

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2022

JIŘÍ PULKRÁBEK

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistiky

Dopravní nehoda, čtyřma očima

Bakalářská práce

A car accident in view of two pairs of eyes

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

Mgr. Tomáš Novotný

AUTOR PRÁCE

Jiří Pulkrábek

PRAHA

2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Kostěnicích, dne 15. 9. 2021

.....

Jiří Pulkrábek

Tímto bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce panu Mgr. Tomáši Novotnému a to za odborné vedení, cenné rady a připomínky, ale i trpělivost a čas, který mi věnoval. Poděkování patří také mé rodině za jejich podporu během mého studia.

Také děkuji všem, kteří se mnou v průběhu bakalářské práce spolupracovali. Mé díky tak patří i respondentům v rámci dotazníků.

ANOTACE

Cílem mé bakalářské práce je rozšířit úhly jednotlivých pohledů na událost, která může potkat každého z nás. Čtyři oči, jak je v názvu uvedeno, symbolizují pohledy dvou osob s přesně opačným postavením. Na jedné straně máme oči policisty, který má vcelku jasně nastavené mantinely. Na té druhé pak pohled člověka, který se dostal do svízelné, pro něj pravděpodobně nové, snad i neznámé situace, kterou neumí, přesto však potřebuje vyřešit. Často tak může nastat varianta, kdy účastník nehody, přestože mu za její způsobení hrozí právní postih, věc raději oznámí, aniž by si připustil možnost, při níž by si událost vyřešil s druhým účastníkem bez účasti PČR. Předně tak v rámci práce rozeberu samotnou dopravní nehodu z legislativního úhlu pohledu, ale i pohledů právě policisty a účastníka. Tyto znalosti se pokusím ověřit na základě dotazníkového šetření a experimentu. Následně budu oba úhly pohledu demonstrovat na 2 konkrétních příkladech, z kterých vytáhnu nejdůležitější poznatky. Na výsledky se následně pokusím vymyslet způsob, jakým lze pomoci jak policistovi, tak i účastníkovi dopravní nehody do budoucna.

KLÍČOVÁ SLOVA

Čtyři oči* dopravní nehoda* účastník nehody* policista* právní postih* vyšetřování dopravních nehod*

ANNOTATION

The objective of my bachelor's thesis is to broaden the angles of individual perspectives on an event which each and every one of us could encounter. The "four eyes" mentioned in the Czech title of the thesis symbolise the points of view of two people with diametrically opposing positions. On the one hand we have the point of view of the policeman who has quite clearly determined boundaries. On the other, we have the point of view of a person who has found himself in a difficult situation, one which is probably new to him, perhaps even unfamiliar, a situation which he does not know how to handle, but one which he nevertheless needs to resolve. This can often lead to a person who has been involved in an accident, despite the fact that he may be at risk of legal action for causing it, preferring rather to report it than admit the possibility that the incident could be resolved with the other participant without the involvement of the Czech Police. In my thesis, I will first and foremost therefore analyse what a traffic accident itself is from a legislative point of view, but also from the point of view of the police officer and the person involved. I will try to verify this knowledge on the basis of a survey and an experiment. I will subsequently demonstrate both points of view using two specific examples, from which I will extract the most important findings. Based on the results, I will then try to devise ways in which both the police officer and the person involved in the traffic accident can be helped in future.

KEYWORDS

four eyes* traffic accident* the person involved in the traffic accident* policeman* legal sanction* Investigation of traffic accidents*

Obsah

ÚVOD	13
1 Dopravní nehoda	15
1.1 § 47 z. č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu	15
1.1.1 Rozbor § 47 – Událost v provozu a havárie nebo srážka	15
1.1.1.1 Shrnutí ke komunikacím	17
1.1.1.2 Statistika nehodovosti na komunikacích	17
1.1.1.3 Nehodovost v UK a komparace s ČR	18
1.1.2 Rozbor § 47 – Stala se, nebo byla započata	19
1.1.3 Rozbor § 47 – Usmrcení nebo zranění osob a škoda	19
1.1.3.1 Usmrcení osoby	20
1.1.3.2 Zranění osoby	20
1.1.3.3 Škoda na majetku	21
1.1.4 V přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu	22
1.1.5 Shrnutí ustanovení § 47 odst. 1 „Dopravní nehoda“	22
2 Účastník a jeho pohled na dopravní nehodu	24
2.1 Účastník provozu dle zákona	24
2.2 Účastník dopravní nehody	24
2.2.1 Povinnosti účastníka dopravní nehody dle ust. § 47	25
2.2.2 Oprávnění účastníka dopravní nehody dle ust. § 47 a jeho úhlu pohledu	27
2.2.2.1 „Oprávnění“ zastavovat jiná vozidla	27
2.2.2.2 „Oprávnění“ žádat o sdělení totožnosti	27
2.2.3 Povinnosti účastníka dopravní nehody při zranění osob	28
2.2.3.1 Zásady postupu na místě nehody se zraněním osob	28
2.2.3.2 Postup resuscitace	29
2.3 Oznamovací povinnost při dopravní nehodě	30

2.3.1	Dopravní nehody podléhající oznamovací povinnosti.....	30
2.3.2	Dopravní nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti.....	33
2.3.3	Dopravní nehody – Další možné okolnosti pro oznámení.....	34
2.3.4	Oznamovací povinnost – Dotazníkové šetření k ověření znalostí	35
2.3.4.1	Dotazníkové šetření – Empirická část	36
2.3.4.2	Dotazníkové šetření – Komparační část.....	42
2.4	Účastník a jeho možnosti dle konkrétních situací.....	44
2.4.1	Oznámení – Jednotlivé způsoby.....	44
2.4.1.1	Telefonní oznámení.....	44
2.4.1.2	Aplikace záchranka	44
2.4.1.3	Osobní a „písemné“ oznámení	45
2.4.2	Označení místa dopravní nehody a bezpečnost.....	45
2.4.3	Označení vozidel z důvodu jejich přesunu.....	46
2.4.4	Poskytování první pomoci – AED a lékárnička	47
2.4.4.1	Lékárnička	47
2.4.4.2	Automatický externí defibrilátor	47
2.4.4.3	Ohodnocení škody na místě nehody	48
2.4.4.4	Záznam o dopravní nehodě.....	48
2.4.4.5	Kontrola pojištění vozidel.....	50
2.4.4.6	Ověření stavu kilometrů mimo palubní desku.....	50
2.4.4.7	Pátrání po vozidlech	50
2.4.4.8	Odtah vozidel.....	50
2.4.4.9	Oznámení nehody na pojišťovnu.....	51
3	Experiment – Oznamovatelé nehod.....	52
3.1	Teoretická část experimentu	52
3.2	Průběh experimentu + výsledky	54

3.3	Komparace výsledků	58
3.4	Experiment – Závěr	60
4	Policista a jeho pohled na dopravní nehodu	62
4.1	Policista obecně	62
4.1.1	Policie České republiky – Struktura	64
4.1.2	Krajské ředitelství policie Pardubického kraje – Schéma.....	65
4.2	Pořádková služba a dopravní inspektoráty v ČR.....	66
4.2.1	Oddělení silničního dohledu, dálniční oddělení apod.....	67
4.2.2	Skupina dopravních nehod	68
4.3	Pachatelé dopravních nehod a příčiny	69
4.3.1	Příčiny dopravních nehod	70
4.4	Úkony ve vztahu k dopravním nehodám	71
4.4.1	Prvotní neodkladné úkony na místě nehody	72
4.4.2	Ohledání místa činu (dopravní nehody) – „OMČ“	72
4.4.2.1	OMČ – Druhy stop a jejich zajištění.....	74
4.4.2.2	OMČ – Dokumentace	77
4.4.2.3	Technika užívaná při ohledání místa nehody	80
4.4.3	Zvláštní činnosti při objasňování dopravních nehod	81
4.4.4	Další úkony prováděné na místě nehody – Oprávnění	82
4.4.4.1	Informační systémy	85
4.4.5	Druhy zpracování dopravních nehod	85
4.4.6	Ukončení spisového materiálu.....	88
4.4.6.1	Zákon o přestupcích	88
4.4.6.2	Trestní řád	89
4.4.6.3	Vyrozumění	90
4.5	Základní povinnosti policisty.....	90

4.6	Způsoby objasňování některých skutečností.....	91
4.6.1	Alkohol a řidič	91
4.6.1.1	Detekce alkoholu na místě kontroly.....	93
4.6.1.2	Detekce alkoholu – Odběry biologického materiálu.....	93
4.6.2	Návykové látky.....	95
4.6.2.1	Orientační test na místě kontroly	95
4.6.2.2	Návykové látky – Odběry biologického materiálu	96
4.6.3	Vytěžování kamer	97
4.6.3.1	Automatické kontroly vozidel – AKV	97
4.6.4	Vyhodnocení dat z tachografu	97
4.7	Policista a DN – Dotazníkové šetření k ověření znalostí	98
4.7.1	Dotazníkové šetření – Empirická část.....	98
4.7.2	Dotazníkové šetření – Komparační část	106
5	Praktická část bakalářské práce – Dopravní nehody	109
5.1	Dopravní nehoda – 2 osobní vozidla, bez zranění	109
5.1.1	Praktická část 1. nehody – Průběh na místě nehody	110
5.1.2	Praktická část 1. nehody – Úkony po odjezdu z místa nehody	113
5.1.3	Praktická část 1. nehody – Závěr.....	114
5.2	Dopravní nehoda – Poškození 9 vozidel s alkoholem.....	114
5.2.1	Praktická část 2. nehody – Úkony po odjezdu z místa nehody	119
5.2.2	Praktická část 2. nehody – Závěr.....	120
6	Shrnutí bakalářské práce a řešení nastolených otázek	122
6.1	Znalosti účastníků dopravních nehod.....	122
6.2	Znalosti policistů vyšetřujících dopravní nehody	124
6.3	Úprava hranice výše škody při dopravní nehodě	126

6.4	Pomoc účastníkům nehody	126
6.4.1	Linka pomoci účastníkům dopravních nehod	127
6.4.2	Aplikace pomoci účastníkům dopravní nehod.....	128
6.5	DN bez vlastníka poškozeného vozidla či věci.....	129
6.6	Usnadnění oznámení dopravní nehody na pojišťovnu	130
6.7	Svědci dopravních nehod.....	130
6.7.1	Linka pro svědky.....	131
6.7.2	Webová stránka a aplikace.....	131
7	ZÁVĚR.....	132
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	134
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	134
	SEZNAM OBRÁZKŮ I S ODKAZY	137
	SEZNAM GRAFŮ	139
	SEZNAM TABULEK	139
	SEZNAM SCHÉMAT	139

ÚVOD

Nehoda od slova náhoda. Velmi často pro svou podobnost spojované termíny, které jsou úzce spjaté i s nehodami dopravními. Přestože se každý z nás chce jistě vyhnout situaci, při níž by mohl být označen jako účastník dopravní nehody, nelze se na to spolehnout jen proto, že se zrovna chováme co nejvíce obezřetně. Je nutné si totiž uvědomit, že i přes naše splnění veškerých zákonných ustanovení může nastat situace, kdy se jiný účastník provozu zachová přesně naopak. Co ale v takové situaci dělat a co může nastat? To už je otázkou, na kterou zpravidla většina z účastníků neumí odpovědět. A to je přitom fenomén dopravních nehod s námi spojen již prakticky od počátku prvních vozidel. Hlavním cílem bakalářské práce tak bude zejména osvěta účastníků dopravních nehod. Nesmíme totiž zapomenout, že žijeme v době, kdy jsme obklopeni spoustou informačních zdrojů, které nám mohou v mnohém pomoci, ale stejně tak i uškodit. Samotné znalosti pak budou empiricky rozebrány.

Pouhá osvěta účastníků nehod by však nepostačovala za situace, při níž už je pomyslná „ruka zákona“ potřeba. Proto se pokusím provést i osvětu policistů k tomu, aby mohlo dojít k jejich zlepšení v rámci činnosti při dopravních nehodách.

Za dalším cíl mé bakalářské práce se jednoznačně skrývá nalezení jednoduchého, přesto však i přehledného a plně využitelného způsobu, který účastníkům nehod nejen umožní co nejsnazší vyřešení nehody na místě, ale i vše ostatní po ní.

V rámci bakalářské práce chci dále zodpovědět otázku, zda je možné účastníkům podat takové znalosti a možnosti, které jim po dopravní nehodě dokážou dopomoci ke zdárnému vyřešení bez účasti policie, přitom však vždy ku jejich prospěchu. S tímto se budu zároveň snažit zodpovědět otázku, na níž se již dlouhodobě snaží vláda najít odpověď. Jedná se mi o snížení administrativní zátěže policistů. Přestože je již na toto téma zpracováno mnoho publikací, v žádné z nich jsem se nesešel s reálným řešením, které by bylo možné užít i v rámci praxe.

V prvních fázích jednotlivých kapitol jak pro účastníka nehody, tak pro policistu, rozeberu základní, ale i podstatné znalosti právě pro řešení dopravních nehod. V podkapitolách však zmíním i způsoby, jakými se dají určité situace řešit,

ale stejně tak i poukáži na realitu, která se skrývá za policejní prací. V další fázi práce pak provedu jednoduchý experiment, kterým se pokusím ověřit, z jakého důvodu dochází k oznámením nehod, abych mohl případně dále účastníkům pomoci změnit jejich smýšlení o nehodách. Experimentem se dále pokusím ověřit, zda by poskytnuté informace mohly být dostačující proto, aby byla věc zdárně vyřešena i bez účastí PČR.

Veškeré poznatky pak budu aplikovat na 2 příkladech dopravních nehod přímo z mé praxe. V závěru se pak pokusím stanovit způsob, jakým by mohly být zmiňované nesrovnalosti v rámci dopravních nehod eliminovány a zjednodušeny.

Komplexním cílem práce je na základě sběru a analýzy shromážděných dat navrhnout lepší způsob zpracování dopravních nehod a to zejména u nehod nepodléhajících oznamovací povinnosti. Tento způsob by měl být při zachování efektivnosti prospěšný jak pro policistu, tak pro účastníka dopravní nehody.

Závěrem bych rád zdůraznil skutečnost, že uvedená fakta ve své bakalářské práci opírám zejména o praktické zkušenosti, zákonná ustanovení, informační technologické vymoženosti, ale i poznatky z odborné literatury. Jakožto policista zařazený právě na oddělení dopravních nehod musím v poslední řadě zdůraznit, že se účastníky nehody může stát kdokoliv z nás a je jen na nás, kolik úsilí věnujeme tomu, aby nás taková situace „rozhodila“ co nejméně.

1 Dopravní nehoda

Na první pohled zdá se jednoduchý pojem. Je tomu tak ale doopravdy? Většina dotazovaných bude nehodu zjednodušeně charakterizovat jako srážku 2 vozidel. Při zevrubnějším pohledu se už začnou zaobírat příklady jako jsou srážky motorového vozidla s cyklistou, chodcem a podobně. Je však například i pád cestujícího v autobusu dopravní nehoda? Na tuto otázku lze nalézt odpověď v § 47 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, dále jen jako zákona o silničním provozu.

1.1 § 47 z. č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu

Pro širší pochopení toho, čím vším, respektive co vše vlastně může být dopravní nehoda, je nutné si rozebrat uvedené ustanovení, zejména pak se zaměřením na odst. 1, který by se dal rozdělit na několik částí. Nejdříve však jeho celé znění.

(1) 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.

V následujících odstavcích jsou uvedeny zejména povinnosti řidiče, ale i účastníka při dopravní nehodě za konkrétních okolností. Tato ustanovení budou postupně rozvedena v dalších částech práce. Teď ale k samotnému rozboru prvního odstavce.

1.1.1 Rozbor § 47 – Událost v provozu a havárie nebo srážka

Zprvu bude rozebrán začátek uvedeného ustanovení, které zní, „dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka“. Dopravní nehodou je tedy předně událost.

Za událost lze označit ať už nahodilý, nebo předem stanovený děj určité skutečnosti, která se odehrála, popřípadě se teprve může odehrát. Takový děj poté lze popsat v rámci vylíčení událostí, které právě policejní práci provází prakticky neustále. Pokud by však bylo na dopravní nehodu hleděno jen jako na

události, mohlo by jí být naprosto cokoliv. Zjednodušeně tak lze říci, že i hod balónem je událost. Proto zákonodárce toto ustanovení dále rozvedl ve své podstatě o určitou formu místní působnosti. O dopravní nehodu, ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb. se totiž bude jednat pouze za předpokladu, že k ní došlo v provozu na pozemních komunikacích.



Obrázek 1 - Dálnice

Pro lepší pochopení této části, musíme nahlédnout do zákona č. 13/1999 Sb. Zákona o pozemních komunikacích. Z tohoto lze vyčíst, že pozemní komunikací je dopravní cesta, která je určena k užití silničními a jinými vozidly, ale i chodci. Tyto se dělí na 4 základní kategorie.

Dálnice – Komunikace užívaná pro dálkovou a mezistátní dopravu. Dělí se na dálnice I. a II. třídy. V České republice je dle dostupných zdrojů na internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR¹ doposud vystaveno 1 305,422 km.

Silnice – Oproti dálnicím mají menší požadavky pro bezpečnost a je u nich stanovena i nižší nejvyšší dovolená rychlost. Dle statistických údajů dle tentýž zdroje, bylo k 1.1.2021 v České republice 54 493,4 km silnic všech uvedených tříd.

Místní komunikace – Komunikace užívaná převážně pro místní dopravu na území obce. Není však výjimkou, že se může jednat o komunikace i mimo její území.

Účelové komunikace – Slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Typicky jsou rozeznatelné za předpokladu, že jsou dle platné prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb. (Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na poz. kom.) označeny jedním z červených směrových sloupků „Z 11g, Z 11c nebo Z 11d“.

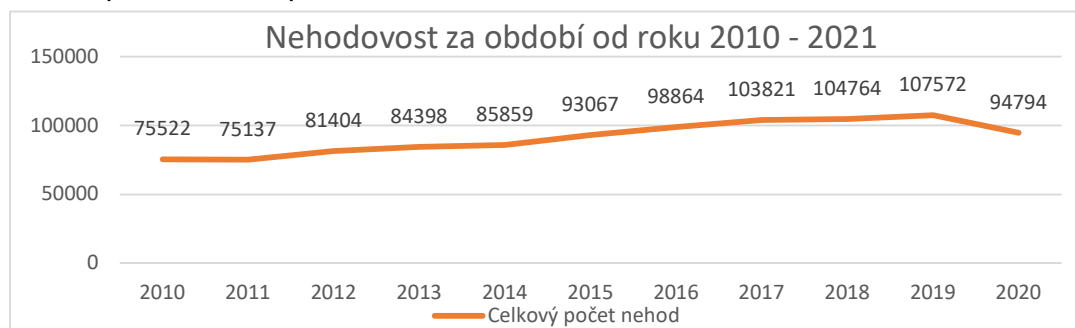
¹ *Délky a další data komunikací. 301 Moved Permanently* [online]. Copyright © [cit. 24.09.2021]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

1.1.1.1 Shrnutí ke komunikacím

Po předchozí kapitole lze shrnout, že se o dopravní nehodu bude jednat na dálnicích, silnicích, místních komunikacích, ale může tomu tak být i na účelových komunikacích. To však za předpokladu, že jsou veřejně přístupné a platí zde přiměřené podmínky zákona o silničním provozu. O nehodu se dle tohoto zákona tak nebude jednat například na pozemku rodinného domu, louce, lesu apod. Zákon č. 361/2000 Sb. navíc hovoří pouze o silničních dopravních nehodách. Odděluje se tak od nehod na lodních, drážních, ale kupříkladu i leteckých. A ke kolika vlastně nehodám v České republice na pozemních komunikacích za rok 2020 došlo? O tomto více v následující kapitole.

1.1.1.2 Statistika nehodovosti na komunikacích

V České republice došlo dle ročenky nehodovosti dostupné na oficiálních stránkách Policie ČR v roce 2020 celkově k 94 794 nehodám, při níž došlo k usmrcení 460 osob, dále 1 807 těžkým zraněným a 20 880 lehkým zraněním. Čísla se samozřejmě mohou jevit jako vysoká. Na druhou stranu je důležité si uvědomit, že v tomto roce byla zavedena proti epidemiologická opatření v souvislosti se šířením nákazy Covid-19, při níž došlo k citelnému snížení provozu, ale i samotné nehodovosti. V roce 2019 došlo dle téže ročenky nehodovosti² k celkově 107 572 nehodám. Jedná se o rozdíl 12 778 nehod. Usmrcených osob bylo o 87 více, tedy 547, o 303 bylo více i těžce zraněných, tedy 2 110 a o 3055 více lehce zraněných, tedy 23 935. U nákazy se tak jedná o jeden z mála pozitivních aspektů.



Graf 1 - Nehodovost 2010–2021

² *Statistika nehodovosti - Policie České republiky*. Úvodní strana - Policie České republiky [online]. Copyright © 2021 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 24.09.2021]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Dále je potřeba zmínit, že v předchozích letech došlo u PČR k přehodnocení událostí, respektive dopravních nehod, které si mohou účastníci vyřešit samy, bez přítomnosti a s tím spojeného šetření hlídky PČR na místě, na tzv. „euroformulář“, u kterých však velmi často i přesto k oznámení dochází a policisté následně věc šetřit musí. I přes její řešení se však takový druh nehody do statistik nezapočítává. Dle informací z Centra služeb pro silniční dopravu bylo například v roce v období od ledna do října roku 2018 nahlášeno průměrně 299 nehod denně. Čas strávený s tímto typem nehod by mohla policie jednoznačně věnovat jiným činnostem. Cílem této práce tak bude i snaha vyřešit tuto zvýšenou administrativní zátěž. Vždy však za podmínky, že nebude žádný z účastníků tímto snížením poškozen.

1.1.1.3 Nehodovost v UK a komparace s ČR

V rámci statistických údajů bylo provedeno ohlédnutí se i do zahraničí. Ve Spojeném království Velké Británie a Severního Irska bylo dle internetového portálu www.brake.org.uk³ v roce 2020 nahlášeno celkem 122 071 dopravních nehod. Při těchto bylo 97 857 osob zraněno lehce, 20 698 osob zraněno těžce a 1 516 osob usmrceno. Na stránce je rovněž zveřejněn časový údaj ve vztahu k usmrceným osobám právě v silničním provozu. Dle tohoto údaje dochází ve Spojeném království k těžkému zranění nebo usmrcení osob (současně) každých 22 minut. Komparací tohoto údaje s údajem z ročenky nehodovosti v ČR lze zjistit, že téhož roku v ČR došlo k celkem 460 úmrtím osob a 1 807 těžkým zraněním. K těmto tak docházelo zhruba každou 232 minutu.

V roce 2021 bylo dle volně dostupných statistických údajů ve Spojeném Království zaokrouhleně 68 miliónů obyvatel. Naproti tomu v ČR zaokrouhleně 10,5 miliónů obyvatel. Ve Spojeném Království je tak o 6,4násobek více obyvatel.

Havárie nebo srážka

Proč nám zákon poukazuje právě na tyto dva pojmy? V podstatě je to jednoduché. Srážka, jenž se jeví jako ten jednodušší pojem, nám poukazuje na možnost v dopravě, při níž například vozidlo narazí do jiného vozidla nebo

³ *UK road death and casualty statistics* | Brake. Home | Brake [online]. [cit. 14.02.2022]. Dostupné z: <https://www.brake.org.uk/get-involved/take-action/mybrake/knowledge-centre/uk-road-safety>

například do chodce či dokonce zvěře. Jsou tu tedy 2 strany, které jsou při dané události obsaženy. Druhou variantou je havárie, kterou může být například sjetí vozidla do příkopu, kde se přetočí přes střechu, čímž dojde k jeho poškození. Zde chybí druhý aspekt, respektive účastník a jedná se tak o událost v podstatě bez „protistrany“. Z hlediska litery zákona se však jedná pouze o příklady a nejedná se tak o nutnou podmínku, aby se jednalo právě o dopravní nehodu.

1.1.2 Rozbor § 47 – Stala se, nebo byla započata

"... která se stala nebo byla započata na pozemních komunikacích..."

Za podstatná slova lze jednoznačně označit „stala nebo byla započata“ a to právě na již popisovaných pozemních komunikacích. Je nutné si totiž uvědomit, že řidič s vozidlem může sjet ze silnice a do něčeho narazit mimo ní. Příkladem může být sjetí vozidla do lesa, kde narazí do stromu. Zde může být také nasnadě z čeho se komunikace skládá a kde vlastně končí. Toto se lze dočíst v zákoně č. 13/1997 Sb. Zákona o pozemních komunikacích. Aby však taková událost mohla být nehodou, musí právě děj nehody na komunikaci alespoň započít. Toto si však nelze spojit například s variantou, při níž se řidič sám rozhodne sjet na pole, po kterém jede kupříkladu 300 m a poté na okraji lesa narazí do stromu. Přestože se takto oznámená událost může jevit jako nepravděpodobná, není nikterak neobvyklá. O spojitost se započítáním nehody na pozemních komunikacích však v tomto případě nemůže být v žádném případě řeč. Opakem by ale byla situace, při níž řidič při průjezdu zatáčkou dostal s vozidlem smyk (nehoda tedy započala na komunikaci), v kterém vyjel mimo vozovku, kde narazil právě třeba do stromu. O dopravní nehodu by se již tudíž jednalo. U předchozího příkladu by však šlo maximálně o škodní událost. Z této kapitoly je tak podstatný pojem „byla započata v provozu na pozemních komunikacích“.

1.1.3 Rozbor § 47 – Usmrcení nebo zranění osob a škoda

Jedná se o druhy následků, které mohou při dopravní nehodě nastat. Tyto jsou obvykle účastníkům nehod velmi dobře známi. Podstatné ale je, že zákon přímo stanovuje, že nejméně k jednomu z těchto následků musí dojít, aby se

mohlo jednat právě o dopravní nehodu. Pokud tedy například při nárazu cyklisty do jedoucího vozidla nevnikne žádná hmotná škoda, ani nedojde ke zranění či usmrcení osob, nebude se jednat o dopravní nehodu, ale maximálně o přestupek v dopravě. Jednoznačným cílem v dopravě je právě snížení následků a to zejména ve smyslu ochrany zdraví a života. Proto jsou tyto hodnoty chráněny i ústavním zákonem č. 2/1993 Sb. Listiny základních práv a svobod. Za zmínku stojí článek 6 odst. 1), kde stojí „Každý má právo na život.“ a odst. 2) „Nikdo nesmí být zbaven života“. Rozhodnutí, zda bude účastník provozu tyto hodnoty chránit a využije je jako pomyslnou brzdu, si už ale „bohužel“ musí stanovit sám.

1.1.3.1 Usmrcení osoby

Vzít někomu život nebo o někoho přijít, je obrovský zásah do lidské integrity, kterému se chce jistě každý vyhnout. Jedná se tak o nejhorší následek, který může nastat. Zákonodárce s ním proto i v dopravě spojuje možnost odnětí svobody. Již v základním ustanovení § 143 odst. 1) z. č. 40/2009 Sb. Trestního zákoníku, zákon stanovuje při usmrcení jedné osoby odnětí svobody až na tři léta, popřípadě zákaz činnosti. Oproti tomu je dobré zdůraznit, že v krajním případě stanoví zákon v příslušném ustanovení odstavce 4) za předpokladu usmrcení nejméně dvou osob za současného dodržení dalších podmínek, trest odnětí svobody na tři léta až deset let. Přestože byl počet usmrcených osob za rok 2020 již v předchozí kapitole zmíněn, je dobré si to číslo zopakovat. Jedná se o 460 osob. Tento počet se dá přirovnat například k počtu obyvatel běžné vesnice.

1.1.3.2 Zranění osoby

Kategorie jistě o dost méně závažnější než právě usmrcení osoby. Je tomu ale skutečně vždycky právě tak? Je důležité si uvědomit, že každé zranění nese pro účastníka určité břemeno, které s ním může být jen několik dní, ale stejně tak i roky ba dokonce třeba i do konce života. Vzhledem k rozsahu práce není možné zranění uvést do detailu, ale dá se uvést pár příkladů zranění ve vztahu k přestupkům, popřípadě trestným činům. Prvním pojmem, který je nutné objasnit je „*omezení na běžném způsobu života*“. Aby se totiž mohlo jednat o trestný čin, musí dojít k podstatnému omezení právě na běžném způsobu života účastníka. Pro vysvětlení tohoto pojmu se často bere jako vodítko délka pracovní

neschopnosti. Tento aspekt však nelze brát pro posouzení jako jediný, ale spíše se podívat právě na běžný život poškozeného. Má-li zranění v oblasti zubů a nemůže jíst? Má zlomené ruce a nezvládne běžné hygienické úkony? Jedná se o vrcholového sportovce, například prvoligového fotbalistu, který se fotbalem živí a má zlomenou nohu? V těchto případech se bude jednat o omezení na běžném způsobu života. Dalším identifikátorem je však i doba takového omezení. Tato je spjata s konkrétními typy nehod. Jestliže se například jedná o nedání přednosti, předjíždění s ohrožením protijedoucího apod., bude se jednat o omezení po dobu 7 dní. Jedná-li se o nehodu typově například nedodržení bezpečné vzdálenosti, lidově řečeno „nedobrždění“, bude řeč o 42 dnech. Pokud tedy doba léčení uvedené omezení, respektive spíše citelné omezení na běžném způsobu života, překročí (8 den popřípadě 43 den), bude se jednat již o trestné činy.

Přestupková zranění – Pohmožděnina, oděrka, otřes mozku, tržná rána, naraženina apod. U těchto zranění, přestože to tak nemusí být vždy, půjde pravděpodobně právě pouze o přestupek.

Trestné jednání – Trestní zákoník stanovuje 2 varianty a to § 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti a § 147 Těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti. Již z názvu vyplývá, že je podstatný rozsah zranění. V § 122 stanovuje, že se těžkou újmou rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážně onemocnění, s uvedením konkrétních variant. Příkladem lze uvést zmrzačení, ztrátu nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, poškození důležitého orgánu, ale i delší dobu trvající poruchu zdraví. Může tak se tak jednat o zlomení prstu nebo přetržení šlachy levé ruky pravoruké osoby apod. Naopak u těžkého ublížení na zdraví půjde například o částečnou ztrátu končetiny, „upoutání“ na invalidní vozík z důvodu přerušení nervu apod. U lehkého ublížení na zdraví z nedbalosti se trest odnětí svobody v základní sazbě pohybuje až na dobu 1 roku. U těžké újmy až na 2 léta.

V závěru je důležité zdůraznit, že každé zranění se sebou přináší určitá rizika jak aktuální tak i budoucí. Navíc se vždy nemusí jednat jen o fyzickou, ale i psychickou újmu. V této práci však tuto problematiku nelze dostatečně pojmout.

1.1.3.3 Škoda na majetku

Nejčastějším následkem je při dopravní nehodě právě vzniklá škoda. Dle již zmiňované statistiky nehodovosti byla za rok 2020 hmotná škoda vyčíslena na

6016,1 mil. Jedná se samozřejmě o závratné číslo. Hmotnou škodou je jakákoliv škoda, která v souvislosti s dopravní nehodou vznikne. Teoreticky vzato je tak i pouhá 1 Kč škoda dostatečná proto, aby se jednalo právě o dopravní nehodu. V praxi však velmi často dochází i k bagatelizování vzniklé škody. Paradoxně se s tímto jevem dá setkat u osob „důchodového věku“. Slova typu „skoro nic tam není“, „nic nevidím“, „já mám auto obouchané 10x tolik“ apod. se objevují opravdu velmi často. Nízká výše škody však nezbavuje povinnosti dopravní nehodu řešit. Důležité je si totiž uvědomit, že dle platné judikatury, nesmí být osoba poškozená znevýhodněna oproti škůdci tím, že by mu škoda nebyla řádně uhrazena a to do takové míry, aby bylo uvedené vozidlo, popřípadě jiná věc, uvedena do původního stavu. S tím je samozřejmě spojená i škoda vzniklá z důvodu účelně vynaložených nákladů. V následujících kapitolách bude i do těchto povinností nahlédnuto.

1.1.4 V přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Část ustanovení, která odděluje dopravní nehody od škodních událostí, které jím jsou částečně podobné. Za škodní událost lze v rámci dopravy považovat takovou událost, při níž rovněž vznikne hmotná škoda, ale nezaviněným jednáním účastníka. Takové jednání může spočívat například v pádu mobilního oplocení na projíždějící vozidlo, které sice bylo řádně umístěné a upevněné, ale bohužel nastaly takové povětrnostní podmínky, za kterých vlivem silného větru došlo právě k jeho pádu. Takové jednání bude jistě označeno za nezaviněné účastníkem silničního provozu. Opakem by bylo, když by vozidlo do oplocení narazilo a to by navíc něco poškodilo. V takovém případě by o nehodu šlo.

Za zmínku zde stojí odpovědnost za přestupek, která je stanovena v § 15 z. č. 250/2016 Sb. zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. K odpovědnosti se vyžaduje zavinění, u přestupku však postačí zavinění nedbalostní, nestanoví-li zákon výslovně, že je potřeba zavinění úmyslného.

1.1.5 Shrnutí ustanovení § 47 odst. 1 „Dopravní nehoda“

Po rozebrání jednotlivých částí je již zřejmé, z čeho se nehoda musí „skládat“, aby mohla být právě za nehodu v silničním provozu považována.

Shrnutím těchto částí lze říci, že se dopravní nehoda musí stát v provozu na pozemních komunikacích nebo na komunikaci alespoň začít, zároveň při ní musí dojít ke splnění alespoň jednoho následku, popřípadě i jejich kombinace ve smyslu usmrcení nebo zranění osob popřípadě ke hmotné škodě na majetku a zejména pak taková událost musí nastat v přímé souvislosti s provozem vozidlem v pohybu. Po tomto shrnutí je zřejmé, že zmiňovaný pád cestujícího v autobuse bude rovněž považován za dopravní nehodu za předpokladu, že jednání nějakého z účastníků, zpravidla pak řidičů ať už přímo řidiče autobusu, nebo jiného vozidla, na jehož jízdu musí řidič autobusu reagovat, bude v přímé souvislosti se zraněním, které cestujícímu vznikne. Může se tak jednat například o prudké brždění z důvodu nedání přednosti řidiče jiného vozidla ve snaze případnému nárazu zabránit.

2 Účastník a jeho pohled na dopravní nehodu

Vzhledem k tomu, že je bakalářská práce zaměřená na čtyři oči, je nutné představit první 2 z nich. Tyto symbolizují pohled samotného účastníka provozu na pozemních komunikacích, který je při dopravní nehodě na straně, které by se jistě každý z nás rád vyhnul. Opačný pohled, tedy pohled policisty, bude rozebrán v jedné z následujících kapitol. V této kapitole, ale i v následujících podkapitolách tak bude představen účastník z hlediska zákonných ustanovení, ale i jeho samotných možností a zároveň povinností. Kdo je tedy účastníkem dle zákona?

2.1 Účastník provozu dle zákona

V § 2 písm. a) zákona o silničním provozu je uvedeno následující

„účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích“

Z daného ustanovení je důležité slovo „přímým“. Aby totiž mohla být osoba považována za účastníka v provozu, musí se do něj aktivně zapojit. Nemůže tak být řeč například o osobě, která kouká z okna na komunikaci, neboť se žádným způsobem aktivně provozu neúčastní. Pohledem zákona se může jednat například o chodce, řidiče motorového i nemotorového vozidla i tramvaje, vozku, chodce, ale i o spolujezdce popřípadě osobu, jenž je přibraná k zajištění bezpečnosti provozu na komunikacích. Ve vši podstatě se jedná o každého, kdo vstoupí, popřípadě vjede nebo jede na komunikaci. Na druhou stranu je dobré si uvědomit, že je samotný pojem „účastník dopravní nehody“, pojat poněkud složitěji.

2.2 Účastník dopravní nehody

V zákoně přímo pojem „účastník dopravní nehody“ specifikován není. Na druhou stranu v § 47 zákona o silničním provozu, takovému účastníkovi stanovuje jasné povinnosti. S přihlédnutím k předchozí kapitole lze říci, že za takového účastníka je možné považovat zejména řidiče, spolujedoucího, chodce apod., vždy však s podmínkou, že se dané nehody účastní. Nejjednodušeji by se dalo říci, že takovou osobou bude ten, komu předmětnou nehodou vznikla nějaká újma. Může se samozřejmě jednat například o újmu na zdraví či škodu na majetku.

S újmou to však striktně spojené není a proto je nutné pamatovat, že i právě spolujedoucí z havarovaného vozidla má povinnosti právě jako účastník nehody. Z vysvětlení je tak naprosto zřejmé, že účastníkem nehody bude například i sražený chodec, cestující v autobuse, který vlivem provozu vozidla upadl apod.

2.2.1 Povinnosti účastníka dopravní nehody dle ust. § 47

Účastník nehody zpravidla v provozu nehledí na konkrétní ustanovení, ale chová se spíše dle zasetých zvyklostí a částečně možná i dle toho, co se v minulosti při absolvování kurzu v autošколе dozvěděl. Na druhou stranu lze konstatovat, že i přes znalosti, kterými by mohl daný účastník "kypět", zůstává každý člověk slovem ovlivnitelným jedincem, jenž se může začít řídit spíše tím, co někde zaslechl, přestože tomu tak ve skutečnosti není. Proto by bylo vhodné pravidelně provádět "osvětu" znalostí každého účastníka, aby se do budoucna předešlo případným nejasnostem. Tímto by totiž bylo možné eliminovat věty typu "já to přeci nikdy nebudu potřebovat" a tím tak předejít i té horší variantě typu „Proč já to tenkrát neposlouchal“. Nejdříve tedy příslušná ustanovení.

(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen

a) neprodleně zastavit vozidlo,

b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,

c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a

d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Písmeno a) není blíže potřeba popisovat. Po něm zákonodárce stanovuje podmínky, které je nutné dodržet. Jednou z nejdůležitějších podmínek je, že požití alkoholu popřípadě jiné návykové látky po nehodě je u řidiče zakázáno. Přestože doba, po kterou řidič takové látky nemůže užít je stanovena

slovy „do doby příjezdu policisty“, lze doporučit, aby řidič nepožíval alkohol až do doby, než bude nehoda vyšetřena policisty. Samozřejmě za předpokladu, že přítomnost policie na místě bude potřeba. Minimálně vždy však do provedení dechové zkoušky. Písmeno c) stanovuje řidiči povinnost zabránit případné tzv. následné škodě. Může jít například o situaci, kdy z vozidel budou vytékat kapaliny, které by mohly ohrozit životní prostředí apod. Konkrétní opatření jsou tak vždy závislá na dané situaci. V posledním písmenu je uvedena zásada spolupráce. Tuto je nutné uplatnit jak v případě, kdy je na místě policie, ale i bez ní. Na druhou stranu je vhodné podotknout, že viník nehody může vědomě uvádět nepravdivé informace ve svůj prospěch, aby zastíral skutečný stav věci. Striktně se tak jistě každý z účastníků řídit touto „povinností“ nebude a nelze tak na ní spoléhat.

V následujícím odstavci je pojednáno o povinnostech účastníka nehody, kterým však je, respektive může být, i řidič. Tyto povinnosti tedy platí i pro něj.

