

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

A

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

FAKULTA MANAGEMENTU V JINDŘICHOVĚ HRADCI

Bakalářská práce

2007

Vladimír Stránský

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

A

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

FAKULTA MANAGEMENTU V JINDŘICHOVĚ HRADCI

Praktický průvodce problematikou dopravních nehod

Autor:

Vladimír Stránský

Vedoucí bakalářské práce:

Doc. JUDr. Dr. Jan Hejda

Studijní program:

**Sociální pedagogika,
specializace bezpečnostně právní**

Datum odevzdání:

30.4.2007

Zadání bakalářské práce

Název práce: Praktický průvodce problematikou dopravních nehod

Zadání práce: Cílem práce je zaměření se na úpravu de lege lata dopravních nehod, možnosti řešení a vztahy mezi účastníky dopravních nehod. Praktická část práce je pojata jako praktický průvodce problematikou dopravních nehod, jehož součástí je především vymezení úkonů policejního nebo správního orgánu. V závěru je vymezeno postavení občana jako účastníka dopravní nehody s tím, že jsou předkládány návrhy de lege ferenda ke komplexnímu a řádnému zpracování a vyřešení dopravních nehod.

Jméno studenta: Vladimír Stránský

Ročník: 2.

Obor: Sociální pedagogika

Specializace: Bezpečnostně právní

Vedoucí práce: Doc. Dr. JUDr. Jan Hejda

Katedra: Společenských věd FM VŠE

Termín zadání: 6.4.2006

Prohlášení

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma „Praktický průvodce problematikou dopravních nehod“ jsem vypracoval samostatně a použil jen pramenů, které cituji a uvádím v přiloženém seznamu použité literatury.

České Budějovice 2007

podpis studenta

Poděkování

Rád bych poděkoval

Doc. JUDr. Dr. Janu Hejdovi

z Vysoké školy ekonomické v Praze,
za vedení a konzultační pomoc při zpracování mé práce.

ANOTACE

V této práci jsem se zaměřil na vymezení postupů při řešení a zpracování dopravních nehod a na možnosti řešení a vztahy mezi účastníky dopravních nehod. Současně jsem vymezil úkony policejního a správního orgánu a postavení občana jako účastníka dopravní nehody. V závěru jsem nastínil strukturu a současný stav fungování dopravního inspektorátu a podal návrhy na zlepšení.

OBSAH

1.	Úvod	- 7 -
2.	Vymezení pojmů ze zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a trestního zákona číslo 140/1961 Sb.	- 8 -
2.1	Dopravní nehoda	- 8 -
2.2	Účastník dopravní nehody	- 8 -
2.3	Trestné činy a přestupky v souvislosti s dopravními nehodami.....	- 8 -
2.4	Základní rozdělení a znaky silniční dopravní nehody	- 12 -
2.5	Povinnosti účastníků dopravní nehody.....	- 13 -
3.	Počáteční a neodkladné úkony na místě dopravní nehody	- 19 -
3.1	První pomoc	- 20 -
3.2	Odvracení hrozícího nebezpečí	- 20 -
3.3	Zajištění stop před poškozením	- 21 -
4.	Počáteční neodkladné vyšetřovací úkony a dokumentace místa dopravní nehody	- 22 -
4.1	Ohledání místa dopravní nehody.....	- 22 -
4.2	Výchozí bod ohledání – měření (VBM).....	- 22 -
4.3	Ohledání pozemní komunikace	- 23 -
4.4	Postup při ohledání místa dopravní nehody	- 24 -
4.5	Charakteristika stop na místně dopravní nehody	- 24 -
4.5.1	Stopy na vozovce.....	- 25 -
4.5.2	Stopy na zúčastněných vozidlech.....	- 26 -
4.5.3	Stopy na pevných objektech.....	- 27 -
4.5.4	Stopy na tělech poškozených	- 27 -
4.6	Vyměřování stop při dopravních nehodách.....	- 27 -
4.6.1	Plánek a náčrtek místa dopravní nehody	- 28 -
4.6.2	Fotografická dokumentace a video dokumentace místa dopravní nehody	- 29 -
5.	Způsoby řešení dopravní nehody a postup policejního orgánu – příklady z praxe	- 30 -
5.1	Postup zpracování z pohledu policisty	- 30 -
5.2	Průběh správního řízení.....	- 33 -
5.3	Náhrada škody při dopravní nehodě.....	- 35 -
6.	Psychologické modely chování účastníků dopravních nehod	- 38 -
7.	Struktura a fungování dopravního inspektorátu v praxi.....	- 42 -
7.1	Popis stávající situace.....	- 42 -
7.1.1	Řídící a organizační složky	- 45 -
7.1.2	Výkonné složky zpracování	- 47 -
7.2	Návrhy na zlepšení fungování dopravního inspektorátu	- 53 -
8.	Závěr.....	- 54 -
9.	Seznam použité literatury:.....	- 57 -

1. Úvod

Mnozí z nás se již někdy stali účastníky dopravní nehody, a to nejen jako řidiči motorových vozidel či jiní aktivní účastníci, ale i jako pasivní účastníci, tzn. spolujezdci, či pasažéři hromadné dopravy. Dopravní nehody na pozemních komunikacích jsou s ohledem na značné následky na životech a zdraví stále rizikovějším faktorem silničního provozu.

Několik posledních let je dopravní situace na našich silnicích a vysoká nehodovost vděčným tématem médií. Často uváděným důvodem této situace je neschopnost policie potírat takzvané piráty silnic. Ale sáhněme si do svědomí, kdo z nás je bez viny. Ať z pohledu řidiče, chodce či cyklisty nebo jiného účastníka. Asi nejzásadnějším důvodem této ne zrovna uspokojujivé situace na našich silnicích bude samozřejmě značný nárůst počtu motorových vozidel a s tím spojená hustota silničního provozu. Dalším důležitým faktorem je nedostatečnost silniční sítě a její někdy diskutovatelná kvalita, především kvalita vozovek, organizace a řízení provozu. Dalším a možná nejzásadnějším důvodem je tzv. bezvládní na našich silnicích. Porušování zákona, a to nejen ze strany občana, ale i orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy, se prakticky stalo běžnou normou chování na našich silnicích. Proto, i když si to nikdo neuvědomuje a někdy uvědomit ani nechce, čeká na každého účastníka silničního provozu na každém kroku ta nejnepříjemnější možná dopravní komplikace, a tou je dopravní nehoda. Problematikou dopravních nehod se zabývám deset let, kdy pracuji jako zpracovatel na stálé službě dopravních nehod na ODN Praha. V této práci bych se rád podělil o své zkušenosti a nastínil problematiku z obou stran a upozornil na mylné představy některých řidičů ve výkladu zákona. Především bych chtěl čtenáře seznámit s prací policistů na úseku zpracování dopravních nehod, se všemi činnostmi, které následují po zpracování dopravní nehody na místě a nastínit průběh správního řízení.

2. Vymezení pojmů ze zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a trestního zákona číslo 140/1961 Sb.

2.1 Dopravní nehoda

Pojem dopravní nehoda vymezuje zákon takto: „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

2.2 Účastník dopravní nehody

Účastníkem dopravní nehody rozumíme každou osobu (účastníka silničního provozu), která se podílela na vzniku dopravní nehody. Účastníkem dopravní nehody tedy může být i osoba, která byla dopravní nehodou poškozena, která v počátku vyšetřování vystupuje jako svědek dopravní nehody a samozřejmě řidič vozidla, které mělo na dopravní nehodě účast. Pojem účastníka dopravní nehody proto nelze redukovat pouze na pachatele DN.

2.3 Trestné činy a přestupky v souvislosti s dopravními nehodami

Přestupky či trestné činy páchané v souvislosti s dopravními nehodami mají některá specifika. Především je to osoba pachatele a s tím související jednání pachatele. Dále pak otázka zavinění, příčin a podmínek, které k dopravní nehodě vedly nebo s ní mohly mít určitou souvislost. Z hlediska zavinění jsou silniční dopravní nehody nedbalostními delikty.

U nedbalostního trestného činu je následek důsledkem jednání pachatele ve vztahu k daným podmínkám, vzniká náhle, neplánovaně a obsahuje prvek překvapení. U dopravních nehod jde zpravidla o nedbalost vědomou: „Trestný čin je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel věděl, že může způsobem v tomto

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

zákoně uvedeným porušit nebo ohrozit zájem chráněný tímto zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí.“²

Nelze však vyloučit ani nedbalost nevědomou: „Trestný čin je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.“³

Z pohledu množství celkového nápadu dopravních nehod jde naštěstí z devadesáti procent o přestupkové jednání v silniční dopravě dle § 22 zákona č. 200/1990 Sb. specifikovaného dále zákonem č. 361/2000 Sb. Při právní kvalifikaci přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích v rámci problematiky dopravních nehod je důležité stanovení způsobené hmotné škody. Onou hranicí je částka 50.000,- Kč. Před novelizací příslušného zákona byla tato částka 20.000,- Kč. V § 22 odst.1 výše uvedeného zákona je hmotná škoda způsobená předešlou kolizní situací charakterizována písmeny i) „...na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda převyšující zřejmě částku 50.000,-“,⁴ Zde je potřeba zmínit častou chybu řidičů při výkladu. Hmotná škoda se na zúčastněných vozidlech nebo věcech pro právní kvalifikaci skutku nesčítá, ale posuzuje se zvlášť na jednotlivých vozidlech popřípadě věcech. Nikdo také nemůže po účastnících požadovat, aby na místě nehody určili hmotnou škodu přesně dle tabulek, jež pro svou činnost využívá likvidátor pojišťovny. Pojišťovna při plnění pojistné události proto nevyžaduje, aby hraniční částka byla taxativně určena hranicí 50.000 ,- Kč. Ze své praxe mám poznatky, kdy pojišťovna tuto hranici přesahuje i o několik desítek tisíc Kč. Kvalifikace podle písmena § 22 odst. 1 písm. j) uvedeného zákona pak ohraničuje nehody s hmotnou škodou nepřevyšující tuto částku. Ještě jednou bych rád uvedl, že určení způsobené hmotné škody je prakticky orientační. Někteří účastníci naivně vyžadují do protokolu o dopravní nehodě uvést co největší hmotnou škodu, přičemž

² Trestní zákon č. 140/1961 Sb., § 5, písm. a)

³ Trestní zákon č. 140/1961 Sb., § 5, písm. b)

⁴ Zákon o přestupcích č. 200/1990, § 22, odst. 1)

se domnívají, že tato částka jim bude poté pojišťovnou případného viníka uhrazena. Policejní orgán nemůže v tomto případě nehodu na místě uzavřít. Věc postupuje správnímu orgánu, který vychází z uvedené hmotné škody a samozřejmě následná sankce pro případného viníka je i přímo úměrná uvedené hmotné škodě. Prakticky není účastníkem uvedená hmotná škoda pro pojišťovnu směrodatná, avšak následná sankce jemu udělená bývá vyšší. Tuto skutečnost si účastník často uvědomí až při správním řízení o přestupku. Zpracovatelé na tuto skutečnost obvykle účastníky upozorňují, ale ti to přesto velmi často nereflktují.

V případě trestných činů v dopravě je nejvíce zastoupen trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti: „Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.“⁵ A dále těžká újma na zdraví z nedbalosti dle trestního zákona: „Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“⁶

Obecně se tedy za ublížení na zdraví považuje stav onemocnění nebo poranění, kterým jsou porušeny normální tělesné nebo duševní funkce osoby, které mu brání nebo znesnadňují obvyklé činnosti nebo mají jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného. Uvedený stav zpravidla vyžaduje lékařské ošetření a kratší pracovní neschopnost.⁷ Pracovní neschopnost však nemusí být vždy rozhodujícím kritériem pro posuzování závažnosti poruchy zdraví, tedy ublížení na zdraví. Za ublížení na zdraví je považována taková porucha zdraví, která si vyžádá pracovní neschopnost nejméně 7 dnů. To však není jediné kritérium. Délka pracovní neschopnosti musí být posuzována v souvislosti s povahou poruchy zdraví, se způsobem jejího vzniku, jaký orgán a která jeho funkce byla narušena, stupeň bolestivosti poranění a její intenzita, zda a jaký obvyklý způsob

⁵ Trestní zákon č. 140/1961 Sb., § 223

⁶ Trestní zákon č. 140/1961 Sb., § 224

⁷ JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.

života byl poraněním narušen nebo v jaké míře omezen. Zejména výklad rozsahu narušení obvyklého způsobu života je velmi problematický a diskutabilní. Všechna uvedená hlediska posuzování ublížení na zdraví je pak potřebné celkově porovnat s lékařským nálezem - zprávou.

„Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha na zdraví nebo vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví a) zmrzačení, b) ztráta nebo podstatné oslabení snížení pracovní způsobilosti, c) ochromení údu d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, e) poškození důležitého orgánu, f) zohyzdění, g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, h) mučivé útrapy, nebo ch) delší dobu trvající porucha zdraví.“⁸

Dalším zastoupeným trestným činem v problematice dopravních nehod je obecné ohrožení, přesně ohrožení z nedbalosti dle trestního zákona: „Kdo z nedbalosti způsobí nebo zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.“⁹

U dopravních nehod postačí, aby pachatel nehody způsobil obecné nebezpečí, nebo jej zvýšil anebo ztížil odvrácení nebo zmírnění obecného nebezpečí. Prakticky jde o stav, který se podobá živelné události nebo uvolnění nebezpečných sil, například dopravní nehoda za účasti veřejného dopravního prostředku (autobusu) nebo havárie nákladního automobilu přepravujícího nebezpečné chemické látky.

Rozsah ohrožení je určen kvantitativně počtem ohrožených osob a hmotnou škodou. Musí být ohroženo nejméně 7 osob, kterým hrozí smrt nebo těžká újma na zdraví. Majetku musí hrozit vznik hmotné škody velkého rozsahu – nejméně 500.000.- Kč.¹⁰

⁸ Trestní zákon č. 140/1961 Sb., § 89, odst. 7)

⁹ Trestní zákon č. 140/1961 Sb., § 180, odst. 1)

¹⁰ JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.

Jako trestný čin obecného ohrožení podle § 180 trestního zákona může být posouzeno jednání řidiče, který neučiní opatření k odstranění většího množství oleje nebo jiných ropných látek či chemikálií na vozovku z jeho motorového vozidla a ani neupozorní přijíždějící řidiče na hrozící nebezpečí, v důsledku čehož dojde k několika dopravním nehodám, při kterých je ohrožen život a zdraví účastníků silničního provozu. Nově zastoupeným trestným činem je v této problematice řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění výše citovaného zákona: „Kdo řídí motorové vozidlo, ačkoliv není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona, bude potrestán trestem odnětí svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“¹¹ Dále sem nově spadá samozřejmě ohrožení pod vlivem návykové látky podle téhož zákona: „Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku.“¹²

2.4 Základní rozdělení a znaky silniční dopravní nehody

Z hlediska charakteru rozdělujeme dopravní nehody na tři druhy. Prvním je srážka. V okamžiku, kdy hovoříme o srážce, se jedná o střet dvou nebo více vozidel, střet vozidla s chodcem, zvířetem nebo pevnou překážkou. Dalším druhem dopravní nehody je havárie. S tímto pojmem se často setkáváme v médiích. Často však dochází ke špatné interpretaci tohoto pojmu. V médiích je pojem havárie vyslovován jako synonymum pojmu nehoda, popřípadě střet. Přitom pojem havárie vyjadřuje dopravní nehodu, na které mělo účast pouze jedno vozidlo, například když řidič nepřizpůsobí rychlost stavu vozovky a své vozidlo převrátí do příkopu. Třetí skupinou nehod podle jejich charakteru jsou jiné nehody jako pád cestujícího ve vozidle. Taková situace nastává povětšinou při náhlém brždění vozidel městské hromadné dopravy. Následkem takového pádu dochází často k závažným zraněním zejména u starých lidí.

