

Jihočeská Univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta

A

Vysoká Škola Ekonomická v Praze
Fakulta Managementu v Jindřichově Hradci

Bakalářská Práce

2010

Vladimír Maceják

Jihočeská Univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta

A

Vysoká Škola Ekonomická v Praze
Fakulta Managementu v Jindřichově Hradci

Dopravní nehody

Autor práce: **Vladimír Maceják**

Vedoucí práce: **doc. JUDr. Jan Hejda, Ph. D.**

Studijní program: **Sociální pedagogika, specializace v pedagogice**

Datum odevzdání: **31. března 2010**

Prohlášení

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma
»Dopravní nehody«
jsem vypracoval samostatně.

Použitou literaturu a podkladové materiály
uvádím v příloženém seznamu 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 elektronickou cestou ve veřejně přístupné části
databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích
na jejích internetových stránkách.

České Budějovice, únor 2010

.....
Podpis studenta

Poděkování

Za cenné rady, náměty a inspiraci
bych chtěl poděkovat
doc. JUDr. Janu Hejdovi, Ph. D.

Anotace

Na včasném a promyšleném postupu všech účastníků na místě dopravních nehod, je často závislý nejenom lidský život, ale také následná náhrada hmotných škod, náhrada ušlého zisku, bolestného a možná náhrada za ztížené společenské uplatnění. Znalost problematiky dopravních nehod a úkony prováděné účastníky na místě dopravní nehody ještě před příjezdem složek integrovaného záchranného systému, mohou přispět ke snížení negativních následků dopravních nehod v podobě ztrát na lidských životech nebo způsobené hmotné škodě. Znalostmi dané problematiky si můžeme ušetřit mnoho drahocenného času, trestné body a nemalé finanční náklady. Tato práce bude manuálem pro každého účastníka silničního provozu, aby věděl jak si počínat při dopravní nehodě, přiblížit nejčastější dopravní nehody, kde a jakým způsobem uplatňovat náhradu vzniklé škody, informovat je o poskytnutí první pomoci, práva a povinnosti účastníků, přiblížit trestné činy v dopravě, upozornit na prvotní úkony a čeho se vyvarovat na místě dopravní nehody.

Obsah

Úvod	- 7 -
1. Pojem a klasifikace silničních dopravních nehod.....	- 9 -
2. Základní pojmy	- 12 -
3. Nejčastější události na pozemních komunikacích	- 15 -
4. První pomoc - lékárnička	- 26 -
5. Záznam o dopravní nehodě.....	- 29 -
6. Trestné činy související s dopravními nehodami	- 32 -
7. Náhrada škody při dopravních nehodách	- 34 -
8. Předmět a metody výzkumu.....	- 42 -
Závěr.....	- 47 -
Použité prameny a literatura	- 49 -
Přílohy	- 51 -

Úvod

Silniční doprava patří v současné době mezi nejfrekventovanější způsoby přepravy osob, zvířat a zboží. V dnešní době si již nedokážeme představit život bez dopravních prostředků, které se staly po dobu desetiletí blízkým spojencem. Dopravní prostředky nám krátí vzdálenost a šetří drahocenný čas, kterého máme naším přičiněním čím dál tím méně. Dnešní doprava usiluje sladit rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní dopravě i pohodlí a kulturu cestování. Trend moderní doby přináší však i negativní skutečnosti, kterými jsou dopravní nehody. K tomuto trendu přispívá i názor společnosti, že řídit umí každý a nikdo nám nebude říkat jak máme jezdit.

Téma „dopravní nehody“ jsem si vybral z důvodu mé profesní zainteresovanosti, jelikož od ledna roku 2004 do února roku 2009 jsem pracoval na oddělení dopravních nehod, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy. S problematikou dopravních nehod jsem se setkával denně při výkonu služby. Zpracovával jsem dopravní nehody, kde vznikla pouze drobná hmotná škoda až po ty, kde docházelo ke zranění, nebo úmrtí účastníků. Všechny nehody mají však něco společného co jejich řádné zpracování může zásadně ovlivnit, a to zejména znalost dané problematiky a aktivní přístup všech účastníků na místě dopravních nehod. Neznalost a ukvapenost účastníků bývá ve většině případů na závadu řádnému vyšetření dopravní nehody, ohrožení lidského života a s tím související prodleva při náhradě vzniklé škody. Od března roku 2009 pracuji na SKPV - OVDN (odbor vyšetřování dopravních nehod).

Po příjezdu na místo dopravní nehody slyší policisté často slova jako “Já nevěděl, co mám dělat, kdybych to věděl určitě bych to udělat, to nám nikdo neřekl, poradte mi, co mám udělat“, jen orientace v dané problematice a aktivní přístup všech účastníků je nezbytným krokem každého, kdo se pohybuje po dopravní cestě. Nehody nejsou náhodnými úkazy, jimž by se nedalo zabránit, „nehody byly, jsou a budou“.

Když už k dopravní nehodě dojde, měl by každý účastník vědět jak se zachovat. Jen rychlý a kvalifikovaný přístup na místě dopravní nehody nám může ušetřit drahocenný čas, zachránit lidský život a nemalé finanční náklady. Viníkem či poškozeným se při dopravní nehodě může stát opravdu kdokoliv a kdekoliv.

Svou bakalářskou prací bych chtěl seznámit s danou problematikou veřejnost a všechny ty, kdo se s nehodami nesetkávají každý den. Podle dostupných statistik PČR

za rok 2009 policie eviduje 74626 dopravních nehod, přičemž dle statistik České kanceláře pojistitelů došlo na našem území k více jak 170000 nehod. Proto jsem se více zaměřil na dopravní nehody, které nejsou šetřeny policií.

Cílem práce je vytvořit návod pro každého účastníka silničního provozu, aby získal potřebné informace o problematice dopravních nehod, věděl jak si počínat při jejím vzniku a při následném uplatňování náhrady škod. Zaměřit se na dopravní nehody, které nejsou šetřeny policií, kde jejich zpracování je především na bedrech účastníků. Popsat prvotní úkony účastníku před příjezdem jednotek integrovaného záchranného systému, včetně poskytnutí první pomoci. U dopravních nehod bez účasti policie upozornit na možné chyby především při vyplňování záznamu o dopravní nehodě. Informativně upozornit na trestné činy související s dopravními nehodami. Dotazovanými respondenty a širokým okolím jsem často dotazován, kde a jak uplatňovat náhradu škod, pro velký zájem a výsledky výzkumu jsem se snažil toto téma dostatečně zodpovědět.

Při vypracování této práce vycházím z dostupné odborné literatury, ze současných platných zákonů, norem a předpisů vztahujících se k problematice dopravních nehod, ze statistik Ministerstva vnitra České republiky a vlastní policejní praxe.

1. Pojem a klasifikace silničních dopravních nehod

1.1 Pojem dopravní nehoda

„Dopravní nehoda je 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.“¹ Přesněji definuje pojem „dopravní nehoda“ sbírka interních aktů řízení policejního prezidia České republiky.

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích; za dopravní nehodu se nepovažují případy, kdy dojde k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem, zvířetem nebo zvěří, např. poškození při opravě vozidla, při nakládce nebo vykládce, úraz při pádu v dopravním prostředku neovlivněný jednáním dalšího účastníka silničního provozu nebo při nástupu a výstupu do a z dopravního prostředku, požár stojícího motorového vozidla a dopravní nehoda způsobená úmyslným jednáním pachatele.“² V žádném případě se nejedná o silniční dopravní nehodu, jestliže viník měl v úmyslu poškodit svůj či cizí majetek, popřípadě úmyslně zranil či usmrtil ostatní účastníky silničního provozu. Dále se nebude jednat o silniční dopravní nehodu v místech, kde není dopravní režim upraven zvláštním právním předpisem³. Jde převážně o soukromé pozemky či objekty, jejichž majitelé si nezažádali příslušný dopravní správní orgán o úpravu dopravního režimu. V případě vzniku hmotné škody či ublížení na zdraví se bude jednat pouze o škodní událost, avšak nikoliv v souvislosti se silniční dopravní nehodou. V případě, že k takové události dojde v lese, na poli, v tovární hale, nebude se jednat o silniční dopravní nehodu. Pokud dojde v důsledku tohoto jednání k hmotné škodě či újmě na zdraví, může jít o porušení bezpečnosti práce.

1.2 Klasifikace silničních dopravních nehod

- **havárie** - na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo, (např. vyjetí vozidla z komunikace do pole)
- **srážky** - jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden řídil silniční vozidlo, může jít o náraz čelní, boční, náraz zezadu, náraz

¹ § 47, odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

² článek 2 závazného pokynu policejního prezidenta č. 220/2008, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky na úseku služby dopravní policie

³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

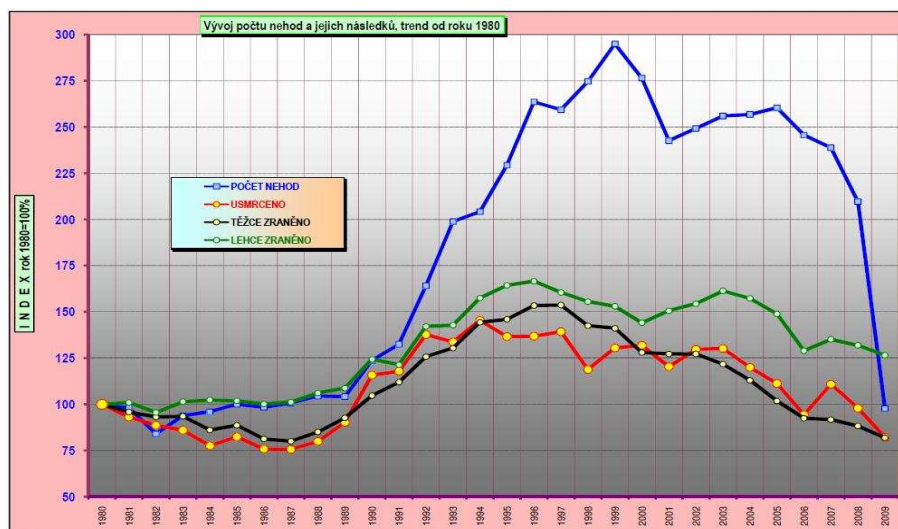
dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem.

- **jiné nehody** – jejich charakterem je nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií (např. vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění apod.)⁴.

1.3 Nehodovost na území ČR v období leden – prosinec 2009

V roce 2009 Policie ČR šetřila celkem 74815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3 536 těžce zraněno a 23 777 osob zraněno lehce. Při těchto dopravních nehodách byla způsobena hmotná škoda ve výši 4 981,09 mil. Kč. V porovnání s rokem 2008 policie zaznamenává pokles u všech základních ukazatelů. V počtu dopravních nehod došlo ke snížení o 85 561 nehod, což činí 53,4 % méně. Počet usmrcených na pozemních komunikacích klesl o 160 osob, což činí 16,1 %. Počet těžce zraněných poklesl o 373 osob, což činí 7,2 %. Počet lehce zraněných poklesl o 999 osob, což činí 4,0 %. Dle odhadu hmotná škoda způsobená při dopravních nehodách klesla o 2 760,4 mil. Kč, což činí 21,1 %⁵. Pokles počtu dopravních nehod lze především přisoudit legislativní změně, neboť od 1. 1. 2009 se změnila „hranice“ povinná pro hlášení nehody policii z původních 50 000 Kč až na 100 000 Kč (Graf č. 1).