(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni

a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,

b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,

c) označit místo dopravní nehody,

d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,

f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,

g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají

pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

V prvním písmenu odstavce je uvedena základní povinnost, na kterou však, většina účastníků zapomíná. Tato je úzce vzpjatá s písmenem c). Lze totiž konstatovat, že označením místa dopravní nehody bude bezpečnost jednoznačně zvýšena. S tímto je jistě spojené užití výstražné vesty, ale i pohyb na místě nehody. V písmenech b), a e) je uvedena povinnost oznámit nehodu policii. Způsob oznámení bude podrobněji rozebrán v samostatné kapitole. Stejně tak i sepsání záznamu o dopravní nehodě bez nutnosti oznámit nehodu policii. Z ostatních písmen je tak možné vzít v potaz jistě umožnění obnovení provozu vozidel, které lze učinit za předpokladu, že taková skutečnost nebude bránit v řádném vyřešení události a dále prokázání totožnosti, viz. následující kapitola.

2.2.2 Oprávnění účastníka dopravní nehody dle ust. § 47 a jeho úhlu pohledu

V této kapitole budou uvedena jednotlivá oprávnění účastníka nehody. Zároveň bude nastíněno, jak by využití takového oprávnění mohlo v praxi vypadat. Na věc tak již zde bude nahlíženo více z pohledu účastníka a s tím spojeného realistického pohledu.

2.2.2.1 „Oprávnění“ zastavovat jiná vozidla

Jedná se o oprávnění pro účastníka nehody, které mu dává možnost zastavovat jiná vozidla. Je mu uděleno zejména z důvodu zabránění vzniku následné škody. Způsob zastavování vozidel je stanoven přímo zákonem. Platí však obdobně jako třeba pro policistu. Za nesnížené viditelnosti se jedná o vztyčení paže (nejlépe s otevřenou dlaní). Za snížené viditelnosti pak za pomoci červené svítilny, s kterou se pohybuje v horním půlkruhu.

2.2.2.2 „Oprávnění“ žádat o sdělení totožnosti

Jedná se o jedno z nejdůležitějších „oprávnění“ pro vyřešení události bez nutnosti přítomnosti policie na místě nehody. Toto každému účastníkovi nehody totiž umožňuje požádat toho druhého, aby předložil doklady, z nichž může vyčíst

jeho totožnost, standartně tedy občanský či řidičský průkaz a dále údaje o vozidle, které nalezne v osvědčení o registraci vozidla, dále jen jako „ORV“ popřípadě „malý technický průkaz“ a zelenou kartu. Údaje z těchto dokladů jsou totiž nezbytné k sepsání záznamu o dopravní nehodě, tzv. euroformuláře. Požadovaný účastník by tak měl v souladu se zákonem tyto doklady předložit.

2.2.3 Povinnosti účastníka dopravní nehody při zranění osob

Přestože byly doposud uváděny povinnosti, které po dopravní nehodě nastanou je důležité si uvědomit, že život a zdraví nad materiální škodu postavit nelze a je tak nutné těmto hodnotám v pomyslném žebříčku přiřadit číslo jedna. Posloupnost úkonů při nehodě se zraněním obligatorně stanoven není. Dále uvedený postup je tedy možnou variantou, nikoliv striktně stanoveným postupem.

2.2.3.1 Zásady postupu na místě nehody se zraněním osob

- 1) Zachovat klid a nepanikařit. Bez tohoto kroku by bylo jen obtížné se soustředit na další kroky.
- 2) Vyhodnotit situaci na místě události. Předně si je nutné uvědomit, jaká jsou na místě po nehodě rizika. Vyhodnocením těchto rizik si účastník stanoví priority, kterým bude přikládat větší pozornost. Pokud žádná další rizika spojená nenastala, měla by být věc neprodleně oznámena.
- 3) Oznámení na tísňovou linku, je asi nejdůležitější krok, který by měl následovat. Pomoc účastníka na místě totiž bude zpravidla laická, tedy s nedostatečnou odborností a znalostmi pro co nejlepší poskytnutí zdravotnické péče. Na tísňové lince je však osoba, která dané znalosti má a může je tak poskytnout. Navíc zajistí příjezd odborné lékařské pomoci. Proto je třeba s oznámením neotálet. Za předpokladu, že je na místě více osob, můžou být jednotlivé úkony rozděleny i mezi ně. V době oznámení tak již někdo může poskytovat první „laickou“ pomoc. Přitom na hlasitém odposlechu hovoru může dbát pokynů operátora. Způsoby oznámení budou uvedeny v jedné z následujících kapitol. Současně s oznámením je nutné ověřit, v jakém stavu zraněná osoba je. Pokud je osoba v místě, kde není bezprostředně ohrožena na životě, doporučuje se s ní nepohybovat.

Může mít totiž zranění, které laik nemusí rozeznat. Pokud však například vozidlo zahoří, musí být neprodleně z vozidla vyproštěna ven.

- 4) Do příjezdu zdravotnické záchranné služby, dále jen „ZZS“ poskytovat pomoc dle pokynů operátora tísňové linky.

2.2.3.2 Postup resuscitace

- 1) Kontrola životních funkcí. Bezvědomí lze ověřit například za pomoci bolestivého podnětu jakým může být štípnutí do ucha, zatřesení s osobou, oslovením apod.
- 2) Po případném vyproštění umístění zraněného na záda a to na tvrdý rovný povrch.
- 3) Záklon hlavy poraněného pro uvolnění dýchacích cest s jejich následnou kontrolou.
- 4) Pokud zraněný nereaguje, zahájit srdeční masáž ve frekvenci cca 100–120 stlačeních za minutu do hloubky cca 5–6 cm (1/3 hrudníku). Dýchání z úst do úst se standartně pro možná rizika již dnes nedoporučuje, ale pokud k němu bude přistoupeno, provádí se 2 vdechy po cca 30 stlačeních. Při resuscitaci osoba poskytující první pomoc klečí z boku postiženého, ruce má spojené a přiložené na hrudníku mezi prsy. Tyto má propnuté v loktech.
- 5) V resuscitaci ošetřující pokračuje až do příjezdu ZZS, popřípadě do vystřídání jinou osobou.

Dalším způsobem resuscitace je využití přístroje AED. Tento bude rozveden v jedné z následujících kapitol. Závěrem je vhodné podotknout, že život, je považován za to nejcennější, co bylo každému dáno. Proto se musí každý člověk snažit, aby tento dar nikomu nevzal.

V poslední části této kapitoly bude nahlédnuto na trestné činy „Neposkytnutí pomoci“ dle § 150 z. č. 40/20019 Trestního zákoníku a „Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku“ dle § 151 téhož zákoníku. Je nutné si uvědomit, že povinnost poskytnout pomoc zraněné osobě, vyplývá přímo ze zákona. Při neposkytnutí pomoci totiž může vzniknout mnohem závažnější následek. Za zmínku stojí i skutečnost, že trestné činy mohou být spáchány tzv. opomenutím. Opomenutí je dobře a jednoduše pochopitelné v knize

pana Novotného. „*Opomenutí je vůlí řízené zdržení se svalového pohybu člověka*“⁴. Z výkladu vyplývá, že právě to, že někdo něco neučiní, přestože to učinit má, je chybou, kterou lze postihnout. Takovému postihu se lze samozřejmě vyhnout právě tím, že bude pomoc v případě, že je to potřeba, poskytnuta. Nesmí se zapomenout, že ne vždy musí být osoba pouze na straně, kdy pomoc poskytnout má, ale může být i na straně, kdy ji bude potřebovat.

2.3 Oznamovací povinnost při dopravní nehodě

Přestože je oznamovací povinnost stanovena přímo pro konkrétní příklady nehod, velmi často nastává situace, kdy je oznámena událost této povinnosti nepodléhající. Toto je nepochybně způsobeno nedostatečnými znalostmi. Může to být zapříčiněno nedostatečným působením státu, respektive státních organizací popřípadě i těch ze soukromé sféry, ale primární důvod bude spíše v tom, že si nikdo až do chvíle, kdy k nehodě dojde, nepřipouští variantu, že by takové informace mohl potřebovat. V této kapitole tak budou uvedeny základní důvody, pro které je nutné nehodu oznámit. Tyto znalosti budou následně ověřeny v dotazníkovém šetření, které bude empiricky vyhodnoceno v grafu.

2.3.1 Dopravní nehody podléhající oznamovací povinnosti

Zákon v tomto směru stanovuje vcelku jasné důvody oznámení. Spousta z nich účastníka napadnou automaticky. Zde jsou důvody dle zákona.

- A) Dojde k usmrcení nebo zranění osoby
- B) Dojde na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí ke hmotné škodě převyšující částku 100 000,- Kč –

Na první pohled se u písmene B) může jednat o jednoduchou podmínku, opak je ale pravdou. Psychika účastníka nehody dostává, jak se říká, zabrat a tak může být každé jeho rozhodnutí na místě nehody jednoduše ovlivnitelné.

První bod je zpravidla každému jasný. Druhý však skrývá mnohem větší potenciál, než se na první pohled zdá. K tomuto se ve své knize „Zákon o

⁴ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné. 4. aktualizované a doplněné vydání*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978/80-7380-651-4.

silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem“ velmi dobře vyjádřil její autor Pavel Bušta.

„Pokud jde o odhad výše škody, ten bude ze strany účastníků spíše laický, čemuž se v podmínkách, za nichž bude škoda odhadována, nelze divit. Vedle limitovaných technických znalostí či znalostí cen náhradních dílů a servisních prací k tomu mnohdy bude přistupovat i šok a stres vyvolaný nestandardní životní situací. Přitom i na první pohled drobná poškození mohou skrývat poškození jiná, jejichž oprava uvedením v předešlý stav částku 100 000 Kč snadno převyší. Škody na více vozidlech se pro účely oznamovací povinnosti nescítají, a to ani v případě hromadných dopravních nehod“⁵

Z textu vyplývá důležitá myšlenka o tom, že žádný z účastníků nehody zpravidla není znalcem, likvidátorem popřípadě jinou odborně vzdělanou osobou, která byla schopna řádně škodu vyhodnotit. Povinnost takových znalostí však zákon nevyžaduje. Pro policisty by to dokonce nebylo, vzhledem k velkému počtu oznámených nehod, ani žádoucím. Bez určité „benevolence“ by tak byl počet oznámených nehod jednoznačně mnohonásobně vyšší. Zde je vhodné zdůraznit i to, že případná výše škoda nemůže na zavinění nic změnit. Nelze totiž někoho označit jako viníka jen proto, že má vyšší nebo naopak nižší škodu.

V rámci havarijního připojištění se však lze bohužel setkat se stanovením podmínky v rámci smlouvy, dle které mohou případné plnění krátit právě z důvodu neoznámení věci. Zpravidla se pak jedná o krácení ve výši 10 až 20 % z celkové částky. Oproti tomu je naštěstí praxe u povinného ručení opačná. Pravděpodobně to bude způsobeno tím, že škodu uplatňuje poškozený na straně pojišťovny viníka. Poškozený si tak nesjednává pojistné podmínky s danou společností a nemůže tak být krácen z důvodu nastavených podmínek, pod které se nepodepsal.

Škoda je odhadována jen orientačně, zpravidla pod vlivem aktuálního psychického vypětí, kdy je řešeno pouze viditelné poškození, nikoliv však poškození, o kterém v daný moment ani vědět účastník nemůže. Tím je myšleno například poškození pod deformovanými částmi vozidla. Již zde lze zmínit, že se škoda řeší odděleně. Zjednodušeně by se dalo říci, že za předpokladu 2 vozidel

⁵ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

zúčastněných na nehodě, bude hovořeno o škodě 200 000,- Kč, nikoliv pouze 100 000,- Kč. Škoda se samozřejmě nescítá, ale odděluje pro každé vozidlo popřípadě věc zvlášť. 2 vozidla = 100 000 Kč a 100 000 Kč.

Další důvody k oznámení:

A) Dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo ke škodě na věci přepravované v tomto vozidle.

Jedná se o další důvod, který je považován za velmi častý k oznámení nehody pro špatné pochopení tohoto ustanovení. Povinnost oznámit nehodu, za předpokladu že řidič vozidla není jeho vlastníkem, totiž není. Takový příklad často nastává u zapůjčených vozidel od známých popřípadě svěřených od společnosti, kde je řidič zaměstnán. Z komentáře zákona o silničním provozu však vyplývá, že takový důvod k oznámení není a je možné si tak sepsat záznam o dopravní nehodě bez nutnosti věc oznámit. V rámci praxe je využívána zjednodušená poučka, která se traduje již léta.

„Máte-li vozidlo svěřené ke kroucení volantu, můžete si sepsat i papír o nehodě“.

Zdá se to možná neuctivě podané, ale oznamovatel zpravidla tímto způsobem okamžitě pochopí, že si záznam může sepsat. Uvedená podmínka je v zákoně uvedena proto, že se velmi často stává situace, při níž druhý účastník z místa odjede a na místě nesetrvává. V ten moment, za předpokladu, že účastník co setrval na místě nehody chce svou škodu vyřešit, nezbývá bohužel nic jiného, než nehodu oznámit. K tomuto lze uvést také již zaběhlou poučku.

„Nemám-li si s kým sepsat papír o nehodě, musím nehodu oznámit“

Nastává tak varianta s vyčkáním zda policie dokáže viníka nehody vypátrat. Při neúspěchu zbývá možnost škodu uplatnit skrze havarijní připojištění. Toto však není povinností mít sjednané a tak je na každém, zda si ho ujedná. Tento druh pojištění je ale zpravidla spojen se spoluúčastí, který se pohybuje převážně od 1 do 10 % z celkové částky.

B) Dojde k poškození nebo zničení součástí příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích.

Tady je zákon vcelku jasný a neoblomný. Pokud viník nehody poškodí například svodidla nezbyvá mu nic jiného než věc oznámit. Mezi další příklady součástí a příslušenství pozemní komunikace lze uvést veřejné osvětlení, svíslé dopravní značky, hráze, mosty apod.

C) Účastníci nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Ustanovení je směřované například na frekventované křižovatky, v kterých by byl případnou nehodou zastaven veškerý provoz.

Při stanovených důvodech je dobré si dále pamatovat následující. Dopravní nehoda musí být oznámena neprodleně. Oznámení 2 hodiny po nehodě tak nelze považovat za správné. Dále se účastník musí zdržet jednání, které by mohlo mít na újmu řádného vyšetření dopravní nehody. V tomto směru může být řeč o přemísťování vozidel, útěk z místa nehody apod. S tímto je vždy spojen právní postih. I zákonodárce však pamatuje na to, že je občas vozidla přemístit potřeba. Zde však přidal podmínku, dle které musí účastník nehody vozidla označit. Stejně tak musí vyznačit i situaci na místě. Může se tak jednat o zakreslení vozidel, což bude vysvětleno v jedné z následujících kapitol. Dále je povinnost setrvat na místě nehody a to až do příchodu policisty. Teď již ale k opačné situaci.

2.3.2 Dopravní nehoda nepodléhající oznamovací povinnosti

V předchozí kapitole byly zmíněny obligatorní důvody pro oznámení. Na druhé straně jsou však i dopravní nehody, u kterých oznamovací povinnost neplatí. Jedná se o tyto příklady:

- A) Nedojde ke zranění osob, ani k usmrcení osoby.
- B) Nedojde na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí ke hmotné škodě převyšující částku 100 000,- Kč
- C) Nedojde k poškození součástí nebo příslušenství pozemní komunikace

Ve zkratce lze konstatovat, že se jedná o všechny jiné nehody než ty, pro které zákon oznamovací povinnost výslovně stanovuje. Způsob sepsání záznamu, ale i jeho podoba, bude uveden v jedné z následujících kapitol.

2.3.3 Dopravní nehody – Další možné okolnosti pro oznámení

Tato kapitola by mohla být velmi obsáhlá a dalo by se zde vzít v potaz opravdu velké množství variant. Přestože je možné i některé z níže uvedených kategorií vyřešit bez nutnosti oznámení, lze doporučit, aby se tomu účastník nehody v některých případech raději vyhnul.

Nepředložení dokladů – Za základ v rámci případného vyřešení dopravní nehody bez nutnosti oznámení lze považovat nutnost předložení dokladů druhého účastníka. Tato povinnost je samozřejmě oboustranná. Velmi často však nastává situace, při níž jeden z účastníků, občas i oba, nepředloží zelenou kartu a to z jednoduchého důvodu. Nemá ji u sebe. To však nutně nemusí být vždy překážkou. Nastává totiž možnost, že účastníkovi doklady někdo může přivést a pokud tomu tak není, je možné teoreticky přistoupit k zaslání dokladů cestou MMS, e-mailu nebo jiného internetového způsobu. Přestože účastník doklad tímto způsobem předložený fyzicky neuvidí, může z něj vyčíst alespoň potřebné údaje. Platnost například zelené karty lze ověřit na internetových stránkách ČKP. Způsob takového ověření bude v jedné z kapitol rozebrán.

Nesouhlas se zaviněním – Za předpokladu, že viník nehody nesouhlasí s tím, že by za dopravní nehodu mohl, můžou oba účastníky čekat zbytečné obstrukce s pojišťovnou, které pravděpodobně stejně skončí oznámením. Schopnost obstarávat případné důkazy je však poté podstatně snížena a to zejména z toho důvodu, že není možné provést neodkladné a neopakovatelné úkony, které se na místě nehody provádí. Přestože by měla být pojišťovna schopna takovou situaci vyřešit, mnohdy tomu tak bohužel není a bez doznání vinny jednoho z účastníků případnou škodu neproplatí. Při nesouhlasu se zaviněním je tudíž lepší nehodu oznámit raději rovnou. Mnohdy totiž postačí i telefonický hovor od policisty, který dokáže oběma účastníkům poskytnout nezbytnou součinnost pro vyřešení zavinění.

Nepojištěné vozidlo – Přestože by se dalo i v případě nepojištění vozidla nehodu vyřešit bez účasti policie přes ČKP, tedy Českou kancelář pojistitelů, nelze to doporučit. Kancelář sice hradí škodu způsobenou vozidlem, které má být

v souladu se zákonem pojištěné, ale není, na druhou stranu je nutné si uvědomit, že to může být běh na dlouhou trať, který se nemusí nutně zdařit.

Alkohol nebo jiné návykové látky – Pokud by druhý účastník jevil známky podnapilosti, přestože by ani nemusel být viníkem nehody, není proč s oznámením otálet. Je důležité si uvědomit, že tento řidič pravděpodobně s vozidlem i z místa odjede a přestože jednu dopravní nehodu nezpůsobil, další už může a to i třeba s mnohem závažnějším následkem. Bohužel se s tím pojí i ta skutečnost, že bude zjištěno protiprávní jednání poškozeného, spojené zejména se zaviněním dopravní nehody. Žebříček pomyslných hodnot si tak v tomto směru musí postavit každý sám.

2.3.4 Oznamovací povinnost – Dotazníkové šetření k ověření znalostí

Na základě dosud uváděných zákonných povinností, ale i oprávnění byly stanoveny cíle k ověření zda veřejnost, ale i příslušníci bezpečnostních sborů mají dostatečné znalosti. Již při prvních odpovědích respondentů bylo jasné, že jsou potřebné znalosti na nedostatečné úrovni. A to na účastníky nebyl vyvinut žádný tlak například ve formě omezeného času pro odpovědi apod. Při podmínkách na místě nehody, při níž značně působí i stres, by tak velmi pravděpodobně mohly být odpovědi o to horší. I z tohoto důvodu poté nastává automatické oznámení na linku 158. Je to však nezbytné? Přeci jenom důvodem pro oznámení není to, že se nehoda stala, ale právě již popisované zákonné podmínky.

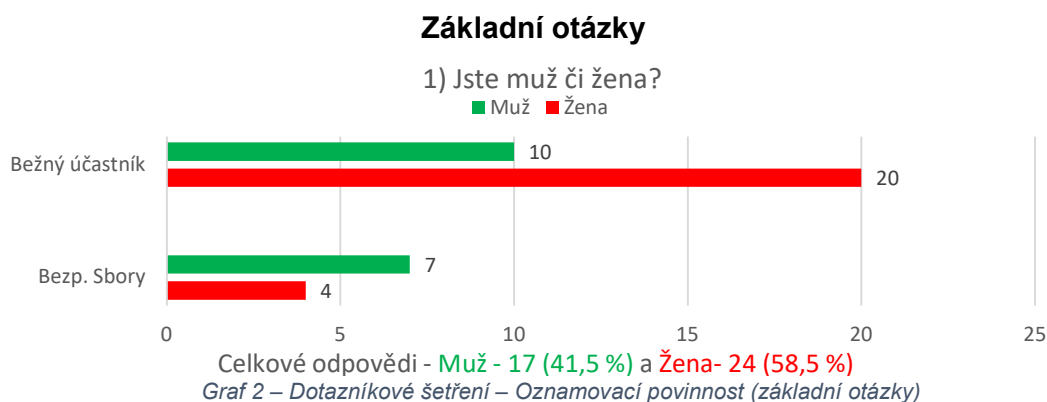
Teď již ale k samotnému dotazníku. Tento se skládal z otázek rozdělitelných do několika kategorií. Předně šlo o zjištění základních poznatků o respondentech. Jednalo se o jejich pohlaví, věk, ale i rozdělení respondentů na „běžné účastníky“ a příslušníky bezpečnostních sborů, kteří přeci jenom mohou mít základní znalosti o něco větší. Poté se dotazník přesunul k samotné oznamovací povinnosti, vždy však dle ke konkrétní události. V poslední řadě se jednalo o otázky věnované zkušenostem s dopravní nehodou a vyřízením pojistné události. Zajímavostí je, že se po zodpovězení dotazníku velmi často stávalo, že se respondenti ozývali s žádostí o správné odpovědi. Ochota se v tomto směru

naučit něčemu novému, co je navíc i potřeba, zde byla naprosto zřejmá i u lidí, kteří o to dříve neprojevili zájem vůbec.

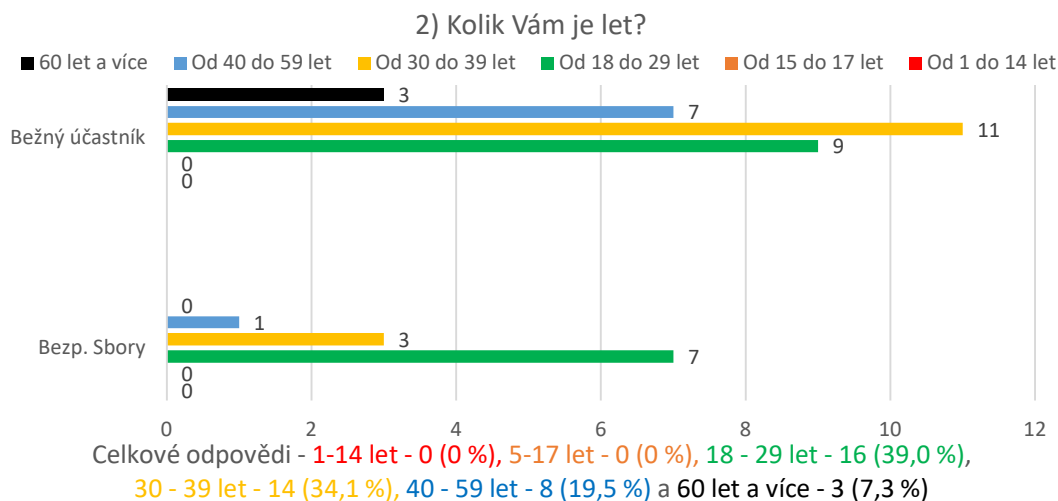
2.3.4.1 Dotazníkové šetření – Empirická část

V rámci dotazníku odpovídalo celkem 41 respondentů. Každý z nich měl pevně stanovené otázky s možností volby, z nichž vždy jen jedna volba byla správná. Bez vyplnění všech otázek nebylo dotazník možné ukončit. Vytvořen a následně publikován byl na stránce <https://www.surveymonkey.com>.

Na dotazník bylo možné odpovídat v období celkem 14 dní. Respondenty využitá doba pro vyplňování dotazníku se pohybovala v časovém rozmezí od 1-2 minut (27 % respondentů), 2-5 minut (63 % respondentů) a 5-10 minut (10 % respondentů). Za základní vyhodnocující kritérium bylo vzato, zda byl respondent policista popřípadě jiný příslušník bezpečnostního sboru nebo tzv. „běžný účastník“. Za běžného účastníka lze považovat každého, kdo nespadá do uvedeného kritéria bezpečnostních sborů. Lze totiž předpokládat, že znalost běžného účastníka bude o něco nižší, než například policisty. Alespoň by tomu tak mělo být. Ostatně i to, bude předmětem tohoto dotazníku. Jednotlivé odpovědi budou zaznamenány v grafech vždy ve výše uvedeném vztahu. Nejdříve tedy k základním otázkám.

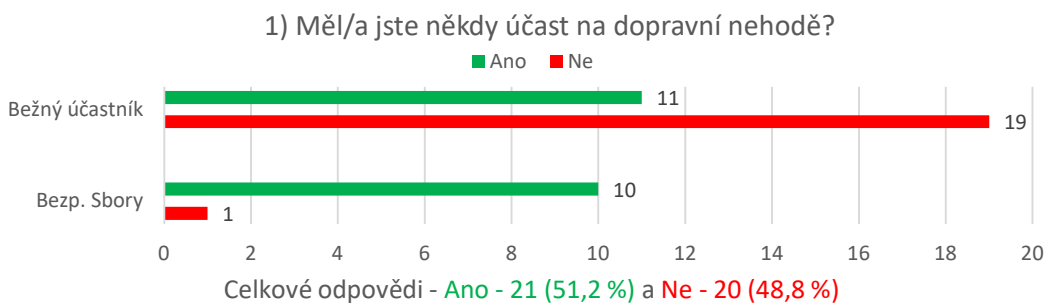


V této otázce bylo podchyceno pohlaví jednotlivých respondentů, ale zároveň i rozložení ve smyslu "běžného účastníka" (celkově 30 osob) a příslušníka bezpečnostních sborů (celkově 11 osob).



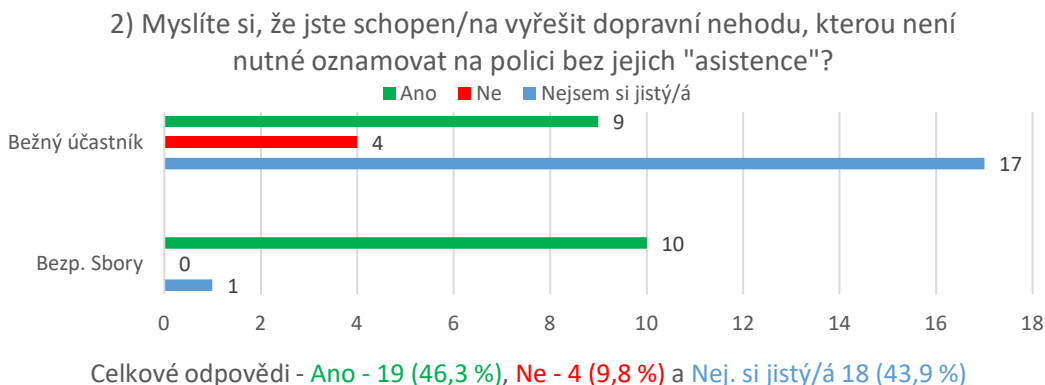
V této otázce bylo podchyceno věkové rozložení respondentů. Převážné zastoupení je zejména u kategorií 18–29 let a 30–39 let.

Všeobecné otázky



Graf 3 - Oznamovací povinnost (všeobecné otázky)

Z odpovědí vyplývá, že prakticky polovina odpovídajících osob již někdy měla účast na dopravní nehodě. Zjednodušeně lze říci, že každý druhý, již někdy boural. To je poměrně vysoké číslo.

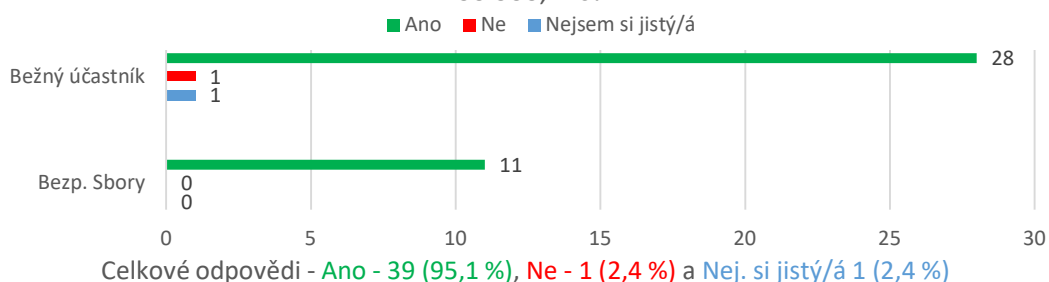


Tato otázka o něco zajímavější. U bezpečnostních sborů 10 z 11 respondentů uvedlo, že jsou schopni nehodu vyřešit. Nejistota se projevila pouze

u jednoho z nich. U běžných účastníků jsou už ale rozdíly patrné. Přestože se 9 lidí domnívá, že nehodu vyřešit zvládnout, 4 lidí už s jistotou tvrdí, že nikoliv a 17 je nejistých. Právě zejména na skupinu 17 nejistých je nutné zapůsobit natolik, aby si i oni mohli v dané problematice poradit. V nejistotě může pomoci i pouhá rada ze stran policistů. Zejména na základě počtu těchto odpovědí tak bude proveden experiment ve snaze zjistit, zda jim právě případné rady mohou pomoci názor změnit.

Otázky k vyhodnocení

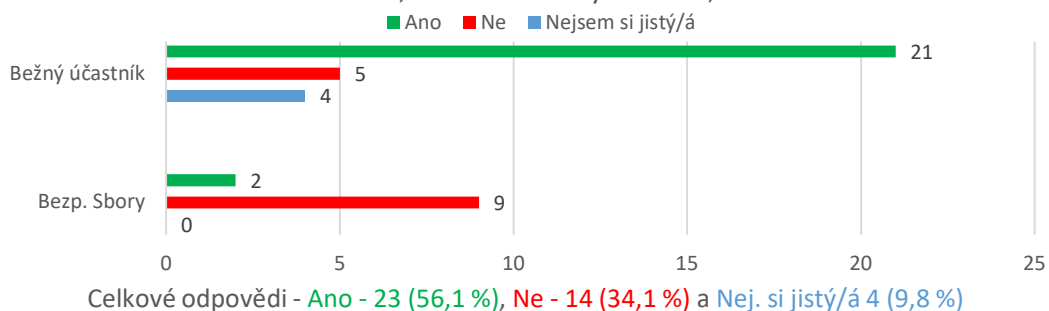
1) Je povinnost oznámit nehodu, při níž dojde ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel ke škodě zjevně převyšující částku 100 000,- Kč?



Graf 4 - Oznamovací povinnost (Otázky k vyhodnocení)

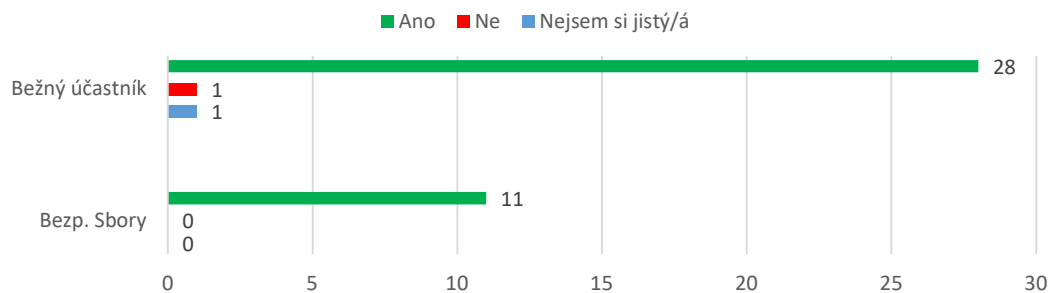
Správná odpověď je „Ano“. Až na malé odchylky se jednalo o vcelku jednoznačné odpovědi z obou skupin. V tomto směru tak pravděpodobně větší obtíže pro vyřešení nehody bez oznamovací povinnosti, není nutné předpokládat.

2) Je povinnost oznámit nehodu, při níž dojde ke hmotné škodě na jednom z vozidel ke škodě 90 000,- Kč a na druhém ke škodě 80 000,-? V součtu tedy 170 000,- Kč.



Správná odpověď je „Ne“. Při této otázce se tak již chybný úsudek běžných účastníků objevil markantně. V praxi se jedná o jeden z velmi častých důvodů pro případné oznámení dopravní nehody bez oznamovací povinnosti. V tomto směru je určitě osvěta nutná.

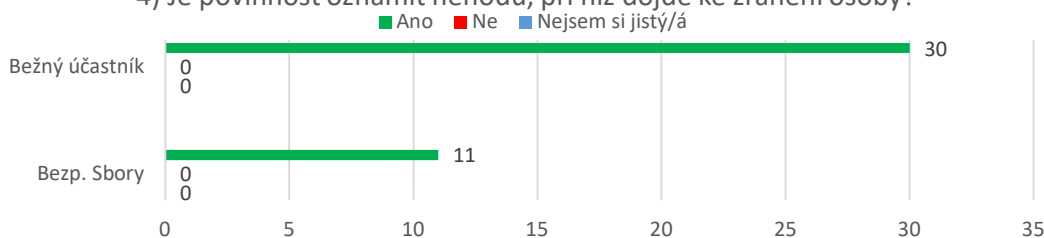
3) Je povinnost oznámit nehodu, při níž druhý účastník na místě nehody nezastavil, ale odjel neznámo kam?



Celkové odpovědi - **Ano - 39 (95,1 %)**, **Ne - 1 (34,1 %)** a **Nej. si jistý/á 1 (2,4 %)**

Správná odpověď je „Ne“. Tato otázka byla položena záměrně a není možné se podívat tomu, že je v ní tak obrovská chybovost. Je to způsobeno zejména tím, že povinnost oznámit nehodu si účastníci spojují velmi často s náhradou škody. To však ale není úplně pravda. Povinnost přímo stanovená zákonem není, ale za předpokladu, že účastník chce, aby mu byla škoda případně uhrazena, bude nucen věc oznámit, aby mohla policie případného viníka dohledat. Obligatorně tak není povinnost stanovena, ale zle předpokládat, že takové nehody oznamované vždy budou. Na druhou stranu je osobám dána možnost, aby se svobodně rozhodli, zda škodu chtějí, nebo nechtějí řešit. Zajímavé je, že správně odpověděl pouze jeden z „běžných účastníků“ a u bezpečnostních sborů se žádná správná odpověď nenašla.

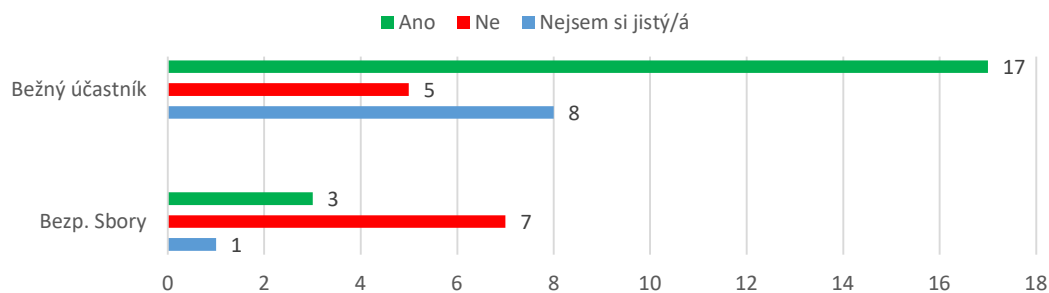
4) Je povinnost oznámit nehodu, při níž dojde ke zranění osoby?



Celkové odpovědi - **Ano - 41 (100 %)**, **Ne - 0 (0 %)** a **Nej. si jistý/á 0 (0 %)**

Správná odpověď je „Ano“. Ať už nakonec účastníci takovou nehodu oznámí nebo ne, je velmi pozitivní, že jsou si obě strany respondentů vědomi, že taková povinnost je. V tomto směru tak případná osvěta není potřeba.

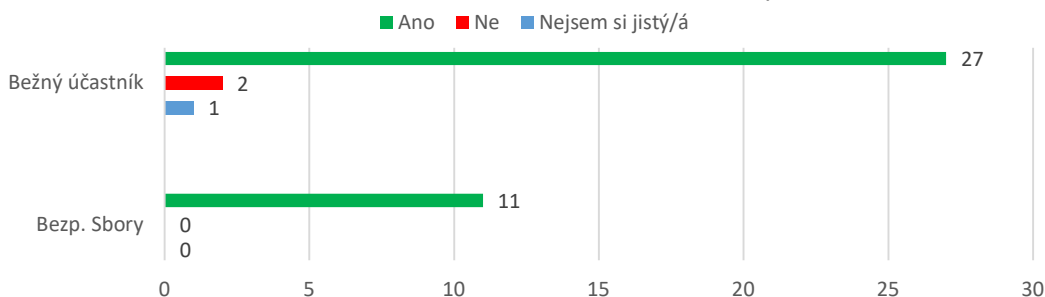
5) Je povinnost oznámit nehodu, pokud sebou nemáte záznam o dopravní nehodě tzv. euroformulář?



Celkové odpovědi - **Ano - 20 (48,8 %)**, **Ne - 12 (29,3 %)** a **Nej. si jistý/á 9 (22 %)**

Správná odpověď je „Ne“. U této odpovědi je patrná značná různorodost názorů. Za zmínku stojí velmi nízké procento úspěšných odpovědí a to pouze 29,3 %. Nejedná se tak ani o 1/3 všech dotazovaných respondentů. Zajímavostí je, že toto číslo výrazně nezvyšují ani příslušníci bezpečnostních sborů. Nutnost rozšíření znalostí v tomto směru je tak očividná.

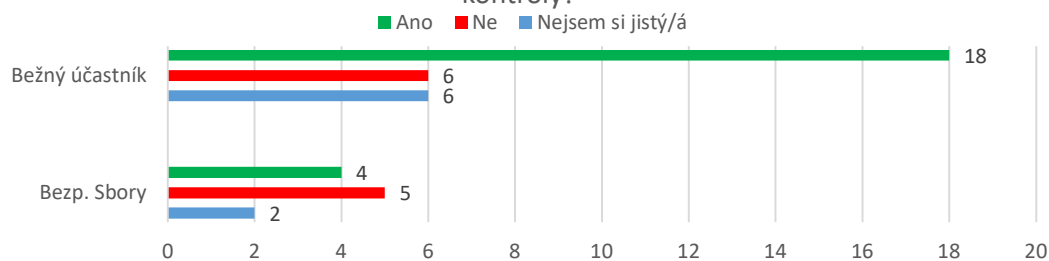
6) Je podle Vás povinnost oznámit dopravní nehodu, při níž s vozidlem narazíte do sloupu veřejného osvětlení za předpokladu, že na místě není vlastník uvedeného sloupu?



Celkové odpovědi - **Ano - 38 (92,7 %)**, **Ne - 2 (4,9 %)** a **Nej. si jistý/á 1 (2,4 %)**

Správná odpověď je „Ano“. U této otázky je procento špatných odpovědí jen velmi nízké. Na straně bezpečnostních sborů dokonce nulové. Lze tak předpokládat, že je znalost v tomto směru na velmi dobré úrovni. Naproti tomu je samozřejmě skutečnost, že k oznamování tohoto druhu nehod často ze strany viníka bohužel nedochází.

