

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

DOPRAVNÍ NEHODA V SILNIČNÍM PROVOZU

Autor práce: Martin Kovář, DiS.
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: kombinovaná
Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostně právních studií

2015

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jozefu Bandžakovi, za cenné rady, věcné připomínky, metodické vedení práce a především za jeho trpělivost a ochotu pomoci, při její tvorbě.

ABSTRAKT

Kovář, M. *Dopravní nehoda v silničním provozu: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2015. 56 s.
Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: Dopravní nehoda, řidič, stav vylučující způsobilost, důležitá povinnost, alkohol, hrubá nedbalost, trestný čin v dopravě, dopravní přešůpek, těžké zranění, ublížení na zdraví.

Bakalářská práce analyzuje jednotlivé druhy a příčiny dopravních nehod v silničním provozu a je zaměřena na metodiku jejich vyšetřování. V teoretické části se zabývá důležitými pojmy, které blíže definuje a následně v praktické části vysvětluje na konkrétních příkladech z praxe. Dopodrobna je zde vykreslen postup policistů, při šetření různých dopravních nehod, zajišťování důkazů a prověřování spáchaných dopravních přešůpků či trestných činů v dopravě. V práci bude také poukázáno na možné nedokonalosti prověřování, ke kterým v praxi dochází a nastíněno jejich odstranění.

ABSTRACT

KOVÁŘ, M. *Traffic accident: Bachelor thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2015. 56 p. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: Traffic accident, driver, eliminating eligibility status, an important obligation, alcohol, gross negligence, traffic criminal offense, traffic offense, severe injury, bodily harm.

This bachelor's thesis deals with particular kinds of, and reasons for, traffic accidents in traffic flow and it is also focused on the methodology of their investigation. The theoretical part deals with important concepts which are defined and subsequently explained in the practical part on the specific examples from practice. The procedure of the police officers during the investigation of various traffic accidents, the provision of evidence and the verification of the traffic offence committed or criminal acts in traffic are described there. In this bachelor's thesis, the author will also point to the possible imperfection of the verification which occurs in practice, and their removal will be outlined there.

Obsah

Úvod.....	7
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Dopravní nehoda (teoretická část)	11
3 Vymezení nejdůležitější terminologie.....	14
3.1 Vysvětlení pojmů z definice dopravní nehody zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.....	14
3.2 Další důležité pojmy související s dopravními nehodami.....	16
4 Přestupky páchané v souvislosti s dopravními nehodami.....	23
4.1 Dopravní nehoda bez účasti Policie ČR.....	31
4.2 Dopravní nehody kde zákon ukládá povinnost šetření Policií ČR.....	32
5 Trestné činy v souvislosti s dopravními nehodami	34
6 Činnost vyšetřujícího policisty od nahlášení dopravní nehody. (praktická část)....	36
6.1 Prvotní a neodkladné úkony a neodkladná opatření.....	36
6.2 Ohledání místa silniční dopravní nehody	38
6.2.1 Měření místa dopravní nehody.....	39
6.2.2 Náčrtek místa dopravní nehody	39
6.2.3 Fotodokumentace místa dopravní nehody	39
6.3 Administrativní zpracování a ukončení šetření dopravní nehody.	40
7 Případy šetření konkrétních dopravních nehod.....	44
7.1 Dopravní nehoda uzavřena v blokovém řízení na místě:	44
7.2 Dopravní nehoda se zraněním:	45
7.3 Dopravní nehoda s účastí řidiče pod vlivem alkoholu:	47
7.4 Dopravní nehoda zaviněná neznámým pachatelem:	50
7.5 Zvláštnosti postupu u některých dalších typů dopravních nehod:	52
Závěr	53
Seznam použitých zdrojů	55

Úvod

Obsahem této práce je analýza metodiky vyšetřování jednotlivých druhů a příčin dopravních nehod, které každodenně vyšetřují policisté zařazení na Oddělení dopravních nehod, Odboru služby dopravní policie, Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy. Toto oddělení policie je poslední svého druhu v České republice, kde jsou zařazení specialisté, kteří se zabývají pouze zpracováním a prověřováním dopravních nehod. Dopravní nehody jsou tématem, kterým se média zabývají téměř každodenně a většina občanů se s dopravní nehodou ve svém životě také jistě setkala. Aktuálnost tohoto tématu dokládá i fakt, že se problematikou zabývá i rada Evropské unie a jednotlivé členské státy se průběžně zavazují ke snaze snižování dopravní nehodovosti a zmírňování jejích následků.

