

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Právní problematika zpracování, dokumentace a hlavní
příčiny silničních dopravních nehod**

Bc. Eliška Chaloupková

© 2016 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Eliška Chaloupková

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Právní problematika zpracování, dokumentace a hlavní příčiny silničních dopravních nehod

Název anglicky

Legal issues of development, documentation and the main causes of road traffic accidents

Cíle práce

Cílem první části práce je vytyčení teoretických východisek v rámci problematiky dopravních nehod, a to zejména z hlediska zakotvení uvedené oblasti v právním řádu České republiky a z hlediska interních předpisů vybrané organizace.

Hlavním cílem praktické části diplomové práce je zjistit a vymezit, jaké jsou hlavní příčiny vzniku dopravních nehod a škod na zdraví a majetku v důsledku dopravních nehod a na základě výsledků navrhnout opatření nebo doporučení na odstranění stanovených příčin dopravních nehod.

Dílním cílem je stanovit možnosti využití jednotlivých metod a postupů daných právními předpisy v celém procesu šetření dopravní nehody odpovídajícím subjektem.

Metodika

V teoretické části bude popsána problematika dopravních nehod na základě platných právních předpisů v porovnání s předchozí právní úpravou. V této části diplomové práce budou využita zejména metoda sekundárního sběru dat, literární rešerše a komparace.

V praktické části bude využita zejména metoda analýzy a komparace dat týkající se nehodovosti a dále metod a postupů při šetření dopravní nehody.

Metodou syntézy budou závěrem vyhodnoceny výstupy provedené analýzy a komparace a budou navržena opatření na odstranění příčin dopravních nehod.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

Dopravní nehoda, Lotus notes, protokol o nehodě, přestupek, trestný čin, nehodovost, dopravní policie, záznam o dopravní nehodě, blokové řízení, správní řízení, účastník

Doporučené zdroje informací

CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

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

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009

Předběžný termín obhajoby

2016/17 ZS – PEF

Vedoucí práce

Mgr. Denisa Cívínová

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 26. 11. 2016

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 28. 11. 2016

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 28. 11. 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci Právní problematika zpracování, dokumentace a hlavní příčiny silničních dopravních nehod, jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30. 11. 2016

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Mgr. Denise Cívínové, za odborné vedení, konzultace, vstřícnost a všestranné rady při zpracování mé diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala své rodině, za její podporu a trpělivost.

Právní problematika zpracování, dokumentace a hlavní příčiny silničních dopravních nehod

Legal issues of development, documentation and the main causes of road accidents

Souhrn

Tato diplomová práce je zaměřená na právní problematiku zpracování, dokumentace a hlavní příčiny silničních dopravních nehod. Cílem práce je naznačit postup policistů na místě dopravní nehody. Objasnit některé problematiky dopravních nehod a spojenou administrativní činnost. Přiblížit některá úskalí, a poukázat na nejčastější příčiny dopravních nehod včetně ekonomických ztrát. Vysvětlit, že žádný z postupů na místě dopravní nehody není zbytečný a že se často jedná o velmi složité případy, při kterých je potřeba mnoho sil, aby došlo k vysvětlení, co bylo příčinou dopravní nehody. Práce se zabývá jak problematikou právní, tak problematikou praktickou. Z právního hlediska je zde uvedeno několik podstatných zákonů a Závazných pokynů, bez kterých by nebylo možné postupovat při šetření dopravních nehod. V praktické části je poukázáno na složitost ohledání místa dopravní nehody. Zde se jedná o velmi náročnou a detailní práci při získávání všech dostupných stop a poznatků. V neposlední řadě práce ukazuje, jaké formuláře a postupy se ke zpracování dopravních nehod používají.

Summary

The thesis is focused to legal of issues development, documentation and the main causes of traffic accidents. The purpose of this paper is to indicate procedure of policeman at traffic accident site, to clarify the issues of traffic accidents with administrative activities and refer the most common causes of traffic accidents and economic losses. There are further explained that none of the procedures at traffic accident site is not unnecessary and often these are very difficult cases which requires a lot of effort in order to explain what was the cause of traffic accident. The thesis deals with the issue of legal and practical issues. It introduces several significant laws and obligatory instruction that must be

followed in the investigation of traffic accidents. The practical part explains the complexity of examination the place of traffic accident. It is very demanding and detailed work in getting all available tracks and information. Finally, this thesis explains what forms and procedures for the processing of traffic accidents are used.

Klíčová slova: Dopravní nehoda, Lotus notes, protokol o nehodě, přešupek, trestný čin, nehodovost, dopravní policie, záznam o dopravní nehodě, blokové řízení, správní řízení, účastník

Keywords: Traffic accident, Lotus Notes, protocol accident, offense, crime, accidents, traffic police, accident, block management, administrative management, participant

Obsah

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1 | Úvod..... | 12 |
| 2 | Cíl a metodika práce | 14 |
| 2.1 | Cíl práce..... | 14 |
| 2.2 | Metodika práce | 14 |
| 3 | Přehled platné právní úpravy | 15 |
| 3.1 | Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích | 15 |
| 3.1.1 | Vybrané základní pojmy ze silničního zákona | 17 |
| 3.1.2 | Dopravní nehoda | 19 |
| 3.1.3 | Nejčastější porušení silničního zákona související s dopravními nehodami | 21 |
| 3.2 | Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník | 23 |
| 3.2.1 | Důležitá povinnost..... | 25 |
| 3.3 | Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích | 26 |
| 3.4 | Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád | 27 |
| 3.5 | Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 | 27 |
| 3.6 | Interní akty a nařízení PČR..... | 30 |
| 4 | Analýza zkoumané problematiky..... | 32 |
| 4.1 | Hlavní příčiny dopravních nehod..... | 32 |
| 4.2 | Ekonomické aspekty dopravních nehod | 37 |
| 4.3 | Případová studie dopravní nehody s následným popisem postupu a úkonů policisty na místě | 39 |
| 4.4 | Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody | 41 |
| 4.5 | Ohledání místa dopravní nehody | 46 |
| 4.5.1 | Prvotní vyšetřovací úkony..... | 46 |
| 4.5.2 | Zvláštnosti místa dopravní nehody jako místa činu: | 46 |
| 4.6 | Stopy silničních dopravních nehod | 50 |
| 4.6.1 | Paměťové stopy..... | 50 |
| 4.6.2 | Materiální stopy | 50 |
| 4.6.3 | Ohledání dopravního prostředku | 59 |
| 4.6.4 | Lékařské prohlídky zraněných osob a ohledání usmrcených osob | 63 |
| 4.6.5 | Zjišťování stavu účastníků dopravní nehody..... | 63 |
| 4.6.6 | Vyžádání vysvětlení od účastníků a svědků dopravní nehody | 68 |
| 4.7 | Činnost výjezdové skupiny DI při šetření a dokumentování silničních dopravních nehod | 71 |
| 4.8 | Topografická dokumentace | 74 |
| 4.8.1 | Náčrtek místa dopravní nehody..... | 75 |
| 4.8.2 | Plánek místa dopravní nehody | 78 |

| | | |
|-------------|--|-----------|
| 4.9 | Fotografická dokumentace | 79 |
| 4.10 | Videodokumentace místa dopravní nehody | 80 |
| 4.11 | Zpracování protokolu o nehodě v silničním provozu | 80 |
| | 4.11.1 Protokol o nehodě v silničním provozu..... | 81 |
| | 4.11.2 Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním | 81 |
| | 4.11.3 Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří | 81 |
| | 4.11.4 Spisový materiál..... | 82 |
| 5 | Zhodnocení výsledků a doporučení..... | 86 |
| 6 | Závěr..... | 90 |
| 7 | Seznam použitých zdrojů | 93 |
| 8 | Přílohy..... | 97 |

Seznam obrázků

| | |
|--|----|
| OBRÁZEK 1 - HAVÁRIE OSOBNÍHO VOZIDLA | 20 |
| OBRÁZEK 2 - SRÁŽKA OSOBNÍCH VOZIDEL | 21 |
| OBRÁZEK 3 - POHLED NA STOPU PROVOZNÍCH KAPALIN..... | 51 |
| OBRÁZEK 4 - POHLED NA DŘECÍ STOPU | |
| OBRÁZEK 5 - POHLED NA DŘECÍ STOPU NA | 52 |
| OBRÁZEK 6 - POHLED NA RYČÍ STOPU V SILNIČNÍM PŘÍKOPU | 52 |
| OBRÁZEK 7 – POHLED NA KREVNÍ STOPU NA | |
| OBRÁZEK 8 - POHLED NA LIDSKOU VOZOVCE TKÁŇ NA VOZOVCE | 53 |
| OBRÁZEK 9 - POHLED NA STOPY VOZIDLA S ABS | 53 |
| OBRÁZEK 10 - SMYKOVÁ STOPA | 54 |
| OBRÁZEK 11 - STOPA JÍZDY VOZIDLA..... | 54 |
| OBRÁZEK 12 - BRZDNÉ STOPY OSOBNÍHO VOZIDLA..... | 55 |
| OBRÁZEK 13 - BLOKOVACÍ STOPY VOZIDLA | 55 |
| OBRÁZEK 14 - POŠKOZENÁ PŘEDNÍ ČÁST | |
| OBRÁZEK 15 - DETAILNÍ POHLED NA STOPY PO | 56 |
| OBRÁZEK 16 - POHLED NA STOPY NA VOZOVCE A DEFORMACE VOZIDEL, | 57 |
| OBRÁZEK 17 - POHLED NA STOPY VZNIKLÉ PŘI NÁRAZU VOZIDLA DO STROMU | |
| OBRÁZEK 18 - POHLED NA POŠKOZENÉ VOZIDLO | 58 |
| OBRÁZEK 19 - DETEKČNÍ TRUBIČKA ALTEST..... | 66 |
| OBRÁZEK 20 - DECHOVÝ ANALYZÁTOR DRÄGER ALCOTEST 7510 VČETNĚ TISKÁRNY | 67 |
| OBRÁZEK 21 - JEDNORÁZOVÝ TESTER DRUGWIPE..... | 68 |
| OBRÁZEK 22 - VYMĚŘOVÁNÍ STOP A POLOHY | |
| OBRÁZEK 23- METODA PRAVOÚHLÉHO | 77 |
| OBRÁZEK 24 - METODA PRŮSEČNÉHO MĚŘENÍ | 77 |
| OBRÁZEK 25 - METODA TROJÚHELNÍKOVÉHO | |
| OBRÁZEK 26 - METODA TROJÚHELNÍKOVÉHO | 78 |

Seznam tabulek

| | |
|---|----|
| TABULKA 1 - HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL | 32 |
| TABULKA 2 - POČTY DOPRAVNÍCH NEHOD ZAVINĚNÝMI MLADÝMI ŘIDIČI | 32 |
| TABULKA 3 - DESET NEJČETNĚJŠÍCH PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD | 33 |
| TABULKA 4 - DESET NEJTRAGIČTĚJŠÍCH PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2015 | 34 |
| TABULKA 5 - VÝVOJ ZÁKLADNÍCH UKAZATELŮ OD ROKU 2006 | 35 |
| TABULKA 6 - CELKOVÉ EKONOMICKÉ ZTRÁTY R. 2014 | 38 |
| TABULKA 7 - SOUHRNNÉ NÁSLEDKY PRO ROK 2015..... | 87 |

Seznam grafů

| | |
|---|----|
| GRAF 1 - DOPRAVNÍ NEHODY MLADÝCH ŘIDIČŮ | 36 |
| GRAF 2 - SMRTELNÉ DOPRAVNÍ NEHODY ZAVINĚNÉ MLADÝMI ŘIDIČI..... | 36 |
| GRAF 3 - ZTRÁTY Z DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH | 39 |

Seznam použitých zkratek

| | | |
|-------|---|---|
| ABS | - | protiblokovací systém |
| ADR | - | přeprava nebezpečných látek |
| ČR | - | Česká republika |
| DI | - | dopravní inspektorát |
| IZS | - | integrovaný záchranný systém |
| JNL | - | jiné navykové látky |
| OKTE | - | Odbor kriminalistické techniky a expertiz |
| PBM | - | pomocný bod měřen |
| PČR | - | Policie České republiky |
| PP ČR | - | Policejní prezidium České republiky |
| RZ | - | registrační značka |
| ŘSDP | - | Ředitelství služby dopravní policie |
| TČ | - | trestný čin |
| TrZ | - | trestní zákoník |
| VBM | - | výchozí bod měřen |
| VIN | - | identifikační číslo vozidla |
| ZPPP | - | závazný pokyn policejního prezidenta |
| ZPŘ | - | zkrácené přípravné řízení |
| ZÚTR | - | záznam úkonů trestního řízení |
| ZVZ | - | zvláštní výstražné zařízení |

1 Úvod

Automobil je v dnešní době neoddělitelnou součástí našeho každodenního života. Historie dnešních vozidel sahá již do 18. století, kdy byly poháněny parou.

Od té doby se změnilo mnoho věcí. Dnes jsou vozidla všude kolem nás. Na tuto skutečnost je potřeba pružně reagovat. Dříve nebyly takové možnosti na pořízení vozidel, a tudíž nedocházelo k tak častým a fatálním následkům jako dnes.

Dopravním nehodám není v posledních letech ve společnosti věnována taková pozornost, jak by si jistě zasloužily. V posledních 20. letech u nás došlo k razantním změnám. Mezi tyto změny bohužel patří i pár negativ v podobě nedostatečného prosazování práva a k značnému poklesu respektu obyvatelstva k platným právním normám, což se podepisuje na počtu dopravních nehod a jejich následků. Respekt též ztratili policisté, kteří dohlížejí na bezpečnost a plynulost provozu. Těmto všem nedostatkům nahrávají naše nedokonalé právní předpisy a nedostatečné postihy za způsobené škody v souvislosti s provozem vozidel na pozemních komunikacích.

Někteří řidiči mají problém s posouzením svého chování a přeceňují své schopnosti v rámci řízení dopravního prostředku, přičemž si neuvědomují dopady na nebezpečnost vůči ostatním účastníkům provozu. Pokud dojde k dopravní nehodě, závisí způsob potrestání jejího viníka především na závažnosti autonehody. Závažnost dopravní nehody totiž určuje, zda se její viník dopustil trestného činu, nebo „pouze“ přestupku. Policie, jako orgán veřejné správy, zastává moc výkonou a má v pravomoci zajištění a kontrolu dodržování právních předpisů v oblasti provozu na pozemních komunikacích a nejen zde, ale i v mnoha dalších směrech.

V rámci snížení důsledků (počet usmrcených, těžce zraněných) a počtu dopravních nehod připravilo Ministerstvo dopravy Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020, kde je hlavním cílem snížit počet usmrcených osob v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob¹.

Lidský život je tou nejvyšší nenahraditelnou hodnotou a zdraví člověka je základním požadavkem, od kterého se odvíjí vše ostatní. Je nutné si tuto hodnotu chránit

¹ Besip. MINISTERSTVO DOPRAVY. www.ibesip.cz [online]. 2012 [cit. 2014-25-08]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

a uvědomovat si, že během nanosekundy se nám život může obrátit vzhůru nohama. Toto platí dvojnásob u chování na komunikaci. Člověk může být jakkoli opatrný a jeden okamžik, jedna chyba, ho může stát život. Je nutné si uvědomit, že člověk, který řídí vozidlo, drží v ruce zbraň. Chodec nikdy neměl a nemá absolutní přednost na přechodu pro chodce. Všichni účastníci silničního provozu by se měli chovat ohleduplně a řídit se pravidly!

2 Cíl a metodika práce

2.1 Cíl práce

Cílem první části práce je vytyčení teoretických východisek v rámci problematiky dopravních nehod, a to zejména z hlediska zakotvení uvedené oblasti v právním řádu České republiky a z hlediska interních předpisů vybrané organizace.

Hlavním cílem praktické části diplomové práce je zjistit a vymežit, jaké jsou hlavní příčiny vzniku dopravních nehod a škod na zdraví a majetku v důsledku dopravních nehod a na základě výsledků navrhnout opatření nebo doporučení na odstranění stanovených příčin dopravních nehod.

Dílním cílem je stanovit možnosti využití jednotlivých metod a postupů daných právními předpisy v celém procesu šetření dopravní nehody odpovídajícím subjektem.

2.2 Metodika práce

V teoretické části bude popsána problematika dopravních nehod na základě platných právních předpisů v porovnání s předchozí právní úpravou. V této části diplomové práce bude využita zejména metoda sekundárního sběru dat, literární rešerše a komparace.

V praktické části bude využita zejména metoda analýzy a komparace dat týkající se nehodovosti a dále využití metod a postupů při šetření dopravní nehody.

Metodou syntézy budou závěrem vyhodnoceny výstupy provedené analýzy a komparace a budou navržena opatření na odstranění příčin dopravních nehod.

3 Přehled platné právní úpravy

Problematika dopravních nehod je velice rozsáhlá a týká se prakticky všech. Pro zorientování je potřeba si přiblížit hned několik příslušných právních předpisů. Základním zákonem silničního provozu je tzv. zákon o silničním provozu, jedná se o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon by měl mít v podvědomí každý občan, který se pohybuje na pozemních komunikacích ať již jako řidič, nebo jako chodec.

Ve spojení s dopravou můžeme narazit na přestupky, trestné činy a delikty. S delikty, které mají přímý vliv na oblast silniční dopravy a nejsou to trestné činy, se setkáváme kromě silničního zákona i v jiných zákonech, zejména: zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Právní úprava problematiky silničních dopravních nehod, která je nezbytná pro vlastní posouzení skutku a jeho následnou kvalifikaci, je obsažena v obecně závazných právních předpisech a interních aktech řízení vydávaných Policejním prezidiem České republiky.

V této kapitole si přiblížíme některé klíčové obecně závazné právní předpisy, které se aplikují při šetření dopravních nehod.

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

„Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie² a upravuje

- a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích³,
- b) pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy,
- e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.“

² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

³ Směrnice Rady 91/671/EHS ze dne 16. prosince 1991 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/20/ES ze dne 8. dubna 2003, kterou se mění směrnice Rady 91/671/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech.“

Silniční zákon vstoupil v platnost k 1. 1. 2001, od té doby prošel poměrně velkými změnami. Každý rok dochází k mnoha novelizacím, které reagují na vývoj dopravní situace v naší zemi. Do roku 2006 došlo k 13 novelizacím, průměrně to vychází na dvě novelizace ročně. Ovšem v roce 2006 došlo hned ke čtyřem, přičemž poslední novelizace byla účinná až od 1. 7. 2007. Novelizací č. 411/2005 Sb., která nabyla účinnost k 1. 7. 2006, došlo k navýšení hmotné škody pro oznamovací povinnost dopravních nehod ve výši 50 000 Kč, nebo k usmrcení a zranění osoby. Do té doby byla ohlašovací povinnost ve výši 20 000 Kč. Dále tato novelizace reagovala na zvyšující se agresivitu řidičů a nerespektování zákona spojeného s dopravou. Poprvé se u nás objevil tzv. bodový systém, který uváděl taxativně dané přestupky i výše pokut.

Další úprava, která se dotýká dopravních nehod, přišla v účinnost k 1. 1. 2009 v podobě novelizace č. 274/2008 Sb., a č. 480/2009 Sb., kdy opět došlo k navýšení hmotné škody pro ohlašovací povinnost ve výši 100 000 Kč, nebo v případě usmrcení nebo zranění osoby. S touto účinností přichází v platnost ustanovení § 47 odst. 3 písm. g) silničního zákona, kde se hovoří o tom, že pokud nevznikne oznamovací povinnost dopravní nehody, tak jsou účastníci povinni sepsat společný Záznam o dopravní nehodě tzv. Euroformulář. Ovšem je potřeba si uvědomit, že s toutou novelizací nepřišel žádný platný právní předpis, který nařizuje povinnost mít tento záznam ve vozidle a vozit ho stále s sebou.

S účinností k 1. 8. 2011 došlo k mnoha zásadním úpravám v zákoně a to v podobě novelizace č. 133/ 2011 Sb., která upravila bodové hodnocení přestupků, kvalifikaci přestupků a poměrně zásadně změnila strukturu celého zákona. Pro upřesnění změn v zákoně můžeme uvést velice důraznou změnu ohledně pokut v silniční dopravě, které byly do té doby kvalifikovány v přestupkovém zákoně č. 200/1990 Sb., v § 22. Tato kvalifikace byla v § 22 přestupkového zákona odstraněna a přenesena do silničního zákona č. 361/2000 Sb., do § 125c.

V roce 2012 proběhlo celkem sedm změn. Poslední novelizace účinná od 8. 12. 2012 byla již třicátou novelizací tohoto zákona pod č. 390/2012 Sb., v tomto roce nedošlo k žádným výrazným změnám, které by se dotýkaly problematiky dopravních nehod.

V roce 2013 vstoupily v účinnost čtyři novelizace. Novelizace č. 297/2011 Sb., byla částečně účinná až k 19. 1. 2013, změna se hlavně dotýkala úpravy rozsahu řídičských oprávnění a druhou změnou bylo zavedení objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla, která měla zabránit vyhýbání se pokut za dopravní přestupky, zejména při překročení

rychlosti, a to v podobě „osoby blízké“. Novelizace č. 101/2013 Sb., účinná k 1. 7. 2013 se zejména týká zvýšení věku řidičů při pravidelných lékařských prohlídkách. Zde se zvýšil věk první prohlídky z 60 let na 65 let. Další změna se týká psychologického vyšetření a vrácení řidičského oprávnění.

V novelizaci č. 239/2013 Sb., je pouze malá úprava, která je účinná od 1. 1. 2014, zbytek novelizace bude účinný k 1. 1. 2015. Novelizace č. 230/2014 Sb., s účinností od 7. 11. 2014 zahrnuje několik změn, které se týkají přípojných vozidel pro řidičské oprávnění skupiny B, dále příhraniční výměny informací ohledně dopravních deliktů v silničním provozu a v poslední řadě reaguje na zprovoznění unijní sítě RESPER. V novelizaci č. 249/2014 Sb., s účinností od 1. 1. 2015 nebyla žádná zásadní změna. S novelizací č. 268/2015 Sb., s účinností od 31. 12. 2015 přišlo hned několik úprav. Jedna z úprav se týkala stanovení maximální rychlosti na silnici pro motorová vozidla, která byla upravena z rychlosti 130 km/h na 110 km/h, ale umožňovala místní úpravou rychlost dále upravit. Dalším bodem byla úprava místní a přechodové úpravy provozu na dálnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích. V bodovém systému došlo ke zrušení 3 bodů za překročení povolených hodnot při vážení. Zatím poslední a pro nás, účastníky silničního provozu zásadní změna, přišla s novelizací č. 48/2016 Sb., účinnou od 20. 2. 2016. S touto novelizací bylo myšleno hlavně na větší bezpečnost chodců. Tato bezpečnost spočívá v povinnosti nosit reflexní prvky za snížené viditelnosti. Nařizuje řidičům, aby před jízdou řádně očistili svá vozidla od námrazy a sněhu. Zavedl se nový pojem a to tzv. cyklistické ulice. Policisté mají novou pravomoc, zadržet osvědčení o registraci vozidla, jestliže při kontrole technického stavu zjistí nebezpečnou závadu. Změny se dočkaly i Segwaye, platí pro ně ve městech nová pravidla a nejvyšší povolená rychlost je rychlost chůze.

3.1.1 Vybrané základní pojmy ze silničního zákona

Při šetření dopravních nehod se setkáváme s mnoha určitými pojmy, vztahujícími se přímo k silniční dopravě a jejich účastníkům. Pro lepší orientaci v této problematice si zde uvedeme ty nejzásadnější pojmy, které by měl každý účastník silničního provozu znát.

V § 2 je celkem třicet devět pojmů. Pro lepší orientaci si je můžeme rozdělit do několika kategorií. První kategorie se týká účastníků, druhá rozdělení vozidel, následuje rozdělení komunikací a činnosti týkající se provozu.

Mezi první a nejzásadnější pojem patří:

- **Účastník provozu** – to je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.

Především osoba, která řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce vedených nebo hnaných zvířat, osoba přibraná k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích apod.⁴

- **Řidič** – řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.
- **Chodec** – je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.
- **Vozidlo** – motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.
- **Motorové vozidlo** - nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.
- **Nemotorové vozidlo** – vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.
- **Dálnice** – komunikace označená dopravní značkou „Dálnice“.
- **Silnice pro motorová vozidla** – pozemní komunikace označená dopravní značkou „Silnice pro motorová vozidla“.
- **Křižovatka** – místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.
- **Přechod pro chodce** – místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou.
- **Nesmět ohrozit** – povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí.
- **Nesmět omezit** – povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nijak nepřekážel.

⁴ BUŠTA, P., KNĚŽNÍK, J., SEIDL, A.: Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha 2011, s. 9.

- **Dát přednost v jízdě** – povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.

3.1.2 Dopravní nehoda

Abychom mohli kvalifikovat, že se opravdu jedná o dopravní nehodu, je potřeba znát přesnou definici dopravní nehody, jelikož ne každá nehoda s vozidlem je dopravní. Definice dopravní nehody se nachází v § 47 zák. č. 361/2000 Sb., kde se jasně píše: „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“⁵

Pouze naplnění všech znaků uvedených v § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu svědčí o tom, že se jedná o dopravní nehodu, a umožňuje nám správně rozhodnout, zda je případ možné řešit jako dopravní nehodu nebo zda se jedná o jinou škodní událost, např. porušení předpisů o bezpečnosti práce, provozní havárii apod. K šetření dopravních nehod je příslušný dopravní inspektorát, v případě škodní události je příslušné obvodní oddělení.

Za dopravní nehodu se také nepovažují případy, kdy došlo k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem, zvířetem nebo zvěří. Jde například o spadlý sníh, krytinu či větve na stojící vozidlo apod., o úraz po pádu v dopravním prostředku neovlivněný jednáním dalšího účastníka provozu na pozemních komunikacích, nebo o úraz při nástupu či výstupu z dopravního prostředku, kdy uvedený prostředek není v pohybu, dopravní nehodou není ani srážka dvou chodců.

Dopravní nehody lze považovat za nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci silničního provozu. Někdy se v této souvislosti hovoří o „potenciální deliktní situaci“ každého účastníka provozu.⁶

Každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen nehodovým jednáním a nehodovou událostí. Za nehodové jednání účastníka silničního provozu je považováno

⁵ § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu)

⁶ KUČEROVÁ, Helena. *DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI* aneb *Projednání dopravních přestupků ve správním řízení*. 1 vyd. Praha: Linde, 2002, s. 29. ISBN 80-7201-321-1.

jeho konání či opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost. Za nehodovou událost je z teoretického hlediska považován konkrétní průběh a následek dopravní nehody (např. havárie, srážka apod.).⁷

Klasifikace silničních dopravních nehod

- a) **Havárie**
- b) **Srážka**
- c) **Jiné nehody**

Ad 1

Havárie – dopravní nehody, na kterých mělo účast pouze jedno silniční vozidlo (motorové nebo nemotorové). O havárii hovoříme, pokud nedošlo ke střetu tohoto vozidla s jiným vozidlem, pevnou překážkou, zvířím, chodcem nebo zvířetem. V případě, že by došlo ke střetu, již by to nebyla havárie, ale srážka. Příkladem havárie může být případ, kdy vozidlo vyjelo mimo komunikaci a převrátilo se na bok. Viz obrázek č. 1. Ovšem, pokud by vozidlo vyjelo mimo komunikaci a následně narazilo do pevné překážky (strom, sloup veřejného osvětlení, plot atd.), již se nejedná o havárii, ale o srážku.⁸

Obrázek 1 - havárie osobního vozidla



zdroj: <http://kromerizsky.denik.cz>

⁷ PORADA, V a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. S. 112-113. ISBN 80-7201-212-6.

⁸ KONEČNÝ, kpt. Mgr. Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. První. Jihlava, 2011.

Ad 2

Srážky – jsou dalším základním druhem silničních dopravních nehod. Při těchto nehodách dochází ke střetu dvou a více silničních vozidel, vozidla s chodcem, se zvířetem, se zvěří, nebo s pevnou překážkou. Zejména se jedná o srážky čelní, boční, zezadu nebo z boku.⁹

Obrázek 2 - srážka osobních vozidel



zdroj: <http://www.policie-cr.cz/>

Ad 3

Jiné nehody – myslíme tím dopravní nehody, které nejde zařadit do dvou předchozích kategorií, tedy mezi havárie a srážky. Do této kategorie můžeme zahrnout dopravní nehody způsobené vypadnutím předmětu z vozidla za jízdy, upadnutí cestujícího za jízdy v hromadném dopravním prostředku, nebo vypadnutí cestujícího za jízdy z dopravního prostředku (řidič vyjede dříve ze zastávky, než zcela zavře dveře).¹⁰

3.1.3 Nejčastější porušení silničního zákona související s dopravními nehodami

Hlavní příčiny dopravních nehod lze rozdělit do několika kategorií. Tyto hlavní příčiny jsou již delší dobu neměnné. Jedná se o čtyři kategorie: nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Do tohoto rozdělení lze vždy zahrnout několik porušení ze silničního zákona. Samostatnou kapitolou vzniku dopravních nehod, je řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

⁹ KONEČNÝ, kpt. Mgr. Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. První. Jihlava, 2011.

¹⁰ KONEČNÝ, kpt. Mgr. Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. První. Jihlava, 2011.

3.1.3.1 Nesprávný způsob jízdy¹¹

Do kategorie nesprávného způsobu jízdy lze zahrnout skoro veškerá porušení, která nespádají do ostatních kategorií. Nejčastějšími příčinami jsou:

- Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla (§ 5 odst. 1, písm. b), zák. č. 361/2000 Sb.,)
- Vjetí do protisměru nebo na krajnici (§ 11 odst. 1 a odst. 2, zák. č. 361/2000 Sb.,)
- Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (§ 19 odst. 1, zák. č. 361/2000 Sb.,)

3.1.3.2 Nepřiměřená rychlost¹²

Výplývá z konkrétního porušení dané zákonem. Problematika je rozebrána v § 18 zák. č. 361/2000 Sb., kde je i přesné stanovení rychlosti v obci, mimo obec, dálnici. Mimo dopravní nehody se jedná o bodový přestupek!

3.1.3.3 Nedání přednosti

Jedná se opět o velmi rozsáhlou kategorii. Mnoho lidí si neuvědomuje, že přednosti v jízdě se netýkají pouze křižovatky. Přednost se dává zprava, při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, protijedoucím vozidlům při odbočování vlevo. Je potřeba si zde uvědomit, že se jedná o závažné porušení zákona a tudíž jde o bodové přestupky! „Standartní přednost“ je upravena § 21 – 23 zák. č. 361/2000 Sb. A řidiči nesmí zapomínat i na přednosti dávané chodcům, přednost chodců je upravena § 5 odst. 2 písm., f, g) zák. č. 361/2000 Sb.,

3.1.3.4 Nesprávné předjíždění¹³

Tyto příčiny dopravních nehod mívají většinou fatální následky. Je potřeba dbát na dodržování bezpečnosti a respektování jistých pravidel. Celá tato problematika je uvedena v § 17 zák. č. 361/2000 Sb., opět se jedná o bodový přestupek!

