

Univerzita Palackého v Olomouci
Právnická fakulta

Mgr. Jan Král

Dopravní nehoda a povinnosti jejích účastníků dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na
pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Rigorózní práce

Olomouc 2019

Prohlašuji, že jsem rigorózní práci na téma Dopravní nehoda a povinnosti jejích účastníků dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 23.10.2019

.....

Souhlas se zpracováním osobních údajů

Já, níže podepsaný Mgr. Jan Král, autor rigorózní práce na téma Dopravní nehoda a povinnosti jejích účastníků dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, která je literárním dílem ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., dávám tímto jako subjekt údajů svůj souhlas ve smyslu § 4 písm. e) zákona 101/2000 Sb., správci:

Univerzita Palackého v Olomouci

Křížkovského 8

771 47 Olomouc

Česká republika

ke zpracování osobních údajů v rozsahu: jméno a příjmení v informačním systému, a to včetně zařazení do katalogů, a dále k zpřístupnění jména a příjmení v katalozích a informačních systémech UP, a to včetně neadresného zpřístupnění pomocí metod dálkového přístupu. Údaje mohou být takto zpřístupněny uživatelům služeb Univerzity Palackého. Realizace zpřístupnění zajišťuje ke dni tohoto prohlášení vnitřní složka UP, která se nazývá informační centrum UP.

Souhlas se poskytuje na dobu ochrany autorského díla dle zákona č. 121/2000 Sb.

Prohlašuji, že moje osobní údaje uvedené výše jsou pravdivé.

V Olomouci dne 23.10.2019

.....

Mgr. Jan Král

Seznam zkratek

ZPPK- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

DN- dopravní nehoda

LZPS- 2/1993 Sb., Usnesení předsednictva České národní rady ze dne 16. prosince 1992, o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.,

PČR- Policie České republiky

ZPK- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

TZ- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

OZ- zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

TŘ- zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů

Obsah

1	Úvod.....	7
2	Dopravní nehoda.....	10
2.1	Pojem dopravní nehody.....	10
2.2	Historie právní úpravy.....	11
2.3	Současná právní úprava.....	14
2.3.1	ZPPK.....	14
2.3.2	Právní předpisy související s provozem na pozemních komunikacích.....	15
2.4	Základní znaky DN.....	17
2.4.1	Legální definice pojmu DN.....	17
2.4.2	Pozemní komunikace.....	17
2.4.3	Vozidlo v pohybu.....	18
2.4.4	Usmrcení, zranění, škoda na majetku.....	19
2.4.5	Neočekávanost.....	24
2.4.6	Co není DN.....	25
2.4.7	DN z hlediska právní teorie.....	25
2.4.8	Intenzita následků DN.....	26
3	Povinnosti účastníků DN.....	30
3.1	Zakotvení právní úpravy.....	30
3.2	Účastník DN.....	30
3.3	Povinnosti účastníka DN podle trestního práva.....	32
3.4	Povinností účastníků DN dle ust. § 47 ZPPK.....	33
3.4.1	Povinnosti dle ust. § 47 odst. 2 ZPPK.....	33
3.4.2	Povinnosti dle ust. § 47 odst. 3 ZPPK.....	36
3.4.3	Povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK.....	43
3.4.4	Povinnosti dle ust. § 47 odst. 5 ZPPK.....	45
3.5	Povinnosti účastníka DN mimo ust. § 47 ZPPK.....	47
4	Modelové případy.....	49
4.1	Nejčastější chybné jednání účastníků DN.....	49
4.2	Další jednání účastníků DN.....	56
5	Zhodnocení právní úpravy.....	71
5.1	Shrnutí aplikovatelnosti současné právní úpravy.....	71
5.2	Stručná komparace s právní úpravou Slovenské republiky.....	74

5.3	Právní úprava de lege ferenda	76
6	Závěr.....	82
7	Seznam použitých zdrojů.....	86
8	Abstrakt.....	92
9	Seznam klíčových slov / The list of keywords	94

1 Úvod

Předkládaná rigorózní práce je věnována problematice dopravních nehod a povinností, jenž se vztahují na její účastníky. Právní úprava této oblasti se nachází v ust. § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V prvním odstavci je definována dopravní nehoda, ve druhém až pátém odstavci pak jsou uvedeny povinnosti, jenž se vztahují na její účastníky. Tato rigorózní práce se tedy zabývá jak samotným vymezením dopravní nehody, tak jednotlivými povinnostmi, jež se vážou k jejímu vzniku.

Pravidla silničního provozu se vztahují na veškeré účastníky silničního provozu. Denně se po pozemních komunikacích pohybují statisíce motorových vozidel. Většina populace vlastní řidičské oprávnění pro řízení motorových vozidel. Silniční dopravy se ale účastní také i chodci a spolujezdcí ve vozidlech. V rámci dopravních nehod vzniká zranění osob či hmotná újma poškozeným. Lze tedy říci, že silniční doprava a s ní spojené dopravní nehody zasahují do sféry většiny osob.

Toto téma rigorózní práce jsem si zvolil proto, že se týká většiny populace, neboť téměř každý se méně či více často nachází v postavení účastníka silničního provozu. Zároveň se ale tímto tématem odborná literatura nijak podrobněji a systematictěji nezabývá. Pracuji sedm let jako právník prvostupňového správního orgánu. Mou agendou je vedení přestupkového řízení na úseku přestupků v dopravě, konkrétně pak agenda dopravních nehod. Roční nápad na tuto pracovní pozici je 180-230 vedených správních řízení. V praxi tak plně sleduji, jaké má veřejnost povědomí o tom, co je dopravní nehoda, kdy vzniká a jak se mají její účastníci zachovat. Celou rigorózní práci tak prostupuje moje praktická zkušenost s touto oblastí práva a s úskalími, jenž se tu nachází.

Hlavním cílem této rigorózní práce je posouzení, zda je účinná právní úprava vymezení dopravní nehody a povinností účastníků dopravních nehod podle ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dostačující.

Rigorózní práce je zpracovaná k právnímu stavu k 20.10.2019.

Rigorózní práce je rozdělena na část teoretickou a část praktickou. Pro přehlednost je rozdělena do čtyř hlavních kapitol, které se dále člení na podkapitoly. První hlavní kapitola (kapitola č. 2) se zabývá samotným institutem dopravní nehody. Pojem dopravní nehody zde je definován v kontextu našeho právního řádu. Rigorózní práce se dále zabývá vymezením

pojmu dopravní nehody dle ust. § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Následuje stručná historie právní úpravy této problematiky a současné právní vymezení včetně právních předpisů, které souvisejí s provozem na pozemních komunikacích. Dále se nachází vymezení základních znaků dopravní nehody dle ust. § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tedy pozemní komunikace, pohybu vozidla, následků dopravní nehody a jejich intenzity a neočekávanosti vzniku dopravní nehody. Stručně se zde také nachází výčet několika situací, kdy se o dopravní nehodu nejedná. Cílem této kapitoly je ukázka vývoje právní úpravy, vymezení současné právní úpravy včetně předpisů, jenž s tímto tématem souvisejí, a zejména zpracování jednotlivých znaků dopravní nehody. Zaměřil jsem se také na rozlišení následků dopravní nehody v kontextu toho, zda předmětná dopravní nehoda bude řešena ve správním či trestním řízení.

Další kapitola (kapitola č. 3) se věnuje povinnostem účastníka dopravní nehody. Nejdříve je definován onen účastník dopravní nehody, poté následují jeho povinnosti dle trestního práva a nakonec dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V této kapitole jsou vymezeny jednotlivé povinnosti účastníka dopravní nehody dle zákona a na koho se vztahují. Je zde popsán jejich význam a účel, nejednoznačnost a vztahy mezi jednotlivými povinnostmi. Jednotlivé povinnosti a jejich popis je doplněn o poznatky z odborné literatury a přílehlavé judikatury.

Následující kapitola (kapitola č. 4) se týká modelových případů. První dvě kapitoly byly teoretické, byla zde využita popisná a analytická metoda ve spojení s odbornou literaturou, judikaturou a dalšími zdroji. Tato část rigorózní práce je praktická. V této kapitole se nachází dvě skupiny modelových případů. První se zabývá nejčastějšími typy jednání účastníků dopravní nehody, druhá pak situacemi, kdy je aplikace současné právní úpravy nejednoznačná, problematická či překvapivá. V této kapitole jsem plně vycházel ze zdrojů z prvních dvou kapitol. Cílem této kapitoly je praktická ukázka aplikace současné právní úpravy na daný modelový případ. Pokud se zde nachází rozpor či nejednoznačnost, ukazují více možných způsobů aplikace právní úpravy, jejich pozadí a zdůvodnění rozporu. Dále zde zdůvodňuji, proč a k jakému názoru se kloním. Pro názornost jsem zvolil konkrétní dopravní situace. Všechny tyto modelové případy se ve skutečnosti staly, jejich účastníky ale pochopitelně anonymizuji.

Kapitola (č. 5) se zabývá mým pohledem na aktuální účinnou právní úpravu. Hodnotím její stav, rekapituluji její nedostatky. Vycházím z předchozích kapitol. Navrhuji změny právní

úpravy, jež by předmětné nedostatky odstranily. V této kapitole zdůvodňuji navrhované změny, zabývám se i novými povinnostmi a jejich zavedením či naopak nezavedením do současné právní úpravy.

Poslední kapitolou je závěr rigorózní práce, kde shrnuji tuto práci, oblast jednotlivých zdrojů a jejich četnost, úskalí při tvorbě této práce. Následuje seznam veškerých použitých zdrojů, abstrakt a klíčová slova v české a anglickém jazyce.

2 Dopravní nehoda

2.1 Pojem dopravní nehody

Základní definici pojmu DN obsahuje ZPPK, kde je DN popsána jako *událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*¹.

Tato legální definice v sobě obsahuje znaky, které odborníci z řad právní praxe či dopravy dále prohlubují. Vychází z této legální definice, DN definují obdobně. DN tak je např. *nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek*². DN je i např. *souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednotlivého nebo několika dopravních prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí. Zpravidla při poškození dopravního prostředku dochází i k ohrožení nebo poškození života a zdraví a jiných chráněných zájmů*³. DN tak lze popsat různě, ale za dodržení znaků uvedených v ZPPK.

Výše uvedené definice DN platí pro situaci, kdy k události mající charakter DN dojde na pozemní komunikaci. Takové DN bývají označovány za silniční DN. K pohybu dopravního prostředku a vzniku zranění či škody na majetku ale nemusí dojít jen na pozemní komunikaci. Kromě silniční dopravy totiž existuje ještě doprava drážní, letecká a plavební. V rámci těchto doprav dochází také ke kolizním situacím, jež v těchto druzích dopravy bývají označovány za DN.

Silniční DN je tedy jedním z druhů DN v širším pojetí. Kritériem dělení DN tak je místo, kde k DN dojde, respektive druh prostředku, který se DN účastní. Povaha některých

¹ Ust. § 47 odst. 1 ZPPK. Krom této definice DN se pro silniční DN v naší právní úpravě nachází ještě jedna definice. Ta se nalézá ve Vyhlášce ministra zahraničních věcí č. 130/1976 Sb., o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody. Ta DN definuje čl. 1 jako nehodu, na níž se podílí jedno nebo více vozidel bez ohledu, zda jsou poháněna motorem či nikoliv, a jež souvisí s dopravou na veřejných silnicích, na pozemcích přístupných veřejnosti nebo na soukromých pozemcích, na něž mají právo přístupu určité osoby.

² CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 17 s.

³ PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a. s., 2000. 102 s.

DN dovoluje jejich reálnou kombinaci⁴, jiné kombinace jsou možné čistě v teoretické rovině⁵. Já se budu v této práci zabývat jen silničními DN, které ZPPK označuje jako DN.

DN se oznamují na linku č. 112 a č. 158. DN většinou oznamuje účastník DN, svědek nebo zdravotnické zařízení, které ošetřuje zraněného. Na místo DN je vyslána hlídka. Pokud je místo DN ve vojenském újezdu, šetří DN Vojenská policie, pokud to je mimo tento újezd, pak je řeší PČR. Policejní orgán patří mezi orgány činné v trestním řízení a vyšetřuje podezření ze spáchání trestných činů, přestupků a jiných správních deliktů⁶.

PČR vede evidenci DN⁷. Předává informace do Centrální evidence DN, kterou vede Ministerstvo vnitra ČR. PČR informace zpracovává do přehledných tabulek, a nabízí možnost vyhledání DN v určité oblasti či na určité komunikaci⁸. PČR v těchto statistikách uvádí jako zjišťované hodnoty počet DN, těžce raněných, lehce raněných a výši škody (v tisících). Pokud jde o příčiny vzniku DN, tak PČR je řadí do kategorií nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nesprávný způsob jízdy, jiná příčina a jízda pod vlivem alkoholu. Z této evidence jako nejčastější příčina vzniku DN je nesprávný způsob jízdy nebo jiná příčina.

Problémem při zjišťování nejčastějších příčin vzniku DN a případně i počtu vzniklých DN ale může být to, že ne každou DN šetří PČR. Méně závažné DN nejsou PČR oznamovány a vzniklá škoda je řešena cestou pojišťovny (sepsáním záznamu o DN) nebo přímou úhradou vzniklé škody mezi viníkem DN a poškozeným. Těchto nehod jsou řádově tisíce až desetitisíce a zkreslují statistiky PČR ohledně nehodovosti v ČR.

2.2 Historie právní úpravy

S rozvojem vědeckého pokroku lidstva v novověku a výstavbou zpevněných komunikací přišel také pokrok na poli dopravy. V průběhu druhé poloviny devatenáctého století začala vznikat první motorová vozidla, která tak začala postupně nahrazovat stávající dopravu pomocí koní. Na komunikacích se začala pohybovat mot. vozidla a začaly vznikat

⁴ Např. kombinace silniční a železniční DN na železničním přejezdu.

⁵ Např. kombinace letecké a plavební DN.

⁶ Podrobněji viz. JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 1. vydání. Praha: Leges, 2010. s. 211 a násl. Autorem kapitoly je prof. JUDr. Jiří Jelínek, CSc.

⁷ Viz ust. § 123 ZPPK.

⁸ Statistiky DN dle správních obvodů (krajů) jsou dostupné na <http://aplikace.policie.cz/statistiky-dopravnich-nehod/>. Vyhledávací formulář pro hledání konkrétní DN a mapa nehodovosti ČR jsou dostupné na <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmapa/Search.aspx>.

první DN spojené s jejich provozem. Kromě škody na majetku docházelo také ke zraněním a bohužel i k úmrtí⁹. Zákonodárci vzhledem k rostoucímu počtu motorových vozidel a následných DN začali upravovat pravidla silničního provozu. Účelem byla bezesporu generální prevence, aby se zvýšila bezpečnost na komunikacích a aby vzniklo co nejméně DN. Vytváření pravidel silničního provozu a jejich legislativní zakotvení v právním řádu se nevyhnulo ani českým zemím. Začaly vznikat první zákony, vyhlášky a nařízení upravující pravidla silničního provozu. Bylo jich mnoho, vyberu jen ty nejpodstatnější právní normy.

Mezi základní patří např. zákon č. 5/1875 mor. z. z., kterým se vydává řád policie silniční pro veřejné (neerární) silnice na Moravě s vyloučením obou hlavních měst Brna a Olomouce, nařízení č. 156/1905 ř. z., o jízdách silostrojích či nařízení č. 81/1910 ř. z., předpisy o jízdě samohybných vozidel. Po vzniku Československa právní předpisy upravující dopravu měly již místní působnost po celé republice a vlivem pokroku v automobilovém průmyslu docházelo k jejich novelizacím a rozvoji. V této době byl přijat z. č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly. V tomto zákoně nebyla ještě definice DN, ale již se zde řešilo právo na náhradu škody vzniklé při DN. Také se zde začaly objevovat první povinnosti účastníka DN. Ty byly doplněny vládním nařízením č. 241/1939 Sb., o jízdě motorovými vozidly. Další úpravu přinesla doba existence Protektorátu Čechy a Morava.

V druhé polovině dvacátého století pak byla pravidla silničního provozu v souvislosti s DN upravena podzákonnými normami. Jde zejména o nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích. I zde jsou uvedeny povinnosti účastníka DN. Dále pak jde o vládní nařízení č. 54/1953, o provozu na silnicích¹⁰. Důležitou vyhláškou pak je vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu¹¹. Tato vyhláška pak upravuje jak definici DN, tak i povinnosti jejích účastníků¹². Svým zněním se blíží dnešnímu znění ust. § 47 ZPPK.

⁹ Za první oběť DN lze pokládat Irku Mary Wardovou, která dne 31. 08. 1869 při zkušební jízdě parního automobilu z vozu vypadla a ten ji následně přejel. Podrobněji na http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/_zprava/prvni-obet-dopravni-nehody-si-to-tehdy-svistela-tricitkou--1401689.

¹⁰ V souvislosti s tímto vládním nařízením byly jako prováděcí předpisy vydány vyhláška č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, vyhláška 87/1964 Sb., o řídičských průkazech a vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičské oprávnění.

¹¹ Zde je DN a povinnosti jejích účastníků obsaženy v ust. § 44. Po této vyhlášce pak následují stejně pojmenované vyhlášky, mají označení 80/1966 a 100/1975, kdy obsahují definici DN a povinnosti účastníků v ust. § 29, resp. ust. § 30.

¹² Jde o ust. § 44 této vyhlášky.

Poté následuje poměrně známá vyhláška č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. V ní je DN definována a jsou v ní uvedeny také povinnosti účastníků DN¹³. Vyhláška byla v průběhu devadesátých let novelizována. V této době se právní praxe rozdělila na dvě skupiny. Ta první byla toho názoru, že by pravidla vynucoována státem a následná možnost sankcionování za jejich nedodržení, měla být zakotvena pouze v zákoně. Argumentovali LZPS, a to článkem 4 odst. 1, a článkem 2 odst. 2 a 3¹⁴. Druhá skupina zase byla toho názoru, že právní praxe z doby vzniku vládního nařízení č. 54/1953 Sb., považovala tato vládní nařízení fakticky za právní akty mající sílu zákona. Důvodem bylo to, že tato nařízení obsahovala zmocnění k vydávání prováděcích předpisů k vládním nařízením. To by v případě striktně dodržovaného postupu, kdy zmocnění k vydávání podzákonných právních předpisů bylo možné jen zákonem, nešlo. Reálně se tak tedy jednalo o právní akty mající sílu zákona, byť tak nejsou označeny. Zákonodárce proto vydal z. č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Ten s účinností od 21. 02. 1997 nahradil stávající vládní nařízení č. 54/1953 Sb. Tento zákon byl podkladem pro již existující vyhlášku č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. To část odborné veřejnosti neuklidnilo, neboť tento zákon byl vytvořen až po osmi letech od účinnosti zmíněné vyhlášky¹⁵. Celou věc posléze řešil i Ústavní soud a ten dospěl k závěru, že pravidla silničního provozu zakotvená ve vyhlášce nemusí být zakotvena v zákoně. Zdůvodnil to tím, že se vyhlášky mohly opřít o z. č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích a dále o již zmíněný z. č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích¹⁶. I přes toto rozhodnutí Ústavního soudu se ale zákonodárce zaměřil na to, aby byla pravidla silničního provozu upravena zákonem. Proto byl vypracován ZPPK.

Definice DN ve vyhlášce č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích je velmi podobná současnému znění. Pokud jde o povinnosti účastníků DN, pak ty jsou v současné době téměř shodné. Vzniklé změny lze spatřit např. v označení

¹³ Definice DN je v ust. § 2 bod 3. a výčet povinností účastníka DN je v ust. § 38.

¹⁴ Článek 4 odst. 1 LZPS zní: „Povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod.“ Článek 2 odst. 2 a 3 LZPS zní: „Státní moc lze uplatňovat jen v případech a v mezích stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví. Každý může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá.“

¹⁵ Podrobněji KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha: Leges, 2016. 7-8 s.

¹⁶ Jde o Usnesení Ústavního soudu ze dne 29. listopadu 1999, sp. zn. IV ÚS 103/99, to odkazuje dále na Usnesení Ústavního soudu ze dne 12. února 1999, sp. zn. IV ÚS 489/98.

policejního orgánu, výše škody atd. Lze je pokládat za dílčí, jsou vzniklé změnou doby a růstem cen. Současné znění DN i povinností účastníků DN je ještě obsáhlejší.

2.3 Současná právní úprava

2.3.1 ZPPK

Tento zákon komplexně upravuje pravidla silničního provozu. DN je v něm definována v ust. § 47 odst. 1 ZPPK. Povinnosti účastníků DN jsou uvedeny v ust. § 47 odst. 2-5 ZPPK. Tento zákon byl vydán 19. 10. 2000 a je účinný od 01. 01. 2001.

Cílem vydání tohoto zákona byla snaha o modernizaci právní úpravy, její zakotvení zákonnou formou a komplexní zpracování do značné míry rozdrobené a nesourodé právní úpravy. Dále šlo o zajištění jejího souladu s právem Evropské unie, do níž se Česká republika chystala vstoupit. V rámci tohoto zákona došlo také k převodu výkonu správních činností ve věcech provozu na pozemních komunikacích z PČR a Ministerstva vnitra na okresní úřady a Ministerstvo dopravy a spojů, což mělo za následek, že např. správní řízení ve věci DN již neřešil orgán PČR, ale správní orgán. PČR měla ubýt agenda, která přímo nesouvisela s jejím posláním (např. vydávání dokladů). Nadále tak měla objasňovat DN, vykonávat dohled na bezpečnost silničního provozu a projednávat přestupky na úseku bezpečnosti silničního provozu jen v blokovém řízení¹⁷.

Ze ZPPK se DN netýká pouze ust. § 47. Obsahuje pravidla silničního provozu, tedy povinnosti, jak se má každý účastník sil. provozu chovat. Patří mezi ně povinnosti, kdy při jejich porušení lze důvodně očekávat, že dojde ke vzniku DN. Mezi ně patří např. povinnost věnovat se řízení vozidla, přizpůsobit rychlost dopravní situaci, nebýt při jízdě ovlivněn alkoholickým nápojem, být způsobilý pro řízení mot. vozidla a mnoho dalších.

Jak bývá obvyklé při vytvoření nového právního předpisu, měl i tento zákon řadu nedostatků. Proto byl průběžně novelizován a modernizován. Je to správné, nicméně více jak čtyřicet novelizací po dobu devatenácti let je dle mého názoru hodně. Za významnou novelu lze pokládat novelu účinnou od 01. 07. 2006. Na základě ní došlo k zavedení bodového systému, kdy toto má přímý vliv na některé z povinností účastníka DN. Další podstatnou změnu přinesla novela účinná od 01. 08. 2011, kdy byly skutkové podstaty přestupků přesunuty ze zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů do zvláštních právních předpisů, v tomto případě do ust. § 125c ZPPK. Byly vytvořeny speciální

¹⁷ Blíže k tomuto důvodová zpráva vlády pro vydání ZPPK.

skutkové podstaty přestupků a pak jedna generální pro zbytek speciálně neurčených porušených povinností. V současné době je platná již poslední novela ZPPK (již 48!), jež nabyla účinnosti 01. 01. 2019.

2.3.2 Právní předpisy související s provozem na pozemních komunikacích

Na úsek provozu na pozemních komunikacích, kam spadají DN, řešení jejich povinností a případně následně vedené správní řízení o přestupku, popř. o trestném činu, se vztahuje široká škála právních předpisů o různé právní síle.

Nejvyšší právní sílu má ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů a ústavní zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, ve znění pozdějších předpisů. Žádný zákon či podzákoný právní předpis s nimi nesmí být v rozporu. Obsahují základní práva občana. Z nich vychází práva a povinnosti jak účastníků sil. provozu, tak i pravidla pro vedení správního či trestního řízení. V žádném řízení nesmí být porušeny tyto základní práva.

Pokud jde o předpisy na úrovni zákona, pak nevýznamnějším je již výše uvedený ZPPK. Kromě něj se této problematice také týká zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje problematiku provozování veřejné dopravy a taxislužby. Zákon 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., se zabývá technickými podmínkami vozidel v rámci provozu na pozemních komunikacích. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů se zabývá pojištěním mot. vozidla pro případ vzniku DN. Důležitý je dále zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který mimo jiné definuje pojem pozemní komunikace a její druhy. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení mot. vozidel se zabývá předpoklady pro řízení mot. vozidla. Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů, se zabývá vyšetřením na zjištění přítomnosti alkoholu či jiné návykové látky v těle, a to i u řidičů vozidel v rámci provozu na pozemních komunikacích. S DN také souvisí několik skutkových postat trestných činů, tedy je třeba vzít v potaz i zákon č. 40/2009, trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Ten v sobě také obsahuje výklad některých pojmů, jako např. ublížení na zdraví apod., které se ve správním řízení analogicky používají.

S hmotně právními předpisy ruku v ruce plně souvisí i procesně právní předpisy. Jde tak o již zmíněný zákon o přestupcích, který obsahuje krom jiného i speciální právní úpravu pro přestupkové řízení. Dále jde o zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Ten obsahuje základní procesně právní instituty. Od základních zásad správního řízení, přes vedení spisu, účastenství, doručování, popis jednotlivých fází správního řízení, opravné prostředky řádné i mimořádné až po následnou možnost exekučního výkonu nesplněné povinnosti uložené správním orgánem. Jde o základní právní předpis pro všechna správní řízení a jeho ustanovení jsou vůči speciálním právním normám (např. zákon o přestupcích) ve vztahu subsidiarity. Pro vedení samotného přestupkového řízení je podstatný zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. Ten upravuje základní podmínky odpovědnosti přestupce za přestupek, druhy správních trestů a způsob jejich ukládání, jednání správního orgánu před zahájením řízení i samotný způsob vedení přestupkového řízení. Se správním řízením souvisí také zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, neboť v případě ukládání sankce ve formě pokuty ve správním řízení přistupuje k tomuto také uložení správního poplatku. Pokud se přesuneme do oblasti trestního práva, pak zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů, upravuje procesní postup v rámci trestního řízení. Pokud se v trestním řízení na pozici podezřelého vyskytuje mladiství, pak zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, upravuje některé instituty speciálně.

Kromě zákonných norem upravují oblast provozu na pozemních komunikacích i normy podzákonného charakteru. Ty provádí a konkretizují zákonné normy. Jde tak o velkou řadu vyhlášek a nařízení. Mezi nejpodstatnější patří vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Ta mimo jiné obsahuje výčet všech dopravních značek. Dále jde o nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, ve znění pozdějších předpisů. Podstatnými vyhláškami také je vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem, ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické

způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, pak stanovuje, za jakých podmínek je vozidlo technicky způsobilé k provozu na pozemní komunikaci.

2.4 Základní znaky DN

2.4.1 Legální definice pojmu DN

Jak jsem již uvedl výše, DN je dle ZPPK 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. Nyní se na jednotlivé komponenty této legální definice zaměřím podrobněji.

2.4.2 Pozemní komunikace

Událost mající charakter DN na pozemní komunikaci vznikne nebo alespoň započne. Pozemní komunikace je *dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti*¹⁸. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace¹⁹. Velmi často je pozemní komunikace stavbou, neboť je člověkem uměle vytvořena stavebními materiály (kamení, asphalt, beton atd.). V tomto případě jde o dálnice, silnice a místní komunikace. U účelových komunikací to platit nutně nemusí, tato komunikace může vzniknout častým užíváním stejné části pozemku účastníky sil. provozu. Podmínkou je, aby sloužila k dopravnímu spojení²⁰. Z toho plyne, že nahodilé projetí mot. vozidla přes pozemek nevytvoří pozemní komunikaci. Takto zákonem formulovaná definice pozemní komunikace nepočítá s jezdci na zvířatech jako s účastníky silničního provozu.

Krom čtyř výše uvedených kategorií ZPK žádné jiné další kategorie pozemních komunikací neuvádí. Proto poměrně často veřejně užívané pojmy jako příjezdová

¹⁸ Ust. § 2 odst. 1 ZPK.

¹⁹ Ust. § 2 odst. 2 ZPK. Účelové komunikace obvykle spojují jednotlivé nemovitosti, jejich napojení na místní komunikaci či mají zemědělský charakter. Jako jediné mohou být ve vlastnictví fyzické osoby. To v praxi přináší i problém s bráněním užívání této komunikace veřejností ze strany vlastníka nemovitosti. To již bylo spolu s činností silničních správních úřadů soudně řešeno, např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. září 2009, sp. zn. 5 As 27/2009-66. Je zajímavé, že i lesní cesta může být považována za účelovou komunikaci, viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. února 2006, sp. zn. 33 Odo 449/2005.