Obecně lze říci, že dopravní nehoda je způsobena neúmyslným jednáním účastníka silničního provozu. Účastníci silničního provozu se při porušení pravidel stanovených zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích dopouštějí v návaznosti na okolnostech daného případu a následcích, dopravních přestupků nebo trestných činů v dopravě. Porušení pravidel silničního provozu často končí dopravní nehodou. V silničním provozu však může dojít i k nezaviněné dopravní nehodě, která je způsobena technickou závadou na vozidle, kterou nemohl řidič předpovědět, špatným technickým stavem pozemní komunikace, nebo například neoznačenou překážkou na komunikaci. Na Policii ČR je, aby provedla bezchybné prověření dopravní nehody, shromáždila veškeré důkazy a nebylo pochyb o tom, kdo jí zavinil. Velké části řidičů a obecně účastníkům silničního provozu chybí potřebný respekt k zákonu a ohleduplnost k ostatním. Neuvědomují si, že v silničním provozu může být při malé neukázněnosti, nebo nepozornosti dojít k závažným následkům, jako je ohrožení lidského života a velkým škodám na majetku. Smrt, vážná zranění, trvalé následky a psychická doživotní traumata jsou výrazy, které k dopravním nehodám neodmyslitelně patří. Ke škodám na majetku dochází nejen na samotných vozidlech, ale i součástech pozemních komunikací, dopravním značení a soukromém majetku, který se nachází v blízkosti vozovky. V provozu se často vyskytují i vozidla ADR přepravující nebezpečný náklad. Při dopravních nehodách těchto vozidel může dojít k velkým škodám na životním prostředí a k ekologickým haváriím. Hmotné škody při těchto dopravních nehodách a následných sanacích sahají až k několika desítkám i stovkám

milionů korun. Většina řidičů, kteří bezohledně riskují při řízení vozidla, si tato nebezpečí vůbec neuvědomují a vystavují tak riziku všechny ostatní účastníky silničního provozu. Ne každý si také uvědomuje, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nebo havarijní pojištění neřeší veškeré následky dopravní nehody a většina řidičů nebere v potaz ani skutečnost, že jsou sami na řidičském oprávnění a řízení vozidla finančně závislí. Odebrání řidičského oprávnění za spáchanou závažnou dopravní nehodu pak často zásadně zasahuje i do fungování rodin samotných pachatelů.

Toto téma bakalářské práce bylo vybráno z důvodu třináctileté praxe u Policie ČR a z toho sedmileté praxe garanta trestního řízení na Oddělení dopravních nehod, Odboru služby dopravní policie, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy. Osobní zájem a dá se s nadsázkou říci i záliba v problematice dopravních nehod dává této práci možnost podrobné analýzy metodiky vyšetřování dopravních nehod a také jistý nadhled.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem Bakalářské práce je zhodnotit stávající stav při šetření konkrétních dopravních nehod Policií ČR v Hlavním městě Praze. Porovnat postihování pachatelů dopravních nehod, kteří se dopouštějí dopravních přestupků a trestných činů v dopravě. Zjistit nedokonalosti zákona či zaběhnutých postupů v této oblasti a případně navrhnout jejich zlepšení.

Při zpracování práce bude použito několik metod a to zejména konstruktivní analýza dat. Jednotlivé druhy dopravních nehod budou rozebrány od samotného oznámení dopravní nehody na linku 158, až po potrestání pachatele. Popis metodiky vyšetřování dopravních nehod bude z části srovnáván se samotnou praxí, ale také budou srovnávány jednotlivé teoretické postupy.