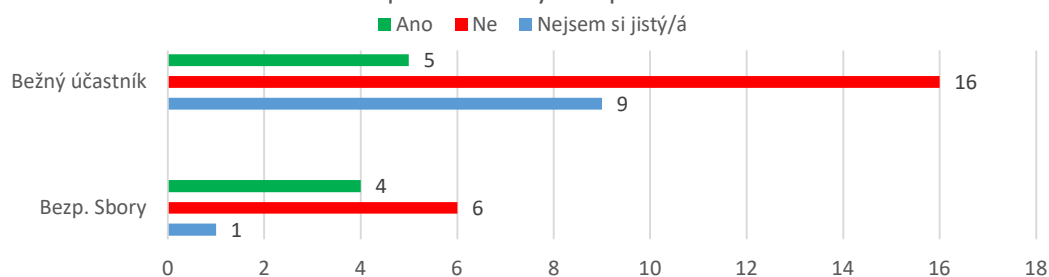
7) Je povinnost oznámit nehodu z důvodu neplatné technické kontroly?



Celkové odpovědi - **Ano** - 22 (53,7 %), **Ne** - 11 (26,8 %) a **Nej. si jistý/á** 8 (19,5 %)

Správná odpověď je „Ne“. Přibližně jen ½ respondentů byla schopna odpovědět dobře. U běžného účastníka se chybovost v odpovědi dala předpokládat. Na druhou stranu je vcelku velká chybovost i u příslušníku bezpečnostních sborů, což by v tomto případě nemělo být. Osvěta je tak potřeba pro obě strany respondentů.

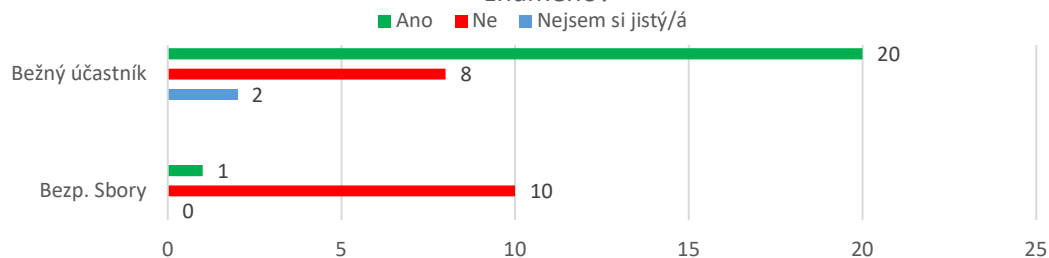
8) Můžou si účastníci sepsat záznam o dopravní nehodě dodatečně, například druhý den po nehodě?



Celkové odpovědi - **Ano** - 9 (22,0 %), **Ne** - 22 (53,7 %) a **Nej. si jistý/á** 10 (24,4 %)

Správná odpověď je „Ne“. Opět se objevuje přibližná ½ správných odpovědí. Na druhou stranu je zde i větší procento odpovědí nejistých. I v tomto směru je tak potřeba osvěta pro obě strany.

9) Je povinnost oznámit nehodu pokud máte vozidlo zapůjčené od známého?



Celkové odpovědi - **Ano** - 21 (51,2 %), **Ne** - 18 (43,9 %) a **Nej. si jistý/á** 2 (4,9 %)

Správná odpověď je „Ne“. Zde se objevuje velmi často projevovaná chyba ve smyslu 3. osob. Povinnost tento typ nehody však není, jak již bylo vysvětleno

v jedné z předchozích kapitol. Jedná se o jeden z nejdůležitějších bodů, který je nutné účastníkům osvětlit.

Doplňující otázky

1) Považujete šetření ze strany policie za snazší cestu k vyřešení nehody?

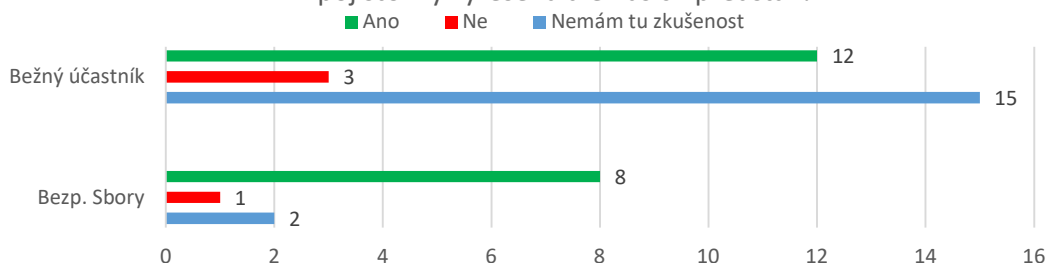


Celkové odpovědi - Ano - 21 (51,2 %), Ne - 11 (26,8 %) a Ne, ale přijde mi to jistějí 9 (22,0 %)

Graf 5 - Oznamovací povinnost (Doplňující otázky)

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění, zda může docházet k oznamování dopravních nehod pouze pro ulehčení vyřešení. Vzhledem k vysokému procentu odpovědí „Ano“ je naprosto zřejmé, že se většina účastníků nehod vydává snazší cestou ve formě oznámení.

2) Jestliže máte zkušenost s dopravní nehodou, byla nehoda ze strany pojišťovny vyřešena dle Vašich představ?



Celkové odpovědi - Ano - 20 (48,8 %), Ne - 4 (9,8 %) a Nemám tu zkušenost 17 (41,5 %)

Závěrečná otázka je spíše doplňková pro představu, jakou mají účastníci nehod zkušenosti zejména s likvidací škod. 83,3 % osob, které mají s nehodou zkušenost uvedli, že jim byla nehoda dle jejich představ vyřešena. Takové číslo lze označit jistě za vysoké.

2.3.4.2 Dotazníkové šetření – Komparační část

Provedeným dotazníkem oznamovací povinnosti bylo zjištěno mnoho poznatků zejména ve směru k neznalostem jaké dopravní nehody mají a nemají být oznamovány. Uvedené bylo dle očekávání zjištěno převážně na straně „běžného účastníka“. Výsledky jsou shrnuty v následující tabulce.

Varianta	Běžný účastník	Příslušník bezp. sboru	Celkově
Počet respondentů	30	11	41
Počet otázek	9	9	9
Body – Lze získat	270	99	369
Body – Získáno	126	70	196
Rozdíl bodů	-144	-29	-173
Úspěšnost	46,7 %	70,7 %	46,9 %

Tabulka 1 – Dotazníkové šetření – Vyhodnocení oznamovací povinnosti

Nedostatky byly dle úspěšnosti rozděleny od těchto kategorií:

A) Nízká důležitost osvěty účastníků nehod – Úspěšnost nad 70 %.

- 1) Je povinnost oznámit nehodu, při níž dojde ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel ke škodě zjevně převyšující částku 100 000,- Kč?
- 4) Je povinnost oznámit nehodu, při níž dojde ke zranění osoby?
- 6) Je podle Vás povinnost oznámit dopravní nehodu, při níž s vozidlem narazíte do sloupu veřejného osvětlení za předpokladu, že na místě není vlastník uvedeného sloupu?

B) Střední důležitost osvěty účastníků nehod – Úspěšnost od 45 do 69 %.

- 8) Můžou si účastníci sepsat záznam o dopravní nehodě dodatečně, například druhý den po nehodě?

C) Vysoká důležitost osvěty účastníků nehod – Úspěšnost od 0 do 44 %.

- 2) Je povinnost oznámit nehodu, při níž dojde ke hmotné škodě na jednom z vozidel ke škodě 90 000,- Kč a na druhém ke škodě 80 000,-? V součtu tedy 170 000,- Kč.
- 3) Je povinnost oznámit nehodu, při níž druhý účastník na místě nehody nezastavil, ale odjel neznámo kam?
- 5) Je povinnost oznámit nehodu, pokud sebou nemáte záznam o dopravní nehodě tzv. euroformulář?
- 7) Je povinnost oznámit nehodu z důvodu neplatné technické kontroly?
- 9) Je povinnost oznámit nehodu pokud máte vozidlo zapůjčené od známého?

Z provedeného rozdělení vyplývá, že je jednoznačně nutná osvěta u poslední kategorie.

2.4 Účastník a jeho možnosti dle konkrétních situací

V této kapitole budou rozvedeny již dříve zmiňované konkrétní situace s jejich provedením. Kapitola tak bude zaměřena spíše prakticky až technicky, než z pohledu zákona.

2.4.1 Oznámení – Jednotlivé způsoby

Přestože se jednotlivé způsoby mohou lišit, v základu se každá z osob, která oznámení přijímá, bude ptát na otázky tohoto typu:

- 1) Co se stalo – Dopravní nehoda, požár atd...
- 2) Kde se to stalo – Obec, ulice, číslo domu, číslo silnice, směry odkud člověk kam jel, případně jiný bod, dle kterého je možné určit jeho polohu. Důležité je oddělit aktuální polohu oznamovatele od místa, kde k nehodě došlo, aby se předešlo případným nejasnostem.
- 3) Kdo volá – Jméno, příjmení případně další nezbytné údaje.

Vždy je nutné dbát pokynů osoby, která oznámení přijímá. Zpravidla se totiž jedná o vycvičené zaměstnance, kteří vědí co je v daným moment potřeba znát nejdříve. Jakým způsobem lze takové oznámení podat?

2.4.1.1 Telefonní oznámení

K telefonickému užívání je nutné si zapamatovat k tomu určené linky. Jedná se o čísla 150 (HZS), 155 (ZZS), 156 (MP), 158 (PČR) a linka 112, která tyto linky ve větší podstatě sdružuje. Na poslední uvedené je navíc možnost komunikovat jiným, než českým jazykem. Podstatné je, aby telefon oznamovatel nepoložil dříve, než ho zavěsí operátor. Právě tento si totiž nejlépe odkáže uvědomit, zda je ještě potřeba něco doplnit.

2.4.1.2 Aplikace záchrana

Jedním z relativně nových způsobů oznámení na linku 155 je aplikace záchrana. Tato byla vytvořena k usnadnění způsobu podání oznámení. Vzhledem k účelu využití byla navržena k co nejjednoduššímu a zároveň co nejefektivnějšímu způsobu oznámení. Pro oznámení stačí zmáčknout jedině

tlačítko. V ten moment aplikace oznamovatele automaticky spojí s operátorem tísňové linky. Skvělým bonusem této aplikace je navíc možnost sdílení polohy, které usnadní a urychlí nalezení místa, na kterém se v daný moment nachází. Vzhledem k účelu aplikace je ke stažení zdarma.

2.4.1.3 Osobní a „písemné“ oznámení

Již zmiňovaná oznámení lze samozřejmě podat i osobně. Za předpokladu, že se jedná o oznámení, které spadá do kompetence policie, může být událost oznámena například na místně příslušných obvodních odděleních policie. Za předpokladu, že se jedná o dopravní nehody popřípadě přestupek v dopravě, můžou být oznámení podána přímo na příslušných dopravních inspektorátech. Kam se obrátit lze nalézt například na stránkách www.policie.cz. Oznámení, která nesnesou odkladu by však měla být podána již z místa, nejlépe telefonicky. Naopak oznámení, u kterých nevzniká případným prodlením z oznámení jiné nebezpečí, například zhoršení zdravotního stavu poraněného, lze podat i osobně. Za zmínku zde stojí povinnost policisty přijmou každé oznámení. Pokud tedy bude policista pouze procházet kolem události, kterou chce někdo oznámit, může být osloven přímo. On je následně povinen dle přijatého oznámení konat.

Na druhou stranu lze oznámení poskytnout i jiným způsobem. Za zmínku stojí již velmi málo využívaný způsob oznámení, kterým je pouhé zaslání dopisu, v kterém bude událost popsána. V modernějším pojetí se pak bude jednat o zaslání oznámení cestou datové zprávy nebo e-mailu. Oznamovatel však nesmí zapomenout, že řádné uvedení údajů k totožnosti a ke zkontaktování může být nezbytné pro další řešení věci. Policista totiž může potřebovat doplňující informace.

2.4.2 Označení místa dopravní nehody a bezpečnost

Za základní způsob označení místa dopravní nehody je jednoznačně považován trojúhelník. Trojúhelník se umísťuje na okraj vozovky tak, aby byl pro příježdějící řidiče zřetelně a včas a to ve vzdálenosti nejméně 50 m. Na dálnici pak nejméně 100 m. Uvedená vzdálenost může být v obci snížena například z důvodu blízko se nacházející křižovatky. Účel umístění trojúhelníku tkví v informovanosti

ostatních účastníků o možném nebezpečí. Přestože se v tomto případě jedná o zákonem stanovené umístění, může být místo označeno doplňkově i místě jiném.



Obrázek 2 - Trojúhelník

Při účasti 2 vozidel je vhodné místo označit z obou směrů a pokud je to možné, umístit trojúhelník přímo i na vozidla. Další alternativou označení je méně známý způsob ve formě uvázání reflexní vesty na zpětné zrcátko nebo stěrač. To však za předpokladu, že ji již bude mít každý z účastníků na sobě.

Předně je totiž důležité chránit zdraví osob. Projíždějící řidiči totiž velmi často sledují „senzaci“ ve formě nabouraných vozidel, než osoby zde se pohybující. Zde se zároveň opět projevuje aspekt psychického stavu účastníka, který může neúmyslně v rozrušení vstoupit před projíždějící vozidlo. Důležité je tudíž „být vidět“. Ve vozidle by tedy měla být vesta pro každého z cestujících.

Za další způsob zvýšení bezpečnosti je jednoznačně opuštění vozovky například za svodidla či na jiné bezpečné místo. V poslední řadě je dobré uvést, že mezi základní způsoby označení nehody patří zapnutí výstražných světel na vozidle. Toto je nutné provést jak na havarovaných vozidlech, tak na ostatních, která zde zastavují nebo stojí. V poslední řadě za zmínku stojí věta, jenž ve své knize o kriminalistice uvádí doc. JUDr. Konrád Zdeněk CSc. s kolegy.

„Typické způsoby spáchání silničních dopravních nehod tvoří poměrně složitou interakci množiny prvků řidič – vozidlo – prostředí, v níž nejčastěji selhává lidský činitel – řidič vozidla.“⁶

2.4.3 Označení vozidel z důvodu jejich přesunu

Přestože se tato kapitola může jevit jako zbytečná, není tomu tak. Velmi často se totiž stává, že účastníci po nehodě vozidla nezastaví okamžitě, ale naopak v poloze, z které není možné následně v rámci šetření vycházet. Je nutné si uvědomit, že dochází i k nehodám, při níž je poloha vozidel jako jediný možný

⁶ MUSIL, Jan. *Kriminalistika*. Praha: C.H. Beck, 2001. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-362-0.

důkaz. Po zastavení je tak nutné vozidla před případným přesunem označit. Přestože je samozřejmě k tomuto užito primárně značkovací sprej je jasné, že tento u sebe nejspíše účastníci mít nebudou. V takovém případě lze využít i předměty, které naleznou poblíž vozidla, nebo přímo v něm. Může se jednat o křídu, ale i kámen či kus cihly.

2.4.4 Poskytování první pomoci – AED a lékárnička

Samotný postup poskytování první pomoci je popsán v jedné z předchozích kapitol. Již v těchto byla zmíněna možnost využití zařízení AED a povinnost mít určitý obsah v lékárničce. Co v ní tedy musí být?

2.4.4.1 Lékárnička

Obsah auto-lékárničky je stanoven vyhláškou č. 206/2018 Sb., dle které se samozřejmě obsah mění dle typu vozidla, v kterém má být uložena. U osobních vozidel se jedná o tento obsah. Obvaz hotový s jedním polštářkem (3 ks), obvaz hotový se dvěma polštářky (3 ks), náplast hladká cívka: 1 ks (velikost 2,5 cm×5 m, min. lepivost 7 N/25 mm), obinadlo škrticí pryžové: 1 ks, rukavice pryžové (latexové) chirurgické v obalu: 1 ks, isotermická fólie, nůžky zahnuté (se sklonem) v antikoroziční úpravě se zaoblenými hroty. Kromě obsahu je dobré si zapamatovat, že lékárničku by měl mít účastník co nejnadhěji přístupnou. Za skvělý bonus lze označit situaci, při níž má navíc automaticky ve dveřích pryžové rukavice. Jedná se o nezbytnou pomůcku při ošetřování osob.



Obrázek 3 - Symbol pro AED

2.4.4.2 Automatický externí defibrilátor

Jedná se o zařízení, které na základě automatického vyhodnocování stavu pacienta (analýza EKG), dokáže za pomoci hlasových pokynů navést ošetřující osobu k provedení laické a přitom však účinné první pomoci. Přístroj spočívá ve výboji při zástavě srdce. Intenzitu výboje, ale i rozhodnutí zda je vhodné výboj využít, vyhodnotí sám. Výhodou je, že jsou přístroje zpravidla evidované do té míry, že je lze velmi

rychle lokalizovat a dostat co nejdříve na místo, kde jsou potřeba. Výrobci tohoto zařízení je samozřejmě více a tak se jeho konkrétní podoba může lišit. Logo se ale objevuje všude obdobné. Na obrázku je tak znázorněna jedna z jeho podob. V zahraničí se pak objevuje místo písmen „AED“ spíše „CPR“.

2.4.4.3 Ohodnocení škody na místě nehody

Jak již bylo zmíněno v kapitole dopravních nehod nepodléhajících oznamovací povinnosti, účast na dopravní nehodě má zpravidla osoba, popřípadě osoby, které nemají dostatečnou praxi v odhadu vzniklé škody. Jak si mají ale v tomto směru pomoci, aby předešli zbytečným komplikacím s pojišťovnou?

Vcelku jednoduše za pomoci internetových portálů na stránkách prodejců ojetých vozidel. Na tyto se v dnešní době lze dostat ihned z místa přes mobilní internetové připojení na chytrých telefonech. Přestože vozidlo v bazarech nebude zpravidla prodávané jako poškozené, můžou si alespoň uvědomit jaká je jeho současná prodejní cena. Často se totiž stává, že jsou oznámeny nehody z důvodu „vysoké škody“ i ve chvíli, kdy je poškozené vozidlo typu Škoda Fabia I. řady z roku 2003 jehož cena se v bazarech pohybuje okolo 15 000 – 30 000,- Kč. I při kompletním poškození tak škoda nemůže částku 100 000,- Kč překročit.

Jako další variantu lze jistě využít možnosti zapojení někoho blízkého, popřípadě mechanika po telefonu. Přestože dané osoby vozidlo uvidí maximálně na zaslané fotografii, může i takový, přestože nepřesný, odhad pomoci. Tímto způsobem se tak může účastník vyhnout případnému postihu za způsobení dopravní nehody. V tomto směru by samozřejmě mohlo být ze strany státu lépe k účastníkům přistoupeno. O tom ale až později.

2.4.4.4 Záznam o dopravní nehodě

Přestože se jednotlivé podoby záznamu můžou lišit, vesměs je ve všech potřeba vyplnit totožné informace. Přesná podoba záznamu není zákonem stanovena a tak jde spíše o jeho obsah. Pokud tak dopravní nehodu sepíše účastník nehody na jiný papír než ten, na kterém je záznam předtištěn, nebude to nutně špatně. Pokud již bude muset záznam vyplňovat, je vhodné postupovat od horní části. Záznam ho “sám povede“ co kde napsat.

Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlého vyřízení náhrady škody. Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody 4.1.2009		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilom. značky) SUBILÉŽNÍ 222, MOŘE LÁZEC		3. Zranění? <input type="checkbox"/> NE <input checked="" type="checkbox"/> ANO	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B <input type="checkbox"/> NE <input checked="" type="checkbox"/> ANO		5. Svědci (jméno, adresa, telefon - vyplívejte podrobně) OCELE KALISOVÁ, VOLYBÉ U MOŘE LÁZEC 799 608 906		5a. Pojistná částka? <input type="checkbox"/> NE <input checked="" type="checkbox"/> ANO	

Vozidlo A		Vozidlo B	
6. Pojistitel (jméno a adresa) OTIK PRAHA PARA 42, 800 0 VÍŠŤOVÁ Tel: 498 993	12. Zásadní odpovědní body vozidla: 1. levý okraj kapoty 2. rozbité sklo 3. zastiženo 4. vnitřní v parkovací návazí, pravý okraj okrajů na záďové skladby posuvné spínací 5. poškození na koch. chrániči 7. zář. v ochranné skříňce 8. mezi zář. a před. skříňkou nepřítomnost spínací 9. poškození v pram. pánevní 10. odbočná část pram. 11. předtlučená 12. odbočná část 13. odbočná část 14. skříňka 15. zář. a před. skříňka 16. předtlučená 17. resty přístroje v jíz. 18. resty přístroje v jíz.	6. Pojistitel (jméno a adresa) HARJE ŠLOPČOVÁ KRAJČKA 1, ŠPORA VOLTŽE Tel: 799 608 906	12. Zásadní odpovědní body vozidla: 1. HARJE ŠLOPČOVÁ 2. KRAJČKA 1, ŠPORA VOLTŽE 3. zastiženo 4. vnitřní v parkovací návazí, pravý okraj okrajů na záďové skladby posuvné spínací 5. poškození na koch. chrániči 7. zář. v ochranné skříňce 8. mezi zář. a před. skříňkou nepřítomnost spínací 9. poškození v pram. pánevní 10. odbočná část pram. 11. předtlučená 12. odbočná část 13. odbočná část 14. skříňka 15. zář. a před. skříňka 16. předtlučená 17. resty přístroje v jíz. 18. resty přístroje v jíz.
7. Vozidlo Typ, značka, typ FIAT UNO 1990 Ruk. vpravo Státní poznávací značka 4 T 4 4444	7. Vozidlo Typ, značka, typ SEEDA PRIMA 2009 Ruk. vpravo Státní poznávací značka 9A8 7654	8. Pojistitel Adresa poškození Číslo jíz. odpovědnosti 12345678 Číslo záruční karty 87654321 Hranice pojištění plateb do Je vozidlo pojištěno havarijní? <input type="checkbox"/> NE <input checked="" type="checkbox"/> ANO	8. Pojistitel Adresa poškození Číslo jíz. odpovědnosti 87654321 Číslo záruční karty 12345678 Hranice pojištění plateb do Je vozidlo pojištěno havarijní? <input type="checkbox"/> NE <input checked="" type="checkbox"/> ANO
9. Ruk. řízení jméno FARNY adresa PARA 42 800 0 VÍŠŤOVÁ Číslo řidičského průkazu ED 123 456 Skupina AB Výše FEDULANT	9. Ruk. řízení jméno HARJE ŠLOPČOVÁ adresa KRAJČKA 1, ŠPORA VOLTŽE Číslo řidičského průkazu 876 543 21 Skupina BC Výše PEIGRAF	10. Oznáčení špičkou body vespolehlivého stříhu 11. Vážená políčkovaná PE, HRAZDÍ, LÁVĚ SÁTKU, OLATNÍK, KAPOTA MOTORU, KMPROZÁMĚ	10. Oznáčení špičkou body vespolehlivého stříhu 11. Vážená políčkovaná PE, HRAZDÍ, LÁVĚ SÁTKU, OLATNÍK, KAPOTA MOTORU, KMPROZÁMĚ
13. Nákres Označte 1. směr, 2. směr jízdy vozidla A a B, 3. zranění osob v okamžiku střetu, 4. zranění vozidla A, 5. zranění vozidla B	13. Nákres Označte 1. směr, 2. směr jízdy vozidla A a B, 3. zranění osob v okamžiku střetu, 4. zranění vozidla A, 5. zranění vozidla B	14. Poznámky JELI ŠKODA JE PŘEDTÍM ZJELIŠ, NE ŠKODU A NEBO JE ŠKODA VE VĚDNO PŘEDTÍM	14. Poznámky JELI ŠKODA JE PŘEDTÍM ZJELIŠ, NE ŠKODU A NEBO JE ŠKODA VE VĚDNO PŘEDTÍM

Obrázek 4 - Euroformulář

Přestože je zvykem psát vozidlo viníka do kolonky A (modré), není to povinností. Obě kolonky (A i B) jsou vzájemně naprosto shodné. Od horní části se nejdříve vyplňují údaje o pojištěné osobě. Dále se vyplňují údaje o vozidle. Poté se v kolonce pojistitel vyplňují údaje o pojistovně, číslo pojistné smlouvy, ale i datumy. Dále se vyplňuje kolonka řidiče, v které se mj. uvedou údaje z řidičského průkazu. V kolonce č. 10 stačí přibližně označit poškozené části a v kolonce následující tyto části popsat. Jedná se samozřejmě jen o viditelné poškození a pokud se objeví něco dalšího, lze jej

poté uvést likvidátorovi. V poznámkách se zpravidla uvádí vyjádření účastníků, zejména pak ve vztahu k zavinění. Uprostřed se nachází body pro zaškrtnutí. Tato ovšem neobsahuje všechny možnosti, které mohou nastat. Za předpokladu, že nebude žádná z variant odpovídat, není nutné tuto část vyplňovat. Dále je zde část pro přibližný náčrt nehody. Tuto lze zachytit tak, jak je například na obrázku. Ve spodní části se uvádí podpis obou účastníků.

Pokud účastník něco nevyplní, pojistovna ho k tomu následně může vyzvat. Zajímavostí je, že se účastníci často bojí vyplňování záznamu za předpokladu, že dojde k poškození například 3 vozidel. V takovém případě se však v horní části pouze vyplní v kolonce „4 – Jiná škoda než na vozidlech A a B“ ano a napíše písmeno „C“. Na druhém totožném záznamu se poté škrtnou kolonka vozidla „B“ a u vozidla „A“ se písmeno přepíše na „C“. Záznamy jsou propisovatelné a jsou zpravidla o 3 až 4 kopiích. Pokud by však kopií bylo méně, může být záznam vyfotografován na telefon a následně zaslán v elektronické podobě.

Pokud by snad ani jeden z účastníků neměl záznam k dispozici, může se pokusit požádat jiné řidiče, kteří kolem místa nehody projíždějí.

2.4.4.5 Kontrola pojištění vozidel

Příchodem nových technologií se účastníkovi dostalo možnosti ověřit si, zda je předložená zelená karta k vozidlu platná. Její platnost může ověřit na portálu České kanceláře pojistitelů <https://ic.ckp.cz/>, kde postačí zadat registrační značku vozidla a datum k jakému chce ověřit platnost. Odesláním dotazu mu jsou následně zobrazeny potřebné údaje.

2.4.4.6 Ověření stavu kilometrů mimo palubní desku

Stejně jako je možné ověřit zda je vozidlo pojištěné, je možné ověřit i stav kilometrů zapsaných při technických kontrolách vozidel. Zde jsou zapsány i údaje starší data, takže lze ověřit i případné „stočení“ kilometrů. Ověření je možné na stránkách ministerstva dopravy www.kontrolatachometru.cz. Tato stránka pak může navíc pomoci i v případě odhadu škody na místě události za předpokladu, že není možné stav kilometrů zobrazit. Poslední údaj, který bude dle poslední technické kontroly zobrazen, může být totiž blízký aktuálnímu stavu.

2.4.4.7 Pátrání po vozidlech

Odcizení vozidel lze zkontrolovat na stránkách Policie České republiky. Postačí zadat RZ nebo VIN vozidla. Pokud nebude nalezen žádný záznam, je jistota, že v pátrání vozidlo evidováno není. Samozřejmostí je, že je lepší uvádět VIN vozidla, které naleznete buď na dokladu, za čelním sklem vozidla nebo na bloku motoru. VIN totiž zpravidla po odcizení nebude upraveno, ale registrační značka může být na vozidle jiná. Tato aplikace se nachází na stránkách <https://aplikace.policie.cz/patrani-vozidla/>.

2.4.4.8 Odtah vozidel

Předně je dobré si uvědomit, že pojišťovna může mít zájem na co nejmenší částce, kterou by případně měla za odtah hradit. I proto si pojišťovny s odtahovou službou vyjednávají smluvní podmínky dopředu. Vhodné je tak volit standardizovanou cestu ve formě kontaktování pojišťovny s následným domluvením příjezdu odtahu. Za tímto účelem se využívá telefonní číslo „1224“, z kterého je případný volající přepojen na příslušnou linku konkrétní pojišťovny, s kterou si odtah vyjedná. Při jednání vyřeší otázku samotného příjezdu odtahové služby, tak například i jeho cenu. Poté již nezbývá nic jiného než čekat.

2.4.4.9 Oznámení nehody na pojišťovnu

Způsoby oznámení si jednotlivé pojišťovny nastavují zvlášť, lze je však shrnout do několika variant.

- Telefonické oznámení s následným doplněním dokladů
- Oznámení přímo na pobočce pojišťovny
- Oznámení přes internetové portály pojišťoven
- Oznámení cestou pojišťovacího „agenta“
- Jinou osobou či servisem apod.

Ve věci podstatě jde o to, aby byla pojišťovna řádně vyrozuměna o tom, že k nehodě došlo. Takové vyrozumění musí být dle zákona provedeno bezodkladně. Čím dříve bude oznámení provedeno, tím dříve může být provedena její likvidace. Nejlepší variantou je tak z místa s druhým účastníkem rovnou vyrazit na pojišťovnu, kde obě strany oznámení podají. Oba budou mít alespoň jistotu, že druhá strana učiní co má. Oznamovací povinnost je totiž stanovena pro poškozeného i viníka. Vždy by se tedy mělo postupovat následovně.

- 1) Sepsání záznamu na místě nehody
- 2) Vyrozumění/oznámení nehody na pojišťovnu
- 3) Odhad škody likvidátorem
- 4) Oprava vozidla s náhradou škody

3 Experiment – Oznamovatelé nehod

Na základě velkého množství oznámených nehod, které oznamovací povinnosti nepodléhají, bude proveden experiment ve snaze zjistit, zda i po doplnění nezbytných informací bude účastník, respektive oznamovatel, ochoten a schopen sám danou dopravní nehodu vyřešit bez účasti příslušníků Policie České republiky. Aby mohl být experiment úspěšný, nebude jim v jeho průběhu informace o prováděném experimentu sdělena a to z důvodu, aby jejich případná reakce nemohla být nijak ovlivněna. V rámci experimentu je důležité, aby oznamovatel reagoval dle jeho aktuálního psychického rozpoložení a nově dostupných informací, které mu budou sděleny. Vzhledem k neinformovanosti těchto osob o experimentu, budou údaje o nich částečně upraveny.

Pokud v průběhu experimentu dojde ke „zhoršení“ psychického stavu oznamovatele, nebo jinému důvodu, pro který bude nutné experimentu přerušit, aby nedošlo ani k nejmenší možné újmě na straně účastníka, bude tak učiněno, popřípadě bude přerušeno do doby, kdy bude jeho pokračování možné.

3.1 Teoretická část experimentu

V průběhu experimentu bude postupováno přibližně v níže uvedených krocích. Dle nich budou zapisovány konkrétní reakce uživatelů, ale i poznatky o nich. Výsledky poté budou komparovány.

- 1) Přijetí oznámení o dopravní nehodě – Od operačního důstojníka případně od kolegů na oddělení nebo přímo od daného oznamovatele. Z přijatých oznámení budou vedena v rámci experimentu pouze oznámení nepodléhající oznamovací povinnosti. Již z oznámení budou zjištěny tyto informace:
 - A) Pohlaví oznamovatele
 - B) Místo nehody – Obec a směrové poměry (křižovatka, přímý úsek apod.)
 - C) Počet vozidel a jejich typ
 - D) Zranění osob (pro případné vyřazení z experimentu)
 - E) Důvod oznámení – Pokud je znám
- 2) Zkontaktování oznamovatele – Prvotně budou ověřovány informace uvedené v bodu 1). Zejména pak ve snaze zjistit, zda jsou uvedeny shodně.

Tyto budou opět uvedeny dle písmen A) až E). Rovněž budou zjišťovány níže uvedené informace.

- A) Druh nehody.
 - B) Pohlaví druhého účastníka.
 - C) Zda měl oznamovatel již někdy účast na dopravní nehodě.
 - D) Stav oznamovatele – Pouze subjektivně z jeho reakcí.
 - E) Zda je oznamovatel schopen vyřešit událost bez účasti PČR.
 - F) Zda je oznamovatel poškozený nebo viník – Dle jeho názoru.
- 3) Vždy jim však bude vysvětlen postup policie na místě, respektive jeho rozdíl oproti vyřešení události bez jejich přítomnosti. Jde o uvedení informace, že bude s účastníky sepsán stejný záznam o nehodě, který si mají povinnost sepsat, dále že bude u účastníků vyloučen alkohol a přestupek v dopravě vyřešen uložením pokuty.
- 4) Na základě uvedení odpovědi, zejména pak na otázku 2) písm. E a reakci na otázku č. 3), bude oznamovateli podána nezbytná informace, dle které by mohl být schopen událost vyřešit. Jeho reakce bude zaznamenána. Postup v tomto kroku bude případně opakován. Vždy však samozřejmě bez nátlaku apod.
- 5) V závěrečné části bude podchyceno, zda doplnění nezbytných informací vedlo k vyřízení nehody bez účasti PČR.
- 6) Pokud oznamovatel bude trvat na oznámení, bude ze strany hlídky PČR tato událost řádně vyřešena. Na konci vyřízení budou účastníci dotazováni, zda dle jejich názoru mohli nehodu zvládnout sepsat bez přítomnosti PČR. Zároveň zde bude uvedeno zda byla nehoda z nějakého důvodu oznámena dodatečně. Cílem této otázky je zjistit, zda by případná pomoc při hovoru postačovala k vyřešení bez účasti PČR.

Cíle experimentu lze rozdělit do 3 bodů:

- A) Zjištění, zda se informace poskytnuté na linku 158 při oznámení shodují s informacemi následně uvedenými vyšetřujícím policistům, kteří oznamovatele telefonicky kontaktují před příjezdem na místo události.
- B) Zjištění, zda jsou informace obsažené v předchozích kapitolách oznamovatelům známy. Vždy však s přihlédnutím ke konkrétní situaci,

kteřá oznamovateli právě vznikne. Procentuálně nelze tento bod hodnotit. Proto bude hodnocen spíše dle počtu rad, které buď postačí nebo nepostačí k vyřešení události.

- C) Zjištění, zda účastník bude i nadále požadovat příjezd hlídky PČR, když se dozví, že viníkovi hrozí právní postih. Současně i s uvedením, proč i přesto trvá na oznámení.
- D) Zjištění, zda informace poskytnuté policisty mohou vést k tomu, že si účastníci nehodu vyřeší bez šetření právě ze strany PČR.

Čtvrtý bod je jednoznačně nejdůležitějším pro tuto bakalářskou práci. Cílem experimentu není snaha se ze strany hlídek PČR vyhnout činnosti spojené s vyšetřováním dopravní nehod, ale naopak nastolení směru k lepšímu do budoucna pro obě strany.

3.2 Průběh experimentu + výsledky

Experiment byl proveden celkem u 5 oznamovatelů. Jejich odpovědi jsou zaznamenány v níže uvedené tabulce. Z těchto dat bude v následující kapitole proveden rozbor s odpověďmi na položené otázky. Všechny dopravní nehody byly oznámeny během dne, při slunečném počasí a bez snížené viditelnosti. Za předpokladu, že oznamovanou dopravní nehodu nebylo z hlediska zákona možné vyřešit bez účasti PČR, nebyl pokus proveden. Jednalo se tak pouze o dopravní nehody bez oznamovací povinnosti a tudíž zejména bez zranění osob. Věkové skupiny, pohlaví, ale i zkušenosti s nehodami jsou tak čistě náhodné. Stejně tak i typ nehody.

Osoba č. 1	Údaje při oznámení
Pohlaví oznamovatele	Muž
Místo nehody	Před okružní křižovatce ve městě
Počet vozidel a typ	2 osobní vozidla
Zranění osob	Ne
Důvod oznámení	Zaměstnavatel tvrdí, že je to potřeba
Komparace údajů po telefonickém zkontaktování + doplnění	
Doplněn domnělý věk oznamovatele (25 let), jinak jsou údaje shodné.	
Druh nehody	Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti
Údaje k druhému účastníkovi	Muž, domnělý věk okolo 20 let
Zkušenost s nehodou	Pouze jako spolujedoucí, záznam nikdy nevyplňoval.