U každé dopravní nehody dojde k obecnému porušení silničního zákona. Tato porušení jsou uvedena v § 4 písm. a) a b), kde zákon hovoří, že řidič se musí chovat ohleduplně a řídit se pravidly. Pravidla silničního zákona začínají od § 11 zák. č. 361/2000 Sb., ohleduplnost snad není potřeba nějakým způsobem specifikovat, ale je potřeba si uvědomit, že toto porušení mnozí řidiči poměrně často a intenzivně ignorují.

¹¹ Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

¹² § 18 z. č. 361/2000 Sb.,

¹³ § 17 z. č. 361/2000 Sb.,

3.1.3.5 Řízení pod vlivem návykové látky

Pod pojmem návykové látky se ukrývá alkohol a drogy. V českém právním systému je nulová tolerance požití návykové látky před jízdou. Z toho vyplývá, že se zde jedná o jednoznačný zákaz požívání alkoholických nápojů a užívání drog řidičem vozidla během jízdy a před jízdou (pokud v době řízení by byl řidič ještě pod vlivem). Při způsobení dopravní nehody platí též zákaz požití alkoholu nebo jiné návykové látky po dopravní nehodě. Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky patří jak mezi přestupky, tak i trestné činy. V rámci přestupku, který je zpravidla posouzen u alkoholu do hodnoty 1‰ se jedná o porušení § 5 odst. 2 písm., b) a jedná se o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. b). Při hodnotě nad 1‰ se ve většině případech jedná o trestný čin. U návykových látek – drog je to o něco složitější, posuzuje se zde stav vylučující způsobilost, který není jednoznačně daný jako u alkoholu. Podrobněji si problémy s užitím návykových látek rozebereme v praktické části této práce.

Bližší právní kvalifikace přestupků dopravních nehod je přílohou č. I této práce.

3.2 Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

V rámci dopravních nehod dochází k mnoha trestným činům. Je potřeba si uvědomit, že vozidlo je velká a účinná „zbraň“. Při použití této zbraně se někteří lidé stanou vrahy, aniž by chtěli. V této části si vysvětlíme pojem trestného činu, i jakým způsobem se dělí a zmíníme nejčastější trestné činy spojené právě s dopravními nehodami. Je potřeba podotknout, že pojem dopravní nehoda, jako trestný čin, není v trestním zákoníku nijak specifikována. V rámci dopravních nehod se osoby dopouštějí nedbalostních trestných činů. Z hlediska zavinění jsou dopravní nehody spáchané z nedbalosti.

V roce 2010 vstoupil v účinnost zcela přepracovaný trestní zákoník. Dříve se jednalo o trestní zákon č. 140/1961 Sb. Nový trestní zákoník přepracoval definici trestného činu.

Definice trestného činu zní podle § 13: „Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně“.¹⁴ V následujících § je uvedeno, že trestné činy se dělí na přečiny a zločiny. Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní

¹⁴ § 13 zákona č. 40/2009 Sb.,

hranicí trestní sazby do pěti let.¹⁵ Zločiny jsou všechny trestné činy, které nejsou podle trestního zákona přečiny.¹⁶

Jak již bylo výše uvedeno, trestný čin spáchaný dopravní nehodou, je skutek zaviněný z nedbalosti, což znamená, že většina případů jsou přečiny. Ovšem výjimky se najdou. Jednou takovou výjimkou je usmrcení z nedbalosti podle ustanovení § 143 odst. 2, 3 nebo 4, kterou trestní zákoník považuje již za zločin. Druhým případem je těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 147 odst. 3 trestního zákoníku, kdy dojde při hrubém porušení zákonů o ochraně životního prostředí nebo dopravy k těžkému zranění nejméně dvou osob. Třetím a posledním případem zločinu v rámci dopravní nehody, je trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti podle ustanovení § 273 odst. 3 a 4 trestního zákoníku, při kterém je způsoben těžší následek (tj. způsobena smrt nebo v souvislosti porušením důležité povinnosti, způsobena škoda velkého rozsahu nebo těžká újma na zdraví).

Další trestné činy spojené s dopravní nehodou jsou tyto:

- **§ 143 Usmrcení z nedbalosti** – (§ 224 z. č. 140/1961 Sb., - Smrt z nedbalosti)
- **§ 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti** – (§ 224 z. č. 140/1961 Sb., - Těžká újma z nedbalosti)
- **§ 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti** – (§ 223 z. č. 140/1961 Sb., - Ublížení z nedbalosti)
- **§ 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku** – (§ 208 z. č. 140/1961 Sb. - Řidič dopravního prostředku)
- **§ 207 Neoprávněné užívání cizí věci** – (§ 249 z. č. 140/1961 Sb., - Neoprávněné užívání cizí věci)
- **§ 273 Obecné ohrožení z nedbalosti** – (§ 180 z. č. 140/1961 Sb., - Ohrožení z nedbalosti)
- **§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky** – (§ 201 z. č. 140/1961 Sb., - Ohrožení pod vlivem návykové látky)
- **§ 277 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti** – (§ 184 z. č. 140/1961 Sb., - Poškození z nedbalosti)

¹⁵ § 14 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb.,

¹⁶ § 14 odst. 3 zákona č. 40/2009 Sb.,

- **§ 294 Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti** – (§ 181b z. č. 140/1961 Sb., - Poškození z nedbalosti)
- **§ 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání** – (§ 171 z. č. 140/1961 Sb., - Maření výkonu úředního rozhodnutí)

3.2.1 Důležitá povinnost¹⁷

Několikrát je v textu použit pojem důležitá povinnost, tak si tento pojem objasníme. Pojem důležitá povinnost není zákonem nijak definován. Při posuzování jednotlivých případů je nutné vycházet ze soudní praxe. Soudní praxe považuje za porušení důležité povinnosti, zpravidla situace podstatně zvyšující nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, ale i nebezpečí způsobení větší škody na majetku. V praxi je problém posouzení právního jednání řidiče, zda je možné spatřovat v jeho činech porušení důležité povinnosti. Důležité v posouzení jednotlivých případů je stanovisko státního zástupce.

Soudní praxe za porušení důležité povinnosti považuje především tato jednání:

- řízení vozidla bez řidičského oprávnění po vydání zákazu řízení nebo po odnětí řidičského oprávnění,
- předání řízení vozidla osobě nezpůsobilé [§ 5 odst. 2 písm. d) z. č. 361/2000 Sb.],
- řízení dopravního prostředku při snížené schopnosti v důsledku zdravotního stavu řidiče,
- jízda vozidlem se silně znečištěným nebo poškozeným čelním sklem a se silně znečištěnými světlomety,
- řízení dopravního prostředku pod vlivem požitého alkoholického nápoje,
- řízení dopravního prostředku pod vlivem jiné návykové látky,
- nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnost brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují,
- nevěnování se plně řízení dopravního prostředku,
- neumožnění chodci bezpečné přejítí vozovky na přechodu pro chodce, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci,
- držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení,

¹⁷ KONEČNÝ, kpt. Mgr. Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. První. Jihlava, 2011.

- nedodržení směru a způsobu jízdy (vjetí do protisměru),
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno,
- nepřiměřená rychlost, zvláště v zatáčce,
- nedání přednosti v jízdě,
- couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou,
- nezajištění bezpečné přepravy nákladu nebo přepravovaného řidiče,
- porušení pravidel užívání dětské autosedačky apod.¹⁸

Trestná činnost v silniční dopravě je nejčastěji kvalifikována jako poruchové trestné činy nebo trestné činy ohrožovací.

Mezi poruchové trestné činy patří: § 143 Usmrcení z nedbalosti, § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, § 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti. Případy těchto úmyslných trestných činů jsou naprosto výjimečné.

Mezi ohrožovací trestné činy patří: § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky, § 273 Obecné ohrožení z nedbalosti. Řadí se sem trestný čin § 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.¹⁹

Bližší právní kvalifikace TČ dopravních nehod je přílohou č. II této práce.

3.3 Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

Definice přestupku zní podle § 2: „Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.“²⁰ V § 3 se dále uvádí, že k odpovědnosti za přestupek postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. V roce 2011 vstoupila v účinnost novelizace, která zrušila § 22 v přestupkovém zákoně, který se zabýval přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Tento § 22 byl nahrazen ve chvíli, kdy přišel v platnost § 125c zákona č. 361/2000 Sb., provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu).

¹⁸ CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. S. 30 – 76. ISBN 978-80-7380-21-0.

¹⁹ KUČHTA, Josef – VÁLKOVÁ, Helena. *Základy kriminologie a trestní politiky*.

²⁰ §2 odst. 1, zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích

Některé dopravní nehody lze řešit v rámci blokového řízení na místě dopravní nehody. Jedná se o dopravní nehody, při kterých nedošlo ke zranění nebo usmrcení osob, nebyl zjištěn alkohol nebo jiné návykové látky.

V přestupkovém zákoně je v § 84 uvedeno: „Přestupek lze projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit.“²¹

3.4 Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

Tento zákon se vztahuje k řízení o přestupcích. Zpracovatel dopravní nehody, tedy policista se správním řádem neparčuje. Jestliže zpracovatel dopravní nehody (policista) nemůže dopravní nehodu zpracovat v blokovém řízení a nejedná se o trestný čin, popřípadě dopravní nehoda nebyla odložena, odesílá se spisový materiál příslušnému Správnímu úřadu. Správním řádem se řídí správní orgán. Správní řád upravuje obecné správní řízení, dále jsou v něm uvedeny veškeré obecné postupy při správním řízení. Řízení o přestupcích je speciální správní řízení. Jsou zde uvedeny základní zásady činnosti správních orgánů, ty jsou obsaženy v § 2 - § 8. Dále je zde uvedena působnost (pozitivní nebo negativní vymezení) a příslušnost (věcná a místní, změny) správního orgánu.

3.5 Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160

Jedná se o interní akt řízení, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tento akt řízení se aplikuje při šetření dopravních nehod, kterým se zabývá třetí část závazného pokynu. Tento pokyn rozděluje šetření dopravních nehod do několika kategorií a ukládá postup policistům při ohledání místa dopravní nehody. Dále řeší věcnou, funkční a místní příslušnost.

Způsoby objasnění dopravních nehod podle druhu:

- **Technická závada** - jestliže je podezření, že k dopravní nehodě došlo vlivem technické závady vozidla nebo takovou závadu uplatňuje účastník dopravní nehody, policista vyrozumí neprodleně příslušný správní orgán, který je oprávněn přibírat znalce a zpravidla do 48 hodin věc oznámí příslušnému správnímu orgánu pro podezření z naplnění skutkové podstaty dopravního přestupku²².

²¹ § 84 odst. 1, zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích

²² Článek 36, odst. 1 závazného pokynu č. 160 policejního prezidenta ze dne 4. Prosince 2009

Vznikne-li podezření, že k dopravní nehodě došlo vlivem technické závady vozidla nebo takovou závadu uplatňuje účastník dopravní nehody, a k potvrzení nebo vyloučení této závady bude postačovat zkoumání v oboru kriminalistika v odvětvích elektrotechnika, defektoskopie, metalografie a technická diagnostika²³. Dopravní nehoda se zpracovává na „Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu“.

- **Dopravní nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti** - jedná se o dopravní nehodu, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii²⁴) a přesto je policie přítomna na místě dopravní nehody. Nehoda se zpracovává na „Záznam o dopravní nehodě“ (Euroformulář).
- **Dopravní nehoda ukončená blokovým řízením** – jedná se o dopravní nehodu, kdy je povinnost oznámit a jsou splněny podmínky pro blokové řízení²⁵. Na místě dopravní nehody se sepíše „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“.
- **Střet vozidla se zvěří** - jedná se o zvláštní druh dopravní nehody. Zpracovává se na „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří“, tento záznam se použije pokud:
 - a) zvěř nebo její část, případně biologický materiál byla nalezena na místě dopravní nehody nebo poblíž místa dopravní nehody,
 - b) při střetu nedošlo ke zranění osob,
 - c) na zúčastněném vozidle nebyla uplatňována ani zjištěna technická závada,
 - d) u řidiče nebylo zjištěno požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky²⁶.

Tato dopravní nehoda, srážka se zvěří se odkládá dle § 58 odst. 3, písm. b) zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

- **Škodní událost** - vznik hmotné škody na majetku osob, organizací, firem apod., ke které došlo nezaviněným jednáním účastníků silničního provozu. Jde především o poškození čelních, bočních a zadních skel, předních a zadních světlometů, zpětných zrcátek a laků automobilů, ke kterému dochází zejména odlétnutým předmětem od pneumatik projíždějících vozidel, ať již ve stejném směru jízdy či v protisměru, přičemž není rozhodující, zda poškozené vozidlo bylo v pohybu či stálo odstavené. Událost se dokumentuje na „Záznam o škodní události“²⁷. V policejní praxi se již moc se škodní

²³ Článek 36, odst. 2 závazného pokynu č. 160 policejního prezidenta ze dne 4. Prosince 2009

²⁴) § 47 odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb.

²⁵ § 125c odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb.

²⁶ Článek 39 závazného pokynu č. 160 policejního prezidenta ze dne 4. Prosince 2009

²⁷ Článek 40, odst. 1 závazného pokynu č. 160 policejního prezidenta ze dne 4. Prosince 2009

událostí nesetkáváme z důvodu přímého řešení v rámci pojištění. Jedná se o velké zjednodušení.

- **Dopravní nehoda vozidla přepravující nebezpečné věci v souladu s Evropskou dohodou (ADR)²⁸⁾** - dopravní nehoda, při které dojde k úniku nebezpečné věci a je podezření ze zavinění řidičem vozidla přepravujícího nebezpečné věci. Dopravní nehoda se zpracovává na „Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu“.
- **Dopravní nehoda s účastí příslušníka bezpečnostního sboru** - jedná se o dopravní nehodu s účastí služebního vozidla bezpečnostního sboru. Zde se rozlišuje, zda je viníkem dopravní nehody příslušník bezpečnostního sboru nebo nikoli. Pokud je viníkem příslušník bezpečnostního sboru, ihned bez zbytečného prodlení vyrozumí prostřednictvím operačního důstojníka svého nadřízeného. Přestupek příslušníka bezpečnostního sboru - odevzdá se věc k projednání příslušnému služebnímu funkcionáři.²⁹⁾
- **Dopravní nehoda s účastí příslušníka Úřadu pro zahraniční styky a informace, Vojenské zpravodajství, Bezpečnostní informační služby a Generální inspekce bezpečnostních sborů** – sepíše se záznam „Protokol o nehodě v silničním provozu“, kam se uvede pouze jméno a příjmení, datum narození a číslo řidičského průkazu a skupiny oprávnění, ostatní údaje se neuvádějí. Cestou Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky se spisový materiál postoupí příslušnému orgánu.
- **Dopravní nehoda s účastí příslušníka ozbrojených sil** - každá dopravní nehoda s účastí ozbrojených sil nebo s účastí příslušníka ozbrojených sil výjezdová služba vyrozumí příslušné velitelství Vojenské policie, sepíše se „Záznam o dopravní nehodě v silničním provozu“.
- **Dopravní nehoda s účastí osoby požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva** - v tomto případě se provedou prvotní a neodkladná opatření a věc se odloží³⁰⁾.
- **Dopravní nehoda s účastí poslance nebo senátora Parlamentu České republiky** - přestupek lze projednat podle právního předpisu³¹⁾, pokud poslanec nepožádá o projednání dopravního přestupku v disciplinárním řízení. Pokud není věc řešena

²⁸⁾ Vyhláška č. 64/1987 Sb.

²⁹⁾ § 10 a 58 odst. 3 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb.

³⁰⁾ § 58 odst. 3, písm. b) zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

³¹⁾ § 58 odst. 1 a § 84 zákona č. 200/1990 Sb.

v blokovém řízení, věc se oznámí příslušnému správnímu úřadu. Zde se postupuje jako u každé jiné dopravní nehody, provedou se prvotní a neodkladné úkony, ohledání místa činu. Dopravní nehoda se zaznamená do „Protokolu o nehodě v silničním provozu“.

- **Dopravní nehoda s účastí cizince** - zde se postupuje běžným způsobem s rozdílem, že cizinec má právo využít tlumočnicka.

V rámci šetření dopravních nehod, jsou vždy prvotní a neodkladné úkoly obdobné. V každém výše zmíněném případě se jedná pouze o jiný postup při ukončení dopravní nehody - postup. V některých případech se věc oznámí – příslušnému úřadu, odloží - odevzdá, vyřeší v blokovém řízení. Popřípadě je šetřena v trestním řízení.

3.6 Interní akty a nařízení PČR

Mezi klíčové interní akty řízení, které se aplikují při šetření dopravních nehod, lze zařadit:

- **4. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie PP ČR**, který upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod
- **ZPPP č. 83/2006**, kterým se upravuje postup orgánů PČR v souvislosti s řízením o přestupcích
- **ZPPP č. 30/2009**, o plnění úkolů v trestním řízení
- **ZPPP č. 100/2001**, ke kriminalisticko-technické činnosti PČR
- **ZPPP č. 192/2002**, kterým se upravuje postup příslušníků PČR při provozování a využívání „Informačního systému zpracování a evidence DN“ v prostředí LOTUS NOTES
- **ZPPP č. 156/2009**, kterým se upravuje provozování informačního systému „Evidence dopravních nehod“
- **ZPPP č. 125/2004**, kterým se upravuje postup příslušníků PČR při plnění oznamovací povinnosti vůči zdravotním pojišťovnám
- **ZPPP č. 58/2010** o dopravním zpravodajství
- **ZPPP č. 172/2009**, kterým se stanoví zásady jednotného používání zvláštního výstražného zařízení a rozhlasového zařízení
- **ZPPP č. 26/2011**, o drogové kriminalitě
- **ZPPP č. 135/2010**, o pátrání

- **ZPPP č. 27/2008**, kterým se upravují úkoly PČR při přípravě a provádění záchranných a likvidačních prací složkami integrovaného záchranného systému
- **ZPPP č. 45/2009**, kterým se upravuje postup při manipulaci s bloky k ukládání pokut, bloky na pokutu na místě nezaplacenou a finančními prostředky vybranými v blokovém řízení
- **RPP č. 154/2011**, o profesní etice Policie České republiky

4 Analýza zkoumané problematiky

Veškeré údaje týkající se počtu dopravních nehod vyplývají ze statistiky Ředitelství služby dopravní policie (ŘSDP) Policejního prezidia České republiky, které shromažďuje údaje z celé republiky.

4.1 Hlavní příčiny dopravních nehod

Hlavní příčiny jsou již několik let neměnné.

Tabulka 1 - HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL

| Hlavní příčiny DN | 2013 | | 2014 | | 2015 | |
|------------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|
| | Počet nehod | Počet usmrcených | Počet nehod | Počet usmrcených | Počet nehod | Počet usmrcených |
| Nepřiměřená rychlost | 14 633 | 209 | 12 783 | 241 | 13 152 | 235 |
| Nesprávné předjíždění | 1 383 | 23 | 1 517 | 33 | 1 557 | 21 |
| Nedání přednosti | 12 342 | 78 | 12 751 | 79 | 13 683 | 89 |
| Nesprávný způsob jízdy | 44 022 | 218 | 45 790 | 229 | 49 807 | 256 |
| CELKEM | 72 380 | 528 | 72 841 | 582 | 78 199 | 601 |

zdroj: ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Jak je patrné z tabulky, hlavní příčinou dopravních nehod zůstává i nadále nesprávný způsob jízdy, při kterém došlo i k nejvyššímu počtu usmrcených osob.

Tabulka 2 - POČTY DOPRAVNÍCH NEHOD ZAVINĚNÝMI MLADÝMI ŘIDIČI

| Rok | Počet nehod | Počet nehod - mladí řidiči | Úmrtí | Úmrtí zaviněné mladým řidičem |
|------|-------------|----------------------------|-------|-------------------------------|
| 2013 | 84 398 | 24 446 | 583 | 157 |
| 2014 | 85 859 | 26 616 | 629 | 176 |
| 2015 | 93 067 | 28 850 | 660 | 185 |

zdroj: iBesip, vlastní zpracování

V roce 2015 zavinili mladí řidiči (řidiči s praxí do 5-ti let) 31% nehod z celkového počtu dopravních nehod, z toho došlo v 28% ke smrtelným následkům, v 31% k těžkým zraněním a v 33% k lehkým zraněním. Dalším negativním jevem při těchto nehodách je jízda pod vlivem alkoholu.³²

Tabulka 3 - DESET NEJČETNĚJŠÍCH PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD

| Pořadí | Deset nejčtetnějších příčin DN | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------|---|--------|--------|--------|
| 1. | Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla | 14 151 | 14 098 | 15 311 |
| 2. | Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem | 6 253 | 6 757 | 7 514 |
| 3. | Nesprávné otáčení nebo couvání | 6 048 | 6 583 | 7 199 |
| 4. | Jiný druh nesprávného způsobu jízdy | 6 318 | 6 570 | 7 097 |
| 5. | Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky | 7 701 | 5 360 | 5 682 |
| 6. | Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky | 4 042 | 4 415 | 4 385 |
| 7. | Nezvládnutí řízení vozidla | 4 023 | 4 294 | 4 261 |
| 8. | Nedání přednosti upravené DZ Dej přednost | 3 554 | 3 686 | 3 812 |
| 9. | Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu | 2 396 | 2 766 | 3 151 |
| 10. | Jízdy po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru | 2 501 | 2 403 | 2 594 |

zdroj: ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Jednou z nejčtetnějších příčin dopravních nehod v roce 2015 je opět nevěnování se řízení. Z celkového počtu je to téměř 1/5 (tedy 19,6%). Následuje nedodržení bezpečné vzdálenosti, což činí 9,6%, nesprávné otáčení a couvání - 9,2%. Tyto příčiny představují skoro 40% z celkového počtu dopravních nehod.

Z následující tabulky vyplývá, že nejtragičtější příčina dopravních nehod v roce 2015 bylo nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (16,1% z celkového počtu usmrcených. Následovaly nehody zaviněné nevěnování se řízení (14,5%), třetí nejtragičtější příčinou byla jízda po nesprávné straně vozovky, nebo - li vjetí

³² TSB: Nebezpeční mladí a začínající řidiči. (Ne)zvratná realita? *Parlamentní listy* [online]. v Praze [cit. 2016-11-14]. Dostupné z: <http://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/TSB-Nebezpecni-mladi-a-zacinajici-ridici-Ne-zvratna-realita-416784>

do protisměru (14,3%). Tyto tři nejtragičtější příčiny dopravních nehod připadají téměř na 1/3 všech usmrcených osob.

Tabulka 4 - DESET NEJTRAGIČTĚJŠÍCH PŘÍČIN DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2015

| Pořadí | Deset nejtragičtějších příčin DN | Počet usmrcených osob | Počet DN na 1 usmrcenou osobu |
|--------|---|-----------------------|-------------------------------|
| 1. | Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky | 97 | 45 |
| 2. | Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla | 87 | 176 |
| 3. | Jízdy po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru | 86 | 30 |
| 4. | Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky | 41 | 136 |
| 5. | Nezvládnutí řízení vozidla | 34 | 125 |
| 6. | Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu | 31 | 41 |
| 7. | Jiný druh nepřiměřené rychlosti | 27 | 22 |
| 8. | Nedání přednosti upravené DZ Dej přednost | 23 | 166 |
| 9. | Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu | 21 | 74 |
| 10. | Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti | 20 | 10 |

zdroj: ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Z předešlých dvou tabulek je patrné, že dopravní nehody jsou velice nebezpečné. A několik dopravních příčin se vyskytuje v obou tabulkách, přičemž u některých příčin se jedná o fatální následky. Mezi nejčtetnější a zároveň jedny z nejtragičtějších příčin dopravních nehod je nevěnování se řízení vozidla. Důvodem tohoto je, že pod tuto příčinu se dá označit několik příčin (ladění rádia, ohlédnutí na děti, regulace topení při jízdě a mnoho jiných věcí).

V roce 2015 byly celkem 4 nejtragičtější dny, kdy nejvyšší počet usmrcených osob dosáhl 11 a to ve čtvrtek 17. září. Druhým nejtragičtějším dnem byl opět čtvrtek 23. červenec, kdy zemřelo 10 osob. K usmrcení 8 osob došlo v neděli 22. března. V pátek 4. prosince došlo k usmrcení 7 osob. V roce 2015 bylo i několik dní, kdy nedošlo k žádnému usmrcení osob. Nejvíce těchto dnů bylo v lednu a to celkem 12 dnů. 11 dnů bez umrtí bylo

v dubnu. V březnu a v červnu bylo takových dnů 8. Nejméně takových dnů bylo v srpnu a to pouze 3.³³

Tabulka 5 - VÝVOJ ZÁKLADNÍCH UKAZATELŮ OD ROKU 2006

| Rok | Počet nehod | Usmrceno | Těžce zraněno | Lehce zraněno |
|--------------------|-------------|----------|---------------|---------------|
| 2006 | 187 965 | 956 | 3 990 | 24 231 |
| 2007 | 182 736 | 1 123 | 3 960 | 25 382 |
| 2008 | 160 376 | 992 | 3 809 | 24 776 |
| 2009 | 74 815 | 832 | 3 536 | 23 777 |
| 2010 | 75 522 | 753 | 2 823 | 21 610 |
| 2011 | 75 137 | 707 | 3 092 | 22 519 |
| 2012 | 81 404 | 681 | 2 986 | 22 590 |
| 2013 | 84 398 | 583 | 2 782 | 22 577 |
| 2014 | 85 859 | 629 | 2 762 | 23 655 |
| 2015 | 93 067 | 660 | 2 540 | 24 427 |
| 2016 ³⁴ | 81 995 | 472 | 2 191 | 20 966 |

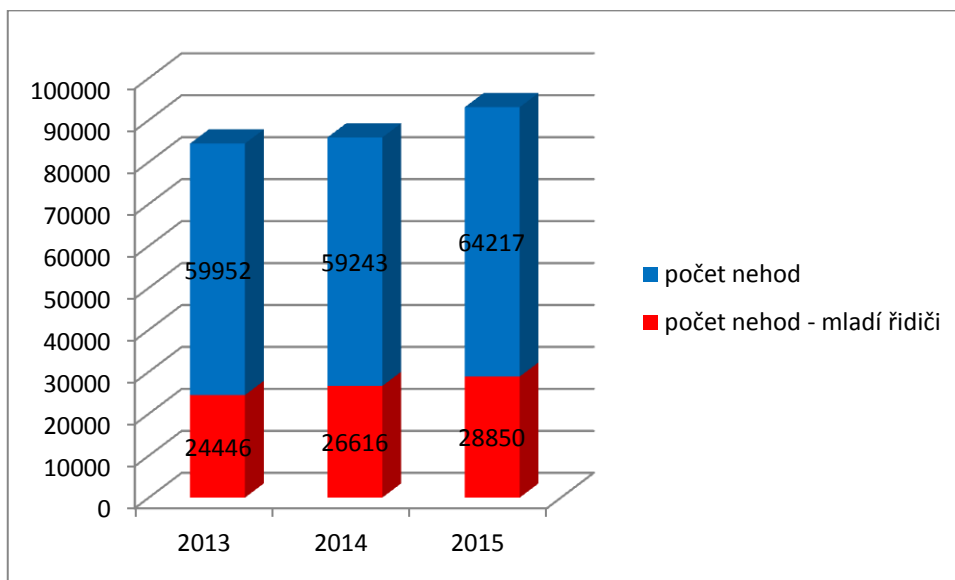
zdroj: ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že nejvyšší počet dopravních nehod ve sledovaném období byl v roce 2006, oproti tomu v roce 2009 došlo k nejnižšímu počtu dopravních nehod. K této rapidní změně došlo zejména z důvodu změny v právní legislativě ohledně povinnosti ohlášení dopravních nehod. K nejnižšímu počtu usmrcených osob došlo v roce 2013 naopak nejvyšší počet umrtí byl zaznamenán v roce 2007, kdy byl počet dvojnásobný. Pozitivní trend je zaznamenán u těžce zraněných osob, kdy tento počet rok od roku klesá. Nejméně lehce zraněných bylo zaznamenáno v roce 2010 naopak nejvyšší počet byl zaznamenán v roce 2008. Podle dosavadních výsledků roku 2016 může opět dojít k mírně pozitivním trendům ve všech kategoriích.

³³ TESAŘÍK, Ing. Josef a kpt. Mgr. Jan STRAKA. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2015* [online]. 2016, [cit. 2016-03-28]. DOI: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

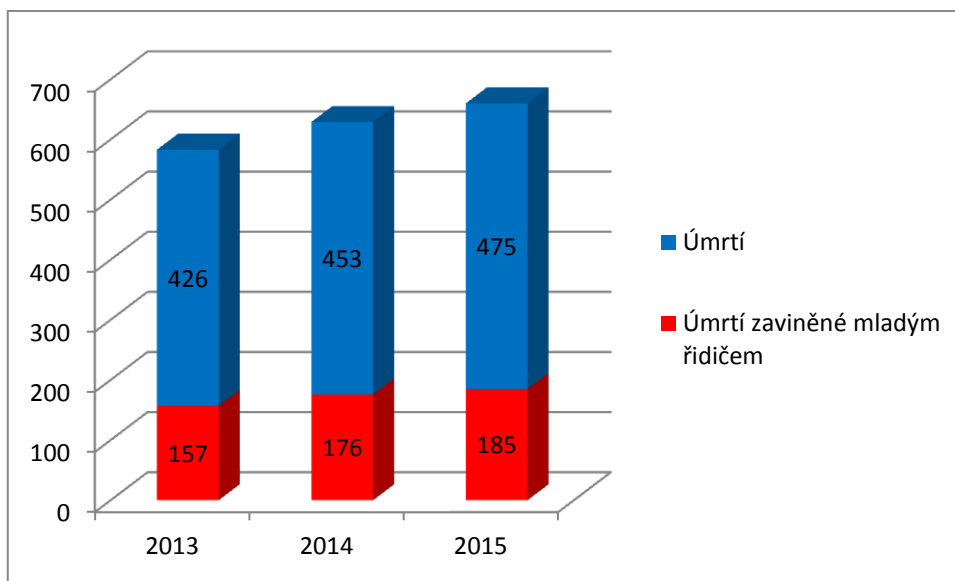
³⁴ informace za měsíce leden - říjen roku 2016

Graf 1 - DOPRAVNÍ NEHODY MLADÝCH ŘIDIČŮ



Zdroj: ibesip, vlastní zpracování

Graf 2 - SMRTELNÉ DOPRAVNÍ NEHODY ZAVINĚNÉ MLADÝMI ŘIDIČI



Zdroj: ibesip, vlastní zpracování

Z výše uvedených grafů vyplývá, že mladí řidiči zaviní zhruba třetinu dopravních nehod a stejným podílem se přičiní na dopravních nehodách s následkem smrti.