Graf č. 1



Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

⁴ Porada, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 112 s. ISBN 80-7201-212-6

⁵ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky v období leden – prosinec 2009, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Nejčastějším druhem nehody byla srážka jedoucích vozidel a srážka s pevnou překážkou. Poměrně vysoký je i počet nehod končících srážkou se zaparkovaným vozidlem.

V příložené tabulce je uveden přehled o druzích nehod a jejich následcích:

Druh srážky	Počet nehod Rok 2009	Rozdíl Rok 2008	Počet usmrcených Rok 2009	Počet usmrcených Rok 2008
s jedoucím vozidlem	30314	-55534	347	-75
se zaparkovaným vozidlem	12244	-13906	9	-1
s pevnou překážkou	17779	-6252	226	-41
s chodcem	3663	-347	151	-52
se zvířím	3084	-4423	1	-1
s vlakem	190	-31	21	-3
havárie	5357	-3742	68	13
Jiný druh nehody	2184	-1326	9	0

Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Nejvíce usmrcených osob bylo při nehodách končících vzájemnou kolizí jedoucích vozidel a to 41,7% z celkového počtu usmrcených osob. Při kolizi do zaparkovaného vozidla bylo usmrceno 1,08 % z celkového počtu usmrcených osob. Přes 27, 12 % z celkového počtu usmrcených si vyžádaly nehody končící srážkou s pevnou překážkou. Nelze opomenout ani nehody končící srážkou s chodcem (18,1% z počtu usmrcených). Při střetu se zvířím bylo usmrceno 0,12 % z celkového počtu usmrcených osob. Při dopravní nehodě s vlakem bylo usmrceno 2,52 % z celkového počtu usmrcených osob. Při haváriích bylo usmrceno 8,16 % z celkového počtu usmrcených osob. Při ostatních nehodách bylo usmrceno 1,08 % z celkového počtu usmrcených osob⁶.

⁶ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky v období leden – prosinec 2009, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

2. Základní pojmy

Základní pojmy problematiky dopravních nehod jsou konkrétně vyjádřeny v zákoně 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Přesná obsahová definice pojmů je nezbytná k pochopení celé problematiky a z tohoto důvodu se zde o některých základních pojmech zmíním.

2.1 Účastník silničního provozu

„Účastník provozu na pozemních komunikacích – každá osoba, která se přímým způsobem účastní silničního provozu (řidič, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, osoba přibraná k zajištění bezpečnosti silničního provozu, nebo některých jízdních úkonů, apod.)“⁷

Pojmem „Účastník silničního provozu“ tedy nelze chápat pouze řidiče, v tomto pojmu jsou zahrnuty všechny osoby, které se přímo účastní silničního provozu a kterým zákon⁸ ukládá určité povinnosti.

2.2 Řidič

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.“⁹ Jedná se o lidského činitele, který v dopravním prostředí působí, ale také ovlivňuje dopravní bezpečnost všech ostatních účastníků silničního provozu. Řidič začleňuje do provozu při řízení motorového nebo nemotorového vozidlo, kdy motorové vozidlo je v zákoně¹⁰ vymezeno jako nekolejové vozidlo poháněné vlastní motorovou jednotkou a nemotorové vozidlo jako vozidlo, které je poháněno lidskou nebo zvířecí silou, například jízdní kola nebo potahová vozidla.

2.3 Chodec

„Chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo

⁷ Porada, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 35 s. ISBN 80-7201-212-6

⁸ § 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁹ § 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁰ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.“¹¹

Nejpočetnější skupinou účastníků silničního provozu jsou chodci. Jedná se o různorodou věkovou skupinu, různých charakteristických vlastností, a jen těžko odhadnutelné chování při pohybu na vozovce. Chodec je označení pro osobu, která se pohybuje pomocí chůze po vozovce. Tato skutečnost má za následek skutečnost, že i při malých dopravních „kolizích“ s ostatními účastníky silničního provozu dochází k jejich zranění.

2.4 Silniční doprava

„Silniční doprava působí jako hlavní, dynamická část dopravního prostředí.“¹² Její rozvoj je podmíněn především rozvojem člověka a jeho schopností neustálého zdokonalování se. Na základě jejich charakteristiky ji lze rozdělit na základní druhy jako je:

- nákladní silniční doprava
- autobusová doprava
- městská hromadná povrchová doprava
- individuální automobilová doprava¹³.

2.5 Komunikace

Zákon o pozemních komunikacích přesně vymezuje, co je pozemní komunikace. *„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“¹⁴*

Pozemní komunikace dále dělíme podle kategorií:

- dálnice
- silnice (silnice I. II. a III. třídy)
- místní komunikace (místní komunikace I. II. III. a IV. třídy)

¹¹ § 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹² Pavlíček, K., Kopecký, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha: POLICE HISTORY, 2006. 110 – 111 s. ISBN 8086477-24-X

¹³ Pavlíček, K., Kopecký, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost* (obecná část). Praha: POLICE HISTORY, 2006. 110 – 111 s. ISBN 8086477-24-X

¹⁴ § 2, odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

- účelová komunikace (veřejně přístupná, veřejně nepřístupné, přístupné jen v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník)

O zařazení komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace rozhoduje příslušný silniční správní úřad a to na základě jejího určení, dopravnímu významu a stavebně technického vybavení.

2.6 Záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě může mít v zásadě libovolnou formu, žádný pevně stanovený formulář zákon nepředepisuje. Přesto lze doporučit tzv. „euroformulář“ záznam o dopravní nehodě. Jedná se o propisovací tiskopis o třech listech, který je identický s tiskopisy užívaných v zemích EU.

3. Nejčastější události na pozemních komunikacích

3.1 Rozdělení dopravních nehod

V současné době jsme medii zaplavováni informacemi jako „Dne 10. srpna 2009 kolem 19:10 hod. řídil J. V. ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím většího množství alkoholu, osobní vozidlo Hyundai, v Praze 9 Běchovice po ulici Českobrodské, ve směru od ulice U Konečné k ulici Do Říčan. V blízkosti sloupu VO č. 907638, za sjezdem ze Štěrboholské radiály, se plně nevěnoval řízení a zezadu narazil do vozidla tov. zn. Ford Tourneo, které z provozních důvodů zastavil řidič P. Z. Po nárazu do uvedeného vozidla bylo vozidlo Ford odraženo vpřed do zadní části stojícího vozidla Škoda Fabia Combi, se kterým na místě z provozních důvodů zastavil M. M.“¹⁵. Dle své dosavadní praxe a dostupných statistik lze říct, že se jedná o nejčastější druh dopravních nehod.



Zdroj: Ze spisu PČR – KŘP hl. m. Prahy DI- ODN

¹⁵ Ze spisu PČR- KŘP hl. m. Prahy SKPV- OVDN.

Při provozu na pozemních komunikacích se můžeme setkat:

- Dopravní nehody, při kterých dojde pouze k hmotné škodě
- Dopravní nehody, při kterých dojde ke zranění nebo úmrtí
- Střetu vozidla se zvířím
- Škodní událostí - poškození čelního skla.

3.2 Obecné prvotní úkony na místě dopravní nehody

1. Neprodleně zastavíme vozidlo a zabezpečíme místo nehody (zapneme varovná světla a umístíme výstražný trojúhelník. Dbáme na vlastní bezpečnost, co nejdříve zajistíme místo nehody tak, aby nedošlo k jejímu rozšíření - použijeme **výstražné osvětlení vozu, výstražný trojúhelník, reflexní vesty**.
2. Zjistíme, zda při dopravní nehodě nedošlo ke zranění některé ze zúčastněných osob. Pokud ano, poskytneme v rámci svých možností, adekvátní pomoc (poskytnutí první pomoci, přivolání Záchrané služby).
3. V rámci svých možností a znalostí vyhodnotíme vzniklou škodu a další okolnosti dopravní nehody a případně nehodu oznámíme na policii (Pozor povinnost přivolat policii se vždy řídí právním předpisem země, ve které k dopravní nehodě došlo).
4. Pokud došlo ke škodě na zdraví nebo k poškození obecně prospěšné věci (např. veřejné osvětlení, komunikace), nebo nelze zabezpečit plynulý provoz na komunikaci, vždy je nutné přivolat policii.
5. V případě, že je nutné zabezpečit obnovení provozu na komunikaci, můžeme vozidla odstranit pokud:
 - je nehoda nahlášena policii a my jsme řádně vyznačili konečné postavení vozidel,
 - shodli jsme se na odstranění s dalšími účastníky DN a toto nebude na závadu při sepsání společného záznamu.
6. Pokud na místě nehody není přítomna Policie ČR, společně s dalším účastníkem DN sepíšeme společný záznam o dopravní nehodě. Pro tento účel nejlépe použijeme tiskopis „Evropský záznam o nehodě“. Tento dokument obsahuje všechny údaje, které

jsou nutné pro řádné zdokumentování nehodového děje. Vzhledem k tomu, že dokument je stejný ve všech evropských jazycích, můžeme s pomocí tohoto dokumentu vyplnit dokument i v případě, že dalším účastníkem bude osoba jiné národnosti. Nemáme-li tento tiskopis u sebe, můžeme záznam provést na jakýkoliv jiný papír, ovšem nezapomeňme na podpisy všech účastníků nehody.

7. Z místa dopravní nehody kontaktujeme klientské centrum pojišťovny viníka (jsme-li na zavinění nehody dohodnuti). Pokud je následkem dopravní nehody naše vozidlo nepojízdné, kontaktujeme asistenční linku naší pojišťovny za účelem zajištění odtahu havarovaného vozidla. V rámci svého pojištění máme hrazeny asistenční služby. Asistenční linku své pojišťovny kontaktujeme i v případě, kdy si nebudeme jisti dalším postupem.
8. Nezapomeňme, že pro lepší prokázání vzniku dopravní nehody je vhodné zajistit na místě nehody případné svědky, fotodokumentaci, kamerový záznam apod.
9. Před opuštěním místa nehody se přesvědčíme, že máme všechny potřebné údaje o druhém účastníkovi dopravní nehody. Jedná se zejména o: Jméno a příjmení druhého účastníka, údaje o vozidle (registrační značka, VIN, typ vozidla), údaje o vlastníku vozidla (jméno, bydliště - sídlo), údaje o pojištění druhého vozidla (číslo zelené karty, číslo PS, název pojistitele, platnosti zelené karty).
10. Zajistíme neprodlené předání sepsaného záznamu o dopravní nehodě své odpovědnostní pojišťovně¹⁶.

3.3 Oznamovací povinnost účastníků dopravní nehody

1. Pokud při nehodě dojde ke zranění (třeba i jen drobnému) nebo k usmrcení osoby.
2. Pokud při nehodě dojde na některém z vozidel, včetně přepravovaných věcí, ke škodě zřejmě převyšující částku 100.000 Kč.

¹⁶ iBesip [online]. 2009, Dostupný z WWW: <[http:// www.ibesip.cz/](http://www.ibesip.cz/)>.

3. Pokud při nehodě dojde ke škodě (v jakékoli výši) na majetku třetí osoby (např. k poškození zaparkovaného vozidla, přilehlé nemovitosti apod.). Třetí osobou v tomto případě nejsou leasingové společnosti, zaměstnavatelé, nebo majetek někoho z rodiny.
4. Pokud při nehodě dojde k poškození pozemní komunikace či ke zničení nebo poškození její součásti nebo příslušenství (např. dopravní značky, svodidel apod.).
5. Pokud při nehodě dojde k poškození obecně prospěšného zařízení (např. přejezdového zabezpečovacího zařízení) nebo životního prostředí (např. při úniku provozních kapalin z vozidla).
6. Pokud po nehodě nebudeme sami schopni (bez vynaložení nepřiměřeného úsilí) obnovit plynulost provozu¹⁷.