¹¹ Trestní zákon č. 140/1961 Sb., § 180, písm. b)

¹² Trestní zákon č. 140/1961 Sb., § 201

Dle policejních statistik dále dopravní nehody rozlišujeme dle zavinění nebo přesněji dle porušení určité povinnosti řidiče či jiného účastníka silničního provozu. Zde bych uvedl například nedání přednosti v jízdě, které je charakterizováno § 22 z. č. 361/2000 Sb., nepřiměřená rychlost dle § 18, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti dle § 19, nevěnování se řízení dle § 5 a jízda po nesprávné straně dle § 11 téhož zákona.

Mezi základní znaky dopravní nehody patří neočekávanost, ale obvykle předvídatelnost nehody. Předvídatelnost je i důležitým znakem z hlediska trestně právního. Můžeme jí spatřovat v subjektivní stránce trestného činu a to v nedbalosti nepřímé. Nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým poměrům vědět měl a mohl dle § 5 písmena b trestního zákona.¹³

Dalším znakem dopravní nehody je, že se stala na pozemní komunikaci. To znamená, že pokud se na poli nebo na účelové lesní komunikaci pro stahování dříví srazí dva traktory, o dopravní nehodu se nejedná. Pozemní komunikace musí být zaznamenána v katastrální mapě a musí být na ní schválen dopravní režim. Tyto údaje lze zjistit od majitele či správce komunikace.

Třetím znakem je způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku. Pokud nenastane škodní následek, nejedná se o dopravní nehodu. Tuto událost nelze kvalifikovat jako trestný čin nebo přestupek.

2.5 Povinnosti účastníků dopravní nehody

Dle § 47 odst. 2 zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je řidič, který měl účast na dopravní nehodě povinen:

- a) Neprodleně zastavit vozidlo; To znamená zastavit vozidlo tak, aby jeho konečné postavení po DN co nejvíce odpovídalo předešlému střetu. Často se stává, že jeden či více účastníků dopravní nehody po střetu z místa

¹³ JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.

ujíždí nebo své vozidlo zastaví několik kilometrů od místa střetu a pak se dožaduje od policistů řádného prošetření. To však za takovýchto podmínek bývá obtížné obzvláště v případě dopravní nehody s rozpory účastníků o míře zavinění na nehodě.

- b) Zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu Policii; Řidiči často účelově tvrdí, že se napili alkoholu, až po dopravní nehodě z rozrušení po předešlé vypjaté situaci. Takovýto řidič však bude vždy posuzován, jako kdyby řídil pod vlivem alkoholu. Jsou zde i výjimky, například u diabetiků, kteří po dechové zkoušce na zjištění alkoholu vykazují známky alkoholu v dechu, i když před nebo v průběhu jízdy alkohol nepožili. V tomto případě musí mít potvrzení od lékaře o své nemoci. Dále si musí řidič dát pozor na různé léky či prostředky ústní hygieny, které alkohol obsahují, například jsou to různé osvěžovače dechu či kapky proti kašli. Na těchto výrobcích je vždy obsah alkoholu a upozornění pro řidiče uveden. Obvykle je ale v těchto případech při opakované dechové zkoušce alkohol v dechu vyloučen. Objektivně jej lze vyloučit samozřejmě až po krevní zkoušce.
- c) Učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud to hrozí v důsledku dopravní nehody; Například řidič cisterny převážející pohonné hmoty je po DN v případě, že mu to okolnosti dovolí, povinen zabránit úniku pohonných hmot.
- d) Spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.
- e) Učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody, vyžadují-li to okolnosti, jsou řidiči oprávněni zastavovat jiná vozidla; Často se bohužel stává, že se účastníci snaží zastavit jiná vozidla z důvodu přivolání pomoci, avšak řidiči projíždějících vozidel nereagují. Většinou mají

obavy, že se jedná o fingovanou žádost o pomoc, za kterou se ve skutečnosti může skrývat přepadení. Někdy se však jedná o pouhou lhostejnost, což je také známka dopravní kultury na území našeho státu.

- f) Oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii, došlo-li ke zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat zdravotnickou záchranou službu; Toto bývá zpravidla problém pro většinu řidičů. Ve většině případů si řidiči neví rady, jak se v takové situaci zachovat nebo jsou naopak příliš iniciativní a svou nekvalifikovanou pomocí mohou zraněnému člověku ještě více ublížit.

Další chybou je chování řidiče, jež následkem dopravní nehody utrpí lehké zranění, například natažení svalů krční páteře, takzvané „švihnutí bičem“, a který se v okamžiku těsně následujícím po nehodě necítí zraněn a odmítá lékařské ošetření. Za několik dní, někdy dokonce i týdnů, však zjistí, že má zdravotní potíže a navštíví lékaře. Následně požaduje po policii dodatečné zadokumentování této skutečnosti a následné plnění zdravotních náhrad ze strany viníka dopravní nehody. V mnoha případech se pak protistrana odvolává, že tato skutečnost nevyplývá z předešlé dopravní nehody, ale že se jedná o účelové chování druhého účastníka, který chce vytěžít z účasti na nehodě finanční odškodnění. Bohužel i toto je běžný jev. Zde je pak důležité vyjádření soudního znalce z oboru medicíny, zda újma na zdraví vznikla v přímé souvislosti s účastí na dopravní nehodě.

Proto je opravdu důležité zvážit přivolání rychlé záchranné služby na místo nehody či vyhledání lékařského vyšetření ihned po dopravní nehodě. V případě telefonického oznámení dopravní nehody je třeba operátorovi integrovaného záchranného systému sdělit své jméno, příjmení, místo, kde k nehodě došlo – pokud možno co nejpřesněji. Zda při nehodě došlo ke zranění osob, nebo nemohou-li lidé některé z vozidel opustit. Zda hrozí požár nebo ekologická škoda.

Často bývá problém s upřesněním polohy účastníků, a to především ve velkých městech, kde se nachází různé komunikace dálničního typu, na kterých není označení ulic. Zde jsou dobrou pomůckou pro identifikaci místa nehody čísla na sloupech veřejného osvětlení. Na většině operačních střediscích integrovaného záchranného systému jsou k dispozici digitální mapy s vyhledáváním podle čísel sloupů veřejného osvětlení. Když se na místě dopravní nehody nenachází sloupy s číselným označením, je dobré si zapamatovat markanty kolem komunikace nebo na ní. Například 300 metrů za benzinovým čerpadlem XY, na úrovni velkého billboardu s konkrétní reklamou, na pátém kilometru směr určitá lokalita a podobně. Špatné určení polohy dopravní nehody při jejím oznámení může mít v případě nehody se zraněním nebo úniku ekologicky nebezpečných látek fatální následky.

- g) Označit místo dopravní nehody; Obvykle se jedná o nejvíce opomíjenou povinnost účastníků dopravních nehod. V okamžiku, kdy jsou účastníci dopravní nehody nuceni odstranit svá vozidla z konečného postavení po střetu, je velice důležité toto místo označit. Je to nezbytně nutné pro další řádné vyšetření nehody za strany policejních orgánů, především pro určení viníka. Většina účastníků nehod si tuto povinnost vůbec neuvědomuje a v případě hustějšího provozu nebo na úzké komunikaci, kde by bránili v provozu jiným řidičům, odstraní vozidla z místa konečného postavení, aniž by toto místo označili. Poté argumentují, že na označení místa střetu neměli čas nebo prostředky na označení. Na zakreslení postačí kousek klasické křídly, kamene, cihly, písku nebo zeminy. Při samotném označení polohy vozidla potom stačí na vozovce obkreslit nebo případně obsypat rohy vozidla a vyznačit místo střetu vozidel. Existuje samozřejmě několik situací, kdy vyznačit místo nehody nelze. Např. při zhoršených povětrnostních podmínkách typu hustý déšť, sněžení, dále je to na komunikacích s vysokými rychlostními průměry, kde by mohl být vstup do jízdního pruhu velmi nebezpečný a kde hrozí střet dalších vozidel

s vozidly již havarovanými (nebezpečí řetězových nehod). Při této eventualitě lze vozidla a jejich polohy na komunikaci zaznamenat, například pomocí vestavěného fotoaparátu v mobilním telefonu. Ještě vhodnější alternativou pro zaznamenání konečného postavení vozidel je klasický nebo digitální fotoaparát. Při takové dokumentaci konečného postavení je dobré vyhotovit celkový pohled na konečné postavení vozidel. Je důležité vozidla fotografovat z větší vzdálenosti, aby z takového záběru jasně vyplývalo, v jakém jízdním pruhu se nachází. Úplně nejdokonalejším záběrem při fotografování polohy vozidel po nehodě je snímek provedený z nějakého vyvýšeného místa, například z pěší lávky, mostu nebo hlukové bariéry.

- h) Umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob; Při umožnění obnovení provozu, je důležité nezapomenout na povinnost označení místa nehody jež je uvedena v předešlém odstavci.

V případě nehody s vozidlem městské hromadné dopravy je skutečnost obnovení provozu důležitá i pro další právní kvalifikaci. Pro případné překvalifikování přestupku dle § 22/1c zák. čísla 200/1990 Sb. na trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti dle § 180. Zde je důležitá doba přerušení provozu hromadné dopravy.

- i) Neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo; To je důležité v případě poškození technických prostředků typu svodidla, semaforey, dopravní značení, sloupy veřejného osvětlení.
- j) Prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě; Stává se, že účastníky nehody po střetu ovlivní emoce a začnou se hádat. Pak je problematické po

účastníků požadovat, aby si vyměňovali mezi sebou své osobní údaje. Zajímavým úkazem je, že ve většině případů existuje nepřímá úměra mezi hmotnou škodou po dopravní nehodě a konfliktním chováním účastníků. Čím menší škoda, tím se řidiči k sobě chovají agresivněji. V tomto případě je lepší vyčkat příjezdu policie na místo dopravní nehody a požádat policisty, aby po zaprotokolování protistranám navzájem nevydávali osobní údaje. Policisté to účastníkům na místě jistě nebudou vytýkat. Ve většině případů, kdy se účastníci dopravní nehody k sobě chovají normálně a okolnosti to dovolí, tzn. řidiči nejsou pod vlivem alkoholu či omamných látek nebo nedošlo ke zranění, postačí poskytnout druhé straně registrační značku svého vozidla, pojišťovnu, u které má majitel vozidla sjednané zákonné pojištění vozidel a její číslo, jméno řidiče, popřípadě telefonní kontakt. Doporučoval bych řidičům mít ve vozidle přímo formulář pro záznam o dopravní nehodě, který používá pojišťovna a všechny podstatné údaje sem zaznamenat. Pro představu přikládám tento formulář na závěr práce jako přílohu č. 1.

Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni:¹⁴

- a) Neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi.
- b) Zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména umístění vozidel.
- c) Setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody; Někdy to může být zkouška pevných nervů a fyzické odolnosti. Ve větším městě při dopravní špičce mohou účastníci

¹⁴ Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Ostrava: ÚZ Sagit. 2006

na zpracování nehody ze strany policie čekat až 8 hodin. Tento údaj není žádným vymyšleným strašákem, ale je bohužel častou realitou silničního provozu v hlavním městě. Když se k tomuto faktu přidají špatné povětrnostní podmínky jako je chladné nebo naopak horké počasí, bývá to pro účastníky obrovská zátěž. Nehody se zraněním mají samozřejmě přednost a řeší se ihned nebo v co nejkratším časovém horizontu. Policie se v tomto případě snaží upřednostňovat účastníky, kteří mají ve vozidle malé děti nebo mají zdravotní potíže.

Dojde-li při dopravní nehodě ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech nižší než 50 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni ohlásit tuto nehodu policistovi pouze v případě, jestliže se nedohodnou na míře účasti na způsobení vzniklé škody nebo byla-li hmotná škoda způsobena na majetku třetí osoby.

Zde je důležitý pojem majetek třetí osoby, týká se to zejména služebních vozidel, vozidel na leasing nebo zapůjčených vozidel. V případě, že účastníci nehody tuto věc řeší formou dohody bez účasti policie na jejím prošetření a později si uvědomí skutečnost, že vozidlo vlastní třetí osobě může vzniknout problém. V mnoha případech je v osvědčení o registraci silničního motorového vozidla v kolonce provozovatele napsán právě řidič uživatel, ale provozovatel ještě nemusí být majitelem. Majitel většinou upravuje povinnosti uživatele vozidla interní normou. Například povinnost i při sebemenší nehodě na místo přivolat policii.

3. Počáteční a neodkladné úkony na místě dopravní nehody

Jsou to taková opatření na místě dopravní nehody, která následují ihned po příjezdu policistů na místo dopravní nehody. Za cíl si dávají zjištění situace na

místě dopravní nehody a odvracení dalších následků dopravní nehody.¹⁵ A dále pak především zadokumentování celkové situace následující po nehodě. Posloupnost jednotlivých úkonů při této činnosti je potřebné vždy přizpůsobit konkrétní situaci na místě.

V současnosti je díky integrovanému záchrannému systému pořadí příjezdu na místo většinou takové: 1. rychlá záchranná služba, 2. hasiči, 3. Policie ČR. Bohužel příjezd policie na místo bývá většinou se značným zpožděním, a to nejen v Praze, kde je nápad dopravních nehod obrovský. Je proto výjimkou, když první pomoc na místě dopravní nehody musí zajišťovat policista. Často však policista pomáhá při poskytování první pomoci zdravotnickému personálu nebo hasičům. Většinou jde o případy agresivně se chovajících zraněných řidičů, kteří pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek napadají lékaře nebo hasiče.

3.1 První pomoc

První pomoc poskytovaná policistou případně i jinou zúčastněnou osobou má za úkol odstranění hrozícího nebezpečí smrti a v rámci možností zamezení možnosti vzniku dalšího poškození zdraví. Její součástí může být i technická pomoc, jejímž účelem je odstranění vnějších příčin, které jsou příčinou poškození zdraví a jejich soustavné působení může vést ke zhoršení zdravotního stavu nebo až ke smrti.¹⁶

3.2 Odvracení hrozícího nebezpečí

Odvracení hrozícího nebezpečí může mít řadu podob. Může spočívat např. ve vykázání osob z místa dopravní nehody, jestliže je na místě DN reálné nebezpečí vzniku výbuchu unikajících pohonných hmot a jejich vznícení od hořícího vozidla již nelze zabránit. Může spočívat i v zajištění vypnutí elektrického proudu, jestliže dopravní nehodou bylo poškozeno elektrické vedení, ve vytažení osob z poškozeného automobilu, zamezení pádu vozidla ze srázu, lokalizace požáru, odstranění výbušných látek z dosahu motorového vozidla,

¹⁵ JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.

¹⁶ JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.

v zamezení vytékání pohonných hmot a jejich roztékání, v zajištění uvolněného nákladu na dopravním prostředku apod.

Další opatřením prvotních úkonů na místě dopravní nehody je zřízení uzávěry, která je součástí úkonů směřujících k zajištění místa dopravní nehody a nesporně nejvýznamnějším prostředkem zajištění místa dopravní nehody. Uzávěra má několik funkcí, z nichž nejvýznamnější je ochrana stop a zajištění nerušeného ohledání místa dopravní nehody.¹⁷

Uzávěra znamená podstatný zásah do plynulosti silničního provozu. Je v podstatě mimořádným opatřením u rozsáhlých, např. řetězových dopravních nehod nebo u dopravních nehod, jejichž následky zasahují do všech jízdních pruhů na vozovce. Součástí rozsáhlejších uzávěr je zpravidla zřízení objížděk. K informovanosti řidičů o aktuálních uzávěrách v současnosti značně přispívají média, jako radiové nebo televizní vysílání v součinnosti nejen s policisty, ale i samotnými řidiči. Vysílání „Zelené vlny“ je v tomto případě asi nejznámějším informačním kanálem.

3.3 Zajištění stop před poškozením

V průběhu celé fáze počátečních a neodkladných opatření na místě dopravní nehody je potřebné průběžně zajišťovat stopy před poškozením. Opatření, kterými je měněn stav na místě dopravní nehody je potřebné fotograficky nebo videozáznamem dokumentovat s tím, že jde o změny nezvratné, které mohou podstatnou měrou změnit stav na místě dopravní nehody a tím negativně ovlivnit objektivní vyšetřování dopravní nehody.

¹⁷ JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.