²⁰ Podrobněji KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí a jiných správních aktů*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2010. 13 s. a násl.

komunikace, obecní komunikace, obslužná komunikace, zásobovací komunikace atd. má spadat do jedné z výše uvedených kategorií pozemních komunikací. Určení, do jaké z kategorií pozemních komunikací komunikace náleží, je na silničním správním úřadu. Ten posuzuje její určení, dopravní význam, a stavebně technické vybavení²¹. Důležitým faktorem pro bezpečnou silniční dopravu je stav pozemní komunikace, a to zvláště v zimním období²².

ZPPK kromě pojmu dálnice definuje i pojem silnice pro motorová vozidla. Za ni pokládá pozemní komunikaci, která je označená dopravní značkou „Silnice pro motorová vozidla“²³.

Pozemní komunikace má součásti a příslušenství. Určení, zda je určitá věc součástí nebo příslušenstvím pozemní komunikace, má zásadní vliv pro dodržení povinností účastníka DN. Pokud totiž dojde při DN k poškození či zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, mají účastníci DN povinnost dodržet povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 4 ZPPK. Co je součást a co je příslušenství pozemní komunikace definuje ZPK²⁴. Mezi nepodstatnější součásti pozemní komunikace v souvislosti s DN patří svislé dopravní značky, zábradlí, svodidla, mosty, konstrukční vrstvy vozovky, zpomalovací prahy, protihlukové stěny, přilehlé chodníky, veřejné parkoviště a mnohé další. Mezi významná příslušenství pozemní komunikace patří přenosné svislé dopravní značky, veřejné osvětlení, světelná signalizační zařízení sloužící k řízení provozu, zásněžníky, ploty atd. Toto jsou v praxi nejvíce poškozované součásti a příslušenství pozemní komunikace. Řidiči mající účast na DN na to, že vznikla při DN škoda i na těchto věcech, obvykle zapomínají.

2.4.3 Vozidlo v pohybu

Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj²⁵. Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus²⁶. Nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo²⁷. ZPPK v ust. § 2 dále definuje pojmy s vozidly přímo související, jako je vozidlo hromadné dopravy či jízdní souprava.

²¹ Podrobněji KOČÍ, *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem*, s. 16 a násl.

²² Je třeba zkoumat, zda a jak byla tato zimní údržba prováděna, a to zvláště pokud vůči vlastníku pozemní komunikace uplatňuje poškozený náhradu vzniklé škody způsobené závadou ve sjízdnosti. Podrobněji nález Ústavního soudu ze dne 21. července 2015, sp. zn. II. ÚS 2077/14.

²³ Ust. § 2 písm. s) ZPPK.

²⁴ Jde o ust. § 12-14 ZPK.

²⁵ Ust. § 2 písm. f) ZPPK.

²⁶ Ust. § 2 písm. g) ZPPK.

²⁷ Ust. § 2 písm. h) ZPPK.

Vozidlo musí být v pohybu na pozemní komunikaci. Je již jedno, kolik vozidel v pohybu je, nutně ale musí být v pohybu alespoň jedno z vozidel. Pokud se pohybuje jen jedno vozidlo, pak není nutné, aby se následek DN v podobě vzniku škody na majetku či usmrcení nebo zranění týkal i tohoto pohybujícího se vozidla, respektive osob v tomto vozidle. Také nezáleží, jestli se vozidlo pohybovalo nízkou nebo vysokou rychlostí.

2.4.4 Usmrcení, zranění, škoda na majetku

Usmrcení, zranění a škodu na majetku popisuje ZPPK jako projevy vzniklé DN. Jedná se o druhy vzniklých následků v rámci nehodového děje. ZPPK tyto pojmy nijak nedefinuje a proto je třeba při jejich výkladu vycházet analogicky z ostatních právních předpisů, kde je jejich pojem legálně zakotven. Usmrcení a zranění se vztahují k újmě na zdraví člověka, zatímco škoda na majetku se týká újmy na věcech. Zvláštní kategorií je pak vzniklá újma na zvířeti, neboť zvíře již není považováno za věc²⁸.

V oblasti trestního práva se dle stupně intenzity vzniklé újmy na zdraví rozlišuje následek jednání na usmrcení, těžkou újmu na zdraví a ublížení na zdraví. TZ pokládá život a zdraví za nejdůležitější společenskou hodnotu, jež má právo chránit. To zákonodárce potvrdil tím, že při kodifikaci nového TZ přesunul trestné činy proti životu a zdraví do hlavy I zvláštní části TZ²⁹.

Usmrcení je stav, kdy při DN dojde nedbalostním jednáním ke smrti člověka³⁰. Jde o nejzávažnější následek, který může DN mít. Těžká újma na zdraví je vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Pokládá se za ni zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohydění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy, nebo delší dobu trvající porucha zdraví³¹. Ublížení na zdraví pak je stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření³².

²⁸ Dle ust. § 494 OZ má živé zvíře zvláštní význam jako smysly nadaný tvor. Ustanovení občanského zákoníku týkající se věcí se na živé zvíře použijí tak, aby neodporovaly jeho povaze. Před nabytím účinnosti tohoto občanského zákoníku bylo živé zvíře považováno za věc.

²⁹ Podrobněji JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. 473 s. a násl. Autorem kapitoly je JUDr. Karel Hasch.

³⁰ Ust. § 143 odst. 1 TZ.

³¹ Ust. § 122 odst. 2 TZ.

³² Ust. § 122 odst. 1 TZ.

Zranění legální definici nemá. Za zranění lze pokládat jakoukoli vzniklou újmu na zdraví účastníka DN. Zranění je svým pojetím širší a plně v sobě zahrnuje jak již výše zmíněnou těžkou újmu na zdraví a ublížení na zdraví, tak i zranění méně závažné.

U účastníka DN v dvoustopém mot. vozidle, když pomineme závažné DN spojené se značným poškozením vozidla, nebývá obvykle intenzita zranění při běžné DN výrazná a nedosahuje intenzity alespoň ublížení na zdraví dle TZ. Často se jedná o zhmoždění žeber a klíční kosti od bezpečnostního pásu, zlomení nosu od vystřeleného airbagu, pohmoždění krční páteře od nárazu do opěrky hlavy v horní části sedadla či tržné rány od střepů z prasklého skla či z poškozených částí vozidla. Intenzita zranění záleží na konkrétní konstrukci vozidla, lokaci poškození vozidla, intenzitě nárazu a dalších skutečnostech. Samotná intenzita zranění osob v takovém vozidle se v průběhu doby také snižuje zejména v souvislosti s vývojem moderních technologií a vysokými nároky na bezpečnost osob ve vozidle. Pokud jde o DN motocyklisty, cyklisty či chodce, pak tyto osoby jsou mnohem méně chráněny než osoby, které se v okamžiku vzniku DN nacházejí v dvoustopém mot. vozidle. Intenzita jejich zranění tak bývá vyšší a jejich zranění závažnější. Obvykle jde o naraženiny, zlomeniny (ty mohou být mnohočetné), otřesy mozku, odřeniny těla od kontaktu s vozovkou, vnitřní poranění orgánů či jiné závažné zranění.

K tomu, aby došlo k DN, postačí jakékoli vzniklé zranění. Nezáleží tedy na intenzitě zranění a ani na tom, zda dojde ke zranění jen jednoho účastníka DN či více účastníků DN. Postačí také, když dojde ke zranění osoby, která DN způsobila. Obvykle u zraněného vzniká také škoda na majetku. Nejčastěji jde o vzniklou škodu na vozidle, na oděvu či obuvi, na nákladu či na věci, kterou má při sobě (např. mobilní telefon).

Problematika posouzení, zda při DN došlo ke zranění, není snadná. Účastník DN bývá po DN často v šoku. Šok může mít různou intenzitu a dobu trvání. Je tak těžké na místě DN posoudit, zda došlo či nedošlo při DN také ke zranění. Některá zranění jsou na první pohled jasně viditelná (např. tržná rána), některá jsou jasně vnímatelná (např. mnohačetná zlomenina, bezvědomí zraněného), ale některá zranění mají skrytý charakter (typicky vnitřní zranění) a některá se projeví až posléze (např. naraženiny, vznik modřin, pohmoždění krční páteře atd.). Intenzita bolesti může vzrůst později až když jsou účastníci DN pryč z místa DN. Proto někteří účastníci DN na místě DN nevedou policistům či jiným účastníkům DN, že jsou zraněni, ale posléze vyhledají lékaře a uvedou, že ke zranění došlo při DN. Takové

prokazování vzniku zranění při DN tak může být komplikované a následné dokazování jejich vzniku při DN ztížené.

Pokud při DN vznikne zranění, mají její účastníci povinnost takovou DN vždy oznámit na PČR. Na základě intenzity vzniklého zranění pak PČR jednáni osoby podezřelé z jeho způsobení (samozřejmě při splnění všech dalších zákonných podmínek) oznámí jako podezření ze spáchání trestného činu či přestupku, a to včetně příslušné právní kvalifikace.

Pokud při DN vznikne zranění, pak na zraněného pohlížíme jako na poškozeného a jako takový má práva účastníka trestního či správního řízení³³ (samozřejmě pokud se nejedná o viníka DN). Práva poškozeného mají také osoby blízké³⁴, pokud při DN došlo k usmrcení nebo k zvlášť závažnému ublížení na zdraví. Pokud při DN došlo k usmrcení, mají osoby blízké usmrceného právo na peněžitou náhradu nahrazující jejich duševní útrapy, právo na nahrazení přiměřených nákladů spojených s pohřbem, právo na peněžitý důchod v souvislosti s náklady na výživu či právo na náhradu nemajetkové újmy pozůstalých. V případě zranění má poškozený právo náhrady majetkové i nemajetkové újmy, která mu v souvislosti s DN vznikla. Má právo na peněžitou náhradu za vytrpěné bolesti, právo na náhradu za ztížené společenské uplatnění, právo na náhradu účelně vynaložených nákladů spojených s jeho léčením, péčí o jeho zdraví nebo domácnost, právo na náhradu za ztrátu na výdělek, právo na peněžitý důchod po skončení pracovní neschopnosti v souvislosti se zhoršenou možností výdělků, právo na náhradu za ztrátu důchodu či odbytné³⁵.

Škodu lze chápat jako újmu na jmění³⁶. Poškozený má nárok na náhradu vzniklé škody bez ohledu na formu zavinění přestupku či trestného činu. Nedílnou otázkou bývá výše vzniklé škody pro případné vymáhání nároku na náhradu škody. Při jejím určení je třeba vycházet z obvyklé ceny věci v době DN. Je třeba také zohlednit, co musel poškozený účelně vynaložit k obnovení věci k jejímu nahrazení. Výši požadované náhrady škody se opakovaně zabývala soudní moc. Ústavní soud v případě náhrady škody na motorovém vozidle

³³ Podrobněji k této problematice práva poškozeného a náhrady škody PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. s 389 a násl.

³⁴ Pojem osoby blízké je definován jak v OZ, tak v TZ. V ust. § 125 TZ se osobou blízkou rozumí příbuzný v pokolení přímém, osvojitel, osvojenec, sourozenec, manžel a partner; jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném se pokládají za osoby sobě navzájem blízké jen tehdy, kdyby újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá důvodně pociťovala jako újmu vlastní. V ust. § 22 odst. 1 OZ se osobou blízkou rozumí příbuzný v řadě přímé, sourozenec a manžel nebo partner podle jiného zákona upravujícího registrované partnerství (dále jen „partner“); jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném se pokládají za osoby sobě navzájem blízké, pokud by újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá důvodně pociťovala jako újmu vlastní. Má se za to, že osobami blízkými jsou i osoby sešvagřené nebo osoby, které spolu trvale žijí. Pojem osoby blízké je tak v OZ širší, než v TZ.

³⁵ Podrobněji ust. § 2958-2971 OZ.

³⁶ Ust. § 2894 odst. 1 OZ.

judikoval, že v každém individuálním případě je proto třeba pečlivě srovnat majetkový stav poškozeného před vznikem škody a po provedení opravy poškozeného vozidla, přičemž rozsah náhrady v penězích musí zohledňovat výši veškerých jím vynaložených prostředků nutných k obnovení provozuschopnosti vozidla, tedy původního majetkového stavu³⁷. Podobně Ústavní soud dále judikuje, že uhrazení celé ceny účelně provedené opravy (směřující jen k odstranění následků škodní události) by však vzhledem ke všem výše rozvedeným argumentům mělo být pravidlem³⁸. Ústavní soud dále vyvozuje závěr je možno domáhat se rozdílu tržní hodnoty před a po opravě vozidla, neboť věc po opravě nepřináší vlastníku stejný užitek³⁹.

V případě vzniku DN dochází nejčastěji k poškození vozidla, které se DN účastní. Již méně časté je pak poškození pozemní komunikace, oděvu či obuvi účastníků DN či přepravovaných věcí ve vozidle. Jak jsem uvedl výše, výše vzniklé škody musí být spolehlivě zjištěna a objektivně prokázána. Z požadované náhrady škody při určení obvyklé ceny věci v době DN a vynaložených nákladů na její opravu je třeba zmínit onu účelnost vynaložených nákladů na opravu. Ta v praxi může přinášet problém, zvláště když poškozený uplatňuje náhradu vzniklé škody na věci v rámci trestního či správního řízení. Poškozený je v těchto řízeních povinen výši vzniklé škody rozhodujícímu orgánu doložit. Musí určit výši hodnoty věci bezprostředně před DN a náklady na její opravu. Mezi tyto náklady patří jak veškeré použité náhradní díly pro opravu věci, tak i hodnota a množství práce vynaložené na tuto opravu. Tyto hodnoty, má-li být viníku DN uložena rozhodujícím orgánem povinnost náhrady škody poškozenému, musí být určeny objektivně, nezaujatě vůči viníku DN i poškozenému a pokud možno co nejpřesněji. Stává se, že poškozený doloží jen fakturu za opravu, kde nejsou rozepsané použité náhradní díly a jejich ceny a kde není určena cena a množství práce. Také v tomto případě není nijak zaručeno, že byla oprava provedena účelně takovým způsobem, aby byly nahrazeny skutečně jen ty díly, které bylo nutno nahradit. Cena práce je v různých opravnách rozdílná a množství práce těžko přezkoumatelné. Proto v případě náhrady vzniklé hmotné škody je zcela na místě, když rozhodující orgán požaduje po poškozeném znalecký posudek vypracovaný soudním znalcem, který objektivně určí obvyklou cenu věci před poškozením (to znamená od hodnoty nové věci její sníženou hodnotu vzhledem k době a způsobu užívání věci- tedy amortizaci) a dále pak objektivně určí

³⁷ Nález Ústavního soudu ze dne 19. března 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07. Podrobněji k problematice náhrady škody na motorovém vozidle v souvislosti s tímto judikátem viz. <https://www.epravo.cz/top/clanky/nahrada-skody-v-pripade-havarovaneho-vozidla-94865.html>.

³⁸ Nález Ústavního soudu ze dne 11. června 2014, sp. zn. I. ÚS 1902/13.

³⁹ Nález Ústavního soudu ze dne 27. dubna 2017, sp. zn. II. ÚS 795/16.

vzhledem k hledisku účelnosti rozsah nutné opravy, určí množství opravovaných dílů, jejich hodnotu a nakonec také určí množství práce a její objektivní výši. O povinnosti tyto věci doložit by měl být vždy poškozený rozhodujícím orgánem dostatečně a včas náležitě poučen. Pokud se poškozený připojí do trestního či správního řízení s nárokem na náhradu škody, je rozhodující orgán povinen o tomto nároku rozhodnout. Nicméně je třeba zmínit, že povinnost náhrady vzniklé škody má povahu adhezního řízení a nemělo by trestní či správní řízení zbytečně zatěžovat či prodlužovat, neboť účelem těchto řízení je zjištění spáchání trestného činu nebo přestupku a případné následné potrestání.

Podobně jako v případě zranění, i vzniklá škoda na majetku může mít skrytý charakter. Obvykle se jedná o poškození o el. závor či motorových vozidel, která mají v sobě zabudované elektronické součástky, jako např. parkovací senzory či el. seřizovaná zpětná zrcátka. Po nárazu na první pohled nemusí dojít k poškození, ale toto poškození se projeví až při následném užívání věci. Nelze se tedy při kontrole věci spoléhat jen na vizuální kontrolu vnějšího stavu, ale v případě elektroniky je třeba zkontrolovat i její funkčnost. Některá poškození mohou vzniknout uvnitř věci či v místech, kam se lze jen stěží podívat přímým pohledem.

V rámci náhrady škody OZ nově zavedl také tzv. věc zvláštní obliby, platí pro věc s těžko nahraditelnou hodnotou pro konkrétního poškozeného, ale v případě DN, kde se jedná o nedbalostní formu zavinění, nepřichází tento institut v úvahu. Také se OZ nově zabývá škodou z provozu dopravních prostředků⁴⁰. Ta se týká povinností provozovatele dopravních prostředků ke vzniklé škodě při provozu. Nejedná se přímo o vznik DN, ale o objektivní odpovědnost provozovatele s možností liberace v situacích, kdy dojde ke vzniku škody v souvislosti s provozem dopravního prostředku.

V současné době účinný OZ je svým pojetím náhrady vzniklé škody poměrně odlišný od předchozí právní úpravy⁴¹. Posílil právní postavení poškozeného a rozšířil zvláštní případy vzniku škody včetně nemajetkové újmy⁴². Došlo ke zrušení paušálních limitů pro výpočet výše náhrady škody při usmrcení a zranění⁴³. Ta bolest a ztížení společenského uplatnění hodnotila body, přičemž každý bod měl hodnotu 120,- Kč. U náhrady škody na zvířeti má ten,

⁴⁰ Podrobněji viz ust. § 2928-2932 OZ.

⁴¹ Šlo o zákon č. 40/1964, Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

⁴² Podrobněji viz <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/dopravni-nehody-a-novy-obcansky-zakonik-dopravni-nehody-a-novy-obcansky-zakonik-od-1-1-2014>.

⁴³ Jednalo se o vyhlášku č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění, ve znění pozdějších předpisů. Srov. <https://www.epravo.cz/top/clanky/bodova-vyhlaska-c-4402001-sb-a-pravni-jistota-v-cr-97495.html>.

kdo účelně vynaložil náklady na péči o zdraví zvířete, nárok na jejich nahrazení. V případě potřeby může požádat viníka DN o přiměřenou zálohu. Pokud jde o účelnost vynaložených nákladů, pak se nepovažují za neúčelné, i když podstatně převyšují cenu zvířete. Hranicí přiměřenosti zde je to, že by tyto náklady vynaložil rozumný chovatel v postavení poškozeného⁴⁴. Nová právní úprava náhrady škody v OZ čeká na to, až nejasnosti ohledně výkladu jednotlivých povinností a posuzování míry účelnosti a výši nahrazované škody přijme právní praxe, jak se k jednotlivým nárokům na náhradu škody bude reálně přistupovat a jak budou sporné skutečnosti soudy judikovány⁴⁵.

2.4.5 Neočekávanost

Odborníci přidávají mezi základní znaky DN také prvek neočekávatelnosti, ačkoliv se nenachází v legální definici pojmu DN. Neočekávatelnost lze chápat jako moment překvapení. Je třeba ji odlišit od nepředvídatelnosti DN. DN je událost náhlá a nečekaná, ale v některých dopravních situacích je DN předvídatelná. Dopravní situace může být ovlivněna jak chováním účastníka silničního provozu, tak i místem, kde se tito účastníci nacházejí. Pokud jde o účastníka silničního provozu, tak lze DN předvídat např. v situaci, když je řidič silně ovlivněn alkoholem, když řidič jede nepřiměřeně vysokou rychlostí, když se řidič nevěnuje řízení svého vozidla, chodec bez rozhlédnutí vkročí na komunikaci atd. U hlediska místa se DN dá předvídat např. při vzniku neoznačené překážky bezprostředně za nepřehlednou zatáčkou, při jízdě v hustém provozu, při nečekaném špatném technickém stavu vozovky atd. Určení míry předvídatelnosti je v praxi obtížné a vždy záleží na zcela konkrétní dopravní situaci a na konkrétních účastnících silničního provozu.

Předvídatelnost má také důležitý význam z trestně právního hlediska, neboť souvisí se subjektivní stránkou deliktu. Jde tedy alespoň o zavinění deliktu ve formě nevědomé nedbalosti, kdy 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 mohl⁴⁶. Skutečností, kterou se mají rozhodující orgány zabývat, tak je, zda účastník silničního

⁴⁴ Ust. § 2970 OZ.

⁴⁵ Za účinnosti starého OZ byl jedním z nevýznamnějších soudních rozhodnutí týkající se náhrady škody rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. června 2011, sp. zn. 5 As 16/2011. Dle něj šlo ve správním řízení řešit i dílčí nároky poškozených (a tedy nikoliv uplatnit škodu jako celek) a nevylučoval škodu na zdraví jako druh majetkové škody. Nároky na náhradu škody v rámci zranění mohly být uplatněny ve správním řízení. Také judikoval, že správní orgán může rozhodnout jen o části nároku na náhradu škody a ve zbytku odkázat poškozeného na soud či jiný příslušný orgán. Nakonec judikoval, že Česká kancelář pojistitelů nemá pravomoc rozhodovat o náhradě škody a že tudíž není takovým jiným příslušným orgánem.

⁴⁶ Podrobněji CHMELÍK: *Dopravní nehody*, s. 183 a PORADA: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s 104 a násl.

provozu mohl očekávat vznik DN. Proto je třeba pečlivě zkoumat všechny skutečnosti mající vliv na skutkový stav, jako např. hustotu provozu, rychlost vozidla, pohyb jiného vozidla před svým vozidlem, blízkost zastávky MHD, atd. Tedy zda na základě nich byla či nebyla DN předvídatelná.

2.4.6 Co není DN

K tomu, aby došlo k DN, musí dojít k naplnění výše uvedených legálních znaků. Pokud některý nenastane, pak se nejedná o DN, ale o jinou událost.

DN má nastat nebo být započata na pozemní komunikaci. Vozidla, jejich řidiči a ostatní osoby se ale mohou s vozidlem či okolo vozidla pohybovat i mimo pozemní komunikaci. Může jít o pohyb na lesních stezkách, o pohyb na poli či např. pohyb v soukromém areálu. Je na místě zde uvést, že výcvikové plochy školících středisek (tzv. polygony) patří mezi účelové pozemní komunikace⁴⁷.

Dalším hlediskem je to, že se DN musí účastnit vozidlo. Za DN tak nelze pokládat např. vzájemnou srážku chodců na přechodu pro chodce. Vozidlo musí být v pohybu. DN tak není např. situace, když na zaparkované vozidlo spadne led ze střechy, když řidič nastupuje do zaparkovaného vozidla a při tomto se zraní, či když vandal poškodí zaparkované vozidlo.

2.4.7 DN z hlediska právní teorie

Pokud se na věc podíváme z hlediska právní teorie, pak můžeme za jednání považovat pohyb vozidla na komunikaci či pokud byl pohyb vozidla započat na pozemní komunikaci. Usmrcení, zranění osoby nebo ke škodu na majetku můžeme pokládat za následek. Mezi jednáním a následkem pak musí existovat konkrétní příčinná souvislost.

U DN může být vzniklý následek zapříčiněn z více jednotlivých příčin, které vedly k jeho vzniku. V tom případě je nutno posuzovat, které jednání vedlo či nevedlo ke vzniku následku a bez kterého jednání by k následku nedošlo. Jen proto, že k následku došlo i z jiné příčiny, ještě neznamená, že by k němu nedošlo i z původní příčiny. To znamená, že příčinná souvislost mezi jednáním osoby a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání osoby přistoupí

⁴⁷ Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 02. prosince 2015, sp. zn. 6 As 289/2014. Srov. s jízdou na dětském hřišti, kde neplatí pravidla silničního provozu. Takový řidič není na pozemní komunikaci a při jízdě musí dodržet potřebnou míru opatrnosti. Podrobněji viz rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 19. listopadu 1976, sp. zn. 6 Tz 55/76.

ještě další skutečnost, jež spolupůsobí ke vzniku následku, ovšem jen za předpokladu, že jednání pachatele zůstává takou skutečností, bez ní by k následku nebylo došlo⁴⁸.

Je logické, že nelze řetězit jednotlivá jednání do nekonečné řady. Je třeba vzít konkrétní jednání, které bezprostředně předchází vzniku následku a posoudit, zda mělo vliv na vzniku následku a zda by bez něj k následku došlo či nedošlo. V rámci vedeného trestního či správního řízení je rozhodující orgán povinen dokázat, že došlo ke vzniku následku.

2.4.8 Intenzita následků DN

Zjištění intenzity následků DN je z hmotněprávního hlediska důležité pro posouzení míry povinností účastníka DN a určení, zda se o věci následně povede správní či trestní řízení.

V případě usmrcení je zcela jasné, že jde o způsobení smrti člověka v souvislosti s DN. S osobou, která svým jednáním v rámci DN způsobila smrt člověka, je vedeno trestní řízení.

U škody na majetku ZPPK neudává žádnou minimální výši, aby se jednalo o vznik DN. O DN se tak jedná vždy při vzniku škody, kdy hranice výše škody daná TZ⁴⁹ v tomto směru nemá vliv na posouzení, zda věc bude řešena ve správním či trestním řízení. ZPPK, pokud jde o výši škody, udává jen jednu částku, a to je 100.000 Kč na některém zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí⁵⁰. Pro tento případ se na účastníka DN, kde došlo k vyšší škodě na některém zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí, než je 100.000 Kč, vztahují ještě další povinnosti účastníka DN, než kdyby k takové DN nedošlo. Samotné posouzení výše škody účastníky DN učiněné na místě DN je komplikované vzhledem k tomu, že v drtivé většině se nejedná o odborníky na oceňování vozidel a nákladu, ale o pouhé laiky. Proto je třeba v souvislosti s touto hranicí poškození postupovat obezřetně a v případě hraničních škod to laikům neklást za porušení.

Se škodou na majetku je také třeba ještě vzít v úvahu, co konkrétního bylo při DN poškozeno. V drtivé většině jde o vozidla, součásti a příslušenství poz. komunikací, staveb apod. Pro tyto škody platí, že se řeší ve správním řízení. Nicméně v případě obecně

⁴⁸ Podrobněji usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. října 2008, sp. zn. 3 Tdo 1115/2008.

⁴⁹ V ust. § 138 odst. 1 TZ je škoda podle výše rozdělena na: škodu nikoliv nepatrnou s výší nejméně 5.000 Kč, škodu nikoli malou s výší nejméně 25.000 Kč, větší škodou s výší nejméně 50.000 Kč, značnou škodou s výší nejméně 500.000 Kč a škodou velkého rozsahu s výší nejméně 5.000.000 Kč.

⁵⁰ Ust. § 47 odst. 4 ZPPK.

prospěšného zařízení⁵¹, kdy k jejímu poškození dojde z hrubé nedbalosti⁵², se povede trestní řízení⁵³.

Každá DN již tím, že došlo k následku, ohrožuje život či majetek, popřípadě obojí. V drtivé většině intenzita tohoto ohrožení není velká a jednání účastníka DN nevede k výraznému ohrožení zájmů společnosti na ohraně života a majetku. Nicméně v případě zvláště závažných DN může dojít ohrožení života a zdraví více osob nebo k vzniku škody velkého rozsahu. Pro tento případ se tak povede trestní řízení⁵⁴.

V případě vzniku zranění je jeho intenzita zcela zásadní pro určení, zda se o věci povede trestní či správní řízení a dle jaké právní kvalifikace. Výše jsem uvedl, že z hlediska vzniku zranění (krom usmrcení) existují v rámci TZ dvě skutkové podstaty trestných činů, a to Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti a Ublížení na zdraví z nedbalosti. Samozřejmě jde o situace, kdy byl zraněn jiný účastník DN než ten, který DN způsobil. Záleží na intenzitě zranění, pod jakou skutkovou podstatu bude jednání takového účastníka, který DN způsobil, spadat⁵⁵. V rámci trestního řízení nelze opomenout pojem „důležitá povinnost“, který se vztahuje na oba výše uvedené trestné činy⁵⁶. Tuto povinnost musí účastník DN porušit a pak se teprve posuzuje intenzita újmy na zdraví. Tento pojem není definován a proto jeho definici provedla judikatura. Již starší judikatura za porušením důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, které má zpravidla za následek usmrcení nebo způsobení těžké

⁵¹ Obecně prospěšné zařízení definuje ust. § 132 TZ, kdy se jím rozumí veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelní pohromě, obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek, zařízení energetické nebo vodárenské, podmořský kabel nebo podmořské potrubí, zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a rádiová zařízení, zařízení držitele poštovní licence, zařízení pro veřejnou dopravu, včetně součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek upravujících přednost.