Práce bude rozdělena na část teoretickou a část praktickou. V teoretické části, bude popsána terminologie důležitá pro pochopení dané problematiky a analyzovány nejčastější porušení zákona, která vedou ke spáchání dopravní nehody. Budou zde také uvedeny dopravní přestupky a trestné činy v dopravě, kterých se účastník silničního provozu v souvislosti s dopravní nehodou může dopustit. V praktické části pak bude na konkrétních kauzách dopravních nehod, ke kterým skutečně v Praze došlo, rozpracována metodika vyšetřování těchto dopravních nehod a bude zkoumáno, zda zaběhnutý postup v praxi nenabízí pachatelům možnost, jak se vyhnout potrestání.

Při tvorbě teoretické části bakalářské práce se bude vycházet zejména z písemných pramenů, zákonů a interních aktů řízení, které jsou závazné pro policistu při vyšetřování dopravních nehod. Bude zde používána převážně metoda podrobné analýzy dat, přičemž bude užito několik druhů analýzy.

- Analýza dat – rozdělení:
- a) **Konstruktivní** – bude interpretovat a vysvětlovat průběh a vznik dopravní nehody.
 - b) **Typologická** – bude srovnávat jednotlivé příčiny dopravních nehod
 - c) **Obsahová analýza** – účelem této analýzy bude nalézt nedokonalosti při vyšetřování konkrétních dopravních nehod studiem spisových materiálů

V praktické části k pojmu „Kazuistika“ – Kazuistika nebo též případová studie je v dané práci výzkumnou metodou, která se zabývá popisem jednotlivých druhů dopravních nehod. Jedná se o způsob práce s jednotlivými případy, kdy je potřeba si přehledně uspořádat všechna fakta, která jsou o případu známa a následně jsou tato data analyzována a porovnávána. Díky metodě tvorby případových studií lze postihnout některé souvislosti, které na první pohled nejsou zjevné, a tím umožňuje pochopit celý případ do hloubky.¹

Při popisu jednotlivých kauz dopravních nehod budou v práci uvedeny fiktivní osoby a fiktivní registrační značky vozidel, z důvodu zachování zákonné mlčenlivosti policisty² a zákonné ochrany osobních údajů³.

Práce vychází z osobních zkušeností a dlouholeté praxe v daném oboru. Opírá se o interní akty řízení zabývající se problematikou dopravních nehod, o informace z internetu, intranetu, soudních rozhodnutí a komentáře k zákonům. Velká část informací uvedených v práci pochází také ze skutečných spisových materiálů dopravních nehod, které jsou ovšem anonymizovány.

¹ METODICKÝ PORTÁL [online]. 2011 [cit. 2014-11-18]. Dostupné z www.wiki.rvp.cz/Knihovna/1.Pedagogicky_lexikon/K/Kazuistika

² ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky (zákon o Policii České republiky). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4112 [cit. 2015-03-06]. Dostupné také z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>.

³ ČESKO. Zákon č. 101 ze dne 4. dubna 2000 o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů (zákon o ochraně osobních údajů). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 32 s. 1521-1532 [cit. 2015-03-06]. Dostupné také z: <http://www.zakonycr.cz/seznamy/101-2000-sb-zakon-o-ochrane-osobnich-udaju-a-o-zmene-nekterych-zakonu.html>.

2 Dopravní nehoda (teoretická část)

Dopravní nehoda - tento pojem je definován v mnoha publikacích, ale za nejuvěstičnější pokládám pojetí, že „Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek“⁴.

Znaky dopravní nehody tedy obecně jsou⁵:

- nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost,
- vztah dopravní nehody k dopravní cestě,
- následek v podobě způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku nebo jiný zvláště závažný následek.

Takto je charakterizována dopravní nehoda obecně, tedy tato kritéria jsou společná pro dopravní nehody, při nichž jsou přepravovány objekty pozemní a podzemní (kolejovými a nekolejovými dopravními prostředky), vzdušnou i vodní cestou a dle uvedeného prostředí, v němž je uskutečňována, ji lze pojmenovat na silniční, železniční, leteckou a plavební dopravu.

silniční dopravní nehoda - Silniční dopravní nehoda mimo svou základní tezi dopravní nehody shora uvedenou, navíc specifikuje podmínku, kdy k této události musí dojít v silničním provozu na veřejných komunikacích. Aktuální právní norma ji specifikuje takto: Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, např. havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke hmotné škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.⁶

Znamená to, že vozidla, či alespoň vozidlo pachatele dopravní nehody, musí být v pohybu a pohybovat se na komunikacích, kde je provoz upraven zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Základním znakem je tedy neúmyslné jednání pachatele a vyvolání nehodového děje opomenutím či nepozorností. Není důležité, zda dojde k dopravní nehodě v souvislosti s provozem motorového vozidla,

⁴ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 17.