Zkušenost s nehodou	Pouze jako spolujedoucí, záznam nikdy nevyplňoval.
Stav oznamovatele	Je ochotný přijímat informace a byl klidný
Ochota věc vyřešit bez PČR	Rád by nehodu vyřešil, ale neví zda takto může učinit.
Zavinění dle vyjádření ozn.	Na straně oznamovatele
Vysvětlení šetření PČR / reakce (i možnost sepsání záznamu)	
Oznamovatel uvedl, že si to myslel také, ale jeho nadřízený tvrdil, že to tak bude lepší, když neví jak si vypsát záznam o nehodě.	
Rada / reakce (policista / účastník)	
Vysvětleno, jak sepsat záznam a co s ním udělat poté.	Záznam si při vysvětlení vzal k ruce, způsob jeho vyplnění dle jeho vyjádření pochopil. Tento způsob řešení konzultoval i s nadřízeným, tento s ním neměl problém.
Žádost o předání druhého účastníka k telefonu.	Poškozený souhlasí s vyřešením bez účasti PČR, prý chtěl věc oznámit pouze oznamovatel.
Vyřízeno bez účasti PČR? – ANO	
Dořešení	
Trval na oznámení – Ano/ne	Ne
Jak byla nehoda ukončena	Bez účasti PČR, sepsáním záznamu
Vyjádření oznamovatele po dořešení nehody	Sám opětovně zkontaktoval hlídku SDN s informací, že nehoda byla vyřešena.
Vyjádření druhého účastníka po dořešení nehody	Bez zjištěné reakce. Po nehodě s ním nebylo hovořeno.
Dodatečné oznámení nehody	Nebylo provedeno
Osoba č. 2	
Údaje při oznámení	
Pohlaví oznamovatele	Žena
Místo nehody	Přímý úsek před křižovatkou
Počet vozidel a typ	2 osobní vozidla
Zranění osob	Ne
Důvod oznámení	Bez uvedení důvodu
Komparace údajů po telefonickém zkontaktování + doplnění	
Doplněn domnělý věk oznamovatelky (40 let) a důvod oznámení, kdy uvedla, že neví co má dělat. Jinak jsou údaje shodné.	
Druhy nehody	Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti
Údaje k druhému účastníkovi	Muž, domnělý věk okolo 30 let
Zkušenost s nehodou	Nikdy prý žádnou neměla.
Stav oznamovatelky	Mírně „rozhozená“, ale adekvátně přijímá informace a reaguje na ně.
Ochota věc vyřešit bez PČR	Náznaky zde jsou znatelné, ale oznamovatelka si není jistá, zda to zvládne.
Zavinění dle vyjádření ozn.	Na straně druhého účastníka
Vysvětlení šetření PČR / reakce	
Oznamovatelka vysvětlení porozuměla, nemá však záznam o nehodě.	
Rada / reakce (policista / účastník)	

Vysvětleno, že postačí, když ho bude mít druhý účastník	Tento záznam také neměl.
Vysvětleno, jakým způsobem věc vyřešit i bez záznamu	Oznamovatelka by byla raději, kdyby přijela hlídka.
Vyřízeno bez účasti PČR? – NE	
Dořešení	
Trval na oznámení – Ano/ne	Ano
Jak byla nehoda ukončena	Na KEP „Euroformulář“ – Viník dostal pokutu
Vyjádření oznamovatelky po dořešení nehody	Pokud by prý měla záznam, tak by to zvládla.
Vyjádření druhého účastníka po dořešení nehody	Mohli si to prý vyřešit sami, ale neměli záznam.
Dodatečné oznámení nehody	Z důvodu zpracování ze strany PČR nebylo hodnoceno.
Osoba č. 3	Údaje při oznámení
Pohlaví oznamovatele	Muž
Místo nehody	Přímý úsek v obci
Počet vozidel a typ	2 osobní vozidla
Zranění osob	Ne
Důvod oznámení	Bez uvedení důvodu
Komparace údajů po telefonickém zkontaktování + doplnění	
Doplněn domnělý věk oznamovatele (50 let) a doplnění důvodu oznámení. Prý věc oznámil ihned. Jinak jsou údaje shodné.	
Druhy nehody	Přejíždění z pruhu do pruhu
Údaje k druhému účastníkovi	Žena, domnělý věk okolo 30 let
Zkušenost s nehodou	Žádnou zkušenost nemá
Stav oznamovatele	Spolupracující, více než ochotný a v klidu
Ochota věc vyřešit bez PČR	Nevidí v tom problém.
Zavinění dle vyjádření ozn.	Na straně druhého účastníka
Vysvětlení šetření PČR / reakce	
Oznamovatel uvedl, že věc oznámil automaticky, aniž by stačil nejdříve vystoupit z vozidla. Postup pochopil. Radu žádnou nepožadoval.	
Rada / reakce (policista / účastník)	
Bez rady	Nehodnoceno.
Vyřízeno bez účasti PČR? - ANO	
Dořešení	
Trval na oznámení – Ano/ne	Ne
Jak byla nehoda ukončena	Bez účasti PČR, sepsáním záznamu
Vyjádření oznamovatele po dořešení nehody	Kontaktoval oddělení s informací, že vše z místa proběhlo v pořádku.
Vyjádření druhého účastníka po dořešení nehody	Bez zjištěné reakce. Po nehodě s ním nebylo hovořeno.
Dodatečné oznámení nehody	Nebylo provedeno
Osoba č. 4	Údaje při oznámení
Pohlaví oznamovatele	Muž
Místo nehody	Přímý úsek u přechodu pro chodce

Počet vozidel a typ	1 osobní a 1 vozidlo „dodávkového“ typu
Zranění osob	Ne
Důvod oznámení	Služební vozidlo
Komparace údajů po telefonickém zkontaktování + doplnění	
Doplněn domnělý věk oznamovatele (20 let), jinak jsou údaje shodné.	
Druhy nehody	Nevěnování se řízení (ozn. ladil rádio)
Údaje k druhému účastníkovi	Muž, domnělý věk okolo 30 let
Zkušenost s nehodou	Žádnou zkušenost nemá
Stav oznamovatele	Nejdříve v šoku, při hovoru se uklidnil
Ochota věc vyřešit bez PČR	Nevidí v tom problém.
Zavinění dle vyjádření ozn.	Na jeho straně
Vysvětlení šetření PČR / reakce	
Oznamovatel uvedl, že věc oznámil protože mu v minulosti zaměstnavatel sdělil, že má oznamovat raději vše.	
Rada / reakce (policista / účastník)	
Navrhnuo zkontaktovat nadřízeného a situaci mu vysvětlit. Byl informován i o postihu za nehodu.	Zkusí mu zavolat a uvidí, co mu na to řekne. Poté volal nazpět, kdy sdělil, že zaměstnavatel na příjezdu PČR netrvá.
Vyřízeno bez účasti PČR? - ANO	
Dořešení	
Trval na oznámení – Ano/ne	Ne
Jak byla nehoda ukončena	Bez účasti PČR, sepsáním záznamu
Vyjádření oznamovatele po dořešení nehody	Kontaktoval oddělení s informací, že vše z místa proběhlo v pořádku.
Vyjádření druhého účastníka po dořešení nehody	Bez zjištěné reakce. Po nehodě s ním nebylo hovořeno.
Dodatečné oznámení nehody	Nebylo provedeno
Osoba č. 5	Údaje při oznámení
Pohlaví oznamovatele	Žena
Místo nehody	Přímý úsek před křižovatkou
Počet vozidel a typ	2 osobní vozidla
Zranění osob	Ne
Důvod oznámení	Neuveden
Komparace údajů po telefonickém zkontaktování + doplnění	
Doplněn domnělý věk oznamovatelky (40 let) s doplněným důvodem oznámení. Prý to oznamovatelka učinila automaticky. Jinak jsou údaje shodné.	
Druhy nehody	Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti.
Údaje k druhému účastníkovi	Žena, domnělý věk okolo 30 let.
Zkušenost s nehodou	Již nehodu měla, ale s jejím zraněním.
Stav oznamovatelky	Byla vyrovnaná.
Ochota věc vyřešit bez PČR	Neví co má dělat.
Zavinění dle vyjádření ozn.	Na straně druhé účastnice.
Vysvětlení šetření PČR / reakce	
Vysvětlení porozuměla, jen neví jak se má záznam vyplnit.	
Rada / reakce (policista / účastník)	

Vysvětleno co kde má v záznamu vyplnit.	Vysvětlení porozuměla a dotazoval se, co má dělat dál.
Vysvětlen postup	Vysvětlení pochopila, za rady poděkovala.
Vyřízeno bez účasti PČR? – ANO	
Dořešení	
Trval na oznámení – Ano/ne	Ne
Jak byla nehoda ukončena	Bez účasti PČR, sepsáním záznamu.
Vyjádření oznamovatelky po dořešení nehody	Kontaktovala oddělení s informací, že vše z místa proběhlo v pořádku.
Vyjádření druhého účastníka po dořešení nehody	Bez zjištěné reakce. Po nehodě s ním nebylo hovořeno.
Dodatečné oznámení nehody	Nebylo provedeno.

Tabulka 2 - Experiment (oznamovatelé)

3.3 Komparace výsledků

Z jednotlivých zaznamenaných odpovědí, ale i dění při veškerém jednání byla snaha nalézt odpovědi na položené otázky.

A) Zjištění, zda se informace poskytnuté na linku 158 při oznámení shodují s informacemi následně uvedenými vyšetřujícím policistům, kteří oznamovatele telefonicky kontaktují před příjezdem na místo události.

Odpověď: Ke změnám ve všech 5 případech nedošlo. Informace byly maximálně doplněny.

Úspěšnost otázky – 5/5–100 %.

B) Zjištění, zda jsou informace obsažené v předchozích kapitolách oznamovatelům známy. Vždy však s přihlédnutím ke konkrétní situaci, která oznamovateli právě vznikne.

Osoba č. 1) - Základní znalosti měl, spíše však dbal na informace od nadřízeného. Postačilo poradit jak záznam sepsat, jinak mu vše bylo známo. Jednalo se tak pouze o 1 radu.

Osoba č. 2) - Oznamovatelka bez základních znalostí o dopravních nehodách, která navíc u sebe neměla záznam o nehodě. Bylo ji poraděno celkem 2x, kdy i přes tyto rady nebyla schopna nehodu bez šetření ze strany PČR vyřešit.

Osoba č. 3) - Jednalo se o automatické oznámení, po základní informaci, že tuto dopravní nehodu není nutné oznamovat, ale postačí si sepsat

záznam o nehodě s tímto oznamovatel souhlasil a takto učinil. Jednalo se tak pouze o 1 radu.

Osoba č. 4) - Oznamovatel neměl informaci, že není nutné oznamovat nehodu při níž jel služebním vozidlem. Postačila mu 1 rada a věc následně dokázal vyřešit i bez PČR.

Osoba č. 5) - Obdobně jako u osoby 3 bylo oznámení unáhlené. U této oznamovatelky bylo nutné uvést 2 rady, které byly dostačující pro to, aby si s druhým účastníkem sepsala záznam o dopravní nehodě.

Nutnost doplnit znalosti byla zapotřebí u všech osob. 3x postačila 1 rada, 1x postačily 2 rady a 1x nebyla nehoda samostatně oznamovatelem i přes rady zpracována.

C) Zjištění, zda účastník bude i nadále požadovat příjezd hlídky PČR, když se dozví, že viníkovi hrozí právní postih. Současně i s uvedením, proč i přesto trvá na oznámení.

Osoba č. 1) - Oznamovatel (viník nehody) při hovoru uvedl, že přeci nedostane pokutu za nehodu, kterou chce po něm oznámit jeho nadřízený, nikoliv on sám. Z hovoru byla o to větší ochota to vyřešit bez účasti PČR.

Osoba č. 2) - Nejednalo se o viníka, právní postih tak vůbec neřešila.

Osoba č. 3) - Uváděl, že o postih nejde, jen na nehodu reagoval automatickým oznámením. Nejednalo se o viníka.

Osoba č. 4) - Obdobný případ jako osoba č. 1).

Osoba č. 5) - Rovněž se jednalo o automatické oznámení. Pokuta dle vyjádření oznamovatelky pro ni je to poslední. Ona však nebyla viníkem nehody.

U 2 osob z 5 se jednalo o viníky nehody. U těchto se snaha vyřešit nehodu bez účasti PČR jednoznačně prokázala. U 3 ostatních nebyl případný postih tou tzv. bernou mincí, neboť šetření ze strany PČR není primárně spojeno s jejich postihem, ale postihem druhého účastníka.

D) Zjištění, zda informace poskytnuté policisty mohou vést k tomu, že si účastníci nehodu vyřeší bez šetření právě ze strany PČR.

Osoba č. 1) - Ano, rady pomohly k vyřízení bez šetření PČR.

Osoba č. 2) - Ne, oznamovatelka trvala na oznámení z důvodu toho, že ani jedna z nich neměla záznam. Při hovoru však byla patrná nejistota. Přesto však na konci dořešení na místě události uznala ona i druhý účastník, že nehodu mohli zpracovat. Museli by prý ale mít uvedený záznam.

Osoba č. 3) - Ano, rady pomohly k vyřízení bez šetření PČR.

Osoba č. 4) - Ano, rady pomohly k vyřízení bez šetření PČR.

Osoba č. 5) - Ano, rady pomohly k vyřízení bez šetření PČR.

U 4 z 5 příkladů byl experiment úspěšný. Jedná se tak o 80 % úspěšnost.

3.4 Experiment – Závěr

Předně lze za kladnou část experimentu označit informovanost operačního důstojníka s následnou informovaností vyšetřující policisty při telefonickém hovoru. V této fázi nedocházelo ke změnám poskytnutých informací. Maximálně se tak jednalo o jejich doplnění. Pravděpodobně vzhledem k tomu, že se jednalo o relativně jednoduché typy nehod, nebyla při telefonickém jednání otázka právě na zavinění, ale spíše na způsob, jakým lze nehodu vyřešit bez účasti PČR. U oznamovatelů byla prokazatelná nejistota v jejich znalostech. Přitom však až na 1 příklad postačilo poskytnout jednu až dvě rady, které jim dopomohli ke zdárnému vyřešení. Jednoznačné pozitivum v tomto směru tak byl fakt, že rady účastníkům v 80 % postačily, aby si věc vyřešili bez šetření ze strany PČR.

Celkově byla ochota policisty poradit při hovorech vnímána velmi kladně. Mnohdy se u účastníků totiž může jednat a v tomto případě i jednalo, o nejistotu a neznalost jen ve velmi malém měřítku, kterou lze tímto způsobem změnit. S tímto způsobem řešení se pojí tyto výhody.

- A) Dochází ke snížení administrativní zátěže policistů
- B) Účastníci nehody nemusí na místě čekat do příjezdu hlídky. Mnohdy se tak mohou vyhnout i několika hodinovému čekání z důvodu vyšetřování předchozích dopravních nehod.
- C) Tento způsob řešení nehod jejich účastníky „vychovává“ i do budoucna. Za předpokladu, že si účastníci nehod tuto zpracující bez šetření ze strany PČR příště, pokud to bude dle zákona možné, nehodu opět

pravděpodobně vyřeší již samostatně bez oznámení. Tyto zkušenosti samozřejmě předávají i dále.

- D) Ujistění účastníků, že jejich postup je správný. Přestože nemůže policista při telefonickém hovoru vždy 100 % vyhodnotit situaci na místě, neboť vychází pouze z poskytnutých informací od osob, může poskytnout nezbytné rady, které účastníky ujistí v tom co mají učinit. V tomto směru by však měla být doplněna větší opora ze stran pojišťoven, ale i zákonných ustanovení pro ochranu účastníků nehod pokud do budoucna vznikne nějaký problém.
- E) Účastníkům je dána možnost věc vyřešit bez účasti PČR. Tímto způsobem se tak mohou vyhnout případným právním postihům a to jak za způsobení dopravní nehody, tak jiným.

4 Policista a jeho pohled na dopravní nehodu

Pohled policisty na dopravní nehodu je jistě odlišný než pohled účastníka nehoda. Policista totiž zpravidla přijede k události, na níž nemá žádnou osobní vazbu a může se tak rozhodovat nezáužatě. Nelze však opomenout jeho osobnostní rysy, které ho mohou do jisté míry ovlivnit, přestože by neměly. Předpokladem dobrého policisty tak jistě budou kvalitní znalosti, dobrá připravenost (fyzická i psychická) a zejména jeho předsudky nezkreslený profesionální.

Policista ve vší podstatě, zejména pak uniformovaný, musí obsáhnout opravdu velké množství znalostí. Nikdy totiž neví, co mu bude oznámeno a jak se daná situace může vyvinout. Svou odbornost tak musí pravidelně doplňovat. Tomuto bohužel nepomáhají ani stále se objevující nové hrozby a rizika. „*Pod pojmem hrozba rozumím jakýkoliv projev, jednání nebo fenomén, který má potenciální schopnost poškodit zájmy nebo přímo způsoby škody na straně ohroženého*“⁷. Přestože dopravní nehoda může být většině osob blíže, než hrozby popisované v uvedené knize, nelze je opomíjet. Právě policista totiž musí reagovat na všechny případné hrozby a musí si jich tak být plně vědom. Zprvu běžná až rutinní služba se mu rázem může změnit během hodiny od šetření dopravní nehody po událost, při níž bude nucen použít služební zbraň.

Mezi základní úkoly policisty tak patří především chránit bezpečnost a veřejný pořádek ve společnosti, chránit svobody a práva osob, preventivně působit proti trestné a jiné protiprávní činnosti, kterou byl měl potírat a také by měl usilovat o trvalou podporu a důvěru veřejnosti. Tyto úkoly vychází z § 2 z. č. 273/2008 Sb. Zákona o Polici České republiky. Jedná se tedy zejména o službu veřejnosti.

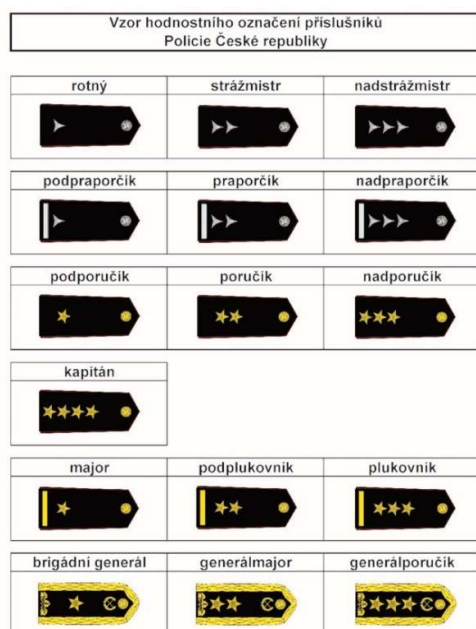
4.1 Policista obecně

Policista je v souladu se zákonem č. 361/2003 Sb. o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů ve služebním poměru bezpečnostního sboru nazvaného příznačně „Policie České republiky“. Po vzniku jeho služebního poměru, skládá slib v tomto znění.

⁷ JUŘÍČEK, Ludvík a Petr ROŽŇÁK. *Bezpečnost, hrozby a rizika v 21. století*. Ostrava: Key Publishing, 2014. Monografie (Key Publishing). ISBN 978-80-7418-201-3.

„Slibuji na svou čest a svědomí, že při výkonu služby budu nestranný a budu důsledně dodržovat právní a služební předpisy, plnit rozkazy svých nadřízených a nikdy nezneužiji svého služebního postavení. Budu se vždy a všude chovat tak, abych svým jednáním neohrozil dobrou pověst bezpečnostního sboru. Služební povinnosti budu plnit řádně a svědomitě a nebudu váhat při ochraně zájmů České republiky nasadit i vlastní život.“

Přestože je slib totožný pro všechny policisty, jejich následné zaměření už nikoliv. Předně je nutné rozdělit policisty na uniformované a neuniformované. Zpravidla se na místě dopravní nehody setkáváme právě s uniformovanou policií.



Obrázek 5 - Hodnostní označení

Toto je v současné době v souladu s nařízením vlády č. 89/2015 Sb., kterým se stanoví vzory hodnostního označení příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů, v této podobě.

Na místě dopravní nehody se zpravidla pohybují policisté v hodnostech od nadstrážmistra po nadpraporčíka.

Přestože by měl být každý z policistů na místě, nehledě na hodnost, vybaven dostatečnou znalostí potřebnou pro vyřešení události na místě, není tomu vždy tak. I proto jsou policisté dále

rozděleni dle jednotlivých činností. Stejně tak je ale dobré si uvědomit celkovou strukturu policie, viz. další kapitola.

Pohlaví	rtn.	stržm.	nstržm.	pprap.	prap.	nprap.	Celkový součet
Muž	31	1483	1579	4691	8410	6610	22804
Žena	6	327	305	699	1229	1393	3959
Součet	37	1810	1884	5390	9639	8003	26763

Tabulka 3 - Statistiky hodností rtn. - nprap.

Za zmínku stojí statistiky z odboru komunikace a vnějších vztahů Policejního prezidia České republiky. Tyto byly pro potřeby této práce zaslány na základě žádosti. Oficiálně nejsou nikde uveřejněny. Jedná se o statistiky počtu příslušníků dle hodností. V této jsou zahrnuty statistiky „řadových“ policistů.

4.1.1 Policie České republiky – Struktura

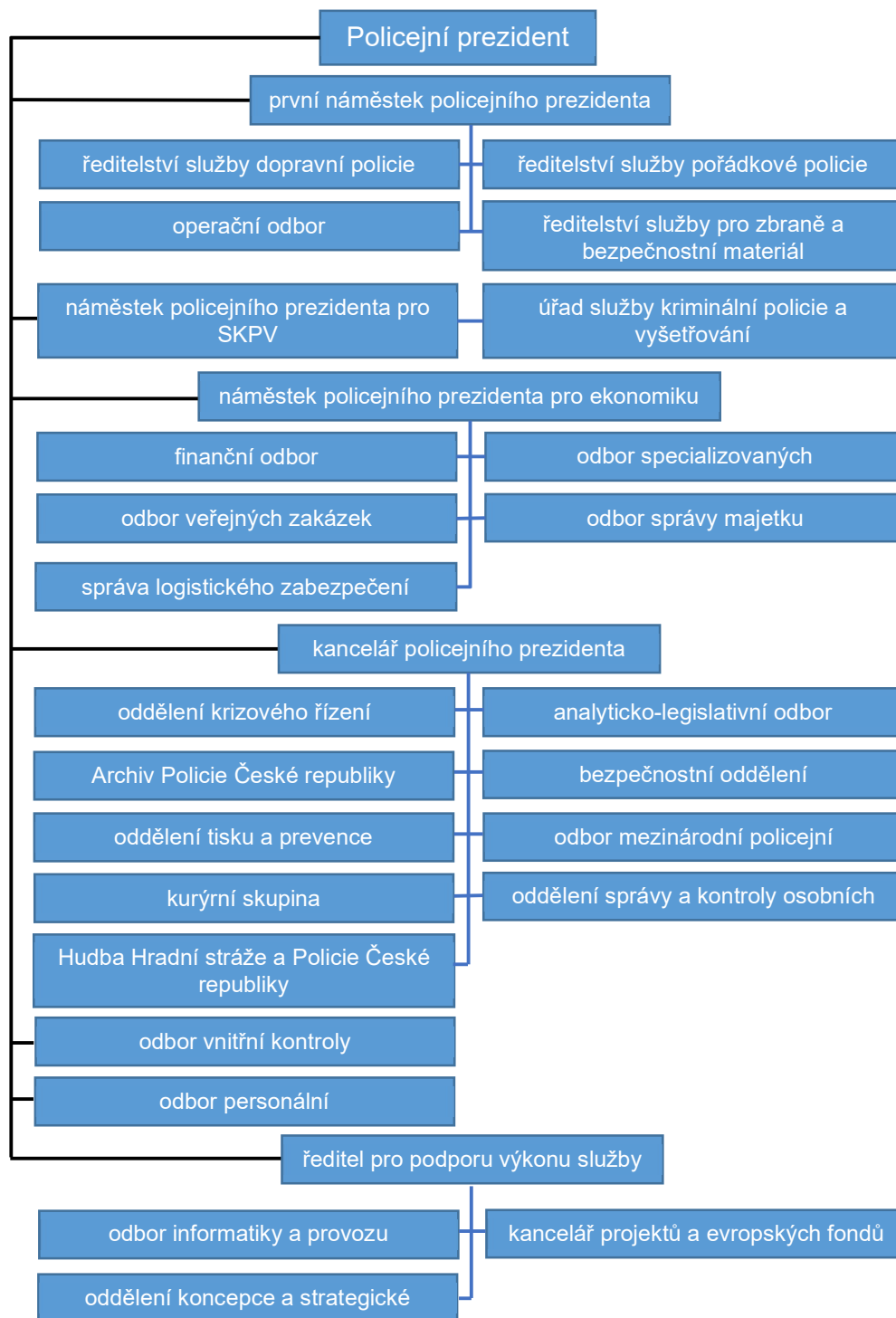


Schéma 1 - Schéma PČR

4.1.2 Krajské ředitelství policie Pardubického kraje – Schéma

Vzhledem k velkému rozsahu schéma Pardubického kraje bude uvedeno schéma pouze pro vnější službu a jednotlivé územní odbory.

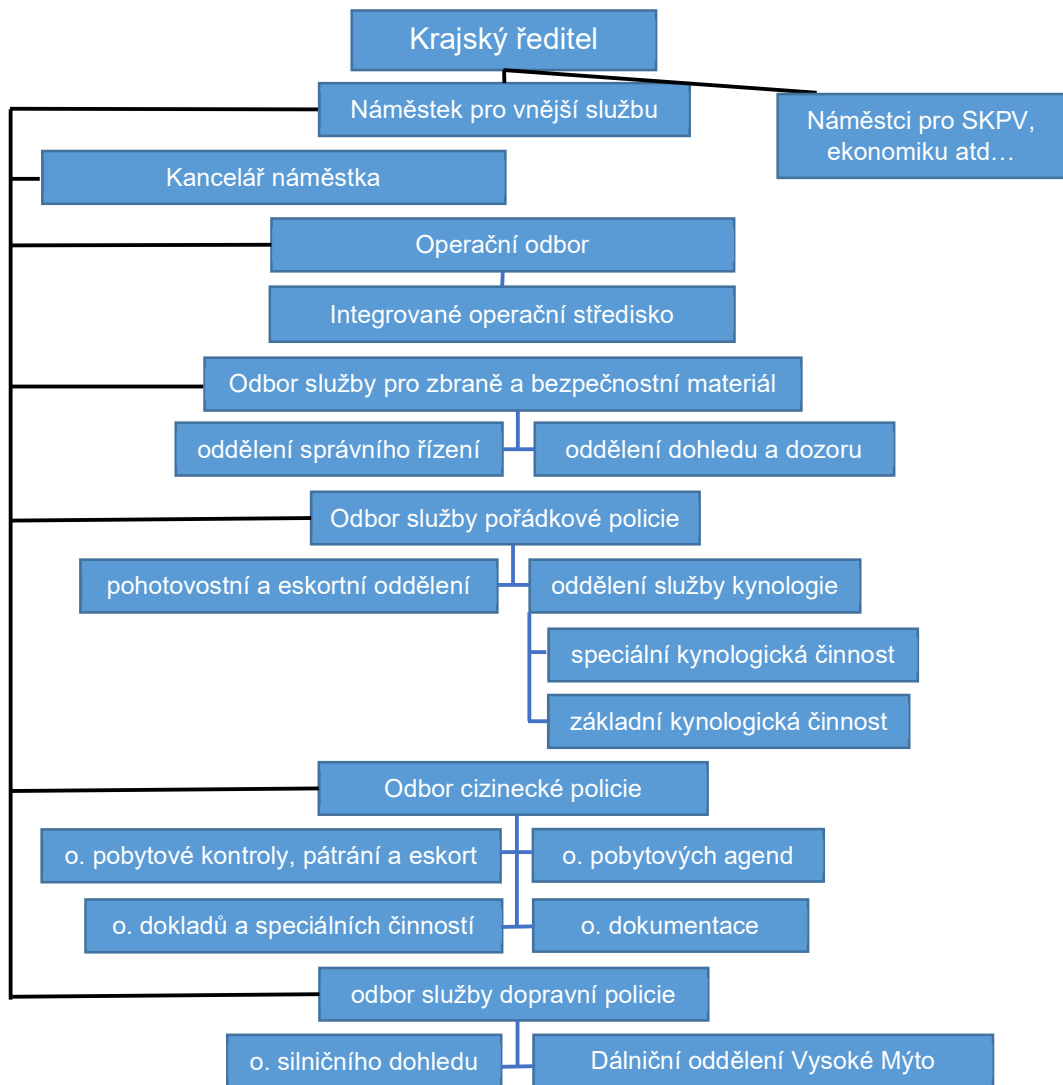


Schéma 2 - Schéma Pardubického krajského ředitelství

Krajské ředitelství policie Pardubického kraje je dále rozděleno pod kancelář ředitele územního odboru, pod kterou spadají jednotlivá oddělení. Zvláště je nutné, vzhledem k rozdílným činnostem, vnímat službu pořádkové policie, dopravní policie, jednotlivé oddělení obecné a hospodářské kriminality, oddělení kriminalistické techniky a oddělení analytiky a kybernetické kriminality. Při nehodě se však setkáte s policisty z pořádkové a zejména pak dopravní policie.

4.2 Pořádková služba a dopravní inspektoráty v ČR

Nejdříve k samotnému rozdělení služeb pořádkové policie. Druhů oddělení je oproti dopravním inspektorátům opravdu mnoho. S tím jde ruku v ruce samozřejmě i rozmanitost činností těchto služeb.

Pořádková služba v ČR	Počet oddělení
Obvodní oddělení policie	515
Policejní stanice	45
Oddělení hlídkové služby (OHS)	36
Oddělení Metro	1
Pohotovostní motorizovaná Jednotka (PMJ)	1
Poříční oddělení	4
Oddělení služební kynologie	14
Oddělení služební hipologie	3
Pohotovostní a eskortní oddělení (PEO)	12
OSPČV	2
Oddělení hlavních nádraží	2
Speciální pořádkové jednotky	4
Zásahové jednotky	8
Speciální jednotky	2
Celkový počet oddělení	649

Tabulka 4 - Pořádková služba v ČR – Oddělení

V níže uvedeném grafu jsou podchyceny stavy policistů služby pořádkové policie dle oficiálních statistik policie.



Graf 6 - Stavy pořádkové policie

Jak je patrné z grafu, dochází v rámci roku 2021 k velmi mírnému zvýšení pořádkových policistů. Spíše by se ale takové číslo dalo označit za stagnující.

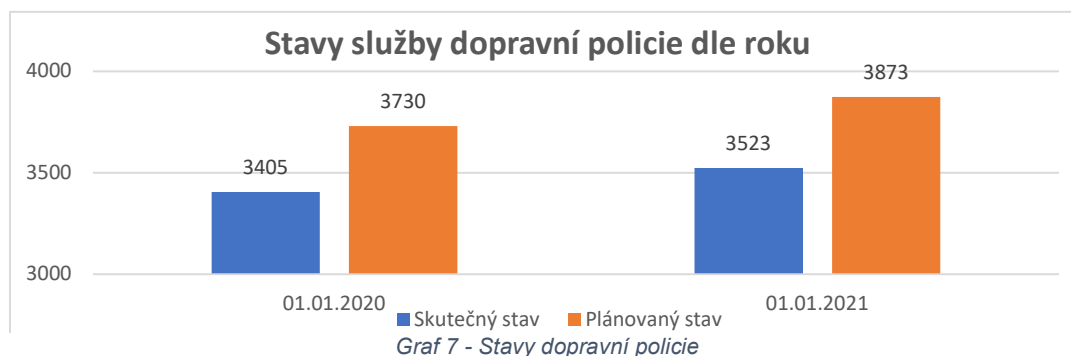
Přestože to nemusí být na první pohled patrné, dopravních policistů je v ČR mnohem méně. Ruku v ruce s tímto jde i menší počet druhů těchto oddělení.

Statisticky nebyl údaje oddělení dohledány a tak spíše jen informativně k jejich druhům.

Dopravní inspektoráty v ČR
Oddělení dopravních nehod
Oddělení řízení provozu
Oddělení dopravního inženýrství
Oddělení centrálního řízení dopravy
Oddělení silničního dohledu
Dálniční oddělení
Speciální oddělení dohledu

Tabulka 5 - Dopravní inspektoráty v ČR

Stavy příslušníků DI, ale zveřejněny jsou. Tyto jsou shrnuty v grafu. Ze statistik je patrný mírný nárůst. Tento je však rovněž pod plánovaným stavem a to v roce 2021 o 350 příslušníků.



4.2.1 Oddělení silničního dohledu, dálniční oddělení apod.



Obrázek 6 - Policista s měřícím zařízením

Jednou z nejdůležitějších služeb pro případnou prevenci dopravních nehod je nepochybně služba oddělení silničního dohledu. Tato nepopíratelně plní úlohu objektivní pravděpodobnosti pro řidiče. Pod tímto pojmem rozumíme situaci, při níž řidič při jízdě vnímá hlídky policistů, ale i radary, kamery apod. natolik, že se domnívá, že by mohl být chycen. To ho nutí přirozeně „ubrat“ a účastnit se tak provozu více předpisově. U dopravních hlídek je velmi často tento efekt zesílen právě tím, že účastníci předpokládají, že je takový policista vybaven měřícím zařízením. Přestože se může jevit zveřejňování informací o hlídkách

s radary jako zmaření jejich činnosti, v důsledku tomu tak jednoznačně není. Příkladnějším se jedná o skvělý psychologický efekt. Samotná komunikace o měřeních je proto pro objektivní pravděpodobnost spíše umocňující. Lze totiž navíc předpokládat, že si informaci o měření s daným místem řidič spojí a příště zde pojedede jak mu to ukládá zákon. Náplň práce policisty těchto oddělení:

- Dohled na BESIP
- Kontrola dodržování podmínek v silniční dopravě
- Řízení provozu na pozemních komunikacích
- Kontrola dodržování pravidel silničního provozu
- Provádění bezpečnostních opatření
- Provádění speciálních kontrol apod.

Ke své činnosti tak hlídky silničních dohledů využívají kromě základního vybavení různá zařízení. Jedná se například o zařízení pro zjištění, zda není osoba ovlivněna alkoholem (zejména přístroj Dräger), orientační testy DrugWipe ke zjištění, zda není osoba ovlivněna jinou návykovou látkou než alkoholem, dalekohledy, měřicí zařízení (radary – Vozidlové popřípadě „ruční“), kamery apod.

Mimo uvedenou základní činnost však policisté silničního dohledu výrazným způsobem vypomáhají na „úseku“ dopravních nehod a to nejen řízením silničního provozu. Především provádí prvotní úkony na místě, ale mohou dokonce některé druhy dopravních nehod, zejména ty nepodléhající oznamovací povinnosti, přímo zpracovat. Jedná se tak prakticky o podpůrnou složku SDN.

4.2.2 Skupina dopravních nehod



Obrázek 7 - Vozidlo SDN PČR

Jedná se o jednu z nejdůležitějších složek v rámci silničního provozu, která je příslušná pro vyšetřování dopravních nehod. Při jejich vyšetřování postupují v souladu se ZPPP. Zejména č. 300/2020 a č. 1/2021. Dále hlídky postupují i dle příslušných zákonů, zejména z. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

vzpp., z. č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ale i dalších. Dle závazných pokynů spočívá šetření dopravních nehod ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků a trestných činů, které mají souvislost s dopravní nehodou. Pro zpracování nehod policisté doposud užívají program nazvaný Lotus Notes. Mj. však samozřejmě užívají i systém zkráceně označovaný jako „ETR“ (evidence trestního řízení). O nehodách současně zpracovávají statistiky.

Služba je prováděna nejméně 2 policisty (hlídkou). Hlídka zjišťuje základní údaje o vzniku, průběhu i následcích nehody. Přitom provádí neodkladné a neopakovatelné úkony. Může se jednat o poskytnutí první pomoci zraněným osobám, odstranění hrozícího nebezpečí, označení místa nehody, hláskou službu, uzavírku místa, ale dále zejména o zajištění totožnosti svědků nehod, provádění zkoušek ke zjištění zda některý z účastníků, zejména pak řidičů, požil alkohol či jinou návykovou látku. Stejně tak může osoby vyzvat k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, lustrace osob i vozidel apod. Způsoby ohledání budou dále rozvedeny v samostatné kapitole.

4.3 Pachatelé dopravních nehod a příčiny

Pachatelé dopravních nehod jsou různých věkových skupin, ale i pohlaví a zejména pak s odlišnými zkušenostmi v řízení. Zpravidla se jedná o bezúhonné osoby, které sice mohou mít zkušenost s nehodou, ale taková zkušenost není důvodem pro to, aby již další nehodu nikdy neměli. Oproti tomu hraje významný faktor pro vznik dopravní nehody stres, aktuální psychické, ale i fyzické zdraví a další aspekty, které se u každého z účastníků vždy mohou lišit. Mimo tyto základní aspekty lze vzít v potaz, ale i alkohol nebo jiné návykové látky a agresivitu. Přesně stanovit pachatele dopravní nehody tak jednoznačně nelze. Je však dobré pamatovat na to, že pachatelem nemusí být jen řidič, ale i jiný účastník jakým je například chodec, vozka apod.

4.3.1 Příčiny dopravních nehod

Předně je vhodné uvést, že dopravní nehody jsou páčány z. tzv. z nedbalosti. Nedbalosti se dělí na 2 druhy.

Nedbalost vědomou – pachatel věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodu spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí.

Nedbalost nevědomou – pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.⁸

Za příklad vědomé nedbalosti lze uvést řidiče, který projede křižovatkou z vedlejší pozemní komunikace označené svislou dopravní značkou „P 6 – Stůj dej přednost v jízdě!“ aniž vidí, zda někdo nejede po hlavní pozemní komunikaci. On přitom však spoléhá, že tam nikdo nepojede a nezpůsobí tak nějaký následek (zranění apod). U nedbalosti nevědomé může být příkladem lékař, který na místě nehody ošetří zraněnou osobu, která vlivem jeho poskytnuté pomoci následně umře. To však za předpokladu, že to lékař před tímto ošetřením mohl zjistit.

Z uvedeného zjednodušeně řečeno vyplývá, že pachatelé dopravních nehod sice vědí, že nějaký následek může nastat, ale spoléhají na to, že nenastane. Na tomto je založen prakticky celý zákon č. 361/2000 Sb...

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod patří následující:



Obrázek 8 - DN s úmrtím osoby u Pardubic

- 1) Nevěnování se řízení
- 2) Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.
- 3) Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.
- 4) Nedání přednosti upravené značkou „Dej přednost v jízdě!“.

- 5) Nevládnutí řízení vozidla atd...

⁸ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné. 4. aktualizované a doplněné vydání*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4.

Mezi nejtragičtější příčiny nehod patří následující:

- 1) Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky
- 2) Přejetí do protisměru.
- 3) Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.
- 4) Řidič se plně nevěnoval řízení
- 5) Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu atd...

Ve vší podstatě je příčinou dopravních nehod jednání ve formě konání nebo opomenutí účastníka silničního provozu, díky kterému dochází k nehodové události. Zpravidla nemusí být příčina jen jedna, ale hned několik ve vzájemné kombinaci. Některé z příčin mohou vznikat i dlouhodoběji. Například se může jednat o technický stav vozidla. Naopak jiné příčiny mohou být spíše aktuálního rázu, například může jít o pouhou nepozornost nebo hůře bezohlednost. Nehody jsou přeci jenom nepředvídatelné události. Jednání pak může být subjektivní (vzdálenost mezi vozidly, jízda v protisměru, ale i nepřiměřená rychlost apod.) a objektivní (technický stav vozidla apod.)

4.4 Úkony ve vztahu k dopravním nehodám

V rámci vyšetřování dopravních nehod je prováděn nespočet jednotlivých úkonů. Každý z těchto úkonů může dílčím způsobem přispět k řádnému objasnění věci. Je tak důležité, aby byl každý z úkonů proveden v souladu se zákonnými předpisy, aby nebyla narušena jeho procesní způsobilost. Přestože se dopravní nehody mohou zdát ve vší podstatě velmi podobné, není tomu tak. Každá dopravní nehoda tak musí být vždy vyšetřována jedinečně.

Při těchto úkonech je důležité si uvědomit, že jsou dopravní nehody páchany velmi často osobami bez „kriminální“ minulosti, viz. předchozí kapitola. Oproti tomu je však důležité vzít na vědomí, že při dopravních nehodách velmi často dochází k účelové obhajobě. Ohledání místa činu tak nelze v žádném případě zanedbat. Přeci jenom se jedná o neodkladný a neopakovatelný úkon, z kterého u dopravních nehod vychází vlastní průběh šetření a velmi často je i jako jediný a přitom nejvhodnější důkaz pro řádné objasnění.

4.4.1 Prvotní neodkladné úkony na místě nehody

Přestože se samotné ohledání místa nehody může jevit jako první úkon, který je prováděn, není tomu tak. Prvotní úkony, které musí policista provést jsou více obecnější. Důležitější než ohledání je totiž zamezení případnému dalšímu hrozícímu nebezpečí v souvislosti s dopravní nehodou. Může se jednat o vytékající kapaliny z vozidel, které mohou ohrozit životní prostředí, nebo snad dokonce zdraví osob. To například za předpokladu, že se jedná o vozidlo podléhající režimu „ADR“. Stejně tak je důležité pomoci nejdříve zraněným osobám a až poté, se zaměřit na samotné ohledání. Při těchto krocích by se samozřejmě zasahující osoby měly snažit co nejméně znehodnotit jednotlivé stopy. Mnohdy o daných stopách osoby však ještě ani neví nebo o nich nemají ucelenou představu. Tím, zda stopa vznikla v průběhu dopravní nehody nebo až při po nehodovém ději, se musí policista ohledávající místo rovněž zaobírat.

Interní akty policie, zejména pak závazné pokyny policejního prezidenta „ZPPP“ hovoří přibližně v následujícím pořadí:

1–2) Poskytnutí pomoci zraněným osobám. Zároveň však i odstranění přímo hrozícího nebezpečí. Tyto body jsou postaveny na stejnou úroveň z toho, že případným nebezpečím může dojít k dalším zraněním. Proto je nutné vždy vyhodnotit danou situaci.

3) Uzavření místa nehody. Zejména z důvodu, aby nedošlo ke znehodnocení důkazů, ale i nebezpečí, pro další účastníky. Zpravidla se nehoda „nachází“ na celé šíři vozovky a průjezd by tak ani nebyl možný.

4) Dále je postup nastaven dle poznatků. Může se jednat o zajištění pátrání, pokud některá z osob z místa uteče, zjišťování totožnosti svědků, provádění zkoušek na alkohol a jiné návykové látky apod.