⁵² Pojem „hrubá nedbalost“ definuje ust. § 16 odst. 2 TZ, kdy se jí myslí situace, kdy přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem. Podrobněji JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. s 29 a násl. Autorem kapitoly je prof. JUDr. Jiří Jelínek, CSc.

⁵³ Jde o trestný čin dle ust. § 277 TZ, Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti.

⁵⁴ Jde o trestný čin dle ust. § 273 TZ, Obecné ohrožení z nedbalosti, kdy kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění. Podrobněji k problematice tohoto trestného činu a obecně k trestným činům v dopravě VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 627 a násl.

⁵⁵ Podrobněji na <https://www.epravo.cz/top/clanky/nektere-nedbalostni-trestne-ciny-proti-zivotu-a-zdravi-v-silnicnim-provozu-pohledem-nejvyssiho-soudu-95347.html>.

⁵⁶ Pojem „důležitá povinnost“ se nachází v základní skutkové podstatě trestného činu Ublížení na zdraví z nedbalosti, v rámci trestného činu Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti se pak vyskytuje v jeho kvalifikované skutkové podstatě v odst. 2.

újmy na zdraví⁵⁷. Mezi porušením důležité povinnosti uložené podle zákona a následkem trestného činu musí být přítomna příčinná souvislost⁵⁸. V porušení každé povinnosti v ZPPK nelze spatřovat porušení důležité povinnosti, která pro řidiče vyplývá z jeho povolání nebo mu je uložena podle zákona⁵⁹. V průběhu času byla definice tohoto pojmu upravována, nicméně nikde není obsažen seznam povinností, které se za důležité pokládají⁶⁰. Novější judikatura k tomuto pojmu uvádí, že za porušení důležité povinnosti není možno mechanicky považovat porušení jakéhokoli předpisu, ale jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku (srov. rozhodnutí č. 11/1964 Sb. rozh. tr.)⁶¹. Nelze tedy taxativně vymezit, které povinnosti účastníka silničního provozu lze pokládat za důležité a které nikoliv. Stejně tak nelze vyvozovat, že pokud v jiném případě byla porušena tatáž povinnost a soud ji uznal za důležitou, že tomu tak bude do budoucna pro všechna další porušení stejné povinnosti. Vždy je třeba každou DN posuzovat zcela individuálně a vyhodnocovat, zda daná povinnost je důležitá a jakým způsobem byla porušena. Pojem důležitá povinnost a jeho vymezení v konkrétním případě má velký význam v situaci, kdy intenzita zranění naplnila znaky ublížení na zdraví tak, jak je TZ definuje. Pokud by šlo o porušení důležité povinnosti, vedlo by se trestní řízení, pokud by při stejné intenzitě zranění nedošlo k porušení důležité povinnosti, vedlo by se správní řízení⁶².

Pokud intenzita zranění jiného účastníka DN nenaplní znaky těžkého ublížení na zdraví či ublížení na zdraví spolu s porušením důležité povinnosti, nevede se o věci trestní řízení, ale správní (přestupkové) řízení. V rámci správního řízení má existence zranění samostatnou skutkovou podstatu přestupku pouze pokud došlo k intenzitě zranění v míře ublížení na zdraví⁶³. Ve zbylých případech nemá existence zranění samostatnou skutkovou podstatu přestupku, přestupce je pak trestán za skutkovou podstatu přestupku, který svým jednáním porušil, jako např. rychlost, nevěnování se řízení, předjíždění apod. K tomuto se vyjadřovala judikatura⁶⁴, kdy nejvyšší správní soud jasně judikoval, že ne každé zranění vzniklé při DN je předpokladem pro automatickou aplikaci ust. § 125c odst. 1 písm. h) ZPPK.

⁵⁷ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 28. července 1963, sp. zn. NS 1 TZ 36/1963 (R 11/1964).

⁵⁸ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. dubna 1966, sp. zn. NS 9 TZ 11/1966 (R 31/1966).

⁵⁹ Rozhodnutí Vojenského obvodového soudu ze dne 14. února 1962, sp. zn. VOS 3T 71/62 (R 5/1962).

⁶⁰ Zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27. června 1975, sp. zn. NS Tpjf 20/1975 (R 38/1975).

⁶¹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. ledna 2014, sp. zn. 6 Tdo 1070/2013.

⁶² Trestní řízení pro trestný čin Ublížení na zdraví z nedbalosti, správní řízení (přestupkové) pro přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. h) ZPPK.

⁶³ Jde o ust. § 125c odst. 1 písm. h) ZPPK.

⁶⁴ Rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 28. srpna 2008, sp. zn. 5 As 32/2008.

V rámci posuzování, zda došlo či nedošlo k naplnění znaků ublížení na zdraví, je třeba zjišťovat, jak moc a jakým způsobem byl zraněný omezen na běžném (obvyklém) způsobu života. Není zcela určující existence pracovní neschopnosti či její délka. Omezení v rámci pracovní činnosti je hledisko, která se zkoumá, ale není jediné. Patří k němu dále pravidelné či časté sportovní aktivity, péče o domácnost, péče o osoby blízké, způsob dopravy atd.⁶⁵ Stává se, že zraněná osoba již byla před DN určitým způsobem zraněna a toto její zranění se zhoršilo. I toto se posuzuje a vyhodnocuje⁶⁶. Vyhodnocení, zda došlo k ublížení na zdraví, přísluší správnímu orgánu či orgánu činném v trestním řízení. Tyto orgány při tomto vycházejí ze znaleckého posudku, který nechají vypracovat soudním znalcem z oboru zdravotnictví. Znalec zpravidla odpovídá na otázky, jako je míra omezení na běžném způsobu života, existence trvalých následků, doba léčení, komplikace atd. Posuzující orgán nemůže jen vycházet z výpovědi zraněného, neboť se jedná o čistě subjektivní popis zranění a léčení.

⁶⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. října 2003, sp. zn. 5 Tdo 1066/2003.

⁶⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. října 2002, sp. zn. 5 Tdo 775/2002.

3 Povinnosti účastníků DN

3.1 Zakotvení právní úpravy

Stane-li se DN, vzniknou její následky v podobě usmrcení, zranění nebo škody na majetku. Přináší právní následky ve dvou rovinách. Jednou je řešení vniklých následků DN v podobě náhrady škody poškozeným ze strany viníka DN (pachatele přestupku či trestného činu), tou druhou je dodržování bezpečnosti na pozemních komunikacích. Je zájem společnosti na tom, aby byl provoz na pozemních komunikacích bezpečný, aby nedocházelo k ohrožení či dokonce porušení života a majetku obyvatel a pokud se tomu tak stane, aby bylo toto jednání sankcionováno. Je také zájem na tom, aby vzniklé následky DN byly co nejmenší a aby se daly co nejlépe a nejrychleji řešit. K tomu, aby mohly obě tyto roviny naplněny a jejich uskutečňování dobře vykonáváno, byly ustanoveny povinnosti účastníků DN. Jejich smysl lze nalézt i v zákonném zakotvení morálních princů a zásad slušného chování, kdy jde o to, že zejména u viníků DN tyto osoby zůstanou na místě, snaží se minimalizovat vzniklé následky a umožňují, aby na základě jejich identifikace nesly tyto osoby odpovědnost za vznik DN, tedy jak v rovině náhrady vzniklé škody, tak v rovině deliktů.

Základní povinnosti účastníků DN jsou uvedeny v ust. § 47 odst. 2 – 5 ZPPK. Krom těchto povinností účastníků DN se v ZPPK nacházejí další povinnosti, které se ke vzniku DN nepřímou vztahují⁶⁷. Pomineme-li rovinu správní, pak v oblasti trestního práva jsou definována jednání, které mají vztah ke vzniklé DN a k jejím následkům. Jejich porušení pak vede k potrestání v rovině trestního práva.

3.2 Účastník DN

ZPPK pojem účastníka DN nijak nedefinuje. Při jeho aplikaci se vychází z logiky věci a kontextu vzniklé DN. Judikatura uvádí, že účastníkem DN je ten, jehož jednání přispělo ke vzniku DN a to i v případě, že tuto DN nezavinil⁶⁸. Takto pojaté účastenství na DN je ale

⁶⁷ Povinností dle ZPPK se vztahuje skutková podstata přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) ZPPK. Dle ust. § 125c odst. 5 písm. g) ZPPK se za tento přestupek uloží správní trest pokuty v rozmezí od 1.500,- Kč do 2.500,- Kč. Výjimku tvoří povinnosti dle ust. § 47 odst. 2 písm. a), odst. 3 písm. b), odst. 3 písm. f) a odst. 4 písm. c) ZPPK, za něž se dle ust. § 125c odst. 5 písm. f) ZPPK uloží správní trest pokuty v rozmezí od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč, při opakovaném spáchání během jednoho kalendářního roku dále zákaz činnosti dle ust. § 125c odst. 6 písm. c) bod 1 v rozmezí od jednoho do šesti měsíců a dále zápis sedmi bodů do evidenční karty řidiče. K charakteru správních trestů pokuty a zákazu činnosti podrobněji FIALA, Zdeněk a kol. *Správní právo trestní*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. s 106. a násl. Autorem kapitoly je doc. JUDr. Eva Horzinková, Ph.D.

⁶⁸ Rozhodnutí Krajského soudu v Brně ze dne 10. července 1951, sp. zn. 5Tk 134/51, Sb. roz. tr. 104/1951.

příliš úzké. Nezahrnuje v sobě i ty osoby, které se podílely kromě vzniku také na samotném průběhu DN. Přímo v sobě nezahrnuje ani poškozené, které vznik DN ovlivní⁶⁹. Poškození mají v následném správním nebo trestním řízení postavení účastníka řízení, mají procesní práva a povinnosti a vznik DN je tak také ovlivnil, ačkoliv se tyto osoby nutně nemusely nacházet na místě DN. To se týká např. vlastníků firemních vozidel, vlastníků poškozeného přepravovaného nákladu apod. Poškozeného, který nebyl přítomen na místě DN, tak lze pokládat za účastníka DN ve smyslu, že je DN dotčen a toto jednání mu přineslo následky v jeho právní sféře. Pokud se ale na věc podíváme z hlediska povinností účastníků DN, tak ty se vztahují na samotné úkony osob na místě DN či bezprostředně poté, nikoliv na následné uplatňování nároku na náhradu vzniklé škody. Proto z hlediska povinností účastníka DN tyto osoby za účastníky DN pokládat nelze.

Pokud se zaměříme na osoby přímo přítomné na místě DN, pak za účastníky DN pokládáme nejen řidiče, kteří se DN účastní, ale také jejich spolujezdce. Pokud došlo k DN s chodcem, pak i tento chodec je účastníkem DN⁷⁰.

Od pojmu účastník DN je nutno odlišit pojem účastník silničního provozu. Tím je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích⁷¹. Tím může být řidič, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, osoba přibraná k zajištění bezpečnému provedení některých jízdních úkonů, vlastník zvířete apod.⁷² Tyto osoby se nachází přímo na místě DN.

Při zjišťování příčinné souvislosti mezi jednáním účastníků silničního provozu a vznikem DN je rozhodující orgán povinen zkoumat, zda jejich jednání vedlo ke vzniku DN a pokud ano, tak v jaké intenzitě. Je třeba zkoumat, zda jednání konkrétního účastníka silničního provozu vedlo ke vzniku DN a tedy zda na něj lze pohlížet jako na účastníka DN⁷³.

⁶⁹ Podrobněji k definování pojmu účastníka DN viz. JELÍNEK. *Trestní právo procesní*. s. 502. Autorem kapitoly je prof. JUDr. Karel Hasch.

⁷⁰ Viz KUČEROVÁ: *Zákon o silničním provozu...*, s. 335.

⁷¹ Jde o ust. § 2 písm. a) ZPPK.

⁷² Blíže k popisu těchto osob a k vysvětlení dalších pojmů viz PORADA: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s. 35.

⁷³ Viz rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 09. května 2012, sp. zn. 58 Ca 40/2009.

3.3 Povinnosti účastníka DN podle trestního práva

TZ obsahuje řadu skutkových podstat trestných činů. Pokud se zaměříme přímo na povinnosti při vzniku DN, pak se na toto plně vztahuje trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku⁷⁴. Kromě této skutkové podstaty trestného činu lze na vzniklou DN se zraněním případně aplikovat i skutkovou podstatu trestného činu neposkytnutí pomoci⁷⁵. Tyto trestné činy mají povahu omisivního jednání.

Trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle ust. § 151 TZ se, jak název napovídá, může dopustit jen řidič. Jeho vozidlo nemusí být nutně motorové, takže se může jednat i o cyklisty. Tohoto trestného činu se může dopustit pouze řidič, který měl na DN účast. Z toho vyplývá, že se tohoto trestného činu nemůže dopustit řidič v pozici svědka DN či řidič, který na místo DN přijede až posléze. Poskytnout potřebnou pomoc řidič nemusí, pokud by tak vzniklo nebezpečí pro něj nebo pro jiného. Tato povinnost se vynucuje, pokud při DN vznikla újma na zdraví. Intenzita této újmy nemusí být ve stavu těžké újmy na zdraví či ublížení na zdraví tak, jak je definuje TZ, ale musí jít o zranění, jehož povaha vyžaduje poskytnutí pomoci⁷⁶. Skutková podstata tohoto trestného činu je oproti skutkovým podstatám trestného činu neposkytnutí pomoci dle ust. § 150 TZ ve vztahu speciality.

Skutková podstata trestného činu dle ust. § 151 TZ je aplikovatelná jen na malou část osob, které se na místě DN nacházejí, protože se vztahuje jen na řidiče vozidla, který má na DN účast. Nepostihuje spolujezdce a chodce, kteří jsou také účastníky DN. Pomineme-li to, že má jít o účastníky DN, pak se nevztahuje ani na svědky DN v místě DN a kolemjedoucí řidiče. Proto se dá na nejednání těchto osob pohlížet jako na naplnění skutkové podstaty dle ust. § 150 TZ, tedy na neposkytnutí pomoci. Podle této skutkové podstaty má každý povinnost poskytnout potřebnou pomoc osobě, která je v nebezpečí smrti, je vážně zraněna nebo vážně onemocněna. I zde platí, že tak osoba není povinna učinit, pokud by jí nebo jinému vzniklo nebezpečí. Kromě této základní skutkové podstaty je pro tento trestný čin ještě speciální skutková podstata, a to pro osoby, které podle povahy jejich zaměstnání jsou

⁷⁴ Jde o ust. § 151 TZ a zní: „Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti“.

⁷⁵ Jde o ust. § 150 odst. 1 a 2 TZ, které zní: 1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta. 2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

⁷⁶ Viz. JELÍNEK. *Trestní právo procesní*. s. 502 a násl. Autorem kapitoly je prof. JUDr. Karel Hasch.

povinny pomoci. Jde o lékaře, zdravotní sestry atd. U nich neplatí, že pomoc poskytnout nemusí, pokud by jim či jiným při poskytnutí pomoci vzniklo nebezpečí. Tato speciální skutková podstata také přináší vyšší sankci. Intenzita zranění je stejná, jako v případě neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.

Povaha vyžadované pomoci obvykle spočívá v podání první pomoci, přivolání rychlé zdravotnické služby a případně konání dle pokynů dispečerky. To, zda došlo k adekvátnímu poskytnutí pomoci zraněnému, se posuzuje individuálně vzhledem ke všem okolnostem DN a možnostem a schopnostem účastníků DN. Této pomoci se nelze vyhnout proto, že pomoc mohla poskytnout jiná osoba, která také byla na místě DN. Povinnost poskytnout pomoc však odpadá, pokud je na místě osoba, která je způsobilější zraněnému pomoci. Pokud jde o hrozící nebezpečí, tak zákonodárce měl na mysli nebezpečí ohrožení života zachránce či jiných osob, nikoliv např. nebezpečí trestního stíhání⁷⁷. Na závěr lze ještě uvést, že zachránce nemá odpovědnost za následky zranění, pokud pomoc poskytl podle svých možností a pokud zranění sám nezpůsobil.

3.4 Povinnosti účastníků DN dle ust. § 47 ZPPK

3.4.1 Povinnosti dle ust. § 47 odst. 2 ZPPK

Podle tohoto ustanovení je řidič, který měl účast na DN, povinen:

- a) neprodleně zastavit vozidlo,
- b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,
- c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku DN,
- d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Jak vyplývá z úvodu této povinnosti, neplatí pro všechny účastníky DN, ale jen pro řidiče, kteří se DN účastní. Povinnosti v ust. § 47 odst. 3 – 5 ZPPK se již vztahují na všechny

⁷⁷ Tamtéž, s. 499 a násl.

účastníky DN, tedy nejen na řidiče vozidel. Tyto povinnosti se vztahují na všechny řidiče, kteří na ní měli účast, tedy nejen na toho řidiče, který DN svým jednáním způsobil.

Řidič mající účast na DN je v první řadě povinen neprodleně zastavit své vozidlo⁷⁸. Zastavení vozidla je prvním a nezbytným krokem k tomu, aby účastník DN mohl splnit všechny povinnosti, které mu jako účastníku DN zákon ukládá. Takové zastavení má být neprodlené, tedy učiněné co nejdříve. Při tomto zastavení nemá dojít ohrožení ostatních účastníků silničního provozu⁷⁹. Nejde jen o ohrožení ostatních účastníků silničního provozu samotným jízdním úkonem zastavení vozidla, ale také tím, že v místě DN bude určitou dobu stát vozidlo mající účast na DN a ostatní účastníci silničního provozu se kolem něj budou pohybovat.

S aplikací této povinnosti jistě nebudou mít problém řidiči, kteří se střetli mimo obec na silnici třetí třídy za minimální hustoty provozu. Ani s ní nemají potíž např. řidiči, jejichž vozidlo skončilo v důsledku DN mimo komunikaci, kde zůstalo stát. Problém ale nastává, pokud se DN stane v místě s vysokou hustotou provozu, na rychlostních komunikacích, dálnicích či v křižovatkách. Tedy v místech, kde je ohrožena bezpečnost osob při pohybu kolem stojícího vozidla nebo v místě, kde by stojící vozidla mohla omezovat plynulost provozu. Proto se na takových účastnících DN nevyžaduje, aby své vozidlo zastavili za každou cenu co nejbližší místu DN. Vyžaduje se po nich, aby tak učinili blízko místa DN, kde je bezpečné zastavit a s vozidlem stát a kde by mohli DN řešit. Vozidla, pokud jsou pojízdná, by měla co nejméně omezovat plynulost provozu a pohyb osob kolem vozidel by měl být bezpečný. Typicky může jít o odstavný pás na dálnici, přilehlé parkoviště či o krajnici v místě, kde je komunikace dostatečně široká.

Druhá povinnost řidiče jako účastníka DN je zdržet se požití alkoholu nebo jiné návykové látky po DN do doby, kdy by to bylo na újmu zjištění, zda byl či nebyl v době DN pod jejich vlivem. Účelem této povinnosti je nepochybně zajištění toho, aby bylo možné zjistit, zda byl či nebyl řidič mající účast na DN v době DN pod vlivem těchto látek. Konzumace těchto látek ovlivňuje chování řidiče, jeho reakce a schopnost vnímání dopravní situace. Alkohol i jiné návykové látky mají velký vliv na řízení vozidla a bývají jedním

⁷⁸ Pokud se na pojem zastavit vozidlo podíváme ve smyslu ZPPK, pak v ust. § 2 písm. p) je uvedeno, že zastavit vozidlo znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče. Tato definice je plně v souladu s nastalou situací, jako je vznik DN. Je nutné tento pojem odlišit od pojmu zastavit a od pojmu stát. Ty definuje ZPPK v ust. § 2 písm. o), resp. n).

⁷⁹ Viz. MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014. s. 206.

z důvodů vzniku DN. Dodržet tuto povinnost musí všichni řidiči, a to i ti, kteří jsou zjevně poškozenými a viníkem je již na první pohled někdo jiný. Dodržení této povinnosti je třeba pokaždé, kdy je DN hlášena PČR. Ovlivnění řidiče těmito látkami totiž zjišťují policisté (provedení dechových zkoušek na přítomnost alkoholu v těle, použití přístroje DrugWipe na zjištění přítomnosti jiné návykové látky v těle), případně pak lékaři pod dohledem policistů, kteří provádějí lékařské vyšetření spojené s odběrem biologických materiálů. Doba držení zdržení se konzumace těchto látek po DN trvá, dokud není zjištěno, zda řidič před jízdou požil či nepožil takovou látku⁸⁰.

Pokud řidič nedodrží tuto povinnost, dopustí se přestupku⁸¹. Řidič, který si je vědom toho, že řídil v době DN pod vlivem těchto látek, tuto povinnost obvykle vědomě porušuje. Své jednání omlouvá šokem z nastalé věci či potřebou se uklidnit. Sleduje tím ale snahu o zamaskování toho, že řídil vozidlo pod vlivem zakázané látky. Za toto jednání mu totiž hrozí nesrovnatelně menší sankce, než kdyby bylo zjištěno, že požil zakázanou látku před DN. Navíc v případě vzniku DN pod vlivem těchto látek pojišťovny krátí částku pojistného plnění.

Když řidič požije po DN zakázanou látku, pak i tak není vyloučeno, že se podaří zjistit jeho možné ovlivnění touto látkou před DN. Řidič sděluje policistům a lékařům, jakou látku, v jaké době a v jakém množství požil, a to jak před DN, tak i po DN. Soudní znalci pak na základě těchto tvrzení a vzhledem k naměřeným hodnotám látky v těle posuzují, zda je takové určení řidiče věrohodné a propočítávají hladinu látky v těle v době DN.

S řidičem mot. vozidla, u kterého byla zjištěna přítomnost alkoholu či jiné návykové látky v těle, může být vedeno správní řízení o zadržení řidičského průkazu⁸².

Třetí povinností řidiče je učinění opatření k zabránění vzniku škody, pokud její vznik hrozí v důsledku DN. Tato povinnost má značně obecný charakter. Jejím účelem je

⁸⁰ Touto věcí se soudy zabývaly opakovaně, např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 06. ledna 2006, sp. zn. 6 As 60/2004.

⁸¹ Jde o přestupek dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) ZPPK. Za tento přestupek náleží jako správní trest pokuta ve výši 1.500,- Kč až 2.500,- Kč. Srov. se správními tresty při zjištění ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou před a nebo během jízdy- ve správním řízení dle ust. § 125c odst. 5 písm. c) ZPPK správní trest pokuty od 2.500,- Kč do 20.000,- Kč, u řidičů mot. vozidel dále zákaz činnosti dle ust. § 125c odst. 6 písm. b) ZPPK v rozmezí od šesti měsíců do jednoho roku a při hodnotě alkoholu nad 0,3 g/kg a při zjištění jiné návykové látky udělení sedmi bodů do evidenční karty řidiče. Při hodnotě nad 1,00 g/kg alkoholu a při vyšších hodnotách jiných návykových látek je pak řízení mot. vozidla řešeno v trestním řízení pro trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle ust. § 274 TZ.

⁸² Blíže k tomuto řízení <https://www.epravo.cz/top/clanky/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-poznatky-ze-spravnich-rizeni-a-dalsich-pravnich-institutu-souvisejicich-s-podezrenim-ze-spachani-prestupku-81497.html>

nepochybně snaha o to, aby následky DN nebyly ještě výraznější. Tedy aby nevznikla další (nová) škoda a aby se ani nezvětšovala škoda již vzniklá. Půjde např. o uzavření přívodu paliva při nárazu do čerpacích stojanů na čerpací stanici, zabránění vysypání nákladu z vozidla, které mělo účast na DN, uhašení požáru v místě DN apod. Porušení této povinnosti se v praxi vyskytuje velmi málo, neboť pokud již účastníci DN na místě DN zůstanou, tak celou věc řeší a snaží se, aby měla co nejmenší následky.

Poslední povinností, která se vztahuje jen na řidiče mající účast na DN, je povinnost spolupracovat při zjišťování skutkového stavu. Tato povinnost je jistě chválná, ale má neurčitý charakter. Nestanoví, jaké věci se zjišťování skutkového stavu týká a vůči komu má spolupráce směřovat.⁸³ Když je DN šetřena PČR, pak povinnost předložit policistům doklady ke své osobě a k vozidlu je již zákonem stanovena. Pokud jde o jejich výpovědi, tak mají právo nevypovídat, a to platí i pro následně vedené správní či trestní řízení⁸⁴. Jiná spolupráce ve správním či trestním řízení je zákonem vymahatelná. Jestliže DN neřeší PČR, pak povinnost sdělit své údaje druhému účastníku DN a sepsat s ním záznam o DN je také stanovena zákonem. Navíc samotné zjišťování skutkového stavu je spíše věcí PČR než jednotlivých účastníků DN. Ani tato povinnost není v praxi často porušována.

3.4.2 Povinnosti dle ust. § 47 odst. 3 ZPPK

Účastníci DN jsou povinni:

- a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě DN; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,
- b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, DN policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
- c) označit místo DN,
- d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

⁸³ Viz BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. Praha: Lenka Buštová-Venice Music Production, 2013. s. 79.

⁸⁴ Podezřelý má právo nevypovídat a není povinen usvědčovat sám sebe. Blíže k tomu nález Ústavního soudu ze dne 20. února 2001, sp. zn. Pl. ÚS 29/2000.

- e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,
- f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o DN, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

Tyto a další uvedené povinnosti se vztahují na všechny účastníky DN, tedy nejen na řidiče mot. vozidla.

První povinností je učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu. Tato formulace má obecný charakter. Úkony, které se mají dle této povinnosti vykonat, vždy individuálně závisí na konkrétních okolnostech DN. Obvykle se jedná o upozornění jiných účastníků na vzniklou DN gesty, umístěním výstražného trojúhelníku před poškozené vozidlo apod. Účastníci DN mají právo zastavovat vozidla, pokud je to nezbytné k zajištění bezpečnosti v místě DN. Účelem této povinnosti je snaha o to, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu, tedy aby jednak nedocházelo k nárůstu vzniklé škody při DN, tak i proto, aby nevznikly v místě další DN kvůli prvotní DN. Rozdíl této povinnosti od povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 2 písm. c) ZPPK je ten, že zde vznik škody přímo nehrozí, tzn. není důvodné jej s vyšší určitostí očekávat. Tato povinnost má preventivní charakter a s jejím dodržováním nebývají v praxi problémy.

Druhou povinností je oznámení DN policii, pokud to ZPPK vyžaduje. Má proklamativní charakter a blíže neuvádí, kdy je tedy nutné DN oznámit na policii. Tato povinnost je pak uvedena v ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK, ale hovoří se v ní o oznámení DN policistovi⁸⁵, kdy ale toto oznámení má být neprodlené. Platí pro DN, kde dojde k usmrcení, zranění či škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí zřejmě převyšující částku 100.000,- Kč⁸⁶. Stačí, aby došlo k naplnění některé z těchto podmínek a je

⁸⁵ Blíže k nestejnorodému názvosloví a rozdílu mezi policií a policistou viz BUŠTA a kol: *Zákon o silničním provozu s komentářem*. s. 80.

⁸⁶ Srov. s MICHÁLEK: *Správní delikty na úseku bezpečnosti...* s. 208. Ten uvádí, že se rozlišuje, zda škoda přesahující částku 100.000,- Kč na vozidle či věcech v tomto vozidle přepravovaných byla na vozidle a věcech viníka DN či poškozeného. Pokud byla viníka DN, pak se tato DN oznamovat nemusela. Podrobněji rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 03. června 2010, sp. zn. 2 As 38/2010-70.

již povinnost účastníků DN tuto DN oznámit policii. V případě usmrcení či zranění na místě DN nejsou žádné pochybnosti, ale u odhadu výše škody to bývá složitější, zvláště u nových vozidel. Dále je třeba DN oznámit policii, pokud dojde k poškození majetku třetí osoby, jehož řidič nemá účast na DN, pokud dojde k poškození či zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace a nakonec také v situaci, kdy při účastníci DN nemohou sami při vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit plynulost provozu. Tyto tři další situace, kdy je třeba DN oznámit na PČR, upravuje ust. § 47 odst. 5 ZPPK. Zákonodárce je tak v otázce neprodlenosti nejednoznačný, nicméně z hlediska dobrého vyšetření DN, zjištění skutkového stavu a možného spáchání deliktu je třeba toto oznámení DN brát tak, že čím dřív bude učiněno, tím lépe. Nepřímo o oznámení DN policii hovoří také ust. § 47 odst. 3 písm. e) ZPPK, kde je ustanovena povinnost účastníků DN nahlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení či životního prostředí, pokud k tomuto poškození při DN došlo. Ohlášení takového poškození tak v podstatě splývá s oznámením DN na policii.