4. Počáteční neodkladné vyšetřovací úkony a dokumentace místa dopravní nehody

4.1 Ohledání místa dopravní nehody

Úkolem ohledání místa dopravní nehody je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností nepostradatelných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele.

Zvláštností ohledání místa dopravní nehody je, že je při něm použito postupů technického charakteru, vyžadujících odborné technické znalosti vyšetřovatele a policejních orgánů zejména z konstrukce a provozu dopravních prostředků.

U dopravních nehod platí zásada systematického a důsledného ohledání místa činu, protože místo dopravní nehody je rozhodujícím nositelem informací – důkazů pro objasnění dopravní nehody. Při ohledání místa dopravní nehody je důležité důsledně číselně značit stopy na místě dopravní nehody, které je nezbytně nutné důsledně a přesně popsat.

Nezbytným předpokladem důsledného a objektivního vyšetření každé dopravní nehody je pak fixace stop, která je mimo grafickou fixaci prováděna převážně fotograficky, u rozsáhlých dopravních nehod je čím dál častěji využíváno i videozáznamu, výjimečně je využívána i fotogrammetrie. Místem ohledání není jenom vozovka – pozemní komunikace, kde se nachází nejvíce stop chování vozidla těsně před nehodou, stopy jízdy, brždění, vybočení apod., ale i místa přilehlá k vozovce, jako jsou dopravně bezpečnostní zařízení, semaforey, dopravní značení, chodníky nebo okolní zástavba a zeleň.

4.2 Výchozí bod ohledání – měření (VBM)

Jestliže byla před ohledáním z místa dopravní nehody odstraněna vozidla, musí se původní poloha vozidel na vozovce vyznačit. Tato skutečnost se pak musí zaznamenat do protokolu o ohledání místa dopravní nehody. Na počátku ohledání je důležité zvolit výchozí bod měření, který se v policejních protokolech označuje

zkratkou VBM. K tomuto bodu jsou poté zaměřovány vzdálenosti jednotlivých stop, vozidel, usmrčených osob a dalších objektů nacházejících se na místě dopravní nehody. Výchozí bod měření musí být stálý a neměnný objekt.

Jako výchozí bod měření se používají ve městech nejčastěji sloupy veřejného osvětlení s číselným označením, které jsou zaznamenány v elektronických mapách a není problém podle nich později identifikovat místo dopravní nehody. V případě míst ležících mimo obce, kde se veřejné osvětlení nevyskytuje, se nejčastěji používají označníky kilometrů nebo se alespoň užívají jako pomocné VBM.

4.3 Ohledání pozemní komunikace

V protokolu o ohledání místa nehody je i popis samotného místa z hlediska rozhledových podmínek, povětrnostní situace či světelných podmínek. Samotné ohledání místa dopravní nehody se dá shrnout do několika bodů, které podle potřeby a závažnosti dopravní nehody dále policista rozvádí:

- Na počátku je charakterizováno místo nehody (charakter komunikace, silnice v uzavřené osadě, silnice I. třídy, tříramenná křižovatka styková, čtyřramenná křižovatka, přímý úsek, zatáčka, počet pruhů v průběžném směru, celkový počet jízdních pruhů).
- Okolí komunikace (zástavba rodinných domů, v panelovém sídlišti, ve volném terénu, alej stromů, hlukové bariéry, lesnatý porost).
- Rozměry vozovky (celková šíře, šířka jednotlivých jízdních pruhů, chodníků, krajnic, hloubka příkopů).
- Povrch vozovky (živičný povrch, dlažba, beton, suchý, mokrý, pokrytý sněhem, námraza, vozovka ošetřena chemickým - solí nebo abrazivním posypem – šterk, škvára, písek).
- Stav vozovky (výtluky, výmoly, vyjeté koleje, hloubka vyjetých kolejí, jejich šířka).
- Dopravní značení (úprava přednosti v jízdě, svislé dopravní značky jejich přesné označení: „Stůj, dej přednost jízdě“ označení DZ P6, vodorovné

dopravní značení, přenosné dopravní značení), jeho rozmístění, viditelnost, prvky zvyšující viditelnost – reflexní folie.

- Způsob řízení dopravy (světelným signalizačním zařízením, dopravními značkami nebo policistou apod.).
- Povětrnostní podmínky v době ohledání (většinou shodné s podmínkami v době, kdy se stala dopravní nehoda, v případě jiné situace je třeba tuto skutečnost uvést do protokolu, pro příklad, kdy je nehoda oznámena dodatečně).
- Viditelnost (velmi důležité je stanovení viditelnosti v noci a v mlze, popsání možného ovlivnění viditelnosti při zhoršených klimatických podmínkách).
- Světelné poměry (zda k nehodě došlo ve dne nebo v noci a světelné podmínky v době ohledání, stmívání, svítání, šero, noc s aktivním veřejným osvětlením).
- Hustota provozu (stanoví se odhadem na základě zkušeností zpracovatele nebo vyšetřovatele, používá se známá stupnice z dopravního hlášení pro motoristy v médiích od stupně číslo 1 až 5, kdy stupeň číslo 1 znamená naprosto plynulý provoz, na stupni číslo 5 pak doprava stojí).
- Další charakteristické zvláštnosti.

4.4 Postup při ohledání místa dopravní nehody

Policista vychází při popisu situace z jednoho místa a posloupně postupuje ke vzdálenějším popisovaným objektům. U rozsáhlých, zejména řetězových dopravních nehod je vhodné a doporučuje se rozdělit místo dopravní nehody na jednotlivá místa a ty pak ohledávat samostatně.

4.5 Charakteristika stop na místně dopravní nehody

Při ohledání místa dopravních nehod je potřeba si uvědomit, jaké stopy se dají na místě dopravní nehody nalézt. Typickými stopami, které vznikají při silničních dopravních nehodách jsou:

- stopy na vozovce,
- stopy na zúčastněných vozidlech,
- stopy na ostatních objektech,
- stopy na tělech poškozených,
- stopy po kolejových vozidlech na kolejnicích.

4.5.1 Stopy na vozovce

Stopy na vozovce vznikají jízdou vozidla, které zanechává stopy na vozovce od volně se otáčejících nebrzděných kol.¹⁸ Kvalita stop závisí na povrchu vozovky, na váze vozidla a v neposlední řadě i na stavu pneumatik. Jsou dobře znát na prašných cestách nebo na jiných vozovkách s měkkým povrchem (rozehrátý živičný povrch vozovky, sníh, bláto apod.). Naopak velmi obtížně zjistitelné jsou na dlažebních kostkách či betonovém povrchu.

Dalším druhem stop na vozovce jsou brzdné stopy. Dle mého názoru a zkušeností jsou tyto stopy zejména při určování předcházející rychlosti vozidla velmi diskutabilní a pro další řešení a posouzení nehody ne vždy zcela objektivní. Vznikají v důsledku otáčejících se kol vozidla. Brzděním vozidla je zpomalován jeho pohyb a kola jsou setrvačností nucena se otáčet. V důsledku toho se otisk pláště na vozovce ve směru jízdy rozmazává, tvar a obrazec dezénu je zkreslený, deformovaný. Na měkkém povrchu je brzdná stopa hlubší než stopa jízdy, protože hmotnost brzděného vozidla jej přitlačuje více k vozovce. S rozšířením vozového parku, rozdílných typů, velikostí a technického stavu pneumatik je vypočítávání rychlosti značně nepřesné.

Blokovací stopy jsou tvořeny neotáčejícími se koly. Na vozovce je nalézáme ve tvaru tmavého pruhu. Výraznost blokovacích stop na vozovce je způsobena silným třením pneumatiky o povrch vozovky. Dále i tvrdost směsi z které je pneumatika vyrobena. Pro účely zjištění rychlosti jízdy vozidla před blokováním je nutné u blokovacích stop zjistit délku brzdné a blokovací stopy

¹⁸ JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.

a jejich průběh (zda jsou přímé nebo v oblouku), stav, povrch a polohu vozovky (rovný úsek, klesání, stoupání apod.), stav pneumatik vozidla a účinnost brzd.

Stopy smyku vznikají nachýlením vozidla do strany souběžně s pohybem vpřed při nepřiměřeně rychlé jízdě v zatáčkách a náhlým bržděním na kluzké vozovce.

Stopy dření a vlečení vznikají tlakem tvrdých předmětů na vozovku při pohybu vozidla.¹⁹ Zpravidla vznikají při nárazu vozidla na překážku, která je pak tlačena nebo vlečena. Mohou však vzniknout od střepů světlometů a oken odlétnutými těžkými předměty. Pro úplnost je třeba se zmínit i o stopách obuvi a to zejména v případech, kdy došlo ke střetu s chodcem, biologické stopy, stopy různých kapalin (např. brzdové kapaliny, olejů, pohonných látek, chladicí kapaliny apod.).

4.5.2 Stopy na zúčastněných vozidlech

Pro samotné účastníky dopravní nehody je tato skupina stop zřejmě tou nejdůležitější zejména ve vztahu k pojišťovně. Jedná se o různé deformace vozidel podle intenzity nárazu, poškrábání nebo odření vozidel, stopy uvnitř vozidel (poškozený interiér – aktivované airbagy, deformovaný volant, palubní deska, interiérové textilie, sedadla, biologické stopy v případech, kdy došlo ke zranění nebo usmrcení osob, apod.).

Ohledání motorového vozidla se zaměřuje na polohu a funkčnost jednotlivých ovládacích prvků vozidla, podrobně se popisují stopy na vozidle a jeho poškození.

Podrobnější ohledání vozidla na místě dopravní nehody se zpravidla neprovádí a z technických důvodů ani není možné. Je prováděno až po zajištění vozidla a jeho odtažení nebo přesunutí na útvar policie nebo na místo, které určí znalec. Po zajištění vozidla zpracovatel či jiný policejní orgán k vozidlu vystaví blokaci. To znamená, že majitel či držitel vozidlo nemůže užívat do doby, kdy

¹⁹ JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.

jsou na vozidle provedeny všechny znalecké prohlídky a testy. Podrobná technická prohlídka je pak prováděna znalcem a dalšími specialisty (např. specialisty kriminalistického ústavu).

4.5.3 Stopy na pevných objektech

Tyto stopy jsou typické při nárazu vozidla na pevné překážky mimo vozovku tj. na domy, sloupy, zábradlí, stromy, obručně apod.

V místech střetu vozidla s těmito pevnými překážkami tvoří stopy mimo jiné i části vozidel, např. střepy světlometů, deformované části karoserií, část přepravovaného nákladu, stopy laku vozidla, apod. Tyto stopy však mohou být i biologického charakteru, kdy došlo v důsledku dopravní nehody k nárazu lidského těla na pevnou překážku (krev, vlasy, části lidských tkání apod.).

4.5.4 Stopy na tělech poškozených

Čtvrtou skupinu stop, se kterými se zpracovatel setkává na místě dopravní nehody jsou stopy na těle oběti – poškozeného, způsobené dopravní nehodou. Jedná se o četná vnitřní i vnější zranění, která můžeme zjistit pouhým okem, nebo která jsou zjištěna až podrobnou lékařskou prohlídkou ve zdravotnickém zařízení. Pro účely trestního řízení je vhodné zajistit od zraněných osob oblečení, které měly na sobě v době nehody (oděv totiž může obsahovat částčky prachu, zeminy či jiných mikročástic).

4.6 Vyměřování stop při dopravních nehodách

Vyměřování poloh stop vozidel, těl či jiných předmětů souvisejících s dopravní nehodou je jedna z nejdůležitějších činností zpracovatelů při dokumentaci dopravní nehody.

Existuje několik základních metod měření. Nejrozšířenější metodou je metoda pravoúhlého měření. Vychází ze vztyčování kolmic na přímce k měřeným bodům. Objekt, který policista měří, označuje nejméně dvěma body, které pak propojí z přímkou. Dle mého názoru se jedná o nejméně komplikovanou metodu

měření. Tato metoda je nejvhodnější pro vyměřování dopravních nehod ve městech, kde lze předpokládat rovnou plochu domů nebo okrajů vozovky. Mimo urbanisticky pravidelných ulic je vhodná i na kratších územních úsecích. Příloha č. 2 obsahuje nákres metodou pravoúhlého měření.

Další metodou je metoda průsečného měření. Ta spočívá v zaměřování objektu ke dvěma pevným bodům. Měřený bod na místě dopravní nehody je pak určen nejméně dvěma měřenými údaji od výchozího bodu měření. Při měření prostorově rozsáhlejších nehod je vhodné mimo hlavního výchozího bodu měření určit i více výchozích bodů měření, aby měřené vzdálenosti nebyly příliš velké. Příklady průsečného měření jsou součástí přílohy č. 3.

Třetí nejznámější metodou měření je trojúhelníková metoda. V tomto případě se jedná o podobnou metodu, jakou používají při vyměřování pevných bodů v terénu geodeti. Všechny uvedené metody vyžadují určení jednoho nebo více výchozích bodů měření. Ukázka metody trojúhelníkového měření je v příloze č. 4. V praxi existují i jiné druhy způsoby měření, ale tyto uvedené jsou nerozšířenější a teoreticky nejméně technicky náročné.

4.6.1 Plánek a náčrtek místa dopravní nehody

Náčrtek graficky odráží ve zjednodušené formě obraz místa nehody. To znamená tvar komunikace, rozmístění zúčastněných vozidel, jejich vzájemnou polohu, okolní zástavbu, výchozí bod měření a umístění dopravního značení – vodorovného, svislého nebo přenosného. Dále pak zaznamenává polohu těl, biologických a trasologických stop. Naznačuje směry jízdy vozidel a místa střetů. V náčrtku jsou uvedeny také kóty poloh jednotlivých zaznamenávaných stop, případně rozměry komunikací. Vyhotovování náčrtku se provádí současně s měřením.

Náčrtek je jenom jakýmsi konceptem pro další vyhotovení plánu v měřítku. Plánek policista vyhotovuje na základě náčrtku na milimetrový papír nebo do již vytvořeného rysu z digitální mapy, kterou pro potřeby policistů provádějících dokumentaci připravuje skupina speciální dokumentace ODN

pomocí fotogrammetrického systému, popřípadě prostřednictvím leteckého snímkování komunikací. V plánu se již nezaznamenávají kóty, ale je vytvářen podobně jako mapa. Plánek musí vždy obsahovat měřítko, v kterém byl vyhotoven.

Nejčastěji užívaným měřítkem je 1:200. Bohužel jej nelze využívat při větším územním rozložení, a proto se v takových případech využívá měřítko 1:400. Z hlediska času se jedná o nejsložitější část z celého okruhu činností týkajících se dokumentace místa dopravní nehody. V popisu plánu musí být uveden datum nehody, územní místo, přesné označení ulice, popis vozidel, popis polohy těl, popis místa střetu, výchozí bod měření, směry jízdy nebo chůze. Tyto položky popisu zpracovatel náležitě čísluje, tak aby čísla jednotlivých zaznamenaných stop souhlasila s tzv. fotočísly.

Zde je potřeba uvést skutečnost, že plány v měřítku se stávají v některých případech terčem při zpochybňování důkazů ze strany právních zástupců jednotlivých stran účastníků DN. Často dochází k opakovanému vrácení spisu dopravní nehody k dopracování či opravám plánu s ohledem na stížnosti k jeho výpovědní hodnotě. Nejčastěji jsou zpracovatelům vytýkány pochybení v rozměrech komunikací, umístění dopravního značení, poloze veřejného osvětlení, kanálů apod. Pro představu jsem do přílohy č. 5 umístil jeden skutečný plánec místa dopravní nehody.

Největším pomocníkem je v této činnosti digitální mapa komunikační sítě pracující v centrální dokumentačním systému Lotus Notes, o kterém se zmíním později v kapitole o fungování oddělení dopravních nehod v praxi.

4.6.2 Fotografická dokumentace a video dokumentace místa dopravní nehody

Fotografická a video dokumentace je nejsrozumitelnějším zaznamenáním obrazu místa dopravní nehody. Fotografie dokáže zprostředkovat původní obraz místa nehody i pro osoby, které se na místě nehody v době jeho ohledání nevyskytovaly. Provádění fotodokumentace dopravní nehody má svá specifika

a určité zákonitosti. Klade požadavky na odborné dovednosti zpracovatele v práci s fotoaparátem nebo videokamerou. Pro další šetření nehody je obvykle nejdůležitějším důkazním prostředkem. Například při vypracovávání znaleckých posudků soudním znalcem z příslušného technického oboru.