Hlavní příčiny dopravních nehod jsou:

- **Nesprávný způsob jízdy** – do této kategorie lze zařadit dopravní nehody zaviněné především v důsledku nevěnování se plně řízení vozidla, jízda po nesprávné straně pozemní komunikace, nesprávné otáčení nebo couvání, nezvládnutí řízení vozidla, nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly.
- **Nepřiměřená rychlost** – nejčastější příčinou v této kategorii je nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky, což znamená jízda na mokřém povrchu, sněhu, námraze nebo náledí. Druhou nejčastější příčinou je nepřizpůsobení rychlosti vozidla dopravně technickému stavu vozovky, což znamená jízda v zatáčce, průjezd křižovatkou. Další příčinou je nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla za snížené viditelnosti, což znamená jízda za mlhy, deště, sněžení, jízda na potkávací světla v noci nebo za snížené viditelnosti.
- **Nedání přednosti** – nejčastější příčinou je nerespektování značky „Dej přednost v jízdě“ či nerespektování dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě“ a též nerespektování nedání přednosti v jízdě příjíždějícímu vozidlu zprava.
- **Nesprávné předjíždění** – mnohokrát jde o dopravní nehody zaviněné předjížděním vozidla vlevo, které odbočuje vlevo, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu, předjíždění bez dostatečného rozhledu, ohrožení protijedoucího vozidla, předjíždění vpravo.
- **Technická závada vozidla zaviněná řidičem** – jedná se většinou o nesprávné uložení nákladu, závadu na závěsu pro přívěs, nezajištěné bočnice, uvolnění kola.

4.2 Ekonomické aspekty dopravních nehod

Dopravní nehody nezatežují ekonomicky pouze pojišťovny, ale též státní rozpočet v podobě vdovských, invalidních důchodů nebo jiných. Ekonomické aspekty dopravních nehod vychází z přehledu "Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích"³⁵.

Výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2014 v členění dle závažnosti dopravní nehody byla:

- ztráta v důsledku usmrcení 1 osoby celkem 20 881 000 Kč,

³⁵ DAŇKOVÁ, Alena: Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV, 2013

- ztráta v důsledku těžkého zranění 1 osoby činí 5 089 000 Kč,
- ztráta v důsledku lehkého zranění 1 osoby činí 429 000 Kč,
- celková výše škod u nehod bez následků na zdraví, pouze s hmotnou škodou na 1 nehodu činí 262 000 Kč.

Tabulka 6 - CELKOVÉ EKONOMICKÉ ZTRÁTY r. 2014

| | POČET OSOB | ZTRÁTA V KČ NA 1 OSOBU | CELKOVÉ ZTRÁTY V KČ |
|---|------------|------------------------|-----------------------|
| Výše ztrát na lidských životech (zemřelí do 30 dnů po DN) | 688 | 20 881 000 | 14 366 128 000 |
| Výše ztrát v důsledku těžkých zranění | 2 703 | 5 089 000 | 13 755 567 000 |
| Výše ztrát v důsledku lehkých zranění | 23 655 | 429 000 | 10 147 995 000 |
| Škody z nehod jen s hmotnou škodou | 64 805 | 262 000 | 16 978 910 000 |
| Rok 2014 celkem | | | 55 248 600 000 |

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu Brno, vlastní zpracování

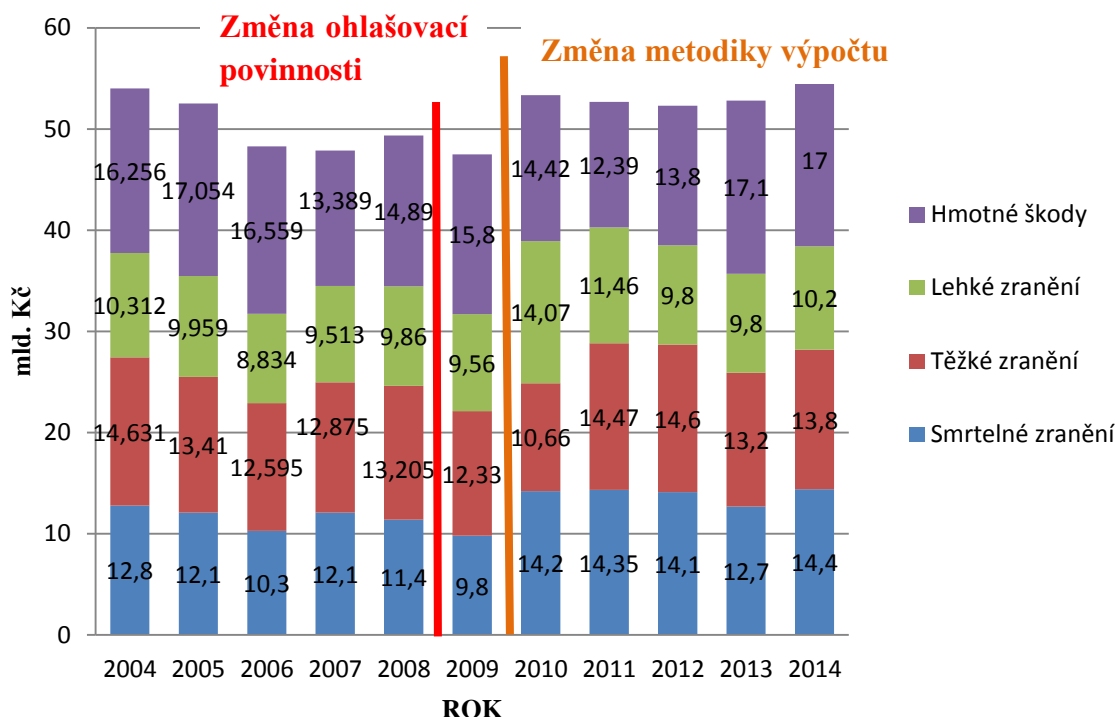
Výše uvedené částky nezanedbatelně zatěžují státní rozpočet, jedná se o částku přesahující 55,2 miliard korun ročně. Tato částka v roce 2014 činila zhruba 30 % schodku státního rozpočtu³⁶.

Celkové roční ekonomické ztráty v mld. Kč z nehodovosti v období od r. 2004 - 2014

| | | | | | |
|----------|---|--------------|----------|---|--------------|
| rok 2004 | - | 54,0 mld. Kč | rok 2005 | - | 52,5 mld. Kč |
| rok 2006 | - | 48,3 mld. Kč | rok 2007 | - | 50,9 mld. Kč |
| rok 2008 | - | 49,3 mld. Kč | rok 2009 | - | 47,5 mld. Kč |
| rok 2010 | - | 57,2 mld. Kč | rok 2011 | - | 52,7 mld. Kč |
| rok 2012 | - | 52,3 mld. Kč | rok 2013 | - | 52,8 mld. Kč |
| rok 2014 | - | 55,2 mld. Kč | | | |

³⁶ Za dopravní nehody jsme v roce 2014 zaplatili přes 55 miliard Kč: Tisková zpráva. *Observační bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2015, s. 4 [cit. 2016-04-27]. Dostupné z: <http://czrso.cz/file/za-dopravni-nehody-jsume-v-roce-2014-zaplatili-pres-55-miliard-kc/>

Graf 3 - ZTRÁTY Z DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i, vlastní zpracování

4.3 Případová studie dopravní nehody s následným popisem postupu a úkonů policisty na místě

Informace poskytnuté hlídce dopravní policie od operačního důstojníka:

Přes linku 158 byla nahlášená dopravní nehoda ve městě Jihlava na křižovatce ul. Tolstého a ul. třídy Legionářů. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob. Při šetření dopravní nehody hlídka zjistí, že řidič, který nehodu způsobil, je pod vlivem alkoholu.

Postup hlídky DI po příjezdu na místo dopravní nehody:

- hlídka po příjezdu na místo dopravní nehody, dá zprávu operačnímu důstojníkovi o tom, že je na místě a popis místa nehody - dopravní situace, označí místo nehody (zapnuté majáky, označení led nápisy na vozidla - pozor dopravní nehoda),
- po vystoupení z vozidla hlídka začíná zjišťovat stav řidičů a informace o vzniku a příčině dopravní nehody,
- po vyslechnutí informací od obou řidičů, jak k dopravní nehodě došlo, vyzve hlídka k předložení dokladů pro provoz a řízení vozidla,

- v tuto chvíli se většinou policisté rozdělí a začínají pracovat samostatně - jeden z hlídky jde ověřit totožnost řidičů a doklady od vozidel, při této činnosti podá operačnímu důstojníkovi bližší informace o místě dopravní nehody (zda je opravdu vyloučeno zranění, jaká je na místě dopravní situace, popřípadě zda nebudou na místě nutní hasiči),
- druhý z policistů vyzývá řidiče (pro lepší orientaci si řidiče označíme čísly 1 a 2) k provedení dechové zkoušky, zda nejsou ovlivněni alkoholem nebo jinou návykovou látkou, u této dopravní nehody se oba řidiči podrobili dechové zkoušce, jeden z řidičů, označen jako řidič č. 1 byl pod vlivem alkoholu, hodnota alkoholu v dechu byla 1,35 ‰,
- policista, který ověřil totožnost řidičů, následně začíná označovat stopy spojené s dopravní nehodou, po označení stop provede jejich zadokumentování pomocí fotoaparátu a následně provede náčrtek místa dopravní nehody,
- v té samé chvíli druhý policista poučuje oba řidiče o následném postupu - řidič č. 1 bude znovu vyzván k provedení opakované dechové zkoušky v rozmezí 5-ti minut od prvního měření, řidič č. 2 je informován o celé situaci a následném postupu policie, řidič č. 1 se podrobil druhé dechové zkoušce, která byla rovněž pozitivní s hodnotou 1,33‰, řidič po druhé dechové zkoušce vyžadoval odběr krve a lékařské vyšetření,
- aby byl urychlen celý proces na místě dopravní nehody, vyrozumí o zjištěné skutečnosti policista, že jeden z řidičů je pod vlivem alkoholu a operační důstojník vyšle na místo další hlídku, která řidiče č. 1 odveze na lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu,
- než na místo přijede druhá hlídka, policista zatím vytiskne informace z přístroje, kterým provedl dechové zkoušky, tyto výtisky vyplní (jméno řidiče, datum narození, místo provedení dechové zkoušky), řidič č. 1 tento výtisk podepíše, následně je řidiči zadržán řidičský průkaz,
- druhý policista stále ohledává místo dopravní nehody,
- policista, který komunikuje s řidiči, jde již zjištěné skutečnosti zadat do počítače do programu Lotus Notes (program určený pro zpracování všech dopravních nehod), následně se domluví s řidiči na provedení výsledku,

- policista, který ohledával místo dopravní nehody a provedl náčrtek, nechá tento náčrtek podepsat řidičům,
- po provedení všech prvotních a neodkladných úkonů na místě dopravní nehody, podají policisté další informaci operačnímu důstojníkovi společně s informací, jak bude dopravní nehoda vyřešena a odjíždějí na základnu zpracovat dopravní nehodu.

Ne vždy se musí na místě dopravní nehody provést veškeré prvotní a neodkladné úkony, které jsou rozpracovány v další části této práce, každá dopravní nehoda je jedinečná a tudíž se musí i postup na místě tomu přizpůsobit. Ovšem lze říci, že je zde vždy několik stále se opakujících úkonů, které se musí provést vždy, stejně, jak tomu bylo ve výše zmíněné dopravní nehodě.

Při výše uvedené dopravní nehodě bylo provedeno:

- hlásná služba,
- označení místa dopravní nehody,
- zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody,
- provedena dechová zkouška, která u jednoho z řidičů byla pozitivní,
- na základě pozitivní dechové zkoušky zajištěno odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem krve,
- lustrace osob a vozidel,
- zadržení ŘP,
- ohledání místa dopravní nehody.

Vzhledem k tomu, že se jednalo o dopravní nehodu, kde byl jeden z řidičů pod vlivem alkoholu, nelze tuto nehodu zpracovat na místě dopravní nehody. Jelikož řidiči bylo naměřeno více než 1‰, šetří se nehoda jako trestný čin. Pokud by nebyl nikdo pod vlivem alkoholu a nedošlo by ke zranění osob, lze tento druh nehody šetřit přímo na místě v rámci blokového řízení a to jako jízda křižovatkou - nedání přednost v jízdě.

Podrobnější informace o zpracování dopravní nehody jsou uvedeny v příloze IX této práce.

4.4 Prvotní a neodkladné úkony na místě dopravní nehody

Prvotní a neodkladné úkony jsou úkony, které na místě dopravní nehody dělají všichni policisté, kteří jsou na místě přítomni. Mluvíme o úkonech před ohledáním místa činu. Je to soubor úkonů, které se provádějí bezprostředně po příjezdu. Jedná se o zjištění

stavu na místě dopravní nehody s cílem co nejvíce eliminovat následky dopravní nehody, hrozící nebezpečí a fixovat stav na místě dopravní nehody. Při každé dopravní nehodě je jiná posloupnost těchto úkonů. Vždy je nutné dbát na zajišťování a fixování stop před poškozením. Mezi nejdůležitější prvotní a neodkladné úkony patří zjistit, zda se na místě nacházejí zraněné osoby, popřípadě, zda některá z osob místo dopravní nehody opustila, ať již z jakéhokoliv důvodu. Dalším důležitým úkonem je zabránit dalšímu ohrožení osob způsobenému například vytékáním paliva v blízkosti zaklíněných osob.

Prvotní a neodkladné úkony jsou uvedeny v článku 34 ZPPP č. 160/2009, který upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ale i v jiných odborných publikacích.

Mezi prvotní a neodkladné úkony prováděné na místě dopravní nehody lze zařadit:

- **Poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám³⁷**, zajištění technické nebo jiné pomoci (vyproštění osoby z havarovaného vozidla), důležité je též ověřit, zda se všichni účastníci dopravní nehody či havárie nacházejí na místě dopravní nehody nebo je známo, kde se nacházejí. Pokud se některý účastník dopravní nehody nenachází na místě, je nutné prostřednictvím operačního střediska zajistit okamžité pátrání po tomto účastníkovi (pátrání jinými hlídkami v okolí místa dopravní nehody, šetření v nemocničním zařízení, popřípadě zajištění psouvoda), jelikož je zde podezření, že účastník utrpěl zranění a může být ohrožen na životě. Zpravidla bývají na místě dopravní nehody dříve záchranáři a hasiči, než policisté, ale pokud dojde k opaku, jsou policisté povinni poskytnout první pomoc, čímž se sleduje odstranění akutního nebezpečí smrti a v rámci možností zamezení dalšího poškození zdraví.
- **Zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě³⁸**, zejména se jedná o překážku na vozovce, rozlité hořlavé látky, únik plynu, výbušniny, poškození elektrického vedení, radioaktivní materiál, rozlité chemické látky nebo jiné nebezpečné látky. Pokud při nehodě dojde k úniku nebezpečných látek, postupuje se dle interního aktu řízení a vše se konzultuje a spolupracuje se s Hasičským záchranným sborem. Vozidlo musí být řádně označeno (oranžové tabulky se symboly a čísly), o jakou nebezpečnou látku se jedná a dle tohoto se postupuje.

³⁷ Čl. 34 odst. 1 písm. a) ZPPP č. 160/2009

³⁸ Čl. 34 odst. 1 písm. b) ZPPP č. 160/2009

- **Předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody³⁹**, po příjezdu na místo a zjištění prvních informací je vždy nutné informovat o situaci na místě dopravní nehody. Upřesnit informaci o počtu zraněných, dopravní situaci a jiných důležitých skutečnostech, např. zda se jedná o mimořádnou událost. Za mimořádnou událost lze označit například srážku více vozidel spojenou s uzavírkou komunikace a následným odklonem provozu (hromadná nehoda na dálnici), dopravní nehodu, při které dojde k usmrcení, dále srážku s vlakem, havárii vozidla přepravující nebezpečné látky apod.
- **Označení místa dopravní nehody⁴⁰**, se považuje označení dle zákona řidičem, pokud to nelze, hlídka místo dopravní nehody označí sama buď za použití výstražného trojúhelníku, častěji bývá použito služebního vozidla se zapnutím zvláštního výstražného zařízení (ZVZ), popřípadě označení od údržby silnic. Označení má upozornit ostatní účastníky provozu, že projíždějí nebezpečným úsekem.
- **Uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením, ale i zamezení vstupu do vozidel⁴¹** – v rámci vyšetřování nemůže policista dovolit účastníkům nehody vstupovat do vozidel, která jsou předmětem šetření v rámci dopravní nehody a to z důvodu, aby účastníci nepozměnili stopy ve vozidle, které mohou ovlivnit další šetření (např. odnést lahve s alkoholem, zatažená ruční brzda, zařazený rychlostní stupeň). Jediná možnost, kdy policista může povolit vstup do vozidla je z důvodu vyzvednutí dokladů a jiných osobních věcí, ovšem za předpokladu, že policista bude po celou dobu přítomen a kontroluje manipulaci ve vozidle.
- **Cestou příslušného operačního střediska policie zajistit okamžité opatření⁴²** pokud dojde k ujetí popřípadě útěku účastníka dopravní nehody, zajistí se cestou operačního důstojníka součinnost s ostatními hlídkami.
- **Úzká spolupráce s obsluhou centrálně řízeného silničního provozu⁴³** – zde se jedná o spolupráci, pokud na komunikaci, kde došlo k dopravní nehodě, je tato služba, zejména se jedná o dálnice popřípadě město s provozovaným telepatickým systémem.

³⁹ Čl. 34 odst. 1 písm. c) ZPPP č. 160/2009

⁴⁰ Čl. 34 odst. 1 písm. d) ZPPP č. 160/2009

⁴¹ Čl. 34 odst. 1 písm. e) ZPPP č. 160/2009

⁴² Čl. 34 odst. 1 písm. f) ZPPP č. 160/2009

⁴³ Čl. 34 odst. 1 písm. g) ZPPP č. 160/2009

- **Zjištění totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody⁴⁴** – jedna z nejdůležitějších věcí, zjišťuje se vždy včetně rodného čísla, pokud dojde ke zranění osob je podstatná i zdravotní pojišťovna. Každý účastník dopravní nehody včetně svědků je následně prolustrován včetně vozidel. Zde se zjišťuje, jestli jsou řidiči oprávněni k řízení vozidla (řidičské oprávnění pro danou skupinu popřípadě, platný zákaz řízení, dále se kontrolují přestupky v dopravě), při lustraci osoby a vozidel dochází i k ověření, zda někdo ze zúčastněných subjektů není v pátrání. Se zjištěnými údaji totožností osob policista musí dbát jejich ochrany (dle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů). Zjištění totožnosti všech osob je jednou ze stěžejních činností po příjezdu na místo dopravní nehody. Důležité je zaznamenat všechny účastníky, později může dojít k přehodnocení průběhu dopravní nehody a tito lidé mohou být vyslechnuti např. jako svědci. Všechny účastníky dopravní nehody je policista povinen zaznamenat do Protokolu o dopravní nehodě.
- **Obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu⁴⁵** se provádí, pokud již je to v rámci šetření dopravní nehody možno, tedy je již provedeno zadokumentování místa dopravní nehody, provedena fotodokumentace, zaměření vozidel, proveden náčrtek místa dopravní nehody. Informace o dopravní situaci se provádí přes operační středisko, které zaznamenává uzavření komunikace, objízdné trasy. Informace o obnovení provozu se též provádí přes operační středisko.
- **Po předchozí výzvě k provedení orientačního vyšetření spočívajícího v dechové zkoušce ke zjištění, zda účastníci dopravní nehody podezřelí z přestupku nebo trestného činu (tzn. přečinu či zločinu) spáchaného v souvislosti s touto dopravní nehodou, nejsou ovlivněny alkoholem⁴⁶** nebo jinou návykovou látkou, součástí každého šetření dopravní nehody je provedena u všech řidičů dechová zkouška na alkohol. Test na alkohol se provádí pomocí přístrojů popřípadě detekční trubičkou. Pokud se jedná o test detekční trubičkou a je-li tato zkouška pozitivní, vždy následuje lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu. Je-li dechová zkouška provedena analyzátozem dechu, která splňuje stanovené podmínky vyhláškou

⁴⁴ Čl. 34 odst. 1 písm. h) ZPPP č. 160/2009

⁴⁵ Čl. 34 odst. 1 písm. i) ZPPP č. 160/2009

⁴⁶ Čl. 34 odst. 1 písm. j) ZPPP č. 160/2009

č. 345/2002 Sb., která upravuje povinné ověřování těchto měřidel, odborné lékařské vyšetření se již neprovádí.

- **Po předchozí výzvě zajištění odborného lékařského vyšetření, zejména odběru vzorků biologických materiálů**⁴⁷ postup dle § 114 odst. 2 zákona č. 141/1961 Sb., trestního řádu. Jedná se o situace, kdy jsou účastníci dopravní nehody ovlivněny jinou návykovou látkou. Vše se zaznamenává do Protokolu o nehodě.
- **Provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody, např. zaznamenání platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 65 let**⁴⁸ – zaznamenání lékařské prohlídky do Protokolu o dopravní nehodě. Povinnost kontroly vyplývá z § 87 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- **Provedení lustrace vozidel zúčastněných na dopravní nehodě, účastníků dopravní nehody a jejich dokladů**⁴⁹ – jak již bylo zmíněno v odstavci ohledně totožnosti. Jedná se o lustraci v informačních systémech pro účely pátrání po osobách a vozidlech. Lustrace se provádí s pomocí operačního střediska, popřípadě za využití dostupných technických prostředků kterými je vybaveno služební vozidlo.
- **Zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu nebo jiných věcí, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat**⁵⁰, je nutné vyhotovit seznam zajištěných věcí na místě dopravní nehody. Policisté cestou operačního důstojníka zajistí odtah vozidla a zabezpečí věci ve vozidle proti odcizení. Vozidlo se předává majiteli po vyhotovení Protokolu o vydání vozidla. Při zajištění vozidla je nutné vyhotovit Protokol o zajištění vozidla, kde se uvede důvod zajištění vozidla. Policista vyrozumí majitele vozidla nebo oprávněnou osobu o místě uložení vozidla a možnosti převzetí.

Pořadí provedení jednotlivých prvotních a neodkladných úkonů a neodkladných bezpečnostních opatření nelze taxativně určit, neboť při každé dopravní nehodě je jiná situace na místě. Policisté postupují na místě dle okolností. Situace se mění podle počtu zraněných nebo usmrcených osob, hustoty provozu, charakteru dopravní nehody, přehlednosti úseku, dle povětrnostních podmínek, jednotlivých stop nalezených na místě dopravní nehody.

⁴⁷ Čl. 34 odst. 1 písm. k) ZPPP č. 160/2009

⁴⁸ Čl. 34 odst. 1 písm. l) ZPPP č. 160/2009

⁴⁹ Čl. 34 odst. 1 písm. m) ZPPP č. 160/2009

⁵⁰ Čl. 34 odst. 1 písm. n) ZPPP č. 160/2009

4.5 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody je jedna z nejdůležitějších věcí na místě dopravní nehody. Při ohledání se získávají nejdůležitější informace spojené s průběhem vzniku dopravní nehody. Ohledání je vždy potřeba udělat co nejdůkladněji, jedná se „o skládání kousků do skládačky“. Precizně odvedená práce znamená vyřešení mnoha nejasností. Často se stává, po příjezdu na místo dopravní nehody, že člověk nechápe, jak mohlo dojít k dopravní nehodě a jak je možné, že zúčastněná vozidla zůstala v takovém konečném postavení, v jakém jsou. Před samotným úkonem ohledání místa činu, musí každý policista, ne jenom dopravní, ale všichni, kteří jsou na místě dopravní nehody, provést prvotní a neodkladné úkony.

4.5.1 Prvotní vyšetřovací úkony

Prvotní vyšetřovací úkony jsou úkony, které jsou prováděny policejním orgánem na místě silničních dopravních nehod za účelem zjištění a zajištění důkazů důležitých pro pozdější dokazování před správním orgánem nebo soudem. Je důležité uvědomit si, že všechny důkazy mají později prokázat protiprávní jednání konkrétní osoby.

Za prvotní vyšetřovací úkony prováděné při vyšetřování silničních dopravních nehod lze považovat tyto úkoly:

- Ohledání místa silničních dopravních nehod,
- ohledání dopravních prostředků,
- lékařské prohlídky zraněných osob a ohledání mrtvol,
- zjištění stavu účastníků silničních dopravních nehod, zda nejsou ovlivněny alkoholem nebo jinými návykovými látkami,
- pronásledování účastníka, který po dopravní nehodě z místa ujel, pátrání po vozidle,
- vyžádání vysvětlení od účastníků nehody a očitých svědků.⁵¹

4.5.2 Zvláštnosti místa dopravní nehody jako místa činu:

- Jde z pravidla o nedbalostní delikty,
- prostředkem páchaní trestného činu je nejčastěji motorové vozidlo,⁵²

⁵¹ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 148. ISBN 80-7201-212-6.

- při ohledání místa dopravní nehody je nutné vedle ostatních úkonů zajistit bezpečnost, a pokud je to možné, i plynulost silničního provozu,
- stopy mohou být znehodnocovány v důsledku činnosti složek IZS, někdy je neúmyslně znehodnocují zvědavci, jindy úmyslně pachatel dopravní nehody,
- dochází k nim často na místech s intenzivním provozem,
- pachatel se často snaží na místě nehody ovlivnit svědky,
- na místě jsou často osoby, kterým musí být poskytnuta první pomoc,
- pachatel obvykle zůstává na místě.

Pojem ohledání

Ohledání je kriminalistická metoda, kterou se na základě bezprostředního pozorování zjišťuje, zkoumá, hodnotí a podchycuje materiální situace nebo stav objektů, majících vztah k prověřované události, k jejímu poznání a získání důkazů i dalších informací důležitých pro trestní řízení.⁵³

Účel ohledání

- Zjištění a zajištění důkazů a skutečností rozhodných pro posouzení příčin, podmínek a okolností dopravní nehody,
- zjištění porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích jednotlivými účastníky dopravní nehody.⁵⁴

V rámci ohledání místa dopravní nehody je nutné věnovat pozornost:

- **dopravní situaci na místě dopravní nehody** – zejména se jedná o stav povrchu vozovky, způsob řízení provozu, okolí místa dopravní nehody, přehlednost v místě, dopravní značení (vodorovné, svislé) – čitelnost, viditelnost, omezení v místě DN – např. snížená rychlost,
- **povětrnostním podmínkám a jiným souvisejícím okolnostem** – důležitost denní doby, viditelnost, déšť, sněžení, vítr,

⁵² KOPECKÝ, Z. PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část, 1. vydání Praha: Police History, 2006 s. 311. ISBN 8086477-32.*

⁵³ CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu. 2. vydání Praha: Ministerstvo vnitra, 1999, s. 4, ISBN neuvedeno.*

⁵⁴ Čl. 1 4. Pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního rezidua ČR.

- **stopám na místě dopravní nehody a v jeho okolí** – komplexní zhodnocení stop na místě, zajištění každé stopy, na vozidlech, komunikaci, osobách, nákladu, konečné postavení vozidel,
- **stavu účastníků dopravní nehody** – zjištění zda nedošlo ke zranění osob, popřípadě k jiným zdravotním potížím, ovlivnění alkoholem nebo jinými návykovými látkami,
- **technickému stavu zúčastněných vozidel, konečného postavení, ovládacích prvků vozidla, postavení kol, poškození** – zda je vozidlo vybaveno tachografem – nutno zajistit záznamy jízdy (kotouče, kartu řidiče) popřípadě celý tachograf, při nehodě s účastí dětí ověřit autosedačku, polohu bezpečnostních pásů, kontrolu nákladu převážejícího aj.

Na místě dopravní nehody dochází k systematickému a důslednému ohledání místa činu, jelikož toto místo je nositelem důležitých informací ke zjištění pachatele dopravní nehody. Je nutné pamatovat, že ohledání musí být důkladné a zpravidla se provádí jednorázově, jelikož stopy na místě není možno „uzamknout“. Dřecí, smykové, brzdné stopy nezůstanou na místě dopravní nehody neměnné. Je nutné tyto stopy zadokumentovat co nejdříve a důkladně.

Na místě dopravní nehody dochází k označení všech stop důležitých pro vyšetřování. Stopy se označují pomocí čísel, zvýrazňují se pomocí spreje. Po označení veškerých stop se provede fotodokumentace místa a následné její zakreslení – tzv. náčrtek místa dopravní nehody. Při ohledání místa dopravní nehody je vždy přítomný řidič popřípadě jiná nezúčastněná osoba. Pokud je to možné náčrtek místa dopravní nehody podepisují řidič nebo svědci. Náčrtek slouží jako předloha ke zpracování plánu k místu dopravní nehody a po podepsání je již neměnný. Pokud bylo před příjezdem hlídky PČR na místo DN manipulováno s polohou vozidel, policisté zaznamenají, že vozidla nejsou v konečném postavení po dopravní nehodě – někdy se toto stává v důsledku, že řidiči nechtějí bránit v plynulosti provozu a odstaví vozidla ke krajnici.

Při ohledání místa dopravní nehody je nutné vždy zjistit:

- rozměry vozovky včetně odbočovacích pruhů, krajnice atd.
- hustotu provozu,
- povětrnostní podmínky v době ohledání,

- dopravní značení, jeho rozmístění, viditelnost,
- charakter vozovky – o jakou silnici se jedná (I., II., III. třída), číslo komunikace, přímý úsek, zatáčka, křižovatka, jízdní pruhy atd.,
- povrch vozovky – beton, živice, dlažební kostky, bahno, suchý, mokrý povrh, souvislá vrstva sněhu, námraza, zda je technicky ošetřený atd.,
- způsob řízení provozu – dopravní značky, světelné signalizační zařízení,
- viditelnost – důležitost stanovení za snížené viditelnosti (tma, mlha),
- stav vozovky – výmoly/výtlučky, velikost, rozmístění a hloubka, vyjeté koleje,
- charakteristika okolí navazující na těleso vozovky a podle okolností i rozměrová charakteristika – silniční příkop včetně šířky, hloubky, travnatý pás, lesní porost,
- světelné poměry – zda došlo k dopravní nehodě ve dne nebo noci, světelné podmínky při ohledání,
- další charakteristické zvláštnosti.⁵⁵

Způsoby ohledání místa dopravní nehody lze rozdělit do čtyř způsobů, každý způsob se aplikuje na jiný typ dopravní nehody. Hovoříme o:

- **rajonovitý** – jde o způsob ohledání, který lze uplatnit při rozsáhlejších dopravních nehodách např. hromadné nehody na dálnici, spočívá v rozdělení místa dopravní nehody na několik menších rajónů, které se ohledávají samostatně, jedná se usnadnění ohledání a eliminuje přehlednutí stop
- **excentrický** – jedna z nejpoužívanějších metod ohledání místa dopravní nehody, postupuje se od středu směrem ven až po hranice ohledání, např. od usmrcené osoby, srážky vozidel atd.
- **frontální** – tento způsob ohledání se používá zejména při pátrání po osobě, která opustila místo dopravní nehody, postupuje se v řadě a prohledává se přilehlé okolí v určitém směru
- **koncentrický** – jedná se o spirálové ohledání místa, kdy se postupuje směrem dovnitř tj. od hranice ohledávání až po střed dopravní nehody

⁵⁵ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 149-150. ISBN 80-7201-212-6

4.6 Stopy silničních dopravních nehod

Stopou rozumíme každou změnu, vzniklou v příčinné souvislosti s vyšetřovanou událostí, která je zjištělná, zjistitelná a obsahuje informace významné pro vyšetřovanou událost.⁵⁶

Při ohledání místa dopravní nehody je potřeba si uvědomit, které stopy lze na místě nalézt a zajistit. Většinou se jedná o paměťové a materiální stopy.