3.4 Postup při konkrétních dopravních nehodách

Při provozu na pozemních komunikacích se můžeme setkat s celou řadou dopravních nehod, jak již bylo dříve uvedeno. Proto naše postupy je třeba individuálně zaměřit na jednotlivé dopravní nehody. Při vzniku a následném postupu je nutné mít na paměti dvě skutečnosti. Jaké povinnosti nám ukládá zákon a jaké povinnosti nám ukládá pojistitel. Tyto povinnosti se mohou v mnohém lišit. Je třeba rozlišit postup u dopravní nehody se zraněním a dopravní nehody, kde vznikla pouze hmotná škoda.

3.4.1 Dopravní nehody, při kterých dojde pouze k hmotné škodě

Nejčastěji se setkáme s dopravní nehodou dvou a více motorových vozidel v pohybu. Při účasti na této nehodě budeme postupovat tak, že zastavíme vozidlo, vystoupíme a začneme komunikovat s řidičem. Přesvědčíme se, zda není někdo ze zúčastněných zraněn a zda nepotřebuje přivolat rychlou záchrannou službu. Pokud nikdo zraněn nebyl, požádáme řidiče, aby nám předložil doklady potřebné pro provoz a řízení motorového vozidla. Poznamenáme si údaje a tel. kontakty i na svědky dopravní nehody. Zeptáme se řidiče, na čí straně spatřuje zavinění dopravní nehody. Ne vždy, za každou cenu, odstavujeme vozidla z konečného postavení, jelikož to může ztížit následné vyšetřování orgány policie.

Pokud tak už musíme učinit, snažíme se dostupnými prostředky označit konečné postavení vozidel. Před odstavením provedeme fotodokumentaci, kde postačí jen mobilní

¹⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

telefon. Snažíme se přibližně odhadnout škodu na vozidlech. Když hmotná škoda na každém vozidle zjevně nepřevyšuje škodu 100.000,- Kč na každém z vozidel a není pochybností se zaviněním dopravní nehody, odstavíme poškozená vozidla mimo komunikaci. Po celou dobu pohybu ve vozovce je třeba dbát zvýšené opatrností. Vyplníme společně záznam o dopravní nehodě (Příloha 1) a předáme jej pojistiteli. K řádnému plnění pojišťoven je třeba dopravní nehodu tel. nebo osobně nahlásit na pojišťovnu, což je dobré učinit ještě na místě dopravní nehody. Pokud při dopravní nehodě vznikne hmotná škoda viditelně přesahující 100.000,- Kč na jednom z vozidel, vyrozumíme policii a setrváme na místě dopravní nehody do jejího příjezdu. Při stanovování výše škody vycházíme z obvyklé ceny vozidla u starších vozů nebo částky na opravu u novějších vozidel. Vozidla by měla zůstat v konečném postavení. V případě, že vozidla musíme odstavit, jsme povinni označit konečné postavení. Do příjezdu policie vyplníme společně záznam o nehodě a zaznamenáme totožnost svědků.



Zdroj: Ze spisu PČR – KŘP hl. m. Prahy DI- ODN

Dopravní nehoda, při které dojde k hmotné škodě na majetku třetí osoby. Třetí osobou je třeba, v tomto případě, chápat majitele zaparkovaného vozidla, domu, plotu, svodidel nebo

dopravní značky. Všeobecně je tím myšlen každý předmět, který byl nehodou dotčen. Třetí osobou nelze chápat majitele vozidla, které dopravní nehodu způsobilo. V tomto případě je povinnost dopravní nehodu nahlásit na policii a setrvat na místě do jejího příjezdu.



Zdroj: Ze spisu PČR – KŘP hl. m. Prahy DI- ODN

3.3.2 Dopravní nehody, při kterých dojde ke zranění nebo úmrtí

Dopravní nehoda, při které dojde ke zranění nebo smrti někoho z účastníků, vyrozumíme okamžitě složky integrovaného záchranného systému. Označíme místo dopravní nehody za pomoci výstražných světel, trojúhelníku. Je dobré použít i reflexní vestu. Zraněným osobám poskytneme možnou předlékařskou pomoc. Vozidla, pokud to není bezpodmínečně nutné, neodstavujeme. Zdržíme se požití alkoholických nápojů. Na místě dopravní nehody setrváme do příjezdu složek záchranného systému. Poznamenáme si veškeré údaje na svědky.

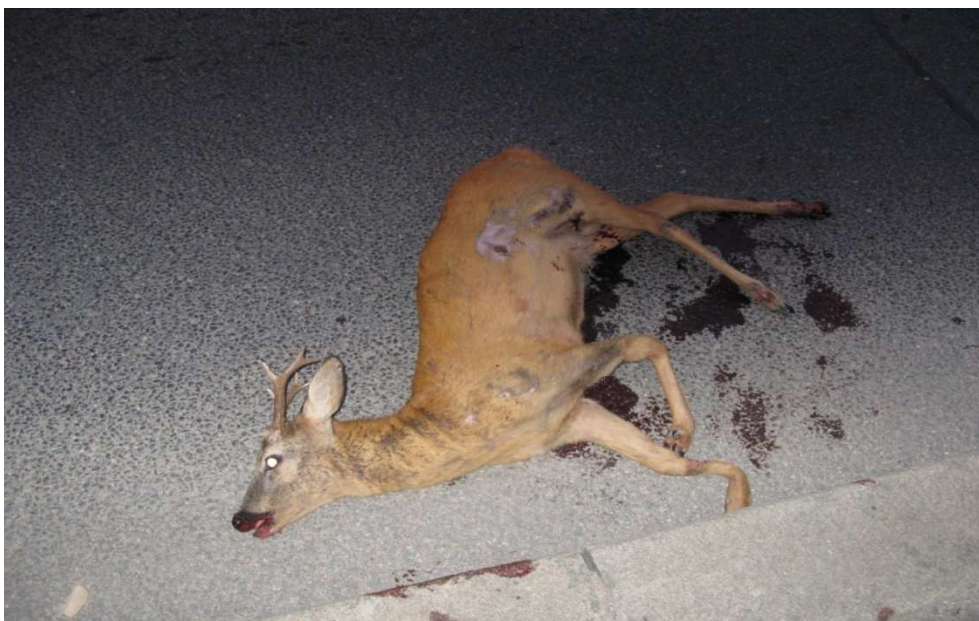
Zásah složek IZS na místě dopravní nehody



Zdroj: Ze spisu PČR – KŘP hl. m. Prahy DI- ODN

3.3.3 Střet vozidla se zvířím

Dopravní nehoda, jejíž příčinou je střet se zvířím, patří poměrně k častým událostem v silničním provozu. Na místě dopravní nehody je třeba nejdříve poskytnout první pomoci zraněným osobám a vyrozumět jednotky integrovaného záchranného systému (IZS). Pokud dojde při střetu se zvířím k jejímu usmrcení, informovat operační středisko a setrvat na místě. V případě, že při dopravní nehodě dojde pouze k hmotné škodě na vozidle, je třeba vyrozumět kontaktní linku pojistitele, kde je vozidlo havarijně pojištěno. V případě, že je hmotná škoda na vozidle hrazena z havarijního pojištění, požaduje pojistitel událost šetřenou policií. V případě, že nebude hmotná škoda hrazena z havarijního pojištění a zvíře po střetu utekla, není povinnost oznamovat tuto událost jednotkám IZS.



Zdroj: Ze spisu PČR – KŘP hl. m. Prahy DI- ODN

3.3.4 Škodní události

Škodní událostí rozumíme poškození čelního skla, bočních skel, světlometů a mlhovek. Aby se jednalo o škodní událost, musí dojít k poškození odlétnutým štěrkem, kamínkem od vzorku vozidla. V případě, že vypadne kamínek z ložné plochy nákladního vozidla, nejedná se o škodní událost, ale o dopravní nehodu. V případě, že se nám podaří zastavit a zkontaktovat řidiče vozidla, postačí sepsat společný záznam o dopravní nehodě. V případě, že řidič z místa dopravní nehody odjede, pokusíme se poznamenat si registrační značku a vyrozumět policii. V těchto případech je třeba mít na paměti, že řidič vozidla o způsobení škody nemusí mnohdy vědět. Za škodní událost považujeme také pád cestujícího při provozním brzdění nebo střet vozidel mimo pozemní komunikaci.



Zdroj: Ze spisu PČR – KŘP hl. m. Prahy DI- ODN

3.3.5 Omyly a rizika

Pokud máme jakékoliv pochybnosti o zavinění nehody nebo osobním stavu druhého účastníka vyrozumíme policii a setrváme do jejího příjezdu. Ve všech případech kontaktujte neprodleně asistenční službu své pojišťovny. Každý řidič by měl znát pojistné podmínky, které podepsal při uzavírání pojistné smlouvy. Může tím předejít mnoho nejasnostem. Častým omylem bývá, odstavení poškozených vozidel z konečného postavení bez předchozího vyznačení. Při každé události je dobré snažit se zajistit přítomné svědky. Největším nešvarem mezi řidiči bývá dodatečné hlášení nehod. Na místě dopravní nehody je třeba se zdržet podepisování různých smluv, ze strany asistenčních služeb. Ne vždy je zájmem asistenční služby spokojený zákazník. V maximální míře využívat reflexní prvky a co nejméně se zdržovat na komunikaci. Pokud je to jen trochu možné stát mimo komunikaci, zejména na dálnicích. Snažit se zabránit úniku provozních kapalin do kanalizace.

3.4 Způsoby ukončení silničních dopravních nehod

Administrativní zpracování silničních dopravních nehod lze rozdělit:

- Dopravní nehoda zpracovaná účastníky bez účasti PČR na „Záznam o dopravní nehodě“ na „tzv. Euroformulář“,

- Dopravní nehoda zpracovaná na místě PČR na „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“,
- Dopravní nehoda zpracovaná na místě PČR na „Protokol o nehodě v silničním provozu“.

Dopravní nehoda ukončená bez účasti PČR, spočívá ve vyplnění společného „Záznamu o dopravní nehodě“ a jeho předání pojistiteli. Jedná se o nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti. Pokud je v těchto případech policie na místě přítomna, provede poučení o povinnosti sepsat společný „záznam o dopravní nehodě“. Při zjištění protiprávního jednání některého z účastníků uloží blokovou pokutu, popřípadě věc oznámí příslušnému správnímu orgánu. Policista vyznačí na zadní stranu protokolu viníka, způsob vyřešení, právní kvalifikaci a třetí list záznamu zaeviduje na místě a věcně příslušnému útvaru policie. Vyznačení se provádí za pomoci nálepky nebo razítka.

Dopravní nehodu, kdy vznikne povinnost oznámit nehodu policii, a jsou splněny podmínky blokového řízení, zpracuje policista „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“. Pro uzavření dopravní nehody v blokovém řízení musí být splněny tyto podmínky, přestupek musí být spolehlivě zjištěn, viník musí s přestupkem souhlasit, viník musí souhlasit s výší pokuty, nedošlo ke zranění, není uplatňována technická závada, nebyla zjištěna přítomnost alkoholu, viník je ochoten blokovou pokutu zaplatit. Není rozhodující, zda viník má hotovost u sebe, v tomto případě podepíše blok na pokutu na místě nezaplacenou, a obdrží složenku. Dopravní nehodu, kdy vznikne povinnost oznámit dopravní nehodu policii a nejsou splněny podmínky blokového řízení, zpracuje policista „Protokol o nehodě v silničním provozu“, provedené potřebné úkony a věc oznámí příslušnému správnímu orgánu k projednání. V případě, že je důvodné podezření ze spáchání trestného činu, postoupí věc dopravní nehody místně a věcně příslušnému útvaru policie.