V současnosti policisté používají dva druhy fotoaparátů. Digitální a klasický. Digitální fotografie však nelze využívat jako hlavní důkazní materiál pro možnou manipulovatelnost jejich obsahu, slouží pouze jako orientační materiál odrazu místa nehody. V případě malých nekomplikovaných nehod vyhotovuje zpracovatel většinou pouze digitální fotodokumentaci. V tomto případě si fotodokumentaci z místa DN následně většinou vyžádají pouze pojišťovny a těm pro jejich opatření digitální záznam postačuje. Ve většině případů však policista vyhotovuje i záznam klasickým fotoaparátem. Po vyfotografování místa nehody se poté vyfotografované filmy zasílají na odborné pracoviště, které vyvolá film a hotové fotografie zasílá zpět zpracovateli na jeho útvar k zařazení do spisu o DN

Videozáznam místa nehody a postupů ohledání se v současnosti provádí jen u nejzávažnějších dopravních nehod s rozsáhlými následky na zdraví osob. Videozáznam opatřuje ve většině případů vedoucí výjezdové skupiny případně jeho zástupce. U videozáznamu je obrovskou výhodou, že obrazový záznam provází komentář kameramana o snímaných věcech.

5. Způsoby řešení dopravní nehody a postup policejního orgánu – příklady z praxe

5.1 Postup zpracování z pohledu policisty

V okamžiku, kdy se občan České republiky stane účastníkem dopravní nehody, má několik alternativ k jejímu řešení v souvislosti s platnou právní normou. Existuje několik faktorů, které tyto postupy ovlivňují.

První možností v případě účasti na dopravní nehodě je dohoda účastníků bez účasti policejních orgánů. Zákon 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích tuto dohodu umožňuje v případě, že vzniklá hmotná škoda na jednom vozidle nebo věci zřejmě nepřekročí částku 50.000,- Kč. Účastníci – řidiči jsou majitelé vozidel, případně poškozených věcí. Pozor na situaci, kdy je majitelem třetí osoba. Následkem nehody nesmí být porušeno lidské zdraví. Řidiči zúčastnění na nehodě v takovém případě také nesmí být pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látkách. Řidičem s účastí na nehodě není osoba nevlastnící řidičské oprávnění.

Na druhou stranu, v případě vyřešení DN dohodou bez účasti policie, lze zpětně jen těžko prokázat míru zavinění. Proto když se účastníci rozhodnou k tomuto kroku, je třeba důsledně trvat na výměně všech osobních a technických údajů potřebných pro pojišťovnu k případnému plnění. Není od věci před tímto rozhodnutím o nehodě vyrozumět samotnou pojišťovnu a poradit se s jejím operátorem o dalším postupu. Je důležité si zaznamenat a vzájemně si poskytnout údaje k osobě řidiče, jeho vozidla. Zde bych zdůraznil zejména důležitost provedení kontroly platnosti technické kontroly, která je jednoduše graficky zaznamenána v zeleném kupónu umístěném na zadní registrační značce. Jedna perforace tohoto kuponu označuje rok další technické kontroly, druhá pak měsíc. Řidiči se mylně domnívají, že lhůta označení měsíce platí do jeho konce. Pak často nevědomky užívají své vozidlo, aniž by bylo technicky způsobilé k provozu na pozemní komunikaci. V takovém případě jim hrozí při účasti na DN, že pojišťovna poté odmítá poskytnout pojistné plnění.

Další nepříjemnou situací, která může následovat po vyřešení DN dohodou je skutečnost, kdy pravděpodobný viník své pojišťovně tuto událost neoznámí a pak se své povinnosti vyhýbá. V takovém případě je po dodatečném oznámení policii často nemožné případnému viníku jeho podíl zavinění prokázat.

Pro příklad, řešil jsem dopravní nehodu, kdy šlo ze strany řidiče – viníka o krátkodobou nepozornost při popojíždění v koloně vozidel. Zezadu narazil do

stojícího vozidla, které řídil před ním v koloně vozidel druhý řidič. Došlo ke střetu a na obou vozidlech vznikla nepatrná škoda. Alespoň co se týká vlastního posouzení škody na místě nehody ze strany účastníků. Poté poškozený řidič v odborném servisu zjistil, že způsobená škoda je většího rozsahu, než-li původně předpokládal. Ve stejném okamžiku zjistil, že viník této předmětné nehody věc na pojišťovnu neohlásil a následně se s ním nedalo spojit. Věc proto dodatečně oznámil na policii. Následným šetřením, které se táhlo několik měsíců, bylo zjištěno, že vozidlo pravděpodobného viníka je bez poškození a tím pádem nelze objektivně prokázat jeho účast na předmětné nehodě. Tímto byla celá věc ze strany policejního orgánu odložena a poškozený účastník si musel vzniklou hmotnou škodu uhradit sám.

Je proto potřeba pozorně zvážit všechny eventuality dohody mezi účastníky. Většinou se však účastníci staví ke svým zákonným povinnostem zodpovědně a tento způsob řešení nehody bývá tím nejrychlejším. Odpadá někdy několikahodinové čekání na příjezd policejní hlídky a následné zadokumentování celé události.

V okamžiku, kdy nastalé okolnosti nedovolují dohodu účastníků bez účasti policie, je třeba o dopravní nehodě vyrozumět policejní orgán. Z pohledu zpracování dopravní nehody pak hovoříme o takzvané malé nehodě. Malou dopravní nehodou rozumíme takovou událost, kdy policista po příjezdu na místo nehody a po provedení všech potřebných dokumentačních úkonů věc vyřeší na místě. To znamená, že je bezpečně určen viník – přestupce a ten se svým zaviněním souhlasí a je mu na místě udělena sankce – bloková pokuta.

Taková situace v současnosti nastává v rámci zpracování jen v případě méně závažných přestupků. V případě porušení důležité povinnosti řidiče či jiného účastníka jako je například nedání přednosti v jízdě nebo jízda křižovatkou na výstražný světelný signál červené barvy „stůj“, pak zpracovatel tuto dopravní nehodu nemůže uzavřít na místě a věc po provedení všech potřebných úkonů postupuje správnímu orgánu.

V tomto případě hovoříme o velké dopravní nehodě. Toto rozdělení však funguje čistě v policejní praxi. Zákon se o malé nebo velké nehodě nezmiňuje. V mnoha případech účastníci požadují, aby byla dopravní nehoda uzavřena na místě. Bohužel policista vykonávající služební činnost na úseku dopravních nehod musí vycházet z interních závazných pokynů. Dle mého názoru, v mnoha případech tímto povinným administrativním postupem zbytečně dochází k prodlužování vyřízení celé události. Nejvíce pak těmito administrativními překážkami trpí samotní účastníci, zejména ten poškozený. Největší problémy v tomto případě přináší dopravní nehoda, na které má účast cizí státní příslušník a dojde k okolnostem, které znemožní vyřešení přestupku na místě blokovou pokutou. V takovém případě se pak často stává, že ačkoliv byl policistou určen viník a ten vinu nepopírá, k pozdějšímu správnímu řízení se již nedostaví a policie nebo správní orgán nemá právní možnost zajistit účast tohoto cizího státního příslušníka na správním řízení. Samozřejmě se nejedná jen o cizince, ale i o nezodpovědné osoby, kterým platná právní norma nahrává, aby se mohly vyhýbat spravedlnosti. Postačí, aby se účastník po dobu jednoho roku nedostavoval k podání vysvětlení k policejnímu orgánu nebo k správnímu orgánu. Takový přestupek se pak dostává do prekluze a musí se odložit.

Jako další případy nemožnosti uzavření nehody na místě zpracovatelem lze uvést zranění účastníků, zjištění alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek, účast osoby podléhající kázeňské pravomoci (voják, soudce, policista), osoby požívající imunitu (diplomat, poslanec poslanecké sněmovny, senátor atd.) nebo osoby neznámého pachatele (poškozené zaparkované vozidlo, pachatel DN jež z místa ujel, popřípadě utekl). Dalším aspektem je nesouhlas jednotlivých účastníků na podílu zavinění. A samozřejmě na místě nelze uzavřít dopravní nehodu, kde je podezření ze spáchání trestného činu.

5.2 Průběh správního řízení

Nehody, které policista nemůže uzavřít na místě nebo je v jejich případě důvodné podezření ze spáchání trestného činu, spadají do rozhodovací

kompetence správních orgánů. Dříve správní řízení ve věcech dopravy vykonávala Policie ČR. Od roku 2001 pak správní orgány fungují jako civilní při okresních úřadech nebo magistrátech. Před postoupením konkrétního případu dopravní nehody musí policejní orgán celý spis nehody kompletně vypracovat. Se všemi náležitostmi pak celý spis postupuje správnímu orgánu k dalším opatřením. Správní orgány mají pak na zahájení správního řízení lhůtu 60 dní, ve výjimečných případech 120 dní. Tento údaj je velice důležitý pro možné účastníky správního řízení. Tímto chci naznačit, že roční lhůta na vyřešení konkrétního přestupku je někdy nedostatečná. Nezřídka se stává, že správní orgán od policejního věc přebírá prakticky v době prekluze a přestupek již nelze vyřešit. Tento jev je spojen s celkovou zahlceností správních orgánů případy, které mohly být bez problémů vyřešeny policií. Na policisty ovšem bývá vytvářen nátlak, aby v případě jakýchkoliv pochybností, tuto věc raději postoupili správnímu orgánu. Někdy se tento jev podobá „přehazování horkých brambor“. V okamžiku, kdy správní orgán převeze od PČR kompletní spis, jehož součástí jsou podání vysvětlení účastníků a jeho důkazní hodnota je pro správního úředníka dostačující, může takový přestupek vyřešit příkazem i bez fyzické přítomnosti přestupce a poškozeného.

V případě, že správní orgán rozhoduje o dopravní nehodě, kde se mezi účastníky vyskytly rozpory v podílu zavinění, většinou nezahájí správní řízení dříve, než-li účastníky vyslechne na formulář o poddání vysvětlení. Poté s nimi může dodatečně zahájit správní řízení, ale většinou věc vyřeší blokovou pokutou, aniž by zahajoval správní řízení ve věci konkrétního přestupkového jednání. Pro přestupce je taková možnost vyřízení přestupku výhodnější, než-li v samotném správním řízení. Dále se přestupce v takovém případě zbavuje povinnosti uhradit poplatek za správní řízení ve výši 1.000,- Kč. Sankce ve správním řízení bývá zpravidla vyšší.

Pokud správní úředník rozhodne o správním řízení za osobní účasti obou stran tohoto řízení, vyzve účastníky písemně k účasti na ústním jednání o přestupku. V případě nejasností a dalších podnětů účastníků může přestupkový

spis vrátit k dopracování policejnímu orgánu. V současnosti dochází čím dál častěji k vyžádání osobní účasti policistů jako svědků ve správním řízení. Ve většině případů se jedná o konfrontace s přestupcem, jemuž se důkazní materiál vyhotovený policistou nezdá objektivní. Správní orgán má na vyřízení přestupku stejně jako policejní orgán jeden rok. V případě rozhodnutí správního orgánu má účastník správního řízení nárok na odvolání proti tomuto rozhodnutí do patnácti dnů. Odporem proti takovému rozhodnutí pokračuje řízení o přestupku dál. Posléze řeší správní orgán v případě vyřešení přestupku zápis trestných bodů do karty řidiče. Příloha č. 6 obsahuje přehled všech přestupků a počet bodů přidělených za tyto přestupky. Každý účastník řízení o přestupku může být zastupován jím zvoleným zástupcem. Správní úředník při rozhodování o výši a charakteru sankce vychází z tabulek definovaných § 22 přestupkového zákona. Tabulka je v této práci uvedena v příloze č. 7.

5.3 Náhrada škody při dopravní nehodě

Nejfrekventovanější otázkou v problematice dopravních nehod je, kdo účastníkům zaplatí způsobenou škodu. A to jak na vozidlech, tak i na zdraví. Obecně lze uvést, že rozsah náhrady škody způsobené při dopravní nehodě provozem motorového vozidla, upravuje zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Poškozený má právo na náhradu:

- škody na zdraví nebo usmrcením,
- škody vzniklé poškozením,
- zničením nebo ztrátou věci.²⁰

Nejdůležitější je zpravidla otázka náhrady škody na vozidle poškozeném při dopravní nehodě. Poškozený neočekávaně přijde k újmě na svém majetku a náhrada škody na vozidle, tedy uvedení do původního stavu, je pro něj v takovém případě (pokud samozřejmě nedojde k poškození zdraví) naprostou

²⁰ Zákon č. 168/1999 Sb., O pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, § 6

prioritou. V rámci likvidace škody z povinného ručení je prvotní podmínkou účast likvidátora pojišťovny na prohlídce vozidla. V žádném případě nedoporučuji opravovat vozidlo dříve, než si jej likvidátor pojišťovny prohlédne, nafotí a sepíše zápis o poškození. První kroky po nehodě by měly vždy směřovat do pojišťovny povinného ručení viníka, kde by poškozený měl nehodu nahlásit, aby se likvidátor pojišťovny na vozidlo mohl přijít podívat.

Jakmile likvidátor vozidlo prohlédne, nafotí a sepíše zápis o poškození, nebrání již nic opravě vozidla a uplatnění náhrady vůči pojišťovně viníka. K uplatnění nároku je nutno uvést, že pojišťovna není povinna hradit náklady opravy přímo servisu, který vozidlo opravuje, nýbrž obvyklý postup zahrnuje opravu vozidla, úhrada faktury poškozeným a její následné přeposlání do pojišťovny k úhradě. Některé pojišťovny však mají s některými servisy dohodu a poskytují tzv. krycí dopisy, tedy dopisy, kterými poskytnou garanci na úhradu opravy. V takovém případě pak poškozený nic servisu nehradí a náklady opravy hradí přímo pojišťovna.

Náhrada škody pomocí opravy vozidla cestou faktur vydaných servisem je však pouze jednou z možností náhrady škody. Poškozený může též uplatnit likvidaci tzv. rozpočtem. To znamená, že pojišťovna nebude hradit cenu opravy podle faktur, nýbrž vypočte cenu opravy podle tabulkových cen za díly a práci a tuto částku poškozenému vyplatí. Jakým způsobem s ní poškozený naloží, už záleží na něm a pojišťovna nezkoumá, zda vyplacenou částku použil na náhradu škody ve vztahu k poškozenému vozidlu. Likvidace tzv. rozpočtem může být pro poškozeného velmi výhodná, a to zejména v případech, kdy se jedná o starší vozidlo nebo vozidlo s větším množstvím najetých kilometrů, u kterého by docházelo ke krácení pojistného plnění. Jestliže bylo shora uvedeno, že po prohlédnutí vozidla likvidátorem a předáním faktur na pojišťovnu nic nebrání likvidaci pojistné události, je třeba ještě před tím, než proběhne samotná likvidace škody uvést několik poznámek k průběhu likvidace.

Dle ustanovení § 9 zákona č. 168/1999 Sb. má pojišťovna na šetření pojistné události tři měsíce. Po skončení šetření je povinna vyplatit do patnácti dnů pojistné plnění. V uvedené lhůtě tří měsíců – stanovené pro šetření pojistné události – je pojišťovna povinna sdělit poškozenému výši pojistného plnění, pokud plnění neodmítla a pokud plnění krátila, pak je povinna uvést důvody krácení. V případě, kdy tuto povinnost nesplní, navyšuje se částka pojistného plnění o úrok z prodlení ve výši o 4 procentní body navýšené diskontní sazby.

