosti s vyřizováním pozůstalosti, dědictví. Poškození dopravní nehodou potřebují řadu informací z právní, psychosociální i psychologické oblasti, informace o nabízených i poskytovaných službách.

Za tímto účelem vzniká celá řada nestátních neziskových organizací, které se věnují prevenci v rámci dopravní nehodovosti a intervenci v době, kdy již k dopravní nehodě došlo. Mezi nejznámější organizace zabývající se touto problematikou patří Liga lidských práv a Public Interest Lawyers Association, Bílý kruh bezpečí, České sdružení obětí dopravních nehod, Dětská dopravní nadace, Veřejný ochránce práv. K organizacím, které jsou financovány státem, patří například Probační a mediační služba České republiky. Všechny tyto organizace bez ohledu na způsob financování nabízejí účastníkům dopravních nehod i pozůstalým pomoc v podobě odborných služeb. Zaměřují se na právní pomoc při občanském a trestním řízení, kdy je tato problematika pro občana složitá a zastoupení advokátem je v některých případech na místě. Další oblastí pomoci je podpora sociální, psychická a morální. Účastníci dopravních nehod a pozůstalí mohou využít pomoci občanských poraden, které pracují na zásadě bezplatnosti, nezávislosti, důvěrnosti a nestrannosti. V České republice poskytují pomoc také církevní instituce v rámci charitativních poraden – Česká katolická charita, Diecézní charita Plzeň, Psychosociální intervenční tým České republiky (15).

2. CÍL PRÁCE A HYPOTÉZY

2.1 Cíl práce

Cílem práce je zmapování a rozpracování problematiky silničních dopravních nehod z právních, zdravotních a sociálních aspektů z pohledu poškozeného pro edukaci široké veřejnosti.

2.2 Hypotézy

Na základě stanoveného cíle byly formulovány následující hypotézy.

H1: Poškození plně nevyužívají svých práv zakotvených v právních normách.

H2: Doba léčení a pracovní neschopnosti poškozených při dopravních nehodách neodpovídá vždy rozsahu a charakteru utrpěného zranění.

3. METODIKA

3.1 Metodický postup

V této bakalářské práci bylo k provedení výzkumu využito metody sekundární a obsahové analýzy dat (**11**). Sekundární analýza byla využita při sestavování zkoumaného souboru a to využitím počítačové evidence dopravních nehod zpracovaných jako trestný čin. Obsahová analýza byla použita pro vyhodnocení utrpěných zranění poškozených, doby jejich léčení a k vyhodnocení připojení se poškozených k trestnímu stíhání za účelem náhrady vzniklé škody při dopravních nehodách. Ve výzkumu bylo využito trestních spisů Policie České republiky, obsahující záznamy ze zdravotní dokumentace zraněných účastníků dopravních nehod, znalecké posudky, poučení poškozených v trestním řízení a záznamy o připojení se poškozených k trestnímu stíhání za účelem náhrady vzniklé škody při dopravních nehodách. V případech, že nebyla ve spisových materiálech zaznamenána znaleckým posudkem nebo odborným vyjádřením obvyklá doba léčení, byla tato doba léčení doplněna ve spolupráci s primářem soudnělékařského oddělení, Nemocnice České Budějovice a. s. Analýzou byla zpracována jednotlivá zranění s dobou léčení účastníků ve srovnání s obvyklou dobou léčení ze soudně lékařského hlediska. Byla zpracována data jednotlivých poškozených z pohledu fyzické či právnické osoby a jejich připojení se k trestnímu stíhání za účelem náhrady vzniklé škody.

Ke zpracování dat byl použit program MS Word pro psaní textu a MS Excel pro následné vytvoření tabulek a grafů.

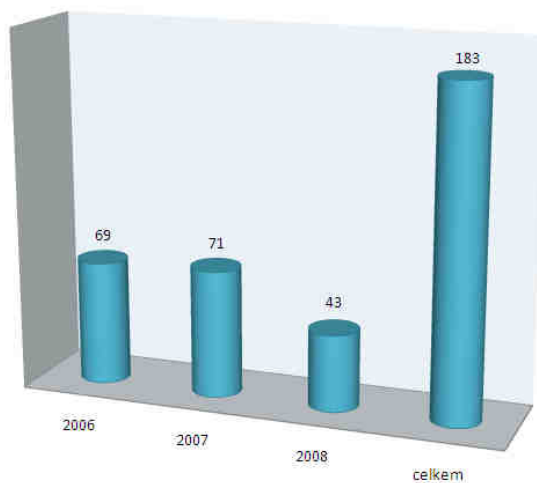
3.2 Charakteristika zkoumaného souboru

Zkoumaný soubor tvořily spisové materiály všech dopravních nehod, zpracovaných v období let 2006 – 2008, pro trestný čin ublížení na zdraví dle § 223, 224 odst. 1, 2, zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon. Do výzkumu bohužel nemohly být zahrnuty údaje za rok 2009 z důvodu toho, že tato bakalářská práce začala vznikat dříve, než byla

známa relevantní data z uvedeného roku. Všechny zkoumané dopravní nehody byly zpracovány Službou kriminální policie a vyšetřování, Okresního ředitelství Policie v Českých Budějovicích. Zkoumaný soubor tvořilo 183 dopravních nehod, při kterých bylo zjištěno celkem 652 poškozených právnických či fyzických osob, kterým vznikla v souvislosti s dopravní nehodou hmotná škoda, nebo škoda na zdraví. Z uvedených počtů vychází grafy č. 1 a č. 2 viz následující strana ve výsledcích. Údaje jsou uvedeny v absolutních číslech.

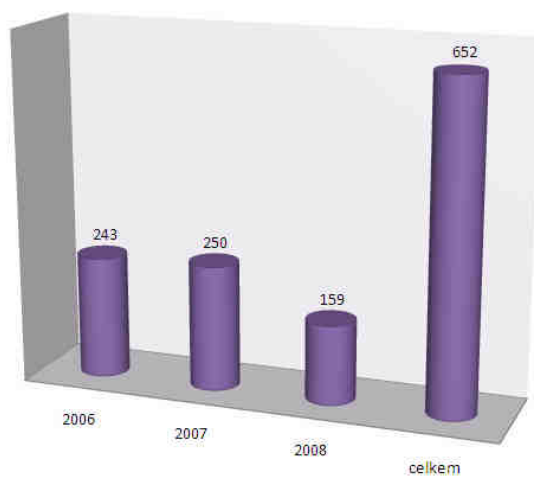
4. VÝSLEDKY

Graf č. 1: Počty zkoumaných dopravních nehod (v abs. číslech)



Zdroj: Vlastní výzkum

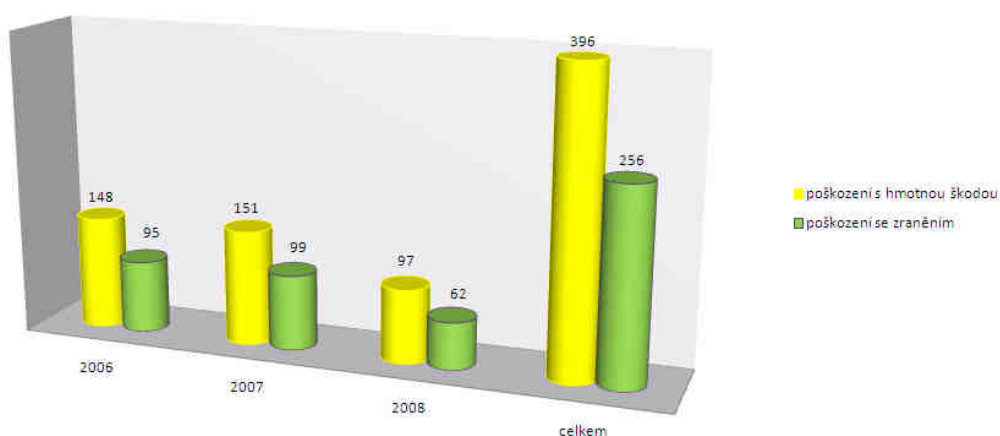
Graf č. 2: Počty poškozených ve zkoumaných dopravních nehodách (v abs. číslech)



Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 3 uvádí počty poškozených v absolutních číslech rozdělené podle toho, zda došlo při dopravní nehodě k újmě na zdraví, nebo pouze ke hmotné škodě na majetku.