4.6.1 Paměťové stopy

Jsou to stopy, které se vytvoří v paměti člověka, tedy účastníka dopravní nehody (řidiče, spolujezdce, chodce, svědka nehody), jde o stopy sluchové, zrakové, čichové, chuťové a hmatové. Je to proces vjemů, pocitů, představ vnímání. Na tyto podmínky mají vliv i další okolnosti jako je strach, inteligence, schopnost si zapamatovat. Paměťové stopy se uchovávají pouze po určitou dobu a nevznikají okamžitě. Záleží i na osobě, zda chce tyto stopy uvést či nikoli. Několik osob v místě jedné události mohou mít jiný pohled a podat odlišné informace. I přes tuto odlišnost jsou paměťové stopy důležitým důkazem v objasnění a vytvoření obrazu o průběhu dopravní nehody. Paměťové stopy se získávají na místě dopravní nehody vytěžením svědků, případně provedeným výslechem pomocí Úředního záznamu dle ustanovení § 158 odst. 5 trestního řádu popřípadě dle ustanovení § 61 odst. 5 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.

4.6.2 Materiální stopy

Tyto stopy vznikají v důsledku působení předmětů nebo jevů na prostředí, kde přicházejí do kontaktu a odrážejí v něm obraz. Zobrazují vlastnosti, části popřípadě struktury. U dopravní nehody se jedná o stopy brzdění nebo blokování na vozovce, dále stopy na zasněžené nebo zaprášené vozovce, stopy po chůzi, stopy po střetu vozidla s pevnou překážkou, s jiným vozidlem, chodcem, zvířím. Mezi materiální stopy, které vznikají na místě dopravní nehody podle názoru Prerada jsou:

- Stopy na vozovce,
- stopy na zúčastněných vozidlech,
- stopy na pevných objektech,
- stopy na tělech obětí nebo zraněných osob.⁵⁷

⁵⁶ DOLEŽEL, J, NOVÁK, Č. Kriminalistické minimum. 1. část, Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1995. s. 19. ISBN neuvedeno.

4.6.2.1 Stopy na vozovce

Při šetření dopravních nehod se můžeme setkat s těmito druhy stop na vozovce:

- Stopy různých kapalin – chladicí kapalina, brzdová kapalina, pohonné hmoty a jiné,
- stopy lokomoce – jedná se o stopy chůze, běhu, skoků osob i zvířat,
- stopy dření a vlečení, rýhy tzv. dřecí, vlečené a rycí stopy,
- biologické stopy – krev, části tkání, kůže atd.,
- stopy ABS,
- stopy smyku – smykové stopy,
- stopy jízdy vozidla – jízdní stopy,
- brzdné stopy,
- blokovací stopy.

Stopy různých kapalin – tyto stopy mohou napomoci k určení místa střetu vozidel. Jedná se zejména o stopy provozních kapalin. Jakmile se tyto stopy objeví na místě dopravní nehody, dojde k jejich zaznamenání (označení stopy, fotodokumentace, zakreslení do náčrtku). Po vyšetření dopravních nehod je nutné tyto provozní kapaliny z vozovky odstranit z důvodu bezpečnosti na komunikaci, nejčastěji zasypání pomocí speciálních sorbentů. Ukázka stopy provozních kapalin viz obr. č. 3.

Obrázek 3 - pohled na stopu provozních kapalin



zdroj: <http://modrahvezdazivota.cz/>

Stopy lokomoce – jedná se o stopy chůze, běhu chodců či zvíře. Tyto stopy jsou důležité, pokud se šetří dopravní nehoda, při které došlo ke střetu vozidel s chodci či zvířím.

⁵⁷ PRERAD, V. Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod. In KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: PA ČR, 1995, s. 127.

Stopy dření a vlečení, rýhy tzv. dřecí, vlečené a rycí stopy – tyto stopy vznikají vlivem tlaku tvrdých předmětů na vozovku při pohybu vozidla. Ve většině případů vznikají při nárazu vozidel do překážky, která je poté tlačena nebo vlečena. Stopy však mohou vznikat i od úlomků střepeů ze světlometů, oken, popřípadě odlétnutím těžkých předmětů v důsledku dopravní nehody. Dřecí stopy se nachází jak na předmětech, tak i na komunikaci např. dřecí stopy na komunikaci od motocyklu nebo rycí stopy od vozidla po nárazu do silničního příkopu. Stopy vlečení se nejvíce vyskytují při dopravních nehodách s chodci či zvířaty, kdy dojde k zachycení a následnému vlečení. Příklady některých stop jsou uvedeny na následujících obrázcích.

Obrázek 4 - pohled na dřecí stopu na svodidle



zdroj: DI PČR Příbram

Obrázek 5 - pohled na dřecí stopu na sloupu VO



zdroj: <http://isport.blesk.cz>

Obrázek 6 - pohled na rycí stopu v silničním příkopu



zdroj: <http://zpravodajstvi.sumpersko.net>

Biologické stopy – na místě dopravní nehody, kde došlo ke zranění nebo usmrcení osob, zvířete nebo domácích zvířat se často setkáváme se stopami krve nebo jiného

biologického materiálu jako jsou stopy kůže, tkáně a jiné. Tyto stopy nám mohou ukázat, v jakém místě došlo ke střetu vozidla nebo, kde zraněná osoba nebo zvíře zůstala po nárazu ležet.

Obrázek 7 – pohled na krevní stopu na vozovce



zdroj: <http://pribramsky.denik.cz/>

Obrázek 8 - pohled na lidskou tkáň na vozovce



zdroj: DI PČR Příbram

Stopy ABS – zanechávají na vozovce vozidla vybavená systémem ABS, který při brzdění zanechává na vozovce stopy, které jsou kombinací stop jízdy a brzdění vozidla, vznikající ve velmi krátkém časovém sledu⁵⁸.

Obrázek 9 - pohled na stopy vozidla s ABS



zdroj: <https://www.vutbr.cz>

Stopy smyku – tyto stopy vznikají nakláněním vozidla do strany současně s pohybem vpřed při nepřiměřeně rychlé jízdě v zatáčkách a ukvapeným brzděním na kluzké vozovce. K dalším důvodům vzniku smykových stop patří prudké točení volantem

⁵⁸ PORADA, v. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 151-152. ISBN 80-7201-212-6

při rychlejší jízdě, nerovnoměrně nahuštěné pneumatiky, nízká hloubka dezénu pneumatik, listí na komunikaci nebo jiné znečištění. Smykové stopy mívají tvar křivky.

Obrázek 10 - smyková stopa



zdroj: <http://media.caranddriver.com>

Stopy jízdy vozidla – tyto stopy vznikají volným otáčením kol vozidla po povrchu komunikace. Viditelnost stop jízdy záleží na povrchu komunikace, stavu pneumatik, váze vozidla. Na komunikaci s živičným povrchem nebude stopa patrná, pokud bude povrch pokryt vrstvou sněhu, stopa se již zviditelní. Nejméně viditelné stopy jsou na dlažebních kostkách. Pokud je povrch měkký a dojde ke zviditelnění stopy jízdy, můžeme z této stopy vyčíst zvláštnosti pneumatik – anomálie dezénu, poškození, hloubka dezénu, tyto stopy mohou později identifikovat vozidlo.

Obrázek 11 - stopa jízdy vozidla



zdroj: <http://stavebni-technika.cz>

Brzdné stopy – jsou dalším typem stop, které vznikají při brzdění, když se ještě točí kola. Brzděním vozidla je zpomalován jeho pohyb a kola jsou setrvačností nucena se

otáčet. Při brzdění dochází k otisku pláště pneumatiky na vozovku, který se ve směru jízdy rozmazává a tím vzniká zkreslený tvar i obraz dezénu. V měkkém povrchu je více patrná brzdná stopa než jízdní stopa, jelikož hmotnost vozidla tlačí více na porvřh vozovky.

Obrázek 12 - brzdné stopy osobního vozidla



zdroj: DI PČR Příbram

Blokovací stopy – vznikají, když se kola neotáčí a vlivem síly se na komunikaci objevují tmavé pruhy. Jedná se o třecí sílu pneumatik o vozovku. Čím větší rychlost byla vyvinuta, tím jsou blokovací stopy viditelnější a delší. Z blokovacích stop se dá zjistit rychlost vozidla. Je nutné změřit délku blokovacích stop, stav, povrch a poloha vozovky dále stav pneumatik a účinnost brzd.

Obrázek 13 - blokovací stopy vozidla



zdroj: <http://www.policie.cz>

4.6.2.2 Stopy na zúčastněných vozidlech

Jde o stopy, které vznikly v přímé souvislosti s dopravní nehodou, jedná se zejména o deformace či destrukce vozidel. V důsledku intenzity nárazu jsou následky rozdílné. Může se jednat o různé odřeniny laku karoserie, promáčknutí karoserie a jiné. Dále se jedná o stopy zjištěné uvnitř vozidla což je zejména ukotvení sedaček, použití bezpečnostních pásů, deformace volantu, stav přístrojové desky (zaseknutý tachometr), rozbité čelní sklo s pozůstatky biologického materiálu (krev, vlasy) či jiné biologické stopy související s poraněním anebo případným usmrcením. Velká důležitost je kladena na zjištění místa nárazu, ne vždy největší deformace vozidla souvisí s prvním nárazem, u některých případů dojde k fatálnějších následkům v důsledku následného nárazu. Příklad takové dopravní nehody můžeme uvést, průjezd zatáčkou, při které dojde k bočnímu střetu projíždějících vozidel, kdy jedno z vozidel následně sjede z komunikace a čelně narazí do vzrostlého stromu. Z této srážky je patrné, že čelní náraz způsobí četnější rozsah poškození než způsobená škoda bočním střetem.

Jiným příkladem můžeme uvést střet vozidla s lesní zvěří, v tomto případě se mnoho stop nachází přímo na vozidle, jako je poškození vozidla, ale i srst sražené zvěře případně biologický materiál či krev ze zvěře.

Obrázek 14 - poškozená přední část vozidla v důsledku střetu se zvěří



zdroj: DI PČR Příbram

Obrázek 15 - detailní pohled na stopy po zvěří (srst a biologický materiál)



zdroj: DI PČR Příbram

U veškerých stop zajištěných na vozidlech, je třeba zjistit:

- Jestli jde o stopy, které vznikly v přímé souvislosti s dopravní nehodou,
- průběh vzniku stopy,

- zda a kde existuje protistopa (tzv. vstříčná stopa)⁵⁹.

Tyto stopy společně se zjištěnými stopami na vozovce pomáhají obvykle stanovit místo střetu a umožňují určit průběh dopravní nehody – viz obr. č. 14. Stopy na vozidle podle povahy deformací pomáhají stanovit hrubý odhad rychlosti vozidla. Dle deformací, směru působení síly, která je zapříčinila, se dá u mnoho událostí zjistit, které z vozidel dopravní nehodu způsobilo. Z těchto důvodů je potřeba vždy na místě dopravní nehody provést ohledání místa s následnou dostačující fotodokumentací, která zaznamená všechna poškození vozidel. Je nutné provést následnou detailní fotodokumentaci vozidel, i když již nejsou vozidla v konečném postavení po dopravní nehodě. Tato fotodokumentace může pomoci při následném zkoumání soudním znalcem, pokud by byla potřeba. Znalec je na základě dostupných stop schopný vypočítat nárazovou rychlost a i průběh nehodové události.

Obrázek 16 - pohled na stopy na vozovce a deformace vozidel,



zdroj: <http://media.novinky.cz>

4.6.2.3 Stopy na pevných objektech

Mluvíme o stopách, které se na místě dopravní nehody objevují, pokud se vozidlo ocitne mimo komunikaci. Jde o stopy nacházející se na oplocení domů, stromech, svodidlech, sloupech veřejného osvětlení nebo elektrického napětí, dopravních značkách – viz obr. č. 16. Po střetu vozidel s pevnou překážkou často dochází k deformaci, která zapříčiní, že se na místě dopravní nehody objeví stopy v podobě úlomků, střepů, stopy laku, části vozidla – nárazníky, nápravy, části motoru, přepravované věci a jiné. Pokud

⁵⁹ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v terorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 152. ISBN 80-7201-212-6.

dojde k dopravní nehodě s chodcem či zvířím na místě se často nacházejí biologické stopy – krev, tkáň.

V důsledku střetu vozidla a pevné překážky dochází na objektech k vytvoření tzv. vstřicné stopy (protistopy) viz obr. č. 17. Mezi vznikem těchto stop musí být příčinná souvislost. Vstřicná stopa znamená, že můžeme na vozidle nálezt části z pevné překážky, do které vozidlo narazilo např. části omítky na přední části vozidla, stopy barvy z pevné překážky a jiné. Pokud se vstřicné stopy objeví, jsou důležité pro zjištění konkrétního vozidla, které způsobilo dopravní nehodu. Vstřicných stop se zejména využívá při dopravní nehodě, kdy viník ujel z místa dopravní nehody či ke zjištění průběhu dopravní nehody.

Obrázek 17 - pohled na stopy vzniklé při nárazu vozidla do stromu,



zdroj: <http://tydenikpolicie.cz>

Obrázek 18 - pohled na poškozené vozidlo



zdroj: <http://tydenikpolicie.cz>

4.6.2.4 Stopy na těle oběti nebo zraněných osob a jejich oděvu

Vzniklé stopy na těle a oděvu zraněných nebo usmrcených osob jsou též stopami, které mohou pomoci při objasnění dopravní nehody. V důsledku těchto nehod často dochází k vnějšímu i vnitřnímu zranění. Vnější zranění je patrné i bez lékařského ošetření. Vnitřní zranění může zjistit lékař pomocí vyšetření. Pokud dojde k jakémukoliv zranění v důsledku dopravní nehody, vždy je nutné provést vyšetření lékařem. Pokud dojde při dopravní nehodě k usmrcení osoby, je nařízena pitva. Podle některých druhů zranění lze určit řidiče vozidla – části tkáně na čelním skle, stopy na těle po bezpečnostním pásu. U chodce podle zranění lze zjistit, kam náraz vozidla směřoval a jde určit směr chůze. Dalšími stopami, které nejsou nedůležité, jsou stopy na oblečení. Je potřeba si uvědomit, že tyto stopy se těžce ověřují, jelikož zraněné osoby jsou v co nejkratším čase převezeny na

ošetření do nemocnice. Jestliže je to jen trochu možné, doporučuje se provést fotodokumentaci popřípadě videodokumentaci těchto stop.

Při ohledání usmrčené osoby je nutné věnovat pozornost nejen viditelným zraněním osoby, ale též poloze těla, místě nálezu, postavení vůči vozidlu. Ohledání usmrčené osoby provádí lékař, který vystaví „Protokol o prohlídce zemřelého“ a pokud policejní orgán nenařídí soudní pitvu, nařídí lékař pitvu zdravotní. Kromě ohledání těla je nutné ohledat i oděv zemřelé osoby. Zejména s důrazem na druh, materiál, barvy oděvu a poškození.

4.6.2.5 Stopy po kolejových vozidlech na kolejích

Při zkoumání stop na kolejových vozidlech, je nutné uvědomit si, jak pracuje brzdový systém kolejových vozidel. Po brzdění kolejových vozidel se na kolejnici nacházejí lesklé pruhy, jedná se o stopy smyku následkem klouzání kol v zabrzděném stavu. Stopy jsou viditelné pouhým okem ze šikmého úhlu. Stopám věnujeme dostatečnou pozornost.

Systém brzdění spočívá v použití pískovacího zařízení, které zvyšuje účinnost brzd, proto v místě ohledání je zjistitelný písek na kolejích. Dále se musí brát v potaz, že brzdná dráha je mnohem delší než u silničních motorových vozidel a to v důsledku hmotnosti.

4.6.3 Ohledání dopravního prostředku

Ohledání dopravního prostředku je jednou z částí prvotních vyšetřovacích úkonů. Při některých dopravních nehodách není možné ihned provést důkladné ohledání z důvodu chybějícího potřebného technického vybavení, popřípadě chybějících odborných znalostí. Zde je potřeba využít odborných znalostí specialistů z kriminalistického ústavu nebo příslušného OKTE.

Jestliže to okolnosti dovolí, zpravidla ohledání dopravního prostředku provádí hlídka přítomná na místě dopravní nehody (policisté výjezdové skupiny dopravního inspektorátu). Tito policisté musí detailně prozkoumat a zaznamenat veškeré stopy, které se objevily na vozidle uvnitř i vně. Důležitost je kladena na interiér vozidla, bezpečnostní pásy, vnitřní poškození palubní desky, polohu, případné poškození bezpečnostních pásů. Při ohledání se postupuje vždy systematicky. Zejména se jedná o stopy jednotlivých poškození vozidla, biologické stopy, stopy zachycení oděvů od chodce, části pevných předmětů a jiné stopy.

4.6.3.1 Postup při ohledání dopravního prostředku

Jak je již zmíněno výše při ohledání vozidla je třeba postupovat systematicky, aby nedošlo k přehlédnutí stop. Před samotným ohledáním vozidla je nutné zaznamenat veškeré základní údaje k dopravnímu prostředku. Jedná se o základní údaje typu:

- Druh a typ vozidla, registrační značku (RZ), popřípadě mezinárodní poznávací značku.
- Další charakteristiku vozidla jako je barva vozidla, VIN, stav tachometru, druh motoru – naftový, benzinový nebo jiný, dále se uvede stav pneumatik - nahuštění, rozměr, druh pneu (letní, zimní, celoroční) a jiné údaje.
- Zda je vozidlo technicky způsobilé (kontrola štítku o technické prohlídce s následným porovnáním v evidenci).
- Jedná-li se o vozidlo vybavené tachometrem (analogický, elektronický) je nutné zajistit a zkontrolovat kolečka popřípadě kartu řidiče, v některých případech zajistit celý tachometr.
- Nezbytný je popis konečného postavení vozidla po nehodě v souvislosti s výchozím bodem měření a s ostatními stopami nacházejícími se na místě dopravní nehody.
- Popis celkového poškození vozidla (vnitřní i vnější části).

Detailní popis poškození vnějších částí vozidla:

Po zaznamenání základních údajů k vozidlu je nutné postoupit k detailnějšímu a bližšímu popisu poškození vnějších částí vozidla. Zpravidla se postupuje od přední části a dále systematicky z levé strany k pravé straně, aby se celé vozidlo obešlo. Veškerá poškození se jmenovitě zaznamenávají do „Protokolu o nehodě v silničním provozu“ popřípadě do jiného formuláře, který se využívá k zaznamenávání zjištěného poškození vozidel.

Podrobný popis vnějšího poškození vozidla se zaznamenává v tomto pořadí:

- Přední maska (popis a rozsah poškození, jde o poškození čela, přídavných světlometů, mřížek atd.).
- Přední nárazník (popis a rozsah poškození, jedná se o poškozený nárazník, poškozená mlhová světla, jiná přídavná světla).
- Přední světlomety (rozsah poškození, stav žárovek, funkčnost světlometů).
- Přední ukazatele směru jízdy (poškození, funkčnost).

- Přední kapota (popis a rozsah poškození – celá nebo částečná deformace, poškození laku, promáčknutí, odření).
- Motorová část (popis poškozených částí motoru, zda lze motorový prostor otevřít aj.).
- Čelní sklo (popis poškození a rozsah, znečištění čelního skla, dálniční známka, předměty bránící ve výhledu řidiče).
- Přední stěrače (poškození, funkčnost).
- Přední náprava (poškození a stav nápravy, stav pneumatik, disků).
- Levá přední část vozidla (jde o případné poškození předního blatníku, podběhu, levého předního sloupku, levých předních dveří, zpětného zrcátka, středového sloupku).
- Levá zadní část vozidla (jedná se o eventuální poškození levých zadních dveří, levého zadního sloupku, levého zadního blatníku či podběhu).
- Zadní čelo (popis jako u předního čela).
- Zadní nárazník (popis případného poškození, parkovací senzory, stopy barvy).
- Víko zavazadlového prostoru – motoru, popřípadě pátých dveří (popis deformace prostoru).
- Podlaha vozidla (zejména se jedná o poškození zavazadlového prostoru).
- Zadní sdružené světlomety (popis poškození, stav světlometů, funkčnost).
- Tažné zařízení (pokud je namontováno, popis případného poškození).
- Zadní sklo (popis a rozsah poškození).
- Střecha vozidla (popis a rozsah poškození).
- Zadní náprava (poškození a stav nápravy, stav pneumatik, disků).
- Pravá zadní část (jde o případné poškození pravých zadních dveří, pravého zadního sloupku, pravého zadního blatníku či podběhu).
- Pravá přední část (eventuální poškození předního blatníku, podběhu, pravého předního sloupku, pravých předních dveří, zpětného zrcátka, středového sloupku).
- Pokud došlo k převážení nákladu (zapsat druh nákladu, způsob uložení popřípadě popis poškození).
- V případě připojení přípojného vozidla (popis a stav přípojného vozidla, rozsah poškození).

Detailní popis interiéru vozidla

Po detailním popisu vnější části vozidla se přechází na detailní popis vnitřní části vozidla – interiéru. Zde se zejména zaměřujeme na poškození interiéru, stav ovládacích prvků vozidla, výskyt biologických stop, jiných stop ve vozidle, celé ohledání vnitřní části s popisem, jaké věci se ve vozidle vyskytují – např. láhve od alkoholu, nedopalky cigaret, nezajištěný náklad aj. Celý interiér je nezbytné zadokumentovat a zjištěné stopy a poškození se zaznamenávají též do protokolu. Postup při detailním popisu interiéru se postupuje obdobně jako při popisu vnější části vozidla. Poškození interiéru se zaznamenává v pořadí:

- Celkový popis stavu vnitřního vybavení vozidla.
- Stav přístrojové desky (popis a stav ovládacích prvků, snímačů, stav ukazatele paliva, otáčkoměru, rychloměru).
- Poloha parkovací (ruční) brzdy, stav řadicí páky – kontrola zařazeného rychlostního stupně.
- Stav a funkčnost řízení.
- Stav a funkčnost pedálu brzdy a spojky.
- Přítomnost klíčku ve spínací skříňce a jeho poloha.
- Nastavení předních sedadel (výškové nastavení, vzdálenost sedadla od pedálů, vzdálenost opěradla od volantu).
- Stav a případné poškození bezpečnostních pásů (poškozené, zaseknuté, přeříznuté).
- Jiné stopy nalezené v interiéru (daktyloskopické, biologické, chemické).

Při dopravních nehodách někdy dojde k situaci, kdy i přes detailní ohledání vozidla na místě dopravní nehody je nutné toto vozidlo zajistit. K zajištění vozidla dojde z těchto důvodů:

- Řidič vozidla se odvolává na technickou závadu vozidla, kdy není možné tuto závadu objasnit v místě dopravní nehody.
- Na místě dopravní nehody byly zjištěny technické vady na vozidle.
- Zajištění vozidla je nezbytně nutné k zajištění stop, které z technických důvodů nebylo možné zajistit na místě dopravní nehody.

- Vozidlo, které se účastnilo na dopravní nehodě, pochází z trestné činnosti apod.⁶⁰

4.6.4 Lékařské prohlídky zraněných osob a ohledání usmrčených osob

Součástí všech dopravních nehod, při kterých došlo ke zranění popřípadě usmrcení osob, probíhá prohlídka těl lékařem. Při ohledání je nutné zadokumentování polohy těl ve vztahu k okolí dopravní nehody. Jak již bylo uvedeno výše, při ohledání těla je nutné věnovat pozornost oděvu – stav, poškození, materiál a barva. Detailní ohledání těla se na místě dopravní nehody neprovádí. Ohledání těla se provádí slovním popisem, doplněné o fotodokumentaci, popřípadě se provede videozáznam.

Prohlídku zraněných osob provádí lékař na místě přítomný, detailnější popis zranění je následně zjištěn v nemocnici. V nemocnici je možno zajistit souhlas poškozeného k vydání lékařské zprávy policejnímu orgánu. Pokud není souhlas vydán, ošetřující lékař není oprávněn vydat lékařskou zprávu.

Ohledání usmrčených osob můžeme charakterizovat jako zjišťování, zkoumání, hodnocení a fixace charakteru místa nálezu a polohy těla usmrčené osoby, stavu jejího oděvu a stop, které se nacházejí na těle mrtvoly, charakteru a rozsahu tělesného poškození a dalších příznaků smrti.⁶¹

V některých případech dojde k ohledání usmrčené osoby policejním orgánem, zejména pokud se jedná o zajištění cenností. Před ohledáním se provádí fotodokumentace.

Tělo usmrčené osoby musí být popsáno, i zde se postupuje systematicky od hlavy směrem k dolním končetinám. Při ohledání dochází k popisování a lokalizaci všech viditelných stop souvisejících s tělesným poškozením, které vzniklo v důsledku dopravní nehody. V rámci pitvy osoby se mimo příčiny úmrtí zjišťuje, zda osoba nebyla před dopravní nehodou pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky.

4.6.5 Zjišťování stavu účastníků dopravní nehody

Jednou z věcí prvotních a neodkladných úkonů hlídky na místě dopravní nehody je zjišťování stavu účastníků. V této souvislosti je myšleno, zda účastníci, tedy řidiči vozidel

⁶⁰ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 156. ISBN 80-7201-212-6.

⁶¹ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 156. ISBN 80-7201-212-6.

nebo chodci nebyli v době dopravní nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Zkoušky na přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky jsou součástí každé dopravní nehody, jelikož se zvyšuje počet dopravních nehod způsobených pod jejich vlivem. Studie prokázaly, že řidič, který je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky má rozostřené vidění, zpomalený reakční čas, realitu vidí zkresleně, má pocit, že dokáže cokoliv, nemá pud sebezáchovy, naopak má zvýšené sebevědomí a mnoho jiných pocitů. Tyto věci se odrážejí v negativním ovlivnění bezpečnosti silničního provozu a jsou mnohokrát příčinou dopravních nehod.

V dnešní době nejsou ani ojedinělé případy, kdy řidič vlivem prožití stresové situace užije alkoholické nápoje bezprostředně po dopravní nehodě. Najdou se i případy, když se řidič tímto tvrzením snaží zamaskovat požití alkoholu před jízdou. Pokud se výjezdová skupina dozví takové jednání je povina vyzvat řidiče k lékařskému vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu (krve), kterou lékař musí odebrat opětovně alespoň dvakrát v rozmezí jedné hodiny. Odebrané vzorky biologického materiálu (krve) jsou podrobeny laboratornímu zkoumání, kdy je zjištěna přesná hladina alkoholu. Tyto výsledky slouží jako podklad pro výpočet znalce, který uvede přibližnou hladinu alkoholu v krvi řidiče.

Postup policisty při zjišťování požití alkoholu nebo jiné návykové látky:

- Laická kontrola osoby (pohyby, stav zorniček, zápach, řeč, gesta),
- vyloučení nemoci (epileptický záchvat, hypoglykemický záchvat aj.),
- kontrola měřidla,
- zabezpečení nestrannosti měření (kouření, jídlo, pití),
- poučení,
- výzva ke zjištění ovlivnění,
- popis provádění zkoušky,
- provedení zkoušky a další postup dle výsledku měření.

4.6.5.1 Postup při kontrole řidiče zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou⁶²

Dechová zkouška patří mezi obligatorní úkony prováděné v rámci šetření dopravních nehod. Aby toto měření bylo objektivní, je nutné se před samotnou zkouškou přesvědčit, že testovaná osoba nepožila látku, která by toto měření zkreslila. Jedná se o jídlo, pití a kouření – výrobci uvádějí prodlení mezi konzumací a měřením (jídlo, pití 15 – 20 minut, kouření 3 – 4 minuty). Co se týká jídla, je nutné si uvědomit, že některé potraviny mohou ovlivnit zkoušku na alkohol, proto ta delší prodleva. Mezi takové potraviny patří zralý banán, rumové pralinky, makové buchty, tyčinka Margot, ale i kapky na kašel, ústní voda. Po užití těchto potravin může být test na alkohol negativně ovlivněn, ovšem po stanovené době dojde k přirozenému odvětrání a zkouška již nebude ovlivněna, tedy pokud opravdu nedošlo k požití alkoholických nápojů.

Ke zjištění, zda není řidič ovlivněn alkoholem, je možno použít několik metod. Jedná se zejména o orientační vyšetření, které se provádí detekční trubičkou ALTEST (zastaralý způsob měření). Nověji a častěji se ke zjištění ovlivnění alkoholem používají analyzátoři dechu Dräger Alcotest. Při použití tohoto přístroje se již hovoří o odborném měření. Poslední metoda je odběr biologického materiálu. Co se týká přístrojů na zjišťování alkoholu, k dispozici je více výrobců. U PČR se nejvíce objevuje již zmíněný Dräger. Nyní si krátce rozebereme výše zmíněné metody.

Postup při orientačním vyšetření

Pro orientační vyšetření se u PČR používají detekční trubičky ALTEST, tyto trubičky umožňují takřka přesný odhad množství alkoholu v krvi. Trubičky mají kontrolní rysky, které určují přibližnou hranici 0,3 promile alkoholu v dechu. Trubička obsahuje činidla, která se při kontaktu s alkoholem zbarví většinou do zelena. Pokud měřená hodnota přesáhne rysku 0,3 promile, znamená to, že každý milimetr navíc odpovídá zhruba 0,1 promile alkoholu. Po provedení orientačního vyšetření trubičkou, které je pozitivní, následuje výzva k lékařskému vyšetření s následným odběrem biologického materiálu. Trubičku je nutno zadokumentovat – vyfotografovat a zafixovat graficky na papír.

⁶² KONEČNÝ, kpt. Mgr. Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. První. Jihlava, 2011.