Jestliže dojde k dopravní nehodě, při které je vozidlo poškozeno, má poškozený účastník nárok pouze na určitý podíl částky, která odpovídá ceně stejně opotřebených dílů, jaké byly ty, které byly při nehodě poškozeny. Častým omylem tak je, že poškozený si nechá vozidlo opravit novými náhradními díly a pak nárokuje částku ceny opravy jakožto škodu. Škoda ovšem není ve výši ceny opravy (tedy ve výši ceny nových dílů), nýbrž ve výši ceny dílů vozidla v okamžiku poškození. Na konkrétním příkladě to tak znamená, že pokud stojí nový nárazník na vozidle částku 15 000 Kč, pak je-li vozidlo již určitou dobu provozováno, poškozený nárazník těsně před nehodou nestojí 15 000 Kč, nýbrž (podle stupně opotřebení) např. 10 000 Kč. Poškozený tak má nárok pouze na 10 000 Kč a nikoli na 15 000 Kč, to vše proto, že se při určení výše škody vychází z ceny věci v době poškození.

Z toho vyplývá, že pojišťovna povinného ručení uhradí poškozeného cenu nových dílů zmenšenou o opotřebení. Proto pokud si poškozený nechá opravit vozidlo novými náhradními díly, musí se připravit na to, že rozdíl mezi cenou nových dílů a skutečnou škodou uhradí sám. Tuto částku nemůže nárokovat ani vůči pojišťovně povinného ručení viníka, ani vůči viníkovi samotnému.

Marné jsou v daném případě argumenty poškozeného, že jemu vznikla škoda ve výši ceny opravy novými díly (když tolik přece zaplatil v servisu), neboť taková škoda mu ve skutečnosti nevznikla. Nejdůležitějšími hledisky při určení výše opotřebení, ze strany pojišťovny, jsou stáří vozidla a počet najetých

kilometrů, vedlejšími hledisky je zdvihový objem motoru, způsob použití vozidla, druh vozidla. Pro přesné určení opotřebení vychází likvidátor z interních tabulek.

6. Psychologické modely chování účastníků dopravních nehod

Ve své policejní praxi se často setkávám s některými výrazně krizovými a traumatizujícími událostmi. V souvislosti s dopravními nehodami především s následky na životě a zdraví, popřípadě s následky ekologickými. O mé profesi pak mohu hovořit jako o součásti širšího krizového managementu. Jaké situace a chování účastníků může závažná dopravní nehoda přinést popíši v následujícím textu.

Na jaře loňského roku došlo k závažné dopravní nehodě v Praze 9 v ulici Liberecká, při které zahynuli tři účastníci. Na této velmi frekventované komunikaci v severní části hl. m. Prahy je častý výskyt dopravních nehod. Na stálou službu výjezdu dopravních nehod bylo postoupeno z operačního střediska hl. m. Prahy oznámení o dopravní nehodě na výše uvedené ulici.

Oznámení o dopravních nehodách přichází v elektronické podobě z centrálního dispečinku PČR linky 158 nebo linky 112 v systému maják. Policista vykonávající stálou službu výjezdu ODN tuto správu přijme a dále vysílá na místo nehody hlídku zpracovatelů, popřípadě vyrozumívá další součásti integrovaného záchranného systému, jako například hasiče nebo rychlou záchrannou službu.

Z výše uvedeného oznámení a jeho vyhodnocení nevyplývalo, že by se jednalo o závažnou dopravní nehodu. V krátkém popisu bylo uvedeno, že v ulici Liberecká došlo k nárazu nákladního vozidla do svodidel. Jako oznamovatel figuroval anonymní řidič, který celou situaci shlédl při souběžné jízdě vedle uvedeného nákladního vozidla. Bohužel v oznámení chyběly jakékoliv specifikace o typu nákladního vozidla. Po přijetí oznámení byla na místo dopravní nehody ihned vyslána hlídka zpracovatelů. Pro lepší orientaci bych chtěl uvést, že

během průměrného všedního dopoledne je na oddělení dopravních nehod postoupeno až třicet oznámení o dopravní nehodě. Hlídka zpracovatelů i za použití varovného výstražného zařízení (jízda služebního vozidla se zapnutým majákem) na místo dorazila cca po třiceti minutách. Hustota silničního provozu a značné vzdálenosti v Praze dojezdové časy hlídek PČR značně prodlužují. Mezi tím jsem na stálou službu ODN obdržel další oznámení o nehodách z této oblasti. Často se stává, že jedna událost bývá oznámena i několikrát se zdánlivě jiným popisem.

Po příjezdu na místo nehody hlídka zjistila, že se jedná o havárii nákladního vozidla s návěsem, na kterém je cisterna s pohonnými hmotami. Tato cisterna byla vlivem střetu poškozena a na vozovku začal vytékat motorový olej. Řidič cisterny z místa nehody utekl. Po tomto přijetí informací z místa události byla ihned rozžeta akce k eliminaci dalších případných hrožících nebezpečí. V součinnosti operačním střediskem byli na místo nehody přivoláni hasiči s potřebnou technikou k eliminaci ekologické katastrofy, jež na místě a v okolí nehody hrozila. Na místo nehody byli dále po vyhodnocení informací ze strany zasahujících policistů vysláni policisté z oddělení řízení dopravy, aby na místě řídili dopravu. Dvoučlenná hlídka zpracovatelů vytvořila pomocí služebního vozidla uzávěru místa nehody. To znamená, že prakticky přehradili vozovku služebním vozidlem tak, aby úplně zastavili dopravu. Bohužel při tomto úkonu směřujícím k odstranění dalších hrožících nebezpečí došlo k další nehodě.

Nezodpovědný řidič příjíždějící s vozidlem tovární značky BMW nerespektoval uzávěru a snažil se svým vozidlem projet v mezeře mezi policejním vozidlem a svodidly. Řidič osobního vozidla BMW poté v rychlosti cca 70 km/h narazil zezadu do cisterny s pohonnými hmotami. Ve vozidle se nacházeli s ním ještě další dva spolujezdcí. Následkem střetu došlo ke vznícení osobního vozidla. Je zajímavé, že došlo k požáru osobního vozidla, ale cisterna s unikajícími provozními kapalinami se nevznítala. I tak však byly následky strašlivé. Požár ihned pronikl z motorového prostoru do kabiny osobního vozu.

Zasahující policista ihned běžel pomoci pasažérům hořícího vozu. V okamžiku, kdy byl již na dosah vozidla, došlo k explozi. Policista ODN ihned upadl na zem. Na vlastní oči viděl, pohyb jednoho z hořících pasažérů, a to spolujezdce na zadním sedadle. Řidič a spolujezdkyně na předních sedadlech byli pravděpodobně mrtví ihned po střetu. V případě havarovaného vozidla BMW se jednalo o typ M3 ve třídveřovém provedení. Proto i přes nasazení svého života nemohl policista pasažéra ze zadního sedadla vyprostit.

Hasiči se na místě rozdělili do dvou skupin, kdy jedna hasila hořící osobní vozidlo a druhá odstraňovala následky úniku provozních kapalin z nákladního vozidla. Během dalších patnácti minut se zasahujícím hasičům podařilo zastavit únik provozních kapalin z cisterny. Poté se na místo dostavila další hlídka hasičů, která následně prováděla dekontaminaci vozovky a přilehlého okolí. Po dalších třiceti minutách bylo z tohoto hlediska místo nehody zajištěno. Dále na místě nehody zasahovaly dvě hlídky policistů z oddělení řízení dopravy. Tyto hlídky pak odkláněly dopravu do jiných ulic a zajišťovaly uzávěru. Zpracovatelé dopravních nehod poté prováděli na místě události další neodkladné a neopakovatelné úkony týkající se samotného zpracování dopravní nehody. Dalším opatřením ze strany stálé služby bylo vyžádání služebního psovoda se psem na místo nehody. Psovod se na místo události dostavil po cca čtyřiceti minutách se služebním rotvajlerem. Z pohledu policistů zasahujících na místě nehody se toto opatření zdálo jako zbytečné. Naštěstí se tento krok ukázal, i přes značný počet pohybujících se osob na místě činu, jako správný. Služební pes je schopen většinou bezpečně zachytit stopu pachatele do dvaceti minut od opuštění místa, kde počíná stopování. V tomto případě služební pes chvíli tápal a nemohl zachytit stopu unikajícího pachatele dopravní nehody. Posléze se však rozběhl do přilehlé stráně s křovinatým porostem, kde po několika minutách dostihl a zajistil unikajícího řidiče nákladního vozidla.

Ten, jak se později zjistilo, byl značně podnapilý. Orientační dechovou zkouškou provedenou přístrojem Dräger bylo zjištěno, že řidič cisterny měl v dechu přes dvě promile alkoholu. Následným vyšetřením krve v odborném

zdravotnickém zařízení se tento nález potvrdil. Z hlediska právní kvalifikace se ze strany obou řidičů jednalo o spáchání trestného činu. V případě řidiče osobního vozidla se jednalo o trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti s následkem smrti dle § 223 a §224 trestního zákona. V případě řidiče nákladního vozidla se jednalo o souběh trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 a obecného ohrožení dle § 180 téhož zákona. Řidič nákladního vozidla účelově tvrdil, že po dopravní nehodě u něho nastal posttraumatický šok, který vyvolal únikový reflex. Pozdějším odborným vyšetřením se tato skutečnost nepotvrdila.

Celkově si zákrok na místě této dopravní nehody vyžádal tři hodiny. Následky na životech zdraví a majetku mohly být ale daleko menší. Z mého pohledu je při hodnocení celé události potřeba upozornit na závažnou chybu, kterou bylo nedostatečné přijetí oznámení ze strany operátora na centrálním dispečinku linky 158. Následným šetřením ze strany ODN při hledání případných svědků předmětné události se podařilo zjistit, že oznamovatel, který první dopravní nehodu oznámil, byl po chvíli hovoru s operátorem přerušen. Operátor poté do systému maják zapsal jen nejzákladnější poznatky k místu nehody. Tím pádem došlo ke špatnému vyhodnocení celé události ze strany operačního důstojníka linky 158 a následně i na stálé službě výjezdu dopravních nehod. Závažná dopravní nehoda byla zaměněna s běžnou havárií, kterých se denně v hlavním městě stanou stovky. Poté došlo ke značné prodlevě v příjezdu dalších složek integrovaného záchranného systému. Špatným vyhodnocením situace pak došlo k ohrožení života zasahujících policistů i ostatních zúčastněných osob.

Je však potřeba uvést, že operátor linky 158 je natolik zahlcen oznámeními, že pak není schopen zpětně přijatá oznámení ověřovat. Bohužel často dochází k tomu, že musí řešit nesmyslná a někdy i falešná oznámení o různých skutcích nejen v dopravě. Poté však již celý zásah probíhal s největší možnou profesionalitou všech zúčastněných složek. Na jednu stranu zahynuli na místě tři lidé, což lze považovat za tragédii. Bohužel k jejich smrti došlo vinou řidiče, který nerespektoval vytvořenou uzávěru služebním vozidlem. Naštěstí

vlivem střetu osobního vozidla s cisternou nedošlo k jejímu vznícení. Musím také vyzdvihnout hrdinství svého kolegy. Je velikým štěstím, že nebyl při zákroku zraněn. Občas se mu však ošklivý zážitek, kdy z několika metrů viděl uhořet člověka, vrací. V tomto případě jde o příznaky posttraumatické poruchy.

7. Struktura a fungování dopravního inspektorátu v praxi

7.1 Popis stávající situace

Služba dopravní policie zejména dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu, šetří dopravní nehody a projednává přestupky v blokovém řízení a ve správním řízení v oblastech svěřené jí zákonem.

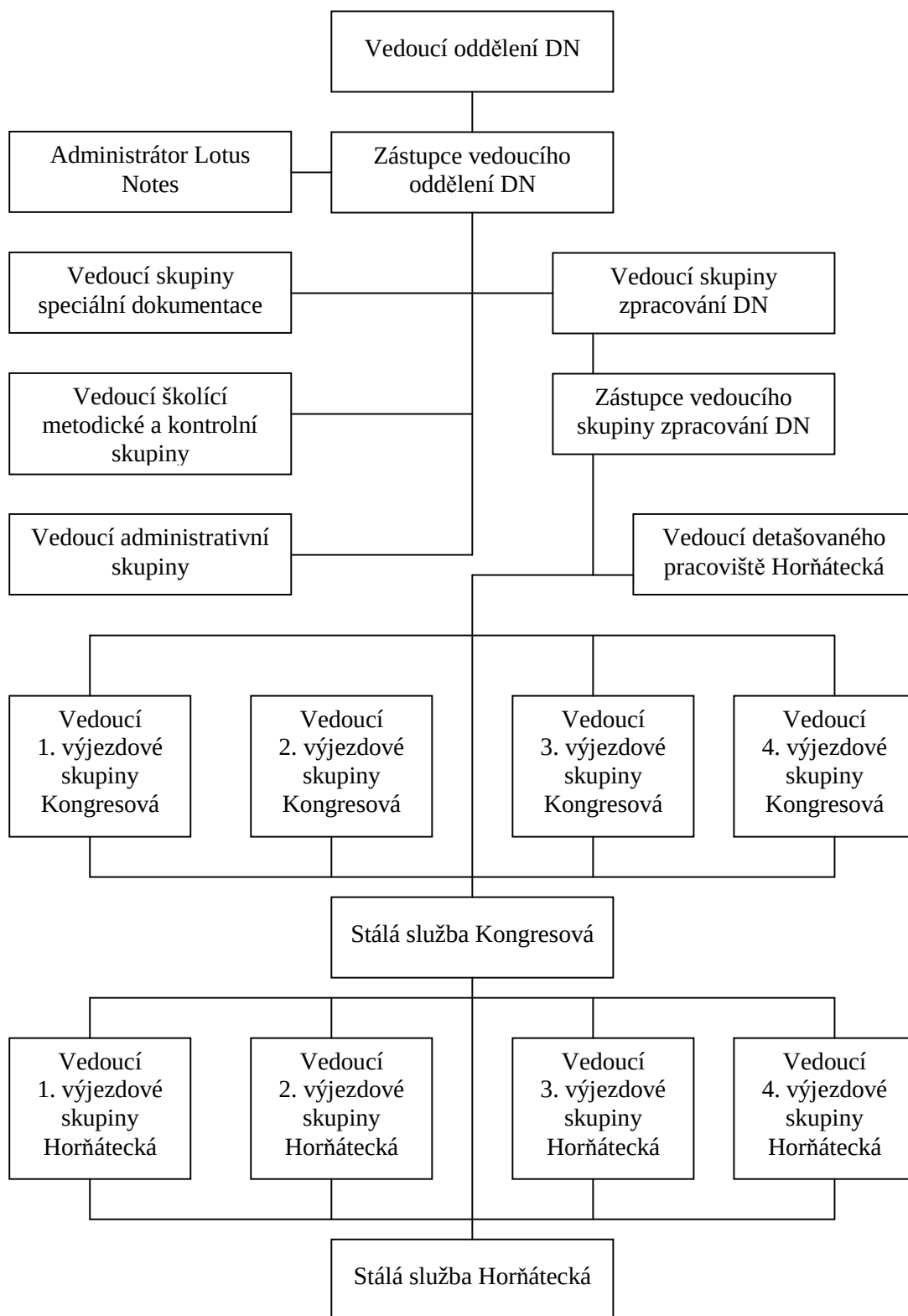
Služba dopravní policie je řízena Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, které metodicky řídí nižší stupně dopravních inspektorátů na krajské a okresní úrovni.

Dohledem nad bezpečností a plynulostí silničního provozu se zabývají první skupiny okresních (městských) dopravních inspektorátů, dopravní nehody řeší druhé skupiny okresních (městských) dopravních inspektorátů. Oddělení dopravních nehod Policie České republiky plní úkoly na úseku zpracování všech případů dopravních nehod na území hlavního města Prahy včetně případů závažných dopravních nehod, kdy jde o podezření z trestného činu nebo je některý z účastníků zraněn, případně požil alkoholický nápoj nebo návykovou látku.

V Praze byla od 1. ledna 2004 sloučena jednotlivá oddělení obvodních dopravních inspektorátů v jeden celek spolu s Dopravním inspektorátem hlavního města Prahy. Vzniklo oddělení dopravních nehod působící na krajské úrovni jako jediné tohoto druhu v naší republice. I. skupiny „dohledu nad Besipem“ zůstaly po rozsáhlé reorganizaci dále pod jednotlivými pražskými obvody, avšak ne v počtu deseti jako dříve, ale v počtu čtyř dle územní působnosti nových obvodních ředitelství Policie České republiky na území hl. m. Prahy.