Po provedení základních úkonů se policista může přesunout k ohledání.

4.4.2 Ohledání místa činu (dopravní nehody) – „OMČ“

Jedná se o procesní úkon, vykonávaný za účelem zjištění stop s jejich následným zajištěním a vyhodnocením. Tyto nám mohou poskytnout ucelený

obrázek o příčině, ale i průběhu nehody. Za ohledání je odpovědný policista, který ohledání provádí. Zvláštností od klasického ohledání, například na místě činu krádeže, je specifičnost takového úkonu směřovaného k dopravním prostředkům. Stopy jsou vytvářeny jednáním účastníků nehod, zpravidla však pomocí určitých „nástrojů“, jako je například motorové vozidlo, jízdní kolo apod. V základu je tak důležité si uvědomit, co vlastně stopa je.

Kriminalistická stopa je každá změna na místě činu, nebo místě, které má s událostí souvislost. Na místě činu se například může jednat o smykové stopy, různé úlomky apod. O místo, které má s událostí souvislost se bude jednat za předpokladu, že na jiném místě došlo k činnosti, která měla na následné dopravní nehodě přímou souvislost. Může se jednat třeba o zanedbání mechanika při opravě závady vozidla, která se při nehodě projevila. Aby se však jednalo o dopravní nehodu, nesmí být takové jednání způsobeno úmyslně. Stopa je tedy nositelem kriminalisticky relevantních událostí, které mohou dílčím způsobem přispět k objasnění věci. Zejména pak může dodat odpovědi k 7 základním kriminalistickým otázkám. K těmto se ve svém výkladu vyjadřuje autor knihy *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty PA ČR*, Doc. JUDr. Miroslav Němec, Ph. D., Dr. h. c.⁹

- 1) „**Co** bylo spácháno?“ - Například, že došlo k dopravní nehodě.
- 2) „**Kdy** byl čin spáchán?“ – Stanovení času, kdy k dopravní nehodě došlo. Může se jednat o čas odhadnutý od času oznámení účastníků, nebo o čas zjištěný z kamerových záznamů apod.
- 3) „**Kde** byl čin spáchán?“ – Místo je u dopravních nehod zpravidla jasné.
- 4) „**Kdo** čin spáchal?“ – Ve vší podstatě se jedná o nejdůležitější otázku i u nehod. Vina však nemusí být na první pohled patrná a navíc se mohou objevit nové okolnosti, které při prvotním ohledání nemusí být známy. Proto je nutné provést ohledání vždy kompletní.
- 5) „**Jak** byl čin spáchán?“ – Při této otázce je snaha naleznout způsob provedení činu. U dopravní nehody se může jednat například o přejetí do protisměrné části, kde dochází nárazu apod.

⁹ NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty Policejní akademie České republiky v Praze*. Praha: Abook, 2017. ISBN 978-80-906974-0-9.

6) „**Čím** byl čin spáchán?“ – U nehod je odpověď na tuto otázku zpravidla jasná. Může se jednat například o motorové vozidlo apod.

7) „**Proč** byl čin spáchán?“ – Motiv u dopravní nehody lze nalézt jen těžko. Jedná se přeci jenom o již popisované nedbalostní činy. Dopravní nehody tak jsou páčány bez „hlubšího“ důvodu.

Při zodpovězení všech těchto otázek, lze dostat ucelený obrázek o dopravní nehodě. Tento „obrázek“ však nemusí být jasný hned z místa a je proto nutné provádět i další úkony. Význam ohledání je však nenahraditelný. Umožňuje totiž vyhodnocení situace na místě události a získání informací pro tvorbu kriminalistických verzí, dle kterých lze následně stanovit postup vyšetřování. Kriminalistická verze je činnost spočívající ve stanovení určitých variant vyšetřované události, které jsou následně ověřovány a případně vyřazovány. Ted' již ale ke druhům stop. V trestním řádu je ohledání zakotveno v § 113 a následujících.

4.4.2.1 OMČ – Druhy stop a jejich zajištění

Vzhledem k velkému množství druhů stop jsou v kriminalistické praxi rozdělovány do několika kategorií. V základu jde o dvě kategorie.

A) Paměťové stopy – Uchovávané ve vědomí lidí. Pro nehody se jedná o významnou kategorii. Jedná se jak o zrakové vjemy, které lidé vnímají, ale mohou být i sluchové apod. Jedná se o kategorii stop, u kterých může docházet k jejich nevědomé, ale i vědomé úpravě. Paměťová stopa je navíc ukládána ve vědomí osoby jen po takovou dobu a do té míry, jaká je k věci jeho motivace. Postupem času tak vždy dochází k „znehodnocování“ takové stopy a ke snížení její celistvosti. Paměťové stopy ve vědomí osob je tak důležité zajistit co nejdříve a to například sepsáním záznamu o podaném vysvětlení v souladu s § 61 z. zákona o PČR nebo § 158 odst. 3 písm. a) a následujících Trestního řádu.

B) Stopy hmotné „Materiální“ – Zde jsou jejich příklady.

1) Stopy odrážející vnější stavbu objektu – Daktyloskopické (otisky prstů), stopy o vozidel (smykové, jízdní apod.) apod.

2) Stopy odrážející vnitřní strukturu objektu – Chemické a biologické

- 3) Stopy odrážející dynamické vlastnosti objektu – Stopy chůze, hlasu apod.
- 4) Stopy odrážející komplexní informaci – Jedná se o kombinace stop. Například daktyloskopická stopa vytvořená krví.

Typické materiální stopy pro dopravní nehody

A) Stopy na komunikaci – Tvoří je zejména stopy jízdy vozidla, které jsou vytvářeny při brždění, smyku, ale i samotné jízdě. Tyto lze dělit na následující varianty

- 1) Jízdní stopy – Volně se točící kolo. Znatelné například v nečistotách na vozovce popřípadě sněhu, hlíně apod. U těchto stop je patrný vzorek od pneumatiky. Často se objevují při situaci, kdy řidič usne a bez patrné obranné reakce vyjede mimo vozovku.
- 2) Smykové stopy – Při jejich tvorbě je váha vozidla tlačena na některou z pneumatik. Dochází k tomu například při rychlém průjezdu zatáčkou. U levotočivé zatáčky se váha přenáší na pravá kola. Levá se vždy odlehčují. Jedná se samozřejmě pouze o obecnou definici, pro kterou jsou důležité další aspekty jako je třeba váha vozidla, jeho těžiště apod. Stopy typicky vypadají „smýknutí“. Vzorek pneumatiky u nich není rozeznatelný a zpravidla ani jeho šíře.
- 3) Brzdné stopy – Obdobně blokovací. Kol jsou při jejich tření po vozovce „zablokované“. U těchto je zpravidla znatelný rozdíl mezi jednotlivými částmi vzorku pneumatiky. Zjednodušeně lze říci, že je vidět například 5 vzájemně odlišených čar.
- 4) Rycí stopy – Vznikají při „rytí“ nějaké části vozidla do terénu. Můžou vznikat jak na vozovce, tak i hlíně, trávě apod. Vytvářejí rýhy.
- 5) Dřecí stopy – Oproti rycím stopám vznikají při „dření“ nebo lépe „tření“ předmětu po vozovce. Přitom však nedochází k zarytí pod úroveň povrchu, na kterém vznikají.

B) Stopy na předmětech – Vznikají například při nárazu vozidla do určitého předmětu. Může se jednat o poškozená svodidla, sloupy veřejného osvětlení apod.

C) Stopy na vozidlech – Primárně je důležité místo nárazu. Toto musí být ztotožněno s jiným předmětem popřípadě vozidlem. Při nárazech vznikají otěry, oděry, vrypy, deformace jednotlivých částí, jejich vylomení a další různá mechanická poškození. U nehod při níž některý z účastníků ujede z místa se může jednat o jediné důkazy, které je možné pro ztotožnění s jiným vozidlem použít.

D) Stopy od osob, zvířete a zvířat, ale i na nich samotných – Jednoznačně nelze říci, že by se jednalo pouze o stopy, které tyto kategorie vytvářejí, ale je důležité si uvědomit, že stopy vznikají i na nich. U osob se může jednat o různá zranění, jako jsou podlitiny od bezpečnostního pásu apod. Naopak z nich můžou vznikat různé biologické stopy. Může se jednat o krev, pot, vlasy, kůži, ale i části těla. Například vlasy zachycené na stromu před havarovaným vozidlem dokážou podat informaci o tom, že osoba narazila do stromu narazila právě hlavou. Takové stopy však zajišťuje přímo technik SKPV.

Způsoby zajištění stop

Při zajišťování stop je nutné vždy přistoupit ke každé stopě individuálně, ale následně při vyhodnocení i komplexně. Každá dílčí stopa totiž může přinést určitý díl pomyslné skládky pro řádné objasnění věci. Základní metodou je jednoznačně pozorování.

Pozorování – Jedná se o záměrné pozorování určité stopy, za účelem jejího následného podchycení v protokolu o ohledání. U dopravní nehody se jedná o důležitou část zejména u stop vytvořených vozidly, nebo například při pádu jízdního kola či osoby na vozovku nebo na jiné vozidlo apod.

Srovnání – U dopravní nehody může být řeč například při porovnání vzorku jízdní stopy se vzorkem pneumatiky vozidla. Porovnáním lze zjistit, zda se jedná o stopu vytvořenou konkrétním předmětem. Srovnání svou měrou jednoznačně přispívá pro řádné provedení rekonstrukce, kriminalistické identifikace apod.

Měření – U dopravních nehod se může jednat například o výškové umístění poškození jeho rozsah apod. Tato technika je velmi často užívaná při dokumentaci poškození vozidel, od kterých řidiči odjedou neznámo kam.

Experiment, modelování apod. – Dalších metod je opravdu nespočet. Je tak nutné ke každé nehodě přistupovat, jako by byla svým způsobem originální a podle toho jí i zkoumat.

Pro zajištění stop může dále policista využít příslušených oprávnění k vydání popřípadě odnětí věci dle § 34 zákona o PČR nebo i dle trestního řádu.

*„Policista je oprávněn vyzvat kohokoliv, kdo má fakticky u sebe movitou věc, bez ohledu na jeho vlastnický či jiný právní vztah k věci, aby tuto věc vydal.“*¹⁰

Dané ustanovení je vhodné využít například za předpokladu, že má některá z osob (pachatel, poškozený, svědek apod) ve vozidle kameru, na které by mohla být nehoda zachycena. Stejně tak může být využito za předpokladu, že u sebe osoba přechovává neznámou látku, která by mohla být přechovávána nelegálně (Marihuana apod.). Tato může být zajištěna pro případné zkoumání. Za předpokladu, že vyzvána osoba odmítne věc vydat, může mu být odebrána. O odebrání policista sepíše záznam, který osobě předá. Pro policisty se jedná o důležité ustanovení právě zejména z důvodu případných kamerových záznamů, které mohou podat reálný obrázek o vyšetřované události.

4.4.2.2 OMČ – Dokumentace

Přestože se každá ze zajištěných stop může lišit, u dopravních nehod spadá většina dokumentace stop do kompetence daného policisty jenž ohledání provádí. Tento nebude provádět zajištění stop biologických, chemických apod. K tomuto účelu si přizve technika SKPV. Ostatní stopy již zajišťuje sám.

Může se jednat o stopy typu – Stopy od dopravních prostředků, osob, zvířat, zvěře apod, za předpokladu, že jde o stopy, ke kterým není zapotřebí žádné speciální techniky. Tyto zajišťuje zpravidla topograficky či fotograficky popřípadě v kombinaci s měřením a jejich následným popisem v „Protokolu o nehodě v silničním provozu“ v programu Lotus Notes. V tomto programu dále využije formuláře „Fotodokumentace“, do kterého vloží veškeré fotografie a řádně je popíše. Podání vysvětlení osob na místě zaznamená do téhož programu dle

¹⁰ ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6.

příslušného formuláře podle toho, zda se jedná o trestný čin nebo přestupek. Za předpokladu, že je výslech prováděn na útvaru, může tento provést v systému ETŘ. V systému PC Draw dále zpracuje plánek. Každý z těchto úkonů provádí v souladu se ZPPP, vždy dle toho, zda je u daného typu takový dokument nutné zpracovat.

Protokol o nehodě v silničním provozu

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE
KRAJE

evidováno v ETŘ č.j.: KRP
evid. číslo: KRP

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody	
Místo	
Účastníci dopravní nehody	
Svědci	
Vylíčení události	
O věci dále rozhodne - rozhodnutí	Věc je v šetření - o pachateli přestupku resp. TČ nebylo rozhodnuto
Technické údaje vozidel	
Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým	
Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	
Ohledání místa dopravní nehody	I. Dopravní situace:
	II. Popis stop :
	II. Popis stop pokračování :
	III. Učiněná opatření :
	Uvedené výše škody v protokolu jsou jen orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojistovnou.

Obrázek 9 - Protokol o nehodě v silničním provozu

Hlavička útvaru

Evidenční č. v ETŘ a LN

Datum a čas

Místo

Totožnost účastníků, paragrafové znění + kontakty

Totožnost svědků + kontakty

Děj události – Svodka

Stav šetření

Údaje o vozidlech

Oznamovatel + čas oznámení

Policista provádějící ohledání + čas ohledání

Popis místa události, viz. text níže

Popis stop, viz. text níže

Ohledání poškozeného, viz text níže

Provedené úkony

Protokol se skládá z popisovaných částí. Mezi nejdůležitější patří jednoznačně vylíčení události, v kterém je popisován děj nehody. Skládá se z data, času, místa nehody, děje (ve vztahu k paragrafům), vyloučení alkoholu, uvedení hmotné škody, zranění a technická závada.

Př.: „Dne 1.1.2022 v 17:10 hod. došlo v obci Pardubice, ul. Pištorova u č.p. 530 k dopravní nehodě, kdy řidič OA Škoda Octavia, rz 1E1 1234, Jakub Hanzl, jedoucí ve směru od ul. Solná k ul. Červená, nedodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost za před ním, vlivem provozu, brzdícím OA Volvo V40, rz 2E2 4321, řidiče Davida Černého, přičemž přední částí svého vozidla narazil do zadní části vozidla Volvo.“

Ve znění této části děje je zřejmé, kdy a kde k události došlo a zároveň zaznělo znění § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu.

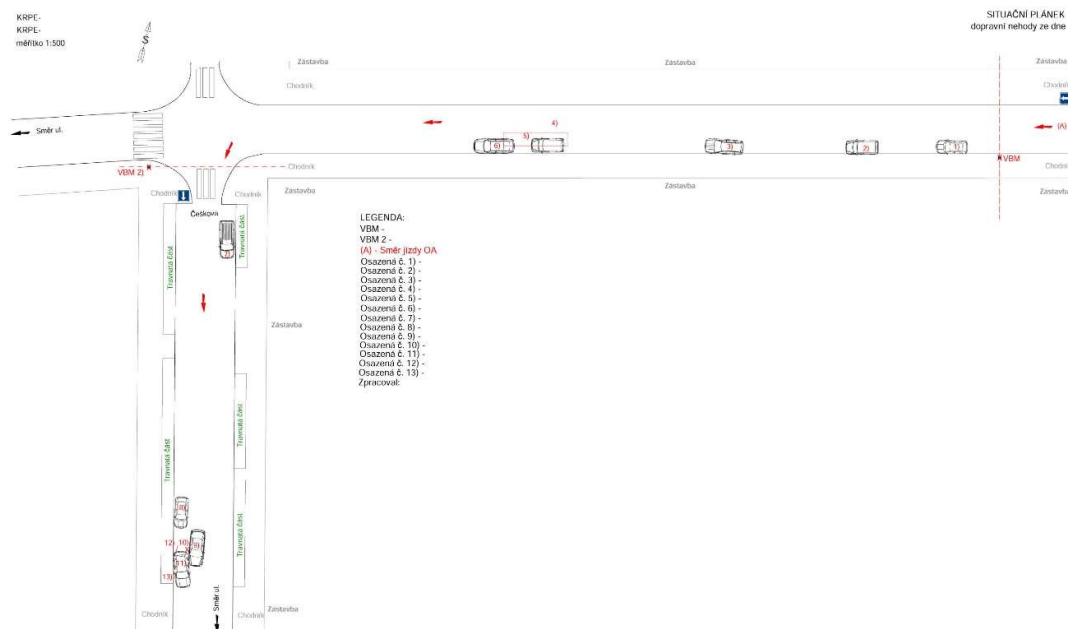
Pokračování „Ke zranění osob nedošlo. Zjištěna hmotná škoda na OA Škoda a na OA Volvo, jiná škoda nezjištěna. Alkohol byl u řidičů vyloučen provedenou dechovou zkouškou přístrojem Dräger. Technická závada nebyla na místě řidiči uplatněna ani ohledáním zjištěna“. Dále samotné ohledání dle částí.

- I. Dopravní situace – Dělí se na 3 části. V první je popis místa nehody, případně i předcházející úseky. Rozhledové podmínky, nejvyšší dovolená rychlost, svislé dopravní značky, povrch komunikace i její stav atd... Ve druhé části jsou aktuální podmínky na místě nehody. Může se jednat o povětrnostní podmínky, teplotu, ale i zda je tma, znečištění vozovky, provoz apod. V třetí části je popisují úkony na místě události, ale i informace k samotným účastníkům. Například se může jednat o užití brýlí apod.
- II. Popis stop – Samotný popis stop, od výchozího bodu měření, přes každou změřenou stopu. V závěru může být i shrnutí.
- II. Popis stop pokračování – Ohledání poškozených vozidel, ale i předmětů se zaměřením na konkrétní poškození. Dále například i stav pneumatik, pozice a stav bezpečnostních pásů, airbagy, řadicí páka apod.

Výstupem protokolu o nehodě v silničním provozu by měl být komplexní „obrázek“ o situaci na místě nehody. Při ohledání se vychází zejména z náčrtku, který je pořízen na místě události. Z něj se rovněž vychází i při vytváření plánu.

Plánek místa dopravní nehody

Zpracovává se v programu PC Draw. Jedná se o elektronické zdokumentování místa do plánku, který je podchycen v měřítku. Stopy tak zde musí být přesně zaměřeny. Níže je zobrazen příklad plánku, v kterém jsou zvoleny 2 výchozí body. Jedná se o nestandardní způsob ohledání, přesto však pro danou situaci naprosto vhodný. Při nehodě totiž řidič postupně narazil do 7 vozidel.



4.4.2.3 Technika užívaná při ohledání místa nehody

V rámci OMČ jsou používány různé technologické vymoženosti, které ohledání mohou usnadnit. Může se jednat o výpočetní techniku, fotoaparáty, měřicí zařízení apod. Mezi základní techniku lze řadit následující.



Obrazek 11 - Měřicí kolečko

Mechanické měření – Jedná se například o klasický metr, pásmo, ale zejména pak o hojně využívané měřicí kolečko. Toto funguje na principu otáčení kolečka, při kterém dochází k mechanickému načtení vzdálenosti. Jedná se o nejčastěji využívaný způsob k měření dopravních nehod.

Laserové dálkoměry – Laserové měřice, které jsou vhodné pro rychlé a snadné měření za pomoci digitálního zařízení a laserového paprsku, který se nasměruje na místo, k němuž má být od zařízení změřena vzdálenost.

Totální stanice – Jeden z nejnovějších způsobů měření u PČR, který se však dlouhodobě využívá například v geodézii. Jedná se o zařízení, které se v terénu nejdříve vodorovně ustanoví, následně se provede nastavení a za pomoci výtyčky (tyč s odrazovou plochou „hranolem“), která se umístí vždy v místě, které je potřeba změřit, se provádí již samotné měření. Na totální stanici je umístěn „dalekohled“, který se nasměruje přímo na hranol a poté se bod uloží. Je zde možnost i bezhranolového měření, které však může být méně přesné. U policie je využíván zejména model GPI 122 L. U tohoto je zaměření bodu možné provést až na 300 m. Provedené měření se následně ukládá do digitálních dat, které lze využít jak do ohledání, tak pro vytvoření plánu. Nevýhodou této stanice je, že k její obsluze musí být 2 osoby. Jedna osoba chodí s výtyčkou, druhá stojí u totální stanice a zaměřuje. Naproti tomu už se objevují i automatické totální stanice, které osobu s výtyčkou vyhledávají a ovládání tak již může provádět pouze 1 osoba. Výhodou totálních stanic je jejich milimetrová přesnost a rovněž i výškové zaměření, které může být využito pro znalecké posudky.

Další zařízení – Za další zařízení lze určitě označit nově využívané měření dronem, které je sice ve své rané fázi, ale přináší obrovský potenciál. Policisté však využívají i jednodušší zařízení, kterým můžou být i pouhá „šuplérová“ měřidla například pro změření hloubky dezénových drážek.

4.4.3 Zvláštní činnosti při objasňování dopravních nehod

V rámci vyšetřování dopravních nehod se objevují i „speciální“ činnosti, které se k řádnému objasnění využívají. Tyto se využívají zejména v trestním řízení a neprovádí se automaticky u každé dopravní nehody.

Rekognice – Jedná se metodu „znovupoznání“. Ve vší podstatě jde o ztotožnění dříve viděného objektu, například osoby či věci (i vozidel). Jde o zvláštní formu výslechu. Provádí se v souladu s § 104 písm. b) TŘ. Velmi často je užívána v případě poznání pachatele, kdy se před poznávající osobu postaví nejméně 3 osoby, z nichž jedna je ta, která má být poznána. Poznávající poté sděluje orgánům činným v trestním řízení zda mezi nimi danou osobu vidí. Obdobným způsobem je to prováděno u věcí. Důležité je před provedením

rekognice provést důkladný výslech poznávající osoby. Osoby či věci, které jsou současně postaveny před poznávajícího, musí být co nejvíce podobné poznávanému. Nemělo by se tak jednat například o osobu rozdílné barvy pleti.

Rekonstrukce – Metoda, při níž se obnovuje situace a okolnosti, za kterých byl trestný čin spáchán. Rekonstrukcí se prověřují výpovědi osob. Provádí se v souladu s § 104 písm. d) TŘ. Při dopravní nehodě může být využita například za předpokladu, že svědek události tvrdí, že něco přímo viděl, přitom je podezření, že to z daného místa vidět nemohl. Může tím být vyloučena účelná výpověď.

Prohlídka – Činnost, při níž dochází k prohlídce osob, zvířat, věcí, ale lze se bavit i o prohlídce domovní a prohlídce nebytových prostor. Dle TŘ jde o § 82 „Domovní a osobní prohlídka, prohlídka jiných prostor a pozemků, vstup do obydlí, jiných prostor a pozemků“ a následujících, ale i § 42 zákona o PČR „Zastavení a prohlídka dopravního prostředku“. Za podstatné ustanovení lze jednoznačně považovat i § 67 odst. 2 zákona o PČR, dle kterého je policista oprávněn provádět ohledání místa přestupku, ale i věci mající vztah ke spáchanému přestupu. V této souvislosti může zjišťovat a zajišťovat stopy. Policistovi je tak umožněno provést prohlídku havarovaného vozidla za předpokladu, že s ním byla nehoda spáchána.

4.4.4 Další úkony prováděné na místě nehody – Oprávnění

Po provedení prvotních a neodkladných úkonů spojených se zabezpečením místa, poskytnutí lékařské pomoci apod, ale i ohledání, přichází na řadu úkony, které jsou prováděny vždy dle daných okolností. Ty jsou pro přehlednost rozděleny do kategorie běžných úkonů a oprávnění.

Běžné úkony – Mezi běžné úkony patří takové úkony, které jsou prováděny bez většího zásahu do „integrity“ osob. Může se jednat o následující možnosti.

A) Poučování a vysvětlení postupu – O všech úkonech by každá z osob měla být vždy řádně poučována. Zejména pak při podání vysvětlení. Stejně tak ji musí být vysvětlen postup, který bude následovat po odjezdu z místa nehody a to jak ve vztahu k dalšímu šetření, pojišťovně, ale i způsobu ukončení.

B) Odtah vozidel – Za předpokladu, že se řidič vozidla popřípadě jeho provozovatel nenachází na místě nehody, je nutné zajistit odtah vozidla přes nehodové centrum. K tomuto účelu lze využít operačního důstojníka, který centrum zkontaktujete a odtah zajistí. Při následném předání vozidla je zaměstnanci odtahové služby předán k podpisu protokol o odtažení vozidlo.

Oprávnění – Úkony, ke kterým může být přistoupeno pouze za dle právní opory. Při jejich využití je totiž proveden pomyslný zásah do „integrity“ osoby.

A) Zadržení řidičského průkazu – Prováděno v souladu s § 118b z. č. 361/2000 Sb., který odkazuje na důvody pro zadržení uvedené v § 118a odst. 1 písm. a) až h) téhož zákona. Mezi nejčastěji využívané důvody patří určitě ty v písm. d) dle kterého lze zadržet ŘP u osoby, která řídila bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky a dále písmen e) a f), dle kterých lze zadržet ŘP při odmítnutí provedení vyšetření spojených právě s alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Nelze však opomenout ani písmeno a), dle kterého lze zadržet ŘP řidiči, který zavinil dopravní nehodu, při níž došlo k usmrcení osoby nebo k těžké újmě na zdraví.

B) Zadržení ORV – Jedná se o relativně nové oprávnění. V souladu s § 6 písm. b) zákona o silničním provozu, může policista při objasňování dopravní nehody pro nebezpečnou závadu, která by mohla ohrozit bezpečnost provozu, v prováděcím právním předpisu stanovených důvodech, zadržet osvědčení o registrační vozidla. O zadržení sepíše policista záznam, v kterém mj. uvede závadu. Dokument proti podpisu předá oprávněnému a dokument zašle na příslušný registr vozidel. Doklad může zadržet předložený i nepředložený.

C) Odtah vozidla pro znalecké zkoumání – Za účelem provedení znaleckého zkoumání zejména pro vyloučení případné technické závady má policista oprávnění vozidlo zajistit a podrobit ho zkoumání.

D) Podání vysvětlení – Jedno ze základních oprávnění, kterým se opatřují důkazy pro řádné objasnění věci. Požadovat vysvětlení lze jen v obligatorně stanovených důvodech. Tyto jsou stanoveny v § 61

zákona o PČR. Předně může policista požadovat podání vysvětlení od osoby, která může přispět k objasnění skutečností důležitých pro odhalení trestného činu nebo přestupku a jeho pachatele. Dále při pátrání po pohřešované osobě nebo věci, popřípadě osobě hledané. Třetí důvod se vztahuje k přípravě a výkonu opatření k zajištění bezpečnosti chráněné osoby. Vždy platí povinnost řádně osobu dle § 61 odst. 3 téhož zákona poučit. Obdobně tomu je dle TŘ.

- E) Prokázání totožnosti** – Policista může za zákonem stanoveného důvodu vyzvat osobu k prokázání totožnosti. Tyto důvody jsou stanoveny obligatorně v § 63 odst. 2 zákona o PČR. Mezi nejčastěji využívané důvody patří jednoznačně prokázání totožnosti u osoby, od které je požadováno vysvětlení, dále osoby, která je podezřelá ze spáchání TČ nebo PŘ a která je oznamovatelem PŘ nebo TČ.
- F) Vydání lékařských zpráv** – Jedná se o poskytování souhlasu se zproštěním mlčenlivosti zdravotnických pracovníků. Tento souhlas je poskytován zejména za účelem zajištění lékařských zpráv zraněné osoby z důvodu posouzení míry jejího zranění. Mnohdy je právě tímto způsobem zjištěno, že došlo k porušení některého ze zájmů chráněných trestním zákonem. Na základě tohoto zjištění také mohou být následně zahájeny úkony v trestním řízení.
- G) Vyžadování pomoci** – Dle § 18 zákona o PČR, může policista požadovat od fyzických a právnických osob, ale i orgánů veřejné správy apod, požadovat věcnou a osobní pomoc. Zejména se jedná o podklady, informace atd... Jedná se o ustanovení, které je vhodné použít například i při zajištění kamerových záznamů od MP apod.
- H) Zajištění osoba a zadržení** – Jeden z největších zásahů, kterým je omezena svoboda člověka. Proto je nutné, aby k oběma úkonům docházelo pouze souladu se zákonem stanovenými důvody. U zajištění se jedná o § 26 odst. 1 zákona o PČR a u zadržení o důvody v § 67 trestního řádu. Jejich postup, ale i konkrétní důvody jsou uvedeny v následujících paragrafech obou zákonů.

Běžných úkonů, ale i oprávnění je samozřejmě mnohem více. Jedná se tak o jejich základní výčet. Jejich využití se provádí dle konkrétních situací.

4.4.4.1 Informační systémy

Mezi další oprávnění lze uvést vytěžování informačních systémů, do kterých lze zaslat dotaz například přes mobilní bezpečnou platformu nebo na útvaru přes prohlížeč. Jejich vytěžením můžou být zjištěny podstatné informace pro provádění dalších úkonů. V registru řidičů může být například zjištěno, že lustrovaná osoba má platný zákaz řízení. V registru SIS zase, že je osoba v pátrání. Zde jsou příklady informačních systému (IS): Registr občanů, registr řidičů, pátrání po vozidlech, SIS – vozidla, RZ, stroje atd..., centrální registr zbraní, správní evidence – Bydliště atd... Využití jakéhokoliv IS musí být vždy podloženo oprávněným důvodem, který je nutné uvést. Rovněž je však důležité dodržet podmínku, že každý systém musí být vytěžován jen za konkrétním účelem. Nesmí tak být vždy využito všech systémů, pokud k tomu samozřejmě není důvod.

4.4.5 Druhy zpracování dopravních nehod

Vzhledem k velkému množství druhů dopravních nehod byl vydán ZPPP č. 300/2020, v kterém se upravuje postup na úseku BESIP a zejména pak pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního Prezidia ČR č. 1/2021, kterým se upravuje přímo činnost při šetření silničních dopravních nehod. Mj. tak stanovuje konkrétní druhy nehod a jejich evidenci. Smyslem těchto pokynů je tak i usměrnit činnost policistů, aby byl způsob kompletace spisového materiálu a s tím spojeného objasnění obdobný pro všechny útvary policie.

1) DN nepodléhající oznamovací povinnosti – „KEP“

Druh nehody, při které nevznikne povinnost oznámení nehody na policii. Policista zde má několik povinností, mj. se jedná o následující.

- A) Poučit účastníky o povinnosti si sepsat euroformulář. Záznam jim případně poskytne.
- B) Vyřešit porušení zákonných ustanovení a to příkazem či oznámením.
- C) Na euroformulář vyznačit rozhodnutí ze strany policie. Záznam zaevidovat na útvaru v systému ETR.

2) DN podléhající oznamovací povinnosti

Tuto kategorii lze rozdělit na 2 podkategorie. Za hlavní lze jistě označit kategorii uvedenou v písmenu A).

A) Velká dopravní nehoda „VDN“ – Dopravní nehoda, kterou nelze zpracovat z místa uložení příkazu. Do této kategorie spadají dopravní nehody, při níž je viníkem spáchán přestupek, který není možné vyřešit uložení příkazu. Stejně tak nehody, při níž dojde k trestnému činu nebo za předpokladu, že některý z účastníků nesouhlasí se zaviněním. Rovněž se nedoporučuje zpracovávat nehody, při kterých dojde ke zranění jiné osoby, než viníka. Zákon to však umožňuje. Tento druh dopravní nehody tak policista zaeviduje a dále provádí úkony k řádnému objasnění. Způsob ukončení bude zmíněn v následující kapitole.

B) Malá dopravní nehoda „MDN“ – Dopravní nehoda, kterou lze z místa ukončit uložení příkazu. Rozdíl oproti kategorii v bodu č. 1) tkví v tom, že nehoda musí splňovat některý z atributů. Mezi tyto lze zařadit škodu na některém z vozidel nebo věcí, která převyšuje částku 100 000,- Kč nebo dojde ke zranění pouze viníka (viz. předchozí bod A) a v poslední řadě pak při nehodě s účastí třetí osoby. Tato osoba tedy není přítomna na místě. Může se jednat například o poškození zaparkovaného vozidla bez přítomnosti jeho provozovatele či řidiče nebo třeba poškození sloupu veřejného osvětlení, u něhož se rovněž nenachází jeho majitel, správce nebo jiná oprávněná osoba.

3) Střet vozidla se zvířím

Jeden z nejjednodušších druhů dopravních nehod je právě střet vozidla se zvířím. Pro její zpracování musí být splněny následující podmínky:

A) Zvíře, popřípadě její část (i biologický materiál) musí být nalezena na místě nebo poblíž místa nehody

B) Nesmí dojít ke zranění osob; nesmí být uplatněna technická závada a řidič nesmí řídit po požití alkoholických nápojů

U tohoto druhu nehody může nastat situace, kdy bude nutné i tento typ zpracovat jako VDN. Bude to za předpokladu, že nebude splněna podmínka v bodu A). U takového typu je totiž nutné brát v potaz možnost, že poškození

nevzniklo při střetu se zvířím, ale jiným způsobem, v krajním případě i například při nárazu do osoby. Tuto variantu je tak nutné prověřit.

4) Škodní událost

Přestože se nejedná o dopravní nehodu, je i postup při škodní události v závazném pokynu stanoven. I tento druh události totiž může být oznámen. Pro připomenutí lze uvést, že škodní událostí se rozumí vznik hmotné škody na majetku z důvodu nezaviněného jednání účastníků silničního provozu.

5) Výjimky pro zpracování DN

Vzhledem k rozmanitosti způsobů dopravních nehod je nutné pamatovat i na příklady, kdy se mohou určité skutečnosti změnit s postupem času. To však není nutně podmínkou pro změnu způsobu zpracování dopravní nehody. Nejjednodušším příkladem pro vysvětlení může být například nehoda ukončená z místa uložením příkazu, ať už jako KEP nebo MDN za předpokladu, že při nich na místě nehody nikdo neuplatnil žádné zranění. Zranění se však může u osoby projevit později a tato tak může zkontaktovat policii pro doplnění. Pokud však bude nehoda vyřešena z místa jedním z uvedených způsobů není nutné věc zaevidovat znovu jako VDN, ale pouze se pod původním č.j. sepíše se zraněnou osobou podání vysvětlení, v kterém se jeho zranění rozvede. Lékařské zprávy s tímto související se do spisu rovněž zaevidují a stejně tak i souhlas s vydáním těchto zpráv. Za předpokladu, že nenastanou důvody pro zahájení trestního řízení, budou pouze doplněny tyto úkony a dále se v žádném dalším šetření nepokračuje. Konečným rozhodnutím tak i nadále zůstane původně uložený příkaz na místě.

Co vše musí být zpracováno při konkrétním typu dopravních nehod je zaneseno v následující tabulce.

Úkon	KEP	MDN	VDN	Zvěř	Škod. událost
Náčrtek	x	✓	✓	✓	x
Fotografie na místě	✓	✓	✓	✓	x
Euroformulář	✓	x	x	*	x
Příkaz na místě viníkovi DN	✓	✓	x	x	x
Příkaz na místě jiné osobě	✓	✓	✓	✓	✓
Evidence v Lotus Notes	x	✓	✓	✓	*

Protokol o nehodě v sil. provozu	x	x	✓	x	x
Protokol o nehodě v sil. provozu s projednáním	x	✓	x	x	x
Záznam o DN zaviněné zvěří	x	x	x	✓	x
Záznam o škodní události	x	x	x	x	✓
Plánek	x	x	✓	x	x
Fotodokumentace (v LN)	x	x	✓	x	x
Digitální fotodokumentace	x	✓	✓	✓	x
Úřední záznam hlídky	✓	*	*	*	*
Podání vysvětlení / výslech	*	*	*	*	*
Který policista může nehodu zpracovat – dle útvarů					
Dohled – DI	✓	x	x	✓	✓
SDN – DI	✓	✓	✓	✓	✓
OOP	✓	x	x	✓	✓
OHS, PEO, PMJ apod.	✓	x	x	✓	✓
SKPV	x	x	x	x	x
✓ - Ano; x - Ne; * - Lze i tímto způsobem/Lze také					

Tabulka 6 - Úkony dle typu nehody

V tabulce jsou shrnuty úkony, které policista musí v souladu se závaznými pokyny udělat. Za nejdůležitější body lze určitě považovat příslušnost pro zpracování VDN a MDN, které může zpracovávat pouze SDN.

4.4.6 Ukončení spisového materiálu

Po zkompletování spisového materiálu je nutné spis řádně ukončit. Způsobu může být hned několik. Tyto se liší zejména v zákonné opoře. Lze je rozdělit do 2 skupin a to dle zákona o přestupcích a trestního řádu. Obě kategorie se dále mohou rozdělit dle objasněnosti.

4.4.6.1 Zákon o přestupcích

Dle tohoto zákona lze nehody ukončit jak na místě nehody, popřípadě oznámením na příslušný úřad či odložením.

Ukončení objasněné nehody z místa – Jedná se o dopravní nehody typu KEP (přestupek v dopravě), MDN, ale i VDN, viz. kapitola o druzích zpracování nehod. Tyto jsou ukončeny uložením příkazu na místě, proti kterému nelze podat žádný řádný opravný prostředek.

Ukončení objasněné nehody – Dalším druhem ukončení dopravní nehody může být oznámení na místně příslušný úřad k projednání. Oznamování přestupků se provádí v souladu s § 74 odst. 2 zákona o přestupcích. Standardně je pro oznámení stanovena lhůta 30 dnů ode dne, kdy se orgán policie o přestupku dozví. Místní příslušnost je stanovena vždy dle konkrétního druhu přestupku. Zpravidla se však jedná o místo, kde se přestupek stal. To vše za předpokladu, že se nejedná o osobu spadající do tzv. kázeňské pravomoci. Příkladem může být předání vojáka nadřízenému k projednání. Toto se provádí v souladu s § 74 odst. 3 písm. a) uvedeného zákona.

Ukončení neobjasněné nehody – U tohoto způsobu ukončení se můžeme bavit za předpokladu, že je splněna jedna z taxativních podmínek.

- A) Není dáno podezření z přestupku – Tzn. že v jednání není spatřováno protiprávní jednání.
- B) Nelze-li přestupek projednat – Jedná se například o promlčecí dobu, popřípadě věk pachatele apod.
- C) Do 30 dnů nebyla zjištěna osoba pachatele – Jedná se o nejčastější důvod pro odložení. Pachatelem je neznámá osoba. Danou osobu tak není možné za přestupek postihnout.

Při splnění jedné z uvedených podmínek je dopravní nehoda v souladu s § 74 odst. 3 písm. b) přestupkového zákona odložena.

4.4.6.2 Trestní řád

U trestního řádu je to trochu složitější a to zejména z důvodu možných „zásahů“ státního zástupce, soudce, ale i způsobů mimosoudního vyrovnání, upuštění od potrestání, neúčelnosti trestního stíhání apod. Rozsah této práce nemůže být v žádném případě dostatečný pro komplexní pohled na tuto problematiku. Za zajímavost lze ale uvést příklad ukončení jako přestupek.

Ukončení jako přestupek – V některých případech může nastat varianta, při níž věc nakonec skutek nelze posoudit jako trestný čin, ale pouze jako

přestupek. Zejména se může jednat o případy s nízkou společenskou škodlivostí. V takovém případě je se ale věc „neshazuje“ zpět do přestupku, ale rovnou se v souladu s § 159a odst. 1 písm. a) odevzdá k projednání příslušnému orgánu. Dle písmene b) téhož ustanovení pak případně ke kázeňskému nebo kárnému projednání.