Graf č. 3: Počet poškozených podle vzniklé škody (v abs. číslech)



Zdroj: Vlastní výzkum

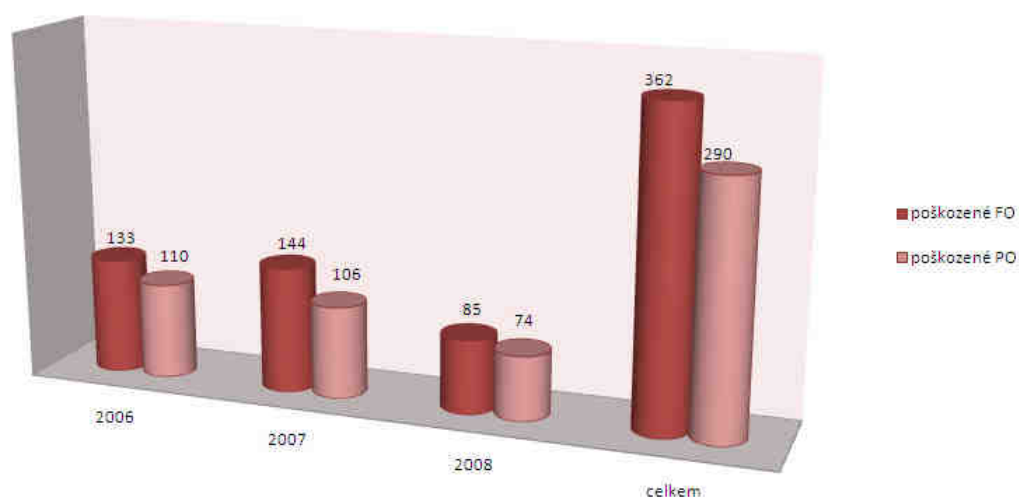
Žluté sloupce znázorňují počet poškozených, kterým vznikla v souvislosti s dopravní nehodou hmotná škoda, zelené sloupce pak poškozené, kterým vznikla škoda na zdraví. V roce 2006 bylo celkem 148 osob poškozených hmotnou škodou (61 %) a 95 poškozených na zdraví (39 %). V roce 2007 vznikla hmotná škoda 151 poškozeným (60 %) a škoda na zdraví 99 osobám (40 %). V roce 2008 vznikla hmotná škoda 97 poškozeným (61 %) a škoda na zdraví 62 osobám (39 %).

Tabulka č. 1: Počet poškozených podle vzniklé škody

	poškození s hmotnou škodou	poškození se zraněním
2006	61 %	39 %
2007	60 %	40 %
2008	61 %	39 %
celkem	61 %	39 %

Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 4: Počet poškozených podle právní formy (v abs. číslech)



Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 4 znázorňuje rozdělení celkového počtu poškozených na fyzické a právnické osoby. V roce 2006 bylo poškozeno 133 fyzických osob (55 %) a 110 právnických osob (45 %). V roce 2007 bylo poškozeno 144 fyzických osob (58 %) a 106 právnických osob (42 %) a v roce 2008 bylo poškozeno 85 fyzických osob (53 %) a 74 právnických osob (47 %). Celkově vychází poměr poškozených ve sledovaném období na 362 fyzických osob, což je 56 %, oproti 290 právnických osob, což je 44 %.

Tabulka č. 2: Počet poškozených podle právní formy

	poškozené FO	poškozené PO
2006	55 %	45 %
2007	58 %	42 %
2008	53 %	47 %
celkem	56 %	44 %

Zdroj: Vlastní výzkum

Z následující tabulky č. 3 je zřejmý poměr osob, které byly, resp. nebyly v rámci trestního řízení řádně poučené. Z celkového počtu poškozených ve sledovaném období vychází, že pouze 3,8 % osob nebylo policejními orgány v trestním řízení řádně poučeno.

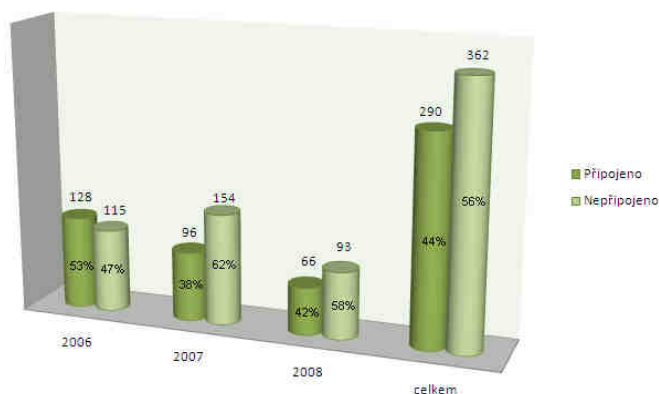
Tabulka č. 3: Poměr poučených a nepoučených osob v trestním řízení

	nepoučeno		poučeno	
2006	2,5 %	6	97,5 %	237
2007	5,2 %	13	94,8 %	237
2008	3,8 %	6	96,2 %	153
celkem	3,8 %	25	96,2 %	627

Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 5 znázorňuje počty poškozených fyzických a právnických osob, které se připojily, nebo nepřipojily k trestnímu stíhání s žádostí o náhradu vzniklé škody. V roce 2006 se připojilo 128 poškozených, resp. nepřipojilo se 115 poškozených. V roce 2007 se připojilo 96, resp. nepřipojilo se 154 poškozených. V roce 2008 se připojilo 66 poškozených, resp. nepřipojilo se 93 poškozených.

Graf č. 5: Počet poškozených podle připojení, či nepřipojení k trestnímu stíhání



Zdroj: Vlastní výzkum

Tabulka č. 4 rozlišuje právní formu poškozených osob a dále znázorňuje počty osob, které se připojily, resp. nepřipojily k trestnímu řízení. Z uvedených počtů je zřejmé, že ve sledovaném období se 23 % fyzických osob a 72 % právnických osob připojilo k trestnímu řízení

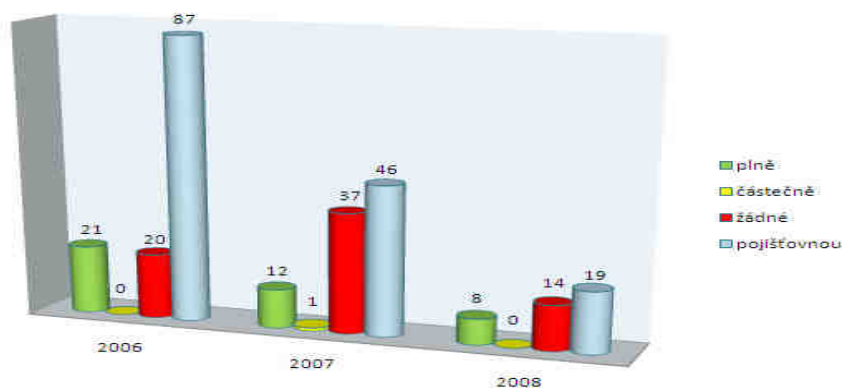
Tabulka č. 4: Počty poškozených podle připojení či nepřipojení k trestnímu řízení

	ANO				NE			
	fyzické osoby		právnické osoby		fyzické osoby		právnické osoby	
2006	47	35 %	81	74 %	86	65 %	29	26 %
2007	21	15 %	75	71 %	123	85 %	31	29 %
2008	14	16 %	52	70 %	71	84 %	22	30 %
celkem	82	23 %	208	72 %	280	77 %	82	28 %

Zdroj: Vlastní výzkum

Graf č. 6 znázorňuje, v kolika případech byla poškozeným v jednotlivých letech rozhodnutím soudu přiznána, či nepřiznána náhrada škody. Pojišťovnou jsou označeny případy, kdy obviněný škodu nahradil nebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě a státní zástupce nebo soud trestní stíhání podmíněně zastavil. dle ust. § 307 tr. řádu.

Graf č. 6: Přiznání náhrady škody poškozeným (v abs. číslech)

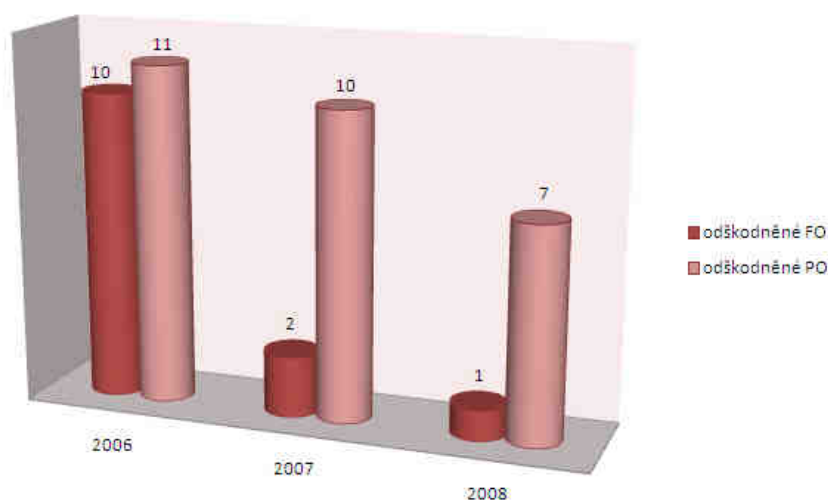


Zdroj: Vlastní výzkum

V roce 2006 byla přiznána náhrada vzniklé škody v plné výši 21 poškozeným a 20 poškozeným nebyla náhrady škody přiznána. U poškozených z dopravních nehod v roce 2007 byla náhrada škody přiznána plně 12 osobám v požadované výši, jedné osobě byla přiznána částečně a 37 osobám nebyla přiznána žádná náhrada škody. V roce 2008 byla 8 poškozeným přiznána náhrada škody v plné výši a 14 poškozeným nebyla přiznána žádná náhrada škody (v době vyhodnocení výzkumu nebylo u 25 poškozených v roce 2008 rozhodnuto o náhradě škody).