⁵ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 17.

⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha, 2011, s. 284.

tramvaje, či jiného nemotorového vozidla (např. jízdní kolo, koloběžka). Může se zde jednat jak o nedbalost vědomou, kdy sice řidič vědomě porušuje stanovená pravidla, ale bez přiměřených důvodů spoléhá, že k dopravní nehodě nedojde. Lze zde hovořit i o nedbalosti nevědomé, kdy řidič neví, netuší, že může dojít ke kolizi, ač o tom vědět měl a mohl. Že dopravní nehoda nevylučuje ani jednání řidiče z hrubé nedbalosti je zcela zřejmé.

V žádném případě se nejedná o silniční dopravní nehodu, jestliže pachatel měl v úmyslu poškodit svůj či cizí majetek, popřípadě úmyslně zranil či usmrtil jiné účastníky silničního provozu. Zde připadá v úvahu zejména spáchání trestných činů pojistný podvod, poškozování cizí věci, úmyslné ublížení na zdraví, popř. trestný čin vraždy⁷. V těchto případech není věcně příslušné ke zpracování Oddělení dopravních nehod, ale jiné oddělení Policie ČR. Naplněny znaky silniční dopravní nehody nejsou také v případech, kdy je služební vozidlo Policie ČR použito jako jeden z donucovacích prostředků k zabránění v jízdě pachateli jiného deliktu. Dále se nebude jednat o silniční dopravní nehodu (i když událost vykazuje všechny znaky) v místech, kde není dopravní režim upraven zvláštním právním předpisem⁸. Jde převážně o soukromé pozemky či objekty, jejichž majitelé si nezažádali příslušný dopravně správní orgán o úpravu dopravního režimu. V případě vzniku hmotné škody či ublížení na zdraví se bude jednat pouze o škodní událost, avšak nikoliv v souvislosti se silniční dopravní nehodou. Také v případě, že k takové události dojde v lese, na poli, v tovární hale apod., nebude se jednat o dopravní nehodu. Pokud dojde v důsledku tohoto jednání k hmotné škodě či újmě na zdraví, lze postupovat dle jiných právních předpisů (např. vyhlášky o bezpečnosti práce, zákoníku práce apod.)

Silniční dopravní nehody je možné rozdělit z mnoha hledisek (podrobnější dělení bude uvedeno v praktické části této práce). Základní teoretické rozdělení dopravních nehod je na dopravní nehody *nezaviněné* (z důvodu objektivních příčin a dopravní nehody *zaviněné* (vyvolané některým z účastníků) a dále na dopravní nehody pouze s hmotnou škodou a dopravní nehody, při nichž dojde k zranění či usmrcení účastníků dopravní nehody.

⁷ ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, 464 s., [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁸ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, 4616 s., [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

Nezaviněné silniční dopravní nehody – Jedná se o takové silniční dopravní nehody, na jejichž vzniku se přímo nepodíleli účastníci silničního provozu, ale je zde příčinný vztah pouze k jejich okolí. V praxi to znamená např. nepředvídatelnou technickou závadu na vozidle, při náhlé změně povětrnostních podmínek, či jiných technicky nepředvídatelných událostí (neočekávaná technická závada na komunikaci).

Zaviněné silniční dopravní nehody – Jedná se o takové silniční dopravní nehody, na jejichž vzniku se přímo či nepřímo podílí jednání či chování účastníků silničního provozu. Toto chování je v příčinné souvislosti s porušením platných právních norem vztahujících se k provozu na pozemních komunikacích. V této souvislosti je třeba zmínit i situaci technické závady na vozidle pachatele, uplatněnou při šetření konkrétní dopravní nehody. Za zaviněnou se považuje taková situace, kdy vozidlo pachatele je v takovém technickém stavu, který je nezpůsobilý k řádnému provozu tohoto vozidla v silničním provozu, případně při špatně uloženém nákladu, nezajištění bočnice, či uvolnění kola vyšroubováním šroubů.