4.4.6.3 Vyrozumění

Ať už bude věc ukončena jako přestupek nebo trestný čin, musí být za předpokladu, že o to požádá, oznamovatel řádně vyrozuměn o provedených opatřeních. Vyrozumění se provádí standardní cestou, zpravidla dle domluvy s oznamovatelem. Mezi základní způsoby vyrozumění patří jednoznačně vyrozumění za pomoci datové zprávy, dále poštou na smlouvenou adresu nebo nověji, za pomoci e-mailové schránky.

4.5 Základní povinnosti policisty

Mezi základní povinnosti patří dle zákona o PČR zejména zdvořilost, iniciativa, přiměřenost postupu, prokazování příslušnosti a poučování. Tato ustanovení jsou rozvedena v § 9 až § 13 uvedeného zákona. Tyto jsou obecně policistům známy. Ve vztahu k dopravním nehodám je ale nutné pamatovat na následující povinnosti.

Přijetí oznámení – Policisté jsou povinni přijmout každé oznámení, které jim je podáno ať už ústně, elektronicky, poštou nebo jiným způsobem. Zda dle iniciativy vyřeší dané oznámení policista sám, nebo jej předá někomu dalšímu, zejména pak tomu, kdo je k tomu funkčně, místně nebo věcně příslušný, je už na zvážení dle daných okolností. Vždy však ale dle zákonných ustanovení a interních aktů. Důležité ale je, že policista oznámení musí přijmout. Jakým způsobem ho nakonec vyřeší, je opět na zvážení dle dané situace. Mnohdy vyřešení nemusí být ani ku prospěchu oznamovatelů. U dopravních nehod tomu tak může být o to více. Jedná se totiž o kategorii kriminality, u které se mezi oznamovateli objevují velmi často právě i podezřelé osoby.

Řešení z úřední povinnosti – Jedná se o právní termín, který se opírá o povinnost právě i pro policisty a to v jejich aktivním jednání i bez návrhu jiné

osoby. Zejména pak za předpokladu, že je ohrožen zájem chráněný zákonem. Může se tak jednat o ochranu majetkových práv či sociálních práv, ale na druhé straně i ochranu života a zdraví osob. S tímto úzce také souvisí iniciativa. Ta dokonce stanovuje pro policistu povinnost zakročit i v době mimo službu právě za předpokladu, že je bezprostředně ohrožen život, zdraví nebo svoboda osob. Zároveň však musí hrozit nebezpečí z prodlení.

4.6 Způsoby objasňování některých skutečností

V rámci vyšetřování dopravních nehod jsou prováděny další úkony, na základě kterých může docházet k objasňování určitých skutečností, popřípadě může být rozšířena i právní kvalifikace a s tím i případné postihy. Některé se provádí automaticky pro jejich nízkou nákladnost a přitom vysokou důležitost pro ochranu života, zdraví nebo majetku. Takovým úkonem je i vyloučení alkoholu.

4.6.1 Alkohol a řidič

Účinky alkoholu jsou dobře popsány v knize „Lidé, alkohol, drogy“.

Ve smyslovém vnímání je narušena především rozlišovací schopnost na kombinované podněty, například na zrakové a sluchové. I malé dávky alkoholu narušují ve výkonové sféře souhrn vizuálně motorických funkcí, to znamená, že zpomaluje již od hladiny alkoholu v krvi kolem 1‰. Alkohol působí více na vizuoauditivní souhry. Čím složitější je úkol pro jedince, tím více se projevuje jeho citlivost na alkohol. Snížená citlivost se projeví u úkonu, která má povahu rutiny. Například chůze se zavázanýma očima působí alkoholizovanému menší potíže a spíše se projeví na úkonu stát s otevřenýma očima na jedné noze.¹¹

Z textu je zřejmé, že požití i malého množství alkoholu může mít na účastníky provozu neblahé účinky. A co teprve při jeho vyšší koncentraci. V níže uvedené tabulce jsou shrnuty jeho účinky na lidský organismus ve vztahu k naměřeným hodnotám.

¹¹ ŠEDIVÝ, Václav a Helena VÁLKOVÁ. *Lidé, alkohol, drogy*. Praha: Naše vojsko, 1988.

Účinky různé koncentrace alkoholu na lidský organismus	
Koncentrace	Účinek
nad 0,2 ‰	Narušení zrakového vnímání, koncentrace, optického postřehu, zorného pole a zorného úhlu, zrakové paměti, emoční hladiny, prostorového vnímání, hloubkového a nočního vidění, sebekontroly a rozpoznávání zelené a červené barvy. Změna intenzity, rozdělení a výběrovost pozornosti.
do 0,5 ‰	Lehká podnapilost - člověk obvykle nejeví známky požití alkoholu, přesto hladina alkoholu v krvi působí na psychické procesy, klesá koncentrace pozornosti a výkonnost.
0,6 - 1,5 ‰	Lehká až střední opilost - člověk se stává subjektivně živějším, pohotovějším, odvážnějším, optimističtější, bez známek úzkosti a opatrnosti. Optický postřeh je otupen, pozornost omezena, vnímání zkresleno. Ztrácí pocit odpovědnosti a vzrůstají pohnutky k riskování, agresivitě a bezohlednosti.
1,6 - 2,3 ‰	Střední opilost - nekoordinované pohyby, přerývaná mluva, impulzivní reakce, hluchost, sklon k násilnému chování.
nad 2,3 ‰	Těžká opilost - člověk neudrží stabilitu, vrávorá, usíná, někdy se nachází v komatózním stadiu.

zdroj: ibesip.cz

Obrázek 12 - Účinky alkoholu na lidský organismus

Vliv alkoholu na lidský organismus je jednoznačně neblahý. O to více pak za předpokladu, že působí na řidiče neboť tento při jízdě ovládá pomyslnou „zbraň, která dokáže nejen způsobit škodu, ale i zranění či usmrcení osob. Jednoznačně se tak jedná o „fenomén“, který by měl být policií vždy nerespektován. Proto je řidič povinen se v souladu s § 5 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu, na výzvu policisty podrobit provedení vyšetření, ke zjištění zda není alkoholem ovlivněn. Takové vyšetření může být provedeno na místě, za pomoci detekčních přístrojů popřípadě při lékařském vyšetření spojeném s odběrem biologického materiálu, zpravidla žilní krve popřípadě moči. Přestože řidič může takové vyšetření odmítnout, musí být řádně poučen, že v takovém případě se na něj bude hledět jako kdyby alkohol požil. Právně mu však za odmítnutí vyšetření hrozí postih pouze ve formě přestupku. Řidičské oprávnění mu za odmítnutí zadržet lze.

V České republice oficiálně není alkohol při řízení tolerován v žádném množství. Zajímavostí však je, že například v Anglii a Walesu tomu tak není. Dle internetového portálu www.gov.uk¹² je v těchto zemích povolený limit alkoholu při řízení v hodnotě 80 mg/100 ml krve. Jedná se tak o největší povolenou hodnotu alkoholu při řízení v Evropě. Ve Skotsku se pak jedná o hodnotu 50 mg/100 ml

¹² *Welcome to GOV.UK* [online]. Copyright © Crown copyright [cit. 14.02.2022]. Dostupné z: https://www.gov.uk/drink-drive-limit?fbclid=IwAR21J73jV4MvvK2Sanqq5g3w2M3mD2BoWoL-oMI7o6u-4TVysGhz_vX_30

krve. Přitom je ve Spojeném Království přibližně ročně způsobeno 200 dopravní nehod s usmrcením osob právě v souvislosti s alkoholem za volantem. Hodnota 80 mg/100 ml odpovídá hodnotě 0,8 promile. U dospělého muže o hmotnosti cca 88 kg, při době pití 2 hodin se jedná konkrétně například o požití čtyř 11° piv.



Obrázek 13 - Alcotest 7510

v hodnotách od 0 do 6 ‰. Výhodou je pasivní zkouška, která se provádí bez náustku jen ve formě výdechu proti přístroji. Další nespornou výhodou je provedení odborného měření, u kterého přístroj sám vyhodnotí, zda je nutné provést 2 zkoušky. To v případě, že je první hodnota pozitivní a případně 3 zkoušku při rozdílné hodnotě o 10 %. Provedená měření lze jednoduše vytisknout na tiskárně, která je uložena v kufru s přístrojem.

Požadavky na provedení zkoušky:

- Měření provádět nejdříve 15 minut po požití alkoholu či například ústních sprejů
- Klidný plynulý výdech o objemu cca 1,2 L (minimálně v délce cca 2 sek.)
- Nekouřit po dobu cca 2 minut před odběrem

Základní požadavky na přístroj při běžném užívání

- Kalibrace je doporučena po 6 měsících. Je však možnost ji prodloužit na 12 měsíců
- Přístroj je možno používat v teplotách od -10 °C až do 50°C.

4.6.1.2 Detekce alkoholu – Odběry biologického materiálu

Přestože je možnost provádět dechovou zkoušku ověřeným analyzátozem, je možnost rovněž řidiče vyzvat k provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu. Může to být například z rozdílných hodnot dechových zkoušek, ale i nesouhlasu s provedením dechové zkoušky či

nesouhlasem s naměřenou hodnotou. V takovém případě musí být účastník řádně poučen a následně vyzván právě k provedení uvedeného vyšetření. Tento, za předpokladu, že s ním bude souhlasit, bude následně eskortován na odběry. Tyto se provádí v lékařských zařízeních. Zpravidla se může jednat o nemocnice nebo protialkoholní záchytné stanice (PAZS). Odběr provádí lékař za přítomnosti policistů. Zároveň je provedeno i vyšetření, které lékař zaznamená do tiskopisu, který mu je policisty předán i s žádostí o takové vyšetření. Dále lékař vyhodnotí, zda je osobu nutné umístit právě na PAZS nebo nikoliv. K tomuto může dojít za předpokladu, že by mohlo být ohroženo jeho zdraví nebo život. Po provedených odběrech se biologický materiál předá do toxikologické laboratoře k provedení rozboru. Převoz krve je prováděn v chladících boxech k tomu určených.

K následnému rozboru se používají zejména 2 metody:

Plynová chromatografie – Vzhledem ke složitosti obou technik budou uvedeny alespoň pro přehlednění. Plynová chromatografie se provádí přístrojem nazvaným jako plynový chromatograf. Princip tohoto přístroje spočívá v separaci jednotlivých látek ze zkoumané směsi. Pro potřeby policie se jedná zejména právě o krev. Výsledkem separace látek se zjistí jejich daný počet, popřípadě zda se jedná o látku jedinou. Poté se zkoumá v jaké koncentraci jsou ve vzorku obsažené. Pro samotné zkoumání se tedy musí nejdříve oddělit. Následně jsou látky zkoumány jako plyny skrze detektor přístroje. Výhodou této metody je, že dokáže separovat i velmi podobné směsi látek. Výsledkem je tedy konkrétní hodnota alkoholu v krvi.

Widmarkova metoda – Výhodou této metody je její jednoduchost. Jedná se o základní metodu, kterou umí i základní laboranti. Nevýhodou je, že při odběru nemůže být použita dezinfekce obsahující alkohol, neboť může dojít ke zkreslení výsledné hodnoty. Rovněž je nutná znalost léků, které v době před odběrem osoba požíla. Při této metodě se postupuje oddestilováním etanolu obsaženého v krvi a jeho oxidací známým nadbytkem dichromanu draselného v kyselině sírové. Následný přebytek dichromanu se stanoví jodometrickou titrací.

Známa je rovněž Widmarkova rovnice. Tato je často prezentována v různých tvarech. Její výpočet spočívá v zadání základních hodnot, které jsou známy například z výslechu. Takto lze dopočítat přibližnou hladinu alkoholu v krvi

osoby například i bez provedení odběru krve či provedení dechové zkoušky. Tato metoda je často využívána znalci k dopočtu hladiny alkoholu, kterou mohl mít řidič v době dopravní nehody za předpokladu, že uvádí požití i po dopravní nehodě.

Znáмым tvarem rovnice je tato: $a = p \cdot r \cdot (c_t + \beta \cdot t)$

a = Celkové množství požitého alkoholu v gramech; p = Hmotnost osoby; r = Redukční faktor (muži 0,7; ženy 0,6); c_t = Hladina alkoholu v krvi; $\beta = 0,12 - 0,2$ g – Oxidace; t = čas mezi odběrem a požitím alkoholu

4.6.2 Návykové látky

Z hlediska návykových látek se teorie neustále vyvíjí. Teprve nedávno došlo ke stanovení konkrétních hodnot u dalších druhů návykových látek mimo původní Cannabis. Praxe při testování je obdobná jako u alkoholu. Řidič je povinen se podrobit vyšetření dle § 5 odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu. Stejně tak jako u alkoholu, může řidič takové vyšetření odmítnout a to jak provedení testu, tak lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu.

4.6.2.1 Orientační test na místě kontroly



Obrázek 14 - Orientační test DrugWipe 5S

K provádění orientačního testu na návykové látky se v současné době u PČR používají testy od společnosti Securetec pod názvem DrugWipe. Mezi standartně používané typy spadají verze 5S a 5SP. Jedná se o jednorázové testy pro detekci drog v lidských slinách, popřípadě lidském potu. Výsledek testu je pouze orientační a v žádném případě tak nepřináší informaci o konkrétním množství v těle testovaného. V takovém případě je tak nutné provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu, viz. následující kapitola.

Test dokáže vyhodnotit následující látky:

- 1) CA cannabis (marihuana/hašiš/THC)
- 2) AM amfetaminy MET metamfetaminy (MDMA/extáze)
- 3) CO kokain (crack) OP opiáty (heroin/morfin)

Zjednodušený postup kontroly ze slin v krocích:

- 1) Odejmutí modrého sběrače vzorku a to bez dotyku na stěrové polštářky.
- 2) Testovaná osoba si následně 3x olízne vnitřní strany tváře.
- 3) Sběračem vzorku se setřou sliny z jazyku nebo vnitřní strany tváře.
- 4) Sběrač vzorku se vsadí zpět do kazety testu.
- 5) Test se podrží ve svislé poloze s ampulkou ve spodní poloze, která se promáčkne. Na testu v těchto místech bývá uvedeno „PRESS“. Přitom dochází k prasknutí ampulky. Po prasknutí je nutné držet test v této poloze po dobu 10 vteřin.
- 6) Následně test položit na vodorovnou plochu a po dobu 5 minut ho takto ponechat. Poté se zobrazí výsledek. Vždy se však musí objevit zejména kontrolní risky, aby bylo možné test uznat za platný a až následně případně u nějaké z látek, nebo i více, zda je testovaná osoba pozitivní.

4.6.2.2 Návykové látky – Odběry biologického materiálu

V případě pozitivního testu se osoba musí vyzvat k provedení lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu. Ve vší podstatě jde o obdobu jako u alkoholu. Rozdíl tkví v tom, že přístroj Dräger jako výslednou hodnotu zobrazuje konkrétní množství požitého alkoholu. Tento postup má právní oporu a případné provedení odběru tak již není, za předpokladu souhlasu testované osoby, zapotřebí. U návykových látek, je ale orientační test nedostačující a je tak nutné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu provést. K tomuto se tedy osoba vyzve. Odmítnout vyšetření může stejným způsobem jako u alkoholu. Případný odběr probíhá rovněž ve zdravotnickém zařízení. Odebírá se krev a moč. Následně je na základě žádosti policie proveden rozbor materiálu, u kterého se zpravidla žádá nejdříve jen o tzv. „stopy OPL“, tedy zda se vůbec nějaké množství návykové látky, případně látek, v odebraném vzorku nachází. V případě pozitivní „stopy“ je pak na zvážení, zda bude proveden rozbor ke zjištění konkrétních hodnot, nebo zda se takto věc oznámí a následně si správní orgán rozhodně o tom, zda rozbor provede sám.

Ze ZPPP vyplývá, že se nedoporučuje po provedeném pozitivním testu na návykové látky odebírat řidičský průkaz, přestože to zákon umožňuje. Vždy je tak nutné zvážit, zda je nutné k tomuto oprávnění přistoupit.

4.6.3 Vytěžování kamer

V současné době se jedná o jeden z hojně využívaných prostředků pro objasňování dopravních nehod. Například v Pardubicích se dle oficiálních stránek města jen v jejich správě nachází 136 kamer. Zajímavostí je, že se jedná o jen velmi malou část z celkového počtu kamer v tomto městě. Dnes již každá druhá společnost chrání svůj majetek za pomoci kamerových systémů. Je tak nutné se vždy na místech nehod přesvědčit, zda se i tam nějaká kamera nenachází. Dále je nutné myslet i na to, že si čím dál větší část řidičů pořizuje kamery do vozidel. Při prvotních úkonech je nutné směřovat vyšetřování právě i ke kamerám ve vozidlech protože může hrozit přemazání záznamu a to jak vědomě, ze stran řidiče například pro svou ochranu od případného postihu, tak nevědomě. Nespornou výhodou, která se již několik objevuje je systém kamer AKV.

4.6.3.1 Automatické kontroly vozidel – AKV

Jde o kamerový systém, který automatizovaně zaznamenává registrační značky vozidel. Je tak zaznamenán průjezd vozidel, který lze dohledat i zpětně v seznamu. Zároveň zachycuje běžný obrazový, respektive kamerový záznam, který lze rovněž využít. Výhodou je vysoká kvalita těchto záznamů a naopak nevýhodou, že je kamera zaměřená na konkrétní místo. Mj. tak ale lze využít i záznam z důvodu osob ve vozidle, které je možné lépe rozeznat. Velmi často je u tohoto systému využívaná možnost podchycení trasy vozidla při jeho zaznamenání na více kamerách. Jednoznačným bonusem je urychlení vyhledávání, kdy není nutné složitě a zdlouhavě prohlížet jednotlivé záznamy, někdy i v rámci hodin, ale postačí si vozidla vyhledat v systému AKV a poté se již řídit dle časové posloupnosti.

4.6.4 Vyhodnocení dat z tachografu

Vcelku ucelený obrázek o dopravní nehodě, zejména pak ve vztahu k jejímu vzniku, nám můžou poskytnout i data z tachografu a to nejen k vozidlu, ale i řidiči. Nejen že tak může dojít ke zjištění porušení některých z ustanovení Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 a dalších, ale může být

podán i obrázek o rychlosti bezprostředně před nehodou a i informace o době jízdy řidiče, na kterého za cestu mohla dolehnout únava apod. Při velkých dopravních nehodách je tak stažení dat z tachografu naprostým základem.

4.7 Policista a DN – Dotazníkové šetření k ověření znalostí

Vzhledem k rozdílným znalostem dopravních nehod je práce dále nasměrována k ověření znalostí policistů. Veškeré potřebné informace byly doposud v práci již zmíněny a lze tak z nich vycházet. Přestože se žádný z dotazovaných s touto prací nemohl před vyplněním dotazníku seznámit, lze tuto považovat za pevný základ pro doplnění jejich znalostí. Z následných výsledků pak bude stanoven postup, jakým lze policisty případně dozdělat.

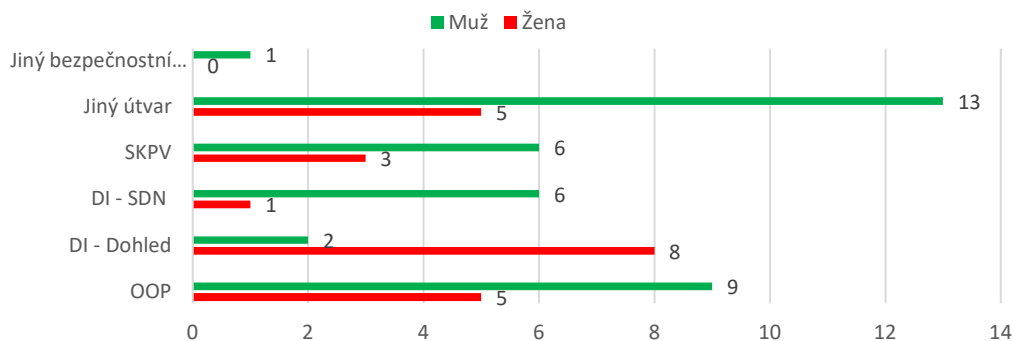
Dotazník se opět skládal nejdříve z otázky pro rozdělení respondentů (základní otázka), následované kategorií vyhodnotitelných otázek (otázky k vyhodnocení) a poté i kategorií, která by se dala nazvat „názorovou“ (všeobecné otázky).

4.7.1 Dotazníkové šetření – Empirická část

Celkově dotazník vyplnilo 59 respondentů z nichž 42 bylo mužů a 17 žen. Stejně jako předchozí dotazník, byl i tento vyplněn na stránce <https://www.surveymonkey.com>. Odpovídat bylo možné od 20. ledna 2022 do 2. února 2022. Doba na odpovědi se pohybovala od 1-2 minut (5 respondentů), 2-5 minut (43 respondentů), 5-10 minut (8 respondentů), 10-30 minut (2 respondenti) a více než 60 minut (1 respondent). Jednotlivé odpovědi jsou zaznamenány v grafech ve výše uvedeném vztahu. Otázky jsou vždy směřovány k jednotlivým útvarům. Mezi ně byly zařazeny OOP; DI – Dohled; DI – SDN; SKPV; Jiný útvar a v poslední řadě Jiný bezpečnostní sbor – HZS, Věžeňská služba apod. Nejdříve tedy základní otázka.

Základní otázka

1) Jste muž či žena?



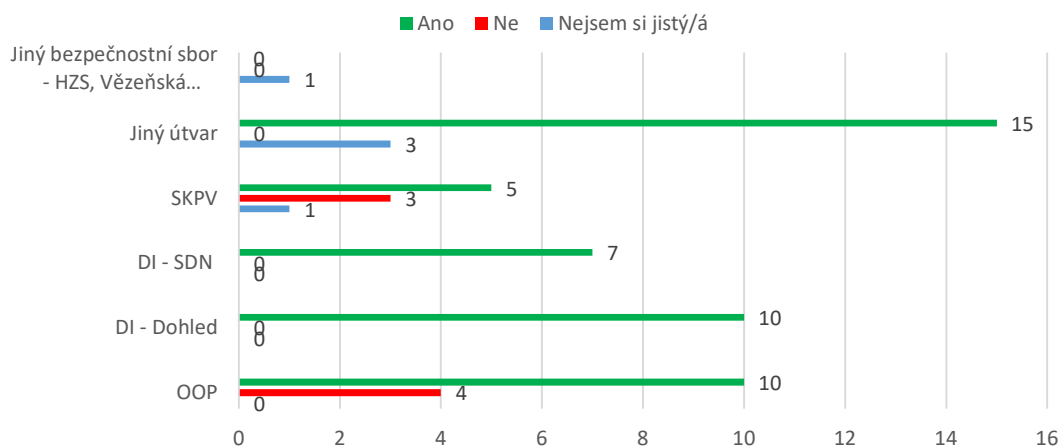
Celkové odpovědi - **Muž - 42 (71,2 %)** a **Žena - 17 (28,8 %)**

Graf 8 - Policista a DN (Dotazníkové šetření – základní otázky)

V této otázce je zaznamenáno pohlaví jednotlivých respondentů ve vztahu k jejich zařazení. Celkově je tedy z OOP 14 respondentů, z DI – Dohledu 10 respondentů, z DI – SDN 7 respondentů, z SKPV 9 respondentů, z jiného útvaru 18 respondentů a z jiného bezpečnostního sboru 1 respondent. Nejlepších znalostí by měli dosahovat příslušníci zařazení na DI – SDN. Zda tomu tak bude zodpoví následující otázky.

Otázky k vyhodnocení

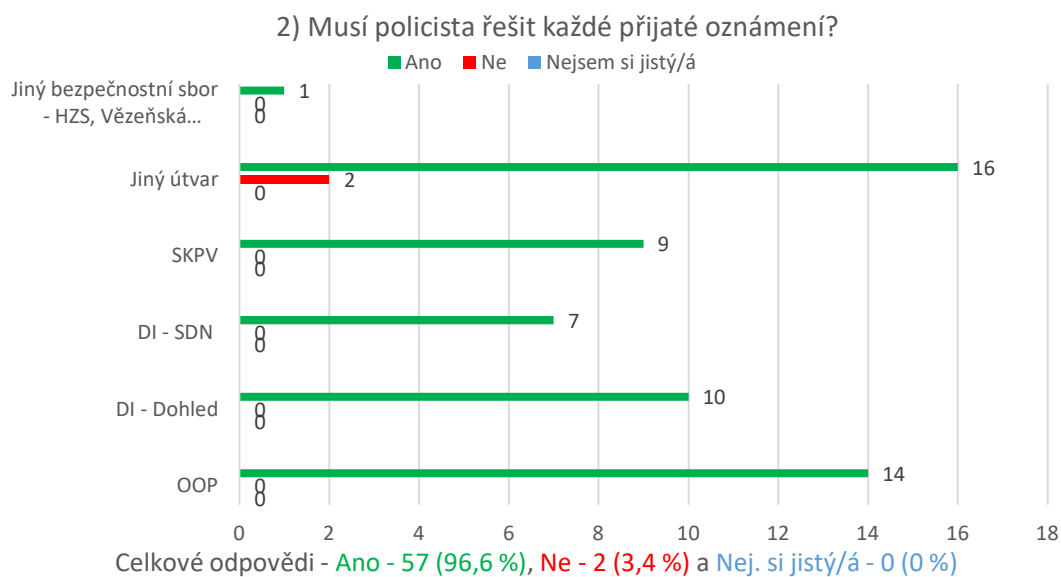
1) Musí policista vždy vyřešit přestupek popřípadě přestupky za způsobení dopravní nehody? Například uložením pokuty nebo domluvou či oznámením



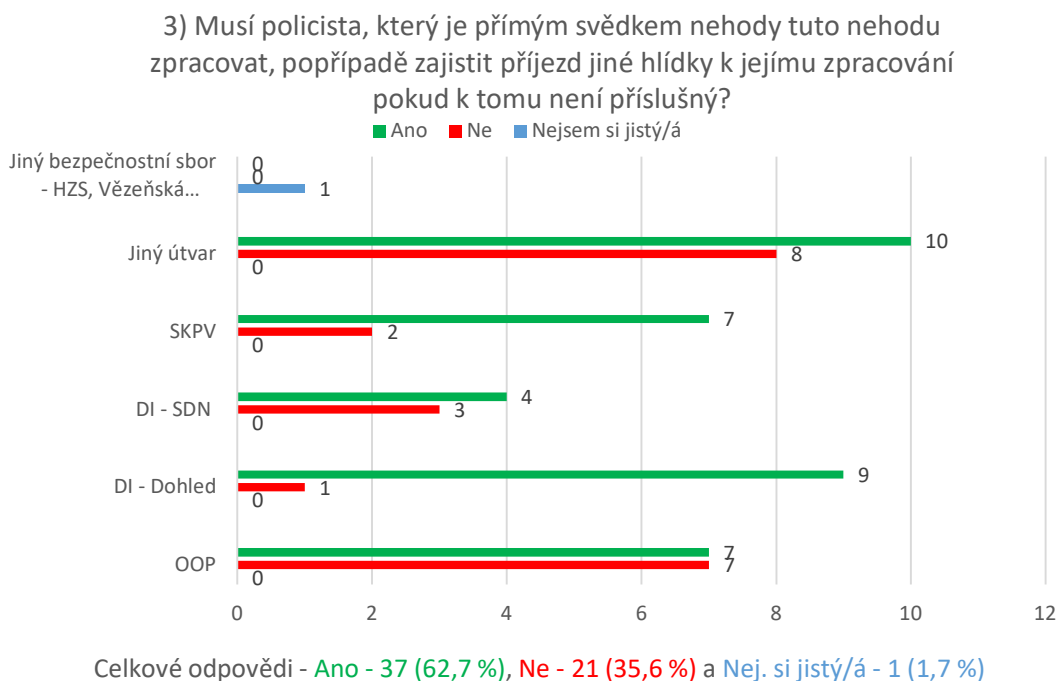
Celkové odpovědi - **Ano - 47 (79,7 %)**, **Ne - 7 (11,9 %)** a **Nej. si jistý/á - 5 (8,5 %)**

Graf 9 – Policista a DN (Dotazníkové šetření – otázky k vyhodnocení)

Správná odpověď je „Ano“. S přihlédnutím k různorodosti zařazení respondentů se u správné odpovědi jedná o vysoké procento. Lze tak předpokládat, že v tomto směru jsou znalosti dostatečné.



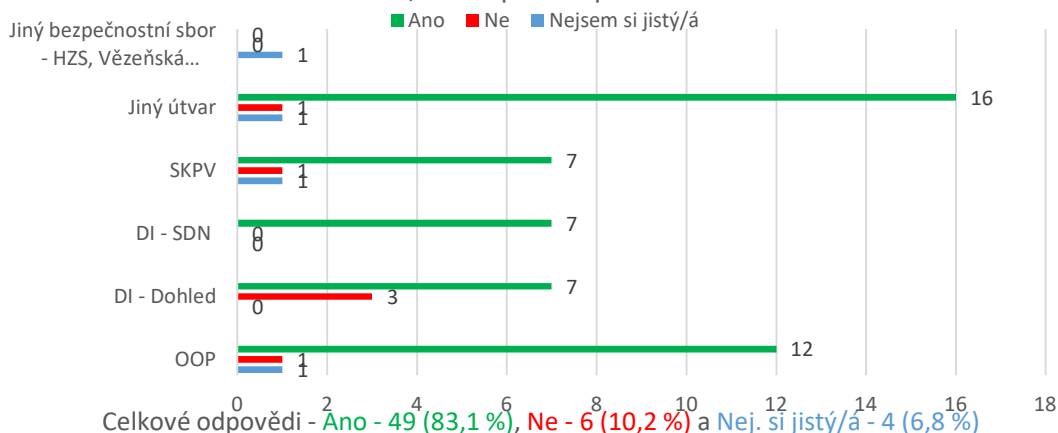
Správná odpověď je „Ano“. Prakticky jednoznačné odpovědi, z kterých je tato znalost zřejmá.



Správná odpověď je „Ano“. Tato povinnost vyplývá zejména ze ZPPP a iniciativy dle zákona o PČR. Přestože se zdá číslo 62,7 % vysoké, není tomu tak.

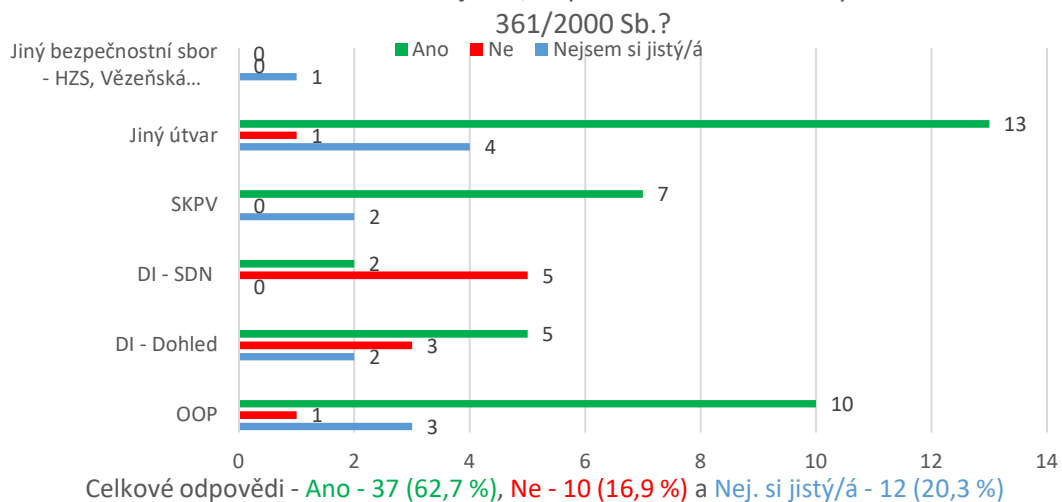
Často se totiž v praxi objevuje situace, při níž policista zařazený například na PEO dopravní nehodu nezpracuje ani nepředá s odůvodněním, že účastníkům poskytl informace co mají dělat a z místa odjíždí. Takové vyřešení nehody je ovšem chybné. V tomto směru je tak nutné doplnit u účastníků potřebné znalosti.

4) Musí být předána dopravní nehoda, při níž viník nesouhlasí se zaviněním, na skupinu dopravních nehod?



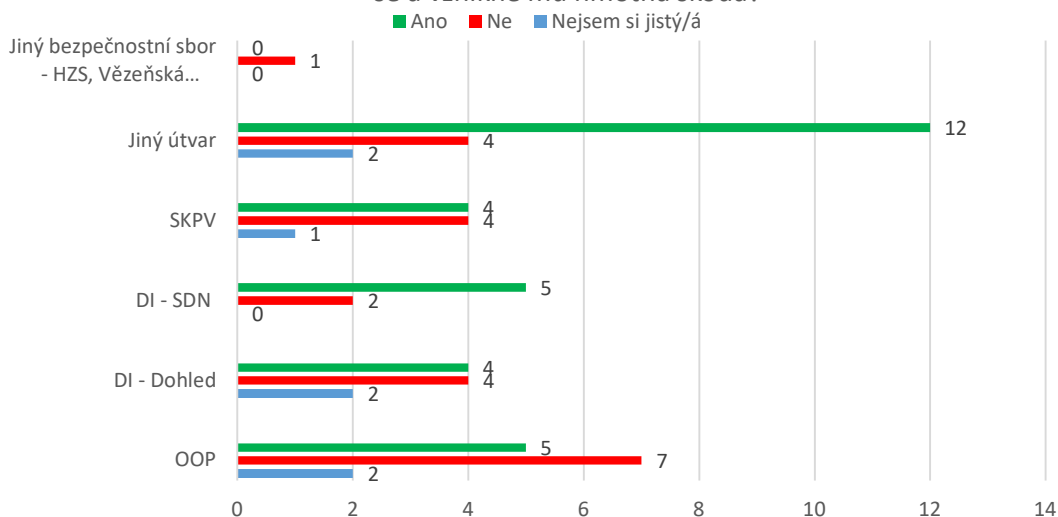
Správná odpověď je „Ano“. Odpověď je odvozena zejména v pokynu č. 1/2021, který upravuje postup při vyšetřování DN. Jednodušší odůvodnění však tkví v tom, že každý přestupek je povinen policista vyřešit a za předpokladu, že účastník nesouhlasí se zaviněním, nebude souhlasit ani s uloženou pokutou a proto je nutné věc zpracovat jako VDN a následně oznámit. 83,1 % správných odpovědí je však vysoké číslo a znalosti tak lze považovat za dostačující.

5) Je náraz vozidla do chodce, při kterém nedošlo ke zranění osob, ani ke hmotné škodě na majetku, dopravní nehodou ve smyslu § 47 z. č.



Správná odpověď je „Ne“. V jedné z kapitol u účastníka byl pojem dopravní nehoda řádně objasněn. Z kapitoly je patrné, že o dopravní nehodu se bude jednat za předpokladu, že při ní dojde alespoň ke hmotné škodě, ke zranění nebo ke ztrátě na životě. Alespoň jedna z těchto podmínek tak musí být splněna. U této otázky tomu tak není. 62,7 % jednoznačně nelze považovat za dostatečné číslo.

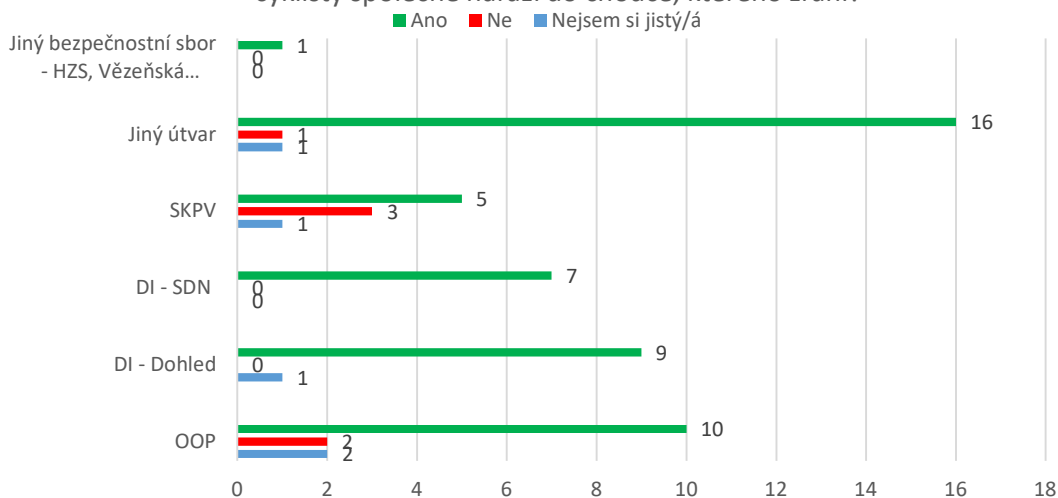
6) Jedná se o dopravní nehodu, když cyklista za jízdy upadne, nezraní se a vznikne mu hmotná škoda?



Celkové odpovědi - Ano - 30 (50,8%), Ne - 22 (37,3%) a Nej. si jistý/á - 7 (11,9%)

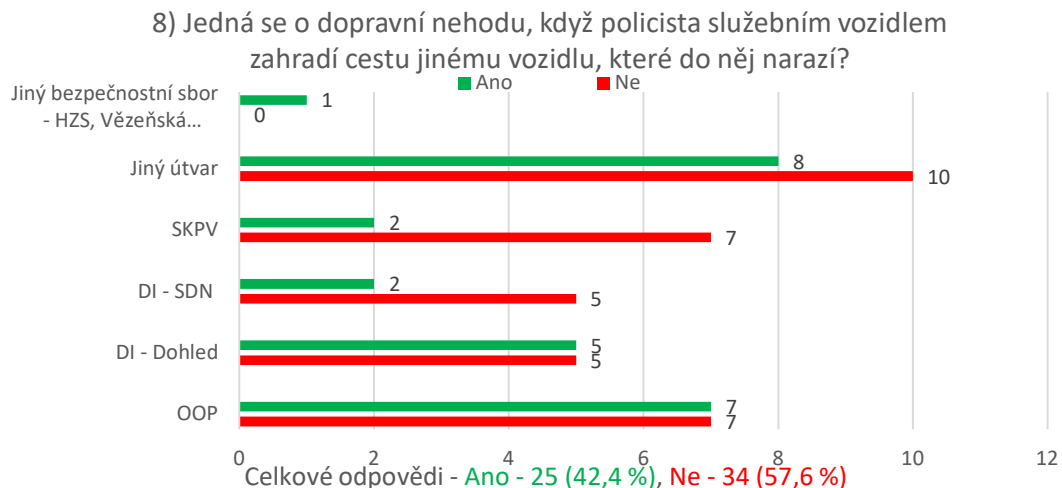
Správná odpověď je „Ano“. Důvod této odpovědi je zodpovězen v předchozí otázce. 50,8 % je opravdu málo a tato otázka tak bude rovněž přidána k těm, u kterých je nutná osvěta.

7) Jedná se o dopravní nehodu, když cyklista na stezce pro chodce a cyklisty společně narazí do chodce, kterého zraní?