Takovéto orientační vyšetření lze provést i bez detekčních trubiček pomocí elektrického analyzátoru dechu Dräger, jedná se o postup tzv. pasivního měření, kdy přístroj neukáže naměřenou hodnotu, ale pouze určí, zda je osoba ovlivněna alkoholem či nikoliv. Na display se objeví hláška „ALKOHOL“ nebo „BEZ ALKOHOLU“. Tato zkouška se může použít jako předběžné opatření, když řidič není schopen např. v důsledku zdravotního stavu schopný dýchnout do přístroje, popřípadě schválně nedokončí dýchání do přístroje.

Obrázek 19 - detekční trubička ALTEST



zdroj: vlastní foto

Postup při odborném měření

Postup při odborném měření je obdobný, jako u detekčních trubiček, vždy musí být výzva a vysvětlení. PČR používá dechový analyzátor Dräger Alcotest různých typových řad. Tyto analyzátory musí splňovat podmínky stanovené zákonem č. 505/1990 Sb., o metrologii, a jeho prováděcí vyhláškou č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů. Vždy je nutné před měřením zkontrolovat, zda je měřidlo kalibrováno, nastaven správný datum a čas bez technického poškození. Při výzvě je nutné, aby policista uvedl, že pokud bude odborné měření pozitivní, bude opakováno. Pokud řidič odmítne, policista jej vyzve k podrobení lékařského vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu. Pokud řidič souhlasí s postupem odborného měření a zkouška je pozitivní dojde k opakovanému měření po uplynutí časového intervalu 5-ti minut od prvního měření. Pokud druhé měření je rozdílné o více než 10% od prvního, provede se další měření, opět v intervalu 5 minut. Pokud již není rozdíl větší než 10%, je odborné měření skončeno. Jestliže je rozdíl opět vyšší než 10% policista vyzve řidiče k lékařskému vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu. Policisté o provedené pozitivní kontrole sepíší „Úřední záznam o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové latky před anebo během jízdy“, ukázka úředního záznamu je přílohou této diplomové práce. Uvedený

záznam je součástí spisové dokumentace dopravní nehody. Dopravní nehody, které jsou zpracovány na „Protokol o nehodě v silničním provozu“ se výsledky zaznamenávají přímo do protokolu v části I. písm. c), tato část slouží k popisu aktuálního stavu řidiče.

Obrázek 20 - dechový analyzátor Dräger Alcotest 7510 včetně tiskárny



zdroj: <http://detect-ufa.ru>

Postup při kontrole řidiče na ovlivnění jinou návykovou látkou

Jestliže na místě dopravní nehody dojde k podezření, že je řidič ovlivněn jinou návykovou látkou, policisté vyzvou řidiče, aby se podrobil testu na přítomnost návykových látek. Tento test se provádí jednorázovým testem DRUGWIPE. Podezření většinou policisté získají z chování řidiče, vystupování a jeho celkové projevu (velikost a reakce zorniček). Dále to může pramenit z postoje a chůze, přiměřenosti oblečení atd.

Opět nejdříve policista řidiče vyzve k provedení testu na přítomnost návykových látek. Test se provádí pomocí detekce slin, potu popřípadě z předmětů, kterých se řidič dotýkal. Test pomocí testeru DRUGWIPE trvá přibližně 3 – 8 minut. Pokud je tento test pozitivní provede se zadokumentování testu s výsledkem. Po pozitivním testu je řidič vyzván k odbornému lékařskému vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu (moč + krev). Policisté vyplní „Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření z ovlivnění návykovou látkou“, která se společně s odebraným biologickým materiálem odešle na rozbor. Žádost je uvedna v příloze této diplomové práce.

Obrázek 21 - jednorázový tester DRUGWIPE



zdroj: <http://s3.amazonaws.com>

Odborné lékařské vyšetření po požití alkoholu – shrnutí

V dnešní době již není vždy nutné provést výzvu k provedení odborného lékařského vyšetření. Výzva se provede, jestliže se jedná o tyto případy:

- Orientační vyšetření je pozitivní, jedná se o postup při použití jednorázové detekční trubičky ALTEST nebo o pasivní měření pomocí přístroje Dräger.
- Při odborném měření přístrojem Dräger, kdy opakované měření posledních dvou naměřených hodnot bylo rozdílnější o více než 10%.
- Sám řidič o toto lékařské vyšetření žádá.
- Řidič se odmítl podrobit odbornému měření v souladu s čl. 56 ZPPP č. 160/2009.
- Bylo provedeno orientační vyšetření s pozitivním výsledkem a je podezření ze spáchání trestného činu, při kterém došlo k usmrcení nebo těžké ujmě na zdraví.
- Pokud to policista, vzhledem k okolnostem případu, považuje za nezbytně nutné.⁶³

V rámci odborného lékařského vyšetření spojeného s odběrem krve, je nutné, aby lékař provedl několik nezbytných testů a vyšetření. Zejména se jedná o zjištění koordinace pohybů, znaků opilosti aj. Lékař veškeré zjištěné informace zaznamená do protokolu.

K rozboru krve se používají metody, které vedou k přesnějšímu zjištění hladiny alkoholu v krvi. Jde o chemické a fyzikálně-chemické metody. Mezi tyto metody patří:

- Widmarkova zkouška
- Metoda plynové chromatografie
- ADH a jiné

4.6.6 Vyžádání vysvětlení od účastníků a svědků dopravní nehody

K dopravní nehodě obvykle dojde v několika vteřinách nebo i ve zlomku vteřiny. Účastníci a svědci mohou proto zachytit jen určitou část dopravní nehody a jsou tedy

⁶³ Čl. 58 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, ve znění pozdějších předpisů.

schopni popsat jen to, co si pamatují. Z tohoto důvodu je důležité zjistit veškerá fakta, která umožňují složit celkový průběh dopravní nehody a tím zjistit a objasnit příčinu dopravní nehody a jeho viníka. Jde především o zjištění:

- Vlivů, které vyvolaly vznik dopravní nehody,
- účast jednotlivých účastníků nebo jiných osob na vzniku dopravní nehody,
- co účastníci dopravní nehody vykonali pro její odvrácení, jaké podmínky k tomu měli a jak je využili,
- způsobilosti vozidel k provozu a řidičů k řízení vozidla rovněž i okolnosti působící na pohyb vozidel a podíl účastníků na zavinění dopravní nehody.

K určení nehodového děje, příčin a podmínek dopravní nehody je nutné získat informace od samotných účastníků dopravní nehody popřípadě svědků. Pouze tyto lidé nám podají přesný obraz toho, co dopravní nehodu způsobilo. Při zjišťování informací od účastníků a svědků hraje určitou roli čas. Čas ovlivňuje zapamatování si celé situace, z tohoto důvodu je nutné provést výslechy účastníku co nejdříve po nehodě. Při výslechu na místě dopravní nehody nedochází tolik k případným zkreslením nehodového děje viníkem. Výslech na místě dopravní nehody se provádí, pokud to stav účastníku dovolí. Na základě výpovědi v místě dopravní nehody lze ihned ověřit získané informace popřípadě vyvrátit některé hypotézy. Výslechy provedené na místě dopravní nehody nebývají zkreslené informacemi, které si účastník nebo svědci mohli vsugerovat popřípadě vymyslet. Dále zde nedochází k syndromu rychlého zapomínání. K tomu, aby byla výpověď svědků a účastníků dopravní nehody objektivní a věrohodná, musí se u nich ověřit:

- Zda byli schopni vnímat průběh dopravní nehody,
- zda jsou schopni vnímanou událost správně reprodukovat,
- zda měli příznivé a přiměřené podmínky pro pozorování a vnímání nehodové události.⁶⁴

Při výslechu podezřelého řidiče je nutné se zaměřit na otázky:

- Čas a místo dopravní nehody,
- směr a rychlost jízdy vozidla,
- způsob jízdy (jízda vpravo, vlevo, uprostřed),
- stav řidiče před dopravní nehodou (zdravotní stav, nemoci, únava, užití léků),

⁶⁴ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehody v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 170-171. ISBN 80-7201-212-6.

- délka řidičského oprávnění,
- osoby jedoucí ve vozidle,
- světelné, rozhledové a povětrnostní podmínky,
- stav vozovky (suchá, mokrá, náledí, sníh, led),
- technický stav vozidla (chování vozidla před nehodou a v průběhu dopravní nehody – např. při uplatnění technické závady),
- osvětlení vozidla,
- požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek,
- konečná postavení vozidel po dopravní nehodě,
- chování ostatních účastníků dopravní nehody,
- jestli došlo ke zranění osob, pokud ano v jakém rozsahu,
- příčina dopravní nehody,
- jakým způsobem došlo k zabránění či eliminaci vzniku dopravní nehody (intenzivní brzdění, vyhnutí protijedoucímu vozidlu atd.),
- označení viníka dopravní nehody, eventuální doznání viníka.

Při výslechu podezřelého chodce je nutné se zaměřit na tyto otázky:

- Čas a místo dopravní nehody,
- směr chůze,
- místo, kde došlo k přecházení vozovky (přechod pro chodce, mimo přechod pro chodce, v zatáčce atd.),
- směr a způsob jízdy vozidla,
- druh a barva jeho oblečení,
- povětrnostní podmínky,
- viditelnost (den, noc s nebo bez veřejného osvětlení, mlha),
- stav chodce před dopravní nehodou (dobrý, nemoc, únava, požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek, užití léků),
- chování ostatních účastníků dopravní nehody (nepřiměřená rychlost, jízda v protisměru),
- zranění způsobené při dopravní nehodě,
- příčina vzniku dopravní nehody,
- zda došlo ze strany chodce k odvrácení dopravní nehody,

- míra zavinění dopravní nehody, případné doznání viny.

Při výslechu svědků je dobré nejdříve nechat svědky spontánně mluvit a až po vylíčení události klást doplňující otázky obdobné otázkám, které se kladou řidičům či chodcům zúčastněným se na dopravní nehodě. Před samotným výslechem svědků je nutné se zaměřit na několik otázek typu:

- v jaké pozici se nacházel svědek v době dopravní nehody a jaký výhled měl na nehodový děj,
- jestli nedošlo k omezení výhledu na dopravní nehodu a pokud ano, tak čím,
- zda vlastní řidičské oprávnění a má zkušenosti s řízením vozidla,
- jakou činnost vykonával v době dopravní nehody (v klidu, v pohybu, přicházel, odcházel, přijížděl apod.),

Při výslechu všech zúčastněných osob je vždy nutné postupovat systematicky a zvážit veškeré informace získané na místě dopravní nehody. Otázky jsou vždy obdobné, ať se jedná o svědka, či účastníka dopravní nehody/viníka. Výslech by nám měl poskytnout odpovědi na 7 kriminalistických otázek, které jsou: kdo, co, kdy, kde, jak, čím a proč? Výslech je součástí spisové dokumentace. Pokud je dopravní nehoda postoupena ke správnímu řízení, je správní orgán povinen vyslechnout zúčastněné osoby podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

4.7 Činnost výjezdové skupiny DI při šetření a dokumentování silničních dopravních nehod

Šetření dopravních nehod je činnost spočívající ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, v souvislosti s dopravní nehodou.⁶⁵

Činnost výjezdové skupiny DI PČR zajišťující šetření dopravních nehod na místě dopravní nehody vyplývá z článku č. 33 ZPPP č. 160/2009, který upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a ze 4. Pokynu ředitele ředitelství služby dopravní policie, který upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

⁶⁵ Čl. 30 Závazného pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, ve znění pozdějších předpisů.

Výjezdová skupina DI, postupuje při šetření dopravních nehod v souladu s články 34 až 47 ZPPP č. 160/2009, který tuto činnost usměrňuje.

Výjezdová skupina se vždy skládá minimálně ze dvou policistů, na místě dopravní nehody se může nacházet více policistů a to z důvodu zabezpečení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, popřípadě je možné, že tito policisté byli na místě dopravní nehody dříve než výjezdová skupina, většinou se jedná o policisty z obvodního oddělení. Jestliže dojde k dopravní nehodě s fatálními následky, tedy k usmrcení, jsou na místě přítomni policisté z Kriminální služby a vyšetřování (technik a vyšetřovatel). Výše vyjmenovaní policisté na místě plní úkoly jim vyplývající z jejich povinností.

Základní činnost výjezdové skupiny DI na místě dopravní nehody se skládá z:

- Zjišťování základních údajů o příčinách vzniku dopravní nehody, průběhu nehodového děje a následků.
- Po příjezdu na místo dopravní nehody informovat operačního důstojníka o vážnosti situace.
- Provedení prvotních a neodkladných úkonů.
- Provádění ohledání místa dopravní nehody, zajišťování stop, ohledání dopravních prostředků apod.
- Zabránění v jízdě v případech, které jsou v souladu dle ustanovení § 118a odst. 1 písm. a) až h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, pokud dojde k zabránění jízdy odtažením vozidla, vypíše se příkaz.
- Zadržení řidičského oprávnění v případech, které jsou v souladu dle ustanovení § 118b zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, při zadržení řidičského oprávnění se řidiči vypíše „Potvrzení o zadržení řidičského oprávnění“ – viz příloha.
- Pokud výjezdová skupina zjistí na místě dopravní nehody nějaké nesrovnalosti, například znaky pojistné události, dopravní nehoda se nikdy neřeší v blokovém řízení. Dopravní nehoda se zpracuje na „Protokol o nehodě v silničním provozu“, místo se řádně zadokumentuje (fotodokumentace, náčrtek místa DN, ohledání vozidel včetně zadokumentování poškození včetně měřítka). Celý spisový materiál včetně fotodokumentace s úředním záznamem odevzdá policista dle § 58 odst. 3 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, věcně a místně

příslušné součásti PČR pro podezření ze spáchání trestného činu dle § 210 trestního zákoníku. V rámci odevzdání věci nebo úředního záznamu policista zdůvodní, proč dospěl k závěru, že ve věci jde o pojistný podvod.⁶⁶

- Zabezpečit stopy před jejich poškozením a zničením.
- Označit sprejem průběh stop nalezených na komunikaci, konečné postavení vozidel, stopy označit čísla a provést jejich fotodokumentaci.
- Vytýčit prostor pro ohledání místa dopravní nehody – v některých případech se jedná i o desítky či stovky metrů v okolí nehody.
- Vymezit si výchozí bod měření (tzv. VBM), tento bod musí být trvalý a relativně neměnný a je nejlépe umístěn na začátku popřípadě na konci vymezeného prostoru dopravní nehody (např. roh domu, sloup veřejného osvětlení, začátek svoditel atd.).
- Vymezit si též pomocný bod měření (tzv. PBM), tento bod se používá pro snadnější a přehlednější popis měření na místě dopravní nehody (např. vzrostlý strom, okraj vozovky).
- Vybrat si správnou metodu pro vyměřování míst dopravní nehody (metoda pravoúhlého měření, průsečíkového měření, trojúhelníková metoda).

Důležitou částí vyšetřování dopravní nehody je její řádné zadokumentování. Jak již bylo několikrát zmíněno, jedná se o fotodokumentaci, náčrtek místa dopravní nehody (topografické zpracování DN) případná video dokumentace.

Dokumentace provedená na místě dopravní nehody zachycuje průběh a následky, tvoří celkový obraz situace, která na místě dopravní nehody vznikla. Ukazuje vlastnosti a stav jednotlivých částí dopravní nehody a je to prostředek, který slouží ke zjištění všech skutečností nacházejících se na místě. Dokumentace místa dopravní nehody je takový popis činností provedených na místě. Dokumentace musí být provedena dle zákona, aby bylo možné využít všechny informace zjištěné na místě a bylo možno ustanovit viníka nehody. Dokumentace musí zachycovat věrný obraz celkové situace a umožnit všem zainteresovaným subjektům (policejní orgán, soudci, správní orgán) názornou představu o situaci, která byla na místě dopravní nehody.

Dokumentace musí splňovat tyto funkce:

- Důkazní,
- prostředků prověrky,

⁶⁶ DANIŠKA, J. – příspěvek z Mezinárodního pracovního setkání v Hustopečích, 2007.

- prostředků ilustrace,
- pátrací pomůcky,
- podkladů pro znalecké zkoumání.⁶⁷

Dokumentace dopravní nehody představuje úplný materiál o průběhu a výsledcích všech použitých metod v konkrétním případě, jehož dílčí části mohou být použity jako prostředek prověrky některých údajů a informací. Fotografie z místa dopravní nehody nebo plánek místa mohou sloužit jako nástroje prověření výpovědi v případech nesrovnalostí ve výpovědích.

Důkazy zjištěné na místě dopravní nehody zpravidla zaznamenávají:

- popsáním – zaznamenáním do protokolu o nehodě v silničním provozu popřípadě do protokolu o ohledání místa činu,
- fotografováním – zhotovení kvalitní fotodokumentace na místě dopravní nehody,
- zakreslením do plánu – zhotovení pomocí náčrtku pořízeného na místě dopravní nehody,
- zajištěním předmětů – zajištění předmětů důležitých pro důkazní řízení,

Dokumentace dopravní nehody obvykle obsahuje:

- topografickou dokumentaci,
- fotografickou dokumentaci,
- videodokumentaci,
- Protokol o nehodě v silničním provozu,

4.8 Topografická dokumentace

Topografická dokumentace obsahuje náčrtek místa dopravní nehody a plánek, která se tvoří pomocí náčrtku v dnešní době již pomocí počítačového programu. Z hlediska funkčnosti pracuje topografická dokumentace ke zlepšení ilustrativnosti slovního popisu. Je ovšem nutné počítat s tím, že žádný náčrtek z místa dopravní nehody nevykreslí celkovou situaci na místě DN. Do náčrtku ani plánu nelze zaznamenat vše. Předností topografické dokumentace je její nezávislost na ostatních způsobech dokumentace.

Náčrtek potažmo plánek místa dopravní nehody musí být přehledný, jasný a trefný. K tomu, aby byl náčrtek a plánek přehledný, se užívá několik praxí již zavedených značek

⁶⁷ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 289. ISBN 80-7201-212-6.

a symbolů a číselného označení pro stopy, věci a vozidla. Tyto značky, symboly a čísla jsou popsány v legendě, která je vždy součástí. Označení stop na místě dopravní nehody se musí shodovat s označením stop na náčrtku, plánu a v protokolu o dopravní nehodě.

4.8.1 Náčrtek místa dopravní nehody

Náčrtek je půdorysově zobrazení místa dopravní nehody. Zpracovává se v průběhu šetření dopravní nehody v rámci ohledání místa. Do náčrtku se zakresluje vše důležité a podstatné. Uvádějí se míry, délky, vše se kótuje. Náčrtek dopravní nehody je šablona pro zpracování plánu z místa dopravní nehody. Náčrtek se zpracovává důkladně a přehledně, aby byl pro každého, kdo ho vidí srozumitelný a bylo z něho možno vypracovat plán. Je důležité si při tvoření náčrtku uvědomit, že za několik málo minut bude místo dopravní nehody vypadat jinak a již nebude možno zaznamenat správné údaje.

Na základě okolností v místě dopravní nehody je možné pořídít více náčrtků a to:

- Náčrtek orientační – jedná se o náčrtek, který zobrazuje územní situování prostředí ohledání s nejbližším okolím (povaha terénu, důležité objekty atd.).
- Náčrtek situační – náčrtek, který zobrazuje všechny objekty, jenž mohou objasnit situaci na místě nehody, zejména se jedná o postavení vozidel, důležité stopy, místo, kde se nacházeli svědci, atd.
- Náčrtek polodetailní a detailní – náčrtek, který zobrazuje menší úseky dopravní nehody nebo jednotlivá vozidla, stopy a věci včetně jejich umístění.⁶⁸

Zásady pro zpracování náčrtku místa dopravní nehody:

1. Zvolit si výchozí bod měření (VBM) – tento bod musí být trvalý a relativně neměnný.
2. Zvolit si pomocný bod měření (PBM) – jedná se např. o okraj vozovky.
3. Podle situace na místě dopravní nehody zvolit nejvhodnější způsob vyměřování místa dopravní nehody, vybrat metodu měření.
4. V první řadě zadokumentovat materiální stopy, které se mohou zničit, poškodit nebo ztratit, toto se stává při náhlé změně povětrnostních podmínek či znehodnocením účastníků, svědků či zvědavců.
5. Náčrtek se provádí na papír formátu A4, který je pro náčrtky dopravních nehod uzpůsobený – je zde předtištěno místo pro čas, datum, komunikaci, číslo jednacích (Č. j.),

⁶⁸ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. S. 294. ISBN 80-7201-212-6.

místo pro podpis řidičů. Pokud by při rozkreslování detailů nestačil jeden papír formátu A4, použije se další. Veškeré náčrtky pořízené na místě dopravní nehody musí být podepsány řidiči, popřípadě nezúčastněnou osobou, pokud se na místě dopravní nehody nikdo takový nenachází, náčrtek podepíše pouze policista provádějící náčrtek a tuto skutečnost zde zaznamená.

6. Očíslování stop je ve shodě s provedenou fotodokumentací na místě dopravní nehody i s protokolem o dopravní nehodě.
7. Vzdálenosti zaznamenaných předmětů, které jsou uvedeny v náčrtku, se kótují vždy od VBM a navazují na sebe, jestliže je nutno zaznamenává se i kótování od PBM.
8. Jestliže došlo k odtažení vozidel z původního postavení po nehodě, zakreslí se přerušovanou čarou poloha vozidel před jejich odtažením a tato skutečnost se zaznamená do protokolu o dopravní nehodě.

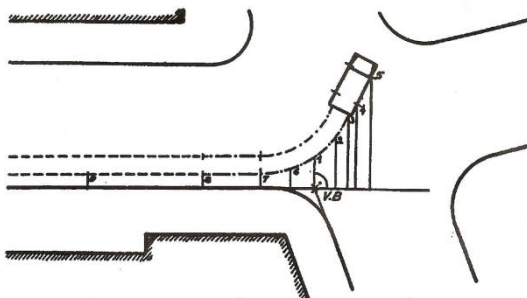
Pro správné zaměření dopravní nehody je nutné vybrat tu nejlepší metodu měření. Zaměření dopravní nehody je jedna z nejdůležitější a nejnáročnějších činností. Všechny zjištěné hodnoty měření se zaznamenávají do náčrtku. Náčrtek provádí výjezdová skupina DI. Měřením se zjišťují vzdálenosti jednotlivých vozidel, stopy a jiných předmětů, které jsou důležité pro přesné zaznamenání situace na místě dopravní nehody. Prvopočátek měření začíná vybráním vhodného bodu VBM, popřípadě, pokud je to nutné, zvolit i vhodný bod PBM. V praxi se nejvíce používají tři základní vyměřovací metody, jedná se o:

- metoda pravoúhlého měření (tzv. ortogonální),
- metoda průsečného měření (tzv. průsečíková),
- metoda trojúhelníkového měření (tzv. trojúhelníková).

4.8.1.1 Metoda pravoúhlého měření (ortogonální)

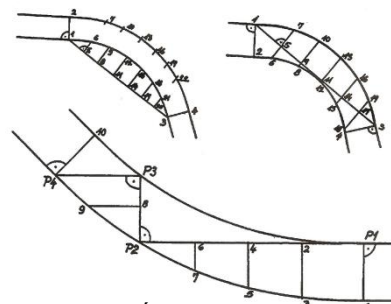
Metoda, která je založena na vztyčování kolmic na přímce k měřeným bodům – viz obrázek č. 22. Měření se nejčastěji realizuje od vytýčených hranic ohledání místa dopravní nehody a postupuje se v jednom směru. Tato metoda se nejčastěji používá při vyměřování rovných úseků. Není vhodná k vyměřování zatáček.

Obrázek 22 - vyměřování stop a polohy vozidla pravouhrou metodou,



zdroj: CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 318

Obrázek 23- metoda pravouhrou měření,

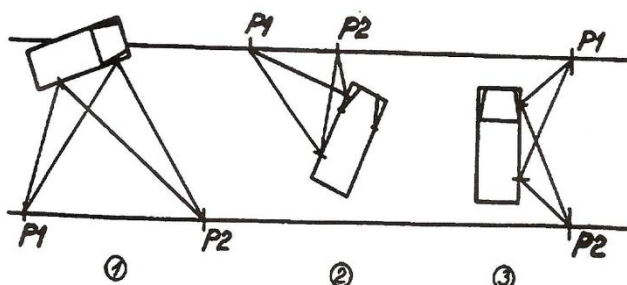


zdroj: CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 318

4.8.1.2 Metoda průsečného měření (průsečíková)

Metoda, která souvisí v zaměřování jednotlivých předmětů, vozidel a dalších stop společně alespoň k dvěma pevným bodům, které slouží jako pomocné body. Pomocné body se označují buď jako P1 a P2 nebo PBM1 a PBM2. Toto měření se realizuje pomocí ocelového pásma. Způsob měření je ukázán na obrázku č. 24.

Obrázek 24 - metoda průsečného měření

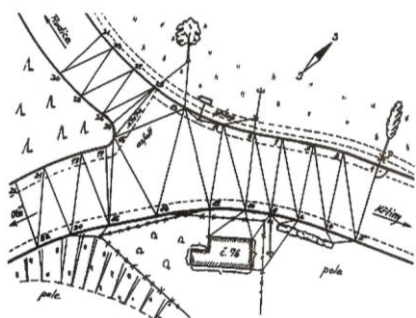


zdroj: CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 319

4.8.1.3 Metoda trojúhelníkového měření (trojúhelníková)

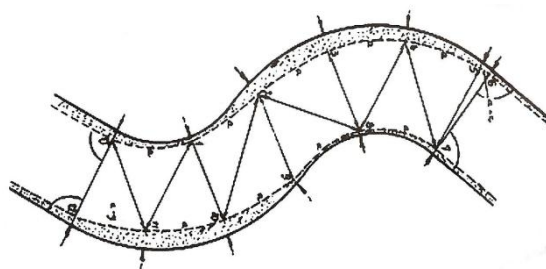
Metoda, která se zakládá na tom, že prostor obsahuje body, které je nutné změřit. Imaginárně pokryjeme síť trojúhelníků a veškeré vzniklé délky změříme – viz obr. č. 25. Tato metoda se využívá, pokud nelze na místě dopravní nehody uplatnit metodu pravouhrou měření a metodu průsečného měření. Jde především o vyměřování členitého terénu – komunikace, zatáčky. U této metody se využívá pouze VBM, ale je časově náročná.

Obrázek 25 - metoda trojúhelníkového měření



zdroj: CHMELÍK, Jan et al. Dopravní nehody, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 320

Obrázek 26 - metoda trojúhelníkového měření



zdroj: CHMELÍK, Jan et al. Dopravní nehody, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 320

4.8.2 Plánek místa dopravní nehody

Plánek je stejně jako náčrtek půdorysné zobrazení místa dopravní nehody. Plánek je zdokonalený obraz náčrtku a vyhotovuje se v určitém měřítku. Je jednou z hlavních částí dokumentace místa dopravní nehody. Dříve se plánek kreslil ručně, nyní se používá počítačový program PC-CRASH. Oba způsoby zpracování plánu jsou uvedeny v příloze této diplomové práce. Měřítko, ve kterém by měl být plánek nakreslen je 1:200, což znamená, že 1 cm na papíře se rovná ve skutečnosti 2 metry. Proto je nezbytné před samotným zakreslením rozmyslet, jaký formát papíru bude použit. Počítačový program si měřítko upraví sám podle formátu papíru. Ale je nutné si uvědomit, že i když si počítačový program upraví měřítko, musí být vzniklý plánek čitelný, jelikož s ním bude pracovat správní orgán popřípadě soud či policejní orgán.

Formální náležitosti plánu:

- Označení součástí policie,
- jaké věci a účastníků se týká,
- číslo jednací,
- vyznačení světových stran – severu,
- měřítko,
- datum vypracování,
- legendu,
- podpisovou doložku zpracovatele včetně podpisu zpracovatele.

Plánek musí obsahovat:

- Popis místa dopravní nehody včetně vozovky,
- konečnou polohu vozidel, věcí, usmrčených nebo zraněných osob,
- stopy vozidel,
- věci, předměty, veškeré stopy, které s dopravní nehodou souvisejí,
- místo, odkud viděli svědci, jejich směr pohledu,
- dopravní značení včetně přesného umístění,
- okolí dopravní nehody,
- přesné umístění VBM,
- přesně umístění PBM,
- označení směru jízdy zúčastněných vozidel či ostatních účastníků dopravní nehody.

4.9 Fotografická dokumentace

Fotografická dokumentace je nedílnou součástí dokumentace místa dopravní nehody. Fotografická dokumentace nám umožňuje zachytit veškeré stopy, jedná se o reálný obrázek z místa dopravní nehody. Způsob provedení fotodokumentace spočívá v provedení celkových záběrů z místa, polodetailů a detailů. Musí zachycovat číselné označení stop, které se na místě nacházejí.

Fotografie musí splňovat následující požadavky:

- Ukázat věrný a celistvý obraz místa dopravní nehody,
- pomoci zjistit příčinu dopravní nehody zadokumentováním všech stop.⁶⁹

Požizování fotografií na místě dopravní nehody by mělo mít určitou posloupnost, která spočívá v:

1. Zachycení celkového pohledu ve směru jízdy viníka dopravní nehody – jedná se o celkové zachycení situace na místě dopravní nehody (vozovka, bezprostřední okolí, konečné postavení vozidel, dopravní značení, výhledové poměry, pohled na stopy).
2. Zachycení bližšího pohledu ve směru jízdy viníka dopravní nehody.
3. Zachycení pohledu proti směru jízdy viníka.
4. Zachycení celkového pohledu ve směru jízdy poškozeného.
5. Zachycení bližšího pohledu ve směru jízdy poškozeného.

⁶⁹ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 300. ISBN 80-7201-212-6.

6. Zachycení pohledu proti směru jízdy poškozeného.
7. Zachycení polodetailních a detailních snímků jednotlivých stop, vozidel, poškození, usmrcení osob.
8. Zachycení výhledových poměrů jednotlivých účastníků dopravní nehody.
9. Zachycení viditelnosti a čitelnosti dopravního značení.
10. Ostatní snímky – dokumentace dokladů, registračních značek, známky technické kontroly, VIN atd.

Při provádění fotodokumentace je nutné si uvědomit, že z pořízených snímků bude vycházet i soudní znalec pokud to bude nutné. Fotografie nesmí být v žádném případě rozmazané.

4.10 Videodokumentace místa dopravní nehody

Videodokumentace je vytvoření reálného obrazu z místa dopravní nehody. Nejedná se o žádnou speciální dokumentaci. Videodokumentace se zpravidla pořizuje u závažných dopravních nehod a provádí ji pracovník výjezdové skupiny SKPV – technik, který je k pořizování videodokumentace řádně proškolen. Je nutné pořídit videodokumentaci v takové kvalitě, aby se mohla použít jako důkaz.