Za středníkem je krom této povinnosti dále uvedeno, že pokud došlo ke zranění, je účastník DN povinen poskytnout první pomoc a zraněnému přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby. Rozdíl oproti povinnosti dle ust. § 151 TZ je ten, že tato povinnost platí nejen pro řidiče, ale pro všechny účastníky DN. Rozdíl oproti ust. § 150 TZ je ten, že tato povinnost se vztahuje jen na účastníky, nikoliv na osoby nezúčastněné na DN. Rozdíl oproti trestní úpravě je také např. ve formě zavinění (zde postačuje zavinění z nedbalosti), v míře právních následků (trestů), v tom, že zde stačí jakékoli zranění, na rozdíl od ust. § 150 TZ. Zákonodárce zde přímo zmiňuje poskytnutí první pomoci a následné přivolání poskytovatele rychlé záchranné služby⁸⁷. Poskytnutí první pomoci nekončí oznámením DN poskytovateli zdravotnické záchranné služby, ale trvá až do okamžiku, kdy se na místo DN dostaví lékař či jiná lépe kvalifikovaná osoba, která potřebnou první pomoc lépe poskytne. Obvykle se místo pojmu poskytovatel zdravotnické záchranné služby užívají synonyma sanitka či rychlá záchranná služba. Účel této povinnosti je zřejmý, a to záchrana lidského života, který je v důsledku DN ohrožen. Oznámení DN na policii a přivolání poskytovatele zdravotnické záchranné služby v dnešní době, kdy má většina obyvatel mobilní telefon, již není žádný problém.

Účastníci DN mají povinnost označit místo DN. Důvodem je ochrana ostatních účastníků silničního provozu a jejich bezpečnost, neboť se tyto účastníci budou pohybovat

⁸⁷ Blíže k nešťastnému užití pojmu poskytovatel zdravotnické záchranné služby viz BUŠTA a kol: *Zákon o silničním provozu s komentářem*. s. 80.

místem DN. Na komunikaci může zůstat stát nepojízdné vozidlo, které se účastnilo DN, střepy, úlomky či část nákladu, kterým by se měli ostatní účastníci silničního provozu vyhnout atd. Zákonodárce označením místa DN patrně nesledoval zajištění možnosti dobrého šetření DN, neboť podobná povinnost se objevuje v ust. § 47 odst. 4 písm. b) ZPPK a ta přímo zmiňuje zachování stop na místě DN z důvodu řádného šetření DN.⁸⁸

Další povinností účastníků DN je umožnění obnovení provozu na pozemní komunikaci, zvláště vozidel hromadné dopravy. DN se stávají na různých místech pozemních komunikací, kde bývá různá hustota provozu. Účelem této povinnosti je zajištění plynulosti silničního provozu tak, aby vzniklá DN co nejméně omezovala ostatní účastníky silničního provozu a aby se snižovalo riziko, že v případných kolonách vzniknou další DN. Při vzniku kolon dochází ke zhoršení průjezdnosti, což může přinášet problémy pro vozidla záchranných složek a pro průjezd vozidel hromadné dopravy osob. Problém s aplikací této povinnosti nemají řidiči, jejichž vozidla jsou po DN plně funkční a mohou se přesunout jinam, kde by nebránila v plynulosti provozu. Pokud je vozidlo nepojízdné, pak tato vozidla jsou účastníci DN nuceni ponechat v místě DN v konečném postavení, byť by bránila v plynulosti provozu na pozemní komunikaci. Pokud je ale možné tato vozidla posunout tak, aby co nejméně bránila v plynulosti provozu v místě DN, tak to mají účastníci DN učinit. Mají to učinit co nejdříve, aby vozidla co nejméně omezovala plynulost provozu. Na druhou stranu by se ale měli aspoň pokusit dříve, než tak učiní, nějakým způsobem zaznamenat konečné postavení vozidla v místě DN, lokaci věci na komunikaci atd. (např. zakreslením sprejem na vozovku, vyfotografováním či nahráním videa na mobilní telefon) tak, aby policejní orgán, který bude DN řešit, mohl co nejlépe zjistit všechny skutečnosti, které mají na to, jak věc posoudit. Pokud mají vozidla hromadné dopravy osob svůj vyhrazený jízdní pruh či pokud se stala DN na tramvajovém pásu, pak mají účastníci DN povinnost přednostně obnovit plynulost provozu na tomto místě, pokud to je možné.

Následující povinností je povinnost účastníků DN nahlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení či životního prostředí, pokud k tomuto poškození při DN došlo. V případě poškození pozemní komunikace se rozumí také poškození její součásti či příslušenství. Kromě ohlášení poškození pozemní komunikace policii mají účastníci DN povinnost toto oznámit také vlastníku komunikace či jeho správci, pokud je

88 Viz KUČEROVÁ: Zákon o silničním provozu s komentářem... s. 336 a násl.

výkon správy vykonáván jím⁸⁹. Stejnou oznamovací povinnost má ale i policista, takže v praxi postačí, když se účastník DN ujistí u policisty na místě DN nebo na dispečinku, že vlastníku či správci toto poškození ohlásí. Sám pak toto ohlášení učinit nemusí⁹⁰. Obecně prospěšné zařízení není v ZPPK definováno, ale je definováno v ust. § 132 TZ.⁹¹ Jedná se o zařízení sloužící celé společnosti, plní určitý účel a je v zájmu všech, aby toto zařízení bylo funkční. Neoznámení a neřešení této poruchy by mohlo mít vážné následky pro společnost. Nakonec může dojít také k poškození životního prostředí. Obvykle jde o únik provozních kapalin a paliva z poškozených vozidel, únik převážených látek apod. Tato poškození řeší hasiči, kteří jsou na to náležitě vybaveni. Nebezpečný je takový únik v blízkosti vodních zdrojů, v oblastech přírodní krajiny s jakýmkoli chráněným režimem či v místě, kde může dojít k otravě živočichů. Pokud dojde při DN k poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení či životního prostředí (alternativně), pak je třeba tuto DN vždy oznámit PČR, byť by krom tohoto dále nedošlo k naplnění znaků dle ust. § 47 odst. 4 a 5 ZPPK.

Stane-li se DN, tak mají její účastníci povinnost prokázat si na požádání svou totožnost a sdělit údaje k vozidlu, které se DN účastnilo. Smyslem této povinnosti je spíše snadnější řešení následků DN, než zájem společnosti na potrestání škodlivého jednání. Znalost totožnosti řidiče a identifikace vozidla mající účast na DN jsou dvě nejdůležitější skutečnosti, které se vážou k tomu, aby mohl být nárok na náhradu vzniklé škody přiznán. Sám zákonodárce uvádí, že výměna těchto informací má být mezi účastníky na požádání. Má být uskutečněna navzájem, tedy tuto povinnost mají všichni účastníci DN. Tato povinnost úzce souvisí s další povinností, a to sepsáním záznamu o DN pro pojišťovnu. Mezi požadovanými údaji k vozidlu by mělo být, ačkoli to zákon výslovně nezmiňuje, i to, u jakého pojistitele je účastník DN pojištěn pro odpovědnost za újmu způsobenou provozem vozidla⁹². Prokázání totožnosti se činí ukázáním náležitého dokladu, např. občanského průkazu nebo pasu. V těchto dokladech je fotka osoby a dále pak jeho jméno, datum narození a adresa. V řidičském průkazu adresa není a tak je otázkou, zde pouhé předložení řidičského průkazu je

⁸⁹ Jedná se o povinnost dle ust. § 28 odst. 2 ZPK.

⁹⁰ Viz KUČEROVÁ: Zákon o silničním provozu s komentářem... s. 336 a násl.

⁹¹ Obecně prospěšným zařízením se rozumí veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelní pohromě, obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek, zařízení energetické nebo vodárenské, podmořský kabel nebo podmořské potrubí, zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a rádiová zařízení, zařízení držitele poštovní licence, zařízení pro veřejnou dopravu, včetně součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek upravujících přednost.

⁹² Viz. KUČEROVÁ: Zákon o silničním provozu s komentářem... s. 337.

prokázáním totožnosti. Dle mého názoru není náležité, kromě fotky, jména a příjmení má sice každý řidičský průkaz svoje speciální číslo, na základě kterého lze jasně řidiče identifikovat, ale jen orgánem státní moci, nikoliv druhým účastníkem DN.

Poslední povinností v tomto odstavci je povinnost účastníků sepsat záznam o DN, který je jimi následně předán pojišťovně. Tuto povinnost mají v případě, že DN nemusí být oznámena policii. Tento záznam je pro účastníky společný. To znamená, že na jeden záznam se vypisují informace od poškozeného řidiče, i od viníka DN. Stávají se i DN, při kterých je poškozených více, ale viníkem je jen jeden řidič. Tento záznam má jen dvě části- levou a pravou, pro více poškozených na jednom záznamu o DN místo není. Pokud řidič svým vozidlem postupně narazí do více vozidel, pak takový řidič sepisuje s každým poškozeným řidičem zvlášť záznam o DN a ten se týká jen toho jednoho konkrétního nárazu vozidla viníka do vozidla poškozeného. Problém ale může nastat, pokud dojde k poškození vozidel v situaci, kdy ani jeden z řidičů vozidel není viníkem DN. Typicky se jedná o řetězovou DN, kdy řidič narazí do vozidla před sebou a toto vozidlo je vlivem nárazu posunuto vpřed, kde narazí do vozidla před sebou a toto může být učiněno i vícekrát. Viníkem DN je tak zpravidla řidič způsobující první náraz, kdy další nárazy vozidel jsou způsobeny prvním nárazem. V takovém případě by měl být záznam o DN sepsán mezi řidiči, jejichž vozidla se střetla, ale měla by být v záznamu o DN uvedena informace, že DN způsobil jiný řidič a jiným vozidlem, než jsou vozidla uvedená v záznamu o DN.

Účastník DN může jakoukoli DN oznámit na PČR. Policisté musí přijet na místo DN i v případě, že se jedná o DN, kterou lze vyřešit sepsáním záznamu, pokud účastník DN jejich přítomnost na místě DN požaduje. Policisté mohou pomoci účastníkům DN sepsat záznam o DN a věc spáchání přestupku vyřešit příkazem na místě.

Není nutné, aby se účastníci DN museli na místě DN shodnout o tom, který z nich je viníkem DN⁹³. Záznam o DN ani toto nevyžaduje. V záznamu o DN je v jeho dolní části prostor, kde se může každý z řidičů vyjádřit k otázce zavinění DN. Pokud některý z řidičů v záznamu o DN uvede, že je viníkem a později si to rozmyslí, není toto vyjádření nijak závazné. Pracovník pojistitele po ohledání poškození vozidel sám zhodnotí a posoudí otázku zavinění na DN, její míru či spoluúcast a tedy z čí pojistky se bude náhrada škody plnit.

⁹³ Do 31.12.2008 dle ust. § 47 odst. 5 ZPPK se musela DN oznámit policii, i když byla škoda nižší, než 50.000,- (hranice, při jejímž překročení se DN musela policii oznámit- dnes je tato hranice 100.000,- Kč), ale účastníci DN se nedohodli na zavinění DN. Podrobněji k této problematice MICHÁLEK: *Správní delikty na úseku bezpečnosti...* s. 208.

Účastníci DN se nemusí shodnout nejen v otázce zavinění DN, ale i v dalších otázkách, jako je průběh DN či příčina vzniku. To ale nic nemění na jejich povinnosti záznam o DN sepsat⁹⁴.

Záznam o DN obsahuje řadu položek, které je nutno vyplnit. Mezi ty nejdůležitější patří jasná identifikace pojištěného (jméno, příjmení, datum narození, bydliště, firma, IČ, sídlo), doba a místo DN, údaje o vozidlu (vlastník, tovární značka, typ, registrační značka, VIN), rozsah škody a její lokace, popis vzniku DN, název a sídlo pojistníka, číslo pojistné smlouvy, doba pojištění atd.

Záznam o DN účastníci DN po vyplnění podepíší a předají pojistiteli. Zákon ale nestanovuje, kterému pojistiteli, tedy jestli pojistiteli viníka DN či každý z účastníků DN svému pojistiteli, jsou-li různí. Pojišťovny mezi sebou přímo komunikují a není tak chybou, pokud poškozený předá záznam o DN svému pojistiteli či naopak. Běžně ale každý předá záznam o DN svému pojistiteli. Stává se, že každý z účastníků sám sebe označí za poškozeného a za viníka označí druhého účastníka DN. To nemá na pojistné řízení zásadní vliv, neboť pojistník sám posuzuje, který z účastníků DN způsobil, případně zda a jak bude věc řešena jejich spoluzaviněním.

Ačkoliv to zákon výslovně nezmiňuje, sepsat záznam o DN mají účastníci DN na místě DN. Vychází to z toho, že tato povinnost, stejně jako všechny ostatní povinnosti uvedené v tomto odstavci, se přímo vztahují k jednání účastníků DN na místě DN. Povinnost sepsat záznam o DN na místě DN lze vydedukovat i z toho, že každá DN má být buď oznámena na policii (a toto oznámení má být učiněno defacto neprodleně – viz ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK či z důvodu dobrého vyšetření DN policií), nebo má být DN řešena sepsáním záznamu o DN⁹⁵. Někdy se vyskytuje i třetí způsob řešení DN, a to dohodou o zavinění a následné povinnosti náhrady škody přímo poškozenému. K této věci bylo judikováno, že taková dohoda musí být učiněna neprodleně, na místě DN.⁹⁶ DN a její následky mají být řešeny na místě DN a účastníci DN mají místo DN opustit ve chvíli, kdy byla DN a její následky již relevantně vyřešena, neboť po vzdálení se z místa DN již mohou nastat komplikace s jejím řešením.

⁹⁴ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. srpna 2014, sp. zn. 5 As 4/2013.

⁹⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. srpna 2014, sp. zn. 5 As 4/2013.

⁹⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. března 2006, sp. zn. 32 Odo 906/2005. Soud v otázce neprodlenosti učiněné dohody vycházel z povinnosti neprodleného oznámení DN policii, pokud má být DN na policii oznámena. Dohodu mezi účastníky učiněnou den po DN již pokládal soud za dohodu učiněnou pozdě.

Pokud je DN vyřešena sepsáním záznamu o DN, pak obvykle není policie volána, DN jí není oznámena a vzniklá škoda je šetřena cestou pojištění vozidla. Taková DN tak nefiguruje v evidenci PČR a tudíž statistika evidence DN vedená PČR je do značné míry zkreslující, neboť nezahrnuje tyto DN s nízkou škodu a bez zranění.

Když je DN vyřešena sepsáním záznamu o DN pro pojišťovnu a policii není DN oznámena, pak z dvou právních následků vzniklé DN je řešen pouze následek v podobě řešení vzniklé škody, ale již není řešen veřejný zájem na potrestání chování, které ke vzniku DN vedlo. Pokud se správní orgán dozví o podezření ze spáchání přestupku, pak má z úřední povinnosti povinnost činit kroky vedoucí ke zjištění, zda došlo či nedošlo ke spáchání přestupku⁹⁷.

Závěrem lze uvést, že povinnosti v ust. § 47 odst. 3 ZPPK se vztahují na všechny účastníky DN a platí pro každou DN. Stanovují, jak se má DN řešit a co mají jejich účastníci na místě DN vykonat, aby se následky DN nezhoršovaly, aby nebyli ohroženi další účastníci silničního provozu. Jejich účelem je také řešení vzniklých následků DN a zajištění to, že toto řešení bude reálně co nejlépe uskutečnitelné. Každá DN je odlišná, nemusejí se jí účastnit jen řidiči motorových vozidel, ale i další osoby, např. chodci. Nemělo by se tak zapomínat na to, že i tyto osoby mají tyto povinnosti.

3.4.3 Povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK

V tomto odstavci jsou uvedeny povinnosti účastníků DN v případě že její následky mají závažnější charakter. Opět se vztahuje na všechny účastníky DN, tedy i na řidiče.

Podle těchto ust. dojde-li při DN k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci DN povinni:

- a) neprodleně ohlásit DN policistovi,
- b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření DN, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá DN změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,

⁹⁷ Podrobněji k tomu tématu BUŠTA a kol: *Zákon o silničním provozu s komentářem*. s. 81. Ten odkazuje na stanovisko veřejného ochránce práv ze dne 21. července 2011, k podnětu pod č.j.: 1974/2011/VOP/MK.

c) setrvat na místě DN až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení DN.

Jak jsem uvedl výše, není problém zjistit, že při DN dojde k usmrcení či zranění osob. Problém ale obvykle nastává v případě odhadu, zda vzniklá škoda na některém z vozidel, včetně jeho nákladu, přesahuje částku 100.000,- Kč. U starých vozidel, jejichž celková hodnota je nižší než částka 100.000,- Kč, s tímto nejsou potíže. Horší to bývá v případě vozidel novějšího typu, raritních vozidel (např. veteránů) či nákladních vozidel (podle druhu nákladu). Některá poškození jsou skrytá a skutečný rozsah poškození se tak může zjistit až při opravě vozidla. Řidiči a ani vyšetřující policisté nejsou odborníky na přesné zjištění výše škody. Požadovaná hranice škody 100.000,- Kč je tak spíše odhadovaná. Pokud se vzhledem ke všem skutečnostem na místě DN (např. tma, déšť, nefunkčnost veřejného osvětlení, skryté vady atd.) jevílo, že škoda nepřesáhla částku 100.000,- Kč a později bylo zjištěno, že škoda tuto hranici přesáhla, pak je třeba vždy pečlivě posuzovat konkrétní okolnosti DN a to, jaký rozsah poškození byl na první pohled zřejmý⁹⁸.

Pokud při DN nastane některý z těchto následků, pak účastníci DN mají povinnost DN neprodleně oznámit policistovi. Zákonodárce patrně myslel policii obecně. Poté je povinen zdržet se veškerého jednání, které by bylo na újmu při vyšetřování DN. Zákonodárce výslovně jako příklad uvádí přemístění vozidel. Konečné postavení vozidla po DN má velký význam pro zjištění mechanismu vzniku DN a jeho jednotlivých příčin. Má také vliv pro správné zpracování okolních stop, jako jsou ulomené části vozidla, spadené nečistoty, brzdné stopy atd. Kromě přemístění vozidla účastníci také nesmí svévolně manipulovat s částmi ulomených věcí na vozovce a posunovat je či je přímo skrývat. Tato povinnost se také vztahuje na snahu o skrytí vzniklé škody. Ač to z této povinnosti přímo nevyplývá, vztahuje se také na ovlivňování účastníků DN v tom smyslu, aby vznik DN tzv. vzali na sebe. Konají tak z možné obavy z následného postihu v podobě bodů či uloženého zákazu činnosti. Kromě přímých účastníků DN může být také snaha ovlivnit svědky DN. Těchto činností by se měli účastníci DN zdržet.

Objektivně vzato ale může nastat situace, kdy je nutné s vozidly a se stopami na vozovce hýbat. Jedná se o situace, kdy je to zapotřebí změnit jejich polohu z důvodu ošetření zraněného, obnovení plynulosti provozu, zejména vozidel hromadné dopravy osob. V takovém případě před přemístěním vozidel a stop je nutno rychle co nejlépe na vozovce

⁹⁸ Podrobněji rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. října 2013, sp. zn. 23 Cdo 2007/2012.

vyznačit dopravní situaci a stopy. Vyznačuje se konečné postavení vozidel, úlomky vozidel či věcí, poloha vysypaného nákladu, opadané bláto, stopy po brzdění apod.⁹⁹ Jde tak o vážné DN či o DN vzniklé na frekventovaných místech či ve městech, kde by blokování plynulosti provozu způsobovalo vznik kolon kolem místa DN.

Poslední povinností v tomto odstavci je povinnost setrvat na místě DN až do příchodu policisty. Pokud se účastník DN musí z místa DN vzdálit z důvodu poskytnutí pomoci, přivolání pomoci či oznámení DN, pak se má zpět na místo DN vrátit neprodleně, až tak učiní. Na první pohled se jedná o jasnou povinnost, ale v praxi bývá často porušována.

3.4.4 Povinnosti dle ust. § 47 odst. 5 ZPPK

Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při DN

- a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na DN nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích
- c) účastníci DN nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Zákonodárce tak v tomto odstavci nestanovil žádné nové povinnosti účastníků DN, ale rozšířil okruh DN, na které se povinnosti v ust. § 47 odst. 4 ZPPK vztahují..

Dodržet povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 4 ZPPK mají účastníci DN, pokud došlo ke škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na DN a na věcech v tomto vozidle. Za takový majetek lze pokládat věci, jenž patří jiné osobě, než účastníku DN.¹⁰⁰ Jedná se tak např. o poškození plotu, domu, stromu, atd. U těchto věcí je na první pohled zřejmé, že se tyto věci a ani jejich vlastníci nijak nepodíleli na vzniku DN. Pokud dojde při DN k poškození vozidla, pak je nutno rozlišovat, zda jeho řidič měl či neměl účast na DN. Pokud tuto účast na DN neměl, tedy např. došlo k poškození zaparkovaného vozidla, pak se na takovou DN vztahují tyto povinnosti. Zajímavá skutečnost nastává, pokud je při DN poškozeno vozidlo, jehož řidič měl na DN účast a pokud toto vozidlo řidič zároveň

⁹⁹ Podrobněji k tomu tématu BUŠTA a kol: *Zákon o silničním provozu s komentářem*. s. 82.

¹⁰⁰ Účast na DN má i řidič, který DN nezavinil, rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 09. dubna 1969, sp. zn. 3 To 102/1969, Sb. rozh. Tr. 37/1969.

nevlastnil. V praxi jde o případy, kdy je poškozeno firemní vozidlo, vozidlo na leasing či např. půjčené vozidlo. Je jedno, zda se jednalo o viníka DN či jen řidiče poškozeného vozidla. Čistě podle dikce zákona by se na toto vozidlo a věci v něm tyto povinnosti neměly vztahovat, ale odborná literatura i judikatura jsou jiného názoru.¹⁰¹ Podle nich je třeba i za situace, kdy má řidič účast na DN a je poškozeno vozidlo či věci v něm a nepatří to řidiči, dodržet ust. § 47 odst. 4 ZPPK. Jen pro úplnost je třeba zdůraznit, že zde neplatí žádná hranice výše škody, od kdy je třeba tuto povinnost dodržovat.

Dalšími následky vzniklé při DN, kdy je třeba dodržet tyto povinnosti, je situace, kdy dojde k poškození nebo zničení součásti¹⁰² nebo příslušenství¹⁰³ pozemní komunikace. Účastníci DN v praxi zapomínají, že nestačí zkontrolovat jen vozidla a přepravované věci, ale i pozemní komunikaci a její okolí, kde došlo k DN. V praxi dochází nejčastěji k poškození svodidel, zábradlí, sloupů, svislých dopravních značek či obrubníků. Účastníci DN tato poškození přehlížejí, a to zvláště pokud jsou menšího rozsahu. Neuvědomují si, že zde nezáleží na výši vzniklé škody, ale na tom, že došlo k poškození. Oznámení takové DN policii úzce souvisí s ust. § 47 odst. 3 písm. e) ZPPK, i když zde se jedná o součást či příslušenství, zatímco v ust. § 47 odst. 3 písm. e) ZPPK jde o poškození samotné pozemní komunikace.

Nakonec jde o dodržení těchto povinností v situaci, kdy účastníci DN nemohou bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu. Obvykle se jedná o DN, při kterých došlo k takovému poškození vozidla, že je nepojízdné a přímo blokuje plynulost provozu či došlo k vysypání nákladu atd. V otázce přiměřenosti úsilí zajistit plynulost provozu záleží vždy na konkrétní dopravní situaci, na následcích DN a jejich účastnících. S dodržováním této povinnosti nebývá problém, protože když už nastane situace, že jen těžko lze zabezpečit obnovení plynulosti provozu, pak to bývá u DN vážnějšího charakteru, kde je vyšší škoda či zranění a její účastníci tak jako tak DN oznamují policii, která se na místo DN co nejdříve dostaví. Obnovení.

¹⁰¹ Viz KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu pozemních komunikací. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. s. 121. Ve věci poškozeného vozidla v leasingu např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. prosince 2002, sp. zn. 11 Tdo 917/2002, kde je uvedeno, že povinnost oznámit DN policistovi má řidič takového poškozeného vozidla, který je leasingovým uživatelem, neboť došlo ke škodě na cizím majetku.

¹⁰² Co je součást pozemní komunikace definuje ust. § 12 ZPK.

¹⁰³ Co je příslušenství pozemní komunikace definuje ust. § 13 ZPK.

3.5 Povinnosti účastníka DN mimo ust. § 47 ZPPK

Kromě uvedených povinností v ust. § 47 odst. 2 – 5 ZPPK jsou v ZPPK stanoveny další povinnosti, které dopadají i na situaci, kdy se stane DN.

Místa, kde může dojít k DN, jsou různá. Jedním z nich může být i tunel. Pokud dojde k DN v tunelu, je řidič povinen vypnout motor a topení, pokud je topení nezávislé na motoru. Poté má učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu a je oprávněn zastavovat jiná vozidla. Poté má oznámit na policii nebo osobě vykonávající dohled v tunelu zastavení svého vozidla. Dále na řidič a jeho spolujezdci nesmí kouřit a zacházet s otevřeným ohněm. Jsou povinni opustit poškozené vozidlo a odejít do míst k tomu určených či tunel zcela opustit¹⁰⁴.

Pokud dojde k DN za snížené viditelnosti v obci a toto vozidlo tvoří překážku či pokud dojde k DN za snížené viditelnosti mimo obec, má být osvětleno na straně ke středu komunikace obrysovým, parkovacím či jedním bílým neoslňujícím světlem¹⁰⁵. Zákon již nehovoří o tom, kdo je tak povinen učinit, ale logicky vzato půjde o povinnost řidiče.

Řidič mající účast na DN je dále povinen umístit za vozidlo výstražný trojúhelník, a to po dobu nouzového stání. Tento trojúhelník se dává minimálně 50 m za vozidlo, na dálnici je to minimálně 100 m. Stane-li se DN v obci, může být vzdálenost kratší¹⁰⁶, vždy podle konkrétního místa DN a jeho okolí. Než řidič tento trojúhelník umístí, musí použít výstražné světelné zařízení, je-li jím jeho vozidlo vybaveno.

Zastavením a vystoupením z vozidla po DN se z řidiče a jeho spolujezdců stávají chodci. Jako takoví mají povinnost dodržet obecně formulované povinnosti vztahující se na všechny účastníky silničního provozu. Patří sem zejm. povinnosti uvedené v ust. § 4 ZPPK. V prvé řadě jde o povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním dále neohrožovali život, zdraví, a to nejen všech, ale i svůj vlastní, dále mají jednat tak, aby nedošlo k ohrožení života zvířat a životního prostředí. Své chování jsou povinni přizpůsobit stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, celkové situaci v místě DN, svým schopnostem a zdravotnímu stavu. V praxi jde např. o to, aby se účastníci DN opatrně pohybovali kolem svého vozidla, aby dbali na to, že za snížené viditelnosti jsou hůře viditelní pro ostatní účastníky silničního provozu či o to, že setrvání ve

¹⁰⁴ Jde o ust. § 46 ZPPK.

¹⁰⁵ Jde o ust. § 33 odst. 2 ZPPK.

¹⁰⁶ Jedná se o ust. § 26 odst. 3 ZPPK.

vozidle v nepřehledném místě DN je může ohrozit dříve, než řidič umístí za vozidlo výstražná trojúhelník. Dále se mají tyto osoby řídit pokyny policisty a osob oprávněných k řízení provozu a zastavování vozidel na pozemní komunikaci v místě DN.

4 Modelové případy

4.1 Nejčastější chybné jednání účastníků DN

A)

Řidič mot. vozidla při jízdě neodhadne vzdálenost a pravým zpětným zrcátkem narazí do zpětného zrcátka vpravo od něj zaparkovaného vozidla. Náraz je větší intenzity, dojde k vylomení zpětného zrcátka jedoucího vozidla. Řidič bez zastavení pokračuje v jízdě. Vzniklá DN je bez zranění, s nízkou výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Jaké povinnosti dle ust. § 47 ZPPK řidič porušil?

Na první pohled zde je vzhledem k zadání patrné, že řidič porušil ust. § 47 odst. 2 písm. a) ZPPK, neboť po vzniku DN neprodleně nezastavil své vozidlo a pokračoval v jízdě. Při nárazu došlo k vylomení pravého zpětného zrcátka jeho vozidla. Jelikož došlo na jeho vozidle k tak velkému poškození, mohl se řidič důvodně domnívat, že mohlo dojít také k poškození zpětného zrcátka zaparkovaného vozidla.