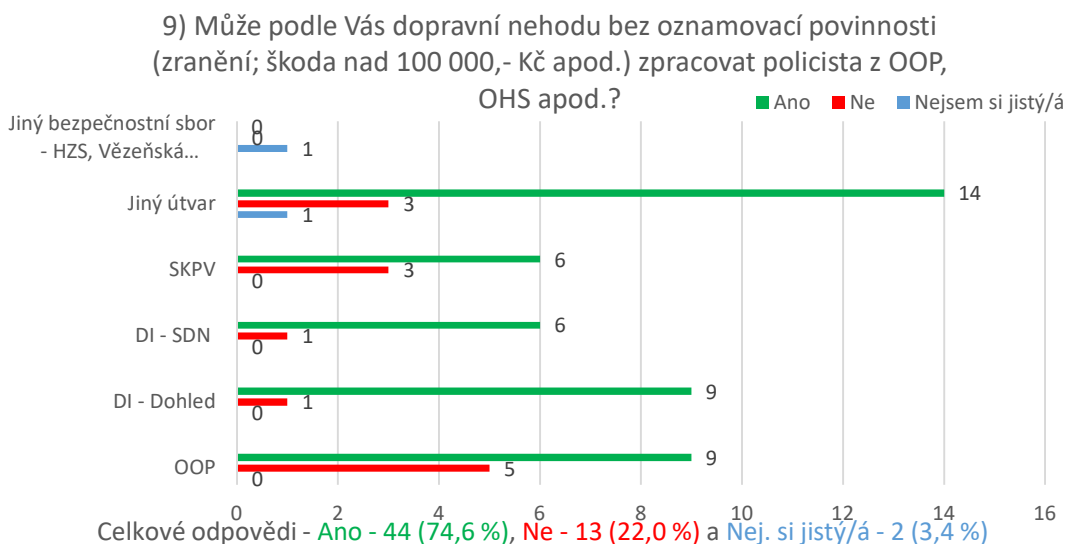


Celkové odpovědi - Ano - 48 (81,4%), Ne - 6 (10,2%) a Nej. si jistý/á - 5 (8,5%)

Správná odpověď je „Ano“. Jedná se o druh komunikace, na které platí pravidla silničního provozu a na § 47, ve smyslu dopravní nehody, uvedeného zákona se tak nesmí zapomínat. Na druhou stranu je zřejmé, že tato skutečnost je respondentům známa.



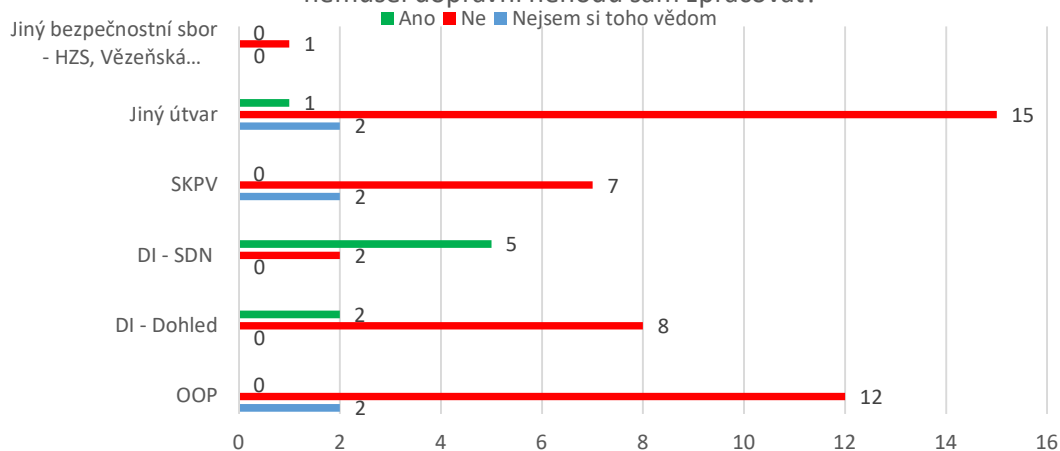
Správná odpověď je „Ne“. V souladu se ZPPP, ale i zákony se jedná o použití donucovacího prostředku a jako takový ho je nutné evidovat. V žádném případě tak nemůže být taková událost evidována jako dopravní nehoda. Prostředek je uveden v § 52 písm. f) zákona o PČR. 42,4 % procenta je i vzhledem k medializovanému případu policisty Šimona Vaice, který zahradil vozidlem cestu motorkáři a následně byl osvobozujícím rozsudkem zproštěn obžaloby právě z důvodu toho, že se nejedná o dopravní nehodu, ale o použití donucovacího prostředku, opravdu malé číslo.



Správná odpověď je „Ano“. Zákon ani žádný závazný předpis přímo nestanovuje, že by dopravní nehodu bez oznamovací povinnosti nemohl zpracovat jiný policista, než ten zařazený na SDN. Mnohdy se však stává, že policisté nehodu tímto způsobem předávají právě na SDN z důvodu toho, aby nemuseli nehodu zpracovat přímo oni. Tato otázka byla položena v rámci následující kategorie. 74,6 % je každopádně vcelku vysoké číslo.

Všeobecné otázky

1) Setkal/a jste se někdy s tím, že policista (nezařazený u skupiny dopravních nehod) zavolal ZZS pro účastníka nehody jen proto, aby nemusel dopravní nehodu sám zpracovat?

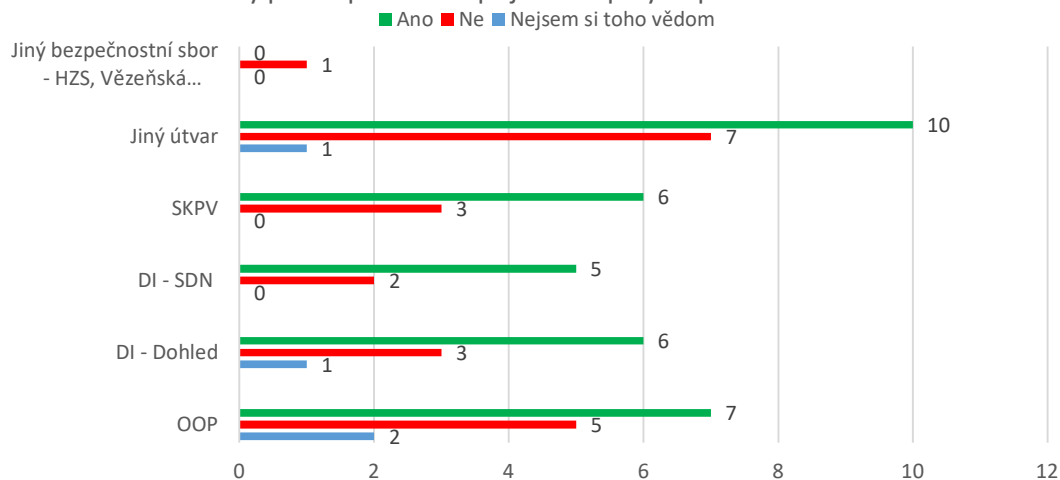


Celkové odpovědi - **Ano - 8 (13,6 %)**, **Ne - 45 (76,3 %)** a **Nejsem si toho vědom - 6 (10,2 %)**

Graf 10 - Policista a DN (Dotazníkové šetření – všeobecné otázky)

Na jednu stranu překvapivé číslo pouhých 13,6 % respondentů, kteří se s tímto postupem setkali. 62,5 % těchto odpovědí je však ze strany policistů zařazených na SDN. To poukazuje na špatné zkušenosti v této oblasti.

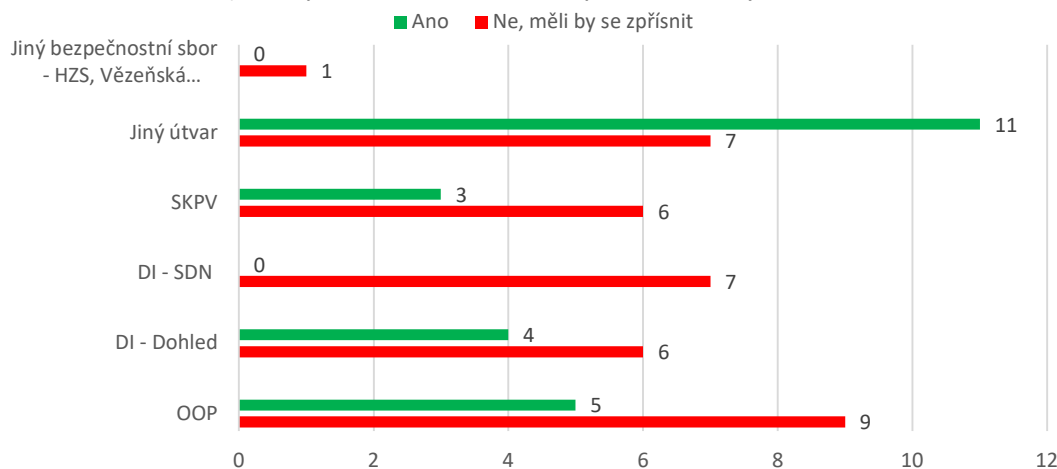
2) Setkal/a jste se někdy s tím, že by po Vás některý z účastníků nehody přímo požadoval příjezd skupiny dopravních nehod?



Celkové odpovědi - Ano - 34 (57,6 %), Ne - 21 (35,6 %) a Nejsem si toho vědom - 4 (6,8 %)

57,6 % je relativně vysoké číslo, když na takovou možnost vlastně ani zákon nepamtuje a znalost ZPPP je ze stran účastníků nepravděpodobná.

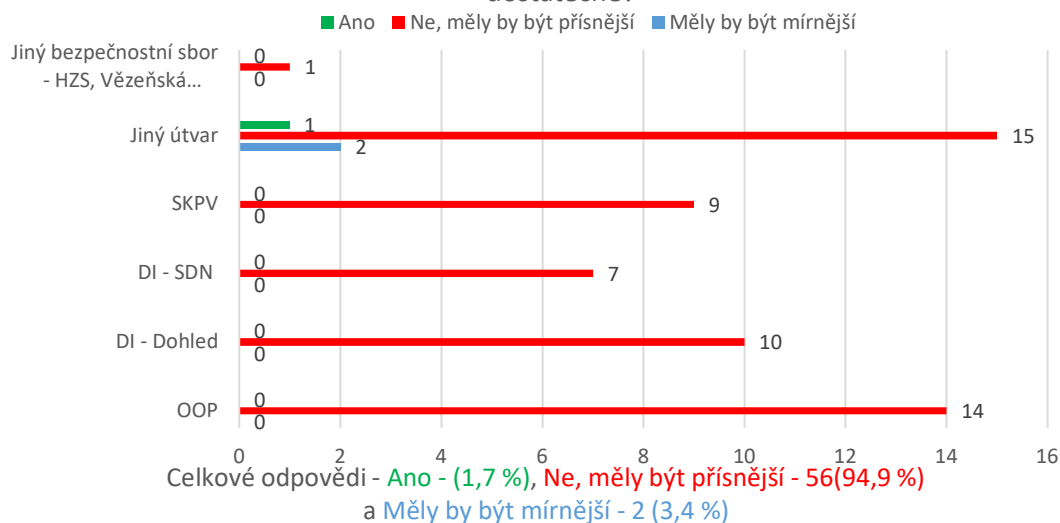
3) Jsou podle Vás sankce za dopravní nehody dostatečné?



Celkové odpovědi - Ano - 23 (39,0 %), Ne, měli by se zpřísnit - 36 (61,0 %)

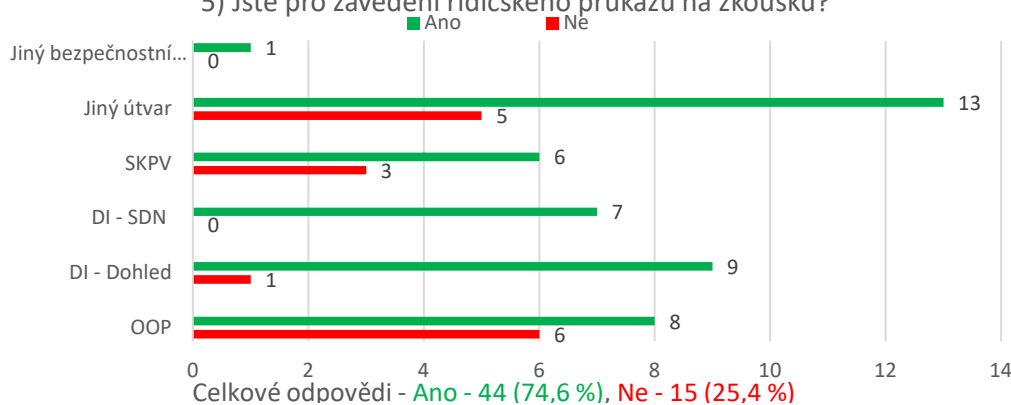
Názor nijak jednoznačný, přesto však směřující ke zpřísnění sankcí za dopravní nehody. Tento názor se může vytvářet zejména na základě zkušeností s dopravní nehodou spojené.

4) Jsou podle Vás postihy za opakované řízení i přes "zákaz/y řízení" dostatečné?



94,9 % respondentů by bylo pro zpřísnění postihů. Vcelku jednoznačné číslo, které značí silnou nespokojenost se současnou situací. Opakované řešení stále stejných osob aniž by došlo k jejich závažnějšímu postihu, který by je mohl odradit od recidivy, vytváří u dotazovaných osob razantní postoj.

5) Jste pro zavedení řidičského průkazu na zkoušku?



Opět velmi vysoké číslo odpovědí. Zavedení řidičského průkazu na zkoušku by tak mohlo být vodítkem ke snížení počtu dopravních osob u nových řidičů.

4.7.2 Dotazníkové šetření – Komparační část

V rámci tohoto dotazníku byly zjištěny určité nedostatky, které je potřeba v rámci služby příslušníků bezpečnostních sborů objasnit a nastavit tak, aby

nedocházelo ke zbytečným nesrovnalostem. Zároveň tak může dojít k lepší vzájemné spolupráci, která může práci zjednodušit.

U dotazníku byla opět vyhodnocena část „Otázky k vyhodnocení“, u které byla každá správná odpověď ohodnocena 1 bodem. Celkový počet získaných, ale i možných bodů je znázorněn v tabulce.

Varianta	OOP	DI Dohled	DI SDN	SKPV	Jiný útvar	Jiný bez. sbor	Celkově
Počet respondentů	14	10	7	9	18	1	59
Počet otázek	9	9	9	9	9	9	9
Body Lze získat	126	90	63	81	162	9	531
Body Získáno	75	66	53	50	110	2	356
Rozdíl bodů	-51	-24	-10	-31	-52	-7	-175
Úspěšnost	59,5 %	73,3 %	84,1 %	61,7 %	67,9 %	22,2 %	67,0 %

Tabulka 7 – Dotazníkové šetření – Vyhodnocení dat (Policista a DN)

Úspěšnost 84,1 % u policistů zařazených na SDN je sice relativně vysoká, bohužel však nedostačující pro to, co musí policisté na daném útvaru zvládnout. Bohužel je tak nutné konstatovat, že by se číslo mělo více než blížit 100 %.

U dotazníku byly nedostatky rozděleny do těchto kategorií:

A) Nízká důležitost osvěty policistů – Úspěšnost nad 70 %.

- 1) Musí policista vždy vyřešit přestupek popřípadě přestupky za způsobení dopravní nehody? Například uložením pokuty nebo domluvou či oznámením
- 2) Musí policista řešit každé přijaté oznámení?
- 4) Musí být předána dopravní nehoda, při níž viník nesouhlasí se zaviněním, na skupinu dopravních nehod?
- 7) Jedná se o dopravní nehody, když cyklista na stezce pro chodce a cyklisty společně narazí do chodce, kterého zraní?

B) Střední důležitost osvěty policistů – Úspěšnost od 45 do 69 %.

- 3) Musí policista, který je přímým svědkem nehody tuto nehodu zpracovat, popřípadě zajistit příjezd jiné hlídky k jejímu zpracování pokud k tomu není příslušný?

6) Jedná se o dopravní nehodu, když cyklista za jízdy upadne, nezraní se a vznikne mu hmotná škoda?

C) Vysoká důležitost osvěty policistů – Úspěšnost od 0 do 44 %.

5) Je náraz vozidla do chodce, při kterém nedošlo ke zranění osob, ani ke hmotné škodě na majetku, dopravní nehodou ve smyslu § 47 z. č. 361/2000 Sb.?

8) Jedná se o dopravní nehodu, když policista služebním vozidlem zahradí cestu jinému vozidlu, které do něj narazí?

Z provedeného rozdělení lze považovat za nejdůležitější kategorii C), v které se pohybovala znalost od 16,9 % do 42,4 %. Kategorie B) je na tom o něco lépe, přesto však by mohly být znalosti daleko na vyšší úrovni. V rámci řešení položené otázky již ve fázi úvodu bylo nastíněno, že případné neznalosti budou případně řešeny vhodnými nástroji, které mohou policistům při službě pomoci. Způsob vyřešení daných neznalostí tak bude v jedné ze závěrečných kapitolách shrnut.

5 Praktická část bakalářské práce – Dopravní nehody

Ve všech předchozích kapitolách byly postupně vysvětlovány jednotlivé dílčí úkony, které v komplexním pojetí přináší ucelený obraz o tom, jak dopravní nehoda vzniká, jakým způsobem ji lze předejít, ale posléze ji i vyšetřovat. Popisované znalosti tak budou v rámci praktické části zúročeny. Pro ověření, zda mohou být tyto znalosti dostačující, budou aplikovány v rámci praktické části bakalářské práce na dvě ohlášené dopravní nehody během jedné ze služeb na SDN Pardubice. Se souhlasem nadřízeného budou tyto dopravní nehody s pozměněnými údaji k lokalitě, času, ale i účastníkům a vozidlům, publikovány v rámci této bakalářské práce. Zvolená jména jsou tudíž fiktivní. Cílem praktické části je tak reálné využití nových poznatků ve snaze zjistit, zda jsou tyto postupy v reálných situacích aplikovatelné. Současně však vždy s dodržением zákonných ustanovení i interních aktů policie.

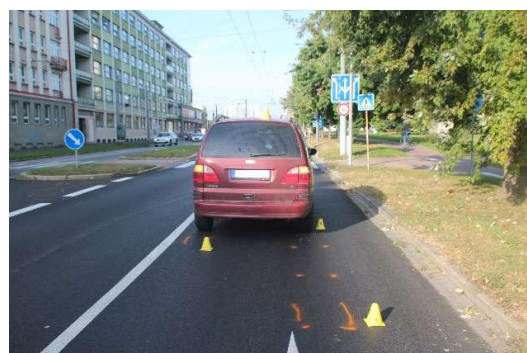
U jednotlivých dopravních nehod bude vždy práce rozdělena na 2 úhly pohledu. Z pohledu policisty budou uváděny možné způsoby vyřešení s následným uvedením, který způsob policista zvolil. U účastníka tomu tak bude obdobně. Jednotlivá jednání tak budou navazovat posloupně na sebe.

Obě dopravní nehody bude vyšetřovat totožná hlídka ve složení nrap. Jiří Pulkrábek a prap. David Kulhavý, jehož identita je pozměněna. Událost bude rozebírána vždy od doby, kdy k ní již došlo.

5.1 Dopravní nehoda – 2 osobní vozidla, bez zranění



Obrázek 15 - Pohled ve směru jízdy vozidel



Obrázek 16 - Pohled na brzdné stopy

Základní informace – Jednalo se o běžnou denní službu. Oznámení bylo přijato v době, kdy hlídka nezpracovávala jinou dopravní nehodu, ale byla k dispozici na svém útvaru. Zobrazené fotografie byly následně pořízeny na místě

události. V této fázi jsou uvedeny z důvodu lepšího dokreslení situace. Na prvním snímku je podchycena celková situace na místě. Na druhém pak stopy osazené č. 1), 2) a 4) zároveň s vozidlem osazeným č. 3). Jednotlivé stopy budou rozebrány v rámci praktické části. Na snímcích je zachyceno osobní motorové vozidlo tov. zn. Ford Galaxy. Jedná se o vozidlo podezřelé řidičky, v této práci vystupující pod fiktivním jménem Jitka Růžičková.



Obrázek 17 - Pohled na přední část OA Ford



Obrázek 18 - Pohled na zadní část OA VW

Na prvním snímku je zachycena přední část OA Ford Galaxy. Na druhém snímku je zachycena zadní část OA VW Touran, který řídila poškozená, v následující části uváděná s fiktivním jménem Jarmila Buchtelová.



Obrázek 19 - Blokovací stopy od OA VW



Obrázek 20 - Pohled na přední část OA VW

Na prvním snímku jsou zachyceny blokovací stopy od kol OA VW Touran. Na druhém snímku je zachycena přední část tohoto vozidla.

5.1.1 Praktická část 1. nehody – Průběh na místě nehody

Jarmila Buchtelová – Oznamovatelka

Varianty vyřešení: A) Sepsání záznamu o nehodě B) Oznamení na PČR

Zvolený způsob: Oznamovatelka telefonicky podala na linku 158 v 08:45 hod. oznámení o dopravní nehodě, při níž mělo dojít k nárazu 2 vozidel. Při události dle jejího vyjádření nedošlo ke zranění osob.

- **Operační důstojník** – V 08:47 předal radiostanicí tyto informace vyšetřujícím policistům.

Vyšetřující policisté

Varianty vyřešení: A) Zkontaktování oznamovatelky B) Výjezd na místo

Zvolený způsob: Hlídka telefonicky kontaktovala oznamovatelku Jarmilu Buchtelovou. Tato uvedla, že do zadní části jejího vozidla narazila řidička s vozidlem Ford, která byla později ztotožněna jako Jitka Růžičková. Tato prý nedobrzdila. Při nehodě dle vyjádření paní Buchtelové nedošlo ke zranění osob a vznikla jen minimální škoda. Hlídka navrhla oznamovatelce možnost sepsat si záznam o dopravní nehodě s druhou účastnicí.

Jarmila Buchtelová – Oznamovatelka

Varianty vyřešení dle PČR: A) Sepsání záznamu o nehodě B) Příjezd PČR

Zvolený způsob: Paní Buchtelová po konzultaci se svým manželem, který se na místo prý dostavil zvolila variantu B), neboť ji manžel uvedl, že to bude lepší.

- **Poznatek** – Přestože se nehoda zdála jednoznačná, jistota spojená s šetřením ze strany policie pro případné následné uplatnění na pojišťovně byla jednoznačná.

Vyšetřující policisté

Hlídka po hovoru vyrazila na místo. Po příjezdu provedla ztotožnění obou účastníků. V průběhu úkonu se hlídka dozvěděla, že ve vozidle VW Touran byla ještě nezletilá dívka, v rámci této práce s fiktivním jménem, Sandra Buchtelová. Jednalo se o dceru řidičky daného vozidla. Tato se rovněž nacházela na místě. Hlídka na místě dále vyzvala obě řidičky k provedení dechových zkoušek přístrojem Dräger ke zjištění, zda nejsou ovlivněny alkoholem. Současně s tím je i poučila o případném odmítnutí zkoušky.

Řidičky Jarmila Buchtelová a Jitka Růžičková

Varianty vyřešení dle PČR: A) Souhlasit s provedením zkoušky B) Zkoušku odmítnout

Zvolený způsob: Obě řidičky souhlasí s provedením zkoušky.

- **Poznámka** – Ani jedna z řidiček nejevila známky požití alkoholu.

Vyšetřující policisté

Provedli dechové zkoušky. U obou řidiček se jednalo o negativní výsledky. Podezření na požití návykových látek ani jeden z policistů nepojal, proto nebyl test proveden. Dále si policisté poslechli obě řidičky k události. Řidička vozidla VW Touran uvedla, že jela jako první, kdy uviděla na pravé straně vozovky u přechodu pro chodce právě stojícího chodce, který chtěl silnici po přechodu evidentně přejít. Proto mu chtěla přejítí umožnit a tak začala brzdit. V době nárazu vozidla Ford do zadní části jejího vozidla tak prý stála na brzdě, kdy rychlost plynule snižovala. Druhá řidička uvedla, že jela za vozidlem VW, jehož řidička prý začala brzdit na což ona reagovala rovněž bržděním, ale nárazu již nedokázala zabránit. Záznam o nehodě si doposud ani nezačali sepsovat.

Hlídkka provedla ohledání místa činu. Při tomto provedla byly zjištěny 2 stopy od pneumatiky za vozidlem VW a stejně tak 2 stopy od pneumatik za vozidlem Ford, viz. fotografie.



Obrázek 21 - Brzděné stopy od OA Ford



Obrázek 22 - Pás u místa řidiče v OA Ford

U vozidla Ford se prokazatelně jednalo o brzděné stopy. Naopak u vozidla VW se jednalo o stopy blokovací. Na bezpečnostních pásích u místa řidiče v obou vozidlech byly nalezeny známky po záchytu. Žádná z účastníků však na dotaz neuvedla žádné zranění. Nezletilá Sandra Buchtelová byla rovněž v pořádku. Tato byla umístěna v dětské sedačce. Na bezpečnostním pásu u sedačky nebyla nalezena známka po záchytu. Poškození na vozidle Ford spočívalo v deformaci předního nárazníku a přední registrační značky s rámečkem. U vozidla VW se jednalo o deformaci tažného zařízení a zadního nárazníku.

Chodec se na místě nenacházel. Dle vyjádření obou řidiček k jeho ohrožení nedošlo, neboť na přechod ani nestačil před nárazem vstoupit. Škoda na zúčastněných vozidlech se dle vyjádření policistů pohybovala okolo 15 000,- Kč na vozidle VW a 10 000,- Kč na vozidle Ford. Mezi provedenými úkony byl náčrtek a fotodokumentace místa události.

Vzhledem k těmto informacím policisté v souladu se ZPPP zvolili možnost vyřešit událost na místě uložením pokuty řidičce Jitce Růžičkové, která dle jejich názoru porušila ust. § 4 písm. a), § 4 písm. b) a § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu, neboť nedodržel dostatečnou bezpečnostní vzdálenost. Za přestupek se policista rozhodl uvedené řidičce uložit pokutu v příkazním řízení ve výši 800,- Kč.

Řidička Jitka Růžičková

Varianty vyřešení dle PČR: A) Souhlasit s pokutou B) Nesouhlasit (věc by musela být zpracována jako VDN)

Zvolený způsob: Řidička Růžičková souhlasila s uloženou pokutou.

Vyšetřující policisté

Po souhlasu podezřelé řidičky byl vypsán blok na pokutu na místě nezaplacenou, neboť při sobě neměla finanční hotovost. Proto ji byla předána i složenka. Dále byl s řidičkami vypsán záznam o dopravní nehodě a byl jim vysvětlen následující postup. Odtah vozidel si každá z řidiček zařídila sama. Po podepsání bloku a dopsání záznamu všechny strany z místa odjeli.

- **Poznámka** – Spolupráce ze strany PČR je při vypsání záznamu je nezbytnou součástí pro urychlení vyřešení události.

5.1.2 Praktická část 1. nehody – Úkony po odjezdu z místa nehody

Řidičky Jarmila Buchtelová a Jitka Růžičková

V rámci této dopravní nehody byla každá z účastnic požádána, zda by mohli kontaktovat zdejší útvar s informací, zda vše proběhlo v pořádku. Obě řidičky splnily svou zákonnou povinnost a věc oznámily na pojišťovnu. Rovněž shodně uvedli, že po nahlášení na pojišťovnu vše proběhlo v pořádku. Na straně poškozené řidičky OA VW Touran, Jarmily Buchtelové, byla v době kontaktu (9

dní po nehodě) již škoda dokonce uhrazena. Žádná z nich neshledala jakékoliv obtíže po odjezdu z místa události.

Vyšetřující policisté

Po odjezdu byla provedena hlásná služba operačnímu důstojníkovi. Poté byla událost zaevidována v systému ETR, kde bylo založeno číslo jednání s uložením příkazu, respektive pokuty dané řidičce. Do tohoto čísla byla zaevidována kopie záznamu o nehodě, náčrtek a byl sepsán úřední záznam o provedených úkonech. Událost nebyla v souladu s ZPPP „svodkována“. Po vložení dokumentů a řádným administrativním úkonům byla věc ukončena.

5.1.3 Praktická část 1. nehody – Závěr

Již po přijetí oznámení byla z oznamovatelky patrná nejistota proto, aby byla schopna nehodu vyřešit bez účasti PČR. V průběhu následného vyšetřování byla tato skutečnost ověřena. Po jejím vyřešení každá z účastnic uvedla, že si událost přeci jenom mohli sepsat na záznam o nehodě, aniž by tam byla hlídka přítomna. V tomto směru tak lze jednoznačně konstatovat, že by bylo vhodné najít cestu, která by mohla být pro obě strany výhodná. Přitom však zároveň dostatečně uklidňující pro účastníky nehody, aby zde nejistota nehrála tak vysokou roli.

5.2 Dopravní nehoda – Poškození 9 vozidel s alkoholem

Základní informace – Při stejné službě jako při předchozí dopravní nehodě, avšak již za tmy, bylo přijato oznámení právě v době, kdy hlídka rovněž nezpracovávala žádnou jinou dopravní nehodu. Byla tak k dispozici na útvaru. I zde budou v rámci zpřehlednění dění na místě zobrazeny nejdříve snímky z místa, kde k události došlo.



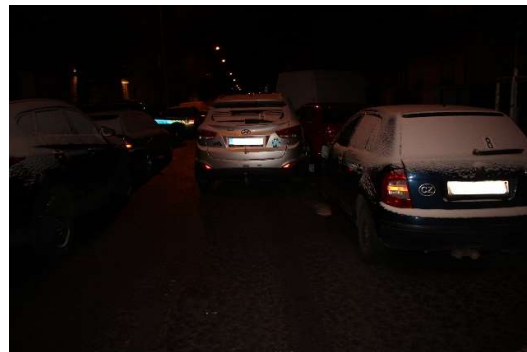
Obrázek 23 - Pohled ve směru jízdy OA Hyundai



Obrázek 24 - Pohled ve směru jízdy OA Hyundai



Obrázek 25 - Pohled ve směru jízdy OA Hyundai



Obrázek 26 - Pohled ve směru jízdy OA Hyundai

Na všech 4 snímcích je postupně zachycen směr jízdy OA Hyundai. Při této jízdě postupně poškodil včetně svého celkem 9 vozidel. Na posledním snímku je zachycena konečná poloha vozidla Hyundai (na posledním snímku se jedná o stříbrné vozidlo, které je uprostřed vozovky).

Kateřina Krátká – Oznamovatelka (svědkyně)

Varianty vyřešení: A) Oznámení na PČR B) Věc neřešit

Zvolený způsob: Oznamovatelka telefonicky podala na linku 158 v 19:15 hod. oznámení o tom, že právě pozoruje řidiče vozidla, který postupně narazil do 2 vozidel a z místa odjíždí dál. Dle jejího vyjádření prý musí být určitě „ožralej“.

- **Poznatek** – Při podezření, že může být podezřelý řidič pod vlivem alkoholu či návykových látek je ochota věc oznámit znatelně vyšší a to i za předpokladu, že škoda nevzniká přímo oznamující osobě.
- **Operační důstojník** – V 19:17 předal radiostanicí informace o nehodě hlídce pohotovostního a eskortního oddělení, která se nacházela o 3 ulice dále od místa nehody. Tato na místě okamžitě vyrazila. Rovněž předal informace vyšetřujícím policistům ze skupiny SDN.

Vyšetřující policisté

Varianty vyřešení: A) Vyčkat na informace ze strany hlídky pohotovostního a eskortního oddělení, zda nehodu dokáží zpracovat, popřípadě zda je řidič skutečně pod vlivem alkoholu B) Výjezd na místo

Zvolený způsob: Hlídka po přijetí oznámení okamžitě vyrazila na místo. Po příjezdu bylo vozidlo Hyundai, které mělo dopravní nehodu způsobit v poloze dle předchozí fotografie. Žádný ze svědků se zde nenacházel. Na místě již byla zmiňována hlídka PČR Peo a řidič, v kterém tato hlídka ztotožnila Václava Chmelíka (upravené jméno). Tento se dle vyjádření hlídky nacházel stále ve vozidle Hyundai a to na místě řidiče. Nikdy jiný prý ve vozidle nebyl. U tohoto po ztotožnění a poučení provedla odborné měření přístrojem Dräger spočívající v opakovaných dechových zkouškách. První dechová zkouška byla provedena v 19:25 hod. s pozitivním výsledkem 0,72 promile alkoholu v dechu a druhá dechová zkouška byla provedena v 19:30 hod. s pozitivním výsledkem 0,71 promile alkoholu v dechu. Řidič i v době příjezdu hlídky SDN souhlasil s naměřenými hodnotami, odběr biologického materiálu nepožadoval, ani k němu nebyl hlídkou vyzván. Hlídka SDN se dotazovala řidiče, co může k požití alkoholu a dopravní nehodě uvést.

Řidič Václav Chmelík

Varianty vyřešení: A) Odmítnout se vyjádřit B) Spolupracovat a odpovědi uvést

Zvolený způsob: Řidič se rozhodl spolupracovat, kdy se vyjádřil, že okolo 15-16 hodiny doma požil čtyři 11° piva značky Kozel, vždy o objemu 0,5 l. Rovněž se vyjádřil k průběhu jeho dne, ale i snědené stravě. Dále uvedl, že po nehodě žádný alkohol nepožil, ve vozidle byl sám a za nastalou situaci se omlouval. Řešil prý osobní problémy s přítelkyní. S vozidlem prý jel, protože chtěl jet právě za ní. Před místem nehody dle jeho vyjádření ujel cca 500 m.

Vyšetřující policisté

Hlídka se dále rozhodla provést ohledání místa činu. Předtím však telefonicky zkontaktovala svědkyni, která se na místo dostavila. Jednalo se o oznamovatelku Kateřinu Krátkou. Policista započal zadávání do systému IBM Lotus Notes, při kterém mj. zadal právě svědkyni. S ní byl poté v souladu s § 61 zákona o PČR sepsán úřední záznam o podání vysvětlení. Tato uvedla, že viděla

náraz právě řidiče pana Václava Chmelíka do 2 zaparkovaných vozidel. Ve vozidle prý byl sám. Po nehodě ho pozorovala a před příjezdem první hlídky PČR ani nevystoupil z vozidla. Pokud by tak požil nějaký alkohol po nehodě, musel by ho mít ve vozidle. Po sepsání záznamu jmenovaná z místa odešla. Řidič Chmelík byl již předtím vyzván, aby setrval poblíž služebního vozidla PČR a to s hlídkou PČR Peo. Takto po celou dobu činil, kdy se z místa nesnažil odejít.

Druhý policista nrap. Jiří Pulkrábek provedl ohledání místa, při kterém zjistil, že se na místě nachází více poškozených vozidel. Poškození na těchto vozidlech řádně zadokumentoval, kdy provedl komparaci s poškozením na vozidle Hyundai. Celkově tak přišel na 8 poškozených vozidel, která byla poškozena právě při jízdě vozidla Hyundai. Vozidla se nacházela na 2 ulicích. V první ulici se jednalo o celkem 5 vozidel a v druhé o 3. Na následujících fotografiích jsou pro zajímavost uvedeny alespoň 3 vozidla.



Obrázek 27 - Pohled na OA Škoda Fabia č. 1



Obrázek 28 - Poškození OA Škoda Fabia č. 1



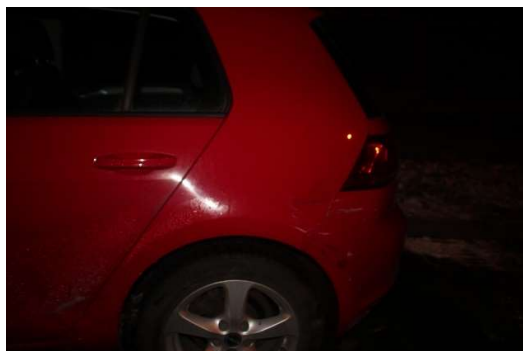
Obrázek 29 – Pohled na NA Fiat Doblo



Obrázek 30 - Poškození NA Fiat Doblo



Obrázek 31 - Pohled na OA VW Golf



Obrázek 32 - Poškození na OA VW Golf

Mimo zobrazená vozidla se dále jednalo o vozidla Fiat Scudo, Škoda Octavia, VW Passat, Ford Transit a Škoda Fabia (č. 2). Veškerá poškození byla dle komparace poškození prokazatelně poškozena vozidlem Hyundai IX35, které řídil právě pan Václav Chmelík. Pro představu jsou dále uvedeny snímky jeho vozidla.



Obrázek 33 - OA Hyundai IX35



Obrázek 34 - Poškození v p. p. části OA Hyundai

Na vozidle se nacházela poškození zejména na pravém a levém předním rohu vozidla. Uvnitř vozidla nebyla nalezena žádná tekutina s obsahem alkoholu.

Policista nrap. Pulkrábek požádal kolegy z Peo o součinnost ve smyslu provedení lustrace všech vozidel s následným pokusem o zkontaktování osob, které mají bydliště evidované poblíž místa nehody. Tímto způsobem se podařilo zkontaktovat 2 provozovatele. Cestou operačního důstojníka dále policista zjistil kontakt na provozovatele 1 dalšího vozidla. Všichni 3 se dostavili na místo, kdy jim bylo předáno potvrzení o účasti na dopravní nehodě a byl jim vysvětlen další postup. U zbylých vozidel byl zanechán vzkaz s žádostí o zkontaktování oddělení z důvodu poškození na jejich vozidle. Tento způsob byl zvolen pro případné

urychlení předání potvrzení. Policista dále zhotovil náčrtek. Kamery v místě zjištěny nebyly.

Policista dále v souladu s § 118b zákona o silničním provozu s odkazem na ustanovení § 118a odst. 1 písm. d) téhož zákona zadržel řidiči Chmelíkovi řidičský průkaz. O tomto zadržení mu předal doklad, který pan Chmelík podepsal. S tímto ho i poučil to tom, že nemůže po dobu zadržení řídit motorová vozidla. Dále mu předal předvolání k podání vysvětlení, poučení osoby podezřelé z požití alkoholu při řízení vozidel a potvrzení o účasti na dopravní nehodě. O všech úkonech policista řádně jmenovaného poučil. Policista se dále dotázal řidiče, jakým způsobem zajistí odtah vozidla.

Řidič Václav Chmelík

Varianty vyřešení: A) Cestou blízko osoby B) Cestou odtahové služby

Zvolený způsob: Pan Chmelík zvolil variantu A), kdy zatelefonoval své bývalé partnerce Gabriele Mokré (upravené jméno), která vozidla přeparkovala na nejbližší možné místo, kde ho odstavila. Poté z místa odešel

Vyšetřující policisté

Po zjištění, že se jedná o bývalou partnerku řidiče Chmelíka se policista rozhodl jmenovanou vytěžit z důvodu zjištění poznatků k řidiči. Tato mj. uvedla, že se alkohol užívá spíše občasně a mohlo by se tak jednat spíše o zkrat. Před nehodou s ním prý byla telefonicky v kontaktu, ale odmítla se s ním sejít. Je tak prý pravděpodobné, že se za ní rozhodl vyrazit přestože s tím nesouhlasila. Po provedených úkonech z hlídka z místa odjela na útvar.

5.2.1 Praktická část 2. nehody – Úkony po odjezdu z místa nehody

Řidič Václav Chmelík

Řidič Václav Chmelík dle pokynů řádně věc oznámil druhý den po nehodě na pojišťovnu. Tuto informaci sdělil, při svém podání vysvětlení, na které se dle předvolání dostavil.

Provozovatelé poškozených vozidel

Mimo 3 výše uvedené postupně všichni zdejší útvary zkontaktovali. Všem bylo po domluvě zasláno potvrzení o účasti na dopravní nehodě a byl jim vysvětlen další postup.