Jak jsem již dříve uvedl, jsem zaměstnán jako zpracovatel dopravních nehod se střídavým působením na stálé službě a výjezdu na Oddělení dopravních nehod v Praze. Rád bych proto v této části přiblížil strukturu a fungování dopravního inspektorátu v praxi. Tento dopravní inspektorát je specifický svou krajskou působností, přesněji městskou – pražskou a jeho organizační strukturu nelépe vystihuje následující obrázek:

Obr. č. 1: Organizační struktura Oddělení dopravních nehod v roce 2007



Činnost jednotlivých složek přiblížím v následujících odstavcích.

7.1.1 Řídící a organizační složky

Vedení ODN (vedoucí a jeho zástupce)

Tato složka zastřešuje v podobě vedoucího a jeho zástupce všechny jí podléhající složky na oddělení dopravních nehod. Řeší a zajišťuje personální a materiální zabezpečení celého chodu ODN. Schvaluje příchody a odchody nových policistů zařazených k výkonu služební činnosti na úseku zpracování dopravních nehod. Je prostředníkem pro styk s veřejností. Částečně řeší věci kázeňských přestupků ze strany podřízených policistů. Nejvyšší oprávnění má v tomto případě nadřazený orgán - ředitel Správy hl. m. Prahy. Vedení ODN by se dalo považovat za hlavního „architekta“ současné podoby fungování oddělení dopravních nehod. Navrhuje kázeňské odměny nebo tresty.

Kancelář ODN

Tato složka se zabývá fungováním administrativního zázemí celého ODN. Zajišťuje archiv zpracovaných nehod, provádí evidenci spisů. Dále organizuje a zajišťuje mimopracovní složku, jako například rekreace nebo rehabilitace policistů.

Vedení zpracování dopravních nehod

Řídí a organizuje činnost stálé služby a výjezdových skupin. Provádí kontrolní činnost nad složkami výjezdu zpracování dopravních nehod. Reflektuje na problémy spojené s výjezdem a zpracováním dopravních nehod. Podává návrhy na zlepšení fungování činnosti zpracovatelských složek. Jedná se o nižší manažerskou složku ve struktuře fungování ODN. Dále seznamuje podřízené složky ODN o nových zákonných úpravách týkajících se problematiky zpracování dopravních nehod. Dohlíží na materiální a personální zajištění výjezdu a stálých služeb.

Skupina speciální dokumentace

Tato složka se zabývá přípravou podkladů pro zpracování dopravních nehod. Dříve vytvářela pomocí fotogrammetrických pomůcek mapy základních uzlových křižovatek či sledovaných komunikací v přiměřených měřítcích pro možnost vytváření plánků místa nehody. S rozvojem techniky a modernizace v rámci PČR v současné době vytváří digitální mapy celého hl. m. Prahy. Tyto mapy pak fungují jako součást programu Lotus Notes, kdy si jednotliví zpracovatelé na základě poznatků z místa nehody, například čísla sloupů veřejného osvětlení, mohou vytvářet plány v potřebných měřítcích. Tato činnost je prováděna za pomoci policejních vrtulníků a speciálních fotoaparátů, kdy se nejdříve místo konkrétní komunikace vyfotí a pak se zaznamená do digitální mapy. Z pohledu policisty – zpracovatele se jedná o neocenitelného pomocníka při vytváření dokumentace místa dopravní nehody. Dle ohlasů policistů vykonávajících výjezd jde o největší pozitivum po rozsáhlých strukturálních změnách ve zpracování nehod po roce 2004. Tyto digitální mapy lze z programu Lotus Notes získat jak v grafické podobě, tak jako letecký snímek pro lepší orientaci.

Školící, metodická a kontrolní skupina

Zabývá se organizováním a vedením školení pro výkonné a vedoucí zaměstnance oddělení dopravních nehod. Zajišťuje metodické vedení a kontrolu výjezdových skupin. K další činnosti této organizační složky se vrátím později v celkovém hodnocení fungování ODN.

Administrace Lotus Notes

Vzhledem k tomu, že od 1.1.2004 zpracovává ODN dopravní nehody jednotně v systému Lotus Notes, byla vytvořena skupina administrátorů zabývajících se technickou podporou a zabezpečením funkčnosti a aktuálnosti tohoto programu. Dále zabezpečují ochranu před případným únikem dat z tohoto systému. Jedná se vlastně o správce interních sítí a celkový „support“ pro

fungování tohoto programu. Bohužel tento systém i přes veškeré nasazení ze strany administrátorů často zpracování dopravních nehod spíše komplikuje.

7.1.2 Výkonné složky zpracování

Stálá služba výjezdu zpracování dopravních nehod

Stálá služba je tvořena vedoucím a zástupcem vedoucího pro výjezd a zpracování dopravních nehod. Ve většině skupin zpracování je zavedená praxe, že vedoucí skupiny řídí administrativní složku a zástupce organizuje výjezdovou činnost. V rámci organizace oddělení dopravních nehod fungují dvě stálé služby, jedna na hlavním pracovišti v Praze 4, druhá pak na detašovaném pracovišti v Praze 8.

Před začátkem služby probíhá pod vedením vedoucího skupiny krátká porada, při které jsou jednotliví zpracovatelé seznamováni s případnými změnami ve zpracování nehod. Vedoucí předává jednotlivým policistům spisové materiály k zařazení do jednotlivých spisů. Většinou se jedná o výsledky různých šetření ke konkrétním případům, která byla prováděná jinými policejními složkami na žádost zpracovatelů. Vedoucí skupiny dále zpracovatelům dává podněty k zlepšení činnosti při zpracování. Vrací k opravě spisové materiály, ve kterých byly při jejich kontrole nalezeny chyby.

Po krátké poradě pak probíhá kontrola ustrojenosti policistů, dále zástupce vydává jednotlivým zpracovatelům pomůcky nutné pro zpracování dopravních nehod. Při této činnosti přebírá zpracovatel fotomateriál (manuální i digitální fotoaparát, kinofilmy, dobíjecí baterie, svítilnu, fotočísla, digitální přístroj pro detekci alkoholu značky Dräger, případně klasické detekční trubičky Altest, teleskopické kolečko pro měření vzdálenosti, reflexní vestu, pracovní desky a notebook).

Po zajištění materiálního vybavení jsou jednotliví policisté – zpracovatelé rozděleni do výjezdových hlídek. Žádný zpracovatel nesmí vyjíždět sám. Hlídka zpracování dopravních nehod musí být tvořena nejméně dvěma policisty. Nakonec jsou jednotlivým hlídkám přidělena služební vozidla. Pro výjezd nehod

jsou nejčastěji užívána vozidla tovární značky VW Transporter se speciální kancelářskou úpravou.

Součástí činnosti, která předchází výjezdům, je také převzetí služby od předcházející výjezdové skupiny. Poté policista zajišťující výkon stále služby, většinou zástupce vedoucího skupiny, přijímá oznámení o dopravních nehodách z centrálního příjmu od operátorů linky 158 nebo linky 112. Tato oznámení přicházejí zprostředkovaně do systému „Maják“. Prakticky se jedná o emailovou zprávu, která obsahuje základní skutečnosti o dopravní nehodě. Má posloupnou strukturu. Na prvním místě je uvedeno číslo události, to znamená pořadí, pod kterým oznámení bylo přijato operačním důstojníkem na lince 158 nebo operátorem na lince 112. Dále pak místo události, jeho případná specifikace, čas nehody, čas přijetí oznámení, počet zúčastněných vozidel. Další specifikací je, zda se jedná o dopravní nehodu se zraněním, zda se na místě nachází již nějaká policejní hlídka, její volací znak a samozřejmě informace k osobě oznamovatele.

Po přijetí zprostředkovaného oznámení o dopravní nehodě je na místo nehody vyslána hlídka zpracovatelů. Po dobu výjezdu hlídky vykonává policista na stále službě servisní službu pro zpracovatele. To znamená, že je navádí vysílačkou nebo telefonem při hledání místa nehody. Paradoxem je, že policista nesmí v rámci služby užívat mobilní telefon pro služební komunikaci. Avšak v některých případech je mobilní telefon nepostradatelným pomocníkem při komunikaci mezi základnou a policistou vykonávající činnost venku, protože bezdrátový komunikační systém Matra pracující na principu mobilního telefonu není ve své činnosti stoprocentní.

V případě potřeby stálá služba pro zpracovatele, kteří se nacházejí na místě DN, lustruje osoby a vozidla, zda se nenacházejí v evidencích PČR jako hledané osoby či odcizená vozidla. Všechny tyto úkony, kterými jsou zajišťovány informace o účastnících DN nebo jiných zúčastněných osobách či vozidlech, jsou přísně monitorovány ze strany kontrolních orgánů PČR proti zneužití osobních údajů ze strany policistů. Veškeré přístupy do těchto evidencí jsou podmíněny

zadáním příslušného hesla, pod kterým se autorizuje konkrétní policista, který pak musí uvést pro lustraci konkrétní důvod.

Jako další činnost prováděnou v rámci podpory zpracovatelů na místě nehody mohu zmínit komunikaci se zdravotnickými zařízeními, která se provádí v případě zraněných osob. Zde je důležitá komunikace s operačním střediskem výjezdu rychlé záchranné služby, které podává informace kam byly po nehodě převezeny zraněné nebo v krajních případech usmrcené osoby. Dále stálá služba komunikuje se samotnými zdravotnickými zařízeními, kde zprostředkovaně přes zdravotnický personál informuje účastníky o dalším postupu při řádném prošetření dopravní nehody. Pro příklad, stálá služba provede telefonické vyrozumění účastníků nacházejících se v konkrétním zdravotnickém zařízení a prostřednictvím zdravotnického personálu účastníky požádá, aby po ošetření vyčkali na místě, kde si je následně po vykonání neodkladných a neopakovatelných úkonů na místě nehody převezme hlídka zpracovatelů. Všechny získávané informace o zdravotním stavu zraněných účastníků musí být podloženy souhlasem samotných účastníků o vydávání těchto informací. Během výjezdu jsou zpracovatelům stálou službou k jednotlivým nehodám přidělována čísla jednacích, které pak hlídka předává účastníkům.

Všechny nehody postoupené na výjezdové pracoviště jsou zaznamenány v systému Maják. Po řádném zadokumentování ze strany hlídky je tato událost v systému označena jako vyřízená. Systém přenosu dat oznámených událostí Maják se podobá tabulce, kde se každá další oznámená událost projeví jako nové políčko. Příchozí oznámenou nehodu provází akustický signál připomínající „pípnutí“ čtečky čárového kódu v supermarketu. Tento signál se opakuje až do doby, než-li je policistou na stálé službě příchozí zpráva o nehodě otevřena a tímto přijata. V praxi tímto způsobem přichází i několik oznámených nehod v jedné minutě. Často dochází k zahlcení sítě, kdy se systém přenosu dat zhroutí a signál poté vyzvání nepřetržitě. Tato situace je pro policistu vykonávající stálou službu někdy velmi stresující. Často se mi stává, že tento signál slyším i po skončení služby.

Mimo materiálního zajištění výjezdu si jednotliví vedoucí skupin a jejich zástupci předávají také samotné dopravní nehody. Teoreticky by měla konkrétní skupina zajišťovat výjezd jen po dobu na to určenou. To znamená, v případě ranní služby výjezd zpracování DN od 07:00 hodin do 15:00 hodin. Pak by měl následovat časový interval od 15:00 hodin do 18:00 na následné dopracování nehod v systému Lotus Notes.

Laicky řečeno, všechny nehody, které policisté zpracují na ulici, musí pak následně přepsat do výše uvedeného systému dokumentace dopravních nehod. Pravidelně však dochází k překrývání výjezdu dvou skupin zpracování nehod. Když přichází patnáctá hodina a s tím spojený nástup nové skupiny zpracovatelů, dochází většinou k situaci, kdy ranní skupina pro značný nápad dopravních nehod do určeného střídacího intervalu tyto nehody nestačí v terénu zpracovat a dohání to povětšinou do konce své faktické pracovní doby.

Po návratu z výjezdu pak mají jednotliví zpracovatelé před sebou ještě několik hodin nehonorované práce přesčas. Tato situace je samozřejmě spojena se značnou nevolí ze strany vedení i výkonné složky zpracování. Každý nový akustický signál oznamující novou příchozí nehodu před skončením výjezdu je doprovázen deprivacním stavem policistů na stálé službě.

Po ukončení výjezdu zpracování přebírá stálá služba od navracejících se hlídek materiál. Provádí kontrolu, zda byla zpracovateli provedena všechna opatření a náležitosti spojené se zpracováním nehod. Vyrozumívá blízké osoby účastníků v případě jejich nutnosti hospitalizace nebo úmrtí. Mimo systém Maják je ještě duálně prováděn zápis všech oznámených událostí do knihy nehod. Každá oznámená událost je tímto způsobem evidována a lze ji zpětně dohledat.

Tento prvek napomáhá kontrolním orgánům policie v případě následných stížností na postup zpracovatelů na místě. Pod číslem události lze kdykoliv zpětně zjistit, kdy hlídka zpracovatelů obdržela oznámení o nehodě a jaký časový interval strávila na místě nehody. Jaká opatření byla pro zpracovatele na místě vykonána. Zda byla na místě zajišťována asistence jinou policejní součástí nebo na místě

zasahovali hasiči, popřípadě na jaké zachytné parkoviště byla odtažena poškozená vozidla po nehodě.

Další důležitou činností vedoucího skupiny zpracování nehod je odborná asistence v případě závažných dopravních nehod na místě spolu se zpracovateli. V některých závažných případech, nebo pokud si to okolnosti vyžádají, zpracovává dopravní nehodu sám. Jednou z dalších činností, kterou provádí v rámci zajištění výjezdu, je obsluha kamery při zajišťování videozáznamu s ohledáním místa nehody. V rámci administrativní činnosti pak od podřízených po zpracování přebírá hotové spisy zadokumentovaných nehod. Ty pak kontroluje a v případě pochybení ze strany zpracovatelů vrací k přepracování s podněty na odstranění chyb. U spisů týkajících se nehod, u kterých dále probíhá šetření, dozoruje nad činností zpracovatele při vykonávání dalších úkonů spojených například se zjišťováním neznámých pachatelů. Pravidelně kontroluje spisovou činnost podřízených zpracovatelů a dodržování zákonných lhůt. Touto činností se zabývají i další výše uvedené kontrolní složky oddělení dopravních nehod. Vedoucí skupiny jednou ročně vyhotovuje u svých podřízených hodnotící posudek. V posudku se zaměřuje na několik aspektů profesní a morální úrovně policistů vykonávající službu na ODN. Dále například organizuje řádné dovolené.

5 + 5 výjezdových skupin

Oddělení dopravních nehod je rozděleno na dvě pracoviště. Jedná se o 5 výjezdových skupin na hlavním pracovišti a 5 výjezdových skupin na detašovaném pracovišti.

Hlavní pracoviště se sídlem na Praze 4 pokrývá svým výjezdem jižní polovinu města. To znamená obvody Prahy 1, 2, 4, 5 a 10. Detašované pracoviště dislokované na Praze 8 pak severní část jako obvody Prahy 1, 2, 3, 6, 7, 8, a 9.

Územní hranice zpracování je, jak vyplývá z uvedených obvodů, pomyslná. Územní působnost funguje na dohodě mezi těmito pracovišti a jednotlivá pracoviště vysílají v případě potřeby zpracovatele do obvodů, kde to situace vyžaduje. I když jsou tato pracoviště ve své působnosti částečně nezávislá,

nadřazeným pracovištěm je vždy hlavní výjezd na Praze 4. Bohužel jsou s tímto organizačním členěním spojené časté problémy v komunikaci mezi jednotlivými stálými službami.

K dokumentaci dopravních nehod používají zpracovatelé systém Lotus Notes. Systém funguje celorepublikově a v případě přiděleného oprávnění lze přistupovat i k jiným serverům. To znamená, že lze například v Ostravě nahlížet do zpracovaných nehod v Plzni a opačně. Tato skutečnost napomáhá v boji proti trestné činnosti na úseku pojistných podvodů.