V následujícím grafu č. 7 jsou uvedeny případy, kdy došlo k plnému přiznání náhrady škody poškozenému. V grafu jsou rozdělení poškození podle právní formy.

Graf č. 7: Počty odškodněných v plné výši (v abs. číslech)



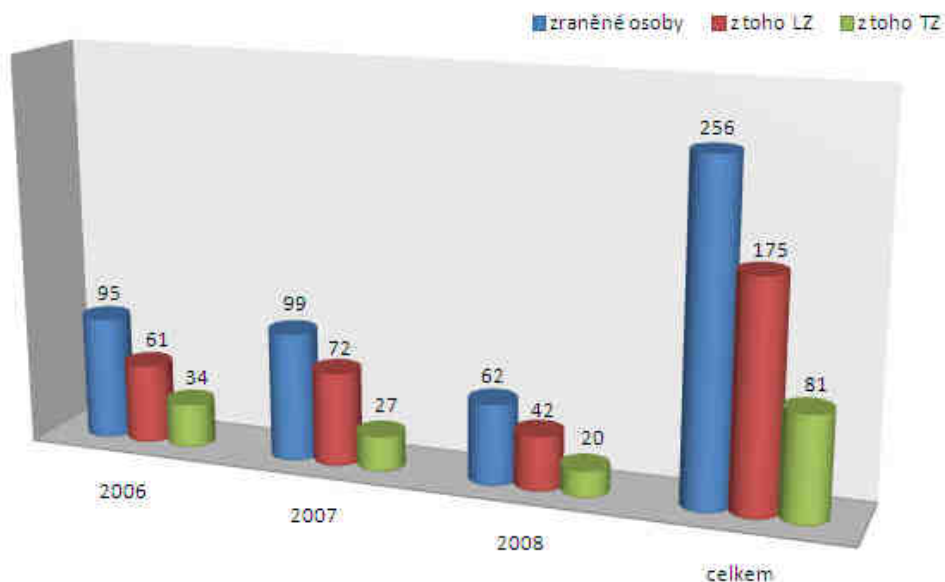
Zdroj: Vlastní výzkum

V roce 2006 byla přiznána náhrada požadované škody v plném rozsahu v 10 případech fyzické osobě a v 11 případech právnické osobě. V roce 2007 byla přiznána náhrada škody ve 2 případech fyzické osobě a právnické osobě v 10 případech. V roce 2008 byla náhrada škody přiznána fyzické osobě v 1 případě a právnické osobě v 7 případech.

Graf č. 8 znázorňuje v absolutních číslech celkové počty zraněných v konkrétním roce, rozdělených podle závažnosti zranění na lehké a těžké zranění vyhodnocované dle obvyklé doby léčení. V tabulce č. 5 jsou pak znázorněna získaná data v procentech.

Obvyklá doba léčení vychází v současnosti z nejnovějších poznatků lékařské vědy. Zahrnuje v sobě dobu nezbytnou ke stanovení poruchy zdraví, a pokud je porucha prokázána, tak následně dobu nutnou k jejímu vyléčení. V uvedených případech je posuzováno lehké zranění jako zranění s obvyklou dobou léčení od 8 do 42 dnů a těžké zranění s obvyklou dobou léčení přesahující 42 dnů. V roce 2006 bylo ve zkoumaném vzorku celkem 95 zraněných, 61 osob utrpělo zranění s obvyklou dobou léčení do 42 dnů a 34 osob zranění s obvyklou dobou léčení nad 42 dnů. V roce 2007 bylo ve zkoumaném vzorku celkem 99 zraněných, 72 osob utrpělo zranění s obvyklou dobou léčení do 42 dnů a 27 osob zranění s obvyklou dobou léčení nad 42 dnů. V roce 2008 bylo ve zkoumaném vzorku celkem 62 zraněných, 42 osob utrpělo zranění s obvyklou dobou léčení do 42 dnů a 20 osob zranění s obvyklou dobou léčení nad 42 dnů.

Graf č. 8: Počty poškozených podle zranění (v abs. číslech)



Zdroj: Vlastní výzkum

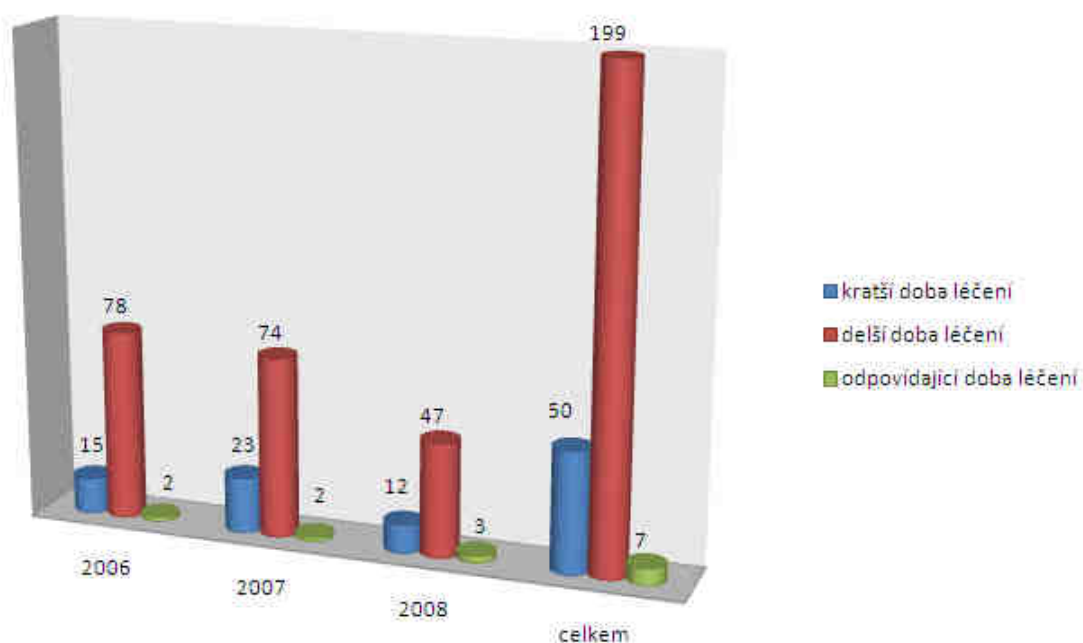
Tabulka č. 5: Počty poškozených dle zranění v procentech

	zraněné osoby	z toho LZ		z toho TZ	
2006	95	61	64 %	34	36 %
2007	99	72	73 %	27	27 %
2008	62	42	68 %	20	32 %
celkem	256	175	68 %	81	32 %

Zdroj: Vlastní výzkum

V grafu č. 9 a tabulce č. 6 (tabulka na následující straně) jsou znázorněny počty zraněných, jejichž léčení je vztaženo vůči obvyklé době léčení pro daný typ zranění. V roce 2006 se z celkového počtu zraněných léčilo delší dobu 78 osob, v roce 2007 to bylo 74 osob a v roce 2008 pak 47 osob.

Graf č. 9: Počty zraněných osob podle délky léčby, ve srovnání s obvyklou dobou léčení (v abs. číslech)



Zdroj: Vlastní výzkum

**Tabulka č. 6: Počty zraněných osob dle délky léčby ve srovnání s obvyklou dobou
léčení**

	kratší doba léčení		delší doba léčení		odpovídající doba léčení	
2006	15	16 %	78	82 %	2	2 %
2007	23	23 %	74	75 %	2	2 %
2008	12	19 %	47	76 %	3	5 %
celkem	50	19 %	199	78 %	7	3 %

Zdroj: Vlastní výzkum

V tabulce č. 7 je uvedeno rozdělení zraněných osob podle závažnosti zranění, lehké, či těžké a dále srovnání doby léčení s obvyklou dobou léčby.

**Tabulka č. 7: Počty zraněných osob dle závažnosti zranění ve srovnání s obvyklou
dobou léčení (v abs. číslech)**

	počet LZ s kratší dobou léčení	Průměrná doba léčení	počet LZ s delší dobou léčení	Průměrná doba léčení	počet LZ s odpovídající dobou léčení	počet TZ s kratší dobou léčení	Průměrná doba léčení	počet TZ s delší dobou léčení	Průměrná doba léčení	počet TZ s odpovídající dobou léčení
2006	5	-5	54	20	2	10	-26	24	45	0
2007	17	-7	53	11	2	6	-9	21	40	0
2008	9	-6	32	12	1	3	-6	15	37	2
celkem	31	-6	139	14	5	19	-14	60	41	2

Zdroj: Vlastní výzkum

Z tabulky č. 7 a č. 8 vyplývá, že ve sledovaném vzorku za celé období se léčilo kratší dobu, než je doba obvyklá 31 zraněných a to v průměru o 6 dnů, déle se léčilo 139 zraněných v průměru o 14 dnů. V 5 případech doba léčby odpovídala obvyklé době

léčení. V případě těžkého zranění se léčilo kratší dobu, než je doba obvyklá 19 zraněných a to v průměru o 14 dnů, déle se léčilo 60 zraněných v průměru o 41 dnů. Ve 2 případech doba léčby odpovídala obvyklé době léčení.