4.11 Zpracování protokolu o nehodě v silničním provozu

Pro písemné zachycení dopravní nehody se používají čtyři protokoly (formuláře). V závislosti na šetření dopravní nehody bude použit určitý protokol (formulář), který má jisté náležitosti. Záleží, zda se dopravní nehoda vyřeší na místě v blokovém řízení, oznámí příslušnému správnímu orgánu (popřípadě se bude šetřit jako trestný čin), zda byla nehoda zaviněna zvěří, popřípadě zda jde o nehodu, která nepodléhá oznamovací povinnosti. Dopravní nehody je možné zpracovat na „Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním“, „Protokol o nehodě v silničním provozu“, „Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří“ „Záznam o dopravní nehodě“ (euroformulář). Veškeré protokoly, které policie v souvislosti s dopravní nehodou vytvoří, provádí v systému Lotus notes. Tento systém umožňuje práci i v offline režimu. Offline režim poskytuje zpracování nehody přímo na místě dopravní nehody s vytvořením náležitých dokumentů.

4.11.1 Protokol o nehodě v silničním provozu

Jestliže nejde věc dopravní nehody projednat na místě dopravní nehody, tedy nelze projednat v rámci blokového řízení, použije se tento protokol. Protokol slouží jako předpoklad pro další řízení. Jedná se o dopravní nehody se zraněním, usmrcením, způsobené pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, při podezření z pojistného podvodu. Protokol je rozdělen do několika částí, které je nutné vyplnit, některé údaje se získávají přímo z databáze (osoby, vozidla, řidičské oprávnění). Dále se uvádí právní kvalifikace, popis nehodového děje, popis veškerých stop nalezených na místě dopravní nehody, dopravní situace na místě DN, údaje o poškození vozidel a věcí, datum a čas nehody, přesné místo (souřadnice GPS), začátek a konec ohledání místa dopravní nehody, provedená opatření na místě (zkouška na alkohol/na jinou návykovou látku, odebrání krve, fotodokumentace, náčrtek, zadržení ŘP atd.). Ukázka protokolu je přílohou této diplomové práce.

4.11.2 Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Tento protokol slouží pro zaznamenání dopravních nehod, které podléhají oznamovací povinnosti. Lze je tedy řešit v blokovém řízení. Protokol je podobný „Protokolu o nehodě v silničním provozu“. Do tohoto protokolu se nezaznamenává popis stop. K popisu stop nalezených na místě DN slouží náčrtek. Ukázka protokolu je přílohou této diplomové práce.

4.11.3 Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

Tento protokol se používá, pokud došlo ke střetu s lesní zvěří nikoli zvířetem. Jedná se o dopravní nehodu, kterou nezavinil řidič, ale zvěř, která skočila bezprostředně před vozidlo a řidič již pro krátkou vzdálenost nemohl reagovat a odvrátit střet. Proto, aby mohl být použit tento dokument, musí být splněno několik podmínek a ty jsou:

- Na místě dopravní nehody byla nalezena sražená zvěř nebo její část,
- při střetu nedošlo ke zranění osob,
- na poškozeném vozidle není uplatněna technická závada,
- řidič není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

Jestliže dojde ke splnění všech podmínek, je možné použít tento protokol. Do protokolu se uvádí vozidlo, řidič, spolujedoucí, poškození, vyličení nehodového děje,

nalezené stopy. Dopravní nehoda zpracovaná na tento protokol se odkládá dle § 58 odst. 3, písm. b) zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Ukázka protokolu je přílohou této diplomové práce.

4.11.4 Spisový materiál

Výstupem šetření dopravních nehod je protokol o nehodě, náčrtek (popř. plánek dopravní nehody), fotodokumentace, úřední záznamy o provedených úkonech, vyhodnocení důkazů. Obsahy spisů se liší podle způsobu oznámení. Pokud se jedná o trestný čin (TČ) v některých případech lze dopravní nehodu zpracovat ve zkráceném přípravném řízení (ZPŘ) např. dopravní nehody způsobené pod vlivem alkoholu. Názorný obsah spisu z ZPŘ je součástí přílohy této diplomové práce.

Možnosti řešení přestupku při dopravní nehodě:

Je-li dáno podezření z přestupku je postup následovný

1. Není-li Policie ČR příslušná k projednání přestupku, věc oznámí dle ustanovení § 58 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, příslušnému správnímu orgánu.
2. Jedná-li se o přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dle ustanovení § 58 odst. 2 písm d) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, příslušnému správnímu orgánu po nezbytném šetření.
3. Vyjde-li najevo, že jde o:
 - a) jednání mající znaky přestupku, které se projednává podle zvláštních předpisů, věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odevzdá příslušnému vedoucímu funkcionáři s kázeňskou pravomocí (např. v případě policistů, vojáků, hasičů, celníků atd.),
 - b) jiný správní delikt než přestupek, věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odevzdá příslušnému správnímu orgánu (např. při porušení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě),
 - c) trestný čin – věc dle § 58 odst. 3 písm. a) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odevzdá orgánu činnému v trestním řízení (pouze v případě, kdy ve věci nebyly zahájeny úkony v trestním řízení).

Není-li dáno podezření z přestupku, přestupek nelze projednat, nebyly zjištěny skutečnosti odůvodňující, že je spáchala určitá osoba, postupuje policejní orgán následovně:

1. Není dáno podezření z přestupku:

- a) skutek se nestal, věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odloží,
- b) skutek se stal, ale není přestupkem ani trestným činem, věc odloží dle § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

2. Přestupek nelze projednat:

- a) od spáchání uplynula doba 1 roku (promlčení), věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odloží s odkazem na ustanovení § 20 odst. 1 téhož zákona (z důvodu zániku odpovědnosti za přestupek),
- c) osoba v době spáchání nedovršila 15. rok svého věku, věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odloží s odkazem na § 5 odst. 2 téhož zákona,
- d) osoba v době spáchání trpěla duševní poruchou, věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odloží,
- e) osoba zemřela, věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odloží,
- f) o skutku bylo již pravomocně rozhodnuto (správním orgánem nebo orgánem činným v trestním řízení), věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odloží,
- g) přestupek byl již vyřešen v blokovém řízení, věc dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odloží

3. Policejní orgán nezjistí do jednoho měsíce skutečnosti odůvodňující podezření, že jej spáchala určitá osoba, věc odloží dle § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Rozhodnutí o odložení se nevydává, policejní orgán dle ustanovení § 58 odst. 3 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, odloží záznamem na písemnost. Pominou-li důvody odložení věci a odpovědnost za přestupek ještě nezanikla, tak policista v šetření pokračuje, věc oznámí, nelze-li na místě věc vyřídit jinak.

4.11.4.1 Náležitosti spisu

Ve spisovém materiálu je rozdíl, zda se jedná o dopravní nehodu, která je šetřena jako přestupek nebo jako trestný čin. Samozřejmě, že pokud se jedná o trestný čin, je spis mnohem obsáhlejší a délka šetření je 2x delší než při šetření přestupku. Spis se vyhotovuje ve dvojitým vydání (originál + kopie).

Řazení spisu pro přestupek

1. Obsah spisu
2. Oznámení přestupku (přílušnému správnímu orgánu)
3. Výslech viníka
4. Výslech poškozeného
5. Výsledky spolujezdců a svědků
6. Protokol o nehodě v silničním provozu
7. Plánek místa
8. Popis fotodokumentace
9. Výpis z karty řidiče (viníka)
10. Lékařská zpráva (jestliže došlo ke zranění osob)
11. Výsledky dechových zkoušek včetně Protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem a JNL (jestliže došlo k nehodě pod vlivem alkoholu)
12. Úřední záznamy
13. Vyrozumění o ukončení
14. Kontrolní list (automaticky vytvořený v programu Lotus Notes), náčrtek (pomocné materiály, které se zakládají pouze do kopie spisu)

Řazení spisu pro trestný čin

1. Obsah spisu
2. Oznámení TČ o vyšetřování
3. ZÚTR (jen skutková podstata)
4. Výslech viníka podle TŘ
5. Výslech ostatních + poučení poškozeného v TŘ
6. Protokol o nehodě v silničním provozu
7. Plánek místa
8. Celá fotodokumentace (popis včetně fotografií)

9. Výpis z karty řidiče (viníka)
10. Opis rejstříku trestů
11. Lékařské zprávy (odborné vyjádření, znalec) – výsledky dechových zkoušek a jiné
12. Seznam zajištěných věcí
13. Vyrozumění o ukončení

5 Zhodnocení výsledků a doporučení

Na začátku kapitoly 4 této práce se zkoumali hlavní příčiny dopravních nehod společně s ekonomickou ztrátou při těchto nehodách. Hlavní příčiny silničních dopravních nehod jsou již několik let neměnné. V této kategorii nadále zůstávají čtyři nejčastější hlavní příčiny a to:

- nepřiměřená rychlost,
- nesprávné předjíždění,
- nedání přednosti v jízdě,
- nesprávný způsob jízdy.

Jedná se o kategorie hlavních nehod, které se dají dále rozčlenit na konkrétní porušení zákona. Do nesprávného způsobu jízdy se dá zařadit nejčtenější příčina dopravních nehod - řidič se plně nevěnoval řízení vozidla. Mezi nejtragičtější příčinu dopravních nehod je naopak z kategorie nepřiměřené rychlosti a to konkrétně - nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Mnoho těchto příčin dopravních nehod zaviní bohužel mladí, nezkušení řidiči, tedy řidiči s praxí do 5-ti let. Až v 1/3 všech nehod figurují právě, tito mladí řidiči.

Dle dalších údajů z této práce vyplývá, že je zde pozitivní trend v počtu dopravních nehod. Podle uvedených tabulek, nejvyšší počet nehod byl zaznamenán v roce 2006, celkem 187 965. Naopak nejnižší počet byl v roce 2009, celkem 74 815 nehod. K tomuto rapidnímu poklesu nahlášených dopravních nehod bylo docíleno zejména změnou silničního zákona při postupu povinnosti ohlásit dopravní nehodu. Jedná se o tzv. "umělé snížení počtu dopravních nehod". Dalším pozitivním zjištěním v oblasti dopravních nehod jsou počty usmrcených osob. Od roku 2012 nezemřelo na silnici více než 700 osob ročně. K nejvíce usmrceným osobám ve sledovaném období došlo v roce 2007, kdy jich na českých silnicích zemřelo více než 1100, přesně 1 123 osob. Nejméně osob zemřelo v roce 2013, kdy ve srovnání s rokem 2007 je to téměř o polovinu, a to 583 osob. Při zkoumání problematiky dopravních nehod bylo zjištěno, že od roku 2009 opět dochází k nárůstu počtu dopravních nehod, je vidět, že řidiči již opomněli legislativní změnu. Popřípadě nemají dobrou zkušenost s řešením dopravní nehody pouze prostřednictvím pojišťovny bez přítomnosti policie. Mírné zvýšení se projevuje i na počtu usmrcených osob.

Tabulka 7 - SOUHRNNÉ NÁSLEDKY PRO ROK 2015

| <i>Usmrceno</i> | <i>Kategorie osob</i> | <i>Rozdíl oproti roku 2014</i> |
|-----------------|------------------------------------|--------------------------------|
| 233 | Řidičů osobních automobilů | -10 |
| 131 | Chodců | 19 |
| 102 | Spolujezdců v osobním automobilu | 19 |
| 81 | Řidičů motocyklů | 6 |
| 68 | Cyklistů | 11 |
| 19 | Řidičů nákladních automobilů | -10 |
| 5 | Spolujezdců v nákladním automobilu | -4 |
| 4 | Spolujezdců na motocyklech | -5 |
| 3 | Cestují ve vlaku | 3 |
| 3 | Řidiči traktorů | 2 |
| 3 | Pracovní stroj | 0 |
| 3 | Řidiči mopedu | 1 |
| 2 | Řidiči malých motocyklů | -1 |
| 1 | Řidič autobusu | 0 |
| 1 | Spolujezdec pracovních strojů | 1 |
| 1 | Řidič jiného nemotorového vozidla | 0 |

zdroj: ŘSDP PP ČR, vlastní zpracování

Jak je patrné z tabulky, velmi nepříznivý vývoj byl zaznamenán v kategorii chodec a spolujezdec, kde shodně došlo o 19 úmrtí více oproti roku 2014. Vysoký nárůst byl zaznamenán i u cyklistů. Na tuto nepříznivou bilanci u chodců naši zákonodárci konečně zareagovali povinností nosit za snížené viditelnosti reflexní prvky, uvidíme ovšem, jak dlouho budou nově nařízené pravidlo chodci dodržovat, každopádně jde pouze a jenom o jejich zdraví.

V rámci zkoumání problematiky ekonomických ztrát způsobených dopravní nehodou bylo zjištěno, že tento trend je bohužel rostoucí, čímž vznikají vyšší celospolečenské ztráty. Tyto ztráty každoročně se zpožděním vyčíslují experti z dopravního výzkumu. V roce 2014 vzrostly tyto ztráty k částce 55,2 mld. Kč, tato částka představuje 1,3% hrubého domácího produktu. V porovnání s rokem 2013, je zde nárůst o 2,4 miliardy více. Tuto vyšší částku ovlivnil zvýšený počet usmrcených osob, ale i těžká a lehká zranění, naopak snížení bylo zaznamenáno u hmotné škody. Z finálního hlediska lze vyčíslit škodu za jednotlivé druhy zranění způsobená při dopravní nehodě. Pro představu je to řádově několik milionů, za jednu nehodu. Do této škody se započítávají přímé a nepřímé náklady.

Mezi přímé náklady patří:

- náklady na zdravotní péči,
- náklady na HZS,
- náklady na policii ČR,
- hmotné škody včetně nákladů pojišťoven,
- soudy a státní orgány.

Mezi nepřímé náklady patří:

- ztráta na produkci,
- sociální výdaje.

Pokud vezmeme v potaz veškeré tyto náklady, dojdeme k následujícím částkám:

- 20 881 000 Kč ze 1 usmrčenou osobu,
- 5 089 000 Kč za 1 těžce zraněnou osobu,
- 429 000 Kč za 1 lehce zraněnou osobu,
- 262 000 Kč za nehodu pouze s hmotnou škodou.

Další částí této práce bylo zaměření se na činnost policistů na místě dopravní nehody. Policisté musejí na místě postupovat dle interních nařízení a postupů, tyto postupy a nařízení na sebe logicky navazují. Pokud by došlo k porušení těchto pokynů a postupů bude následně hlídka řešena cestou odpovědného nadřízeného s personální pravomocí a následně potrestána podle služebního zákona. Je nutné podotknout, že tyto postupy policisté dodržují, jelikož korespondují s úkony, které musí provést, aby bylo možné dopravní nehodu řádně vyšetřit a objasnit příčiny.

Konkrétní návrhy a doporučení vyplývající z této práce jsou:

- **Zavedení dopravní výchovy již od předškolního věku**

V rámci předškolní výuky vysvětlit dětem základní informace o chování na silnici. Zavést formou hry poznávání dopravních značek (pexeso). Připravovat improvizované dopravní hřiště, popřípadě využívat vybudovaných dopravních hřišť.

Na základní škole pokračovat s osvětou ohledně pravidel v silničním provozu. Instruktažní videa a přednášky.

- **Výchova první pomoci v rámci silničního provozu**

Nepodceňovat zdravotní výuku, neustále si připomínat formou přednášek, instruktážních videí postupy první pomoci, ověřování vědomostí pomocí testů. U předškolních dětí toto podat formou hry.

- **Povinné hodiny krizového řízení v autoškolách**

Důležitou kapitolou je dostatečný počet hodin v autoškole, které by se měly rozšířit i na povinné hodiny na některém z autodromu a absolvovat alespoň základní kurz krizového řízení (škola smyku). Praxe je vždy lepší než pouhá teorie. Řidiči si tak mohou vyzkoušet, jak se vozidlo chová v různých situacích.

- **Povinné hodiny řízení za snížené viditelnosti v autoškolách**

Další z faktorů, které ovlivňují vznik dopravních nehod. Mnoho řidičů si neuvědomuje, že při snížené viditelnosti, je prokázáno, že řidič dokáže včas zareagovat na vzniklou dopravní situaci při maximální rychlosti do 60 km/h. Z tohoto důvodu je důležité mít výcvik v autoškole několikrát alespoň za tmy.

- **Foto a video z tragických dopravních nehod**

V rámci výcviku v autoškolách, ale i při přednáškách prováděných ve školách nebo při jiných příležitostech ukazovat následky dopravních nehod.

- **Řidičské oprávnění na dobu určitou včetně sníženého počtu v bodovém systému, např. délka 3 roky, max 6 bodů v bodovém systému**

Pro mladé, nezkušené řidiče s praxí řízení do 5-ti let zavést tzv. řidičský průkaz na zkoušku po dobu 3 let. Po tuto dobu zavést přísnější podmínky v bodovém systému, např. snížit limit bodů na polovic, při opakovaném porušení (opakovaný přestupek - např. porušení rychlosti) okamžité zadržení řidičského průkazu.

- **Zvýšení trestů pro řidiče, kteří způsobí dopravní nehodu**

Zpřísnit maximální hodnotu uložené pokuty na místě nehody (v blokovém řízení), zavést více bodovaných přestupků souvisejících s dopravní nehodou.

6 Závěr

Cílem v teoretické části práce bylo poukázání na právní problematiku týkající se dopravních nehod. Hlavním cílem v praktické části práce bylo vymezení hlavních příčin dopravních nehod včetně škody na majetku a zdraví. Navrhnout opatření pro snížení těchto negativních důsledků. Dílčím cílem bylo ukázat a vysvětlit postupy a metody při šetření dopravní nehody policíí.

Diplomová práce se zabývá zpracováním dopravních silničních nehod. Přibližuje postup policisty na místě dopravní nehody. Vysvětluje pracovní postupy a právní hlediska při šetření na místě dopravní nehody a následné zpracování. V této práci bylo ukázáno několik postupů při samotném šetření.

Problematika spojená se silniční dopravou je zpracována v zákoně č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, tento zákon v posledních letech prošel řadou změn. Řidiči většinou na tyto změny bohužel reagují pouze určitou dobu a poté se opět vrátí ke svým "starým zvyklostem". V České republice bohužel nefunguje respekt z policie, jako je tomu v jiných státech EU, proto je nutné, dbát na zvýšenou prevenci např. vyšším počtem policistů na silnicích. A dále aplikovat přísnější tresty (postihy) zejména u řidičů recidivistů. Je nutné, aby si řidiči uvědomili, že každá dopravní nehoda znamená vlastně zdokumentované porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích. K takovým porušením dochází každodenně a jako účastníci silničního provozu jsme i přímými svědky těchto porušení, ale pokud na místě nejsou příslušníci Policie ČR nebo pokud se nestane dopravní nehoda, pak takovéto chování účastníka silničního provozu zůstane bez sankce. Je proto důležité apelovat na znalost právních předpisů týkajících se provozu na pozemních komunikacích a je jednoznačné, že znalost, kterou řidiči získají v autoškole není rozhodně dostatečná. Z toho důvodu je nutné zakomponovat do právního řádu opakované přezkušování a případně i prokázání praktické znalosti.

Posloupnost nejčastějších hlavních příčin vzniku dopravních nehod je každoročně téměř neměnná. Jedná se zejména o nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti, nesprávný způsob jízdy. Nejvíce usmrcených osob v roce 2015 bylo v pracovní den a to ve čtvrtek. Nejméně nehod připadlo na neděli a nejvíce nehod opět na čtvrtek. V posledních letech se čím dál více upozorňuje na riskantní jízdy mladých řidičů,

nezkušených řidičů z praxí do 5-ti let. Podle získaných poznatků je zřejmé, že mladí řidiči více riskují a nemají tzv. "pud sebezáchovy". Při těchto dopravních nehodách dochází často k tragickým následkům. Ochranná opatření na zvýšené počty tragických následků u řidičů s malou praxí jsou nedostatečná a zdržuje je zdlouhavý proces schválení. Nyní se často používá spojení řidičský průkaz na zkoušku, toto téma se řeší už od roku 2010 a stále není nic uzákoněno, bohužel. Podle informací dostupných z této diplomové práce je nutná zvýšená prevence. Nejen přítomnost policie na silnicích, ale zejména osvěta mladých řidičů, řidičů, ale i ostatních účastníků silničního provozu. Je nutné s prevencí začít již v ranném věku, bohužel negativně se v tomto směru projevuje i rodinná výchova.

Mezi nejdůležitější návrhy a doporučení vyplývající z této práce jsou tzv. řidičský průkaz na zkoušku, tento systém se již osvědčil v mnoha evropských státech. V rámci psychologického efektu budou na řidiče velmi dobře působit zvýšené postihy za způsobení dopravní nehody. A dále v neposlední řadě již mnohokrát zmíněná prevence, jelikož ta je základ všeho.

Samotný postup ohledávání místa dopravní nehody je zpracován v interních aktech řízení. Jedním z nejdůležitějších aktů, kterým se policista při ohledání místa dopravní nehody musí řídit je, ZPPP č. 160/2009 Sb., v tomto pokynu je stanoven celý postup. Činnost při šetření dopravních silničních nehod dále upravuje 4. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. Dalo by se říct, že se jedná o tzv. kuchařky. Policista je povinen, řídit se těmito interními akty. Právní úprava je zakotvena v silničním zákonu č. 361/2000 Sb. Zpracování dopravních nehod se dá rozdělit do třech hlavních kategorií. Na tzv. malou dopravní nehodu, velkou dopravní nehodu a nehodu zaviněnou zvěří. Vždy záleží na situaci na místě dopravní nehody.

Práce přináší pohled na systém zpracování dopravních nehod a postup dopravní policie na místě dopravní nehody i při následném zjišťování informací. Policisté se denně musí potýkat s chováním řidičů, kde je jednoznačné, že část řidičů jednak porušuje po dopravní nehodě právní předpisy z důvodu jejich neznalosti, ale někteří z nich se snaží uniknout potrestání.

Tato diplomová práce nezahrnuje celou problematiku šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Uvádí informace, které mohou přispívat k prevenci z hlediska seznámení účastníků provozu na pozemních komunikacích s prací Policie ČR na místě

šetření silničních dopravních nehod a upozorňuje na její specifika při šetření a zadokumentování.

7 Seznam použitých zdrojů

- BRYCHTA, J. NOVÁK, J. *Ohledání místa dopravní nehody. s. 34-35*
- BUŠTA, P., KNĚŽNÍK, J., SEIDL, A.: *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha 2011, s. 9.
- DANIŠKA, J. – příspěvek z Mezinárodního pracovního setkání v Hustopečích, 2007.
- DAŇKOVÁ, Alena: *Metodika výpočtu ztát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích*, CDV, 2013.
- DOLEŽEL, J, NOVÁK, Č. *Kriminalistické minimum. 1. část*, Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1995. s. 19. ISBN neuvedeno.
- CHMELÍK, J. a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 30 – 76. ISBN 978-80-7380-21-0.
- CHMELÍK, J. *Ohledání místa činu. 2. vydání Praha: Ministerstvo vnitra, 1999, s. 4, ISBN neuvedeno.*
- KONEČNÝ, kpt. Mgr. Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. První. Jihlava, 2011.
- KOPECKÝ, Z. PAVLÍČEK, K. *Dopravně bezpečnostní činnost – zvláštní část, 1. vydání Praha: Police History, 2006 s. 311. ISBN 8086477-32.*
- KUČEROVÁ, Helena. *DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI aneb Projednání dopravních přestupků ve správním řízení*. 1 vyd. Praha: Linde, 2002, s. 29. ISBN 80-7201-321-1.
- KUCHTA, Josef – VÁLKOVÁ, Helena. *Základy kriminologie a trestní politiky*.
- PORADA, V a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. s. 112-113. ISBN 80-7201-212-6.
- PRERAD, V. *Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod*. In KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: PA ČR, 1995, s. 127.

Právní předpisy:

- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.
- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, který upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

4. Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR ze dne 12. 1. 2010, který upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 83/2006, kterým se upravuje postup orgánů PČR v souvislosti s řízením o přestupcích

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 30/2009, o plnění úkolů v trestním řízení

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100/2001, ke kriminalisticko-technické činnosti PČR

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 192/2002, kterým se upravuje postup příslušníků PČR při provozování a využívání „Informačního systému zpracování a evidence DN“ v prostředí LOTUS NOTES

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 156/2009, kterým se upravuje provozování informačního systému „Evidence dopravních nehod“

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 125/2004, kterým se upravuje postup příslušníků PČR při plnění oznamovací povinnosti vůči zdravotním pojišťovnám

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 58/2010 o dopravním zpravodajství

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 172/2009, kterým se stanoví zásady jednotného používání zvláštního výstražného zařízení a rozhlasového zařízení

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 26/2011, o drogové kriminalitě

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 135/2010, o pátrání

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 27/2008, kterým se upravují úkoly PČR při přípravě a provádění záchranných a likvidačních prací složkami integrovaného záchranného systému

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 45/2009, kterým se upravuje postup při manipulaci s bloky k ukládání pokut, bloky na pokutu na místě nezaplacenou a finančními prostředky vybranými v blokovém řízení

Rozkaz policejního prezidenta č. 154/2011, o profesní etice Policie České republiky

Internetové zdroje:

[online]. 2013 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://detect-ufa.ru/image/cache/data/!7510-pr-120x120.jpg>

Amazon [online]. 2013 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: http://s3.amazonaws.com/ems.wf.net.au_production/assets/83381/web_image_article/S603_G_lines_all_positive_300dpi.jpg

Besip [online]. 2014 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/povinne-ruceni/zaznam-o-dopravni-nehode>

Besip. MINISTERSTVO DOPRAVY. *www.ibesip.cz* [online]. 2012 [cit. 2014-25-08]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

Car and driver [online]. 2013 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://media.caranddriver.com/images/media/51/a-life-on-skid-row-inline-1-photo-521946-s-original.jpg>

Fakultní nemocnice Ostrava [online]. Ostrava, 2009 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: http://www.fno.cz/documents/zadanka_o_vysetreni_hladiny_alkoholu.pdf

ISport [online]. 2015 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://isport.blesk.cz/galerie/blesk-sport/253024/?foto=2>

Kroměřížský deník [online]. 2010 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://kromerizsky.denik.cz/nehody/mlady-ridic-nezvladl-rizeni-a-pretocil-auto-na-str.html>

METODIKA OHLEDÁNÍ DO PRAVNÍ NEHODY POLICI Í [online]. 2013 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=64653

Modrá hvězda života: o záchranářích pro záchranáře [online]. 2015 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://modrahvezdazivota.cz/2015/06/20/pet-zranenych-si-vyzadala-celni-srazka-dvou-aut-na-kyjovsku/>

Novinky CZ [online]. 2014 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://media.novinky.cz/293/142939-original-7qxyr.jpg>

Policie ČR [online]. [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.policie-cr.cz/542-srazka-dvou-vozidel-na-zledovatele-silnici.html>

Policie ČR [online]. Pardubický kraj, 2014 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/nehody-s-pevnou-prekazkou.aspx>

prezidia ČR. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

8 Přílohy

| | | |
|--------------|--|-----|
| PŘÍLOHA I | POMŮCKA PRO PRÁVNÍ KVALIFIKACI DOPRAVNÍCH NEHOD..... | 98 |
| PŘÍLOHA II | PŘEVODOVÁ TABULKA (TRESTNÍ ZÁKON – TRESTNÍ ZÁKONÍK) | 100 |
| PŘÍLOHA III | ÚŘEDNÍ ZÁZNAM O KONTROLE ŘIDIČE PODEZŘELÉHO Z POŽITÍ ALKOHOLICKÝCH NÁPOJŮ NEBO JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY PŘED ANEBO BĚHEM JÍZDY | 101 |
| PŘÍLOHA IV | PROTOKOL O LÉKAŘSKÉM VYŠETŘENÍ PŘI OVLIVNĚNÍ ALKOHOLEM | 103 |
| PŘÍLOHA V | ŽÁDOST O LÉKAŘSKÉ A TOXIKOLOGICKÉ VYŠETŘENÍ OSOBY PŘI PODEZŘENÍ Z OVLIVNĚNÍ NÁVYKOVOU LÁTKOU | 104 |
| PŘÍLOHA VI | POTVRZENÍ O ZADRŽENÍ ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU..... | 106 |
| PŘÍLOHA VII | TOPOGRAFICKÁ DOKUMENTACE – NÁČRTEK MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY | 107 |
| PŘÍLOHA VIII | ZPRACOVÁNÍ PLÁNKU DOPRAVNÍ NEHODY V PROGRAMU PC- CRASH | 108 |
| PŘÍLOHA IX | PROTOKOL O NEHODĚ V SILNIČNÍM PROVOZU | 109 |
| PŘÍLOHA X | PROTOKOL O NEHODĚ V SILNIČNÍM PROVOZU S PROJEDNÁNÍM | 112 |
| PŘÍLOHA XI | ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ ZAVINĚNÉ ZVĚŘÍ | 117 |
| PŘÍLOHA XII | ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ („EUROFORMULÁŘ“)..... | 119 |
| PŘÍLOHA XIII | POMŮCKA PRO ODHAD RYCHLOSTI NA ZÁKLADĚ BRZDNÝCH A BLOKOVACÍCH STOP | 120 |
| PŘÍLOHA XIV | POUŽÍVANÉ SYMBOLY A SMLUVENÉ ZNAČKY | 121 |