Jelikož řidič pokračoval v jízdě a DN nijak neřešil, je nutno posoudit, zda se svým jednáním nedopustil porušení i dalších povinností, které se na něj jako řidiče či jako účastníka DN vztahují. V rámci posuzování jednání účastníka DN a následného vytvoření právní kvalifikace existují v souvislosti s touto povinností v praxi dva názory. Týkají se možnosti souběhu porušení této povinnosti s dalšími povinnostmi účastníka DN. Velká část povinností účastníka DN je totiž vázána na činnosti, které mají účastníci DN učinit na místě DN. Mezi ně patří např. učinění opatření k zabránění vzniku škody, označení místa DN, sepsání záznamu o DN, prokázání totožnosti mezi účastníky DN atd. První názor říká, že pokud účastník DN neprodleně nezastaví vozidlo, pak jej i tak lze postihnout za nedodržení dalších povinností účastníka DN, které se mají učinit na místě DN. Dle druhé skupiny to ale nelze, neboť pokud účastník DN neprodleně na místě DN nezastaví, pak nemůže fakticky žádnou z těchto povinností vykonat. Protiprávní stav nastává již tím, že na místě DN nezastaví a ostatní povinnosti nemůže porušit, neboť v tu chvíli již nelze jejich splnění reálně vykonat. Dle mého názoru je třeba se vždy pečlivě zabývat konkrétním skutkovým stavem, okolnostmi DN a jednáním jejich účastníků a vždy konkrétně posuzovat, co účastník jednání mohl a nemohl vykonat. V rámci názorů těchto dvou táborů se přikláním k tomu druhému, neboť pokud při

zohlednění všech skutečností něco nelze reálně vykonat, pak toto nevykonání nelze vynucovat a ani postihovat.

Vzhledem k okolnostem tohoto konkrétního případu přichází v úvahu zamyslet se nad porušením povinností uvedených v ust. § 47 odst. 4 ZPPK, neboť při této DN došlo k poškození zaparkovaného vozidla. Toto vozidlo je majetek třetí osoby, přičemž ve vozidle nebyl řidič. Jedná se tedy o situaci dle ust. § 47 odst. 5 písm. k) ZPPK, kdy i na tyto situace se vztahují povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 4 ZPPK. Je zřejmé, že DN nebyla řidičem oznámena na PČR a sám řidič toto vozidlo přemístil z místa DN. Jsem toho názoru, že v tomto případě porušil řidič i všechny tři povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 4 ZPPK. Jako řidič mot. vozidla byl povinen průběžně sledovat dopravní situaci kolem svého vozidla, k čemuž slouží i poškozené pravé zpětné zrcátko. Při pohledu na toto zrcátko se vzhledem k intenzitě jeho poškození mohl zcela důvodně domnívat, že při nárazu nebylo poškozeno jen jím řízené vozidlo, ale také předmět, do kterého při jízdě narazil, tedy zaparkované vozidlo. Svým pokračováním v jízdě tedy neprodleně DN neoznámil, kdy zcela evidentně také přemístil své vozidlo z místa DN a sám na místě DN nesetřval.

B)

Řidič při couvání s mot. vozidlem neodhadne vzdálenost a narazí zadní částí vozidla do zaparkovaného vozidla za ním. Řidič vystoupí z vozidla a zjistí, že při nárazu bylo poškozeno jak jeho vozidlo, tak i zaparkované vozidlo. U zaparkovaného vozidla není ani jeho řidič, ani jeho vlastník. Nasedne zpět do svého vozidla a odjede pryč. Je PČR zastížen až druhý den. Vzniklá DN je bez zranění, nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokuje komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu, výše škody je nízká, nehrozí vznik další škody. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Jak dle ust. § 47 ZPPK kvalifikovat jednání řidiče?

Z povinností dle ust. § 47 odst. 2 ZPPK, jak vyplývá ze zadání, neporušil žádnou povinnost. Svým vystoupením z vozidla a zkontrolováním stavu obou vozidel v místě jejich kontaktu nepochybně své vozidlo neprodleně zastavil. Nezůstal na místě DN a s policisty komunikoval až druhý den. To je již pozdě na provedení dechové zkoušky či lékařského vyšetření na zjištění přítomnosti alkoholu či JNL v těle v době DN. Jelikož nebyl náraz velký

a nedošlo ke vzniku vysoké škody, nehrozil vznik další škody. S policisty při šetření DN plně spolupracoval. Na místě DN neměl s kým spolupracovat.

Řidič také dle zadání nemusel činit žádné opatření k zabránění ohrožení bezpečnosti provozu a označit místo DN. Jelikož byl na místě DN sám, fakticky nemohl na výzvu jiného účastníka prokázat svoji totožnost a sdělit mu údaje ke svému vozidlu a s tímto účastníkem následně sepsat záznam o DN. Podíváme-li se na další povinnosti tohoto řidiče uvedené v ust. § 47 odst. 3-5 ZPPK, pak zde již nalezneme povinnosti, kterými se řidič neřídil. Řidič totiž, ačkoliv věděl o poškození zaparkovaného vozidla, DN neoznámil na PČR a odjel se svým vozidlem pryč. Jak je uvedeno výše, povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK se vztahují i na případy dle ust. § 47 odst. 5 písm. a) ZPPK. Při této DN bylo poškozeno vozidlo, to je majetek třetí osoby. Toto vozidlo nemělo v době nárazu řidiče. Předmětný řidič pohyblivého se vozila tedy nesetřval na místě DN až do příjezdu PČR, tedy porušil povinnost dle ust. § 47 odst. 4 písm. c) ZPPK. Jelikož DN byla bez zranění, nemusel se na toto místo vracet po poskytnutí nebo přivolání pomoci. DN neohlásil, tedy nemusel se na toto místo vracet ani po oznámení DN. Řidič dále přemístil své vozidlo z místa DN, neboť odjel pryč. Tímto se nezdržel jednání, jenž by bylo na újmu vyšetření předmětné DN. Nakonec zde je i ta skutečnost, že řidič DN neoznámil na PČR. Tuto povinnost mu ustanovuje zákonodárce hned dvakrát, a to dle ust. § 47 odst. 3 písm. b) ZPPK a dle ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK. V praxi se na tento dualismus vyskytují dva právní názory. První říká, že povinnost dle ust. § 47 odst. 3 písm. b) ZPPK je zcela nadbytečná, neboť přesně nestanovuje, kdy je řidič povinen tuto povinnost splnit. Je obecná a jen odkazuje na případy stanové tímto zákonem. Tím je ust. § 47 odst. 4, a 5 ZPPK, neboť i dle ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK je nutno předmětnou DN neprodleně ohlásit policistovi. Povinnost dle ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK plně postihuje jednání řidiče, obsahuje konkrétní podmínky užití této povinnosti a není nutné tuto povinnost dávat do souvislosti s obecně danou povinností dle ust. § 47 odst. 3 písm. b) ZPPK. Druhý názor naopak říká, že ust. § 47 odst. 3 písm. b) ZPPK sice jen obecně odkazuje na případy stanovené tímto zákonem, ale aplikuje se v příčinné souvislosti spolu s ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK. Na první pohled jde o nijak podstatný rozpor, ale tento nesoulad má přímý vliv na určení skutkové podstaty přestupku. Nejedná se totiž o stejný přestupek, za něj hrozí řidiči stejný správní trest pokuty, potažmo zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení mot. vozidel a taktéž následný zápis bodů do evidenční karty řidiče¹⁰⁷. Posouzení právní kvalifikace má

¹⁰⁷ Pokud by byla vzata samotná povinnost ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK, pak této povinnosti přísluší pouze obecná skutková podstata přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) ZPPK, za něj se ukládá správní trest pokuty v rozmezí 1.500,- Kč až 2.500,- Kč, bez zákazu činnosti a bez přidělení bodů do evidenční karty řidiče. Naproti

tedy přímý vliv jak na rozmezí výše správního trestu pokuty, tak i na uložení správního trestu zákazu činnosti a zápisu bodů do evidenční karty řidiče. Uložení sedmi bodů, kdy při dosažení dvanácti bodů řidič přijde na jeden rok o řidičské oprávnění, je velmi citelný zásah. Já osobně se kloním k druhému názorovému proudu. Pokud by zákonodárce nechtěl tuto povinnost oznámení DN sankcionovat přísněji, pak by jí nevytvořil speciální skutkovou podstatu přestupku. Právní konstrukce obecným stanovením povinnosti s odkazem na aplikaci dle konkrétních podmínek uvedených dále v právním předpisu pokládám za nešťastné. Takto uvedená zákonem daná povinnost mate nejen laickou veřejnost, ale i pracovníky, jež se touto problematikou v rámci svého zaměstnání denně zabývají. Povinnost neprodleně ohlásit DN na PČR je velmi důležitá. Bez tohoto oznámení není DN řešena a tedy nejen že není postiženo společensky škodlivé jednání takového řidiče, ale je velmi ztížena možnost zjištění skutkového stavu a vyvození odpovědnosti řidiče za následek jeho jednání v podobě vzniku škody. Tuto nejednoznačnost by mohl zákonodárce lehce odstranit při novelizaci právního předpisu¹⁰⁸.

Výše uvedený případ se zabýval situací, kdy je řidič na místě DN sám, není tam vlastník či řidič poškozeného vozidla a řidiči není známo, komu poškozené vozidlo patří. V praxi při jízdě v místě poblíž bydliště či zaměstnání ale mnohdy bývá řidiči známo, komu patří vozidlo, které při jízdě poškodil. Vztahují se na něj stejné povinnosti jako pokud mu poškozený není znám? Jsem toho názoru, že ano. I na takového řidiče se plně vztahují výše uvedené povinnosti a je irelevantní, zda má či nemá vědomost o tom, komu konkrétně škodu svým jednáním způsobil. I takový řidič je na místě DN sám a jediným relevantním řešením je oznámení DN na PČR a setrvání spolu s vozidlem v místě DN. Jedinou výjimku bych spatřoval v tom, pokud by řidič neprodleně kontaktoval poškozeného. Pokud by se poškozený na místo co nejdříve dostavil a s řidičem se na místě dohodl na přímé úhradě vzniklé škody či na sepsání záznamu o DN, pak by již nebylo nutno DN na PČR oznamovat. Následky DN by byly vyřešeny přímou úhradou vzniklé škody či cestou zákonného pojištění vozidla.

Výše uvedený modelový případ bývá zvláště u starších řidičů také modifikován tím, že řidič zanechá na poškozeném vozidle vzkaz a až pak odjede. Je irelevantní, zda vzkaz

tomu pokud by byla povinnost dle ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK dána v souvislosti s porušením ust. § 47 odst. 3 písm. b) ZPPK, tak příslušná skutková podstata přestupku je dle ust. § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 ZPPK, za něž se ukládá správní trest pokuty v rozmezí 2.500,- Kč až 5.000,- Kč, přidělení 7 bodů do evidenční karty řidiče a dále při opětovné spáchání téhož přestupku během jednoho roku i zákazu činnosti v rozmezí od jednoho do šesti měsíců.

¹⁰⁸ Vymazal by povinnost ohlásit DN policii v ust. § 47 odst. 3 písm. b) ZPPK, zbytek této povinnosti za středníkem by ponechal. Dále by upravil ust. § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 ZPPK tak, že bych ust. § 47 odst. 3 písm. b) ZPPK nahradil ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK.

zůstane čitelně zachován pro poškozeného a zda na něm jsou či nejsou pravdivé údaje. Stále jde o to, že takový řidič je sám na místě DN a nemá s kým DN vyřešit. Na takového řidiče se plně vztahují výše uvedené povinnosti dle ust. § 47 odst. 2-5 ZPPK, tedy i tento řidič i přes snahu řešit vzniklé následky DN s poškozeným má povinnost DN oznámit na PČR a spolu se svým vozidlem setrvat na místě DN až do příjezdu policisty. Zanechání vzkazu s pravdivými údaji, které vedly policistu ke zjištění předmětného řidiče, pak může být chápáno jako polehčující okolnost při určování výše trestu, nicméně vyvinění na základě zanechaného vzkazu pro poškozeného nenastane.

C)

Na společné stezce pro chodce a cyklisty se cyklista střetne s chodcem, oba upadnou a chodec se viditelně zraní. Cyklista nasedne na jízdní kolo a odjede, aniž by DN řešil. Policisté jej v řádu minut naleznou v nejbližší restauraci, kde konzumuje alkohol. Při DN nedošlo k poškození součástí či příslušenství poz. komunikace, nehrozí vznik další škody. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení, nebyla ohrožena bezpečnost provozu a místo DN je plně průjezdné. Jak dle ust. § 47 ZPPK kvalifikovat jednání cyklisty?

Dle zadání je na místě DN chodec viditelně zraněn. Na cyklistu jako na řidiče, který se přímo účastnil DN, se pak plně vztahují povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK. K DN se zraněním jezdí PČR přednostně. V souvislosti se zraněním chodce je pak cyklista povinen poskytnout chodci první pomoc a přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby. Jelikož tak v tomto případě cyklista neučinil, lze na jeho jednání pohlížet jako na rozporné. Dle intenzity zranění pak cyklistovi hrozí trestní stíhání pro trestný čin dle ust. § 151 TZ či správní řízení pro porušení ust. § 47 odst. 4 ZPPK.

V daném případě cyklista po opuštění místa DN dojel do nejbližší restaurace, kde konzumoval alkohol. Je tak zjevné, že cyklista porušil dále i ust. § 47 odst. 2 písm. b) ZPPK.

V daném případě bylo zranění chodce zjevné. Jak by se ale změnila situace, kdyby chodec nebyl zjevně zraněn a nechal by se ošetřit preventivně dodatečně? V tomto případě je vždy nutno velmi pečlivě posuzovat charakter zranění chodce a jeho projevy v místě DN a dále i to, zda a jaké zranění zjistí lékař. Může tak nastat situace, že chodec se nechá preventivně prohlédnout lékařem a není zjištěno žádné zranění. Pokud nedošlo ke vzniku

hmotné škody, tak při absenci zranění nedošlo k DN a tedy není nutno žádnou povinnost účastníka DN plnit. Pokud zranění chodce vzniklo, ale je lehké, není zjevné a chodec o tom cyklistovi neřekl, pak stěžít lze po cyklistovi vynucovat splnění jakékoli povinnosti účastníka DN, neboť má důvodně za to, že se DN nestala. Při tomto je ale nutno obezřetně posuzovat charakter DN, neboť při pádu nechráněného chodce na vozovku obvykle dochází ke zranění hlavy a tak případná vyjádření chodce na místě mohou být ovlivněna zraněním.

Další modifikací předmětné DN může být to, že cyklista zajistí odvoz chodce k lékaři. V tomto případě se na něj plně vztahují povinnosti účastníka DN dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK.

Výše jsem se zabýval povinnostmi spadající na cyklistu. Jak se má ale zachovat chodec? Jelikož je zraněný, je nutno jeho jednání na místě DN pečlivě posuzovat stran charakteru a intenzity jeho zranění. Na chodce se vztahují stejné povinnosti jako na cyklistu, i on je účastníkem DN, byť nebyl řidičem žádného vozidla. Proto i on má povinnost dodržet povinnosti stanové dle ust. § 47 odst. 3 -5 ZPPK, samozřejmě proporcionálně k jeho zranění. Obvykle je k tomuto účastníku přivolán lékař, zraněný zůstává na místě DN a komunikuje s policisty, kterým DN ohlásila zdravotnická záchranná služba nebo někdo jiný v místě DN.

D)

Řidič mot. vozidla v noci mimo obec čelně narazí do srnky, která mu vběhla do jízdni dráhy. Po nárazu vystoupí z vozidla, najde srnku v příkopu, zjistí poškození svého vozidla, ale nasedne zpět do vozidla odjede pryč. Jak dle ust. § 47 ZPPK kvalifikovat jednání řidiče?

Zvíře má určitou hodnotu. Patří mysliveckém spolku, kterému tak vznikla škoda. Řidič na místě DN zjistil úhyn srnky a poškození svého vozidla. Jelikož je na místě DN sám, nemá s kým DN relevantně řešit. Je tak plně povinen dodržet ust. § 47 odst. 4 ZPPK, neboť na tyto povinnosti odkazuje ust. § 47 odst. 5 písm. a) ZPPK.

Jak by se daná situace změnila, pokud by ke sražení zvířete došlo v obci a šlo by o vběhnutí domácího zvířete z chodníku na pozemní komunikaci? Dle ZPPK je vlastník nebo držitel domácího zvířete povinen zabránit pobíhání zvířete po pozemní komunikaci¹⁰⁹. Zde jde, na rozdíl od výše uvedeného divokého zvířete, o domácí zvíře, za jehož pohyb odpovídá majitel či držitel. Proto i on v tomto případě je účastník DN a vztahují se na něj povinnosti

¹⁰⁹ Ust. § 60 odst. 11 ZPPK.

účastníka DN. Zpravidla se po něm vyžadují povinnosti dle § 47 odst. 3 písm. f)-g) ZPPK, není ale dle konkrétních okolností vyloučena aplikace i zbylých povinností § 47 odst. 3 ZPPK. Pokud by vznikla škoda větší 100.000,- Kč, pak se na oba účastníky vztahují i povinnosti dle § 47 odst. 4 ZPPK.

E)

Při průjezdu dvou mot. vozidel po průjezdné části parkoviště dojde k jejich střetu. Oba řidiči vystoupí z vozidel a zjistí, že obě vozidla byla poškozena. Oba řidiči nafotí místo DN a poškozená vozidla pak vozidla zaparkují. Jelikož si nejsou jisti, kdo z nich DN způsobil, tak si na sebe předají tel. kontakt s tím, že se sejdou druhý den a DN vyřeší. Pak oba odjedou pryč. Vzniklá DN je bez zranění, nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokují komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu, výše škody na žádném z vozidel není vyšší než 100.000,- Kč, nehrozí vznik další škody. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Jak dle ust. § 47 ZPPK kvalifikovat jednání řidičů?

Jak vyplývá ze zadání, při DN nedošlo k ničemu, na jehož základě by bylo nutno DN oznámit na PČR. Na oba řidiče se tedy zpočátku nevztahují povinnosti dle § 47 odst. 4 ZPPK. DN mají povinnost vyřešit sepsáním záznamu o DN, který předají pojistiteli. Jak jsem uvedl výše, současná judikatura pokládá za potřebné, aby k tomuto řešení došlo neprodleně, tedy již na místě DN. Zároveň se nevyžaduje souhlas obou účastníků DN s tím, který z nich DN způsobil. Zde oba řidiči, jelikož si nebyli jisti, kdo z nich DN způsobil, tak záznam o DN nese-psali a nepodepsali. K řádnému sepsání záznamu o DN je nezbytné splnit povinnost dle § 47 odst. 3 písm. f) ZPPK. Zde ale nebyla učiněna výzva k tomuto prokázání totožnosti a sdělení údajů a tudíž oba dva tuto povinnost nemohli porušit. Oba řidiči tedy porušili jen § 47 odst. 3 písm. g) ZPPK.

F)

Řidič mot. vozidla č. 1 narazí při jízdě do mot. vozidla č. 2. Obě vozidla zastaví. Z vozidla č. 2 vystoupí řidič a agresivně verbálně i gesty útočí na řidiče vozidla č. 1. Chce, aby řidič č. 1 vystoupil z vozidla. Ten se ale řidiče č. 2 bojí, tak odjede. DN na PČR oznámí řidič č. 2, který spolu se svým vozidlem zůstane na místě DN. Vzniklá DN je bez zranění, nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokují

komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu, výše škody na žádném z vozidel není vyšší než 100.000,- Kč, nehrozí vznik další škody. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Jak dle ust. § 47 ZPPK kvalifikovat jednání řidiče č. 1?

V tomto případě došlo k DN, kde byli oba dva řidiči přítomni na místě DN a vzhledem ke všem skutečnostem nebylo zpočátku nutno DN oznamovat na PČR. Oba řidiči tedy byli povinni spolu sepsat záznam o DN. Z důvodu agrese řidiče č. 2 měl řidič č. 1 obavu o svou bezpečnost, tak odjel. Tento řidič tedy opustil místo DN, aniž by DN jakkoli řešil. Pakliže by místo opustil ze strachu z druhého účastníka DN, mohl se zamknout ve vozidle a takto s ním komunikovat, dokud by se nezklidnil. Pokud se bál o svou bezpečnost, mohl poodjet z místa DN a DN telefonicky ohlásit na PČR nebo odjet přímo na nejbližší služebnu PČR, kde by ohlásil jak DN, tak agresi druhého řidiče vůči němu. Takto ale řidič č. 1 opustil místo DN, aniž by sepsal záznam o DN. Pokud nedošlo k sepsání záznamu o DN, jakožto primárního způsobu řešení předmětné DN, z důvodu strachu z druhého řidiče, pak měl řidič č. 1 DN ohlásit na PČR. Po svém opuštění místa DN neměl s kým předmětný záznam o DN sepsat a tudíž se na něj vztahuje ohlášení DN PČR dle § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK. Dodržení dle § 47 odst. 4 písm. b), c) ZPPK by na řidiči nebylo nutno vynucovat z důvodu jeho strachu bytí na místě DN s řidičem č. 2 pouze pokud by DN oznámil na PČR a svoje vozidlo neprodleně předal policistům k ohledání.

4.2 Další jednání účastníků DN

A)

Řidič č. 1 při couvání s mot. vozidlem z parkovacího místa přehlédne a narazí do mot. vozidla, jenž se pohybuje v průjezdné části parkoviště. Dojde ke střetu obou vozidel. Oba řidiči vystoupí ze svého vozidla a řeší spolu předmětnou DN. Vzniklá DN je bez zranění, s minimální výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokují komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Řidič č. 1 si je vědom toho, že DN způsobil svým jednáním on sám, sdělil to řidiči č. 2. Vzhledem ke všem okolnostem DN chce řidič č. 1 sepsat s řidičem č. 2 záznam o DN. Řidič č. 2 ale s tímto řešením DN nesouhlasí a trvá na řešení DN cestou oznámení na PČR. Řidič č. 1 spěchá, nechce čekat

na PČR, tak předá řidiči č. 2 údaje ke své osobě a ke svému mot. vozidlu a odjede pryč. Porušil řidič č. 1 či řidič č. 2 nějakou povinnost z ust. § 47 ZPPK?

Jak vyplývá ze zadání, předmětná DN je bez zranění a s minimální výší vzniklé škody. Proto na tento případ nedopadají povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 4 ZPPK. Taktéž ze zadání vyplynulo, že na místě DN došlo k poškození mot. vozidla řidiče č. 2, jenž byl v době vzniku DN ve vozidle. Nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace. Na daný případ tedy nelze aplikovat ani povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 4 ZPPK, jejichž aplikace se vztahuje i na situace uvedené v ust. § 47 odst. 5 ZPPK. Oba řidiči taktéž neporušili žádnou povinnost uvedenou v ust. § 47 odst. 2 ZPPK, neboť na místě neprodleně zastavili, nekonsumovali poté alkohol. Nehrozil vznik žádné další škody v souvislosti s existencí předmětné DN. Řidič č. 1 neporušil ani povinnost spolupráce při zjišťování skutkového stavu. Řidiči č. 2 předal řidič č. 1 veškeré údaje ke své osobě a ke svému vozidlu. Skutkový stav byl tak zcela zřejmý.

Z povinností vztahující se na oba řidiče pak zbývají jen povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 3 ZPPK. Dle zadání se oba řidiči nedopustili ani porušení ust. § 47 odst. 3 písm. a)- písm. e) ZPPK. Pokud jde o povinnost prokázat si na požádání svou totožnost a sdělit údaje k vozidle, pak řidič č. 1 řidiči č. 2 tyto údaje sdělil. Řidič č. 2 by tuto povinnost porušil, kdyby jej k tomuto sdělení řidič č. 1 vyzval a DN nebyla oznámena na PČR. Nicméně řidič č. 2 trval na oznámení DN na PČR, což také učinil. DN byla PČR šetřena a údaje k osobě řidiče č. 2 a k jeho vozidlu tak byly PČR známy. Účelem této povinnosti je identifikace vozidla a účastníka DN pro následné řešení pojistné události na pojišťovně. V případě oznámení DN na PČR dostává účastník DN od PČR potvrzení o účasti na DN a toto předkládá pojišťovně v rámci uplatněného pojistného nároku. Proto jsem toho názoru, že v tomto případě by se řidič č. 2 v případě existence výzvy řidiče č. 1 ke sdělení údajů k jeho osobě a vozidle porušení této povinnosti gramatickým výkladem právní normy dopustil, ale příslušného přestupku pak již nikoliv, neboť zvláště materiální stránka přestupku by nebyla náležitě naplněna.

Vůči oběma řidičům tak zbývá poslední povinnost v rámci ust. 47 odst. 3 ZPPK, a to sepsání záznamu o DN, jeho podpisu a předání pojistiteli. Řidič č. 1 chtěl toto učinit po celou dobu komunikace a předal řidiči č. 2 k tomuto sepsání veškeré údaje ke své osobě a k vozidlu. Jsem toho názoru, že řidič č. 1 tuto povinnost porušil, i když po celou dobu ji chtěl na místě DN splnit. Může se to zdát paradoxní, ale nestačí opustit místo DN s ponechanými údaji ke

své osobě a k vozidlu. Místo DN mohl opustit, až když by byl záznam o DN sepsaný a podepsaný oběma účastníky DN. K tomu nedošlo, řidič č. 1 opustil místo DN, i když řidič č. 2 záznam nesejšoval a nepodejšoval. Řidič č. 1 ani na místě DN neponechal rozepsaný záznam o DN, kde by vyplnil veškeré údaje ke své osobě a podejšal by jej. Ani v takovém případě by totiž záznam o DN nebyl úplný, neboť by scházela část údajů k osobě řidiče č. 2 a k jeho vozidlu a nakonec podpis řidiče č. 2. Odjel by, aniž by měl řádně vyplněný a podejšvaný záznam o DN, který by předal pojistiteli. Ze zanechání údajů k osobě řidiče č. 1 a k jeho vozidlu nevyplývá snaha zbavit se své odpovědnosti za vznik DN a poškození vozidla řidiče č. 2. I tak ale dle zákona má účastník DN povinnost záznam o DN sejšat. Pokud tak neučiní, tak má buď posejškat na místě DN na PČR spolu se svým vozidlem nebo odjede a dopustí se spáchání přestupku spočívající v nesejšání předmětného záznamu o DN. Ani spěch není relevantní důvod pro nesplnění zákonem daných povinností účastníků DN. Pokud jde o řidiče č. 2 a jeho povinnosti sejšat záznam o DN, pak jsem toho názoru, že tento řidič tuto povinnost neporušil. Opět se to může jevit jako paradoxní, neboť to byl on, kdo záznam o DN sejšat nechtěl. Je ale k tomu třeba uvést, že tento účastník DN od počátku chtěl řešit DN cestou oznámení na PČR. Sděšil to řidiči č. 1, zůstal spolu se svým vozidlem na místě DN. V jeho jednání není snaha DN neřešit. Oznámit lze na PČR každou DN. Nejen tu, kterou mají účastníci ze zákona povinně oznamovat. PČR může řešit každou DN a pokud na tom účastník DN trvá, pak na místě DN řeší i takovou banální DN s minimálními následky, jako v tomto případě. Na místě DN při příjezdu PČR pak zůstal jen řidič č. 2 se svým vozidlem.

V praxi se operátor na PČR při oznamování DN ptá oznamovatele na charakter DN. V případě existence takových banálních DN pak vysvětluje oznamovateli, že není nutné, aby PČR takovou DN řešila a aby její účastníci záznam o DN sejšali a podejšali. I přesto ale může oznamovatel trvat na příjezdu PČR na místo DN. I tam lze za účasti PČR předmětný záznam o DN sejšat a podejšat. Přestupek spočívající ve vzniku DN pak obvykle řeší s viníkem příkazem na místě.

Běžně se stává, že se v rámci regionu stane více DN zároveň. Policistů řešící DN je ale omezený počet, obvykle jsou k dispozici dvě výjezdová vozidla, kdy v každém vozidle jsou dva policisté. Přednost v rámci šetření DN mají DN se zraněním, s vysokou škodou, blokující provoz, na frekventované křižovatce či když hrozí vznik další škody. Policisté se na místo takové banální DN dostanou až za několik hodin. Proto spěch některého z účastníků DN bývá i pochopitelný. Je otázkou, zda by se řidič č. 1 dopustil porušení ust. § 47 odst.