Tabulka č. 8: Počty zraněných osob dle závažnosti zranění ve srovnání s obvyklou dobou léčení

	počet LZ s kratší dobou léčení	LZ s kratší dobou léčení - %	počet LZ s delší dobou léčení	LZ s delší dobou léčení - %	počet LZ s odpovídající dobou léčení	LZ s odpovídající dobou léčení %	počet TZ s kratší dobou léčení	TZ s kratší dobou léčení - %	počet TZ s delší dobou léčení	TZ s delší dobou léčení - %	počet TZ s odpovídající dobou léčení	TZ s odpovídající dobou léčení %
2006	5	8 %	54	89 %	2	3 %	10	29 %	24	71 %	0	0 %
2007	17	24 %	53	73 %	2	3 %	6	22 %	21	78 %	0	0 %
2008	9	22 %	32	76 %	1	2 %	3	15 %	15	75 %	2	10 %
celkem	31	18 %	139	79 %	5	3 %	19	23 %	60	74 %	2	3 %

Zdroj: Vlastní výzkum

V tabulce č. 8 je uvedeno rozdělení zraněných osob podle závažnosti zranění, lehké, či těžké a dále srovnání doby léčení s obvyklou dobou léčby s vyjádřením vzájemných poměrů.

5. DISKUZE

Česká republika má za sebou druhé desetiletí přelomového období transformace, při které došlo ke změnám životního stylu každého občana státu. Po roce 1989 došlo k uvolnění morálky, které mělo za následek pokles disciplíny obyvatelstva k platným zákonům a ostatním právním normám a vzájemné ohleduplnosti mezi občany. Tyto jevy se negativně projevily i v oblasti nárůstu silničních dopravních nehod a s tím souvisejících následků, jako je újma na zdraví a majetku osob viz graf v příloze č. 1 této práce. Vzhledem k tomu, že dopravní nehody se jeví z pohledu společnosti jako negativní jev, proto jsem si téma „Právní a zdravotně sociální aspekty dopravních nehod z pohledu poškozeného“ vybral pro vypracování mé bakalářské práce.

Uvedená práce se zabývá problematikou účastníků silničního provozu, kterým v souvislosti s dopravní nehodou na okrese České Budějovice vznikla hmotná škoda na majetku, nebo škoda na zdraví osob.

V první části této práce jsou popsány dopravní nehody se zaměřením na silniční dopravní nehody a případy, kdy se nejedná o dopravní nehodu, ale o jinou událost. Jsou zde uvedeny postupně možnosti, které může poškozený účastník dopravní nehody využít pro získání náhrady jemu vzniklé škody a také možnosti pomoci při vzniku sociální události.

Pro výzkum byl vytvořen soubor se sedmnácti sledovanými údaji, které jsou zejména zaměřeny na typ poškozeného účastníka, utrpěná zranění a dobu léčení, poučení poškozených v trestním řízení, rozdělení osob podle právní normy, jejich připojení k trestnímu stíhání se žádostí o náhradu vzniklé škody a zda byla, či nebyla náhrada škody přiznána.

Při hodnocení zkoumaného souboru s ohledem na první stanovenou hypotézu bylo zjišťováno, zda byli poškození v trestním řízení řádně poučeni. Předpokladem bylo, že ano, jelikož poučení poškozeného v trestním řízení je stanoveno zákonem. Trestní řád v ustanovení § 46, kde je popsáno poučení poškozeného stanoví, že orgány činné v trestním řízení jsou povinny poučit poškozenou osobu o jejích právech a poskytnout

této osobě v plné míře možnost k jejich uplatnění (46).

Vyhodnocením zkoumaného souboru jsem zjistil, že v roce 2006 z celkového počtu 243 poškozených osob nebylo policejním orgánem poučeno 6 osob, což je 2,5 %, v roce 2007 z 250 poškozených nebylo poučeno 13 osob, což je 5,2 %, v roce 2008 ze 159 poškozených nebylo poučeno 6 osob, což je 3,8 %. To znamená, že z celého zkoumaného souboru 652 poškozených, nebylo policejním orgánem poučeno 25 osob, což je 3,8 %. Dotazem na Okresním státním zastupitelství České Budějovice jsem zjistil, že tento případný nedostatek policejního orgánu je odstraněn státním zástupcem ještě před podáním návrhu na obžalobu. Dalším postupem jsem si zkoumaný soubor rozdělil na poškozené účastníky dopravních nehod, fyzické a právnické osoby a dále jsem zjišťoval, kolik poškozených osob z jednotlivých kategorií se připojilo k trestnímu stíhání se žádostí o náhradu škody.

Provedenou analýzou souboru mohu konstatovat, že z celkového počtu poškozených osob tvoří 290 právnických osob, což je 44 % a 362 fyzických osob, což představuje 56 %. Vzájemný poměr mezi uvedenými kategoriemi se změnil, když byl vyhodnocen počet právnických osob a fyzických osob, které se připojily k trestnímu stíhání. Fyzických osob se k trestnímu stíhání v roce 2006 připojilo z celkového počtu 133 poškozených osob pouze 47, což je 35 %, v roce 2007 ze 144 poškozených se připojilo 21 osob, což je 15 %. V roce 2008 z 85 poškozených se připojilo 14 osob, což je 16 %. To znamená, že z celé zkoumané kategorie 362 poškozených fyzických osob se připojilo 82 osob, což je 23 %. Právnických osob k trestnímu stíhání v roce 2006 se připojilo z celkového počtu 110 poškozených, 81 osob, což je 74 %, v roce 2007 ze 106 poškozených se připojilo k trestnímu stíhání 75 osob, což je 71 %, v roce 2008 bylo poškozeno 74 právnických osob, ze kterých se k trestnímu stíhání připojilo 52 osob, což je 70 %, to znamená, že z celé zkoumané kategorie 290 poškozených právnických osob se připojilo k trestnímu stíhání 208 osob, což je 72 %.

Z provedené analýzy vyplývá, že se celkově fyzických osob nepřipojilo k trestnímu stíhání 280 poškozených, což je 77 % a dále že právnických osob se nepřipojilo k trestnímu stíhání 82 poškozených, což je 28 %.

Nyní se nabízí otázka, proč vznikl tento nepoměr. Odpověď na tuto otázku nebude jistě jednoduchá ani jednoznačná, ale jistě správnou odpovědí nebude ta, že fyzickým osobám je uhrazena škoda pojišťovnou z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Odpovědná pojišťovna hradí vzniklou škodu všem, bez rozdílu o jakou osobu se podle právní formy jedná. Je samozřejmé, že i právnické osoby náhradu škody na příslušné pojišťovně žádají. Lze se domnívat, že jeden z důvodů je i odpovídající právní vědomí poškozených, neboť je obecně známo, že právnické osoby mají často své právní zástupce, kteří jsou mnohdy zaměstnanci příslušné organizace a tuto zastupují i v případě trestního řízení a je to v jejich pracovní náplni.

Nezanedbatelným faktem je i ta skutečnost, že se tímto nenavyšují náklady na případné trestní řízení, ale také se nenavyšují časové ztráty. Aby byla fyzická osoba na stejné úrovni jako právnická osoba, musela by si zvolit svého právního zástupce, který právní úkony provádí za úplatu. V tomto případě jsou to další finanční výdaje pro fyzickou osobu, přičemž není jisté, zda tyto vynaložené prostředky budou zhodnoceny.

Další ovlivňující skutečností v rozhodnutí fyzické osoby o připojení k trestnímu stíhání je způsob, jak je tato osoba orgány činnými v trestním řízení poučena. Je rozdíl, zda orgán činný v trestním řízení poučí poškozeného za využití standardně připraveného tiskopisu, nebo provede poučení takovým způsobem, že toto poučení řádně vysvětlí. Je nutno přihlídnout také k tomu, v jakém postavení se poškozený v dané věci nachází. Není možné jednoznačně tvrdit, že poškozenému nezbyvá nic jiného, než si poučení přečíst a následně jej podepsat po dotazu policejního orgánu – zda poučení porozuměl a zda se k trestnímu stíhání připojuje nebo nepřipojuje. Na tuto skutečnost poukazuje Růžička ve své knize, kde uvádí, že se orgány činné v trestním řízení, včetně soudů, mají vyvarovat mechanickému poučování poškozených podle připravených tiskopisů. Výše uvedení by se měli více snažit o diferencované poučování s ohledem na povahu vzniklé škody (31). Z výše uvedeného lze usuzovat, že v některých případech se tak bohužel děje.