Příloha I

Pomůcka pro právní kvalifikaci dopravních nehod

Právní kvalifikace – DN

účinnost od 1. 8. 2011

| Hlavní příčina | Příčina dopravní nehody | Věta skutková (z. č. 361/2000 Sb.) | Věta právní (novela – z. č. 361/2000 Sb.) |
|----------------|---|---|---|
| Rychlost | Nepřízpůsobení rychlosti jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu... | § 4 písm. a), b); § 18 odst. 1 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | | | |
| Přednost | Nedání přednosti v jízdě protijedoucímu vozidlu při odbočování vlevo | § 4 písm. a), b); § 21 odst. 5 | § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 |
| | Nedání přednosti v jízdě na křižovatce proti DZ „Dej přednost v jízdě!“ | § 4 písm. a), b), c); § 22 odst. 1 | § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 |
| | Nedání přednosti v jízdě na křižovatce proti DZ „Stůj dej přednost v jízdě!“ | § 4 písm. a), b), c); § 22 odst. 1, 4 | § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 |
| | Nedání přednosti v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava (na křižovatce, kde přednost není upravena DZ) | § 4 písm. a), b); § 22 odst. 2 | § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 |
| | Nedání přednosti v jízdě při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci | § 4 písm. a), b); § 23 odst. 1 | § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 |
| | Nezastavení vozidla na signál, který přikazuje zastavit vozidlo nebo pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou | § 4 písm. a), b), c); § 70 odst. 2 písm. a) § 4 písm. a), b); § 75 odst. 1 písm. a) odst. 5, 8, 9 | § 125c odst. 1 písm. f) bod 5 |
| | Neumožnění chodce na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo zastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit nebo ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje | § 4 písm. a); § 5 odst. 2 f) | § 125c odst. 1 písm. f) bod 6 |
| | Ohrožení chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání | § 4 písm. a); § 5 odst. 2 g) | § 125c odst. 1 písm. f) bod 6 |
| | | | |
| Způsob jízdy | Nevěnování se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti | § 4 písm. a); § 5 odst. 1 b) | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | Jízda po nesprávné straně vozovky (v protisměru) | § 4 písm. a), b); § 11 odst. 1 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | Vjetí na krajnici mimo případy uvedené v zákoně | § 4 písm. a), b); § 11 odst. 2 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | Ohrožení jiného řidiče při předjíždění vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého | § 4 písm. a), b); § 12 odst. 5, 6, 7 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | Nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti za jiným vozidlem | § 4 písm. a), b); § 19 odst. 1 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | Vyhýbání protijedoucích vozidel | § 4 písm. a), b); § 20 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | Odbočování vlevo s ohrožením řidiče jedoucího za ním | § 4 písm. a), b); § 21 odst. 1 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | Otáčení nebo couvání na pozemní komunikaci (mimo dálnici) | § 4 písm. a), b); § 24 odst. 1, 2, 3, 4 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | Otáčení, couvání nebo jízda v protisměru v provozu na dálnici | § 4 písm. a), b); § 36 odst. 1 písm. b) | § 125c odst. 1 písm. f) bod 10 |
| | Přeprava nákladu | § 4 písm. a), b), c); § 52 odst. 1, 5, 6 | § 125c odst. 1 písm. k) |
| | | | |

| | | | |
|--------------------|---|--|--|
| Předjíždění | Předjíždění vozidla v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno | § 4 písm. a), b), c); § 17 odst. 5 | § 125c odst. 1 písm. f) bod 7 |
| Ostatní | Způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví – „Ublížení na zdraví“ (omezení v obvyklém způsobu života nebo obvyklé činnosti okolo 7 dnů a více, za předpokladu, že nedošlo k porušení důležité povinnosti), porušení důležité povinnosti=> § 148 ne § 147 TrZ | Porušení příslušného ustanovení zákona | § 125c odst. 1 písm. h) |
| | Při dopravní nehodě neprodleně nezastaví vozidlo | § 47 odst. 2 písm. a) | § 125c odst. 1 písm. i) |
| | Při dopravní nehodě neohlásí dopravní nehodu policistovi (ozn. povinnost, poskytnutí první pomoci) | § 47 odst. 3 písm. b) | § 125c odst. 1 písm. i) |
| | Neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na DN | § 47 odst. 3 písm. f) | § 125c odst. 1 písm. i) |
| | Nedovoleně opustí místo DN nebo se neprodleně nevrátí na místo DN po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení DN | § 47 odst. 4 písm. c) | § 125c odst. 1 písm. i) |
| | Řízení vozidla nebo jízda na zvířeti po požití alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky (u DN) | § 5 odst. 2 písm. b) | § 125c odst. 1 písm. b) nebo § 274 odst. 1, 2 a) TrZ |
| | Odmítnutí vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou | § 5 odst. 1 písm. f) – alkohol § 5 odst. 1 písm. g) – jiná návyková látka | § 125c odst. 1 písm. d) |
| | Jízda s vozidlem bez příslušné skupiny řídicího oprávnění | § 3 odst. 3 písm. a) | § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 |

zdroj: zákon č. 361/2000 Sb., vlastní zpracování

Příloha II

Převodová tabulka (trestní zákon – trestní zákoník)

| Pořad. Číslo | Trestný čin | do 31. 12. 2019 | Novela TČ: (přečiny/zločiny) | od 1. 1. 2010 |
|--------------|--|---|--|--|
| 1. | Maření výkonu úředního rozhodnutí | § 171/1 c – vykonává činnost, která mu byla zakázána | Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání | § 337/1 a) – vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu |
| 2. | Obecné ohrožení | § 180/1 – způsobí obecné bezpečí § 180/1, 2 a) – přitom způsobí TÚ na zdraví § 180/1, 2 b) – při porušení důl. povinnosti § 180/1, 2 c) – způsobí značnou škodu § 180/3, 4 – těžší následek | Obecné ohrožení z nedbalosti | § 273/1 – způsobí obecné ohrožení § 273/1,2 a) – přitom způsobí TÚ na zdraví § 273/1, 2 b) – při porušení důležité povinnosti § 273/1, 2 c) – způsobí značnou škodu § 273/3, 4 – těžší následek (zločin) |
| 3. | Ohrožení a poškození životního prostředí | § 181b/1 – způsobí nebo zvýší poškození životního prostředí § 181b/1, 2 – při porušení důlež. povinnosti § 181b/1, 3 – poškození chráněného území | Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti | § 294/1 – znečistí nebo jiným způsobem poškodí půdu, vodu, ovzduší, les nebo jinou složku živ. prostředí § 294/1, 2 – při porušení důležité povinnosti § 294/1, 3 – poškodí chráněné území |
| 4. | Ohrožení pod vlivem návykové látky | § 201/1, 2 c) DN | Ohrožení pod vlivem návykové látky | § 274/1, 2 a) – DN § 274/1, 2 b) – při řízení HDP § 274/1, 2 c) – opak. v posledních 2 letech |
| 5. | Neposkytnutí pomoci | § 207/1 – kdokoliv 207/2 – vyplývá z povahy zaměstnání (lékař, policista, hasič...) | Neposkytnutí pomoci | § 150/1 – kdokoliv § 150/1, 2 – vyplývá z povahy zaměstnání |
| 6. | Neposkytnutí pomoci | § 208 – řidič | Neposkytnutí pomoci řidičem dopr. prostředku | § 151 – řidič |
| 7. | Ublížení na zdraví | § 223 – při porušení důležité povinnosti | Ublížení na zdraví z nedbalosti | § 148/1 – v případě 1. osoby § 148/1, 2 – nejméně dvou osob |
| 8. | Ublížení na zdraví – těžká újma | § 224/1 – způsobení těžké újmy § 224/1, 2 – při porušení důležité povinnosti § 224/1, 3 – nejméně dvou osob | Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti | § 147/1 – v případě 1. osoby § 147/1, 2 – při porušení důležité povinnosti § 147/1, 3 – nejméně dvou osob (zločin) |
| 9. | | | Usmrcení z nedbalosti | § 143/1 – kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt (přečin) § 143/1, 2 – při porušení důležité povinnosti (zločin) § 143/1, 3 – při hrubém porušení zákonů (zločin) § 143/1, 4 – způsobí-li smrt nejméně dvou osob (zločin) |
| 10. | Neoprávněné užívání cizí věci | § 249/1 – zmocnění se cizí věci nebo motorového vozidla § 249/1, 2 – způsobení značné škody nebo jiného zvlášť závažného následku | Neoprávněné užívání cizí věci | § 207/11 – zmocnění se cizí věci nebo motorového vozidla § 207/1, 2 a) – zvláštní osoba § 207/1, 2 b) – člen organ. skupiny § 207/1, 2 c) – způsobení značné škody § 207/1,3 a) – škoda velkého rozsahu |
| 11. | | | Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti | § 277/1 – kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení § 277/1, 2 a) – způsobí škoda velkého rozsahu |

zdroj: trestní zákoník, vlastní zpracování

| | | | |
|---------------------------------|--|---|---|
| <u>Chování</u> | <input type="checkbox"/> ovládané | <input type="checkbox"/> řečnost | <input type="checkbox"/> unavené, zpomalené |
| | <input type="checkbox"/> odmítavé | <input type="checkbox"/> agresivní | <input type="checkbox"/> nepřirozená veselost |
| | <input type="checkbox"/> nervózní | <input type="checkbox"/> hyperaktivní | <input type="checkbox"/> zmatečné, neklidné |
| | <input type="checkbox"/> apatické | <input type="checkbox"/> jiné _____ | |
| <u>Nálada</u> | <input type="checkbox"/> nenápadná | <input type="checkbox"/> depresivní | <input type="checkbox"/> tupá |
| | <input type="checkbox"/> podrážděná | <input type="checkbox"/> euforická | <input type="checkbox"/> křičí |
| | <input type="checkbox"/> vzlyká | <input type="checkbox"/> ustrašená | <input type="checkbox"/> panická |
| | <input type="checkbox"/> pocit všemocnosti | <input type="checkbox"/> jiné _____ | |
| <u>Koordinace pohybů</u> | <input type="checkbox"/> koordinované | <input type="checkbox"/> nekoordinované - jak _____ | |
| <u>Orientace:</u> | <input type="checkbox"/> normální | <input type="checkbox"/> dezorientována (časově, místně ve vztahu k osobám) | |
| <u>Postoj:</u> | <input type="checkbox"/> jistý / normální | <input type="checkbox"/> nejistý | |
| <u>Chůze:</u> | <input type="checkbox"/> jistá / normální | <input type="checkbox"/> nejistá | |
| <u>Řeč:</u> | <input type="checkbox"/> normální | <input type="checkbox"/> koktání | <input type="checkbox"/> nevýrazná |
| | | | <input type="checkbox"/> překotnost mluvení |
| | | | <input type="checkbox"/> upovídánost |
| <u>Pamět:</u> | <input type="checkbox"/> normální | <input type="checkbox"/> narušená, jak _____ | |
| <u>Oblečení:</u> | <input type="checkbox"/> přiměřené | <input type="checkbox"/> nepřiměřené | <input type="checkbox"/> znečištěné |
| <u>Barva kůže:</u> | <input type="checkbox"/> normální | <input type="checkbox"/> bledá, popelavá | <input type="checkbox"/> zarudlá |
| | | | <input type="checkbox"/> jiné _____ |
| <u>Oči:</u> | <input type="checkbox"/> normální | <input type="checkbox"/> zarudlé | <input type="checkbox"/> jiné _____ |

Tělesné známky: zápach alkoholu ano ne zápach konopí ano ne
viditelné vpichy po nitrožilní aplikaci JNL ano ne

Byla provedena výzva k lékařskému vyšetření s následným odběrem biologických materiálů:

ano ne nebyla nutná

Na výzvu se podrobila lékařskému vyšetření s následným odběrem biologického materiálu:

ano ne pouze lékařské vyšetření

Osoba požaduje lékařské vyšetření s následným odběrem biologického materiálu:

ano ne

Zadržen řidičský průkaz:

ano ne

Uložena kauce:

ano ne

ve výši: _____ Kč

Zabráněno v jízdě:

ano ne

způsob: _____

Další doplňující skutečnosti:

| |
|--|
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |

Kontrolu a hodnocení provedl:

Přítomen:

hodnost, jméno a příjmení, OeČ a podpis

hodnost, jméno a příjmení, OeČ a podpis

zdroj: příloha č. 2 k ZPPP č. 160/2009

Příloha V

**Žádost o lékařské a toxikologické vyšetření osoby při podezření
z ovlivnění návykovou látkou**

Příloha č. 3 k ZPPP č. 160/2009

Strana 1/2

**Protokol o lékařském a toxikologickém vyšetření osoby při podezření
z ovlivnění návykovou látkou (NL)**

| | | |
|---|---|---------------------|
| Žadatel Název Adresa Tel.: Jméno a podpis zodpovědné osoby: | Poskytovatel – toxikologická laboratoř Název Adresa Tel.: Fax: E.mail: | Datum: Č.j.: |
|---|---|---------------------|

A) VYPLNÍ ŽADATEL

| | |
|--|--|
| Jméno a příjmení vyšetřovaného: | R. č.: |
| St. příslušnost: | |
| Bydliště: | Zaměstnavatel: |
| Povolání: | |
| Důvod vyšetření: | Doba předmětné události: |
| Výsledek orientačního testu na NL provedeného PČR: | |
| Druh testu – firma / biologický materiál: | |
| Udává požití NL vč. alkoholu před deliktem: | ano / ne datum: druh NL: čas: |
| Udává požití NL vč. alkoholu po deliktu: | ano / ne datum: druh NL: čas: |

B) VYPLNÍ LÉKAŘ PROVÁDĚJÍCÍ VYŠETŘENÍ

| | | | | | | | |
|---|--|---|---|---------------------------------|---|------------|------|
| Lékařské vyšetření započato dne | | v čase | | | | | |
| Anamnéza: Užívá léky, jaké od kdy, dávkování, poslední dávka: Substituční program / Metadon, Subutex apod.: Od kdy užívá alkohol nebo jiné drogy, jaké, kdy naposled: Současné onemocnění: ano / ne, jaké: | | | | | | | |
| těl. hmotnost | výška | teplota | tlak | pocení | křeče | pach dechu | |
| Vědomí: | jasné | otupělé | somnolence | bezvědomí | dezorientace | halucinace | |
| Chování: | zdvořilé | dysforické | exaltované | neklidné | agresivní | | |
| Nálada: | normální | depresivní | euforická | labilní | nepřiměřená situací | | |
| Řeč: | normální | nesouvislá | špatná artikulace | mnohomluvnost | | | |
| Zornice: | střední | široké | úzké | Zornice po osvětlení: | střední | široké | úzké |
| Spojivky: | normální | zarudlé | | bledé | | | |
| Nystagmus horizontální: | Chůze: Jistá Kolísavá Padá Nemožná | Chůze po čáře: Rovně Nejistě | Pokus prst – nos: Správně Nepřesně | Romberg III: Kolísání | Třes: Prstů Víček Rukou | | |
| Ano | | | | | | | |
| Ne | | | | | | | |
| Nález poranění, vpichů, čerstvé, starší, jizvy: | | | | | | | |
| Abstinenční příznaky: ano / ne | | | | | | | |
| Odběr krve (2x8 ml): proveden dne hod. min. k dezinfekci kůže byl použit: odběru krve přítomen: | | | Odběr moči (50 ml): proveden dne hod. min. odběru moči přítomen: | | | | |
| Jiný odběr (například vlasy, sliny): | | | | | | | |
| Vyjádření lékaře: osoba jeví / nejeví podezření na užití návykové látky | | | | | | | |
| Datum a doba ukončení vyšetření: | | | Razítko poskytovatele provádějícího odběr: | | | | |
| Jmenovka a podpis lékaře: | | | | | | | |
| Tel. kontakt: | | | | | | | |

**Protokol o lékařském a toxikologickém vyšetření osoby při podezření
z ovlivnění návykovou látkou (NL)**

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Jméno, příjmení | Datum narození / r.č. |
| | |

(požadovaná toxikologická vyšetření)

C) VYPLNÍ ŽADATEL**C1 Alkohol a ostatní těkavé látky ***

| | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ethylalkohol v krvi | <input type="checkbox"/> Ethylalkohol v moči | <input type="checkbox"/> Těkavé látky v krvi |
|--|--|--|

*Potřebný biologický materiál: krev, moč.

C2 Orientační skupinový záchyt návykových látek*, **, ***

| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Amfetaminy Pervitin, Extáze aj. | <input type="checkbox"/> Kanabinoidy marihuana, hašiš aj. | <input type="checkbox"/> Opiáty heroin, morfin aj. | <input type="checkbox"/> Kokain | <input type="checkbox"/> Benzodiazepiny Diazepam, Lexaurin, Neuroal aj. |
|--|---|--|--|---|

* Potřebný biologický materiál: moč.

** Výsledky imunochemického záchytu mají význam pouze orientační a pozitivní nález by měl být potvrzen specifickou metodou!

*** Jiná vyšetření jsou provedena PO DOHODĚ S TOXIKOLOGICKOU LABORATOŘÍ!

C3 Poznámky a upřesňující údaje žadatele

| |
|--|
| |
|--|

D) VYPLNÍ VYŠETŘUJÍCÍ POSKYTOVATEL – TOXIKOLOGICKÁ LABORATOŘ

| | | |
|----------------------------------|---------------------------------|-----------|
| Datum doručení vzorků: | Vzorky převzal (jméno, podpis): | Poznámky: |
| Převzaté vzorky, druh, množství: | | |

Výsledky toxikologického vyšetření:

| | | |
|--------|---------------------|---|
| | | |
| Datum: | Razítko pracoviště: | Osoba zodpovědná za toxikologické vyšetření (jméno, podpis) |

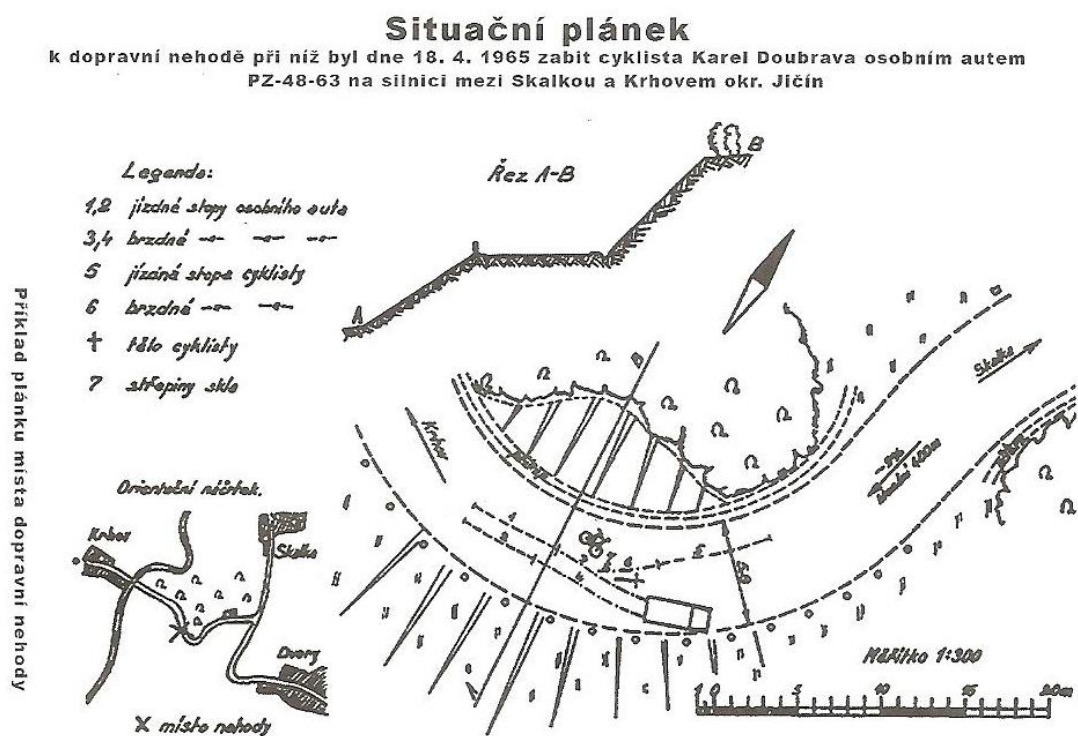
zdroj: příloha č. 3 k ZPPP č. 160/2009

Vzor potvrzení o zadržení řidičského průkazu

| | | |
|---|--------------|-------------|
| ----- označení útvaru Policie České republiky | | |
| POTVRZENÍ o zadržení řidičského průkazu | | |
| Jméno: | Příjmení: | |
| Adresa pobytu: | | |
| Datum narození: | Rodné číslo: | / |
| Jmenovanému byl zadržen | | |
| řidičský průkaz číslo: | vydaný dne: | vydaný kým: |
| Důvod zadržení řidičského průkazu, včetně stručného popisu skutku, na jehož základě došlo k zadržení řidičského průkazu, s označením místa a času spáchání tohoto skutku: | | |
| Poučení o důsledku zadržení řidičského průkazu podle § 118b odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů: „Po dobu zadržení řidičského průkazu nesmí držitel řidičského oprávnění řídit motorové vozidlo.“ | | |
| Vyjádření držitele zadrženého řidičského průkazu: | | |
| Podpis držitele zadrženého řidičského průkazu: | | |
| Datum a podpis policisty: | | |

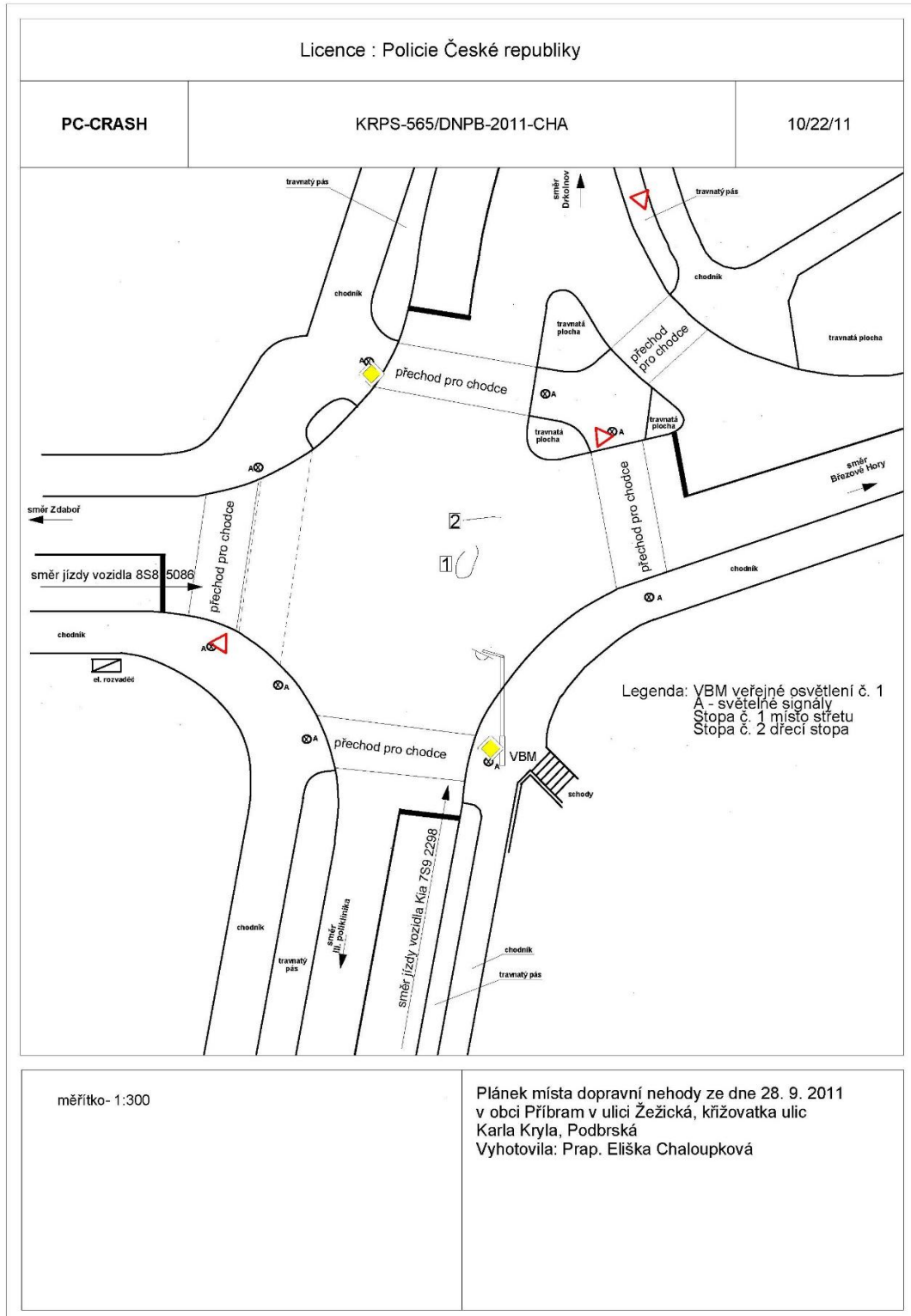
zdroj: <http://www.uplnezneni.cz/vyhlaska/31-2001-sb-o-ridicckych-prukazech-a-o-registru-ridicu/>

Příloha VII Topografická dokumentace – náčrtek místa dopravní nehody



zdroj: CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 325

Příloha VIII Zpracování plánu dopravní nehody v programu PC- CRASH



zdroj: DI PČR Příbram, vlastní zpracování

PC-Crash © 5.11v - © 1998 DSD Linz, Austria

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Okresní ředitelství
územní odbor
okres:
586 04 JIHLAVA
Havlíčkův Brod
evid. číslo: ORJŠ-2-3/DNDN-2014-RN-TČ

Jihlavě 17. dubna 2014

Protokol o nehodě v silničním provozu

| | |
|-----------------------------------|--|
| Datum a čas dopravní nehody | 16.04.2014 středa 07:25 |
| Místo | Jihlava, ulice třída Legionářů - místní komunikace, křižovatka s místní komunikací, ul. Tolstého (souřadnice GPS -669373,793/-1129672,441) |
| Účastníci dopravní nehody | <p>1) VPS 83-19 (CZ) osobní automobil - MERCEDES BENZ (W202) C 220 CDI 2.2 16V - výše škody na vozidle: 20 tis. Kč řidič-vlastník : Petr NAVRÁTIL narozen 10. února 1966, místo nar.: brno, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: PŘÍČNÍ č. 27, PSČ 602 00 BRNO, stát: ČR osobní doklady: občanský průkaz číslo 104568455, stát:ČR řidičský průkaz sk. A-50ccm, A, B čísla EE 156874, stát: ČR, ŘP zadržen Petr NAVRÁTIL je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b), § 4 písm. c), § 5 odst. 2 písm. b), § 6 odst. 1 písm. a), § 22 odst. 1 a § 22 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ze spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle ustanovení § 274 odst. 1 a odst. 2 písm. a) trestního zákoníku.</p> <p>2) 1W2 8319 (CZ) osobní automobil - ŠKODA Fabia 1.4 16V Comfort výše škody na vozidle: 20 tis. Kč řidič-vlastník : Karel KABÁTEK narozen 19. listopadu 1975, místo nar.: Jihlava, stát: ČR, státní příslušnost ČR, adresa pobytu: DEMLOVA č. 5, PSČ 586 01 JIHLAVA, stát: ČR osobní doklady: občanský průkaz číslo 108754211, stát:ČR řidičský průkaz sk. A, B, C, D, E, T čísla EC 423856, stát: ČR.</p> |
| Vylíčení události | <p>Dne 16. dubna 2014 v 07:25 hod. v obci Jihlava, na místní komunikaci, ulice třída Legionářů na čtyřramenné křižovatce s ulicí Tolstého došlo k dopravní nehodě osobního motorového vozidla tovární značky Mercedes, RZ VPS 83-19, řidič Petr Navrátil a osobního motorového vozidla tovární značky Škoda Fabia, RZ 1W2 839, řidič Karel Kabátek. Řidič Kabátek jel se svým vozidlem Škoda Fabia, RZ 1W2 8319 ve směru jízdy ulicí Tolstého, která je označena jako hlavní pozemní komunikace (DZ P1). Řidič Navrátil jel se svým vozidlem Mercedes ulicí třídy Legionářů, která je označena jako vedlejší pozemní komunikace (DZ P6). Řidič Navrátil, při vjíždění na hlavní pozemní komunikaci nerespektoval dopravní značení Stůj, dej přednost v jízdě, přičemž nedal přednost v jízdě vozidlu Škoda Fabia řidiče Kabátka, který jel po hlavní pozemní komunikaci. Při dopravní nehodě došlo k nárazu pravé přední části vozidla Škoda Fabia do přední části vozidla Mercedes. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Při dopravní nehodě bylo provedeno odborné měření na alkohol přístrojem Dräger u řidiče Navrátila, které bylo pozitivní, kdy první měření provedené v 7:20 hod., bylo s hodnotou 1,35 promile, druhé měření provedené v 7:25 hod., s hodnotou 1,33 promile. U řidiče Navrátila proveden odběr krve v ON Jihlava. U řidiče Kabátka rovněž provedeno odborné měření na alkohol přístrojem Dräger, které bylo negativní. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob. Při šetření dopravní nehody bylo zjištěno, že řidiče Navrátil nebyl za jízdy připoután bezpečnostním pásem. Ve věci bude vedeno ZPR.</p> |
| O věci dále rozhodne - rozhodnutí | Věc je v šetření - o pachateli přestupku resp. TČ nebylo rozhodnuto |
| Technické | 1) osobní automobil MERCEDES BENZ (W202) C 220 CDI 2.2 16V - ((vyrobena |

| | |
|---------------|--|
| údaje vozidel | <p>(zaevidováno) v roce 1998)) registrační značka : VPS 83-19 (CZ) vlastník: Petr NAVRÁTIL, PŘÍČNÍ č. 27, PSČ 602 00, BRNO, stát: ČR VIN: WDB2020201F075112 STK: platná mezinárodní pojistná karta: CZ/0010/568742122, vydal Kooperativa pojišťovna a.s. Praha 1 - Templová 5, platí od 20.03.2014 do 19.03.2015, ozn. států EU neškrtnuto popis poškození vozidla: přední nárazník, poškozený pravý přední blatník, pravá přední pneumatika, odhadnutá škoda na vozidle: 20 tis. Kč 2) osobní automobil ŠKODA Fabia 1.4 16V Comfort ((vyrobena (zaevidováno) v roce 2008)) registrační značka : 1W2 8319 (CZ) vlastník: Karel KABÁTEK, DEMLOVA č. 5, PSČ 586 01, JIHLAVA, stát: ČR VIN: TMBJC45J2B300616 STK: platná mezinárodní pojistná karta: CZ/0024/325688741, vydal Generali pojišťovna a.s. Praha 2 - Bělehradská 132, platí od 01.01.2014 do 31.12.2014, ozn. států EU neškrtnuto popis poškození vozidla: přední maska, přední nárazník, přední víko motoru, odhadnutá škoda na vozidle: 20 tis. Kč</p> |
|---------------|--|

| | |
|--|---|
| Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým | <p>16.04.2014 středa 07:30 Karel KABÁTEK</p> |
| Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen | <p>16.04.2014, 08:00 - 17.04.2014 09:00 prap. Mgr. Radim NEDĚLA; prap. Ivo ÚL řidiči</p> |
| Ohledání místa dopravní nehody | <p>I. Dopravní situace: a) K dopravní nehodě došlo v obci Jihlava na místní komunikaci, křižovatka ulic třídy Legionářů - ulice Tolstého. Jedná se o čtyřramennou křižovatku, přednost na předmětné křižovatce vyznačena svislým a vodorovným dopravním značením. Jako hlavní pozemní komunikace, je zde označena ulice Tolstého, označena dopravním značením P2 - Hlavní pozemní komunikace. Ulice třídy Legionářů označena jako vedlejší pozemní komunikace s DZ - Sůj, dej přednost v jízdě! (P6). Jako výchozí bod měření (VBM) je zvolen sloup VO č. 10, který se nachází na pravé straně od komunikace v ulici Tolstého. Jako pomocný bod měření (PBM) zvolen pravý okraj komunikace před rozšířením na odbočovací pruh v ulici Tolstého. Směr (před, za) a orientace (vpravo, vlevo) vůči VBM jsou brány ve směru jízdy řidiče Kabátka, tj. ul. Tolstého. V ulici Tolstého před křižovatkou se nachází vodorovné dopravní značení V 5 - Příčná čára souvislá, která je ve vzdálenosti 10,7 metru za VBM v šíři 2,7 metru. Toto vodorovné dopravní značení je označeno pro směr rovné, u tohoto dopravního značení se nachází další vodorovné značení směrová šipka pro přímý směr, která je umístěna ve vzdálenosti 5,4 metru za VBM. Dále se v této ulici nachází odbočovací pruh vpravo, tento pruh je v celkové šíři 2,9 metru a začíná ve vzdálenosti 1,5 metru za VBM v tomto odbočovacím pruhu se nachází směrová šipka, směr vpravo - toto vodorovné značení začíná ve vzdálenosti 6,5 metru. Dále se v této ulici nachází svislé dopravní značení P2 - Hlavní pozemní komunikace, které je ve vzdálenosti 5,9 metru za VBM na pravé straně od komunikace. Šíře komunikace pro směr z protisměru (z ulice Tolstého) je 2,7 m. Celková šíře komunikace 8,3 metru. Ulice Tolstého pokračuje za křižovatkou. Šíře této části ulice 5,3 metru. V této části komunikace se nachází vodorovné dopravní značení V5 - Příčná čára souvislá, která určuje směr jízdy přímý a odbočení vpravo. Tato komunikace označena jako hlavní pozemní komunikace - svislé dopravní značení P2 - Hlavní pozemní komunikace. V ulici Čajkovského se nachází svislé i vodorovné dopravní značení. Šíře komunikace 6,0 metru. Šíře jízdního pruhu 3,0 metru. Na komunikaci se nachází vodorovné dopravní značení V 5 - Příčná čára souvislá, se směrovou šipkou pro přímý směr a odbočení vpravo. Za tímto vodorovným dopravním značením se nachází vodorovné dopravní značení V 7 - Přechod pro chodce. Po obou stranách této komunikace se nachází svislé dopravní značení IP 6 - Přechod pro chodce. Dále na pravé straně od komunikace se nachází DZ P 4 - Dej přednost v jízdě. V ulici Legionářů (ulice, ze které jelo vozidlo vozidlo Mercedes) se nachází svislé i vodorovné dopravní značení. Celková šíře této komunikace je 8,1 metru. V této ulici se nachází tři jízdní pruhy, jeden pro směr z ulice Tolstého a další dva pruhy jsou pro jízdu z</p> |

ulice Legionářů. Jeden jízdní pruh pro přímý směr, druhý pro směr odbočení vpravo. Šíře jednotlivých jízdních pruhů je 2,7 metru. Jízdní pruhy pro jízdu z ulice Legionářů označeny vodorovným dopravním značením V 5 - Příčná čára souvislá. Tyto jízdní pruhy doplněny o vodorovné směrové šipky pro směr jízdy. Přes komunikaci vodorovné dopravní značení V7 - Přechod pro chodce. Dále se v ulici na obou stranách komunikace nachází svislé dopravní značení IP 6 - Přechod pro chodce. Na pravé straně od komunikace v se nachází DZ P6 - Stůj, dej přednost v jízdě!. Toto svislé dopravní značení se nachází 9,6 metru za VBM. Po obvodu celé křižovatky se nachází chodník v celkové šíři 1,1 metru. Druh povrchu tvoří žižvice, v dopravním stavu bez závad. Stav povrchu mokrý, přehlednost v místě neztížena. Hustota provozu na stupni č. 1.

b) Povětrnostní podmínky v době ohledání místa dopravní nehody - den, denní světlo, bez deště, po dešti, komunikace mokrá, teplota vzduchu cca 3°C, zataženo.

c) Řidič-Vlastník Petr NAVRÁTIL se podrobil dechové zkoušce přístrojem DRÄGER, která byla pozitivní, celkové naměřeno 1,35 g/kg alkoholu u prvního měření a 1,33 g/kg alkoholu u druhého měření, odběr vzorku krve proveden. Z řidiče Navrátila byl cítit zápach po alkoholu, byl orientován v čase a místě. U řidiče Kabátka provedená dechová zkouška na alkohol s negativním výsledkem. Způsobilost k řízení motorových vozidel u obou řidičů ověřena dle předložených dokladů a následně lustrace. Ke zranění řidičů nedošlo.