3 písm. g) ZPPK v situaci, kdy by mu řidič č. 2 oznámil, že se chystá DN oznámit na PČR nebo pokud by tak již učinil a měl by od PČR informaci, že musí čekat. Dle mého názoru by se řidič č. 1 dopustil tohoto porušení v obou případech. Výjimku z tohoto bych spatřoval pouze pokud by řidič č. 1 přímo komunikoval s PČR, sdělil by jim údaje ke své osobě a vozidlu, sdělil by policistovi relevantní důvod, proč musí odjet a pokud by proběhla domluva tohoto řidiče s policistou o tom, kdy a kam se tento řidič spolu se svým vozidlem dostaví. Pak by předmětná DN byla PČR šetřena a účel předmětné povinnosti by nebyl porušen.

B)

Řidič č. 1 při jízdě přejede do protisměrné části komunikace a lehce bočně narazí do mot. vozidla, jenž se pohybuje proti němu. Oba řidiči zastaví na přilehlém parkovišti, vystoupí ze svého vozidla a řeší spolu předmětnou DN. Vzniklá DN je bez zranění, s minimální výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součástí či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokují komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Řidič č. 1 si je vědom toho, že DN způsobil svým jednáním on sám, sdělil to řidiči č. 2. Řidič č. 1 nechce volat PČR a chce sepsat s řidičem č. 2 záznam o DN. Vyzve tedy řidiče č. 2 k prokázání totožnosti a sdělení údajů k vozidlu č. 2. Řidič č. 2 ale s tímto řešením DN nesouhlasí, neboť řídí služební vozidlo a dle interních pracovních norem zaměstnavatele má každou DN řešit ohlášením na PČR. Žádné údaje ke své osobě a k vozidlu č. 2 nesdělí a DN na PČR ohlásí. Řidič č. 1 nechce jednat s policisty, tak dle svého uvážení chce sám určit výši škody a peníze předat přímo na místě řidiči č. 2. Ten s tím nesouhlasí, tak řidič č. 1 ponechá peníze na zadním sedadle vozidla č. 2 a odjede. Porušil řidič č. 1 či řidič č. 2 nějakou povinnost z ust. § 47 ZPPK?

Jak vyplývá ze zadání, v tomto případě není mezi řidiči nesoulad v otázce míry zavinění na vzniku DN, ale na konkrétním způsobu jejího řešení. Dle charakteru této DN mohla být tato DN vyřešena sepsáním záznamu o DN tak, jak chtěl řidič č. 1. Na místě se nacházeli oba řidiči a ze zákona nic nebránilo tomu, aby záznam o DN byl na místě DN oběma řidiči sepsán, podepsán a následně předán pojistiteli. Řidič č. 2 ale požadoval z důvodu řízení služebního vozidla a existence pro něj závazných interních norem zaměstnavatele ohlášení DN na PČR. Jak jsem uvedl výše, tento řidič na to má právo. Policisté, kteří by na

místo DN přijeli, by s řidiči sepsali záznam o DN a dali by řidiči č. 2 potvrzení o DN, jež by předal svému zaměstnavateli, potažmo pojistiteli.

Řidič č. 2 ohlásil na PČR tuto DN ještě za přítomnosti řidiče č. 1 s tím, že odmítl sdělit mu požadované údaje ke své osobě a ke svému vozidlu a rovněž odmítl sepsat záznam o DN. Porušil řidič č. 2 nějakou povinnost dle ust. § 47 ZPPK? Jsem toho názoru, že tento řidič porušil ust. § 47 odst. 3 písm. f) ZPPK. Jednalo se o DN, která mohla být vyřešena samotnými řidiči bez nutnosti přítomnosti PČR na místě DN. Je zajímavé, že zákonodárce nijak explicitně nepodmiňuje tuto povinnost s určitým způsobem řešení DN. Tato povinnost se prakticky vztahuje k povinnosti dle ust. 47 odst. 3 písm. g) ZPPK, neboť bez ní by nebylo možno předmětný záznam o DN sepsat. Nicméně řidič č. 1 vyzval řidiče č. 2 ke sdělení údajů k jeho vozidlu a k prokázání jeho totožnosti, tato výzva byla plně důvodná a řidič č. 1 k ní byl za této situace oprávněn. Jsem toho názoru, že i když řidič č. 2 ohlásil DN na PČR, měl řidiči č. 1 sdělit požadované údaje ke své osobě a k vozidlu. Pokud jde o to, zda řidič č. 2 porušil také ust. § 47 odst. 3 písm. g) ZPPK, pak jsem toho názoru, že nikoliv. Tento řidič, ačkoliv mohl sepsat s řidičem č. 1 záznam o DN, tak na místě DN za přítomnosti řidiče č. 1 s tímto sepsáním nesouhlasil a DN ohlásil na PČR. Požadovaný záznam o DN by mohl být sepsán za přítomnosti policistů. To, že řidič č. 1 na příjezd policistů nečekal a opustil místo DN, nemůže jít k tíži řidiče č. 2.

Přesuneme-li se k povinnostem řidiče č. 1, tak tento řidič správně vyzval řidiče č. 2 k prokázání totožnosti a sdělení údajů k jeho vozidla a navrhnul sepsání záznamu o DN. Již na místě ale zjistil, že s řešením DN sepsáním záznamu o DN řidič č. 2 nesouhlasí a že DN ohlásil na PČR. Řidič č. 1 vědom si způsobení DN svým jednáním, chtěl nahradit způsobenou škodu přímo na místě. Výši škody odhadl a jelikož řidič č. 2 od něj peníze nepřevzal, tak je zanechal ve vozidle č. 2 a odjel. Je tak zřejmé, že řidič č. 1 se nedopustil žádného porušení ust. § 47 odst. 3 ZPPK. Jsem toho názoru, že ačkoliv to ust. 47 odst. ZPPK přímo nestanovuje, platí povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK i na ty DN, které lze vyřešit sepsáním záznamu o DN, pokud k tomuto sepsání nedojde. ZPPK připouští jen dva způsoby řešení DN, a to ohlášením na PČR nebo sepsáním záznamu o DN. Pokud není záznam o DN na místě sepsán a podepsán, pak se DN řeší ohlášením na PČR, což řidič č. 2 udělal a řidič č. 1 o tomto věděl. Pokud je DN ohlášena na PČR, pak je zcela logické, že je potřebné, aby na místě DN zůstali oba účastníci DN a také jejich vozidla. Jak jsem výše uvedl, v praxi existuje ještě třetí způsob řešení DN, a to přímá dohoda mezi viníkem DN a poškozením. Ta ale není v ZPPK definována. Je obecně přípustná, ale mělo by k ní dojít na místě DN (jak je vyžadováno pro

sepsání záznamu o DN), musí s ní souhlasit obě strany, a to i s výší náhrady škody. V tomto případě řidič č. 2 tuto dohodu uzavřít nechtěl. A ani nemohl, neboť nebyl vlastníkem poškozeného vozidla č. 2. Výši škody určil jednostranně řidič č. 1 a řidič č. 2 od něj peníze nepřevzal. To, že je řidič č. 1 ponechal ve vozidle č. 2 neznamená, že by škodu nahradil a DN vyřešil. Dle mého názoru řidič č. 1 porušil ust. § 47 odst. 4 písm. b), c) ZPPK. Peníze, co ponechal ve vozidle č. 1 jako jím míněné nahrazení vzniklé škody, by na místě DN převzal policista a řidiči č. 1 při následné komunikaci s ním na služebně vrátil.

C)

Řidič č. 1 při řízení mot. vozidla srazí cyklistu a zraní ho. Kolem projíždí vozidlo rychlé záchranné služby, zastaví, cyklistu ošetří a odveze do nemocnice. Řidič č. 1 DN ohlásí na PČR. S cyklistou se domluví, že mu jízdní kolo nechá zatím u sebe, sdělí mu svoji totožnost a bydliště. Naloží jízdní kolo do nákladního prostoru vozidla. Jelikož má ve vozidle malé děti, tak je odveze nedaleko domů a na místo se pěšky vrátí, až když tam již jsou policisté a ohledávají místo DN. Při DN nedošlo k poškození součástí či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokují komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Porušil řidič č. 1 nějakou povinnost z ust. § 47 ZPPK?

Při DN byl zraněn cyklista. Jak vyplývá ze zadání, na řidiče č. 1 se plně vztahují povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK. DN sám na místě ohlásil na PČR, tudíž tuto povinnost splnil. Řidič č. 1 ale jednoznačně porušil ust. 47 odst. 4 písm. b) ZPPK, neboť přemístil své vozidlo a jízdní kolo. Z místa DN odjel domů v blízkém okolí, kde vysadil děti a pěšky se vrátil na místo DN. Přemístil obě vozidla před příjezdem policistů, čímž značně ztížil šetření DN. Zároveň spolu s tím nevyznačil situaci a stopy (např. pořízením foto na mobilní telefon) ještě před přesunem vozidel. Navíc se na místo DN vrátil pěšky, tedy policisté nemohli na místě DN ohledat ani jeho mot. vozidlo, ani jízdní kolo. Ohledání vozidel účastníků se DN je přitom neodkladný a neopakovatelný úkon. Přesun vozidel z místa DN má pak vliv na správné a náležité zjištění skutkového stavu, správném ztotožnění poškození a určení výše vzniklé škody. Dále řidič porušil i ust. 47 odst. 4 písm. c) ZPPK, protože na místě DN nesetřval. Vrátil se sice na místo DN, ale toto místo opustil z důvodu odvozu dětí domů. Zákon připouští opuštění místa DN z důvodu poskytnutí či přivolání pomoci nebo ohlášení DN. Řidič č. 1 ale místo DN opustil z jiného než zákonem uvedeného důvodu. Je jistě

pochopitelné, že řidič č. 1 potřeboval z důvodu řádné péče o děti, aby děti byly spíše doma, kde mají veškerý komfort, než blíže neurčenou na místě DN ve vozidle. Taktéž to je pochopitelné z důvodu klidu řidiče č. 1 pro řešení DN s policisty a možnosti plně být policistům k dispozici. Nicméně danou situaci mohl vyřešit tak, že by si pro děti na místo DN přišel jiný dospělý člen rodiny, soused či že by se o přesunu dětí do přilehlého domova domluvil s policisty.

D)

Řidič č. 1 při řízení mot. vozidla srazí cyklistu. Náraz je mírné intenzity, ale cyklista i tak ztratí rovnováhu a i s jízdním kolem upadne na vozovku. Cyklista není zraněn. Nedošlo k poškození mot. vozidla, došlo jen k viditelnému menšímu oteru na jízdním kole. Oba účastníci DN se domluví, že škoda na jízdním kole je minimální a že ji poškozený nehodlá řešit. Oba řidiči opustí místo DN. Doma si to cyklista rozmyslí a DN oznámí na PČR. Vzniklá DN je bez zranění, s minimální výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokuje komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Porušili řidiči nějakou povinnost dle ust. § 47 ZPPK?

Zde se stala zcela banální DN, na jejichž účastníky se nevztahují povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK, neboť její následky byly minimální. Oba řidiči byli přítomni na místě DN a oba viděli a věděli, že jen došlo ke zcela nízké škodě na jízdním kole, které bylo odřeno. Na jeho funkčnosti toto drobné poškození (pokud nedošlo k sedření reflexního nátěru) nemá žádný vliv. ZPPK nestanovuje žádnou minimální hranici výše škody jakožto jednoho z obligatorních znaků DN. Tato DN měla být proto oběma účastníky vyřešena sepsáním záznamu o DN. Oba účastníci DN o poškození jízdního kola věděli a oba dva porušili ust. § 47 odst. 3 písm. g) ZPPK, neboť tento záznam nese-psali a opustili místo, aniž by DN relevantně vyřešili.

Vraťme se ještě k dohodě mezi řidiči o tom, že DN nebudou nijak řešit. ZPPK nepřipouští žádnou dohodu účastníků DN v tom smyslu, že DN nebudou řešit a nebudou plnit povinnosti, které se na ně vztahují dle ZPPK. Vznik DN působí do dvou rovin vztahů- viník DN + poškozený a viník DN + společnost. Ve vztahu viníka DN a poškozeného je samozřejmě možná dohoda o tom, že poškozený neuplatňuje žádnou škodu vůči viníkovi DN.

Obvykle to bývá učiněno prohlášením poškozeného, se kterým viník DN bez problémů souhlasí. V druhé rovině vztahů jde o potrestání jednání viníka DN, neboť jeho jednání ohrožuje společnost. V tomto případě jsou následky DN zcela banální, kdy sám zákonodárce stanovuje řešit tyto DN bez účasti PČR, tedy bez následného postihu ve správním či trestním řízení. Společenská nebezpečnost jednání řidičů je nesporná, ale jejich míra je nižší než u DN s výraznějšími následky. Na tuto problematiku dohod o neřešení banálních DN existují v praxi dva názory. První říká, že z čistě formálního hlediska není možno učinit dohodu mezi účastníky o tom, zda budou či nebudou dodržovat povinnosti dle ZPPK a oba účastníci měli záznam o DN sepsat. Druhý se k tomuto závěru nestaví zcela jednoznačně. Říká, že při posuzování každého případu je nutno pečlivě přihlídnout ke všem skutkovým okolnostem a smyslu a účelu právní normy. Pokud zákon připouští, že v případě banálních DN není nutno následné potrestání viníka DN státním orgánem (a tedy jen řešení vztahu viník DN + poškozený), lze vyslovit i názor, že takto nepřímo může připouštět učinění dohody o neřešení DN mezi jejími účastníky. Pokud by totiž byl záznam o DN účastníky DN sepsán, pak by sloužil jen pro řešení vztahu viník DN + poškozený a nijak by nezasahoval do vztahu viník DN + společnost. Jestliže byla učiněna dohoda mezi viníkem DN a poškozeným o řešení vzniklé škody, resp. vzdání se poškozeného na náhradu této škody vůči viníkovi, pak již není nutno (při řešení banálních DN) řešit i vztah viník DN + společnost. Já se kloním k druhé skupině, ale jen pokud jsou oba účastníci DN plně způsobilí k této dohodě, vědomě a řádně chtějí DN takto řešit a pokud ze všech okolností neexistuje relevantní důvod (např. nebezpečí skrytého poškození), proč by cyklista dodatečně předmětnou DN na PČR ohlásil.

DN byla nakonec ohlášena PČR cyklistou ještě v den DN. S cyklistou tak nebývá vedeno žádné deliktní řízení. V případě řidiče č. 1 je situace složitější. On na rozdíl od cyklisty, byť dodatečně, DN na PČR neohlásil. S tímto účastníkem obvykle toto jednání bývá řešeno příkazem na místě v minimální výši správního trestu pokuty nebo pouhým napomenutím.

E)

Řidič č. 1 ve městě při přejíždění z pravého do levého jízdního pruhu jízď lehce narazí do mot. vozidla, jenž se pohybuje před ním. Oba řidiči zastaví na přilehlém parkovišti, vystoupí ze svého vozidla a řeší spolu předmětnou DN. Vzniklá DN je bez zranění, s minimální výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součástí či příslušenství poz.

komunikace, vozidla neblokují komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Řidič č. 1 si je vědom toho, že DN způsobil svým jednáním on sám, sdělil to řidiči č. 2. Domluví se, že sepíše záznam o DN. Bohužel jej ani jeden z nich nemá ve vozidle. Řidič č. 1 je místní a navrhne, že dojedou k němu domů, kde záznam o DN má a ihned jej sepíše. Řidič č. 2 je v místě DN poprvé, nezná řidiče č. 1 a tak se domluví, že řidič č. 1 pojedje první a řidič č. 2 pojedje za ním. Navzájem si sdělí jen jméno. Během jízdy se řidiči č. 2 ztratí řidič č. 1 z dohledu, tak DN ihned oznámí na PČR. Když řidič č. 1 zjistí, že za ním řidič č. 2 nejede, tak se vrátí na poslední křižovatku, kde za sebou řidiče č. 2 viděl naposledy. Porušil řidič č. 1 či řidič č. 2 nějakou povinnost z ust. § 47 ZPPK?

V tomto případě se stala běžná lehká DN, jenž nemusí být řešena ohlášením na PČR. Oba dva řidiči zastavili a vystoupili z vozidel. Řidič č. 1 uznal, že DN svým jednáním způsobil a oba se domluvili, že sepíše záznam o DN. Jelikož žádný z nich neměl záznam o DN u sebe ve vozidle, tak se oba vydali do bydliště řidiče č. 1, kde měli v úmyslu záznam o DN ihned sepsat. Ačkoliv ZPPK v ust. § 47 odst. 3 písm. g) přímo nehovoří o tom, že je nutno tento záznam sepsat již přímo na místě DN, judikatura dovodila, že řidiči tak mají učinit co nejdříve a již na místě DN. Jsem toho názoru, že žádný z řidičů neporušil povinnosti účastníka dle ust. § 47 ZPPK. Oba dva na místě DN spolu DN řešili, shodli se na tom, který z nich DN způsobil a dále i na způsobu jejího řešení, tedy na sepsání záznamu o DN. Jelikož jej žádný z nich neměl ve vozidle, domluvili se, že pojedou do bydliště viníka, který je místní a tam záznam ihned sepíše. Při cestě se navzájem ztratili z dohledu a tak DN řidič č. 2 ihned ohlásil na PČR. Je tak zřejmé, že DN byla ohlášena řidičem č. 2 jakmile zjistil, že záznam o DN již nebude možno sepsat. Pokud jde o řidiče č. 1, tak ten se vrátil na místo, kde viděl řidiče č. 2 naposledy. Snažil se jej tedy nalézt a dříve, než DN ohlásil sám, tak jej v tomto již předběhl řidič č. 2. Při DN nedošlo k žádnému následku, na jehož základě by musela být DN ohlášena na PČR dříve. Oba řidiči měli vůli záznam o DN sepsat. Pokud jde o judikaturou dovozenou neprodlenost sepsání záznamu o DN, pak jsem toho názoru, že v tomto případě se o ni oba účastníci pokusili a když zjistili, že sepsání záznamu o DN již nebude možné, tak byla DN ohlášena na PČR. Jsem toho názoru, že předmětný judikát spíše míří na případy, kdy se účastníci DN domluví, že záznam o DN sepíše později, neboť na toto nyní nemají čas či vůli.

V praxi bývá toto modelové jednání účastníků DN modifikováno tím, že oba účastníci DN si navzájem sdělí nejen jméno, ale i celé bydliště. Řidič č. 2 tak může přijet do bydliště

řidiče č. 1, i když se mu tento řidič cestou ztratí z dohledu. Stává se, že si řidič č. 2 cestou rozmyslí sepsání záznamu o DN a předmětnou DN ohlásí raději na PČR. Jsem toho názoru, že i v tomto případě se žádný řidič nedopustí porušení žádné povinnosti dle ust. § 47 ZPPK, neboť DN byla místo sepsání záznamu o DN ohlášena na PČR. V době, kdy oba účastníci opouštěli místo DN, tak měli v úmyslu neprodleně DN řešit sepsáním záznamu a tudíž nemuseli spolu se svými vozidly zůstat na místě DN. Oba řidiči si navzájem sdělili krom jména i bydliště a tak nebyl pro policejní orgán tyto řidiče a jejich vozidla ztotožnit.

F)

Řidič nákladního mot. vozidla při couvání přejede přes obrubník, vyhne svislou dopravní značku a narazí do plotu. Dojde k rozlomení obrubníku, vylomení z ukotvení svislé dopravní značky a poškození plotu. Řidič vystoupí z vozidla a přejde k zadní části vozidla. Mezitím za ním přijde majitel plotu, který vše viděl. Řidič opře svislou dopravní značku o plot tak, aby na ni řidiči viděli. S majitelem plotu se domluví na náhradě škody, dohodnou si částku, způsob předání a sdělí poškozenému své jméno a bydliště. Pak nasedne zpět do vozidla a odjede. Vzniklá DN je bez zranění, s nízkou výší hmotné škody. Vozidlo neblokovalo komunikaci, neohrožovalo bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Porušil řidič nějakou povinnost z ust. § 47 ZPPK?

Při této DN došlo k poškození více věcí, kdy vozidlo řidiče nenarazilo do žádného stojícího či pohybujícího se mot. vozidla. Řidič o nárazu věděl, proto vystoupil z vozidla. Pohyboval se v místě DN, kde viděl, že poškodil plot. Taktéž věděl o poškození svislé dopravní značky, protože ji opřel o plot. Na místě DN řidič řešil jen poškození plotu s poškozeným tak, že se domluvili na přímé úhradě škody, na její výši a způsobu úhrady. Proto mu sdělil kontaktní údaje ke své osobě. K možnosti učinění dohody mezi řidičem, jenž DN způsobil a poškozeným, jsem se vyjádřil výše. V tomto případě ale nedošlo jen k poškození plotu, jehož škodu řidič s poškozeným řešil. Došlo také k vyhnutí svislé dopravní značky natolik, že ji řidič opřel o plot. Již tedy nebyla připevněna k zemi. Taktéž došlo k rozlomení obrubníku. O tomto mohl řidič zcela důvodně vědět, protože se pohyboval v zadní části vozidla, DZ byla poblíž a najetí na obrubník musel jako řidič zaregistrovat. Vzniklou škodu na obrubníku a na svislé dopravní značce již řidič nijak neřešil. Opření vylomené značky o plot nelze pokládat za její opravu, neboť tato dopravní značka byla před DN pevně připevněna k zemi. Řidič měl povědomí, že nezpůsobil jen poškození plotu.

Nestačí řešit škodu jen na jedné věci, pokud řidič při DN poškodil více věcí. Svislá dopravní značka a obrubník jsou součástí a příslušenstvím pozemní komunikace. Plně se na řidiče vztahují povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK, na něž odkazuje ust. § 47 odst. 5 písm. b) ZPPK. Řidič tedy měl povinnost DN ohlásit na PČR a spolu s vozidlem zůstat na místě DN až do příjezdu policistů.

G)

Řidič si půjčí mot. vozidlo od známého. Ráno vozidlo zaparkuje na veřejně přístupném parkovišti. Když se k vozidlu odpoledne vrátí, nalezne na vozidle vzkaz od řidiče, který vozidlo poškodil. Na vzkazu je jméno, bydliště i tel. číslo tohoto viníka DN. Zavolá tedy vlastníku poškozeného vozidla a řekne mu o DN. Vlastník řidiči sdělí, že DN vyřeší sám a ať mu vozidlo přiveze. Řidič tak učiní. Vzniklá DN je bez zranění, s minimální výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokují komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Porušil řidič nějakou povinnost dle ust. § 47 ZPPK?

V tomto případě je třeba se na tohoto řidiče podívat podrobněji. Je sice označen jako řidič, ale jen proto, že vozidlo před DN v místě DN zaparkoval a po DN vozidlo odvezl. V době DN vozidlo nebylo v pohybu a on jej neřídil. Nebyl ani svědkem DN a není ani vlastníkem poškozeného vozidla. Povinnosti dle ust. § 47 odst. 2 ZPPK se přímo vztahují na řidiče vozidla v době DN, následující povinnosti v dalších odstavcích se pak vztahují na účastníky DN. Plně se nabízí úvaha, že řidič porušil ust. § 47 odst. 4 ZPPK, na něž odkazuje ust. § 47 odst. 5 písm. a) ZPPK, neboť v okamžiku, kdy DN zjistil, byl u poškozeného vozidla sám a neměl s kým sepsat záznam o DN. Měl tedy logicky DN ohlásit na PČR a spolu s vozidlem zůstat v místě DN. On se ale takto nezachoval a DN oznámil poškozenému, kdy na jeho pokyn mu vozidlo přivezl. Nicméně je nutno si uvědomit, že tyto povinnosti se vztahují na účastníka DN. Byl tento řidič účastníkem DN? Jsem toho názoru, že nikoliv. Tento řidič se na vzniku DN nijak přímo nepodílel. Vozidlo jen řídil před a po DN, DN neviděl ani jako svědek. Nenachází se ani v pozici poškozeného. Dle mého názoru se na tohoto řidiče povinnosti uvedené v ust. § 47 odst. 3-5 ZPPK nevztahují. Vztahují se na poškozeného vlastníka vozidla? I v tomto případě jsem toho názoru, že nikoliv. Tak, jak je

právní úprava koncipována a právní veřejností pojmána, tak ani tento poškozený není účastníkem DN, ačkoliv pro něj ze vzniku DN vyplývá vznik škody na jeho majetku.

H)

Řidič mot. vozidla při parkování na komunikaci s výtluky a zvýšeným obrubníkem na jejím okraji neodhadne vzdálenost a lehce se s vozidlem otre o vpravo od něj zaparkované mot. vozidlo. Kontakt se zaparkovaným vozidlem nerozpozná a odjede domů. Doma zjistí, že pravý zadní roh jeho vozidla je odřen. Uvědomí si, že se to mohlo stát při parkování v místě DN a DN ohlásí na PČR. Vzniklá DN je bez zranění, s minimální výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokuje komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Porušil řidič nějakou povinnost z ust. § 47 ZPPK?

Dle zadání tohoto modelového případu řidič nezjistil vznik možné DN na místě DN, ale až posléze, když své vozidlo přemístil. Vzhledem k tomu, kde a kdy se s vozidlem pohyboval, tak dospěl k závěru, kde a kdy mohlo k DN dojít. Jelikož bylo poškozeno jeho vozidlo, mohlo dojít také k poškození vozidla, vedle něhož parkoval a proto toto ohlásil na PČR. DN tedy byla ohlášena PČR, a to neprodleně poté, co řidič našel poškození svého vozidla. Podle tohoto konkrétního modelového případu tak z povinností dle ust. § 47 ZPPK zbývá posoudit to, že řidič z vozidla po vzniku DN nevystoupil a pak s vozidlem odjel pryč. Jak vyplývá ze zadání, parkoval v místě, kde na komunikaci byly výtluky a na jejím konci zvýšený obrubník. Při jízdě mírnou rychlostí a při brzdění mohl zaměnit kontakt vozidel s najetím do výtluku či na obrubník. Toto najetí se mohlo projevit na řízení vozidla, ale jako řidič nemusel tyto projevy kontaktu vozidel odlišit od najetí na obrubník či do výtluku při brzdění. Pro spáchání přestupku se u řidiče obligatorně vyžaduje naplnění také subjektivní stránky přestupku, a to alespoň formou nevědomé nedbalosti¹¹⁰. Je tedy vždy nutno konkrétně posoudit všechny relevantní skutečnosti a objektivně určit, zda řidič mohl či nemohl o vzniku DN na místě DN vědět.

¹¹⁰ Jde o stav, kdy pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Podrobněji k nedbalosti MÁRTON, Michal, GONSIOROVÁ, Barbora. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. s. 68.

Jsem toho názoru, že neprodlené zastavení vozidla dle ust. § 47 odst. 2 písm. a) ZPPK se vztahuje nikoliv na každý úkon zastavení učiněný v dopravě, ale naopak o cílené zastavení vozidla z důvodu řešení právě vzniklé DN. Proto i kdyby při parkování zastavil či jen brzdil, je irelevantní posuzovat, zda k zastavení došlo či nedošlo, neboť by nebylo učiněno vědomě kvůli vzniku DN. Pokud jde o to, že řidič nesetřval na místě DN a přemístil vozidlo z místa DN, pak se domnívám, že řidič ust. § 47 odst. 4 písm. b) + c) ZPPK neporušil, neboť o vzniku DN v době, kdy opouštěl místo DN, nevěděl. Řidič DN řešil neprodleným oznámením na PČR. Domnívám se, že řidič v tomto konkrétním případě neporušil žádnou povinnost dle ust. § 47 ZPPK.

V praxi bývá toto jednání řidiče ještě doplněno tím, že řidič se s vozidlem vrátí na místo DN, tak nalezne vozidlo, které poškodil a teprve poté DN řeší buď ohlášením na PČR nebo sepsáním záznamu o DN s řidičem, který se k vozidlu mezitím vrátí. I v tomto případě se domnívám, že by řidič neporušil žádnou povinnost dle ust. § 47 ZPPK, neboť by DN neprodleně řešil na místě DN, kam se i s vozidlem vrátil ihned po zjištění poškození jeho vozidla.

CH)

Řidič mot. vozidla při vyjíždění z parkovacího místa bočně narazí do vlevo od něj zaparkovaného vozidla. Podívá se do levého zpětného zrcátka a pokračuje v jízdě pryč. Vzniklá DN je bez zranění, s minimální výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokuje komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Porušil řidič nějakou povinnost z ust. § 47 ZPPK?