Dojde-li při provozu ke střetu se zvířeti a jsou splněny stanovené podmínky, policista vyhotoví „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvířeti“. Vyhotovením tohoto záznamu je dopravní nehoda uzavřena. Podmínky pro uzavření: zvíře nebo alespoň její část musí být nalezena na místě, při střetu nedošlo ke zranění, není uplatňována účastníkem technická závada a nebylo zjištěno požití alkoholických nápojů. Při střetu s domácím zvířetem, musí být skutek zpracován na „Protokol o nehodě v silničním provozu“.

Dopravní nehoda, při které došlo k poškození předních, bočních skel nebo světlometů vozidla, lze oznámit na nejbližším útvaru policie. Pro zpracování této události není rozhodující, kde k poškození došlo. Policista sepíše „Záznam o škodní události“, provede fotodokumentaci a kopii tiskopisu předá oznamovateli.

4. První pomoc - lékárnička

4.1 Laická první pomoc

Celá pětina zraněných při dopravních nehodách umírá zadušením, vykrvácením nebo šokem, a to jen proto, že jim nebyla včas poskytnuta účinná pomoc. Reálný dojezd záchranky je při prudkém krvácení, dušení nebo oběhových poruchách většinou příliš dlouhý na to, aby raněný mohl přežít. Proto celá tíha zodpovědnosti za záchranu, právě těch nejzávažnějších poranění většinou, spočívá na svědcích, kolemjedoucích osob, chodcích nebo nezraněných účastnících nehody. Protože k záchraně života stačí často jen jednoduchá opatření, která mají dostatečný časový předstih před příjezdem odborné pomoci, je nutné, aby většina z nás tato opatření znala.

4.2 Bezprostřední úkony

Při zjištění, že je některý z účastníků dopravní nehody zraněn je třeba vyrozumět složky integrovaného záchranného systému. U větších nehod není třeba hlásit jednotlivá zranění, ale podat zprávu o celkové situaci, čímž myslíme místo nehody, popis nehody, počet zraněných, rozsah zranění, přístupové cesty. Postupujeme podle pokynu operátora.

Pokud nejde účastníkům dopravní nehody bezprostředně o život (není nutno je oživovat) či nehrozí nebezpečí další nehody nebo požáru nehýbáme se zraněnými ani je nevynášíme z vozidel. Neodbornou manipulací bychom mohly případná poranění ještě zhoršit (zejména poranění páteře). Stejně tak se nesnažíme násilím sejmout helmu poraněnému motocyklistovi. Snažíme se, pokud není zraněný v bezvědomí, s ním neustále komunikovat. Zastavení krvácení a uvolnění dýchacích cest je u poskytování první pomoci prioritou.

4.3 Zásady první pomoci

- Pohledem, poslechem a pohmatem ověříme – dýchání, krvácení, polohu těla, barvu obličeje, teplotu těla. Zkontrolujeme životní funkce zraněných.
- Při bezvědomí uložíme zraněného na záda a uvolníme dýchací cesty.
- Při krvácení přiložíme tlakový obvaz (nebo jej něčím nahradíme), pokud možno zvedneme krvácející končetinu. Provedeme protišokové opatření, ošetříme poranění, zabráníme úniku tepla, uvedeme končetinu do zvýšené polohy a hlídáme dobu zaškrcení (po 20 minutách na chvíli povolit).

- Pokud zraněný nedýchá a nenahmatáme puls, položíme ho na záda, zakloníme hlavu, přesvědčíme se, zda není nic v ústech, a provedeme 15 x stlačení hrudníku a 2 vdechy.
- Při šoku oslovíme zraněného, zkontrolujeme tep a barvu kůže. Zajistíme teplo a ticho. V žádném případě nepodáváme tekutiny. Zvedneme dolní končetiny. Do příjezdu rychlé záchranné pomoci se zraněným komunikujeme.

4.4 Obsah lékárničky

Vozit v autech lékárničku nařizuje řidičům zákon. Od tohoto roku došlo k významné změně v jejich výbavě. Jednou z nich je, že autolékárnička musí obsahovat stručný obrázkový návod, jak na silnici poskytnout první pomoc. Navíc by také měla být vybavena termoizolační fólií, což je jakási staniolová deka, která by měla zabránit tomu, aby poraněný člověk prochládl. Chybět by neměly ani větší nůžky a kvalitní resuscitační maska. Ta má nahradit dosud používanou látkovou roušku k provádění umělého dýchání. Lékařnička by měla být umístěna na snadno dostupném místě, nejlépe za sedlem řidiče. Lékařnička umístěná v úložném prostoru je pro náklad nebo poškozenou karosérii nedostupná.

Jedná se:

- Obvaz hotový s 1 polštářkem (šíře 8 cm, savost 800g/m²)
- Obvaz hotový se 2 polštářky (šíře 8 cm, savost 800g/m²)
- Šátek trojčípý z (netkaného) textilu (délka stran nejméně 960×1360×960 mm)
- Náplast hladká cívka (velikost 2,5cm x 5m, min. lepidlo 7 N/25 mm)
- Náplast s polštářkem (velikost 8cm x 4cm, min. lepidlo 2,5 N/cm)
- Obinadlo škrťací pryžové (60×1250 mm)
- Maska resuscitační s výdechovou chlopní a filtrem schválená jako zdravotnický prostředek
- Rouška plastová (20×20 cm, tloušťka 0,05 mm)
- Rukavice pryžové (latexové) chirurgické v obalu

- Nůžky se sklonem v antikoroziční úpravě se zaoblenými hroty – délka 15 cm
- Isotermická fólie (rozměry min. 200×140 cm)
- Letáček o postupu při zvládnání dopravní nehody

5. Záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě může mít v zásadě libovolnou formu, žádný pevně stanovený formulář zákon nepředepisuje. Přesto lze doporučit tzv. „euroformulář“ záznam o dopravní nehodě (příloha 1). Záznam o dopravní nehodě, který současně doporučuji všem řidičům vozit v autě s sebou. Jedná se o propisovací tiskopis o třech listech, který je identický s tiskopisy užívaných v zemích EU. Protokol o nehodě vyplňuje řidič, který dopravní nehodu zavinil a řidič poškozeného vozidla.

5.1 Jak vyplnit záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě je tvořen záhlavím, popisnou částí pro dvě vozidla, částí pro okolnosti vzniku dopravní nehody, částí pro náčrtek a místo pro podpisy obou řidičů. Pokud při dopravní nehodě dojde k poškození více vozidel, použijeme více záznamů o dopravní nehodě, přičemž se v každém z nich bude opakovat vozidlo viníka a měnit se budou pouze vozidla poškozených. Rozlišení vozidel je odlišeno barevně a označením vozidla "A" a "B". Při vyplňování a následném uplatňování náhrady škod není rozhodující, zda vozidlo viníka je označeno písmenem A nebo B. Při vyplňování záznamu o dopravní nehodě se držíme předepsaných kolonek a vyplníme kolonky nám známé údaje. Záznam o dopravní nehodě je návodem pro větší spektrum nehod, proto obsahuje i kolonky, které nemusíme vždy vyplnit. Může se také stát, že budeme chtít poznamenat více údajů, k tomuto účelu použijeme druhou stranu protokolu. Správně vyplněné údaje v záznamu

o dopravní nehodě, by nám měly postačit pro oznámení a uplatňování škody u pojistitele viníka. Při vyplňování záznamu o dopravní nehodě postupujeme po jednotlivých bodech. Pro vyplnění záznamu o dopravní nehodě jsou nezbytné údaje z osvědčení o registraci vozidla, občanského průkazu, řidičského průkazu a dokladu prokazujícího sjednání odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, které jsou si řidiči na místě dopravní nehody na požádání předložit.

5.2 Popisná část záznamu o dopravní nehodě

Datum nehody a čas, zde zapíšeme přesný čas a den, kdy se dopravní nehoda stala.

- Stát a místo dopravní nehody, zde zapíšeme ulici nebo silnici, kde se dopravní nehoda stala. Snažíme se, co nejdůležitěji popsat místo dopravní nehody.

- V případě dopravní nehody ve městě popíšeme místo takto „Praha 9, ulice Černokostelecká, směr z centra, před domem č. p. 96“. V případě, že k dopravní nehodě dojde mimo město, popíšeme místo takto „silnice I. třídy č. 35, směr Červená Voda Králíky asi 200 metrů před odbočkou na střelnici.
- Při vyplňování zaškrtneme, zda došlo při dopravní nehodě ke zranění, i k lehkému. Jak již bylo dříve uvedeno při dopravní nehodě, při které dojde ke zranění, jsme povinni oznámit dopravní nehodu policii. Formulář však může posloužit k záznamu potřebných dat, i když nehodu bude šetřit policie.
- Věcná škoda na jiných vozidlech nebo předmětech – zaškrtneme, zda došlo k poškození více jak dvou vozidel (jedná se o případy tzv. řetězové dopravní nehody) a zda došlo k poškození jiných předmětů.
- Svědci, jména, adresy, tel. – pro případ dodatečného šetření policie nebo pojišťovny je nutné poznamenat případné svědky dopravní nehody. Poznamenané svědky oceníme v případě, že viník dopravní nehodu nenahlásí nebo vinu bude následně popírat. Abychom mohli v těchto případech vyrozumět svědky, poznamenanáme si kontaktní adresu, ne vždy je totožná s adresou trvalého pobytu. Také telefonické spojení a emailové adresy je dobré si poznamenat.

5.3 Popisná část záznamu o dopravní nehodě

- Pojistník/ pojištěný – zapíšeme jméno, příjmení, adresu, poštovní směrovací číslo a stát pojistníka (nejčastěji se jedná o majitele). Pojistník je osoba nebo firma, která uzavřela s pojistitelem smlouvu za škodu způsobenou provozem vozidla. Tyto údaje nalezneme v tzv. „zelené kartě“, která musí být podepsána. Taktéž poznamenanáme telefon nebo email na pojistitele.
- Vozidlo – zapíšeme tovární značku, typ registrační značku a stát vozidla nebo přípojného vozidla. Tyto údaje nalezneme v osvědčení o technickém průkazu. V praxi lze uvést vozidlo tovární značky Škoda – Superb registrační značky 1E35345, Česká Republika.
- Pojistitel – jedná se o právnickou osobu, u které pojistník uzavřel smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Vyplníme jméno společnosti, číslo pojistné smlouvy, číslo zelené karty, dobu platnosti, stát,

telefonní nebo emailové spojení, a zda je vozidlo havarijně pojištěno. Tyto údaje nalezneme v tzv. „zelené kartě“, která musí být podepsána.

- Řidič – jedná se o osobu, která řídila vozidlo v době dopravní nehody. Vyplníme jméno, příjmení, datum narození, adresa a stát trvalého pobytu, telefonické a emailové spojení. Důležité je zvláště číslo řidičského průkazu, skupiny řidičského oprávnění a platnost řidičského oprávnění.
- Označení poškození vozidla – zakreslíme, která část byla dopravní nehodou poškozena.
- Poškození vozidla – které části byly dopravní nehodou poškozeny.