Příčiny SDN tedy mohou spočívat:⁹

- v chování účastníků dopravní nehody,
- v technickém stavu zúčastněných vozidel,
- v situaci provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu, např. hustota provozu, povětrnostní situace, viditelnost apod.,
- v jiných okolnostech (např. stav pozemních komunikací).

⁹ PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 103.

3 Vymezení nejdůležitější terminologie

V problematice dopravních nehod se používá množství odborných výrazů. Znalost terminologie je velmi důležitá pro pochopení a zvládnutí daného tématu. Policista, který se chce stát dobrým zpracovatelem dopravních nehod, musí prostudovat velké množství zákonů, závazných pokynů policejního prezidenta a předpisů, ve kterých by se měl orientovat a v praxi je umět správně používat. Vzhledem k tomu, že v automobilovém průmyslu dochází také stále k rychlému vývoji a zdokonalování, měl by se i policista zabývající se dopravními nehodami stále vzdělávat a zdokonalovat za pomoci odborné literatury. Dobrá znalost terminologie, zákonů a předpisů dává policistovi možnost správné kvalifikace protiprávního skutku a tím i správnost postupu při jeho objasňování. V opačném případě se zpracovatel snadno může dostat do konfliktu s kontrolními orgány policie. Zpracovatel dopravních nehod je často napadán stížnostmi účastníků dopravních nehod, kteří se cítí poškození a náhrada léčebných výloh, ušlé mzdy nebo hmotné škody je pro ně to nejdůležitější. Náhrada škody pojišťovnou, správné potrestání pachatele a často i výsledek prověřování kontrolních orgánů, to vše je závislé na dobré práci, znalostech a profesionalitě policisty, který dopravní nehodu zpracoval.

3.1 Vysvětlení pojmů z definice dopravní nehody zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Již výše uvedená definice se na první pohled zdá zcela jasná, ale není tomu tak. Z hlediska zákona je třeba rozebrat jednotlivá slova v definici a tak proniknout do celé problematiky.

„Pozemní komunikace“ – Podmínkou dopravní nehody je, aby se tato událost stala, nebo byla započata, na pozemní komunikaci ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů¹⁰. Tedy o silniční dopravní nehodu ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích, ve

¹⁰ ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích, ve znění novel (zákon o pozemních komunikacích). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

znění pozdějších předpisů¹¹, se nebude jednat, dojde-li k ostatním požadovaným podmínkám, avšak nestane se na pozemní komunikaci. Zjevná místa kde i laik pozná, že se nejedná o dopravní nehodu, jsou např. na poli, v lese, soukromém pozemku, tedy mimo pozemní komunikaci. O dopravní nehodu se však nemusí jednat ani, když se běžný řidič domnívá, že je na vozovce. Může to být vozovka v uzavřeném soukromém areálu, např. nemocnice, parkoviště u obchodních center nebo nově postavená vozovka, která není zkolaudována a zanesena v katastru nemovitostí jako pozemní komunikace. V případě soukromých areálů rozhoduje, zda majitel nechal u příslušných správních úřadů schválit dopravní režim v areálu a existuje patřičná dokumentace, která vše dokládá. V případě ostatních ploch rozhoduje zápis katastru nemovitostí, kde dané místo musí být zavedené jako pozemní komunikace. V ostatních případech se řidiči nemusí řídit zákonem č. 361/2000 Sb, O provozu na pozemních komunikacích a nejde tak o dopravní nehodu, ale pouze o škodní událost.

„**Havárie, srážka, jiné nehody**“ - Z hlediska charakteru silniční dopravní nehody dělíme na tři základní druhy¹²:

- srážky – jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval ve vozidle. Může jít o srážky (čelní, boční a náraz zezadu), náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem,
- havárie – na silniční dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo. Typickým představitelem je např. převrácení vozidla,
- jiné nehody – které nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií např. vypadnutí osoby z jedoucího vozidla, úrazy ve vozidlech při náhlém zabrzdění apod.