Na místě nehody policisté provádí předběžný zápis údajů o účastnících, které po příjezdu na základnu evidují v systému Lotus Notes. Prakticky jde o vyplnění požadovaných údajů do jednotlivých tabulek, kde každá tabulka obsahuje údaje ke konkrétnímu vozidlu nebo osobě. Při vyplnění všech požadovaných údajů a provedení kontroly samotným systémem lze vytvořit protokol o dopravní nehodě. Součástí tohoto protokolu především skutkový děj nehody. Ten musí popisovat místo, čas, osoby, vozidla, způsob jakým k události došlo.

Dále protokol popisuje ohledání místa nehody a zaznamenává všechny provedené úkony na místě DN a v pozdějším šetření. Pro informaci, průměrný čas provádění úkonů na místě nehody se pohybuje kolem jedné hodiny. Prakticky stejný čas probíhá zápis dopravní nehody v systému Lotus Notes. Rozdíl je samozřejmě ve zpracování malé dopravní nehody a nehody, kde je podezření ze spáchání trestného činu a všechny potřebné úkony musí být provedeny ihned, aby došlo k včasnému předání nehody vyšetřovateli.

Jedinou výhodou tohoto systému je, že v případě zahájení úkonů v trestním řízení, stačí označit kolonku o zahájení a Lotus Notes již sám vytvoří úřední záznam o zahájení pro státního zástupce.

Od reorganizačních změn v roce 2004, kdy se všechny nehody musí evidovat v uvedeném systému, je situace na výjezdu dopravních nehod složitá a pro všechny strany neuspokojivá. Kvantita zpracování je nadřazena kvalitě.

V průměru je ve výjezdové skupině zařazeno 12 – 14 policistů. Při odečtu policistů, kteří čerpají řádnou dovolenou, jsou vysláni na školení nebo jsou případně v pracovní neschopnosti, má taková skupina k dispozici 10 nebo spíše většinou 8 policistů pro výjezd zpracování DN.

To znamená, že vedoucí výjezdu je schopen postavit v průměru šest posádek. Ty pak po vyjetí do terénu nabírají dopravní nehody do jejich úplného vyřešení v rámci časového úseku vyhrazeného na výjezd. Pro představu, v určité dny, kdy je hustota provozu silnější, se za jednu hodinu stane i patnáct dopravních nehod. Výkonné složky zpracování jsou pak stěží schopné vytvářet pouze základní dokumentaci a na úkony spojené s dalším šetřením již nezbývá čas.

Policista má vyhrazený čas na spisovou činnost jen před nástupem na odpolední směnu. Z pohledu celého měsíce se pak v průměru jedná o deset až patnáct hodin. Bohužel pak dochází k situaci, kdy i u zdánlivě jednoduchých nehod dochází k nečinnosti. Zpracovatelé jsou poté nuceni tuto činnost provádět v době osobního volna. Z této situace pro policisty vyplývá značná fyzická a psychická náročnost a následná častá fluktuace zpracovatelů.

7.2 Návrhy na zlepšení fungování dopravního inspektorátu

Jako nejzásadnější problém fungování ODN bych viděl nedostatečnou personální zajištěnost fungování výjezdu. Pro lepší fungování výkonné složky zpracování DN je nezbytně nutné navýšit početní stavy zpracovatelů jednotlivých skupin. Pro nejnutnější zajištění výjezdu by bylo třeba dle mého názoru zajistit alespoň 5 nových zpracovatelů do každé skupiny. Taktéž bych navrhoval provést audit fungování celého inspektorátu.

Dalším opatřením k zefektivnění ve zpracovávání nehod by mohlo být zajištění stálého počtu profesionálních řidičů s místní znalostí terénu. Dle mého názoru, s kterým se ztotožňuje většina výkonných složek zpracování i část managementu, by mohla pomoci opětná decentralizace dopravního inspektorátu.

Po organizační restrukturalizaci v roce 2004 se měl údajně naplnit početní stav zpracovatelů na potřebné množství a to i tím, že mělo dojít k přesunu řídicích složek do přímého výkonu, k čemuž ale bohužel nedošlo.

Dalším nedostatkem ve fungování inspektorátu je materiální zajištění výjezdu a kvalita servisu tohoto zajištění. Je nepřípustné a v dnešní době dle mého názoru nemyslitelné, aby na celém detašovaném pracovišti byla k dispozici jediná funkční tiskárna (díky tomu, že např. nebyly prostředky na zakoupení dalších tonerů), a to po dobu několika týdnů.

Pro další možné zlepšení ve zpracování nehod bych navrhoval omezení administrativní složky dokumentace. Pro dokumentaci malých nehod uzavřených policejním orgánem na místě by stačila zkrácená podoba bez rozsáhlého popisování ohledání místa nehody. Myslím si, že pro potřeby dalších opatření ze strany pojišťoven není třeba popisovat okolní zástavbu a podobné nesouvisející okolnosti. Dalším nesmyslným a v době existence elektronických evidencí vozidel i osob zdržujícím údajem, který bych navrhoval vypustit, je nutnost uvádět platnost osobních údajů a místo úřadu, který osobní doklad vydal.

8. Závěr

Dovoluji si vyslovit názor, že jsem cíl práce, tzn. seznámit čtenáře s problematikou dopravních nehod, a to jak z pohledu účastníků, tak i z pohledu orgánů, které se řešením dopravních nehod zabývají, splnil.

Závěrem lze také kladně zhodnotit značný pokles nehodovosti v rámci území naší republiky. Každý řidič jistě pocítil s příchodem novelizace silničního zákona zklidnění celkové situace na našich silnicích, a to hlavně v prvních měsících jeho platnosti. Nejpodstatnějším ukazatelem je značný pokles usmrcených.

Pro představu, v roce 2006 Policie ČR šetřila celkem 187 965 nehod, při kterých bylo 956 osob usmrceno, 3 990 těžce zraněno a 24 231 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 9,12 mld. Kč. V porovnání s rokem 2005 vyplývá, že došlo k poklesu u všech základních ukazatelů nehod, a sice:

- počet nehod o 11 297, tj. o 5,7%,
- počet usmrcených o 171 osob, tj. o 15,2%,
- počet těžce zraněných o 406 osob, tj. o 9,2%,
- počet lehce zraněných o 3 743 osob, tj. o 13,4%,
- odhad hmotné škody o 654,9 mil. Kč, tj. o 6,7%.

Vývoj následků nehod v roce 2006 byl velmi příznivý a meziroční pokles počtu usmrcených osob je za posledních 26 let DRUHÝ nejvyšší (po roce 1998).

Vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků od roku 1993 do roku 2006 je zobrazen v následující tabulce:

Tab. č. 1: Nehody a jejich následky od roku 1993

ROK	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO
1993	152 157	1 355	5 629	26 821
1994	156 242	1 473	6 232	29 590
1995	175 520	1 384	6 298	30 866
1996	201 697	1 386	6 621	31 296
1997	198 431	1 411	6 632	30 155
1998	210 138	1 204	6 152	29 225
1999	225 690	1 322	6 093	28 747
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 470	1 214	4 879	29 536
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231

Zdroj: Oficiální statistiky Ministerstva vnitra²¹

²¹ <http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>

Počet nehod v roce 2006 je od roku 1998 nejnižší, když nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod) a nejméně v roce 1990 (94 664 nehod). Tento stav byl ovlivněn příznivým vývojem ve druhém pololetí roku 2006, kdy nabyla účinnosti novela zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Počet usmrčených v roce 2006 je nejnižší od roku 1990 a významně „se dostal pod hranici“ 1 000 osob. Nejvíce usmrčených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 1 473 osob a tzn., že počet usmrčených v roce 2006 je oproti roku 1994 nižší o 517 osob. Počet těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší; nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (6 632 osob). Poprvé od roku 1990 se roční počet těžce zraněných dostal pod hranici 4 000 osob. Počet lehce zraněných osob je za posledních 17 let 3. nejnižší a po 14 letech se dostal pod hranici 25 000 osob. Nejvíce lehce zraněných bylo před 10 lety - v roce 1996 (31 296 osob) a naopak nejméně v roce 1991 – „jen“ 22 806 osob. Pokles byl ovlivněn především z důvodu snížení rychlostního limitu v obcích.

Dle mého názoru je ale předčasné nad zlepšením situace na našich silnicích jásat. Statistické údaje o počtu nehod nevystihují objektivně celkovou situaci. Myslím si, že hlavním faktorem poklesu počtu nehod v policejních statistikách je zvýšení hranice hmotné škody pro řešení dopravní nehody bez účasti PČR.

Na celkový závěr o dopadu novelizace silničního zákona a zavedení bodového systému je tak ještě čas. Chování účastníků silničního provozu je obrazem celkové úrovně společenských vztahů a hodnot na určitém území. Především slušnost je vlastnost, která zatím bohužel na našich silnicích nevyhrává.

9. Seznam použité literatury:

1. Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Praha: Policejní prezidium České republiky. 2006
2. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 83/2006, kterým se upravuje postup orgánů PČR v souvislosti s řízením o přestupcích. Praha: Policejní prezidium České republiky. 2006
3. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Ostrava: ÚZ Sagit. 2006
4. Zákon č. 140/1961 Sb., Trestní zákon. Praha: C. H. Beck. 2005
5. Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád. Ostrava: ÚZ Sagit. 2007
6. Zákon č. 168/1999 Sb., O pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
7. JUDr. CHMELÍK, Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR. 1998.
8. JUDr. BERAN, Tomáš: *Nová pravidla silničního provozu*. Brno: Computer Press. 2006
9. ČÍRTKOVÁ, Ludmila: *Policejní psychologie*. Praha: nakl. Portál. 2000
10. <http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>
11. Mladá Fronta DNES z 12. 9. 2006

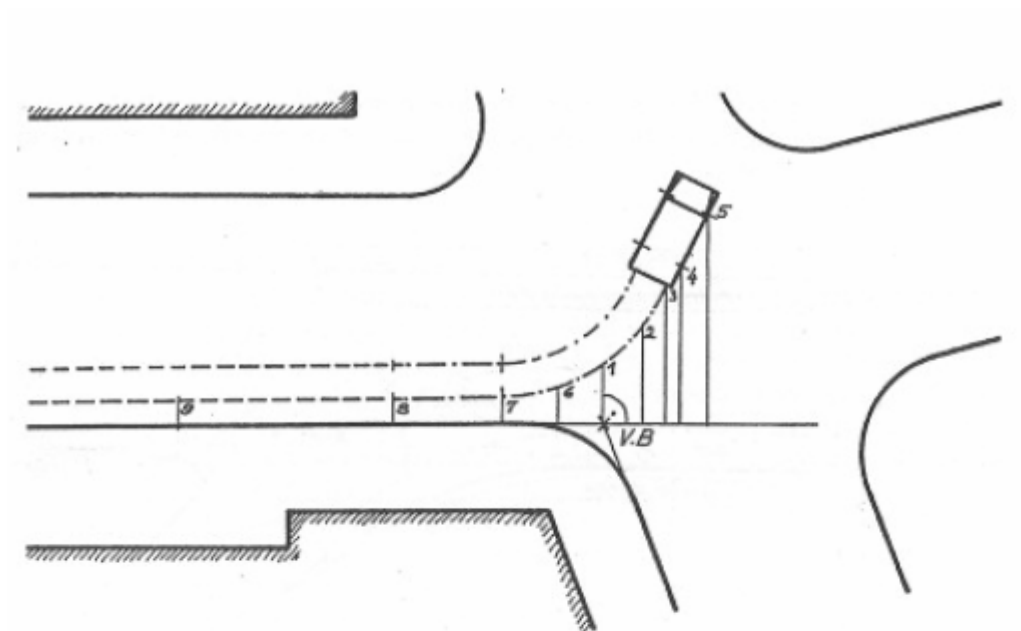
Seznam příloh:

- Příloha č. 1: Záznam o dopravní nehodě
Příloha č. 2: Metoda pravoúhlého měření
Příloha č. 3: Metoda průsečného měření
Příloha č. 4: Metoda trojúhelníkového měření
Příloha č. 5: Plánek místa dopravní nehody
Příloha č. 6: Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb.
Příloha č. 7: § 22 zákona č. 200/1990 Sb.

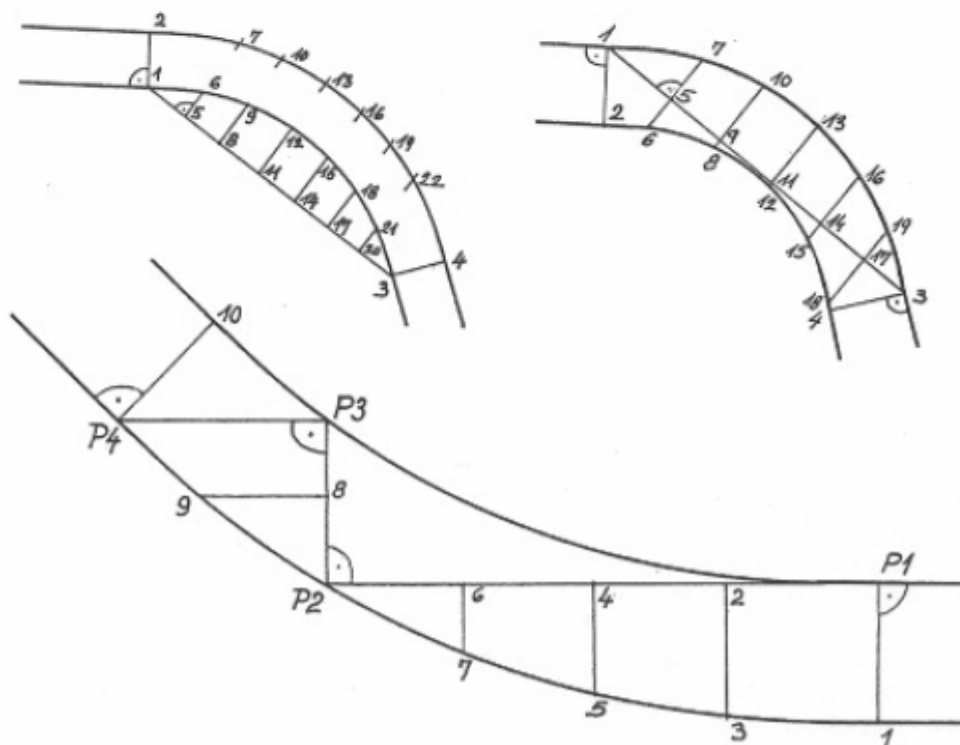
Příloha č. 1: Záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě			
Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.			
Vyplní řidiči obou vozidel.			
1. Datum nehody	Hodina	2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník)	3. Zranění? ano ☐ ne ☐
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ano ☐ ne ☐	5. Svědci (jméno, adresa, telefon – spolujezdce podtrhnout)		5a. Policejně šetřeno? ano ☐ ne ☐ Kým:
Vozidlo A		Vozidlo B	
6. Pojištěný (jméno a adresa)	12. Zaškrtněte odpovídající body vozidlo:	6. Pojištěný (jméno a adresa)	
Telefon (od 9.00 do 16.00)	1. bylo zaparkováno	Telefon (od 9.00 do 16.00)	
Plátce DPH? ano ☐ ne ☐	2. rozjždělo se	Plátce DPH? ano ☐ ne ☐	
7. Vozidlo Tov. značka, typ	3. zastavovalo	7. Vozidlo Tov. značka, typ	
Rok výroby	4. vyjždělo z parkoviště soukrom. pozemku, polní cesty	Rok výroby	
Státní poznávací značka	5. odbočovalo na parkoviště, soukrom. pozemek, polní cestu	Státní poznávací značka	
8. Pojistitel	6. vyjždělo do kruh. objezdu	8. Pojistitel	
Adresa pobočky	7. jelo v kruhovém objezdu	Adresa pobočky	
Číslo poj. odpovědnosti	8. najelo zezadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu	Číslo poj. odpovědnosti	
Číslo zelené karty	9. jelo souběžně v jiném jízdním pruhu	Číslo zelené karty	
Hraniční pojištění platné do	10. měnilo jízdní pruh	Hraniční pojištění platné do	
Je vozidlo pojištěno havarijně? ano ☐ ne ☐	11. předjždělo	Je vozidlo pojištěno havarijně? ano ☐ ne ☐	
Pojistitel	12. odbočovalo vpravo	Pojistitel	
9. Řidič Příjmení	13. odbočovalo vlevo	9. Řidič Příjmení	
Jméno	14. couvalo	Jméno	
Adresa	15. jelo v protisměru	Adresa	
Číslo řidičského průkazu	16. předjždělo zprava	Číslo řidičského průkazu	
Skupina	17. nedalo přednost v jízdě	Skupina	
Vydal	◀ Počet označených políček ▶	Vydal	
10. Označte šipkou body vzájemného střetu	13. Náčrt	10. Označte šipkou body vzájemného střetu	
	Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jmená ulic.		
11. Viditelná poškození	15. Podpisy řidičů	11. Viditelná poškození	
14. Poznámky		14. Poznámky	