Stálo by za úvahu, zařadit do právních předpisů, jako je trestní řád, povinnost policistů nejenom formálně poučovat poškozené, ale tyto také informovat o dalších

možnostech právní a sociální pomoci. Podívejme se například na právní normu Slovenské republiky, kde v jejích trestním řádu, v ustanovení § 49, je doslova uvedena povinnost orgánů činných v trestním řízení poskytovat v písemné formě informace o právech v trestním řízení, organizacích na pomoc poškozeným a jimi poskytovaných službách (47).

V podmínkách České republiky neexistuje žádná státní instituce či organizace, která by usilovala o nápravu následků dopravních nehod, tedy organizace, která by věnovala pozornost obětem dopravních nehod nebo pozůstalým, kteří v souvislosti se silniční dopravní nehodou přišli o svého blízkého či blízké. Toto uvádí ve své publikaci Běhanová (2). Proto v případě pomoci uvedeným obětem, lze v našich podmínkách uvažovat o pomoci neziskovými organizacemi, které poskytují obecně pomoc poškozeným. Poškozeným z dopravních nehod lze pomoci i prostřednictvím takových organizací, jako je např. Bílý kruh bezpečí, České sdružení obětí dopravních nehod nebo poradna DON, zřízená při Jihočeské univerzitě, Zdravotně sociální fakultě v Českých Budějovicích.

Pro výzkum druhé části této práce byl vytvořen soubor, ve kterém byla hodnocena doba léčení zraněných účastníků dopravních nehod. Provedeným výzkumem celého zkoumaného souboru jsem zjistil, že ve sledovaném období bylo zraněno 256 osob. Z tohoto počtu bylo zraněno lehce 175 osob, což je 68 %, a těžce bylo zraněno 81 osob, což je 32 %. Skutečná doba léčení se shodovala s obvyklou dobou léčení v 7 případech, což činí 3 %. Kratší doba léčení, oproti obvyklé době léčení byla zjištěna v 50 případech, což je 19 % a delší doba léčení, oproti obvyklé době léčení, byla z mého výzkumu zjištěna ve 199 případech, což je 78 %.

Při rozboru jednotlivých kategorií poranění mohu konstatovat, že z celkového počtu 175 lehce zraněných osob se léčilo delší dobu než je doba obvyklá 139 osob, což činí 79 %. Léčení bylo delší průměrně o 14 dnů. Z celkového počtu 81 těžce zraněných osob se léčilo delší dobu než je doba obvyklá 60 osob, což činí 74 %. Léčení bylo delší průměrně o 41 dnů.

Na celkové délce léčení se může podílet profese poškozené (zraněné) osoby, kdy např. úrazy u osob vykonávajících výškové práce, či činnost s důrazem na maximální pozornost a soustředěnost mohou obvyklou délku léčení překračovat z preventivního hlediska oproti jiným profesím dané nároky nevyžadující. Obdobný případ v rozdílu doby léčení může nastat u zdánlivě relativně lehkého zranění v podobě poranění některého z prstů ruky u profesionálního hudebníka.

V takovýchto případech lze v neúměrné délce skutečného léčení daného typu poranění spatřovat objektivnost vycházející, řekněme z vysoce specializované profese.

Další skupinou poškozených, jejichž skutečná délka léčení přesahuje obvyklou, mohou být jedinci se zvláštním osobním (zdravotním) stavem. Jde tedy o to, že v této podobě skutečná délka léčení má své objektivní oprávnění (opodstatnění), spočívající ve vrozeném nebo získaném onemocnění poraněného orgánu, která pak objektivně vede k překročení obvyklé délky léčení. Lze se domnívat, že podstatně větší skupinou osob konzumujících neobvykle dlouhou dobu léčení jsou ti, pro jejichž subjektivní stesky je celková délka léčení neúměrná obvyklé době. Na prodlužování délky léčení se pak podílí samotní ošetřující lékaři, nedostatečným ověřením, do jaké míry jsou či nejsou subjektivní stesky posuzovaného oprávněné. Je tedy možné, že nejpočetnější skupinou podílejících se na neobvykle dlouhé době léčení je skupina poraněných s tzv. přetrvávajícími subjektivními stesky.

Závěrem mohu konstatovat, že hypotéza č. 1 „*Poškození plně nevyužívají svých práv zakotvených v právních normách*“ byla touto prací potvrzena.

Obdobně i hypotéza č. 2 „*Doba léčení a pracovní neschopnosti poškozených při dopravních nehodách neodpovídá vždy rozsahu a charakteru utrpěného zranění*“ byla verifikována.

6. ZÁVĚR

V bakalářské práci byl shromážděn soubor, který tvořily spisové materiály všech dopravních nehod zpracovaných Policií České republiky, Službou kriminální policie a vyšetřování, Okresního ředitelství České Budějovice v období let 2006 – 2008, pro trestný čin ublížení na zdraví dle § 223 a 224 odst. 1 a 2 trestního zákona. Podle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, který je účinný od 1. 1. 2010, se jedná o trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 a ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148. Zkoumaný soubor tvořilo 183 dopravních nehod (graf č. 1), při kterých bylo zjištěno celkem 652 poškozených právnických, či fyzických osob, kterým vznikla v souvislosti s dopravní nehodou hmotná škoda, nebo škoda na zdraví (graf č. 2).

Ve zkoumaném souboru byly zjišťovány kategorie poškozených osob v důsledku silniční dopravní nehody podle utrpěného zranění či hmotné škody, skutečné doby jejich léčení, obvyklé doby léčení ze soudně lékařského hlediska, vzájemné porovnání obou těchto dob a právní formy poškozených (fyzická-právnická osoba). Dále podle toho, zda poškozená osoba byla nebo nebyla poučena orgány činnými v trestním řízení, zda se osoba připojila k trestnímu stíhání se žádostí o náhradu škody, zda byla, respektive nebyla přiznána připojeným osobám k trestnímu stíhání náhrada škody. V poslední řadě byl zjišťován rozsah náhrady škody a důvody nepřiznání náhrady škody poškozeným.

Cílem práce bylo zmapování a rozpracování problematiky dopravních nehod podle právních, zdravotních a sociálních aspektů z pohledu poškozeného pro edukaci široké veřejnosti, což bylo v uvedené práci naplněno. Závěrem ze zjištěných výsledků právní oblasti výzkumu lze konstatovat, že z celého zkoumaného souboru 652 poškozených nebylo poučeno 25 osob, což je 3,8 % z celkového počtu poškozených osob tvoří 290 právnických osob, což je 44 % a 362 fyzických osob, což je 56 %, z kategorie 362 poškozených fyzických osob se připojilo 82 osob, což je 23 %, z kategorie 290 poškozených právnických osob se připojilo k trestnímu stíhání 208 osob, což je 72 %.

Celkově se fyzických osob nepřipojilo k trestnímu stíhání 280 poškozených, což

činí 77 % a dále, že právnických osob se nepřipojilo k trestnímu stíhání 82 poškozených, v procentech pak představuje 28. Na základě provedeného výzkumu je možné konstatovat, že hypotéza č. 1 *„Poškození plně nevyužívají svých práv zakotvených v právních normách“* byla touto prací potvrzena.

Provedeným výzkumem ze zdravotnické oblasti lze uvést, že z celého zkoumaného souboru 256 zraněných osob, bylo zraněno 175 osob lehce, což je 68 % a 81 osob těžce, což je 32 %, skutečná doba léčení se shodovala s obvyklou dobou léčení v 7 případech, což je 3 %, dále kratší doba léčení oproti obvyklé době léčení byla zjištěna v 50 případech, což je 19 % a delší doba léčení oproti obvyklé době léčení byla zjištěna ve 199 případech, což je 78 %. Také i v tomto případě je možno konstatovat, že hypotéza č. 2 *„Doba léčení a pracovní neschopnosti poškozených při dopravních nehodách neodpovídá vždy rozsahu a charakteru utrpěného zranění“* byla rovněž verifikována.

Zjištěné skutečnosti a výsledky jsou obrazem právního vědomí naší společnosti, přesněji řečeno právního vědomí občanů, kde je kladen důraz na skutečnost, že poškozený je nucen se orientovat i v oblasti práva, neboť správně podniknuté právní kroky vedou ke zlepšení situace poškozeného v době po dopravní nehodě. K tomuto by jistě přispěla i lepší informovanost občana jak ze strany orgánů činných v trestním řízení, tak i ze strany jiných organizací, které se zabývají předmětnou problematikou a to jejich zvýšenou angažovaností. Zjištěných výsledků a skutečností by bylo možno využít v sociální oblasti, jako návod pro lepší orientaci v případě poškozeného při dopravní nehodě, například cestou příspěvků v regionálním, ale i republikovém rozhlasovém a televizním vysílání, tisku nebo různých informací Ministerstva práce a sociálních věcí České republiky.