„**následek**“ - Aby se mohlo jednat o dopravní nehodu dle definice zákona č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích musí dojít také k následku. Jedná se buď o usmrcení osoby, zranění osoby nebo hmotné škodě na majetku. Tedy bez nutného účinku vzniklého v přímé souvislosti s již popsányi obligatorními podmínkami, by se nemohlo jednat o dopravní nehodu tak, jak je popsáno výše, ale

¹¹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

¹² CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 18.

pouze o jiný protiprávní delikt např. dopravní přestupek nebo některý trestný čin spojený s jedním řidiče motorového vozidla. K následku musí dojít v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu, tedy vylučují se jakékoliv následky vzniklé v době, kdy se vozidlo nepohybuje.

„**provoz vozidla v pohybu**“ - Další z důležitých podmínek, aby událost v silničním provozu byla dopravní nehodou je, aby k následku došlo při provozu vozidla v pohybu. To znamená, že k následku dojde při běžném provozu, ke kterému bylo vozidlo určeno na pozemní komunikaci. Nejedná se tedy o dopravní nehody například, když k následku dojde při pracovní činnosti vozidla (např. při práci vysokozdvížné plošiny, nebo nakládání hlíny bagrem, sekání trávy atd.). Dále se nebude jednat o dopravní nehodu, když vozidlo při opravě spadne z heveru, nebo když na zaparkované vozidlo spadne větev ze stromu a vznikne hmotná škoda. Při těchto vybočeních ze zákona č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích se nejedná o dopravní nehodu.

3.2 Další důležité pojmy související s dopravními nehodami

„**řidič**“ – jako řidič je označován účastník silničního provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj anebo jede na zvířeti. Řidičem naproti tomu není účastník silničního provozu, který svůj dopravní prostředek tlačí, táhne nebo zvíře vede. Vozka, řídící potahové vozidlo, má v silničním provozu rovněž postavení řidiče.¹³

„**motorové vozidlo a nemotorové vozidlo**“ – Vozidlo může být motorové i nemotorové. Je to dopravní prostředek určený pro přepravu osob, zvířat a věcí. K motorovým vozidlům nekolejovým, poháněným vlastní pohonnou jednotkou, je přiřazen i trolejbus, který takovou jednotku nemá a je považován též za drážní vozidlo ve smyslu zákona o drahách. Za nemotorové vozidlo je nutno považovat i vozidlo, které se pohybuje pomocí zemské přitažlivosti (minikára, sáně). Obecně je za vozidlo pro

¹³ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 32.

potřeby zákona o provozu na pozemních komunikacích považována i tramvaj, přestože se rovněž jedná o vozidlo drážní ve smyslu zákona o drahách.¹⁴

„účastník silničního provozu“ – účastníky silničního provozu jsou především chodci, řidiči motorových a nemotorových vozidel, řidiči tramvají, přepravované osoby, jezdci na zvířatech, vozkové, průvodci vedených a hnaných zvířat, učitelé autoškol, způsobilé a náležitě poučené osoby, přibírané k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, osoby tlačící nebo táhnoucí sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, osoby pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích a nebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, osoby vedoucí jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa atd. Naproti tomu za účastníky silničního provozu nejsou ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích považováni zástupci orgánů veřejné správy, tedy např. policisté, obecní strážníci, příslušníci vojenské policie nebo celníci.¹⁵

„účastník dopravní nehody“ – je každá osoba (účastník silničního provozu), která se podílela na vzniku dopravní nehody. Účastníkem dopravní nehody může být i osoba, která byla dopravní nehodou poškozena, která v počátku vyšetřování vystupuje jako svědek dopravní nehoda a samozřejmě řidič vozidla, které mělo na dopravní nehodě účast.¹⁶

„chodec“ – Chodec je osoba, která jde pěšky po pozemní komunikaci. Do kategorie chodců jsou zahrnuty i jiné osoby, které se pohybují např. na kolečkových bruslích, skateboardu a podobných prostředcích. Je však třeba vzít v potaz, že ostatní účastníci silničního provozu na pozemních komunikacích předpokládají, že tyto osoby se pohybují rychlostí chůze, tj. přibližně 4 km/h.¹⁷ V této kategorii je dobré zmínit, že např. moderní a módní dopravní prostředek „SEGWAY“, je možné užívat se zapnutým modem 1 – rychlosti kolem 4 km/h (jedná se o chodce), vyšší rychlosti uživatele řadí do kategorie řidiče.