Jedná se o jeden z nejčastějších případů jednání účastníka DN. Řidič ví o kontaktu s jiným vozidlem, ale z vozidla nevystoupí. Podívá se do zpětného zrcátka nebo otočí hlavu a pokračuje v jízdě. Toto jednání řidiče beze zbytku porušuje povinnost dle ust. § 47 odst. 2 písm. a) ZPPK. Pokud řidič ví o kontaktu vozidel, tak je povinen neprodleně zastavit své vozidlo, aby se přesvědčil, zda poškodil zaparkované vozidlo a tedy zda je či není účastníkem DN. Toto přesvědčení se o stavu vozidel po jejich kontaktu musí být učiněno řádně. Prvním krokem k tomuto pak je zastavení vozidla. S tím je logicky následně spjata vystoupení z vozidla, dojití k místu DN a pečlivé vizuální prozkoumání stavu obou vozidel. Pouhé

otočení hlavy či pohled do zpětného zrcátka nestačí. Jak jsem uvedl výše, toto zastavení má být učiněno za účelem kontroly obou vozidel, popř. následnému řešení DN. K souběhu této povinnosti řidiče mající účast na DN s ostatními povinnostmi vztahujícími se na řidiče i účastníka DN, jsem se již vyjádřil.

V praxi bývá tato povinnost řidiči zpochybňována v případech, kdy řidič ponechá vozidlo stát v blízkosti místa DN, typicky před obchodním centrem. Když se vrátí k vozidlu, tak tvrdí, že vozidlo jen přeparkoval na lepší místo, o DN věděl a chtěl ji řešit ihned po provedení nákupu. Mezitím ale již byla DN ohlášena poškozeným či svědkem a na místě DN byli policisté. Jsem toho názoru, že v tomto případě nelze řidiče trestat za porušení ust. § 47 odst. 2 písm. a) ZPPK, neboť vozidlo bylo ponecháno v blízkosti místa DN a policisté měli možnost jej ohledat. Řidič by neodjel pryč a nezabránil by tak tomuto ohledání v blízkém čase od DN. Na takovou situaci je přiléhavější pohlížet na jednání řidiče jako na rozporné dle ust. § 47 odst. 4 písm. a), c) ZPPK, neboť tento řidič o DN věděl a neřešil ji. Byl by na místě DN sám a tak měl za povinnost DN ohlásit na PČR a setrvat na místě DN. Z těchto dvou povinností je závažnější ust. § 47 odst. 4 písm. c) ZPPK, kdy toto je stejně trestné jako při porušení ust. § 47 odst. 2 písm. a) ZPPK¹¹¹.

I)

Řidič č. 1 při řízení mot. vozidla lehce narazí do mot. vozidla, jenž se pohybuje před ním. Oba řidiči zastaví, vystoupí ze svého vozidla a řeší spolu předmětnou DN. Vzniklá DN je bez zranění, s minimální výší hmotné škody. Nedošlo k poškození součásti či příslušenství poz. komunikace, vozidla neblokuje komunikaci, neohrožují bezpečnost provozu. Nedošlo k poškození životního prostředí či obecně prospěšného zařízení. Řidič č. 1 si je vědom toho, že DN způsobil svým jednáním on sám, sdělil to řidiči č. 2. Domluví se, že DN vyřeší sepsáním záznamu o DN. Jelikož řidič č. 1 spěchá, předá řidiči č. 2 veškeré potřebné údaje s tím, že musí odjet a tak aby záznam o DN sepsal jen řidič č. 2. Porušil řidič č. 1 nějakou povinnost z ust. § 47 ZPPK?

¹¹¹ K povinnosti dle ust. § 47 odst. 2 písm. a) ZPPK se vztahuje skutková podstata přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. i) bod 1 ZPPK. K povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 písm. c) ZPPK se vztahuje skutková podstata přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 ZPPK. Za oba je dle ust. § 125c odst. 5 písm. f) ZPPK uložen správní trest pokuty v rozmezí od 2.500,- Kč do 5.000,- Kč, při opakovaném spáchání během jednoho kalendářního roku dále zákaz činnosti a dále zápis sedmi bodů do evidenční karty řidiče.

V tomto případě je na první pohled zřejmé, že DN mohla a měla být řešena oběma účastníky DN sepsáním záznamu o DN. Oba se na tom shodli, řidič č. 1, jenž si byl vědom svého pochybení, toto uznal a předal řidiči veškeré údaje ke své osobě a ke svému vozidlu. Pak ale tento účastník pochybil v tom, že z důvodu spěchu záznam o DN již nepsal a nepodepisoval. Porušil tak ust. § 47 odst. 3 písm. g) ZPPK, který jasně hovoří o tom, že tento záznam o DN sepisují a podepisují účastníci DN, nikoliv jen jeden z nich. I kdyby fakticky údaje do záznamu o DN vypsál jen jeden účastník DN za oba dva dohromady, pak je i tak nutno, aby u toho byl i druhý účastník DN, sepsaný formulář, zvláště údaje ke své osobě a vozidlu zkontroloval a ztvrdil správnost těchto údajů svým podpisem. Záznam o DN má propisovací část a tak každý z účastníků obdrží jeden záznam, který pak předávají pojistiteli. Jednostrannou delegaci na vyhotovení záznamu o DN ani ZPPK nepřipouští.

Tento modelový případ bývá někdy modifikován tak, že řidič č. 1 narazí do zaparkovaného vozidla, v němž nikdo není. Řidič č. 1 si je vědom toho, že DN způsobil svým jednáním, že DN je zcela banální a že tak může být řešena sepsáním záznamu o DN. Začne záznam o DN sepsávat a při tom čeká, až přijde nějaká osoba k poškozenému vozidlu, aby s ní záznam o DN doplnil a podepsal. Jelikož po vypsání všech mu známých údajů do záznamu o DN nikdo k poškozenému vozidlu nepřišel, tak tento napůl vyplněný záznam o DN donese do nejbližší kancelářské budovy na vrátnici, do přilehlé restaurace či na stánek s informacemi v obchodním centru s tím, aby tento záznam o DN předali poškozenému. Jednání tohoto řidiče je v rozporu se zákonem. Záznam o DN sepisují a podepisují oba účastníci. Zde byl tento řidič sám a i v případě takového banální DN neměl s kým na místě DN tuto DN vyřešit sepsáním záznamu o DN a proto měl povinnost dodržet povinnosti dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK, na něž odkazuje ust. § 47 odst. 5 písm. a) ZPPK. Tento řidič nemůže mít jistotu, že se jím napůl vyplněný záznam o DN skutečně dostane do sféry řidiče poškozeného vozidla a že tento řidič či přímo poškozený bude chtít řešit DN sepsáním záznamu o DN. Navíc je nutno uvést, že tento řidič nebude mít v okamžiku opuštění místa DN u sebe řádně vyplněný a podepsaný záznam o DN, který předá pojistiteli. Zanechání napůl vyplněného záznamu o DN je ve svých důsledcích pro řidiče v podstatě totéž, jako pokud by zanechal za stěračem vozidla poškozenému vzkaz s údaji ke své osobě a ke svému vozidlu.

5 Zhodnocení právní úpravy

5.1 Shrnutí aplikovatelnosti současné právní úpravy

V rovině trestního práva nespátřuji žádný relevantní problém s aplikovatelností povinností tak, jak je současná právní úprava stanovuje. Totéž platí o povinnostech mimo ust. § 47 ZPPK. V obou případech jsou povinnosti jasně formulovány, jejich výklad je zřejmý a jednoznačný.

Popis DN dle ust. § 47 odst. 1 ZPPK je jasný, stručný a výstižný. Obsahuje jednotlivé pojmové znaky, jež jsou srozumitelné. Jsem toho názoru, že tato definice DN je pochopitelná pro většinu dospělé populace.

V ust. § 47 odst. 2 ZPPK jsou uvedeny čtyři povinnosti, jež se vztahují na řidiče, jenž má účast na DN. Povinnost neprodleného zastavení vozidla a zdržení se alkoholu či jiné návykové látky po DN jsou zcela jasné a srozumitelné, jejich aplikovatelnost je jednoznačná. Povinnost učinění opatření k zabránění vzniku hrozící škody v důsledku vzniklé DN je formulována velice obecně. Je to pochopitelné, neboť žádná DN není stejná, každá se originální v místě, čase, účastnících, okolní dopravní situaci atd. Tato povinnost se v praxi vyskytuje minimálně. Má spíše proklamativní charakter. Poslední povinností vztahující se jen na řidiče je spolupráce při zjišťování skutkového stavu. Tato povinnost je velmi obecně formulována. Nestanovuje, vůči komu má řidič spolupracovat a jak konkrétně tak má činit. Praktickou otázkou je posouzení možnosti souběhu těchto povinností. Povinnosti dle ust. § 47 odst. 2 písm. b)-d) ZPPK je možno po řidiči požadovat i ve spojení jak mezi sebou, tak i mezi dalšími povinnostmi účastníka DN. Souběh povinností dle ust. § 47 odst. 2 písm. a) ZPPK s dalšími povinnostmi je dle mého názoru problematický¹¹².

V následujících odst. ust. § 47 ZPPK jsou uvedeny povinnosti, které se vztahují na všechny účastníky DN. První z nich je učinění opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu. I tato povinnost je formulována velmi obecně, DN bývají vždy originální a požadovaná opatření se vždy liší podle konkrétních skutečností každé DN.

Následuje povinnost oznámit DN policii a pomoci zraněnému. Pomoc zraněnému je zcela jasná. Pokud jde o oznámení DN policii, tak tato povinnost nijak blíže nestanovuje, kdy se tak má učinit. V ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK je stanoveno v podstatě totéž (rozdílné je oznámení X ohlášení a policie X policistovi). Hlavní je ale to, že v § 47 odst. 4 ZPPK již je

¹¹² Viz výše modelový případ 4.1.A.

stanoveno, kdy se tato DN má policistovi ohlásit. K této nejednoznačnosti při aplikaci jsem se již podrobněji vyjádřil¹¹³. Jedinou výjimkou, kdy by se dalo uvažovat o stanovení povinnosti DN ohlásit policistovi mimo ust. § 47 odst. 4 ZPPK je ust. § 47 odst. 3 písm. e) ZPPK, zde ale zákonodárce nehovoří o oznámení DN policii, ale o ohlášení policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení či životního prostředí, jenž bylo při DN poškozeno.

Další povinností je označení místa DN. Tato povinnost je formulována jasně a její účel je zřejmý, ale její faktické vykonání již nikoliv. Není jasné, zda se zde myslí jen označení místa DN z důvodu bezpečnosti silničního provozu (např. výstražným trojúhelníkem), zda jde o vyznačení místa střetu policistovi při šetření DN na místě DN či zda jde duplicitně o vyznačení místa střetu před přesunem vozidel (jak stanovuje i ust. § 47 odst. 4 písm. b) ZPPK). Není ani zřejmé, jakým způsobem tak má účastník DN učinit. Málokdo má u sebe fix, křídu, sprej. Pokud by se na komunikaci dala nějaká věc (kámen, větev), pak by se jednalo o překážku na komunikaci, jež by bránila plynulosti provozu. Není ani zřejmé, zda postačí pouhé zdokumentování místa DN před přesunem vozidla (např. vyfocení pomocí mobilního telefonu). Aplikace této povinnosti je tedy obtížná a v praxi se téměř nevyskytuje její postihování ze strany správního orgánu.

Účastníci DN mají také povinnost umožnit obnovení provozu, zejména vozidel hromadné dopravy. Tato povinnost je srozumitelná, pochopitelná a zcela logická. Lze říci, že napadne většinu účastníků DN. Pokud tohoto umožnění plynulosti nejsou schopni, pak mají povinnost DN ohlásit policistovi. Stejně srozumitelná je povinnost neprodleného ohlášení policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení či životního prostředí.

Poslední dvě povinnosti ust. § 47 odst. 3 ZPPK se týkají případu, kdy DN bude řešena bez účasti PČR, a to sepsáním záznamu o DN pro pojišťovnu. Je pochopitelné, že je nutná součinnost mezi účastníky DN v oblasti sdělení údajů k osobě řidiče a ke ztotožnění vozidla. Ono sdělení je na požádání druhého účastníka, pokud tak neučiní sám. Souběh porušení těchto dvou povinností spolu navzájem je vyloučen, neboť nelze postihovat nesepsání záznamu o DN v případě, kdy druhý účastník nesdělil údaje ke své osobě a k vozidlu. Vyloučen je také souběh povinnosti sepsat záznam o DN pro pojišťovnu v situaci, kdy má být DN ohlášena policii.

V ust. 47 odst. 4 ZPPK stanovují povinnosti v situaci, kdy má DN vážnější následky (usmrcení, zranění, hmotná škoda na některém z vozidel převyšující částku 100.000,- Kč).

¹¹³ Viz výše modelový případ 4.1.B.

Formulace těchto povinností není problematická. Účastníkům DN se ukládá DN policistovi, nepřemístění vozidel (pokud je to možné) a setrvání na místě DN či neprodlený návrat po poskytnutí či přivolání pomoci zraněnému nebo po ohlášení DN. Formulace těchto povinností je srozumitelná. Tytéž povinnosti pak platí i pro DN, kde dojde k některému z následků dle ust. § 47 odst. 5 ZPPK. Aplikace těchto povinností v případě následků dle ust. § 47 odst. 5 ZPPK je pro účastníky DN často těžko srozumitelná. Ne každý účastník má povědomí o tom, co je součástí a příslušenství pozemní komunikace a kdo konkrétně má být tou třetí osobou, jež vznikne při DN škoda, vyjma škody na vozidle, jehož řidič se DN účastní. Nejčastěji jde o poškozená zaparkovaná mot. vozidla, kde je účastník DN sám a věc řeší zanecháním vzkazu za stěračem. Bývá obvyklý souběh všech těchto povinností dle ust. § 47 odst. 4 ZPPK spolu navzájem. Pokud k DN dochází v místě bydliště, pak odpadá povinnost přemístění vozidla. Je možný souběh těchto povinností i s dalšími povinnostmi, nejčastěji s povinností dle ust. § 47 odst. 2 písm. b) ZPPK. Naopak je z povahy věci vyloučen souběh s povinností dle ust. § 47 odst. 3 písm. g) ZPPK s povinností dle ust. § 47 odst. 2 písm. a) ZPPK.

Ze systematiky právní úpravy a konkrétních skutečností každé DN je zřejmé a logické, že některé povinnosti vylučují vzájemný souběh porušení. Od nemožnosti souběhu povinností účastníka DN je třeba odlišit celkový stav právní úpravy povinností účastníků DN. Z rozboru předmětné zákonné úpravy, studia odborné literatury, judikatury a dalších zdrojů a nakonec i ze zpracování modelových případů lze učinit závěr o stavu současné právní úpravy povinností účastníků DN. Jsem toho názoru, že současná právní úprava není bezchybná a dokonalá. Jak vyplývá z výše uvedeného, některé povinnosti jsou formulovány příliš volně a neurčitě, u některých není zřejmé, jak mají být splněny, některé se vyskytují duplicitně. Právní úprava ust. § 47 odst. 3-5 ZPPK není pro běžného účastníka silničního provozu jasně srozumitelná a pochopitelná. Na druhou stranu lze ale také učinit závěr, že aktuální právní úprava postihuje téměř veškeré jednání účastníka DN, jenž se na první pohled nezachoval správně. Současná právní úprava, byť s obtížemi, stanovuje, jak se má účastník DN zachovat a co po něm zákonodárce vyžaduje.

Pokládám za potřebné zde zmínit ještě procesní aspekt právní úpravy. Samotná DN (jednání v rozporu se zákonem, jež vedlo ke vzniku DN) může být dle vzniklých následků DN řešena buď v trestním či správním řízení. Povinnosti účastníka DN dle TZ jsou řešeny v trestním řízení, povinnosti dle ZPPK pak v řízení správním. V situaci, kdy je DN řešena v trestním řízení a účastník DN porušil nějakou povinnost dle ZPPK, tak je DN řešena

v trestním řízení a povinnosti dle ZPPK ve správním řízení. Záleží na správním orgánu, zda správní řízení v této věci povede nebo zda předmětné oznámení odloží.¹¹⁴

5.2 Stručná komparace s právní úpravou Slovenské republiky

Z dob existence Československa měly obě země stejnou právní úpravu. Po rozdělení na dva samostatné státy se právní úprava dopravních nehod a povinností jejich účastníků obou zemí i nadále vyvíjela. Pro zajímavost a pro srovnání stručně shrnu, do jaké podoby se tato právní oblast na Slovensku vyvinula.

DN a povinnostmi účastníků DN se zabývá zákon č. 8/2009 Zbierky zákonov, cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, konkrétne se jedná o ust. § 64-66. Pojem DN zde není upraven tak široce jako v naší právní úpravě. Slovenské pojetí rozlišuje DN a škodní událost. DN je událost v sil. provozu, která se stane v přímé souvislosti s pohybem vozidla a při které dojde k usmrcení, zranění, poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení, úniku nebezpečných věcí nebo k hmotné škodě na některém z vozidel včetně přepravovaných věcí vyšší jak 3.990 euro. Ostatní události jsou definovány jako škodní události. Za DN se pokládá také škodní událost, při které se účastníci DN nedohodli na zavinění, řidič je pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky a dále pokud účastník neprodleně nezastavil své vozidlo, neprokázal svoji totožnost jinému účastníku a nesdělil údaje o pojištění vozidla, nesepsal s ním záznam o události, nezdržel se požití alkoholu či jiné návykové látky po dobu, neučinil opatření k zabránění ohrožení bezpečnosti a plynulosti sil. provozu a pokud nesepsal záznam o události s osobou, která není účastníkem události, ačkoliv jí vznikla škoda či tuto osobu neuvědomil.

Na řidiče mající účast na DN se vztahuje povinnost neprodleně zastavit vozidlo a zdržet se požití alkoholu či jiné návykové látky po dobu, kdy by to bylo na újmu zjištění, zda řidič před a nebo během jízdy tyto látky požil.

Účastníkem DN je ten, kdo se aktivně či pasivně účastnil DN. Jako takový je povinen ohlásit DN policistovi, poskytnout podle svých schopností zraněnému první pomoc nebo mu zavolat zdravotnickou záchrannou službu, učinit opatření k zabránění ohrožení osob a majetku, setrvat na místě DN do příjezdu policistů či se na toto místo neprodleně vrátit po

¹¹⁴ Dle ust. § 76 odst. 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.

poskytnutí či přivolání pomoci nebo ohlášení DN, zdržet se jednání, jenž by bylo na újmu vyšetření DN (zejména přemístění vozidel), učinit opatření, aby nebyla ohrožena plynulost dopravy, umožnit obnovení plynulosti provozu, prokázat na požádání druhému účastníku svoji totožnost, bezodkladně vyrozumět osobu, které vznikla při DN škoda a která nebyla účastníkem DN, sdělit jí své údaje (pokud toto nelze, pak se toto učiní prostřednictvím policie). Přemístit vozidlo smí, pokud je to nutné pro uvolnění nebo ošetření zraněné osoby či z důvodu obnovení silničního provozu, před tímto je ale povinen vyznačit postavení vozidel, situaci a stopy. Účastník DN je taktéž povinen poskytnout policistovi potřebnou součinnost při objasnění DN a předložit mu doklady. Na závěr je účastník škodné události definován jako osoba, která se přímo aktivně či pasivně účastnila škodní události.

Slovenská právní úprava tedy rozlišuje DN a škodní událost, pro obě kategorie jejím účastníkům stanovuje povinnosti, přičemž některé povinnosti vztahující se primárně na účastníka škodní události při porušení způsobí, že se jedná již o DN. Pokud jde o obsahovou stránku povinností, pak lze konstatovat, že zde je patrný společný základ právní úpravy. Většina povinností účastníků DN či škodní události se vyskytuje i v české právní úpravě.

Na rozdíl od naší právní úpravy je zde jasně definován účastník DN i účastník škodní události. Největší rozdíl spatřuji v povinnostech, která naše právní úprava nemá. Jde o ono uvědomění poškozeného, jež není účastníkem DN, o vzniku DN a oznámení této osobě osobní údaje. Pokud to není možné, učiní tak pomocí policisty. V naší právní úpravě toto neexistuje, poškozeného, který se DN neúčastní, vyrozumívá přímo PČR, potažmo poté správní orgán, pokud je DN řešena ve správním řízení.

Kladně hodnotím povinnost účastníka DN poskytnout součinnost PČR při objasňování DN, neboť takto jasně formulovaná povinnost plně vystihuje, komu se má potřebná součinnost poskytnout (na rozdíl od ust. § 47 odst. 2 písm. d) ZPPK).

Hranice 3.990 euro jakožto hranice oddělující DN od škodní události je v současné době přibližně stejná, jako hranice 100.000,- Kč oddělující v naší právní úpravě DN, jenž se musí ohlásit na PČR. Je tak zřejmá podobnost s naší právní úpravou, kdy DN se škodou na jednom vozidle včetně nákladu tato hranice odlišuje od možnosti DN vyřešit sepsáním záznamu o DN.

Celkově lze shrnout, že právní úprava obou zemí nezapře společný historický základ. Obě právní úpravy mají mnohé povinnosti společné, byť jejich systematika v rámci právního

předpisu je různá. Slovenská právní úprava pojímá DN úžeji než česká právní úprava, definuje škodní událost i účastenství na těchto událostech, ale při porušení povinností účastníka škodní události se již nejedná o škodní událost, ale o DN. Povinnosti účastníka DN a účastníka škodní události se tedy vztahují na veškeré události, jež česká právní úprava pokládá za DN.

5.3 Právní úprava de lege ferenda

DN se stává mnoho a tak se tyto události týkají většiny členů naší společnosti. Při DN dochází ke vzniku újmy na zdraví a škodě na majetku a je tak v zájmu poškozených i celé společnosti, aby byly DN co nejlépe prošetřeny, aby byla vzniklá újma správně, dostatečně a včas nahrazena poškozeným a aby při vzniku DN již vzniklé následky DN dále nevzrůstaly. Účelem pravidel silničního provozu je mimo jiné i snaha o bezpečnost při provozu na pozemních komunikacích. Správně a dostatečně nastavené a účastníky DN dodržované povinnosti účastníků DN s tím nedílně souvisejí.

Jak jsem již uvedl, povinnosti účastníků DN jsou upraveny v TZ v rovině trestního práva a v ZPPK v oblasti práva správního. Pokud jde o trestně právní rovinu, pak dle mého názoru by měla být povinnost uvedená v ust. § 151 TZ rozšířena na všechny účastníky DN, nejen na řidiče. V praxi tuto povinnost nemají spolujezdci řidiče a chodci, což je dle mého názoru nedostatečné. Na místě DN se vyskytuje řada účastníků DN a povinnost poskytnout první pomoc, ošetření či zavolání rychlé zdravotnické služby by měla platit pro všechny účastníky DN. Nevidím relevantní důvod, proč by měli tuto povinnost mít jen řidiči vozidla a nikoliv i jiní nezranění účastníci DN, zvláště byl-li sám řidič při DN zraněn a není schopen svých povinností dostát.

Definici DN obsaženou v ust. § 47 odst. 1 ZPPK pokládám za dostatečnou, plně vymezující tento pojem. Obsahuje základní vymezení jednotlivých skutečností, jejichž spojením dojde k DN. Jde o jasný a srozumitelný popis události, která se pokládá za DN. Na této právní úpravě bych nic nezměnil.

Taktéž bych ponechal povinnosti uvedené mimo ust. § 47 odst. 2-5 ZPPK. Pokládám je za dostatečné, plně postihující různé dopravní situace.

Zbytek povinností účastníků DN je uveden v ust. § 47 ZPPK. Jak se společnost vyvíjí, dochází také k postupnému vývoji právní úpravy. Oproti právní úpravě ve vyhlášce

č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních je nynější právní úprava podrobnější a obsáhlejší, ale není bez vady. Jsem toho názoru, že by bylo vhodné vzhledem k reálnému užívání této právní úpravy zvážit učinění několika změn.

Rozdělení povinností účastníků DN na dvě kategorie by mělo zůstat zachováno, a to povinnosti pro všechny účastníky DN a pak na povinnosti vztahující se jen na řidiče mající účast na DN. Řidič přímo ovlivňuje pohyb vozidla na komunikaci, nejvíce sleduje dopravní situaci (na rozdíl od spolujezdců) a jeho odpovědnost vůči nastalé DN by tak měla být větší.

K povinnostem řidiče dle ust. § 47 odst. 2 písm. a) - b) ZPPK nemám výhrady. Pokládám je za nezbytné a stěžejní pro řešení vzniklé DN. Bez neprodleného zastavení vozidla není možné řešení DN účastníkem DN a nezastavení jiného účastníka DN velmi komplikuje následné šetření DN ze strany PČR. Následná konzumace alkoholu či jiných návykových po DN ztěžuje zjištění, zda byl či nebyl řidič v době DN pod jejich vlivem. Míra ovlivnění těchto látek má vliv na to, zda s řidičem bude vedeno správní¹¹⁵ či trestní řízení. Krom tohoto má tato povinnost také význam z hlediska následného řešení vzniklé škody. V případě ovlivnění touto látkou některé pojišťovny krátí pojistné plnění řidiči, který DN nezpůsobil.

U povinností dle ust. § 47 odst. 2 písm. c) – d) ZPPK bych rozšířil okruh osob, na které se mají vztahovat, a to z řidičů na všechny účastníky DN. Snaha zabránit vznik škody v souvislosti s DN je neméně důležitá, má preventivní charakter s ohledem na bezpečnost provozu a měla by být v zájmu všech na místě DN. Povinnost spolupráce při zjišťování skutkového stavu je formulována vágně. Doplnil bych u ní, že povinnost spolupracovat mají s ostatními účastníky DN a případně i s policisty, je-li DN policii oznámena.

Nově bych určil, kdy je povinnost účastníků DN oznámit DN na policii. Učinil bych to na základě vymezení vzniklých následků DN v souvislosti s povinností účastníků DN sepsat záznam o DN pro pojišťovnu. Tuto povinnost bych definoval tak, že účastníci DN jsou povinni sepsat záznam o DN pro pojišťovnu vždy, pokud při DN nedojde k některému

¹¹⁵ V rámci správního řízení pro tuto povinnost není samostatná skutková podstata přestupku v ZPPK, užije se proto obecná skutková podstata dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) ZPPK. Za tento přestupek se ukládá správní trest pokuty v rozmezí od 1.500 Kč do 2.500 Kč, bez zákazu činnosti a bez přidělení bodů do evidenční karty řidiče. Mnozí účastníci, vědomi si toho, že řídili vozidlo pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, konzumují tyto látky po DN ve snaze zabránit zjištění, zda v době DN byli pod vlivem těchto látek. Pokud by byli pod vlivem těchto látek, byl by jim ve správním řízení uložen správní trest pokuty od 2.500 Kč do 20.000 Kč spolu se zákazem činnosti spočívající v řízení mot. vozidel na dobu 6 měsíců až jeden rok a dále pak by jim bylo přiděleno 7 bodů do evidenční karty řidiče. V případě trestního řízení by trest byl vyšší. Proto, aby přestalo docházet ke snahám ovlivněných řidičů zamezit zjištění jejich ovlivnění při DN, bych této povinnosti vytvořil novou skutkovou podstatu s přísnějším správním trestem pokuty a nově i se zákazem činnosti.

z následujících následků: škoda na některém ze zúčastněných vozidel přesahuje částku 100.000,- Kč, došlo ke zranění či usmrcení, došlo k poškození pozemní komunikace či její součásti nebo příslušenství, došlo k poškození majetku třetí osoby s výjimkou škody na vozidle, které mělo účast na DN či jeho nákladu, došlo k poškození životního prostředí či účastníci DN nejsou schopni bez vynaložení nepřiměřeného úsilí obnovit plynulost provozu v místě DN. Povinnost oznámit DN na policii by tedy měla být vždy, pokud nedošlo k sepsání záznamu o DN pro pojišťovnu.