Zpracovatel (policista) dopravní nehody

Po odjezdu byla provedena hlásná služba operačnímu důstojníkovi. Poté byla nehoda tzv. „překlopena“, respektive odeslána, do systému ETŘ, v kterém byly k zadrženému řidičskému průkazu přiloženy dokumenty. Jednalo se o oznámení o zadržení ŘP na Mag. m. (pověřený úřad byl shodný), záznam o dechové zkoušce, na který byly výtisky nalepeny, záznam o kontrole osoby podezřelé z požití alkoholických nápojů či jiných návykových látek, úřední záznam hlídky SDN, kalibrační protokol, ověřovací list a záznam o zkoušce přístroje Dräger a poučení osoby podezřelé z požití alkoholu ve smyslu řízení vozidel. Kopie dokladů byly zaslány na registr řidičů magistrátu příslušného města.

Policista dále vytvořil protokol o nehodě v silničním provozu, plánek místa nehody a fotodokumentaci. Z databáze registru řidičů pořídil opis karty řidiče Václava Chmelíka, který vložil to spisu. Od hlídky PČR Peo přijal kamerový záznam dechové zkoušky řidiče, který policista vypálil na CD nosič, provedl jeho vyhodnocení a napsal průvodku pro příslušný úřad. Poté co provedl podání vysvětlení s řidičem věc řádně v souladu s § 74 odst. 2 z. č. 250/2016 Sb. věc oznámil na příslušný úřad.

5.2.2 Praktická část 2. nehody – Závěr

Přestože se jednalo o netypicky vysoké množství poškozených vozidel, které se nacházely na 2 ulicích, bylo provedení úkonů usnadněno tím, že byl řidič prakticky přistižen při činu, kdy byl po celou dobu po něm pozorován. Jeho požití alkoholu po nehodě bylo prokazatelně vyloučeno a k věci se postavil s lítostí a ochotou případnou škodu nahradit. Dokumentace dopravní nehody tak proběhla bez větších obtíží.

Zkontaktování poškozených bylo z převážné většiny vyřešeno uložením vzkazu za stěrač u vozidel, ve kterém stála žádost o zkontaktování. Při takovém

množství vozidel se jednalo o takticky zvolený postup, na základě kterého byl zajištěn snadnější kontakt.

Závěrem této kapitoly je vhodné zmínit, že řidič při způsobení dopravní nehody, respektive při postupném poškozování vozidel na své jednání reagoval odjížděním z místa. Prokazatelně se tak snažil vyhnout případnému postihu nejen za způsobení dopravní nehody, ale zejména pak za jízdu pod vlivem alkoholu. Přestože by bylo možné vozidlo pravděpodobně dohledat na základě svědecké výpovědi i dodatečně, alkohol by se tak již pravděpodobně prokázat nepodařilo. V tomto směru je tak jednoznačně ochota věc oznámit ze strany svědků podstatná. Řidič se při pomnutí zamýšleného újezdu z místa nehody dopustil porušení těchto ustanovení.

Ust. § 4 písm. a), § 4 písm. b), § 5 odst. 2 písm. b) a § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tím je důvodně podezřelý ze spáchání přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) a § 125c odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., téhož zákona.

Za tato jednání mu hrozí zákaz řízení v rozmezí od šesti měsíců do jednoho roku a pokuta ve výši od 2 500 Kč do 20 000 Kč.

6 Shrnutí bakalářské práce a řešení nastolených otázek

V rámci bakalářské práce bylo objeveno několik problémů, které poukazují jak na nutnost osvěty účastníků dopravních nehod, ale i policistů. V některých směrech se totiž aktuálně nastavený systém může jevit jako zastaralý. Proto byla do bakalářské práce zahrnuta i tato kapitola, v které budou sepsány možnosti, které již ve svém jádru mohou zpracování dopravních nehod usnadnit. Nastolené otázky lze rozdělit na následující kategorie.

- 1) Znalosti účastníků dopravních nehod
- 2) Znalosti policistů vyšetřujících dopravní nehody
- 3) Úprava výše škody při dopravní nehodě
- 4) Pomoc účastníkům nehody
- 5) Dopravní nehody bez vlastníka poškozeného vozidla či věci
- 6) Usnadnění oznámení dopravní nehody na pojišťovnu
- 7) Svědci dopravních nehod

Uvedené kategorie budou dále jednotlivě rozebrány a to vždy ve snaze a s cílem usnadnit, zpřehlednit a zobecnit zpracování dopravních nehod s oznamovací povinností, ale i bez ní. K této kapitole bylo přistoupeno z prostého důvodu. Znalost účastníků dopravních nehod, ale zpravidla i policistů, je natolik nízká, že by případné vyřešení položených otázek mohlo být do budoucna znatelnou pomocí. Člověka k interakci, dříve než ji bude potřebovat, zpravidla nikdo nedonutí. Podat mu „pomocnou“ ruku v době nehody je tak jednoznačně jednou z mála alternativ, která mu může pomoci danou situaci vyřešit.

6.1 Znalosti účastníků dopravních nehod

Dle dotazníku na oznamovací povinnost dopravních nehod byla celková úspěšnost „běžných účastníků“ (mimo bezpečnostní sbory) celkově 46,7 %. U příslušníků bezpečnostních sborů celkem 70,7 %. Obě kategorie se samozřejmě s dopravní nehodou mohou setkat. Příslušníci bezpečnostních sborů však jak na straně účastníka, tak na straně represivní složky. Jak ale zvýšit jejich znalost?

Reklamních spotů, bannerů, plakátů, ale i filmů je na bázi dopravních nehod opravdu velké množství. Tyto jsou však z převážné většiny směřovány na příčiny dopravní nehody a zejména pak na její následky. Tento směr je samozřejmě

podporován z oprávněných důvodů, ale na danou problematiku se nelze dívat jen tímto pohledem. I přesto však lze uvést zmínku o tzv. „Švédské vizi nula“, která se postupně cestou Centra pro dopravní výzkum implementuje do naší země. Základním cílem této vize je, aby do roku 2050 nebyla na komunikacích žádná osoba usmrcena, nebo těžce zraněna. Jaká by problematika byla ale měla být rovněž sledována?

Jednoznačně právě problematika dopravních nehod, ke kterým dochází nejčastěji. Jedná se o dopravní nehody bez oznamovací povinnosti, u kterých však velmi často dochází k oznámení pro neznalost, zda může být taková událost bez šetření policie vyřešena. Proč by tomu ale takto mělo být? Doplněním základních znalostí může dojít k výraznému snížení administrativní zátěže policistů, ale i rychlejšímu a efektivnějšímu vyřešení nehod ze stran účastníků. Při čísle 51,2 % respondentů, kteří již někdy měli účast na dopravní nehodě, je tato osvěta opravdu potřeba.

Zveřejňováno by tudíž mělo být následující:

- A) Které dopravní nehody není nutné oznamovat. Je nutné směřovat tuto tematiku právě do nehod, které nepodléhají oznamovací povinnosti nikoliv naopak. Paradoxně nejlepší místa pro umístování například reklamních bannerů je právě na místech, kde dochází k častým dopravním nehodám bez oznamovací povinnosti. Jedná se o frekventované křižovatky apod. Místa kde je umístit, můžou být určovány například dle poznatků od místně příslušného dopravního inspektorátu policie.
- B) Co vše udělat na místě nehody. Jedná se o sepsání záznamu o nehodě, výměnu kontaktních údajů, odtah vozidel, pořízení fotografií apod.
- C) Způsoby oznámení na pojišťovnu.

Mezi další, již ale spíše běžné způsoby doplnění znalostí účastníků nehod patří jednoznačně využití školení, v rámci společností k tomu určených, ale i běžných firem, u kterých jsou řidiči zaměstnání nebo samotných autoškol apod.

Ze strany pojišťoven případně policistů by v rámci propagačních akcí mohl být řidičům, popřípadě provozovatelům, předáván jednoduchý leták, v kterém by bylo podchyceno jakým způsobem se dá dopravní nehoda vyřešit bez účasti PČR

a kdy je nutné ji naopak oznámit. Řidič by měl mít takový leták následně uložený například u pojistné karty, aby měl kdykoliv dispozici.

6.2 Znalosti policistů vyšetřujících dopravní nehody

Leč se zdá, že do této kategorie by měli spadat pouze útvary z dopravních inspektorátů, zejména pak skupiny dopravních nehod, není tomu tak. Ostatně i na toto téma byla bakalářská práce zaměřena. Příslušnost pro vyšetřování dopravních nehod je stanovena zmiňovaným ZPPP, ale zejména právě dopravní nehody bez oznamovací povinnosti je příslušen vyřešit i policista zařazený na jiných útvarech. Z druhého dotazníku, který je v práci zveřejněn, byla úspěšnost při odpovědích následující. (seřazeno dle úspěšnosti)

DI – SDN 84,1 %, DI – Dohled 73,3 %, jiný útvar 67,9 %, SKPV 61,7 %, OOP 59,5 % a Jiný bezpečnostní sbor 22,2 %

Pro tyto účely je tak nutné vytvořit dokument, dle kterého by se mohl policista na místě rychle zorientovat a rozhodnout se tak, zda může nehodu vyřešit i on. Předně je vhodné vytvořit základní tabulku, kdy lze zpracovat nehodu na euroformulář a v ní následně uvést jednotlivé příklady nehod pro přehlednost. Stejně tak v ní budou uvedeny příklady nehod s jejich paragrafovým zněním.

Důvody, pro které není možné zpracovat DN na euroformulář.	
Aspekt nehody	Lze zpracovat?
Zranění některé z osob	x
Škoda na některém z vozidel zjevně převyšující 100 000,- Škoda se odděluje; 2 vozidla = 2x 100 000,-	x
Některý z řidičů je pod vlivem alkoholu nebo náv. látky	x
Na místě se nenachází vlastník poškozeného vozidla popřípadě předmětu (lze ho ale zkusit sehnat a vyřešit)	x
Viník spáchal podruhé sledovaný přestupek (př. přednost)	x
Viník spáchal přestupek, za který lze uložit zákaz řízení	x
Vozidlo viníka není pojištěné	x
Nesouhlas se zaviněním dopravní nehody	x
Újezd z místa nehody	x
Nehoda v důsledku zdravotního stavu	x
Vozidlo viníka bez registrační značky	x
Viník má platný zákaz řízení, nebo není držitelem příslušné skupiny k řízení vozidla	x
Atypické příklady nehod, které lze zpracovat.	

Vždy však se zachováním výše uvedených podmínek.	
Vozidlo poškozeného není pojištěné (tento přestupek bude oznámen zvlášť)	✓
Vozidlo viníka nemá platnou TK (postačí udělit pokutu i za tento přestupek; provozovatele případně zvlášť oznámit)	✓
Typické příklady nehod, které lze zpracovat	
2 vozidla (je jedno jaký typ) – Bez zranění osob, škoda do 100 000,- na každém ze zúčastněných vozidel, bez alkoholu, oba účastníci jsou na místě	✓
3 a více vozidel se zachováním výše uvedených podmínek (3 vozidla – lze využít 2 euroformuláře; na druhém škrtnout kolonku A, místo ní napsat C a druhé písmeno přeškrtnout.	✓
Cyklista a motorové vozidlo se zachováním výše uvedených podmínek, zejména pak, že nedojde ke zranění.	✓
Havárie cyklisty nebo řidiče motorového vozidla bez zranění, škoda do 100 000,-, bez alkoholu, řidič je na místě	✓
✓ - Ano, lze zpracovat na euroformulář × - Nelze zpracovat na euroformulář	
Co udělat dle ZPPP – Euroformulář, náčrtek, fotodokumentace a uložit pokutu. Na útvaru navíc dopsat úřední záznam.	

Tabulka 8 - Zpracování DN na euroformulář

Typické příklady nehod a jejich § znění	
Nehoda	Paragrafy
Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti	§ 4 a, 4 b, 19/1 § 125c odst. 1 písm. k)
Nevěnování se řízení (sledoval něco kolem, neviděl jak je blízko nějaký předmět či vozidlo, nebo jej přehlédl)	§ 4 a, 5/1 b § 125c odst. 1 písm. k)
Při vyjíždění od okraje komunikace nebo z parkovacího místa do někoho narazí (vozidla, chodce, cyklistu apod); nejedná se však pevnou překážku	§ 4 a, 4 b, 25/6 § 125c odst. 1 písm. k)
Vjíždění na pozemní komunikaci (z lesa, z pozemku domu apod.)	§ 4 a, 4 b, 23/1 § 125c odst. 1 písm. f) 8
Přejíždění z pruhu do pruhu	§ 4 a, 4 b, 12/5 § 125c odst. 1 písm. k)
Rychlost – Smyk v zatáčce, namrzlý povrch apod.	§ 4 a, 4 b, 18/1 § 125c odst. 1 písm. k)
Nedání přednosti proti sv. d. z. „Dej přednost v jízdě“, „Stůj, dej přednost v jízdě“	§ 4 a, 4 b, 22/1 § 125c odst. 1 písm. f) 8
Nedání přednosti zprava	§ 4 a, 4 b, 22/2 § 125c odst. 1 písm. f) 8
Nedání přednosti při vyjíždění na kruhový objezd	§ 4 a, 4 b, 22/5 § 125c odst. 1 písm. f) 8
Protijedoucímu při odbočování vlevo	§ 4 a, 4 b, 21/5 § 125c odst. 1 písm. f) 8

Ohrožení při couvání (nikoliv do zaparkovaného vozidla ledaže by v něm někdo seděl, ale musí se jednat o intenzivní náraz) nebo do cyklistky, či jiného jedoucího vozidla.	§ 4 a, 4 b, 24/2 § 125c odst. 1 písm. f) 8
--	---

Tabulka 9 - Typické příklady nehody a jejich paragrafové znění

Tyto tabulky by bylo možné rozeslat na jednotlivé uniformované útvary k seznámení, ale zejména pak následnému vytištění či uložení do telefonu apod. právě proto, aby se policista na místě vždy mohl jednoduše přesvědčit co má dělat. Jedná se o vcelku jednoduché řešení, které může nahradit případné školení.

6.3 Úprava hranice výše škody při dopravní nehodě

Stejně tak jak se zvedají ceny vozidel, ale i jednotlivých dílů by mělo docházet k úpravě hranice výše škody pro oznamovací povinnost. Poslední změna na částku 100 000 Kč, která je platná dodnes, proběhla přeci jenom již v lednu roku 2009. O částce předchozí, konkrétně pak 1000 Kč, která byla platná ještě v roce 2002, ani nemluvě. Je jasné, že skok o 99 000 Kč byl vysoký, na dnešní dobu však již rovněž nedostačující. Jedná se o hranici, která je mnohdy pro účastníky právě důvodem nejistoty zda nehodu oznámit. Praktiky stanovené podmínkami ve smlouvách s pojišťovnami navíc tomuto rozhodně neprospívají. Pojišťovny při případné škodě převyšující zmiňovanou částku, můžou účastníka nehody na částce krátiť právě z důvodu neoznámení na PČR.

Aktuálně by tak mělo dojít ke změně částky na 200 000 Kč. Při této částce by mohlo být procento zbytečně oznamovaných nehod jednoznačně sníženo. Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, částka nehraje žádnou roli ve smyslu zavinění dopravní nehody. Nelze tak na základě ní měnit vinu na jinou osobu.

6.4 Pomoc účastníkům nehody

Provedený experiment jednoznačně ukázal pozitivní ohlasy na telefonické kontaktování ze stran policistů před příjezdem na místo nehody. Mnohdy tím docházelo k odstranění nejistoty účastníků nehod, nebo doplnění jejich znalostí k tomu, aby si dokázali věc vyřešit bez šetření od policie. Vzhledem k obsáhlosti, které je nutné při hovorech sdělit však není v možnostech policistů ze skupin

dopravních nehod každému účastníkovi volat a individuálně s ním jeho situaci řešit. Proto je nutné nalézt možnosti, kterými by mohla být tato pomoc poskytnuta.

6.4.1 Linka pomoci účastníkům dopravních nehod

Jednou z možností je vytvoření linky, která by mohla být právě pod „taktovkou“ pojišťoven. Je dobré si uvědomit, že právě pojišťovny jsou následně ty, které pojistné plnění vyplácí. Výhodou by tak jednoznačně bylo, že by pojistná událost mohla být nahlášena přímo z místa a to telefonicky za přítomnosti obou účastníků. Proškolený operátor by tak mohl mít následující úkoly.

- 1) Přijetí oznámení od obou účastníků.
- 2) Vyhodnocení informací od oznamovatelů s následným informováním, zda si mohou sepsat záznam o dopravní nehodě nebo jaké kroky případně musí učinit při oznámení na policii.
- 3) Vysvětlení kroků na místě nehody. Jednalo by se o postupné provedení na místě nehody. Od zabezpečení vozidel, přes označení místa až po přípravu na sepisování záznamu o nehodě.
- 4) Asistence při sepisování záznamu o nehodě. Pozvolné a klidné provedení při vyplňování údajů.
- 5) Doplnění nezbytných informací a zodpovězení otázek.
- 6) Zajištění odtahové služby apod.

Výhody tohoto způsobu oznámení. Mimo ty zřejmé u výše uvedených bodů by se jednoznačně mohlo jednat o následující.

- 1) Možnost ověření pojištění obou vozidel. Tímto by mohlo dojít k jistotě na stran obou stran, že je vše v pořádku.
- 2) Informovanost a ujištění ze strany pojišťovny právě například i ve smyslu škody, aby případně následně nedocházelo ke zbytečnému krácení na pojistném plnění. Operátor by měl mít možnost nahlédnout do databáze vozidel dle zadání údajů či výpisu z jejich evidence o havarovaném vozidle, aby byl schopen následně uvést přibližnou hmotnou škodu s přihlédnutím k údajům od oznamovatelů.

- 3) Znalost operátorů by mohla přispět k objasnění nehodového děje a případného zavinění.
- 4) Možnost pomoci i při účasti cizince na dopravní nehodě.

Za vhodné nástroje pro obě strany by se dalo označit následující.

- 1) Možnost zaslání fotografie operátorovi přes běžné aplikace. Může to být ku prospěchu například při vyhodnocení škody, ale i situace na místě.
- 2) Jednoduchý způsob zaslání údajů i bez obsáhlých znalostí technologických vymožeností. Jejich rozsah samozřejmě může být větší a měl by odrážet nové technologické možnosti.
- 3) Možnost přepojení na tísňové linky s předáním údajů operátorovi této linky pro urychlení. Jde o to, že operátor již může být v dané situaci lépe zorientován.

Nutné podmínky pro tuto linku – Linka by měla být pro celou ČR shodná. Měla by spadat nejlépe přímo pod Českou kancelář pojistitelů, která pojišťovny sdružuje. Tímto by tak mohl být zajištěn jednotný postup shodný pro každého oznamovatele s případným vyloučením stranění konkrétním pojišťovnam. Pro telefonující by měla být jednoznačně zdarma.

Druhou variantou provozovatele této linky by mohl být nový útvar u Policie České republiky popřípadě proškolený policista na operačním středisku. Jednalo by se však o další činnost, kterou by musela policie provádět a nemuselo by se tak jednat o jednoznačně ekonomicky výhodné východisko i přesto, že by docházelo ke snížení nákladů (cestovních, časových apod.) ze strany vyšetřující hlídky. Nevýhodou by mohlo být, že takové oznámení by pravděpodobně nemohlo být spojeno s přímým oznámením na pojišťovnu. Na straně ČKP by tak jednoznačně došlo ke snížení administrativní, ale i finanční zátěže policistů.

6.4.2 Aplikace pomoci účastníkům dopravní nehod

V dnešní době lze za vhodnou variantu jednoznačně označit vytvoření aplikace pro mobilní telefony. Tato by mohla být průvodcem na místě dopravní nehody s možností nahrání fotografií, přímým oznámením, ale i provedením všech

úkonů. Sdružovala by tak myšlenku výše uvedeného telefonického způsobu oznámení. Aplikace by měla být volně dostupná ke stažení.

6.5 DN bez vlastníka poškozeného vozidla či věci

V tomto směru by bylo vhodné nalézt správný nástroj pro pomoc viníkům nehod, kteří poškodí jiné vozidlo popřípadě věc a to za předpokladu, že u těchto není žádná oprávněná osoba. Praxí bohužel je, že řidič který například narazí do jiného vozidla, buď na místě nezůstane vůbec a odjede, nebo zde setrvá jen po nějakou dobu. K tomuto může docházet z několika důvodů. Jedním z nich může být doba, po kterou tam osoba čeká aniž by někdo dorazil. Čas s tímto strávený dává osobě možnost o celém skutku přemýšlet. Kupříkladu může zvažovat zda ho někdo viděl, zda na skutek někdo vůbec má možnost přijít apod. Poté může dojít právě k tomu, že místo opustí. Případný právní postih s opuštěním místa bohužel v dnešní době není dostatečný pro to, aby k odjetí i od banální nehody nedocházelo. Pravdou je, že si viník nehody jednoznačně spojí i oznámení na policii s postihem, neboť si je svého skutku vědom.

Je tak nutné nalézt nové možnosti, pro které by se viník nehody ani nemusel o újezdu rozmýšlet. Variantou by mohlo být jeho oznámení na linku PČR, která by poskytla nezbytnou součinnost pro zkontaktování provozovatele popřípadě jiné oprávněné osoby, která by se tak mohla dostavit na místo události k sepsání záznamu o nehodě. Vzhledem k platné legislativě je v tomto směru bohužel na straně PČR stanovená spíše represe, než pouhá pomoc účastníkům nehod. Tato samozřejmě není způsobena přímo z rozhodnutí policistů, ale vyplývá z jejich úřední povinnosti. Možným vyhnutím se této represí by mohlo být zřízení linky obdobné jakou je uvedena linka v předchozím bodu. Pojišťovna by na základě provozovatelem určeného kontaktního čísla tohoto zkontaktovala, kdy by mu situaci řádně objasnila a požádala ho o dostavení se na místo nehody. Druhou variantou vyhnutí se této represí by mohlo být udělení policistům nového oprávnění ve smyslu upuštění od potrestání i za předpokladu přestupků, které nepodléhají možnosti vyřešení tzv. „domluvou“, tedy bez uložení příkazu na místě (pokuty) či oznámením. Pokud by nebyla ze strany zákonodárce ochota se tímto směrem ubrat, mohlo by být v rámci ZPPP přistoupeno alespoň k nastolení

nového postupu při zpracování nehod, které se zpracovávají na místě uložením pokuty se sepsáním záznamu o nehodě. Za předpokladu, že by byla, respektive mohla být, zpracována událost pouze domluvou viníkovi, nebyla by tato ze strany policie evidována, popřípadě evidována pouze krátkým úředním záznamem v knize fonogramů. Cílem uvedených úprav by tak jednoznačně byla pomoc pro zpracování nehody bez represivní části.

6.6 Usnadnění oznámení dopravní nehody na pojišťovnu

Přestože se i způsoby oznámení posouvají dle nových technologií, jejich různorodost je ze strany jednotlivých pojišťoven jednoznačně komplikací. Mnohdy se můžou způsoby oznámení zbytečně lišit natolik, že to může být pro účastníky nehod matoucí. Sjednocením postupu při oznámení, například za pomoci jednoho internetového portálu, z kterého by si následně pojišťovny čerpaly nezbytná data, by tak mohl být správným směrem. Původní způsoby oznámení by musely být v tomto směru bohužel zachovány pro osoby, které nemají k internetu přístup.

6.7 Svědci dopravních nehod

Současně nastavené postupy pro zajišťování svědků dopravních nehod, ale i jiných událostí jsou bohužel stanoveny zejména na dobrovolnosti a ochotě spolupracovat. I při zachování těchto aspektů je však možné zvýšit efektivitu při zajišťování svědků. Mnohdy totiž dochází k neochotě poskytnout jakékoliv informace o sobě, či o události samotné jen proto, že se pro svědky nejedná o událost postihující právě je samotné. To, že takové svědectví může být pro někoho důležité si pak uvědomují až ve chvíli, kdy jim nastane obdobná situace, v které však vystupují jako strana, které by takové svědectví mohlo pomoci. Další důvod pro automatické neoznamování svědectví může být i zbytečný „strach“ z kontaktu s policisty, či ze samotného oznámení na linku 158, popřípadě strach spojený se zbytečnými obavami od osoby, který by mohla být výpověď například usvědčena. Přijaté informace by neměly být v žádném případě spojovány s přímým oznámením, aby mohly být vyhodnoceny a užity dle potřeby. Svědci se právě i díky tomuto mohou cítit více chráněni.

Jednoznačně novým vhodným nástrojem by tak mohlo být zřízení linky, webové stránky nebo aplikace na telefony.

6.7.1 Linka pro svědky

Opět by se mělo jednat o linku, který by měla být v první řadě zdarma. Na tuto linku by mohl zavolat kdokoliv, kdo se domnívá že má informace o nějaké události, zejména pak dopravní nehodě. Tyto základní údaje by zde poskytl a operátor, v tomto případě jednoznačně policista, by následně vyhodnotil, pro který útvar by mohla být přijatá informace podstatná. Útvaru by ji posléze poskytl.

6.7.2 Webová stránka a aplikace

Snazším a vítanějším způsobem pro podávání svědeckých by mohlo být zřízení internetového portálu popřípadě aplikace, do kterých by mohly být údaje jednoduše nahrávány. Stránka by se mohla jmenovat www.jsemsvedek.cz. Byla by tak snadno dohledatelná a dostupná. Obdobně by se mohla jmenovat i aplikace. Ochota lidí v dnešní době komunikovat právě tímto prostřednictvím je více než zřejmá. Výhodou by mohla být možnost nahrání fotografií, videí apod. Nesporným plusem by mohlo být i zobrazení fotografií a informací o osobách, po kterých je aktuálně vyhlášeno pátrání.

7 ZÁVĚR

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zmapování znalostí účastníků nehod, ale i policistů, kteří dopravní nehody vyšetřují s jejich případným doplněním. Dále byl stanoven cíl naleznout způsoby, jakými lze oběma stranám usnadnit dění na místě události, ale i po ní.

V první kapitole tak byl nejdříve vysvětlen samotný pojem dopravní nehoda, který byl základem celé práce. Při jeho rozboru bylo přihlíženo zejména k úhlu pohledu účastníka nehody, který má tyto znalosti jednoznačně na nižší úrovni, než policista. Toto tvrzení se opírá o empiricky pojaté dotazníky, které byly implementovány do práce jak u účastníka nehody, tak u policisty. Pohled respondentů při těchto dotaznících nebyl podpořen předchozím poskytnutí informací z této práce, aby bylo možné dosáhnout nezkráceného výsledku. Rozdíl byl u jednotlivých skupin respondentů více než patrný a to zejména u oznamovací povinnosti, která byla jedním ze stěžejních aspektů dotazníku. Znalosti, kterých by za ideálních podmínek měly obě strany dosahovat, byly rozvedeny v teoretické části. Důležitost znalostí souvisejících s dopravními nehodami byla navíc potvrzena statistikou nehod z České republiky, ale i příkladem ze zahraničí.

V průběhu práce byl na základě zjištěných poznatků proveden experiment, kterým byla snaha ověřit, zda by případná pomoc účastníkům nehod před příjezdem hlídky PČR na místo události, mohla být vhodnou alternativou pro doplnění jejich znalostí. Tento experiment jednoznačně ukázal, že tomu tak je. Způsob, kterým lze takovou možnost řešit tak byl shrnut v jedné z posledních kapitol.

Z celkového pojetí práce vyplývá, že současně nastolené doplňování znalostí účastníků nehod, ale i jejich uchování je na dlouhodobé bázi jednoznačně nedostačující a je tak nutné jim poskytnout nezbytnou součinnost do budoucna. Pomyslná výchova účastníků silničního provozu tak musí být postavena na celoživotním prohlubování znalostí s podporou ze stran proškolených pracovníků. Přitom však nemusí být takový pracovník ani ze strany represivního orgánu jakým je právě například Policie České republiky. Směry, jakými by se mohlo případné řešení dopravní nehod ubírat, byly rovněž v jednotlivých kapitolách podchyceny. S tímto je mj. spojena i možnost snížení

administrativní zátěže u policistů, na což byla v rámci práce také hledána odpověď. Za zajímavou část práce lze určitě označit i možnost nalezení nového způsobu poskytování svědeckých výpovědí. V širším pojetí, než v této práci uvedeném, by mohly být nové alternativy svědeckých výpovědi rozvedeny například v rámci diplomové práce.

V neposlední řadě je vhodné zmínit, že bylo v rámci kapitoly u účastníka nehody postupně rozvedeno jeho samotné pojetí v rámci zákona o silničním provozu, jeho možnosti, oprávnění, ale i povinnosti. Obdobně tomu bylo u policisty, u kterého bylo mj. rozvedeno základní rozdělení služeb, ale zejména pak použití konkrétních technik, zákonných předpisů, tedy i oprávnění a povinností, a dále i způsobu samotného ohledání místa nehody a úkonů při jejím šetření a také při jejím následném ukončení.

Veškeré uvedené znalosti byly demonstrovány v praktické části a to u 2 druhů dopravních nehod. První nehodou byla událost, která je ve svém obdobném pojetí oznamována prakticky každý den. Důvody oznámení těchto nehod se mnohdy liší jen v maličkostech. Pro její zpracování nebyla nutnost přítomnosti hlídky PČR na místě. K tomuto však došlo a policisté tak museli nehodu řádně zpracovat. Druhá nehoda byla spojena s vyšší společenskou škodlivostí a i s tímto spojeným postihem. V rámci ní byly využity postupy, které jsou stanoveny zejména pro policistu. V praxi tak byly úkony popisované v této bakalářské práci plně u obou nehod využity. Na jejich základě došlo k řádnému objasnění obou událostí.

V závěrečném odstavci je vhodné zmínit, že se dopravní nehody týkají každého účastníka silničního provozu a to i bez jeho větší interakce. Předpokládat, že se jiný účastník bude vždy chovat v souladu s právními předpisy natolik, aby jiné osobě nevznikla bezdůvodná újma je bohužel špatnou volbou, kterou není vhodné se ubírat. Zájem společnosti by i přesto měl být u všech účastníků provozu shodný. Tímto je zájem na ochraně života a zdraví osob, ale i majetku.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- ADR – „*Accord Dangereuses Route*“ – Dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
- AED – Automatický externí defibrilátor
- AKV – Automatická kontrola vozidel
- BESIP – Bezpečnost silničního provozu
- ČKP – Česká kancelář pojistitelů
- DN, VDN a MDN – Dopravní nehoda, velká dopravní nehoda a malá dopravní nehoda
- IS – Informační systém
- LN – Lotus Notes
- OMČ – Ohledání místa činu
- ORV – Osvědčení o registraci vozidla „malý technický průkaz“
- PAZS – Protialkoholní záchytná stanice
- PČR – Policie České republiky
- PŘ – Přestupek
- RZ – Registrační značka
- ŘP – Řidičský průkaz
- SDN – Skupina dopravních nehod
- TČ – Trestný čin
- TŘ – Zákon č. 141/1991 Sb. Trestní řád, v posledním znění
- TZ – Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v posledním znění
- VIN – „Vehicle identification number“ – Identifikační číslo vozidla
- ZPPP – Závazný pokyn policejního prezidenta
- ZZS – Zdravotnická záchranná služba

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie

- BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

- CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Ministerstvo vnitra ČR, odbor perso. Práce a vzdělávání P ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, Praha 1998
- JURÍČEK, Ludvík a Petr ROŽŇÁK. *Bezpečnost, hrozby a rizika v 21. století*. Ostrava: Key Publishing, 2014. Monografie (Key Publishing). ISBN 978-80-7418-201-3.
- MUSIL, Jan. *Kriminalistika*. Praha: C.H. Beck, 2001. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-362-0.
- NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty Policejní akademie České republiky v Praze*. Praha: Abook, 2017. ISBN 978-80-906974-0-9.
- NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné. 4. aktualizované a doplněné vydání*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978/80-7380-651-4.
- PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- ŠEDIVÝ, Václav a Helena VÁLKOVÁ. *Lidé, alkohol, drogy*. Praha: Naše vojsko, 1988.
- ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6.

České a mezinárodní právní předpisy

- Ústavní zákon č. 2/1993 Sb. *Listina základních práv a svobod*, v posledním znění.
- Zákon č. 13/1997 Sb., *zákon o pozemních komunikacích*, v posledním znění.
- Zákon č. 168/1999 Sb., *zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a o změně některých souvisejících zákonů*, v posledním znění.
- Zákon č. 361/2000 Sb., *zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, v posledním znění.

- Zákon č. 56/2001 Sb., *zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*, v posledním znění.
- Nařízení vlády č. 508/2004 Sb., *kterým se stanoví vzory hodnotního označení příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů*, v posledním znění.
- Nařízení (ES) č. 561/2006 *o době řízení, přestávkách a době odpočinku*, v posledním znění.
- Zákon č. 273/2008 Sb., *zákon o Policii České republiky*, v posledním znění.
- Zákon č. 250/2016 Sb., *zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, v posledním znění.
- Vyhláška č. 206/2018 Sb., kterou se mění vyhláška č. 341/2014 Sb., *o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*, ve znění vyhlášky č. 235/2017 Sb.

Interní předpisy Policie České republiky

- ZPPP č. 300/2020, *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*, v posledním znění.
- Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 1/2021, *kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod*, v posledním znění.

České a zahraniční internetové zdroje

- *Délky a další data komunikací*. 301 Moved Permanently [online]. Copyright © [cit. 24.09.2021]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>
- *Statistika nehodovosti – Policie České republiky*. Úvodní strana – Policie České republiky [online]. Copyright © 2021 Policie ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 24.09.2021]. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

- *UK road death and casualty statistics* | Brake. Home | Brake [online]. [cit. 14.02.2022] Dostupné z: <https://www.brake.org.uk/get-involved/take-action/mybrake/knowledge-centre/uk-road-safety>
- *Welcome to GOV.UK* [online]. Copyright © Crown copyright [cit. 14.02.2022]. Dostupné z: https://www.gov.uk/drink-drive-limit?fbclid=IwAR21J73jV4MvvK2Sanqq5g3w2M3mD2BoWoIL-oMI7o6u-4TVysGhz_vX_30

SEZNAM OBRÁZKŮ I S ODKAZY

Obrázek 1 - Dálnice	16
https://www.portalridice.cz/clanek/zpoplatnene-useky-dalnic-v-ceske-republice	
Obrázek 2 - Trojúhelník.....	46
https://www.portalridice.cz/clanek/pocet-obeti-dopravnich-nehod-v-cr-2020	
Obrázek 3 - Symbol pro AED	47
https://www.zachrankaapp.cz/themes/zachranka/images/aed/aed.svg	
Obrázek 4 - Euroformulář.....	49
https://www.portalridice.cz/clanek/zaznam-o-dopravni-nehode	
Obrázek 5 - Hodnostní označení.....	63
https://www.novinky.cz/domaci/clanek/policiste-dostanou-nova-oznaceni-hodnosti-zmeni-se-podoba-hvezd-289672	
Obrázek 6 - Policista s měřícím zařízením.....	67
https://www.policie.cz/script/viewimage.aspx?physid=121701&docname=radar%201	
Obrázek 7 - Vozidlo SDN PČR.....	68
https://hradec.rozhlas.cz/dopravni-policie-v-kralovehradeckem-kraji-ma-na-dodavkach-specialni-informacni-6133728#&gid=1&pid=1	
Obrázek 8 - DN s úmrtím osoby u Pardubic.....	70
https://www.pardubicezive.eu/wp-content/uploads/2021/09/74e414e5-0f48-4287-9651-07f1a492f9ee-800x445.jpeg	
Obrázek 9 - Protokol o nehodě v silničním provozu	78

Vlastní obrázek pořízený z programu IBM Lotus Notes	
Obrázek 10 - Plánek místa nehody	80
Vlastní obrázek pořízený z programu PC Draw	
Obrázek 11 - Měřicí kolečko	80
http://meridla.naturahradec.cz/uploads/images/533/middle/000452-533.jpg	
Obrázek 12 - Účinky alkoholu na lidský organismus	92
https://www.ibesip.cz/pro-media/clanky/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri	
Obrázek 13 - Alcotest 7510	93
https://www.draeger.com/cs_cz/applications/products/alkohol-and-drug-testing/evidential-breath-tester/alcotest-7510#benefits	
Obrázek 14 - Orientační test DrugWipe 5S	95
https://www.securetec.net/app/uploads/2020/07/mg_4760_drug_screening.jpg	
Všechny následující snímky byly pořízeny při šetření dané nehody.	
U těchto byl upraven obsah natolik, aby nebylo možné rozeznat konkrétní registrační značky, firemní loga, texty apod.	
Obrázek 15 - Pohled ve směru jízdy vozidel	109
Obrázek 16 - Pohled na brzdné stopy	109
Obrázek 17 - Pohled na přední část OA Ford	110
Obrázek 18 - Pohled na zadní část OA VW	110
Obrázek 19 - Blokovací stopy od OA VW	110
Obrázek 20 - Pohled na přední část OA VW	110
Obrázek 21 - Brzdné stopy od OA Ford	112
Obrázek 22 - Pás u místa řidiče v OA Ford	112
Obrázek 23 - Pohled ve směru jízdy OA Hyundai	115
Obrázek 24 - Pohled ve směru jízdy OA Hyundai	115
Obrázek 25 - Pohled ve směru jízdy OA Hyundai	115
Obrázek 26 - Pohled ve směru jízdy OA Hyundai	115
Obrázek 27 - Pohled na OA Škoda Fabia č. 1	117
Obrázek 28 - Poškození OA Škoda Fabia č. 1	117
Obrázek 29 – Pohled na NA Fiat Doblo	117
Obrázek 30 - Poškození NA Fiat Doblo	117
Obrázek 31 - Pohled na OA VW Golf	118

Obrázek 32 - Poškození na OA VW Golf	118
Obrázek 33 - OA Hyundai IX35.....	118
Obrázek 34 - Poškození v p. p. části OA Hyundai	118

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 - Nehodovost 2010–2021	17
Graf 2 – Dotazníkové šetření – Oznamovací povinnost (základní otázky)	36
Graf 3 - Oznamovací povinnost (všeobecné otázky).....	37
Graf 4 - Oznamovací povinnost (Otázky k vyhodnocení)	38
Graf 5 - Oznamovací povinnost (Doplňující otázky).....	42
Graf 6 - Stavy pořádkové policie	66
Graf 7 - Stavy dopravní policie	67
Graf 8 - Policista a DN (Dotazníkové šetření – základní otázky).....	99
Graf 9 – Policista a DN (Dotazníkové šetření – otázky k vyhodnocení)	99
Graf 10 - Policista a DN (Dotazníkové šetření – všeobecné otázky).....	104

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Dotazníkové šetření – Vyhodnocení oznamovací povinnosti	43
Tabulka 2 - Experiment (oznamovatelé)	58
Tabulka 3 - Statistiky hodnotí rtn. - nrap.....	63
Tabulka 4 - Pořádková služba v ČR – Oddělení	66
Tabulka 5 - Dopravní inspektoráty v ČR	67
Tabulka 6 - Úkony dle typu nehody.....	88
Tabulka 7 – Dotazníkové šetření – Vyhodnocení dat (Policista a DN).....	107
Tabulka 8 - Zpracování DN na euroformulář	125
Tabulka 9 - Typické příklady nehody a jejich paragrafové znění.....	126

SEZNAM SCHÉMAT

Schéma 1 - Schéma PČR	64
Schéma 2 - Schéma Pardubického krajského ředitelství	65