5.4 Okolnosti dopravní nehody uvedené v záznamu o dopravní nehodě

- Okolnosti nehody – v bodu dvanáct je uvedeno sedmnáct možných příčin dopravních nehod. Možné příčiny zaškrtnou oba účastníci křížkem, každý na své straně protokolu. Celkový počet příčin zapíše účastníci do spodní části políčka číslicí.
- Náskres nehody v okamžiku střetu – zde účastníci zakreslí náčrtek místa dopravní nehody, zapíše směr a počet jízdních pruhů, směr jízdy vozidel, názvy ulic. Zakreslí konečné postavení vozidel, označí je písmenkem uvedeným v záznamu. Pokud se řidiči dohodnou na zavinění, postačí jeden náčrtek. Pokud se řidiči nedohodnou na zavinění, doporučuji, aby každý nakreslil vlastní náčrtek.
- Vlastní poznatky – do této kolonky zapíše účastníci veškeré okolnosti nebo své názory k průběhu dopravní nehody. Zapíše, zda souhlasí či nesouhlasí se zaviněním dopravní nehody a také s poškozením vozidel. Mohou se vyjádřit i k míře zavinění dopravní nehody.
- Podpisy řidičů – podpisem oba řidiči stvrdí správnost údajů a účast na dopravní nehodě. Podpisem záznamu o dopravní nehodě řidič nepotvrzuje zavinění dopravní nehody.

6. Trestné činy související s dopravními nehodami

Z hlediska zavinění jsou dopravní nehody nedbalostními delikty, tedy trestné činy spáchané z nedbalosti. Trestné činy doprovázející dopravní nehody lze zařadit, zpravidla, mezi úmyslné trestné činy. Rozdíl mezi úmyslným a nedbalostním jednáním, v závislosti na způsobu páchaní, spočívá v tom, že zatím co pachatel úmyslného trestného činu vychází z určitého motivu a svým jednáním sleduje konkrétní cíl, v případě nedbalostního trestného činu žádný motiv jednání pachatele neexistuje a rovněž tak schází cíl jednání pachatele, který by se projevil v následku tohoto jednání¹⁸. Doprovázející trestné činy doprovázející dopravní nehody je celá řada, ty však nejsou předmětem této práce.

6.1 Trestné činy spáchané dopravní nehodou

Při dopravní nehodě, při které došlo k vážnému zranění nebo smrtelnému zranění některého z účastníků, se viník může dopustit těchto trestných činů:

- ublížení na zdraví podle § 148 tr. zákona
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 tr. zákona
- usmrcení z neslabosti podle § 143 tr. zákona
- obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zákona

Za trestný čin ublížení na zdraví, lze považovat takový stav, který porušením normálních tělesných a duševních funkcí znesnadňuje výkon obvyklé činnosti, nebo má jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného, a který zpravidla vyžaduje lékařské ošetření, i když nezanechává trvalé následky¹⁹. V praxi za tento stav lze považovat, omezení v obvyklém způsobu života více jak 7 dní.

Za těžké ublížení na zdraví se rozumí vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění, které je taxativně vymezeno trestním zákonem. Jedná se o zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohydění, vyvolání potratu nebo

¹⁸ Porada Viktor, Kriminálnístka, Akademické nakladatelství: Brno, 2001, s. 547 ISBN 80-7204-194-0
¹⁹ § 122 odst. 1 zákona 40/2009, v platném znění

usmrcení plodu, nebo delší dobu trvající porucha zdraví²⁰. V praxi za tento stav lze považovat, omezení v obvyklém způsobu života přesahující nejméně dobu šesti týdnů.

Dalším trestným činem, kterého se řidič může dopustit při dopravní nehodě je obecné ohrožení z nedbalosti. Za obecné ohrožení z nedbalosti se považuje vydání lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizího majetku v nebezpečí škody velkého rozsahu. Při dopravních nehodách se obecně považují těžké nehody plně obsazených autobusů, tramvají, lodí a vlaků. V praxi za tento stav lze považovat ohrožení více jak 7 lidí nebo hmotné škody více jak 5 000 000 Kč.

6.2 Trestné činy doprovázející dopravní nehody

Trestného činu neposkytnutí pomoci se dopustí ten, kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Tento trestný čin se zpravidla užívá u účastníků, vyjma řidičů²¹.

Trestného činu neposkytnutí první pomoci se dopustí řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne první pomoc osobě, která při dopravní nehodě utrpěla újmu na zdraví, aniž by sám byl ohrožen na životě. V daném případě není podstatné, zda řidič dopravní nehodu zavinil. Pomoc je povinen poskytnout každý, a okolnost, že pomoc mohl poskytnout někdo jiný, je nevyvíňuje²².

²⁰ § 122 odst. 1 zákona 40/2009, v platném znění.

²¹ Viktor Porada a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha 2000, s. 125 ISBN 80-7201-212-6

²² Viktor Porada a kolektiv, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Praha 2000, s. 125 ISBN 80-7201-212-6

7. Náhrada škody při dopravních nehodách

7.1 Kde uplatnit náhradu hmotné škody

Každý majitel motorového vozidla musí mít sjednané pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, lidově řečeno „povinné ručení“. Tato povinnost je dána přímo zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Pokud způsobíme dopravní nehodu, jsou z našeho povinného ručení zaplaceny škody, které způsobíme jiné osobě. Může se jednat o škodu na zdraví, na cizím vozidle, na dopravním značení, budově, plotu, sloupu veřejného osvětlení apod. Kromě povinného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla můžete uzavřít i havarijní pojištění. V případě dopravní nehody, kterou zaviníme, zaplatí škodu na našem vozidle pojišťovna. Finančně se na opravě podílíme pouze do výše sjednané spoluúčasti. Pokud nemáme havarijní pojištění, musíte celou opravu zaplatit sami. V případech, že řidič způsobil dopravní nehodu pod vlivem alkoholických nápojů nebo návykové látky, pojišťovna škodu uhradí a dlužnou částku po řidiči vymáhá.

7.2 Pojišťovny, kde lze uplatňovat náhradu škody

Pojišťovna	Telefonní číslo pro hlášení nehod pojišťovně	www stránky pojišťovny	Adresa pojišťovny
Allianz pojišťovna, a. s.	800 170 000 Nepřetržitý provoz	www.allianz.cz	Praha 8, Ke Štvanici 656/3, PSČ 18600
Česká pojišťovna a.s.,	841 114 114 (pracovní den od 7 do 19 hodin)	www.cpoj.cz	Praha 1, Spálená 75/16, PSČ 113 04
ČSOB Pojišťovna, a. s., člen holdingu ČSOB	800 100 777 (pracovní den od 7 do 17 hodin)	www.csobpoj.cz	Pardubice, Zelené předměstí, Masarykovo náměstí čp. 1458, PSČ 532 18
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.	841 444 555	www.cpp.cz	Praha 4, Budějovická 5, PSČ 140 21
Generali Pojišťovna a.s.,	844 188 188 (pracovní den od 8 do 18 hodin)	www.generali.cz	Praha 2, Bělehradská 132, PSČ 120 84
Kooperativa, pojišťovna, a.s.,	800 105 105	www.koop.cz	Praha 1, Templová 747, PSČ 110 01
Triglav pojišťovna,a.s	542 423 775, 542 423 776	www.triglav.cz	Brno, ul.Novobranská 544/1, PSČ 60200
UNIQA pojišťovna, a.s.,	800 120 120	www.uniqa.cz	Praha 6, Evropská 136, PSČ 160 12
Wüstenrot pojišťovna, pobočka pro Českou republiku	227 231 201	www.wuestenrotpojistovna.cz	Praha 5, nám. Kinských 602/2, PSČ 150 00

7.3 Česká kancelář pojistitelů poskytuje plnění z garančního fondu

- plnění za těžkou újmu na zdraví nebo usmrcení způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti (u věcné škody pouze pokud tato škoda přesáhne částku 5 tisíc Kč),
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla pojištěného u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla pojištěného zahraničním pojištěním,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění²³.

7.4 Náhrada škody na zdraví

Náhrada za škodu na zdraví se poskytuje výhradně v penězích a to buď jednorázově, nebo formou důchodu a to však maximálně do výše limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě. Hradí se skutečná škoda a to, co poškozenému ušlo – ušlý zisk. Škoda se hradí v penězích a to náklady vynaloženými na uvedení do předešlého stavu.

Hradí se:

- odškodnění za bolest,
- ztížení společenského uplatnění,
- ztráta na výdělků po dobu pracovní neschopnosti,
- náhrada za ztrátu na výdělků po skončení pracovní neschopnosti,
- náklady na výživu pozůstalým,
- účelné náklady spojené s léčením,

²³ Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

- přiměřené náklady spojené s pohřbem,
- jednorázové odškodnění pozůstalým²⁴.

Tyto škody se dělí na škody skutečné a na ušlý zisk. Za ušlý zisk se považuje rozdíl mezi sociálními dávkami a průměrným výdělkem před autonehodou. Průměrný výdělek se počítá za poslední čtvrtletí. Při vyplácení skutečné škody se vychází z účelně vynaložených nákladů.

7.5 Odškodnění za bolest

Bolestným se rozumí odškodnění za bolesti, které byly vytrpěny nejen při úrazu, ale i při jeho léčení a odstraňování jeho důsledků – rehabilitace. Neodškodňují se útrapy psychické (bolest nad ztrátou blízké osoby). Hodnocení bolestného provádí ošetřující lékař písemně počtem bodů podle daných sazeb. Pokud škoda na zdraví vyžadovala mimořádně náročný způsob léčení, může lékař bodové hodnocení zvýšit až o 100 % (dialýza). Hodnota 1 bodu činí 120Kč²⁵. Právo na bolestné zaniká okamžikem smrti poškozeného. Bolestné jako nárok na dědice nepřechází.

7.6 Ztížení společenského uplatnění

Jednorázově se odškodňují bolesti poškozeného a jeho ztížení společenského uplatnění. Odškodnění se poskytuje jednorázově v penězích a to pouze tehdy, jestliže poškození na zdraví má prokazatelně nepříznivý vliv na uplatnění poškozeného v životě a ve společnosti. S ohledem na věk poškozeného v době vzniku škody na zdraví. Odškodnění musí být přiměřené povaze následků a jejich předpokládanému vývoji a to v rozsahu, v jakém jsou omezeny možnosti poškozeného uplatnit se v životě a ve společnosti²⁶. Odškodnění nenáleží, pokud je poškození přechodného rázu, které vede jen k dočasnému ztížení společenského uplatnění, za menší jizvy a drobné kosmetické vady a změny lehčího rázu. Ztížení společenského uplatnění hodnotí lékař určitým počtem bodů. Lékař provede posouzení v okamžiku, kdy je možno stav poškozeného považovat za ustálený (většinou po 1 roce od okamžiku kdy došlo ke škodě na zdraví). Ve zvláštních případech se ke ztížení společenského uplatnění musí vyjádřit více lékařů (internista, psychiatr) či může poškozený požádat soud, aby odškodnění zvýšil. Ztížení společenského uplatnění je ryze osobním nárokem, který zaniká smrtí.