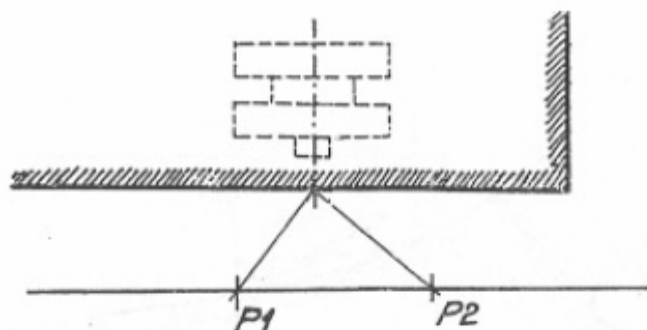
Příloha č. 2: Metoda pravoúhlého měření



Vyměřování stop a polohy vozidla pravoúhlou metodou



Příloha č. 3: Metoda průsečného měření



Vyměřování podle konců náprav u velkých vozidel

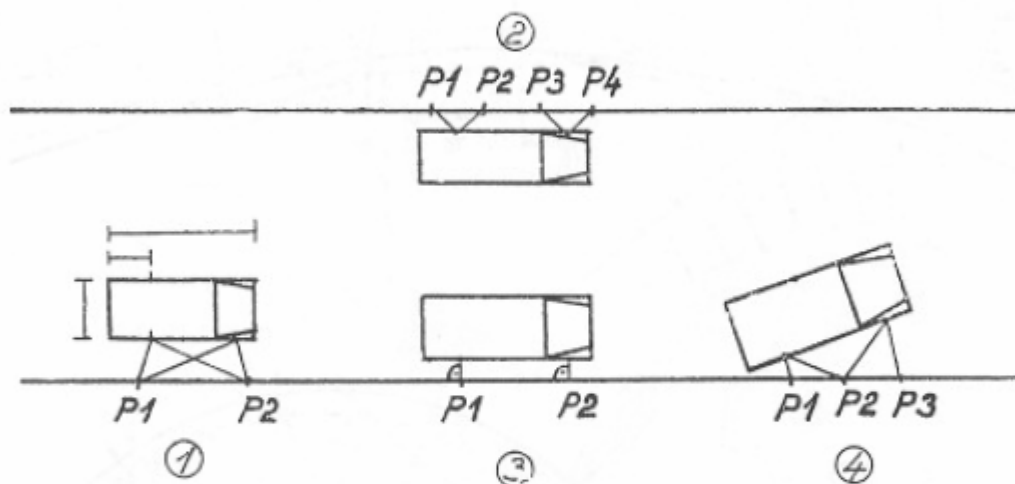
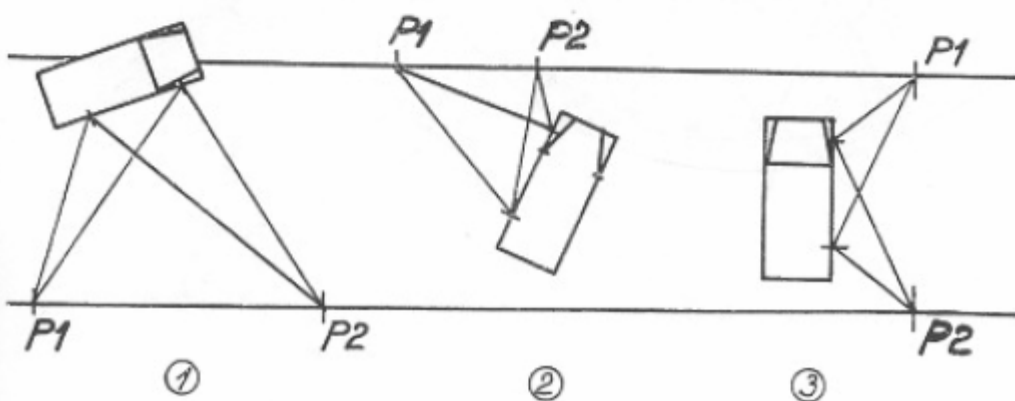
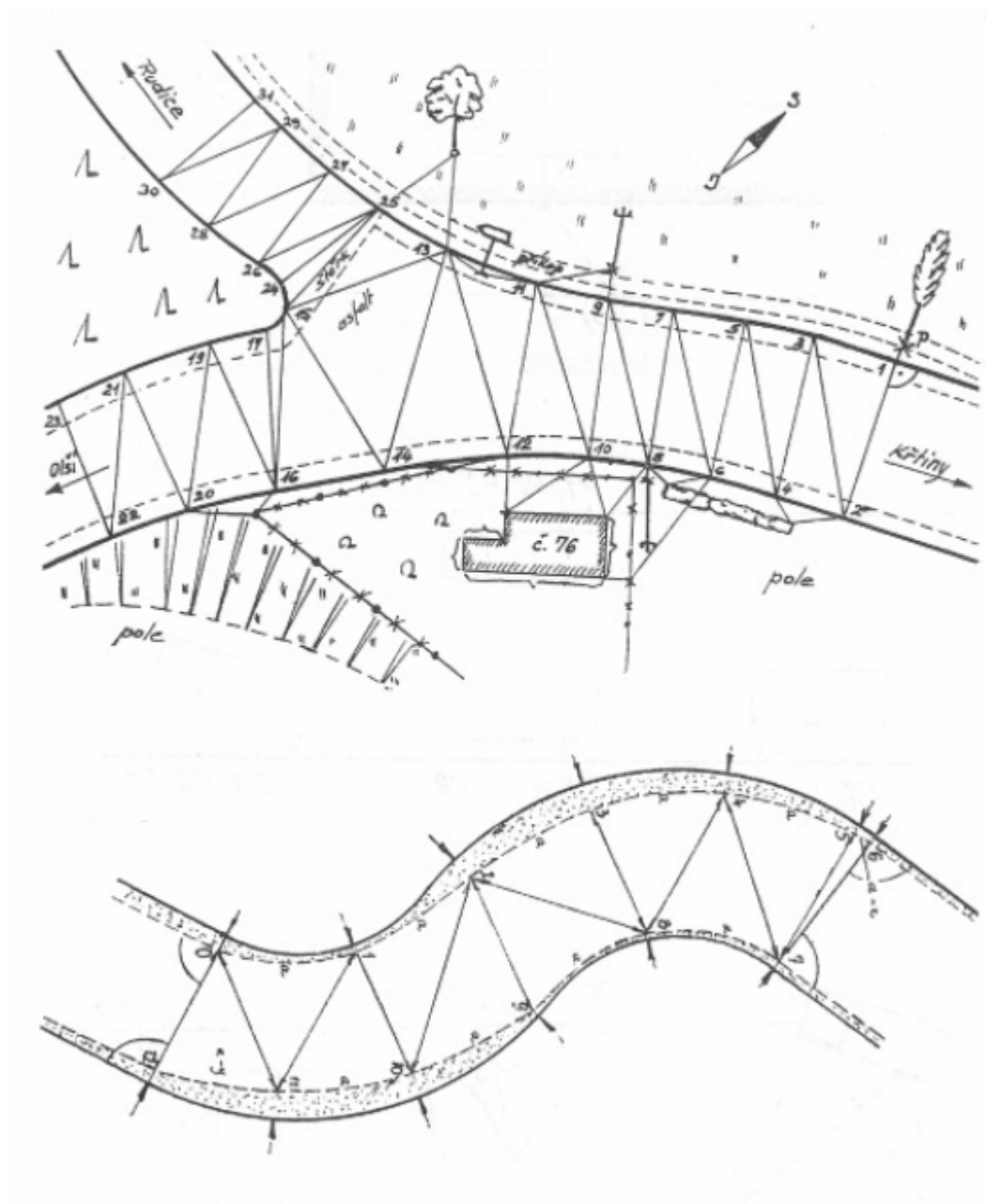


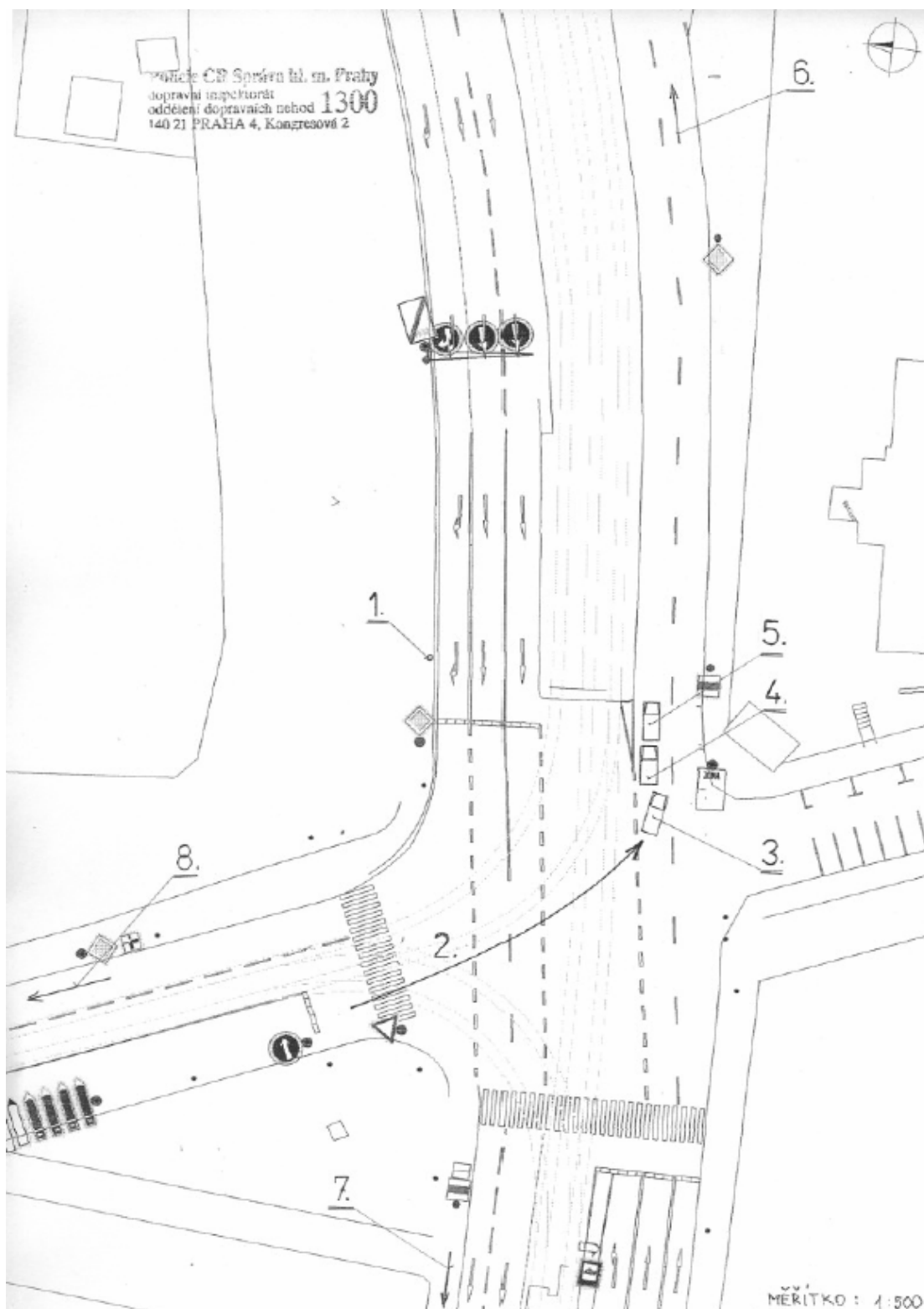
Schéma vyměřování polohy automobilu



Příloha č. 4: Metoda trojúhelníkového měření



Příloha č. 5: Plánek místa dopravní nehody



Příloha č. 6 : Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb.

Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7

řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6

řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6
--	---

řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5

při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zákona č. 475/2001 Sb.	4
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu ²⁾ podléhá	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4

při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	3
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3

Nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec	2

nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo motorovým vozidlem, jehož konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti nejméně 80 km.h-1	1
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1
porušení povinnosti vyplývající ze značky „Obytná zóna“ nebo „Pěší zóna“	1
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

Příloha č. 7 : § 22 zákona č. 200/1990 Sb.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

1)

Přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích

a) řídí vozidlo, které

1. je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích 3d), tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích,

2. není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu 3e) podléhá,

3. užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena,

b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,

c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu 3f) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem

nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví,

e) řídí motorové vozidlo a

1. není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,
2. byl mu zadržen řidičský průkaz 3f),
3. není držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče 3g),
4. nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti podle zvláštního právního předpisu 3f),
5. pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky,

f) při řízení vozidla

1. drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení,
2. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více,
3. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více,
4. překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h,
5. nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu 3f) nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle zvláštního právního předpisu 3f),
6. neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle zvláštního právního předpisu 3f), nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání,
7. předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle zvláštního právního předpisu 3f) zakázáno,
8. nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu 3f),
9. vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle zvláštního právního předpisu 3f) zakázáno,

10. v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle zvláštního právního předpisu 3f),

11. neoprávněně zastaví nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě,

g) poruší omezení jízdy některých vozidel podle zvláštního právního předpisu 3f),

h) porušením zvláštního právního předpisu 3f) způsobí dopravní nehodu, při které dojde k usmrcení nebo zranění osoby,

i) porušením zvláštního právního předpisu 3f) způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda převyšující zřejmě částku 50 000 Kč,

j) při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech pouze hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlásí dopravní nehodu policistovi nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody,

k) při dopravní nehodě podle písmene i) se dopustí jednání uvedeného v písmenu j),

l) jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis 3f).

(2)

Přestupku se dále dopustí ten, kdo jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěřil nebo přikázal vozidlo k řízení.

(3)

Přestupku se dopustí učitel autoškoly, který

a) požil alkoholický nápoj nebo užil návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle,

b) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem,

c) prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu,

d) se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu 3f) odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

(4)

Pokuta od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. c), d), e) bodů 1 a 5, a písm. h).

(5)

Pokuta od 10 000 Kč do 20 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. b) a podle odstavce 3.

(6)

Pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 2.

(7)

Pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. a), písm. e) bodů 2 až 4, písm. f) bodů 2, 7, 10 a 11.

(8)

Pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8 a 9, písm. g), i), j) a k); pokuta od 2 500 Kč do 5 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců se uloží tomu, kdo tento přestupek spáchal v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a vícekrát.

(9)

Pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4 a písm. l).

(10)

V blokovém řízení

1. lze uložit pokutu do 2 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. l),
2. se uloží pokuta 1 000 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 1 a 4,
3. se uloží pokuta 2 500 Kč za přestupek podle odstavce 1 písm. f) bodů 3, 5, 6, 8, 9 a písm. g),
4. se uloží pokuta 3 000 Kč za přestupek podle odstavce 2.

(11)

Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení.

(12)

Od uložení sankce podle odstavců 4 až 11, s výjimkou odstavce 10 bodu 1, nelze v rozhodnutí o přestupku upustit.

Poznámky:

2a) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

3d) § 37 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

3e) Zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3f) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

3g) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.