Uvedená osvěta by jistě přispěla k zvýšení právního vědomí občanů, což by přineslo nárůst využití možností, jak zmírnit již tak nelehkou situaci při vzniklé sociální události. Zajímavé by bylo zjistit, jaké finanční prostředky vynakládá samotný stát na kompenzaci následků postižených osob po dopravních nehodách.

7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

1. AMBRŮŽEK, A., ŠESTÁK, M., ČAPKOVÁ, M. Význam používání bezpečnostních pásů v prevenci těžkých a smrtelných úrazů při dopravních nehodách osobních automobilů. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2005, roč. 1, č. 1, s. 16-23. ISSN1801-0261.
2. BĚHANOVÁ, J. Návazné odborné služby pro oběti dopravních nehod. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2006, roč. 2, č. 1, s. 47-50. ISSN 1801-0261.
3. BERAN, T. *Náhrada škody při dopravní nehodě: 1. část* [online]. 6. 10. 2005 [cit. 2009-09-28]. Dostupné z: <<http://www.autoweb.cz/pravni-poradna-bezplatna/nahrada-skody-pri-dopravni-nehode-1-cast/1800>>.
4. BERAN, T. *Náhrada škody při dopravní nehodě: 2. část* [online]. 13. 10. 2005 [cit. 2009-09-29]. Dostupné z: <<http://www.autoweb.cz/pravni-poradna-bezplatna/nahrada-skody-pri-dopravni-nehode-cast-2/1895>>.
5. BERAN, T. *Náhrada škody při dopravní nehodě: 3. část* [online]. 27. 10. 2005 [cit. 2009-09-29]. Dostupné z: <<http://www.autoweb.cz/pravni-poradna-bezplatna/nahrada-skody-pri-dopravni-nehode-3-cast/2143>>.
6. BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody: objasňování a základní postupy*. Praha: Police History, 2008. 116 s. ISBN 978-80-86477-44-2.
7. BYZOVOVÁ, S. *Poškozený a odklony v trestním řízení 9.: Odškodňování obětí trestných činů v ČR* [online]. 12. 2. 2003 [cit. 2009-10-06]. Dostupné z: <<http://trestni2.juristic.cz/204497/clanek/trest3>>.
8. ČAPKOVÁ, M., KOTALÍKOVÁ, J. Prevence dopravních úrazů u dětí. *Prevence úrazů, otrav a násilí*, 2006, roč. 2, č. 1, s. 36-41. ISSN 1801-0261.

9. ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení: Příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. 10. podstatně přepracované vydání podle stavu k 1. 12. 2006. Praha: Linde, 2006. 673 s. ISBN 80-7201-623-7.
10. ČERVENÝ, Z., ŠLAUF, V. *Přestupkové právo: Komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů*. 13. aktualizované vydání podle právního stavu k 1. 7. 2006. Praha: Linde, 2006. 481 s. ISBN 80-7201-596-6.
11. DISMAN, M. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. 3. vydání. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2002. 374 s. ISBN 80-246-0139-7.
12. FASTR, P., ČECH, J. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. Praha: Linde, 2008. 240 s. ISBN 978-80-7201-719-5.
13. GAŽDOVÁ, M. *Dávky sociální péče pro osoby se zdravotním postižením* [online]. 22. 1. 2009 [cit. 2009-11-02]. Dostupné z: <<http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/socialni-oblast/socialni-davky/davky-socialni-pece-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-16359/>>.
14. GRUS, Z. Rozhodování o náhradě škody v adhezním řízení. *Trestněprávní revue*, 2004, roč. 3, č. 7, s. 203-206. ISSN 1213-5313.
15. CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
16. CHMELÍK, J. a kol. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 532 s. ISBN 80-86898-36-9.
17. JIROUŠEK, O. *Aplikace metody konečných prvků pro stanovení poranění hlavy při dopravních nehodách = Application of the Finite Element Method for Head Injury Assessment in Traffic Accidents*. vydání, Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2007. s. 23. ISBN 978-80-01-03720-1.

18. *Juridictum: Encyklopedie o právu* [online]. 22. 8. 2009 [cit. 2009-10-03]. Dostupné z: <<http://iuridictum.pecina.cz/w/%C5%A0koda>>.
19. Kolektiv autorů. *Soudní lékařství*. Vorel, F., 1. vydání. Praha: Grada, 1999. 606 s. ISBN 80-7169-728-1.
20. KONÍČEK, T., KOCÁBEK, P. Změny pro motoristy, které byste měli znát. *Hlásí se Policie*, 2009, roč. 13, č. 1, s. 31. ISSN 1211-8826.
21. KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost: zvláštní část*. 1. vydání. Praha: Policie History, 2006. 352 s. ISBN 8086477-32-0.
22. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1. 7. 2006*. 2. přepracované a doplněné vydání. Praha: Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.
23. LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy provádějící a související s komentářem: podle stavu k 1. 7. 2006*. 3. přepracované vydání. Praha: Linde, 2006. 572 s. ISBN 80-7201-616-4.
24. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*. Ministerstvo dopravy, 2004.
25. PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vydání. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
26. *Protokol událostí*. České Budějovice: evidován u Okresního ředitelství Policie. 17. 8. 2008. ev.č. 1107.
27. *Protokol událostí*. České Budějovice: evidován u Okresního ředitelství Policie. 2. 10. 2006. ev.č. 1024.
28. *Protokol událostí*. České Budějovice: evidován u Územního odboru vnější služby. 20. 3. 2009. ev.č. 1139.

29. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009.
30. *Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu do roku 2010*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, odbor bezpečnostní politiky, 20. října 2008. 32 s. Čj.: MV-56 771-18/OBP-A-2008.
31. RŮŽIČKA, M., PŮRY, F., ZEZULOVÁ, J. *Poškozený a adhezni řízení v České republice*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007. 759 s. ISBN 978-80-7179-559-9.
32. SLUŠNÁ, K. Jak na to: Zákoník je také kniha. *Čtenář: Měsíčník pro knihovny*. 2008, roč. 60, č. 4, s. 134-135. ISSN 0011-2321.
33. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní řád: Komentář: I. díl*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008. 1525 s. ISBN 978-80-7400-043-0.
34. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní řád: Komentář: II. díl*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008. 1518 s. ISBN 978-80-7400-043-0.
35. ŠTEFAN, J., MACH, J. *Soudně lékařská a medicínsko-právní problematika v praxi*. 1. vydání. Praha: Grada, 2005. 264 s. ISBN 80-247-0931-7.
36. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2.
37. ŠVESTKA, J. a kol. *Občanský zákoník I. § 1-459: Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008. 1236 s. ISBN 978-80-7400-004-1.
38. TESAŘÍK, J. *Graf porovnání vývoje usmrčených s plánem EU*. Policejní prezidium ČR: Ředitelství služby dopravní policie, inženýrsko-technické činnosti, statistika. 2009. Pro období 2001 – 2010. Graf z vlastní sbírky.
39. TESAŘÍK, J. Zpráva o stavu a vývoji počtu nehod a jejich následků v České republice v roce 2008. *Policista*, 2009, roč. 15, č. 4, Příloha, s. I-XIV. ISSN 1211-7943.

40. TRÖSTER, P. a kol. *Právo sociálního zabezpečení*. 3. Aktualizované a doplněné vydání. Praha: C. H. Beck, 2005. 380 s. ISBN 80-7179-856-8.
41. VÍŠKOVÁ, L. Důležité změny v důchodovém pojištění (část II.): Změny v oblasti invalidních důchodů. *ZORA pro zrakově postižené*, 2009, č. 8, s. 879-882. ISSN 0231-6382.
42. VURM, V. *Vybrané kapitoly z veřejného a sociálního zdravotnictví*. 1. vydání. Praha: Triton, 2007. 128 s. ISBN 978-80-7254-997-9.
43. *Zákon číslo 100/1988 Sb.*, o sociálním zabezpečení, v platném znění.
44. *Zákon číslo 108/2006 Sb.*, o sociálních službách, v platném znění.
45. *Zákon číslo 111/2006 Sb.*, o pomoci v hmotné nouzi, v platném znění.
46. *Zákon číslo 141/1961 Sb.*, Trestní řád, v platném znění.
47. *Zákon číslo 301/2005 Z. z.*, Trestný poriadok, v platném znění.
48. *Zákon číslo 361/2000 Sb.*, o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění.
49. *Závazný pokyn č. 220 policejního prezidenta ze dne 31. 12. 2008, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky na úseku služby dopravní policie*. Č.j. PPR-22549-1/ČJ-2008-99UD.
50. ZIMA, P. Nervový šok a sekundární oběti. *Právní rozhledy*, 2008, roč. 16, č. 7, s. 216-219. ISSN 1210-6410.

8. KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní nehoda

oběť

poškozený

pozemní komunikace

sociální událost

škoda

vozidlo

9. PŘÍLOHY

Příloha č. 1 Vývoj dopravních nehod a následků od roku 1990 v ČR

Příloha č. 2 Nejčtenější příčiny nehod řidičů motorových vozidel;
rok 2008

Příloha č. 3 Nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel;
rok 2008

Příloha č. 4 Počet usmrcených osob připadající na 1 milion obyvatel;
rok 2008

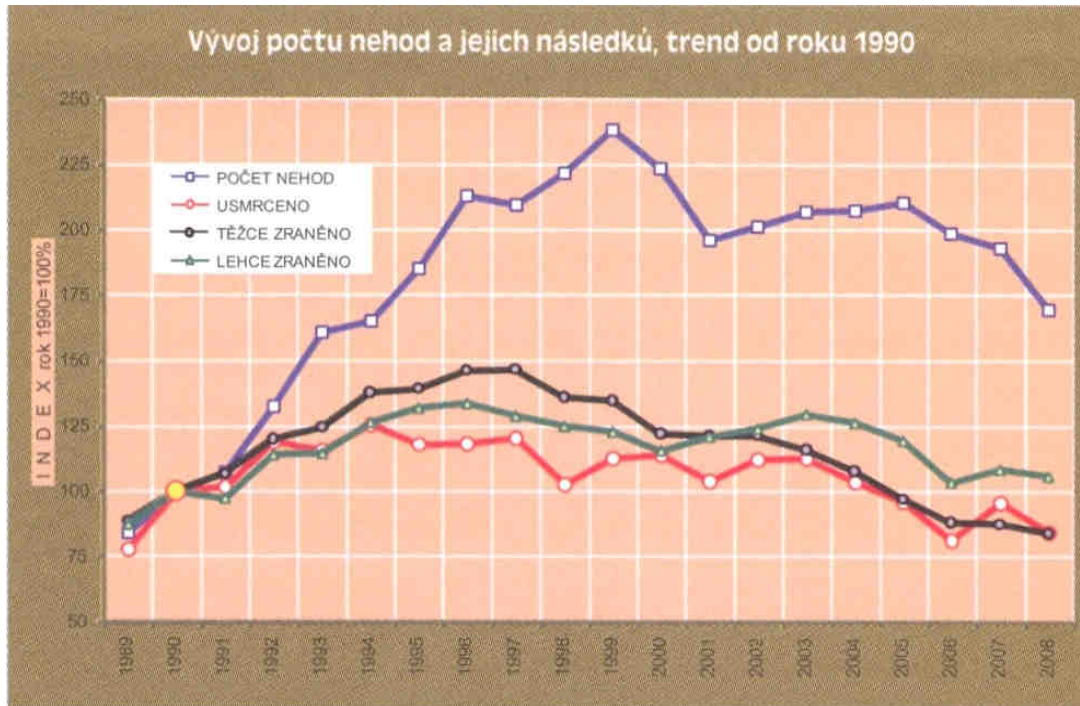
Příloha č. 5 Vývoj usmrcených s plánem EU

Příloha č. 6 Opatření ke snížení nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou
rychlostí

Příloha č. 7 Euroformulář

Příloha č. 1

Vývoj dopravních nehod a následků od roku 1990 v ČR



Zdroj: Přehled nehodovosti v ČR (29)

Příloha č. 2

Nejčtenější příčiny nehod řidičů motorových vozidel; rok 2008

pořadí	DESET nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; rok 2008	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	27 119
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	24 961
3.	nesprávné otáčení či couvání	14 845
4.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	10 359
5.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	9 383
6.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	7 040
7.	nezvládnutí řízení vozidla	6 416
8.	jiný druh nesprávné jízdy	6 372
9.	vjetí do protisměru	4 780
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	4 296

Zdroj: Přehled nehodovosti v ČR (29)

Příloha č. 3

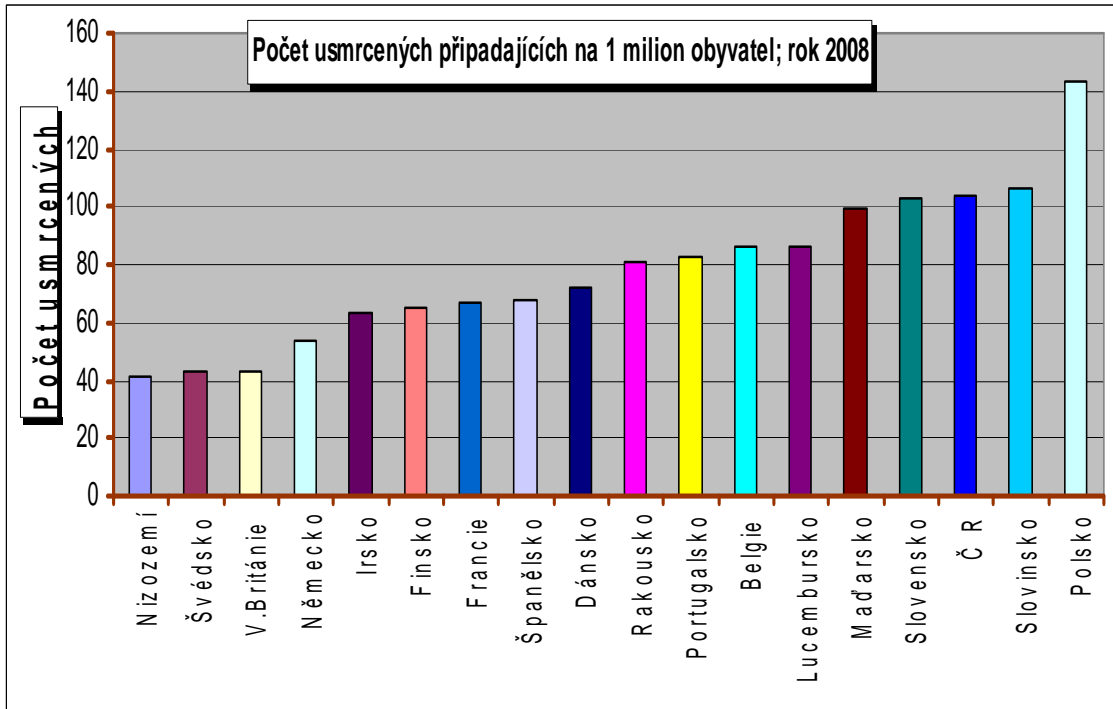
Nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel; rok 2008

pořadí	DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; rok 2008	počet usmrcených
1.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	184
2.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	117
3.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	89
4.	vjetí do protisměru	75
5.	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	61
6.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	47
7.	kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	44
8.	nezvládnutí řízení vozidla	37
9.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	37
10.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	24

Zdroj: Přehled nehodovosti v ČR (29)

Příloha č. 4

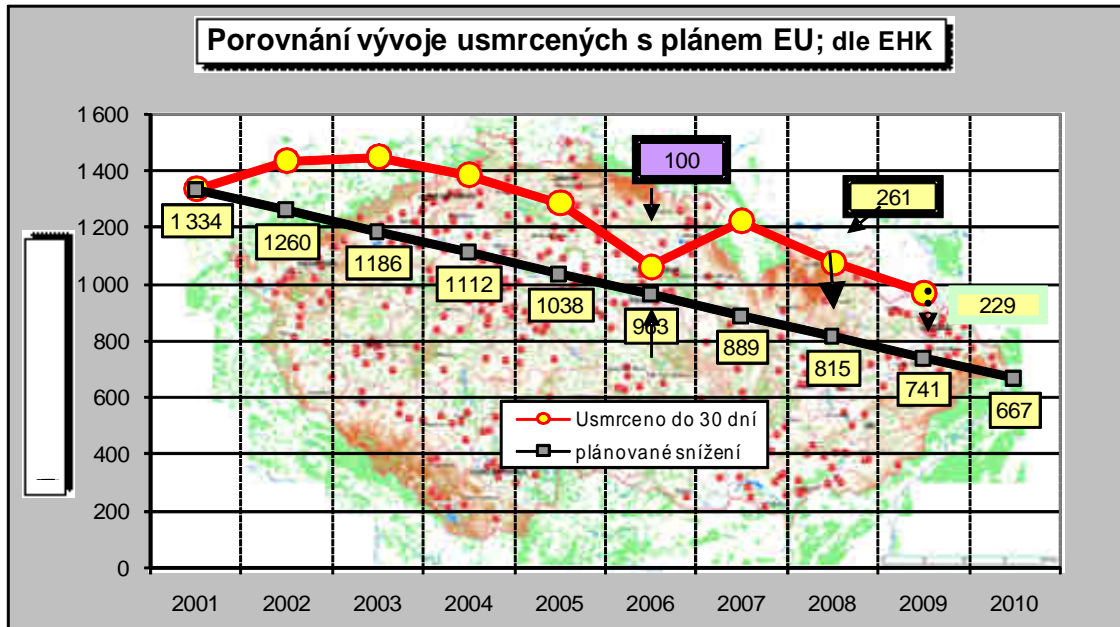
Počet usmrcených osob připadající na 1 milion obyvatel; rok 2008