²⁴ Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

²⁵ Vyhláška č. 440/2001 Sb., § 7, odst. 2

²⁶ Vyhláška č. 440/2001 Sb., § 3, odst. 1

7.7 Ztráta na výdělků po dobu pracovní neschopnosti

Náhrada za ztrátu na výdělků po dobu pracovní neschopnosti je rozdíl mezi průměrným výdělkem poškozeného před škodou a nemocenskými dávkami. Průměrný výdělek zjišťuje zaměstnavatel z hrubé mzdy, z rozhodného období (předchozí kalendářní čtvrtletí) a odpracované doby. Jaká konkrétní škoda vznikla se poškozený dozví zpravidla v okamžiku, kdy mu byla vyplacena poslední dávka nemocenského a kdy tedy může ztrátu na výdělků blíže specifikovat. Ztráta na výdělků, po dobu pracovní neschopnosti, vzniká okamžikem uznání pracovníka práce neschopným a končí ukončením pracovní neschopnosti. Většinou se tento nárok vyplácí zpětně, po skončení pracovní neschopnosti, protože v té době poškozený zjišťuje, na základě rozdílu mezi nemocenským a průměrným výdělkem, jak velkou škodu vlastně utrpěl.

7.8 Náklady za ztrátu na výdělků po skončení pracovní neschopnosti

Tato náhrada činí rozdíl mezi průměrným výdělkem před poškozením a výdělkem dosahovaným po poškození, ale s tím, že se připočte invalidní nebo částečný invalidní důchod, pokud jej poškozený pobírá. Zvláštní případ je, když není poškozenému přiznán ani částečný invalidní důchod a on pouze zvýšenou námahou dosáhne původního výdělků (má s výkonem povolání určité potíže). Zde na základě znaleckého posudku se rozhoduje o oprávněnosti nároku poškozeného.

7.9 Náklady na výživu pozůstalým

Pokud dojde při dopravní nehodě k usmrcení toho, kdo jiným výživu poskytoval nebo byl povinen jí poskytovat, hradí se náklady na výživu těchto pozůstalých²⁷. Při výpočtu dávek se vychází z průměrného výdělků zemřelého. Náhrada na výživu všech pozůstalých nesmí součtem převýšit částku, do které by zemřelému náležela náhrada za ztrátu na výdělků.

Nárok na úhradu mají dvě skupiny:

- osoby, ke kterým měl zemřelý ze zákona vyživovací povinnost (děti, manželka, rodiče, rozvedený manžel, v některých případech i prarodiče a vnuci)
- osoby, kterým výživné fakticky poskytoval (kdokoliv, kdo od zemřelého dostával pravidelné plnění)

²⁷ Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

7.10 Náklady na léčení

Pokud při dopravní nehodě dojde ke škodě na zdraví, hradí se i účelné náklady spojené s léčením²⁸ a to tomu, kdo je vynaložil a to pouze tehdy, pokud léčení nebylo poskytnuto bezplatně. Jde tedy o úhradu nákladů, které poškozený vynaložil za účelem zlepšení zdravotního stavu nebo vyléčení (účelné náklady spojené s léčením jsou takové náklady, které vynaložil poškozený sám nebo je vynaložila pojišťovna na léčení poškozeného). Patří sem např. náklady na léčebné pomůcky, protézy, vitamíny a většinou i cestovní náklady spojené s návštěvou lékaře či zdravotního zařízení, náklady spojené s najmutím ošetřovatelky v případě bezmocnosti, výpomoc třetí osobou v domácnosti (v případě ošetřovatelky nebo hospodyně si pojišťovna žádá potvrzení od lékaře že stav poškozeného je takový, že pomoc potřebuje). Náklady spojené s ošetřováním lze zařadit mezi náklady spojené s léčením.

7.11 Náklady spojené s pohřbem

Při usmrcení osoby při dopravní nehodě se hradí přiměřené náklady spojené s pohřbem. Náklady se hradí tomu, kdo jej vynaložil²⁹. Mezi náklady pohřbu se zahrnují výdaje: náklady, které účtuje pohřební ústav, hřbitovní poplatky, cestovní výlohy, náklady na zřízení pomníku nebo desky, úprava hrobu a 1/3 přiměřených nákladů na pořízení smutečního ošacení. Náklady na smuteční ošacení a cestovní výlohy se hradí osobám blízkým. Výčet nákladů, které lze uhradit jako náklady spojené s pohřbem je konečný a nic jiného se již nehradí.

7.12 Jednorázové odškodnění pozůstalým

Pozůstalým vzniká nový nárok a to ve formě jednorázového odškodnění. Nároky, které pojišťovna nemůže splnit, musí poškozený nárokovat na škůdci.

Za škodu usmrcením náleží pozůstalým toto jednorázové odškodnění:

- manželce (manželovi) 240.000,-Kč,
- každému dítěti 240.000,-Kč,
- každému rodiči 240.000,-Kč ,
- každému rodiči při ztrátě počatého, ale nenarozeného dítěte 85.000,-Kč,

²⁸ Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

²⁹ Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

- každému sourozenci zesnulého 175.000,-Kč,
- každé osobě, která žila se zesnulým ve společné domácnosti 240.000,-Kč³⁰.

Tyto platby jsou prováděny pouze u událostí, které nastaly od 01. 05. 2004. Před tímto datem nárok nevzniká. Aby mohlo dojít k plnění, musí dojít ke smrti a to buď na místě DN, nebo následně, ale v každém případě musí být prokázána příčinná souvislost mezi dopravní nehodou a smrtí. Všechny výše uvedené náhrady jsou propláceny až do výše limitu sjednaného v pojistné smlouvě.

7.13 Náhrada věcné škody

Věcná škoda je taková škoda, která vznikla poškozením, ztrátou, zničením nebo odcizením věci. Škoda se hradí v penězích, ale pokud je to možné a poškozený o to požádá, hradí se škoda tak, že se vše uvede do předešlého stavu. Při určení výše škody se vychází z ceny v době poškození. Protože při dopravní nehodě může dojít ke vzniku několika škod, je nutné k nim přistupovat individuálně. Škoda na vozidle je nejčastější škodou při dopravní nehodě (o jak velkou škodu se jedná, to si zjišťuje pojišťovna sama, likvidátor prohlédne vozidlo a vyhotoví o tomto zápis s fotodokumentací, pokud by byla oprava vozu nerentabilní, provede se výpočet škody formou totální škody. Z obecné ceny vozu je odečtena hodnota toho, co z vozu zbylo a zvažuje se také prodejnost toho, co z vozu zbylo. Obecná cena vozu je cena, za kterou lze koupit vozidlo srovnatelného typu a kvality odpovídající zničenému vozidlu. Ke stanovení konečného rozsahu výše škody na vozidle se použije doklad z opravny, znalecký posudek, různé ceníky nebo i fotodokumentace. Po odečtení amortizace vyplatí pojišťovna poškozenému škodu.

7.14 Náhrada za zapůjčení náhradního vozidla

Zásady pro úhradu půjčového:

- vypůjčené vozidlo musí typově odpovídat poškozenému vozidlu,
- doba, za kterou pojišťovna poskytne náhradu, nesmí přesáhnout dobu opravy vozidla,
- výše vzniklé škody je pokazována vyúčtováním půjčového nebo dokladem o délce opravy vozidla nebo dokladem o koupi nového vozidla.

³⁰ Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Poškozený k vyúčtování přikládá také knihu jízd. Než pojišťovna poškozenému částku vyplatí, zjišťuje, zda bylo vozidlo zapůjčené na nezbytně nutnou dobu a také, zda bylo třeba vozidlo vůbec půjčovat.

7.15 Zhodnocení vozidla opravou

Při opravě vozidla může dojít také k situaci, že se opravou vozidlo zhodnotí, toto se stává zejména u starších typů vozidel. Amortizace (rozdíl mezi cenou původního dílu a dílu nového) se od vyplácené náhrady odečítá.

7.16 Škoda na oděvech a jiných věcech

Při dopravní nehodě mohou být poškozeny věci a oděvy, které měl poškozený v té době na sobě nebo u sebe. Je dobré, aby se tato škoda lépe uplatňovala na pojišťovně, za pomoci policie zadokumentovat jejich poškození. Při uplatňování škody je dobré také doložit, co nejvíce dokladů o vlastnictví věci a o rozsahu poškození. Z tohoto práva na plnění je vyloučen pojištěný, manželce (manželu) pojištěné osoby a osobám blízkým se hradí jen škody na zdraví a usmrcení, nehradí se škody na vozidle, kterým byla škoda způsobená a nehradí se ani škoda, která vznikla na věcech, které byly tímto vozidlem přepravované.

7.17 Ekologická škoda

Při provozu motorového vozidla může dojít také k ekologické škodě. Posuzování takovýchto škod je velice náročné a bývá většinou založené na znaleckém posudku.

7.18 Další škody

Další škody, které mohou vzniknout provozem motorového vozidla a jsou hrazeny pojišťovnou, bývají různého charakteru a je jich velké množství - např. škody na nemovitostech, škody na silničním či dálničním zařízení (nabouraná svodidla či dopravní značky).

7.19 Náhrada ušlého zisku

Poškozený podnikatel může utrpět ztrátu na zisku např. v době, kdy nemá k dispozici jiné vozidlo (pokud jeho vozidlo bylo dopravní nehodou poškozeno), léčí se nebo vyřizuje škodní událost. Při určování výše zisku se vychází z peněžních deníků, účetních zápisů, pokladních knih, knih jízd apod.

7.20 Náhrada účelně vynaložených nákladů

Náhrada účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením (§ 6/2a, c, zákona č.168/ 1999 Sb.). Pojišťovna proplácí takto vzniklé náklady i náklady, které poškozenému vznikly např. při pořizování znaleckých posudků anebo proplácí i náklady, které poškozenému vznikly při pořizování různých dokladů, které jsou nezbytné pro kladné vyřízení nároku.

7.21 Asistenční služba

Z postu pojistného plnění máme také nárok na bezplatnou asistenční službu, která zabezpečuje odtažení, opravu vozidla, poskytování odborné pomoci. Většina pojišťoven zřídila asistenční telefonní linku.

8. Předmět a metody výzkumu

Pro získání relevantních výsledků, ve zkoumané oblasti, má svůj obrovský vliv výběr metody výzkumu a předmět výzkum, mezi nimiž je vztah vedoucí k závěru, co se má poznat a cestou vedoucí k tomuto poznání. Při koncipování průzkumu jsem vycházel z analýzy údajů, které byly získány prostřednictvím rozhovorů a vyhodnocením statistických údajů. Snažil jsem se poznat a vyhodnotit současné podvědomí společnosti o problematice dopravních nehod a činnosti na místě dopravní nehody. Při dotazování na danou problematiku jsem se zaměřil na návrhy možného řešení této problematiky. Při sběru relevantních dat jsem použil techniky dotazníků a metodu rozhovorů. Výměna informací v rozhovoru je nejčastějším užívaným způsobem. Při sběru informací jsem se zaměřil na rozdílné skupiny, které tak mohou podat objektivní přehled o dané problematice. Zaměřil jsem se na policisty, zdravotníky a veřejný sektor.

8.1 Cíl výzkumu

Cílem výzkumu bylo zjištění, zda dotazovaní respondenti jsou dostatečně obeznámeni s problematikou dopravních nehod a jednáním na místě dopravní nehody.

Organizace výzkumu

Výzkum zahrnoval šedesát respondentů z třech vybraných skupin, kdy z každé skupiny respondentů bylo deset žen a deset mužů. Dvacet dotazníků bylo předloženo skupině respondentů ze skupiny policistů, přičemž pět policistů a pět policistek z odboru dopravní služby srovnatelný počet z odboru pořádkové služby. Respondenti byli dotazováni v hlavní budově Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy. Druhá skupina respondentů z odvětví zdravotnictví byla dotazována ve Fakultní Thomayerově nemocnici a Fakultní Nemocnici Královské Vinohrady. Třetí skupina respondentů z veřejného sektoru byla vybírána náhodně v OD Paladium. Všichni respondenti byli různých věkových skupin. Časové vymezení průzkumu 6. 1. 2010 – 12. 1. 2010.