II. Popis stop :

Při příjezdu hlídky na místo dopravní nehody se obě zúčastněná vozidla nacházela v konečném postavení po dopravní nehodě. Vozidlo Mercedes, RZ VPS 83-19 se nacházelo ve středu křižovatky, toto vozidlo vjelo do křižovatky z ulice Legionářů, přední část vozidla směřovala do ulice Čajkovského. Vozidlo Škoda Fabia, RZ 1W2 8319 se nacházelo též ve středu křižovatky, přední část vozidla u pravé přední části vozidla Mercedes. Vozidlo Škoda jelo z ulice Tolstého. **Číslem 1**, označené osobní motorové vozidlo Mercedes, RZ VPS 83-19. Pravá zadní část vozidla se nachází ve vzdálenosti 15,5 metru za VBM a bočně 6,9 metru vlevo od PBM. Pravá přední část vozidla Mercedes se nachází 16,6 metru za VBM a bočně 2,7 vlevo od PBM. **Číslem 2**, je označené osobní vozidlo Škoda Fabia RZ 1W2 8319. Pravá zadní část vozidla Škoda Fabia ve vzdálenosti 12,5 metru za VBM a bočně 1,5 metru vlevo od PBM. Pravá přední část vozidla Škoda Fabia ve vzdálenosti 16,4 metru za VBM a bočně 2,5 metru vlevo od PBM. **Číslem 3**, jsou označeny střepty na komunikaci. Tyto střepty jsou ve vzdálenosti 16,6 metru za VBM a bočně 2,7 metru vlevo od PBM. **Číslem 4**, je označena blokovácí stopy od levého kola vozidla Škoda Fabia, RZ 1W2 8319. Začátek této blokovácí stopy ve vzdálenosti 12,1 metru za VBM a bočně 2,7 metru vlevo od PBM (na vodorovném značení), konec této blokovácí stopy u levého předního kola.

II. Popis stop pokračování :

Při ohledání vozidla Mercedes, RZ VPS 83-19 bylo zjištěno, že došlo k poškození pravé přední části vozidla - pravý přední blatník, přední nárazník, pravé přední kolo. Při ohledání vozidla Škoda Fabia, RZ 1W2 8319 bylo zjištěno, že došlo k poškození přední části vozidla - přední nárazník, maska, kapota. Poškození obou vozidel odpovídá průběhu dopravní nehody. Jiné stopy nezjištěny.

III. Učiněná opatření :

Provedené úkony: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN - pozitivní, fotodokumentace - digitální fotoaparát, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace VIN vozidel pátráním neprochází, náčrtek místa dopravní nehody, odebrání vzorku krve, ohledání místa dopravní nehody, šetření k pachateli DN, technická závada nebyla řidiči uplatňována, vytěžení,

Uvedené výše škody v protokolu jsou jen orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.

prap. Bc. Eliška Chaloupková

zdroj: vlastní

Příloha X

Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

Č.j.:

útvár

(datum)

Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním

| | |
|------------------------------|--|
| Datum a čas dopravní nehody | |
| Místo | |
| 1) Účastníci dopravní nehody | <p>RZ vozidla: MPZ:</p> <p>druh / tovární značka / typ vozidla</p> <p>řidič:</p> <p>narozen/RČ: / státní příslušnost :</p> <p>adresa pobytu:</p> <p>číslo OP: tel. spojení:</p> <p>lékařská prohlídka: ano / ne platná / neplatná (datum platnosti do)</p> <p>platnost osvědčení profesní způsobilosti:</p> <p>řidičský průkaz: sk: číslo ŘP: stát:</p> <p>(jiná škoda – popis a v částce tis. Kč)</p> |
| Spolujedoucí ve vozidle "1" | (jméno, příjmení, datum narození / RČ, adresa pobytu, číslo OP, tel. spojení) |
| Technické údaje Vozidla "1" | <p>1) Registrační značka: Vyrobeno (zaevidováno) v roce:</p> <p>Vlastník:</p> <p>stát:</p> <p>VIN: STK: platná – neplatná</p> <p>Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla:</p> <p>číslo dokladu:</p> <p>Popis poškození vozidla (a jiné škody):</p> <p>Odhadnutá škoda na vozidle: tis. Kč (odhadnutá jiná škoda - tis. Kč)</p> |

| | | |
|------------------------------|--|--|
| 2) Účastníci dopravní nehody | RZ vozidla: druh / tovární značka / typ vozidla řidič: narozen/RČ: / adresa pobytu: číslo OP: lékařská prohlídka: ano / ne platnost osvědčení profesní způsobilosti: řidičský průkaz: sk: (jiná škoda – popis a v částce tis. Kč) | MPZ: státní příslušnost : tel. spojení: platná / neplatná (datum platnosti do) číslo ŘP: stát: |
| Spolujedoucí ve vozidle "2" | (jméno, příjmení, datum narození/RČ, adresa pobytu, číslo OP, tel. spojení) | |
| Technické údaje vozidla "2" | 1) Registrační značka: Vlastník: stát: VIN: Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: číslo dokladu: Popis poškození vozidla (a jiné škody): Odhadnutá škoda na vozidle: | Vyrobeno (zaevidováno) v roce: STK: platná – neplatná tis. Kč (odhadnutá jiná škoda - tis.Kč) |

| | |
|---|--|
| Poškozené předměty a zvířata | Název: škoda: tis. Kč Popis poškození: Majitel: IČO: adresa(sídlo): |
| Svědci: | (jméno, příjmení, datum narození/RČ, adresa pobytu, číslo OP, tel. spojení) |
| Vyličení události | Dechová zkouška na AL byla provedena přístrojem ALTEST – DRÄGER – LION – JINÉ , její výsledek byl negativní. Ke zranění osob nedošlo. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. |
| Dopravní nehoda oznámena | dne: v hodin |
| Místo ohledáno | dne: od: do: hodin |
| Další případné informace důležité k objektivnímu posouzení věci | Učiněná opatření a na místě dopravní nehody provedeno: |

ÚDAJE PRO STATISTICKÝ FORMULÁŘ (zatrhněte vybranou položku)

| | | |
|---|--|------------------------|
| Druh povrchu vozovky | živice – dlažba – beton – panely – stěrk – jiný nezpevněný | |
| Stav povrchu vozovky | suchý – mokrý – bláto – náledí / sníh – ne / znečištěný – ne / posypaný – jiný | |
| Povětrnostní podmínky | neztížené – mlha – déšť – sněžení – nárazový vítr – tvoří se námraza / náledí | |
| Objekty v místě DN | přechod – v blízkosti přechodu – žel. přejezd ne / zabezpečený – most / nadjezd / podjezd / tunel – zastávka s / bez nást. ostrůvku – výjezd z parkoviště / lesní cesty – parkoviště přiléhající ke komunikaci – žádné | |
| Směrové poměry | přímý úsek – zatáčka – křižovatka tří / čtyř / pěti / víceramenná – kruhový objezd | |
| Jak byl provoz řízen v době DN | dopr. značkami – policistou – světelnou signalizací (semafor) – neřízen | |
| Viditelnost | den / noc – ne / zhoršená – s / bez veřejného osvětlení | |
| | VOZIDLO "1" | VOZIDLO "2" |
| Obsah válců motoru vozidla | | |
| NA – celková hmotnost, BUS – počet míst | | |
| Přeprava nebezpečného nákladu??? | ANO - NE | ANO - NE |
| Vozidlo dostalo smyk | ANO - NE | ANO - NE |
| Únik provozních kapalin | ANO - NE | ANO - NE |
| | ÚČASTNÍK "1-VA" | ÚČASTNÍK "2-VB" |
| Vzdělání | Z-SO-S-V | Z-SO-S-V |
| Praxe v řízení (napiš pouze počet let) | | |
| Byl připoután bezpeč. pásem apod. | ANO - NE | ANO - NE |

Dopravní nehodu zavinil(a):

(tit., jméno, příjmení)

Porušil(a) ustanovení § _____ zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil(a) skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst.

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

Za tento přestupek byla jmenované(mu) v souladu s ustanovením § 125c odst. 6 citovaného zákona uložena bloková pokuta v částce: **Kč.** Jmenované(mu) byl vydán blok na pokutu na místě: **zaplacenou / nezaplacenou:**

série bloku:

číslo bloku:

Ostatní přestupci:

(tit., jméno, příjmení)

Porušil(a) ustanovení § _____ zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, čímž naplnil(a) skutkovou podstatu přestupku podle ustanovení § 125c odst.

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

Za tento přestupek byla jmenované(mu) v souladu s ustanovením § 125c odst. 6 citovaného zákona uložena bloková pokuta v částce: **Kč.** Jmenované(mu) byl vydán blok na pokutu na místě: **zaplacenou / nezaplacenou:**

série bloku:

číslo bloku:

Přestupce(i) byl(i) poučen(i) v souladu s § 84 odst. 1,2 zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, že proti uložení pokuty v blokovém řízení se nelze odvolat.

Přestupce(i) svým podpisem potvrzuje(i), že s vyřízením dopravní nehody vědomě souhlasí a že na něho(ně) nebyl ze strany příslušníka Policie ČR činěn žádný nátlak pro vyřízení dopravní nehody.

Uvedené výše škody v protokolu jsou pouze orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.

Vyjádření pachatele přestupku:

Podpisy přestupců: _____

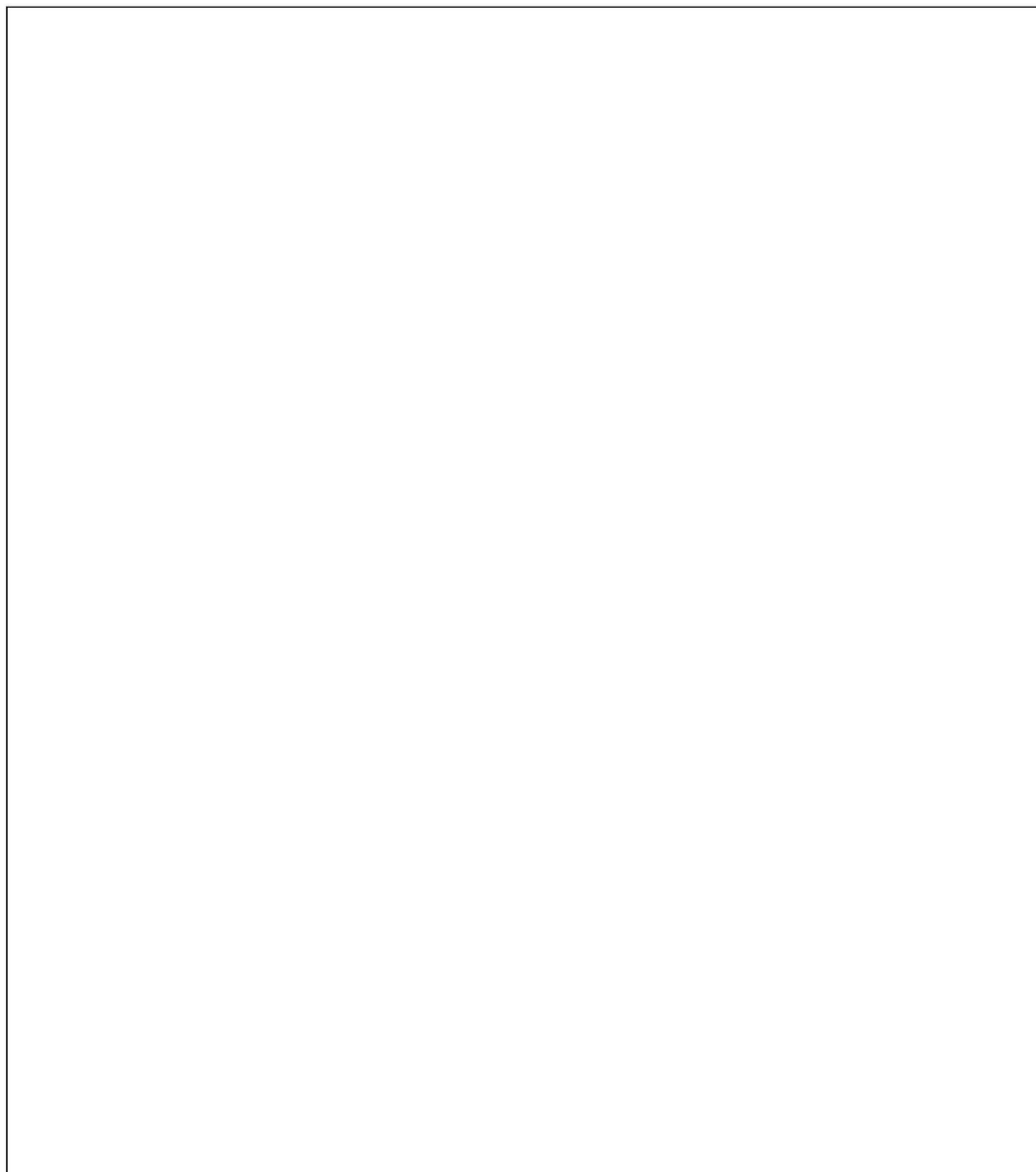
Podpisy poškozených: _____

Podpis policisty: _____

Náčrtek z místa dopravní nehody:

k.č.j.: _____

Vypracován dne: _____



Podpis policisty:

Podpisy účastníků nehody (resp. nezúčastněné osoby):

zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Středočeského kraje



územní odbor Kladno
Dopravní inspektorát - SDN

Kladno.....

evidováno v ETŘ č.j.:KRPS-
evid. číslo:KRPS-

Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří

| | | |
|---|---|---|
| Datum nehody Čas nehody | | |
| Místo srážky | | |
| Druh lesní zvěře | | |
| Údaje o vozidlech SPZ, druh, typ, pojištění | V1 – mezinárodní pojistná karta: platí od do | V2 – mezinárodní pojistná karta: platí od do |
| Vlastníci Jméno, název, IČO | V1 – | V2 – |
| Řidiči, jméno, bydliště, doklady, telefon, pojistovna | V1 – OP: řidičský průkaz sk. číslo | V2 – OP: řidičský průkaz sk. číslo |
| Popis poškození vozidel | V1 - | V2 – |
| Jiná škoda na vozidlech | | |
| Zjištěné stopy | | |
| Jiná škoda | | |

MV č. skl. 565/A

Popis
skutku:.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Šetření POLICIE ČR - zvěř byla nalezena na místě dopravní nehody
- při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob
- na zúčastněném vozidle nebyla uplatněna ani zjištěna technická závada
- u řidiče vozidla nebylo zjištěno požití alkoholických nápojů nebo jiných
náv. látek

Zvěř byla předána (oznámena):.....

předal
(podpis):

převzal (podpis):

Provedené úkony:

.....
.....

Právní kvalifikace : Věc dopravní nehody, srážky se zvěří se odkládá dle § 58 odst. 3,
písm. b) zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění pozdějších
předpisů

Zasílá se:

Druh dokumentace (počet): FOTO/.....

Podpis řidiče

Podpis
policisty

Podpisy
poškozených

Vedoucí DI:

zdroj: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ



| | | | | | |
|------------------------|------------|-----------------|--------------|--|---|
| 1. Datum nehody: _____ | Čas: _____ | 2. Místo: _____ | Místo: _____ | 3. Zranění vč. lehkého: _____ | *TC09525001034* |
| | | Stát: _____ | | ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> | Pokyny k vyplnění Záznamu a další informace naleznete na zadní straně |

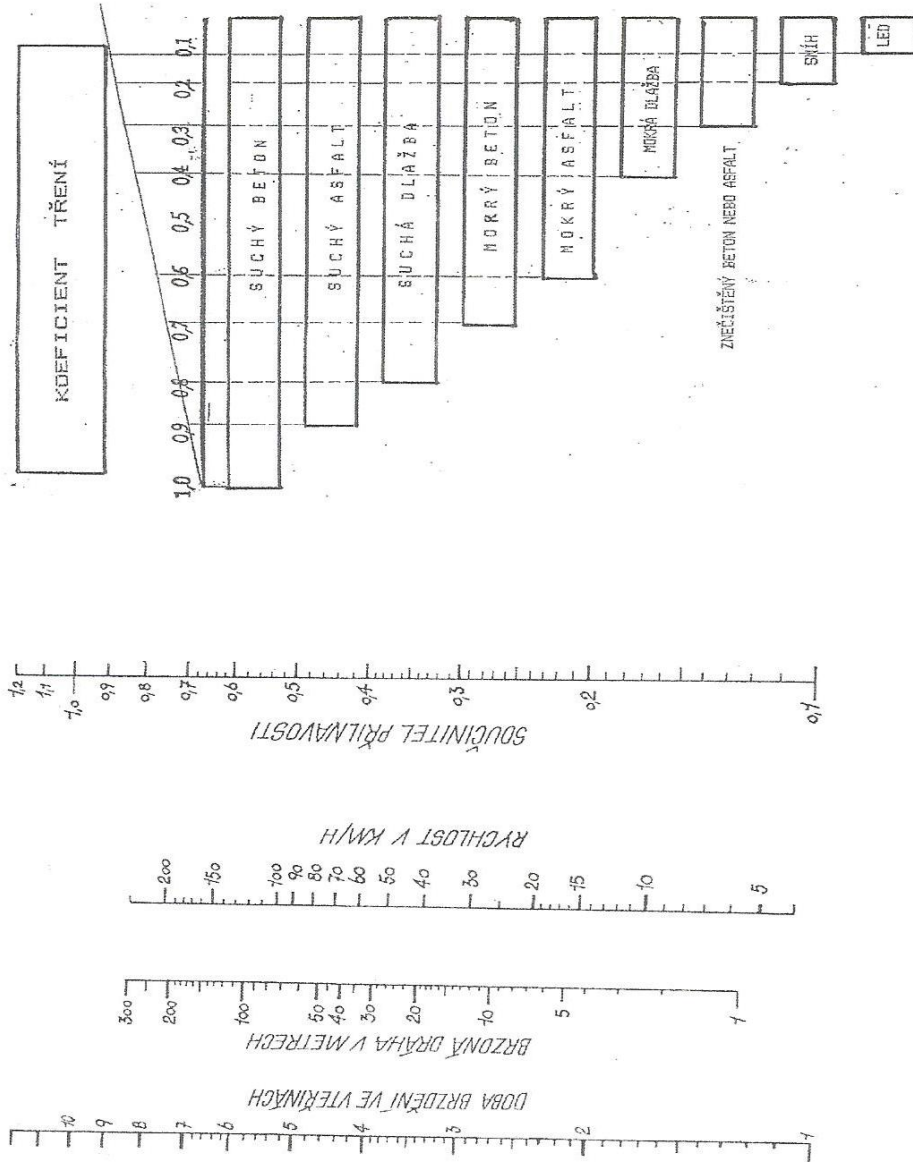
| | |
|--|---------------------------------------|
| 4. Věcná škoda na jiných: _____ | 5. Svědci: Jména, adresy, tel.: _____ |
| vozidel než A a B _____ | |
| ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> | |
| předmětech _____ | |
| ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> | |

| VOZIDLO A | 12. OKOLNOSTI NEHODY | VOZIDLO B |
|--|--|--|
| 6. Pojistník/pojistěný (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ | ↓ K upřesnění náčrtu označte křížkem odpovídající políčka *nehodící se škrtnete ↓ A 1 <input type="checkbox"/> *parkovalo/stálo 2 <input type="checkbox"/> *vyjždělo z parkoviště/otevřené dveře 3 <input type="checkbox"/> zaparkovávalo 4 <input type="checkbox"/> vyjždělo z parkoviště, soukromého pozemku, polní cesty 5 <input type="checkbox"/> vjždělo na parkoviště, soukr. pozemek, polní cestu 6 <input type="checkbox"/> vjždělo na kruh. objezd 7 <input type="checkbox"/> jelo na kruhovém objezdu 8 <input type="checkbox"/> najelo ze zadu při jízdě stejným směrem ve stejném pruhu 9 <input type="checkbox"/> jelo souběžně v jiném jízdním pruhu 10 <input type="checkbox"/> měnilo jízdní pruh 11 <input type="checkbox"/> předjíždělo 12 <input type="checkbox"/> odbočovalo vpravo 13 <input type="checkbox"/> odbočovalo vlevo 14 <input type="checkbox"/> couvalo 15 <input type="checkbox"/> vjelo do protisměru 16 <input type="checkbox"/> přijíždělo zprava (na křižovatce) 17 <input type="checkbox"/> nerespektovalo přednost v jízdě, nebo červenou na semaforu B 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 17 <input type="checkbox"/> | 6. Pojistník/pojistěný (dle dokladu o pojištění): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Adresa: _____ PSČ: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ |
| 7. Vozidlo MOTOROVÉ VOZIDLO PŘÍPOJNÉ VOZIDLO Tov. značka, typ Tov. značka, typ Rok výroby Rok výroby Registrační značka Registrační značka Stát registrace Stát registrace | ← udejte počet označených políček → | 7. Vozidlo MOTOROVÉ VOZIDLO PŘÍPOJNÉ VOZIDLO Tov. značka, typ Tov. značka, typ Rok výroby Rok výroby Registrační značka Registrační značka Stát registrace Stát registrace |
| 8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléři): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> | 13. Náčrt nehody v okamžiku střetu Označte: 1. směr jízdních pruhů, 2. směr jízdy vozidel A, B (šipkami), 3. jejich postavení v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic | 8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění): NÁZEV: _____ Číslo poj. smlouvy: _____ Číslo zelené karty: _____ Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: _____ do: _____ Pobočka (obch. zast. nebo makléři): _____ NÁZEV: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> |
| 9. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____ | 13. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 9. Řidič (dle řidičského průkazu): PŘÍJMENÍ: _____ Jméno: _____ Datum narození: _____ Adresa: _____ Stát: _____ Tel./e-mail: _____ Číslo řidičského průkazu: _____ Skupina (A, B, ...): _____ Platnost řidičského průkazu do: _____ |

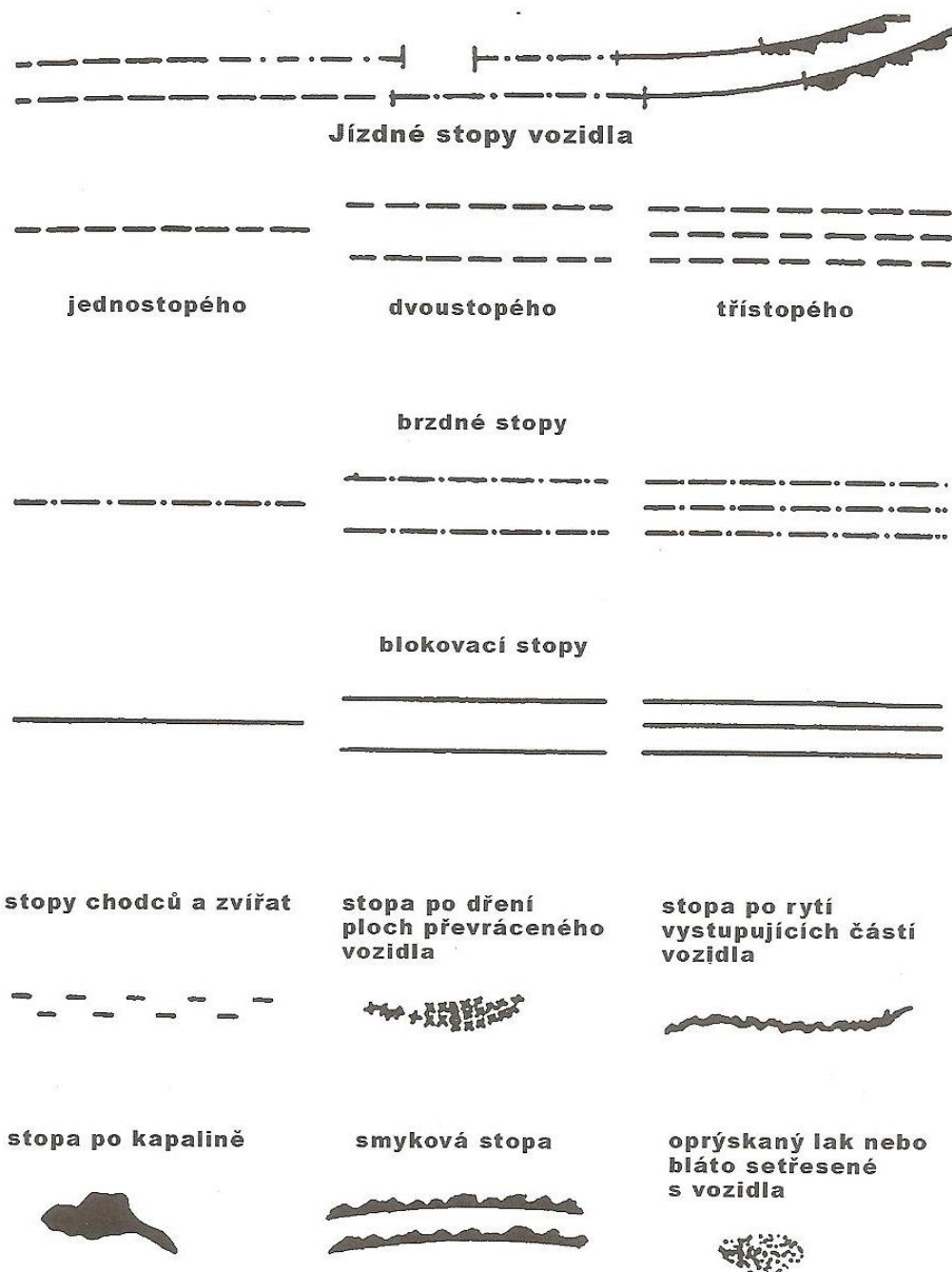
| | |
|--|--|
| 10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle A → | 10. Označte šipkou body vzájemného střetu na vozidle B → |
| 11. Viditelná poškození na vozidle A: _____ | 11. Viditelná poškození na vozidle B: _____ |
| 14. Vlastní poznámky: _____ | 14. Vlastní poznámky: _____ |
| 15. Podpisy řidičů A _____ B _____ | 15. Podpisy řidičů A _____ B _____ |

1. 3. 95/25. 6/2012 MHA Copyright 2003 Insurance Europe asbl. Všechna práva vyhrazena. Tento dokument je možné kopírovat pouze s předchozím písemným souhlasem společnosti Insurance Europe asbl. Jakékoliv neautorizované použití, kopírování či úpravy znamenají porušení autorských práv. Číslo přílohy: podléhají ochranné právní úpravě.

Pomůcka pro odhad rychlosti na základě brzdných a blokovacích stop



zdroj: BRYCHTA, J. NOVÁK, J. *Ohledání místa dopravní nehody*. s. 34-35



zdroj: CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*, Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. s. 324