Zdroj: Přehled nehodovosti v ČR (29)

Příloha č. 5

Vývoj usmrcených s plánem EU



Zdroj: Policejní prezidium ČR (38)

Příloha č. 6

Opatření ke snížení nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí

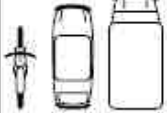
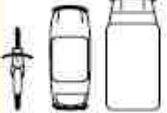
OPATŘENÍ A 1: Preventivní působení k snížení počtu nehod způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti			
č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
A 1.1	Každoroční kampaň zaměřená na dodržování rychlostních limitů, s důrazem na jízdu v obci a dodržování bezpečné vzdálenosti.	MD	Každoročně
A 1.2	Osazování informačních automatických měřičů rychlosti.	MD, kraje, obce	Průběžně
A 1.3	Vytvoření podmínek pro zdokonalování řídicích dovedností a návyků.	MD	Průběžně
A 1.4	Zvýšení důrazu na praktický výcvik řidičů v autoškolách.	MD	Průběžně

OPATŘENÍ A 2: Široká aplikace prvků dopravního zklidňování zejména v obcích			
č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
A 2.1	Aplikace vjezdových ostrůvků na vjezdech do obcí na novostavbách i stávajících komunikacích.	MD, kraje, obce	Průběžně
A 2.2	Aplikace prvků dopravního zklidňování v obcích při rekonstrukcích průtahů obcemi a řešení nehodových lokalit v obcích.	MD, kraje, obce	Průběžně
A 2.3	Motivování měst a obcí k vyšší aplikaci dopravně inženýrských opatření formou iniciačních grantů na tyto projekty.	MD, kraje	Každoročně

Zdroj: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (24)

Příloha č. 7

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

1. Datum nehody: _____		2. Místo: _____ Stát: _____		3. Zranění vč. lehkého: ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>																																																																																											
4. Věcná škoda na jiných vozidlech než A a B předmětech ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			5. Svědci: Jméno, adresa, tel.: _____																																																																																												
VOZIDLO A		12. OKOLNOSTI NEHODY		VOZIDLO B																																																																																											
6. Pojistník/pojistěný (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMĚNÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____		<p>↓ k upřesnění nákrese označte křížkem odpovídající políčka *včetně úseku</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;">↓</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">A</td> <td style="width: 80%;"></td> <td style="width: 5%; text-align: center;">B</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>1</td> <td>parkovalo/stálo</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>2</td> <td>výjízdko z parkoviště/stavěného dvora</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>3</td> <td>zaparkovávalo</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>4</td> <td>výjízdko z parkoviště, současně pozemní, polní cesty</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>5</td> <td>výjízdko na parkoviště, soukr. pozemní, polní cesty</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>5</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>6</td> <td>výjízdko na kruh, objezd</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>6</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>7</td> <td>jelo na kruhovém objezdu</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>7</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>8</td> <td>najelo zadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>8</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>9</td> <td>jelo současně v jiném jízdním pruhu</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>9</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>10</td> <td>měnilo jízdní pruh</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>10</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>11</td> <td>předjíždělo</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>11</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>12</td> <td>odbočovalo vpravo</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>12</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>13</td> <td>odbočovalo vlevo</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>13</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>14</td> <td>couvalo</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>14</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>15</td> <td>vjelo do protisměru</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>15</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>16</td> <td>přijíždělo zprava (na křižovatce)</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>16</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>17</td> <td>nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>17</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">☛ udejte počet označených políček ☚</p> <p style="font-size: small; text-align: center;">Neslyitelné podepsat oběma řidiči Nevýplněné odpovídající, svislé a vodorovné čáry a obloučky nahodily za účelem rytmického vytváření náhodných řad. 13. Nákras nehody v okamžiku střetu 13.</p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">Označte: 1. směr jízdy v pruhu, 2. směr jízdy vozidla B (šipkou), 3. jehlu protažený v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jehlu úle</p>		↓	A		B	↓	<input type="checkbox"/>	1	parkovalo/stálo	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	2	výjízdko z parkoviště/stavěného dvora	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	zaparkovávalo	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	výjízdko z parkoviště, současně pozemní, polní cesty	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	výjízdko na parkoviště, soukr. pozemní, polní cesty	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	výjízdko na kruh, objezd	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	jelo na kruhovém objezdu	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	najelo zadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	jelo současně v jiném jízdním pruhu	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	měnilo jízdní pruh	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	předjíždělo	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	odbočovalo vpravo	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	13	odbočovalo vlevo	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>	14	couvalo	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>	15	vjelo do protisměru	<input type="checkbox"/>	15	<input type="checkbox"/>	16	přijíždělo zprava (na křižovatce)	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	17	nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu	<input type="checkbox"/>	17	6. Pojistník/pojistěný (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMĚNÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____	
↓	A				B	↓																																																																																									
<input type="checkbox"/>	1			parkovalo/stálo	<input type="checkbox"/>	1																																																																																									
<input type="checkbox"/>	2			výjízdko z parkoviště/stavěného dvora	<input type="checkbox"/>	2																																																																																									
<input type="checkbox"/>	3			zaparkovávalo	<input type="checkbox"/>	3																																																																																									
<input type="checkbox"/>	4			výjízdko z parkoviště, současně pozemní, polní cesty	<input type="checkbox"/>	4																																																																																									
<input type="checkbox"/>	5			výjízdko na parkoviště, soukr. pozemní, polní cesty	<input type="checkbox"/>	5																																																																																									
<input type="checkbox"/>	6			výjízdko na kruh, objezd	<input type="checkbox"/>	6																																																																																									
<input type="checkbox"/>	7			jelo na kruhovém objezdu	<input type="checkbox"/>	7																																																																																									
<input type="checkbox"/>	8			najelo zadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	<input type="checkbox"/>	8																																																																																									
<input type="checkbox"/>	9			jelo současně v jiném jízdním pruhu	<input type="checkbox"/>	9																																																																																									
<input type="checkbox"/>	10			měnilo jízdní pruh	<input type="checkbox"/>	10																																																																																									
<input type="checkbox"/>	11			předjíždělo	<input type="checkbox"/>	11																																																																																									
<input type="checkbox"/>	12			odbočovalo vpravo	<input type="checkbox"/>	12																																																																																									
<input type="checkbox"/>	13			odbočovalo vlevo	<input type="checkbox"/>	13																																																																																									
<input type="checkbox"/>	14			couvalo	<input type="checkbox"/>	14																																																																																									
<input type="checkbox"/>	15			vjelo do protisměru	<input type="checkbox"/>	15																																																																																									
<input type="checkbox"/>	16	přijíždělo zprava (na křižovatce)	<input type="checkbox"/>	16																																																																																											
<input type="checkbox"/>	17	nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu	<input type="checkbox"/>	17																																																																																											
7. Vozidlo <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="width: 50%;">TRIPONÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td>Tov. značka, typ: _____</td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>Registrační značka: _____</td> <td>Registrační značka: _____</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace: _____</td> <td>Stát registrace: _____</td> </tr> </table>		MOTOROVÉ VOZIDLO	TRIPONÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ: _____	_____	Registrační značka: _____	Registrační značka: _____	Stát registrace: _____	Stát registrace: _____	7. Vozidlo <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="width: 50%;">TRIPONÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td>Tov. značka, typ: _____</td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>Registrační značka: _____</td> <td>Registrační značka: _____</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace: _____</td> <td>Stát registrace: _____</td> </tr> </table>		MOTOROVÉ VOZIDLO	TRIPONÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ: _____	_____	Registrační značka: _____	Registrační značka: _____	Stát registrace: _____	Stát registrace: _____																																																																												
MOTOROVÉ VOZIDLO	TRIPONÉ VOZIDLO																																																																																														
Tov. značka, typ: _____	_____																																																																																														
Registrační značka: _____	Registrační značka: _____																																																																																														
Stát registrace: _____	Stát registrace: _____																																																																																														
MOTOROVÉ VOZIDLO	TRIPONÉ VOZIDLO																																																																																														
Tov. značka, typ: _____	_____																																																																																														
Registrační značka: _____	Registrační značka: _____																																																																																														
Stát registrace: _____	Stát registrace: _____																																																																																														
8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojistěno havarijní? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléř): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojistěno havarijní? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>																																																																																													
9. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMĚNÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____		9. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMĚNÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____																																																																																													
10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A → 		10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B → 																																																																																													
11. Viditelná poškození na vozidle A: _____		11. Viditelná poškození na vozidle B: _____																																																																																													
14. Vlastní poznámky: _____		13. Podpisy řidičů 13.																																																																																													
A		B																																																																																													
14. Vlastní poznámky: _____		14. Vlastní poznámky: _____																																																																																													

Označte šipkou směr jízdy vozidla A a B