8.2 Stanovení hypotéz

Na základě osobní a profesní zkušenosti a teoretické části předkládané bakalářské práce v oblasti dopravních nehod jsem stanovil tyto hypotézy:

H-1 Zdali je dostatečná znalost činností na místě dopravní nehody?

H-2 Zda je dostatečná informovanost společnosti o problematice dopravních nehod?

H- 3 Zda došlo ke snížení počtu dopravních nehod?

8.3 Vyhodnocení dotazníků

Dotazník vyplnili všichni dotazovaní respondenti. Dotazník obsahoval deset otázek s možnou odpovědí ano – ne. Při vyplňování dotazníku se mnoho respondentů dotazovala na mnoho odborných otázek z dané problematiky, na většinu z nich jsem podal odpověď v teoretické části méj bakalářské práce. Většina respondentů mi sdělila, že byli nějakým způsobem dopravní nehodou dotčeni.

Vyhodnocení

Otázka č. 1 – Víte co je dopravní nehoda?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
10	0	10	0	8	2	7	3	7	3	10	0
100%	0%	100%	0%	80%	20%	70%	30%	70%	30%	100%	0%

Otázka č. 2 – Víte jak postupovat při dopravní nehodě?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
10	0	80	20	6	4	4	6	6	4	8	2
100%	0%	80%	2%	60%	40%	40%	60%	60%	40%	80%	20%

Otázka č. 3 – Umíte poskytnout první zdravotnickou pomoc?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
8	2	4	6	10	0	10	0	6	4	9	1
80%	20%	40%	60%	100%	0%	100%	0%	60%	40%	90%	10%

Otázka č. 4 – Byl (a) jste někdy účastníkem dopravní nehody?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
8	2	3	7	5	5	3	7	5	5	4	6
80%	20%	30%	70%	50%	50%	30%	70%	50%	50%	40%	60%

Otázka č. 5 – Víte co je společný záznam o dopravní nehodě?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
8	2	6	4	8	2	6	4	7	3	8	2
80%	20%	60%	40%	80%	20%	60%	40%	70%	30%	80%	20%

Otázka č. – 6 Vlastníte řidičský průkaz?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
10	0	8	2	9	1	6	4	7	3	7	3
100%	0%	80%	20%	90%	10%	60%	40%	70%	30%	70%	30%

Otázka č. 7 – Myslíte, že je dostatečná osvěta problematiky dopravních nehod?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
10	0	1	9	5	5	4	6	6	4	5	5
100%	0%	10%	90%	50%	50%	40%	60%	60%	40%	50%	50%

Otázka č. 8 – Víte kdy je povinno oznámit dopravní nehodu policii?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
9	1	9	1	7	3	4	6	6	4	6	4
90%	10%	90%	10%	70%	30%	40%	60%	60%	40%	60%	40%

Otázka č. 9 Víte kde uplatňovat náhradu škody na vozidle, poškozeného při DN?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
9	1	4	6	7	3	3	7	6	4	7	3
90%	10%	40%	60%	70%	30%	30%	70%	60%	40%	70%	30%

Otázka č. 10 – Myslíte si, že došlo ke snížení počtu dopravních nehod?

policie				zdravotnictví				Veřejný sektor			
muži		ženy		muži		ženy		muži		ženy	
ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
1	9	4	6	3	7	5	5	4	6	3	7
10%	90%	40%	60%	30%	70%	50%	50%	40%	60%	30%	70%

Vycházíme-li z celkových odpovědí a jejich analýzy je zřejmé, že

na otázku č. 1- zda vědí, co je dopravní nehoda, odpovědělo z 60 respondentů 52 respondentů ano což je 86,6 %.

Na otázku č. 2 – zda vědí, jak postupovat při dopravní nehodě, odpovědělo z 60 respondentů 42 ano, což činí 69,72 %.

Na otázku č. 3 – zda umí poskytnout první zdravotnickou pomoc, odpovědělo z 60 respondentů 47 ano což je 78,02 %.

Na otázku č. 4 – zda byl (a) někdy účastníkem dopravní nehody, odpovědělo z 60 respondentů 28 ano, což činí 46,48 %.

Na otázku č. 5 – zda vědí, co je společný záznam o dopravní nehodě, odpovědělo z 60 respondentů 43 ano což je 71,38 %.

Na otázku č. 6 – zda vlastní řidičský průkaz, odpovědělo z 60 respondentů 47 ano, což je 78,02 %.

Na otázku č. 7 – zda je dostatečná osvěta problematiky dopravních nehod, odpovědělo z 60 respondentů 31 ano, což je 51,46 %.

Na otázku č. 8 – zda vědí, kdy je povinnost oznámit dopravní nehodu policii odpovědělo z 60 respondentů 41 ano, což je 68,06 %.

Na otázku č. 9 – kde uplatňovat náhradu hmotné škody, vzniklé při dopravní nehodě odpovědělo z 60 respondentů 36 ano, což je 59,76 %.

Na otázku č. 10 – zda si myslí, že došlo ke snížení dopravních nehod, odpovědělo z 60 respondentů 20 ano, což je 33,2 %.

8.4 Potvrzení hypotéz

H-1 Zdali je dostatečná znalost činností na místě dopravní nehody?

Odpověď: Součtem odpovědí ano v otázkách č. 1,2,3,5,8, které jsou zaměřeny na jednání na místě dopravní nehody, získáme součet 225 respondentů, z celkových 300 dotazovaných, což činí 75 %. Ano je dostatečná znalost účastníků vybraných skupin na místě dopravních nehod.

H-2 Zda je dostatečná informovanost společnosti o problematice dopravních nehod?

Odpověď: Součtem odpovědí ano v otázce č. 7 získáme součet z 60 respondentů 31, což je 51,46 %. Osvěta problematiky dopravních nehod není dostatečná, jelikož byli k této problematice dotazováni účastníci z vybraných skupin. Většina dotazovaných respondentů, uvádí nedostatečnou informovanost a nezájem ze strany pojišťoven.

H- 3 Zda došlo ke snížení počtu dopravních nehod?

Odpověď: Součtem odpovědí ano v otázce č. 10 získáme součet z 60 respondentů 20, což je 33,2 %. Ke snížení dopravních nehod na pozemních komunikacích, dle jejich názoru nedošlo.

Závěr

Závěrem této práce, kterou jsem se pokusil, na základě dostupné literatury, pramenů, vyhodnocení dotazníků, provedených rozhovorů, zkušenosti z osobního života a své policejní praxe na oddělení dopravních nehod, Krajského ředitelství hl. m. Prahy, upozornit a seznámit čtenáře s problematikou dopravních nehod. Vytvořit informační manuál činností účastníků na místě dopravní nehody s následným postupem při uplatňování vzniklých škod.

Úvod mé práce definuje pojem „dopravní nehoda“ a základní rozdělení nehod. Z dostupných statistik, použitých k práci, vyplývá pokles dopravních nehod šetřených policií a proto bylo mojí snahou se zaměřit na nehody, které nejsou šetřeny policií.

Ve druhé části své práce jsem se zaměřil na základní pojmy, které jsou nezbytné pro orientaci v dané problematice.

Ve třetí části jsem popsal obecně prvotní úkony účastníků na místě dopravní nehody a kritéria oznamovací povinnosti. Specifikoval jsem jednotlivé postupy při konkrétních dopravních nehodách a v každém bodě jsem upozornil na možná rizika a omyly související s jejich zpracováním. Současně jsem popsal administrativní ukončení všech zmiňovaných dopravních nehod.

Čtvrtá část shrnuje poskytování laické 1. pomoci, čímž jsem se snažil reagovat na časté dotazy respondentů.

Pátá část pojednává o postupu při vyplňování „Záznamu o dopravní nehodě“ se specifikací jednotlivých bodů, včetně mnou zjištěných nedostatků tohoto „Protokolu“ (chybí prohlášení viníka a větší prostor pro možný náčrtek). Domnívám se, že prohlášení viníka o zavinění a větší prostor pro znázornění situace, pomůže k snadnějšímu uplatňování škod u pojišťoven. Poškozený řidič může tak okamžitě reagovat na nesouhlas viníka a přivolat na místo policii. V příloze 2 jsem uvedl, náčrtek hlídky dopravní policie, který slouží ke zpracování situačního plánu.

Obsahem šesté části jsou trestné činy způsobené přímo dopravní nehodou nebo k dopravní nehodě přidružené. Škála přidružených trestných činů je rozsáhlá, ale ty nebylo možno v této práci obsáhnout.

V sedmé části jsem uvedl, kde uplatňovat náhradu škody a na co mají poškození nárok z postu plnění pojišťoven.

Podkladem pro praktickou část byly mnou položené hypotézy, jejichž závěry vycházejí z odpovědí na dotazy, které byly položeny náhodným respondentům různých profesí formou dotazníků. Při zpracování těchto dat jsem zaregistroval mnoho pozitivních podnětů ze stran respondentů, na které jsem se nažil zodpovědět v obecné části této práce. Snažil jsem se, co nejobektivněji, reagovat na časté dotazy lidí účastnících se dopravních nehod a shrnout nejčastější oblasti, se kterými se můžeme při dopravní nehodě setkat. Policisté zabývající se vyšetřováním dopravních nehod jsou velmi často lidmi, i z vlastních řad, často podceňování. Často slyším názor, že vyšetřování dopravních nehod je banální a práce pro každého. Vyšetřování dopravních nehod, při nichž dochází zejména ke ztrátám na životech, vyžaduje nejen profesionální přístup, ale i velkou osobní statečnost. Zejména policisté zabývající se vyšetřováním dopravních nehod čelí nejen fyzické, ale i psychické zátěží, a to při jednání s viníky, příbuznými nebo pozůstalých. Za dobu své praxe jsem se setkal, bohužel ve větší míře, s nezájmem, lhostejností a arogancí.

Doufám, že svojí prací jsem nepatrně přispěl ke zlepšení informovanosti všech účastníků silničního provozu, zejména jejich chování a postupu při dopravní nehodě. Pouze zlepšená informovanost, osobní a odpovědný přístup všech účastníků silničního provozu, může vést ke zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích a tím ke snížení tragických následků dopravních nehod.