Poté bych samostatně uvedl, že je-li na místě DN účastník sám, pak je povinen vždy DN oznámit na policii. Na první pohled se to může zdát zbytečné, když výše uvedené vymezení jasně udává, kdy se DN oznamuje na PČR. Nicméně by to bylo vhodné z důvodu většího právního povědomí široké veřejnosti ohledně povinností účastníka DN. Pravidla silničního provozu, kam spadá oblast povinností účastníků DN, jsou veřejnosti známa, ale bohužel často jen rámcově. Obvykle si lidé pamatují základní pravidla chování na komunikaci, nejčastěji umístěvané dopravní značky, význam barev na světelném sig. zařízení apod., ale konkrétní znalost povinností při účasti na DN veřejnost nemá. Široká veřejnost se s tímto relevantně seznamuje zpravidla až při výuce v autoškole. Po získání řídičského oprávnění k řízení mot. vozidel (pokud nejde o řidiče z povolání, kteří bývají pravidelně proškolení) pak tyto osoby rychle zapomínají, jaké povinnosti jim zákon ukládá při účasti na DN. Navíc pokud samotnou autoškolu ani neabsolvují, pak velmi často tyto povinnosti vůbec neznají. V případě starších řidičů dokonce ještě v současné době dochází k tomu, že tito řidiči mají naučenou původní starou vyhlášku, kdy byly povinnosti při účastenství na DN upraveny, tyto povinnosti pak dodržují a v případě DN při podání vysvětlení dokonce citují původní staré znění. Neví, že v roce 1989 nabyla účinnosti nová vyhláška a od roku 2000 jsou tyto povinnosti upraveny v ZPPK. Samotné proklamování povinnosti oznámit DN vždy, pokud je účastník na místě DN sám, pak nebude na škodu a bude jasně vyjádřené pro každého, kdo povinnosti účastníka DN bude hledat. Oblast účastníků sil. provozu, kteří mohou být účastníky DN je velmi široká, právní vzdělání má minimum lidí a toto vyjádření by bylo na první pohled zřejmé pro všechny osoby.

V právní úpravě bych odstranil rozdíly mezi povinnostmi, které téměř duplicitně uvádějí totéž. Jedná se o povinnost oznámit DN policii (policistovi)- dle ust. § 47 odst. 3 písm. b) ZPPK a ust. § 47 odst. 4 písm. a) ZPPK.

Povinnost dle ust. § 47 odst. 3 písm. a) ZPPK má blízko k povinnosti dle ust. § 47 odst. 2 písm. c) ZPPK. V tomto případě se myslí ochrana bezpečnosti provozu, což je podobné snaze zabránit vzniku škody osobám nebo věcem. S těmito povinnostmi souhlasím.

S existencí povinnosti dle ust. § 47 odst. 3 písm. c) ZPPK také souhlasím. Označení místa je ale formulováno příliš volně. Není tak na první pohled zřejmé, kdy a jak mají účastníci DN toto učinit. Zda neprodleně po vzniku DN před samotným místem DN výstražným trojúhelníkem, aby neohrozili bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nebo zda mají označit samotné místo DN a základní stopy v jeho okolí před přesunem vozidel či zda mají označit místo DN policistům v okamžiku, kdy policisté budou na místě a budou DN šetřit. Sám se kloním k první variantě (ačkoliv by toto mohlo být podřazeno pod povinnost dle ust. § 47 odst. 3 písm. a) ZPPK, toto se primárně vztahuje k bezpečnosti na pozemní komunikaci), neboť na zbylé dvě se vztahují samostatné povinnosti.

Pokládám za důležité, aby zůstala zachována i povinnost dle ust. § 47 odst. 3 písm. d) ZPPK, neboť obnovení provozu na pozemní komunikaci přímo souvisí s bezpečností účastníků silničního provozu. Snaha vytvoření co nejmenší doby blokace pozemní komunikace snižuje riziko vzniku dalších DN.

Prokázání totožnosti účastníků DN a sdělení údajů o vozidle je nezbytné pro následné šetření DN jejími účastníky a pojišťovnou. Toto prokázání by mělo být na požádání druhého účastníka a mělo by vést k řešení vzniklé DN. Primárně se vztahuje na případy, kdy není DN oznamována na PČR, neboť v případě oznámení DN policii sami policisté zjišťují totožnost všech účastníků a mělo by zůstat zachováno.

Mezi povinnosti řidiče bych nově zařadil povinnost osobně se přesvědčit, zda v situaci, kdy ví o kontaktu s jiným předmětem, došlo na tomto předmětu a také na svém vozidle k nějaké škodě. Toto přesvědčení se by mělo být učiněno na místě DN a mělo by být vykonáno řádně. Řidiči totiž kontrolují svá vozidla později nebo na místě DN sice zastaví, ale z vozidla nevystoupí a stav svého vozidla a okolního předmětu kontroluje jejich spolujezdec. Ten nemusí vědět, zda na vozidle řidiče nebylo již nějaké starší poškození atd. Řidič vozidla je zodpovědný za své vozidlo, toto vozidlo obvykle nejlépe zná a měl by sám vyhodnotit, zda došlo k poškození jeho vozidla či okolního předmětu, neboť toto vozidlo řídil a ví, jak a jakou částí k nárazu došlo.

Nově bych zdůraznil, že povinnost oznámit DN policii má být učiněna neprodleně a totéž bych nově zavedl i pro sepsání záznamu o DN pro pojišťovnu. Judikatura neprodlenost této povinnosti již dovodila a taktéž dovodila neprodlenost pro učinění dohody o uznání zavinění DN a náhrady škody. Dodatečně oznámené DN se PČR velmi těžko šetří a účastníky DN tvrzená poškození vzniklá při DN se velmi těžko prokazují, neboť s vozidly již bylo manipulováno, a to někdy i po delší dobu po DN.

Do ZPPK bych nově nezaváděl možnost vyřešení DN, resp. následků vzniklých při DN jiným způsobem než cestou oznámení na policii či sepsáním záznamu o DN pro pojišťovnu (mnohdy se v praxi tyto způsoby smísí, když je DN oznámena policii a zároveň je vznik škody ohlášen na pojišťovně, resp. opačně, když účastníci DN sepíší záznam o DN, předají jej pojišťovně a ta zpětně po nich vyžaduje, aby DN oznámili na policii), a to v případě vzniku hmotné škody tzv. přímou domluvou mezi účastníky DN ohledně řešení vzniklé škody. Tento způsob řešení DN obsahuje shodu v otázce zavinění vzniku DN, ochotu viníka škodu uhradit poškozenému a souhlas poškozeného s tímto řešením. Obvykle jde o vzniklou škodu malého rozsahu, často mezi známými, sousedy či rodinnými příslušníky nebo v případě starých vozidel. Vzniklá škoda tak není řešena cestou pojištění vozidla a viník DN není postižen za své jednání ve správním řízení. V tomto způsobu řešení vzniklé škody spatřuji riziko možného ovlivnění poškozeného ze strany viníka DN z důvodu možného správního řízení (přestupci hrozí správní trest pokuty, u vybraných přestupků dále zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení mot. vozidel a nakonec i u některých vybraných přestupků udělení bodů do evidenční karty řidiče) či přijetí o výhody v souvislosti s pojištěním vozidla (např. bonusů za bezpečnou jízdu). Někteří snadněji ovlivnitelní lidé by mohli být natlačeni faktickým viníkem do tohoto způsobu řešení. Významným hlediskem je také ztížení možného šetření DN ze strany PČR, pokud by taková DN byla ohlášena dodatečně, kdy by již ohledání místa DN a poškozených vozidel již nemuselo být možné dostatečné zjištění skutkového stavu související se vznikem DN.

Nově bych mezi povinnosti účastníka DN zařadil povinnost zraněného oznámit policistovi na místě DN jakékoli zranění, pokud není na první pohled zřejmé, byť by se jednalo pro zraněného o zranění zanedbatelné intenzity. V okamžiku šetření DN policií na místě DN účastníci věnují svoji pozornost vozidlu, nastalé situaci a mírné bolesti pokládají za zanedbatelné s tím, že brzy odezní. S postupem času se ale intenzita bolesti obvykle stupňuje. Tato povinnost má souvislost s tím, že policisté mohou méně závažné přestupky související se vznikem DN řešit na místě DN příkazem na místě, pokud s tím účastník DN (viník DN)

souhlasí. Na otázku policisty ohledně svého možného zranění uvádějí, že zranění nejsou a případnou bolest sami nepokládají za závažnou. V následujících hodinách či dnech ale navštíví lékaře, absolvují různá vyšetření či rehabilitace a tato zjištění mohou mít vliv na právní kvalifikaci jednání přestupce. Proto pak bývá příkaz na místě rušen a věc došetřena a předána správnímu orgánu nebo státním zástupci. Neprodlené oznámení zranění také souvisí s tím, že je následně obtížné prokázat, zda ke zranění došlo právě při této DN a nikoliv později, jako např. při jiné neohlášené DN, při pádu v zaměstnání apod.

Všechny výše uvedené povinnosti řidiče a povinnosti účastníka DN by se měly vztahovat na všechny DN. Je ale třeba vzít i v úvahu, že intenzita následků vzniklých při DN může být rozdílná. Výše jsem uvedl, za jakých okolností by měla být DN vždy oznámena PČR. Jde o situace, kdy následek DN je výraznější či je to nezbytné pro ochranu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Za této situace bych tedy k povinnosti oznámit DN PČR uvedl další povinnosti, které se přímo týkají zdárného šetření DN policií. Jako první povinnost, když pominu samotné oznámení DN na PČR, by mělo být setrvání účastníků DN v místě DN (samozřejmě pokud nebyli zraněni). Souhlasím s formulací této povinnosti tak, jak je uvedeno v ust. § 47 odst. 4 písm. c) ZPPK, neboť opuštění místa DN z důvodu poskytnutí či přivolání pomoci a nebo ohlášení DN, jsou omluvitelnými důvody pro opuštění místa DN. Nezbytný je ale neprodlený návrat na místo DN. Poté by měli účastníci DN dbát povinností dle ust. § 47 odst. 4 písm. b) ZPPK, kdy jejich účelem je spravedlivé šetření DN policií. Jelikož se DN stávají i na místech s vyšší hustotou provozu, kde by omezení plynulosti provozu mělo být co nekratší, či pokud při DN dojde ke zranění a je nutné s vozidly manipulovat, mohou účastníci DN před příjezdem policistů vozidla přesunout z původního postavení. Povinnost vyznačit situaci a stopy v praxi bývá nečastěji splněna pořízením vlastní fotodokumentace místa DN na mobilní telefon, který má v dnešní době u sebe většina osob. Učinění těchto úkonu je neopakovatelným úkonem, který PČR výrazně pomůže při zjišťování skutkového stavu a určení osoby, která je podezřelá z přestupku či trestného činu v rámci vzniku DN. Povinnosti v ust. § 47 odst. 4 písm. b), c) ZPPK bych tedy ponechal beze změny.

6 Závěr

Tato rigorózní práce se zabývala dopravní nehodou a povinnostmi pro její účastníky. V naší zemi se miliony lidí denně přesunují z místa svého bydliště, k tomuto využívají motorová i nemotorová vozidla, či jsou pěší. Pohybují se po pozemních komunikacích a jsou tak účastníky silničního provozu. Při jejich pohybu dochází ke kolizním situacím, k událostem jež se nazývají dopravní nehody. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tyto události nazývá dopravními nehodami a udává jejich pojmové znaky. Laickou představu o pojmu dopravní nehoda má každý, nicméně zákonodárce tuto událost jasně definoval. Zákonodárce rovněž stanovil řadu povinností, jenž se vtaňují na účastníky dopravních nehod, kdy při jejich nedodržení stanovil skutkovou podstatu přestupku či trestného činu spolu s rozmezím postihu. Zabýval jsem se celým ust. § 47 č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tedy jak povinnostmi účastníka dopravní nehody, tak i samotným vymezením dopravní nehody.

V rigorózní práci jsem pokládal za nezbytné jasné vymezení dopravní nehody tak, jak je definována dle ust. § 47 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zabýval jsem se jednotlivými pojmovými znaky dopravní nehody takovým způsobem, aby bylo zcela zřejmé, co dopravní nehoda je a kdy tedy vznikají jejím účastníkům povinnosti plynoucí z účastenství na dopravní nehodě. Svoji pozornost jsem věnoval zejména následkům dopravní nehody, neboť mají vliv na to, zda daná dopravní nehoda bude řešena ve správním či trestním řízení, kde je rozdílný postih za nedovolené jednání. Poté jsem definoval to, kdo je účastníkem dopravní nehody, aby tak bylo zřejmé, na koho se předmětné povinnosti účastníka dopravní nehody vztahují. V další části rigorózní práce jsem se zabýval jednotlivými povinnostmi účastníka dopravní nehody dle trestního zákoníku i dle z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V těchto částech práce jsem plně využíval odbornou literaturu, judikaturu, el. zdroje tak, aby daná teoretická část práce co nejvíce vypovídala o právním stavu této oblasti práva.

Jako právník na prvostupňovém správním orgánu denně řeším přestupky spočívající v existenci dopravní nehody. Musím konstatovat, že téměř polovina všech předaných spisů od Policie ČR obsahuje kromě oznámení dopravní nehody také oznámení pro porušení některé (i více) povinností účastníka dopravní nehody. V další části rigorózní práce jsem zvolil formu konkrétních modelových případů. Všechny z nich se skutečně staly. Tyto modelové případy jsem rozdělil do dvou skupin. A to nejčastější chybná jednání a pak na další jednání účastníka

dopravní nehody, kde aplikace právní úpravy je problematická či překvapující. Formu těchto modelových případů jsem zvolil proto, aby rigorózní práce nebyla jen čistě teoretická. Touto formou jsem se snažil ukázat aplikaci současné právní úpravy na dané modelové případy takovým způsobem, aby byly zřejmé její dostatky i nedostatky. V případě nedostatků jsem uváděl, jaké existují v praxi názory na daný problém, a to včetně zdůvodnění, a dále pak k jakému názoru se kloním a proč. Na závěr jsem se věnoval zhodnocení současné právní úpravy a návrhům, jak nalézt řešení pro to, aby právní úprava byla lépe aplikovatelná. Snažil jsem se skloubit více metod vědecké práce a nezaměřit se jen a pouze na popis.

V závěru práce jsem si dovilil navrhnout úpravu současné právní úpravy této problematiky. Na první pohled se může zdát být rozsáhlá, ale při bližším zkoumání se dojde k závěru, že tomu tak úplně není. Vše se odvíjí od vymezení situace, kdy je účastník dopravní nehody povinen dopravní nehodu oznámit na Policii ČR. Zbylé povinnosti v podstatě zůstávají zachovány, přistupuje k nim jen několik málo nových.

Hlavním cílem této rigorózní práce je posouzení, zda je účinná právní úprava vymezení dopravní nehody a povinností účastníků dopravních nehod podle ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dostačující. Účelem této rigorózní práce je shromáždění relevantních poznatků k problematice dopravních nehod, vymezení jednotlivých pojmových znaků dopravní nehody, vymezení povinností účastníka dopravní nehody, posouzení vzájemné kompatibility jednotlivých zdrojů informací, následná aplikace současné právní úpravy na dané modelové případy a vyhodnocení stavu současné právní úpravy. Na cíl rigorózní práce jsem odpovídal průběžně v celé práci.

Není možné zjistit, kolik přesně vznikne dopravních nehod za jeden den. Nelze vycházet jen z evidence přestupků, které jsou řešeny správním orgánem. Ty totiž v sobě nezahrnují dopravní nehody vyřešené Policií ČR na místě dopravní nehody a dále pak i dopravní nehody, jenž jsou řešeny v trestním řízení. Nelze vycházet z celkové evidence Policie ČR, neboť zde nejsou zahrnuty dopravní nehody vyřešené sepsáním záznamu o dopravní nehodě jejími účastníky. Nelze ani vycházet z údajů o počtu dopravních nehod od jednotlivých pojišťoven či od České kanceláře pojistitelů, protože řada dopravních nehod není oznámena ani na Policii ČR, ani na pojišťovnu. Jde obvykle o dopravní nehody mezi členy rodiny, sousedy či o dopravní nehody s minimální škodou, kde poškozený nechce nic řešit. Je tedy obtížné zjistit množství vzniklých dopravních nehod za určité časové období z důvodů statistik a potřeb prevence.

Při tvorbě této rigorózní práce jsem došel k poznání, že k tomuto tématu existuje poměrně málo zdrojů. K institutu dopravní nehody existují odborné publikace, jenž ale mají technický ráz. Samotné zaměření na jednotlivé pojmové znaky dopravní nehody a jejich charakteristika se vyskytuje jen v několika málo publikacích, jenž se buď zabývají dopravním právem, trestním právem, nebo komentují zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. O poznání horší situace je u povinností účastníka dopravní nehody. Autoři publikací se mnohem více věnují samotné dopravní nehodě a její příčině, než tématu povinností účastníka dopravní nehody. Totéž lze prohlásit o judikatuře a dalších zdrojích. Při tvorbě této rigorózní práce jsem se snažil nalézt a prostudovat co nejvíce informací k této problematice, dát je do souvislostí, vyhodnotit a co nejlépe tak poznat aktuální stav v této oblasti práva.

Při tvorbě této rigorózní práce jsem ze zajímavosti nastudoval i slovenskou úpravu této oblasti práva. Zajímalo mě, jak se z historicky společné právní úpravy z dob existence Československa vyvinula tato právní úprava na Slovensku. Cílem této práce nebyla komparace mezi oběma právními úpravami, proto jsem se slovenské právní úpravě věnoval opravdu jen okrajově. Lze konstatovat, že slovenská právní úprava, ač má společný základ s naší právní úpravou, se od ní více odchýlila. Jinak definuje pojem dopravní nehody, kdy toto odlišuje od pojmu škodní událost. Definuje pojem účastníka dopravní nehody. Povinnosti účastníka dopravní nehody a účastníka škodné události jsou podobné s naší právní úpravou, rozdíl spatřuji v tom, kdy se dopravní nehoda oznamuje na Policii ČR a jak jedná účastník dopravní nehody s poškozeným.

Pokládám za nutné zmínit zde ještě otázku prevence. Dopravní nehoda je zpravidla událost vzniklá nedbalostní formou zavinění. Většina účastníků silničního provozu se snaží pohybovat tak, aby vědomě nevznikly dopravní nehody, byť by jejich chování bylo více či méně riskantní pro okolní účastníky silničního provozu. Naproti tomu ale v případě správního řízení ve věci porušení účastníka dopravní nehody převládá úmyslná forma zavinění přestupku. Účastníci dopravní nehody ví o vzniku dopravní nehody, ale povinnosti na ně se tímto vztahující vědomě porušují. Bohužel se s tímto setkávám i u zcela čerstvých držitelů řídicího oprávnění pro řízení motorových vozidel. Povědomí účastníků silničního provozu o povinnostech účastníka dopravní nehody u většiny populace je jen v tom rozmezí, že zraněnému je třeba zavolat sanitku, s jiným řidičem někdy sepsat záznam o nehodě pro pojišťovnu, u zaparkovaného vozidla stačí dát lístek za stěrač a že když se s druhým řidičem neshodnu v otázce zavinění na vzniku dopravní nehody, mám nehodu oznámit na Policii ČR.

K tomu je nutno sdělit, že toto je opravdu nedostatečná znalost povinností účastníka dopravní nehody a že se mnozí účastníci dopravní nehody později v rámci správního řízení diví, co měli či neměli učinit. Mělo by dojít k rozšíření výuky v autoškole právě o znalost povinností účastníka dopravní nehody. Z informací získaných v autoškole pak řidič mnohdy žije celý život.

7 Seznam použitých zdrojů

Monografie a sborníky

- BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. Praha: Lenka Buštová-Venice Music Production, 2013. 304 s.
- FIALA, Zdeněk a kol. *Správní právo trestní*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. 304 s.
- CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540.
- JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. 896 s.
- JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009. 1216 s.
- JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 1. vydání. Praha: Leges, 2010. 784 s.
- KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí a jiných správních aktů*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2010. 416 s.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu pozemních komunikací. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. 438 s.
- KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání. Praha: Linde Praha, a.s., 2006. 431 s.
- KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha: Leges, 2016. 832 s.
- MÁRTON, Michal, GONSIOROVÁ, Barbora. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. 272 s.
- MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014. 288 s.
- PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a. s., 2000. 378 s.
- PRÁŠKOVÁ, Helena. *Nové přestupkové právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. 448 s.
- VETEŠNÍK, Pavel, JEMELKA, Luboš, POTEŠIL, Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ, Eva, ADAMEOVÁ, Zuzana, BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. 836 s.

Judikatura a stanoviska

nález Ústavního soudu ze dne 11. června 2014, sp. zn. I. ÚS 1902/13

nález Ústavního soudu ze dne 19. března 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07

nález Ústavního soudu ze dne 21. července 2015, sp. zn. II. ÚS 2077/14

nález Ústavního soudu ze dne 20. února 2001, sp. zn. Pl. ÚS 29/2000

nález Ústavního soudu ze dne 27. dubna 2017, sp. zn. II. ÚS 795/16

usnesení Ústavního soudu ze dne 29. listopadu 1999, sp. zn. IV ÚS 103/99

usnesení Ústavního soudu ze dne 12. února 1999, sp. zn. IV ÚS 489/98

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. září 2009, sp. zn. 5 As 27/2009-66

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 02. prosince 2015, sp. zn. 6 As 289/2014

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. června 2011, sp. zn. 5 As 16/2011

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 06. ledna 2006, sp. zn. 6 As 60/2004

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. srpna 2014, sp. zn. 5 As 4/2013

rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 03. června 2010, sp. zn. 2 As 38/2010-70

rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 28. srpna 2008, sp. zn. 5 As 32/2008

rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. února 2006, sp. zn. 33 Odo 449/2005

rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. března 2006, sp. zn. 32 Odo 906/2005

rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. října 202013, sp. zn. 23 Cdo 2007/2012

rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 19. listopadu 1976, sp. zn. 6 Tz 55/76

rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 28. července 1963, sp. zn. NS 1 TZ 36/1963 (R 11/1964).

rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. dubna 1966, sp. zn. NS 9 TZ 11/1966 (R 31/1966)

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. října 2008, sp. zn. 3 Tdo 1115/2008

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. prosince 2002, sp. zn. 11 Tdo 917/2002

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. ledna 2014, sp. zn. 6 Tdo 1070/2013

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. října 2003, sp. zn. 5 Tdo 1066/2003.

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. října 2002, sp. zn. 5 Tdo 775/2002.

zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27. června 1975, sp. zn. NS Tpjf 20/1975 (R 38/1975).

stanovisko veřejného ochránce práv ze dne 21. července 2011 k podnětu
č.j.: 1974/2011/VOP/MK

rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 09. dubna 1969, sp. zn. 3 To 102/1969 (Sb. rozh.
Tr. 37/1969)

rozhodnutí Vojenského obvodového soudu ze dne 14. února 1962, sp. zn. VOS 3T 71/62
(R 5/1962)

rozhodnutí Krajského soudu v Brně ze dne 10. července 1951, sp. zn. 5Tk 134/51, Sb. roz. tr.
104/1951.

rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 09. května 2012, sp. zn. 58 Ca 40/2009

Právní předpisy

a) Ústavní zákony a zákony

ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů

ústavní zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod,

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých
zákonů, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších
předpisů

zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

zákon 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.

zákon č. 40/2009, trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení mot. vozidel

zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích

zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České Republiky, ve znění pozdějších předpisů

b) Ostatní

vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška ministra zahraničních věcí č. 130/1976 Sb., o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody, ve znění pozdějších předpisů

závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009

Internetové zdroje

JANSA, Petr. *První oběť dopravní nehody si to tehdy svištěla třicítkou.* [online]. rozhlas.cz, 12. února 2014 [cit. 25. ledna 2017]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/_zprava/prvni-obet-dopravni-nehody-si-to-tehdy-svistela-tricitkou--1401689.

KRETKOVÁ, Monika. *Náhrada škody v případě havarovaného vozidla.* [online]. epravo.cz, 22. července 2014 [cit. 15. února 2017]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/nahrada-skody-v-pripade-havarovaneho-vozidla-94865.html>

REHÁK, Štefan. *Bodová“ vyhláška č. 440/2001 Sb. a právní jistota v ČR.* [online]. epravo.cz, 21. dubna 2015 [cit. 15. února 2017]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/bodova-vyhlaska-c-4402001-sb-a-pravni-jistota-v-cr-97495.html>.

Autor nezjištěn. *Dopravní nehody a nový občanský zákoník od 1. 1. 2014.* [online]. ibesip.cz, 01. ledna 2014 [cit. 15. února 2017]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/dopravni-nehody-a-novy-obcansky-zakonik-dopravni-nehody-a-novy-obcansky-zakonik-od-1-1-2014>.

Policie ČR. *Statistiky dopravních nehod.* [online]. aplikace.policie.cz, 15. února 2017 [cit. 16. února 2017]. Dostupné z: <http://aplikace.policie.cz/statistiky-dopravnich-nehod/>.

Policie ČR. *Statistické vyhodnocení nehod v mapě.* [online]. maps.jdvm.cz, 15. února 2017 [cit. 16. února 2017]. Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmapa/Search.aspx>.

LOJDA, Jiří. *Některé nedbalostní trestné činy proti životu a zdraví v silničním provozu pohledem Nejvyššího soudu.* [online]. epravo.cz, 09. října 2014 [cit. 28. května 2018].

Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/nektare-nedbalostni-trestne-ciny-proti-zivotu-a-zdravi-v-silnicnim-provozu-pohledem-nejvyssiho-soudu-95347.html>.

SCHANGERER, Milan. *Řízení pod vlivem alkoholu: Poznatky ze správních řízení a dalších právních institutů souvisejících s podezřením ze spáchání přestupku*. [online]. epravo.cz, 20. března 2012 [cit. 30. května 2018]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-poznatky-ze-spravnich-rizeni-a-dalsich-pravnich-institutu-souvisejicich-s-podezrenim-ze-spachani-prestupku-81497.html>

8 Abstrakt

Tato rigorózní práce se zabývá problematikou dopravních nehod a povinnostmi, jenž se vztahují na její účastníky. Právní úprava této oblasti se nachází v ust. § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

První část práce vymezuje, co je to dopravní nehoda a jaké jsou její pojmové znaky. V této části se rigorózní práce nejvíce zaměřuje na následky dopravních nehod, a to z důvodu následného rozlišení, zda bude dopravní nehoda řešena ve správním či trestním řízení. Dále je zde popsáno, jaké povinnosti má účastník dopravní nehody a kde jsou stanoveny. Tyto povinnosti jsou vylíčeny s ohledem na aktuální judikaturu, odbornou literaturu a další zdroje.

Druhá část práce se skládá z modelových případů. Jde o konkrétní anonymizované skutečné dopravní nehody, na kterých je ukázána aplikace současné právní úpravy povinností účastníků dopravní nehody. Autor také poukazuje na nedostatky právní úpravy a zdůvodňuje, k jakým závěrům se kloní.

Závěrečná část práce se věnuje celkovému zhodnocení aplikovatelnosti současné právní úpravy, stručné komparaci s právní úpravou ze Slovenské republiky a na závěr si autor dovoluje předložit vlastní návrh právní úpravy tak, aby byly odstraněny zjištěné nedostatky současné právní úpravy. Celou práci prostupuje praktická zkušenost autora s touto problematikou, ukázka konkrétních skutečností a vlastní názor na problematické úseky právní úpravy.

Cílem rigorózní práce bylo posouzení vhodnosti a aplikovatelnosti současné právní úpravy na úseku dopravních nehod a povinností účastníků dopravních nehod, shromáždění veškerých relevantních zdrojů k danému tématu a vymezení nedostatků současné právní úpravy spolu s vlastním názorem autora na danou problematiku.

Abstract

This rigorous thesis deals with traffic accidents and obligations of persons involved. Legislation covering traffic accidents is found in Section 47 of Act No. 361/2000 Coll., on road traffic.

In the first part of this thesis a definition of a traffic accident and its characteristics are provided. This part of the rigorous thesis focuses on legal consequences of traffic accidents depending on whether an accident will be resolved in administrative or criminal proceedings. Furthermore, driver's obligations are described and where these are set out. These obligations are described with regard to current case-law, specialized literature and other information sources.

The second part of this theses consists of model cases. These are real anonymized traffic accidents for which current legislation on obligations of persons involved in a traffic accident is applied. The author points out shortcomings of legal regulation and gives reasons for conclusions he favors.

The last part of this thesis evaluates applicability of current legislation, compares it with Slovak legislation and finally, the author presents draft legislation in which identified shortcomings of current legal regulation are removed. The whole thesis builds on author's practical experience in this area which is also shown in particular cases and which allows the author to form his own opinion on problematic parts of given legislation.

The aim of this thesis is to assess suitability and applicability of current legal regulation on traffic accidents and obligations of persons involved in a traffic accident. It collects all current relevant sources, defines shortcomings of current legislation and provides author's own opinion on the matter.

9 Seznam klíčových slov / The list of keywords

Dopravní nehoda / traffic accident

Účastník dopravní nehody / person involved in a traffic accident

Povinnosti účastníka dopravní nehody / person's obligations in case of a traffic accident

Pozemní komunikace / road

Vozidlo / vehicle

Zranění / injury

Škoda / damage