Použité prameny a literatura

Literatura:

- Porada V., *Kriminalistika*, Akademické nakladatelství: Brno, 2001, s. 545
ISBN 80-7204-194-0
- Porada, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, Praha: Linde, 2000, 125 s. ISBN 80-7201-212-6

Další prameny:

- Malkovský, P. a kolektiv, *Silniční dopravní nehody*, Infopol Praha 2008
- Chmelík, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vyd. Praha: MV ČR a Úřad vyšetřování pro ČR, 1998

Zákony:

- Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
- Zákon č. 200/1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 168/1999 Sb. – o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Závazné pokyny:

- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 220/2008, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky na úseku služby dopravní policie
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup příslušníků Policie České republiky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Vyhlášky:

- vyhláška č. 440/2001 Sb., Ministerstva zdravotnictví o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění

Internetové zdroje:

- iBesip [online]. 2009, Dostupný z WWW: <[http:// www.ibesip.cz/](http://www.ibesip.cz/)>.
- Ministerstvo vnitra ČR [online]. 2009, Dostupný z WWW: <[http:// www.mvcr.cz/](http://www.mvcr.cz/)>.
- Ministerstvo dopravy ČR [online]. 2008, Dostupný z WWW: <[http:// www.mdcrcz.cz/](http://www.mdcrcz.cz/)>.
- Centrum dopravního výzkumu [online]. 2008, Dostupný z WWW: <[http:// www.cdv.cz /](http://www.cdv.cz/)>.
- Statistiky dopravních nehod, [online], Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>

Přílohy

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

1. Datum nehody: 1.1.2009 Čas: 14.10 2. Místo: Místo: PRATKA 9 Stát: C.R. U: KRATKA, DUM č.p. 9 3. Zranění vč. lehkého: ne ano

4. Věcná škoda na jiných: vozidlech než A a B ano ne předmětech ano ne

5. Svědci: Jména, adresy, tel.: PETR PAVEL, LOVOŠICE, KRATKA 35, 321 68 I.V.A.M. PAVEL, LOVOŠICE, KRATKA 35, 321 68

VOZIDLO A
6. Pojistník/pojištěný (dle dokladu o pojištění):
PŘÍJMENÍ: MAČEJAN
Jméno: FRANTIŠEK
Adresa: DOLEM ORLICE 59
PSC: 561 69 Stát: CR
Tel./e-mail: 720 000 000

12. OKOLNOSTI NEHODY

K upřesnění náčrtu označte křížkem odpovídající políčka
*nehodící se škrtně

A B

1 *parkovalo/stálo 1
 2 *vyjždělo z parkoviště/otevřené dveře 2
 3 zaparkovávalo 3
 4 vyjždělo z parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty 4
 5 vyjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní cestu 5
 6 vjždělo na kruh, objezd 6
 7 jelo na kruhovém objezdu 7
 8 najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu 8
 9 jelo souběžně v jiném jízdním pruhu 9
 10 měnilo jízdni pruh 10
 11 předjíždělo 11
 12 odbočovalo vpravo 12
 13 odbočovalo vlevo 13
 14 couvalo 14
 15 vjelo do protisměru 15
 16 přijíždělo zprava (na křižovatce) 16
 17 nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu 17

udejte počet označených políček

VOZIDLO B
6. Pojistník/pojištěný (dle dokladu o pojištění):
PŘÍJMENÍ: VERMEC
Jméno: TOMAS
Adresa: CERVENA VODA 31
PSC: 561 67 Stát: CR
Tel./e-mail: 609 000 000

7. Vozidlo
MOTOROVÉ VOZIDLO PŘÍPOJNÉ VOZIDLO
Tov. značka, typ: ŠKODA-OCTAVIA
Registrační značka: SE 1000
Stát registrace: CR

7. Vozidlo
MOTOROVÉ VOZIDLO PŘÍPOJNÉ VOZIDLO
Tov. značka, typ: VW-TRANSPORTER
Registrační značka: SE 3 0000
Stát registrace: CR

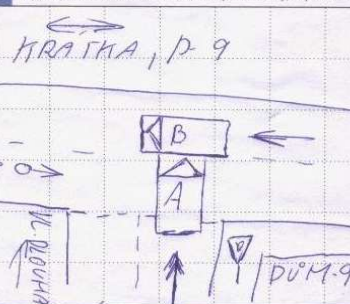
8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění):
NÁZEV: ČESKA POJISTOVNA A.S.
Číslo poj. smlouvy: 000000-100
Číslo zelené karty: 1111
Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: 1.1.2008 do: 31.10.2009
Pobočka (obch. zast. nebo makléř):
NÁZEV: CP-AS
Adresa: PŘI SPÁLENA 2566, PRAHA 113 04 Stát: CR
Tel./e-mail: 841 114 114
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne ano

8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění):
NÁZEV: ALLIANT A.S.
Číslo poj. smlouvy: 000000-0200
Číslo zelené karty: 0000111
Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: 1.12.2008 do: 30.11.2009
Pobočka (obch. zast. nebo makléř):
NÁZEV: HE STAVANCI 656/3
Adresa: 186 00 Stát: CR
Tel./e-mail: 800 170 000
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne ano

9. Řidič (dle řidičského průkazu):
PŘÍJMENÍ: MAČEJAN
Jméno: VLADIMÍR
Datum narození: 02.00.1980
Adresa: DOLEM ORLICE 65
561 69 Stát: CR
Tel./e-mail: 603 536 105
Číslo řidičského průkazu: AP 000 000
Skupina (A, B, ...): A, B, C
Platnost řidičského průkazu do: NEOMEZENÁ

9. Řidič (dle řidičského průkazu):
PŘÍJMENÍ: VERMEC
Jméno: PETR
Datum narození: 1.1.1900
Adresa: CERVENA VODA 30
561 67 Stát: CR
Tel./e-mail: 720 000 000
Číslo řidičského průkazu: NA 000 00
Skupina (A, B, ...): A, B, C
Platnost řidičského průkazu do: 31.12.2012

10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A →



10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B →

11. Viditelná poškození na vozidle A:
P. VYJÍŽDĚLO Z PŘEDNÍ DVEŘE
2x P. BIL. TMA

11. Viditelná poškození na vozidle B:
PŘEDNÍ DVEŘE
SLUČKA OMBJE DVEŘE

14. Vlastní poznámky:
SOUHLASÍM SE ZAPÍSENÍM VOPRAVNÍ NEHODY

15. Podpisy řidičů
A B

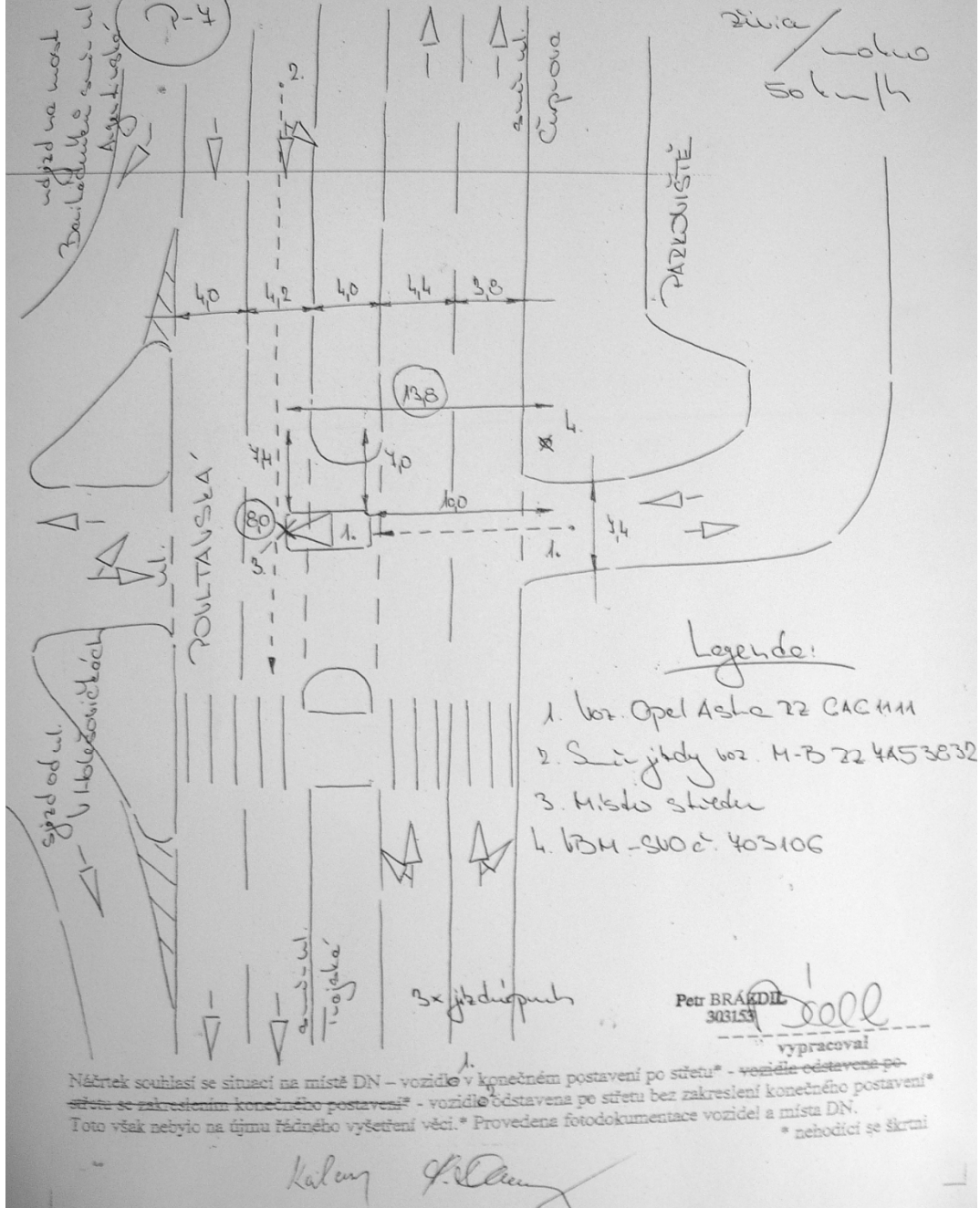
14. Vlastní poznámky:
ŘIDIČ V. MAČEJAN MI PDI VYJÍŽDĚNÍ Z PŘEDNÍ DVEŘE PŘEDNOST V JÍZDĚ

Příloha 1

Č. PSP - 21543/DN - 425 - 2004

10.15 hod.

Náčrtek místa dopravní nehody



Příloha 2

Dotazník- dopravní nehody

Žena

Zaměstnání: Policie – Zdravotnictví – Veřejný sektor

- | | | |
|---|-----|----|
| 1. Víte co je dopravní nehoda? | ano | ne |
| 2. Víte jak postupovat při dopravní nehodě | ano | ne |
| 3. Umíte poskytnout první zdravotnickou pomoc? | ano | ne |
| 4. Byl(a) jste někdy účastníkem dopravní nehody? | ano | ne |
| 5. Víte co je společný záznam o dopravní nehodě(tzv. Euroformulář)? | ano | ne |
| 6. Vlastníte řidičský průkaz? | ano | ne |
| 7. Myslíte si, že je dostatečná osvěta problematiky dopravních nehod? | ano | ne |
| 8. Víte kdy je povinnost oznámit dopravní nehodu policii? | ano | ne |
| 9. Víte kde uplatňovat náhradu škody na vozidle, poškozené při DN? | Ano | ne |
| 10. Myslíte si, že došlo ke snížení dopravních nehod? | ano | ne |

Dotazník- dopravní nehody

Muž

Zaměstnání: Policie – Zdravotnictví – Veřejný sektor

- | | | |
|---|-----|----|
| 1.Víte co je dopravní nehoda? | ano | ne |
| 2.Víte jak postupovat při dopravní nehodě | ano | ne |
| 3. Umíte poskytnout první zdravotnickou pomoc? | ano | ne |
| 4. Byl(a) jste někdy účastníkem dopravní nehody? | ano | ne |
| 5. Víte co je společný záznam o dopravní nehodě(tzv. Euroformulář)? | ano | ne |
| 6. Vlastníte řidičský průkaz? | ano | ne |
| 7. Myslíte si, že je dostatečná osvěta problematiky dopravních nehod? | ano | ne |
| 8. Víte kdy je povinnost oznámit dopravní nehodu policii? | ano | ne |
| 9. Víte kde uplatňovat náhradu škody na vozidle, poškozené při DN? | Ano | ne |
| 10. Myslíte si, že došlo ke snížení dopravních nehod? | ano | ne |