¹⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 33.

¹⁵ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 31.

¹⁶ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 68.

¹⁷ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 33.

„Důležitá povinnost“ – je objektivní stránka, která je dána charakterem zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo je uložena přímo zákonem. V příčinné souvislosti s porušením této důležité povinnosti pak dojde k ublížení na zdraví. Důležitá povinnost je zákonem velmi široce koncipována. Extenzivní výklad porušení důležité povinnosti uložené podle zákona uplatňovaný soudní praxí znamená, že nejen povinnost uložená zákonem, ale i povinnosti uložené jinými závaznými právními předpisy, např. vyhláškami, které mají za následek poruchu zdraví, jsou považovány za porušení důležité povinnosti. Za porušení důležité povinnosti uložené zákonem o provozu na pozemních komunikacích však nelze mechanicky považovat porušení jakéhokoliv ustanovení pravidel silničního provozu, ale jen takové porušení povinností, které podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost, např. tím, že má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Mezi porušením důležité povinnosti a následkem přitom musí být prokázán příčinný vztah. Vyjmenovat všechny důležité povinnosti účastníků silničního provozu, zejména pak řidičů dopravních prostředků, není možné, protože vždy bude záležet na konkrétních okolnostech, za kterých došlo k dopravní nehodě, i na průběhu a následku dopravní nehody. V každém konkrétním případě je potřebné vždy zkoumat, zda porušení povinnosti uložené zákonem o provozu na pozemních komunikacích je i porušením důležité povinnosti ve smyslu trestního zákoníku. Lze však uvést některá závažná porušení pravidel silničního provozu, která zpravidla mají za následek dopravní nehodu s vážnými následky na životě nebo zdraví osob, nebo zpravidla způsobí škodu na majetku:

- řízení dopravního prostředku pod vlivem alkoholu
- nepřiměřená rychlost
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno
- couvání s nákladním vozidlem bez náležitě poučené osoby
- špatný technický stav vozidla
- nedání přednosti v jízdě
- nerespektování signálu s červeným světlem „stůj“
- jízda na železničních přejezdech v případech, kdy je to zakázáno
- bezohledná jízdy atd.¹⁸

„Výčet všech „důležitých povinností“ řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní

¹⁸ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 18.

dopravní situaci. Za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona ve smyslu § 224 odst. 1, 2 TZ (ve znění účinném do 31. 12. 2009, od 1. 1. 2010 podle § 143 odst. 1, 2 TZ nebo § 147 odst. 1, 2 TZ), se považuje i povinnost vyplývající z ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Podle uvedeného ustanovení musí řidič přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Přitom je bez významu, zda pachatel citovaného trestného činu nepřekročil nejvyšší povolenou rychlost.“¹⁹

„Hrubá nedbalost“ – hrubá nedbalost je z hlediska zákona opět neurčitým právním pojmem. Jde se o závažnější jednání, než je porušení důležité povinnosti. Z hlediska soudní praxe je za hrubou nedbalost považováno porušení dvou a více důležitých povinností (např. nerespektování signálu s červeným světlem „stůj“ řidičem při velké rychlosti pod vlivem alkoholu).

„Povinnost řidiče vymezená v § 5 odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, spočívající ve snížení rychlosti jízdy nebo zastavení vozidla před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem, je hrubým porušením zákona v dopravě ve smyslu § 143 odst. 3, resp. při poškození zdraví nejméně dvou osob i § 147 odst. 3 a § 148 odst. 2 tr. zákoníku.“²⁰

„Ublížení na zdraví“ – se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu „sedm dní a více“, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.²¹

¹⁹ Z usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 7 Tdo 1034/2010 ze dne 15.09.2010. Dostupné také z informačního systému ASPI.

²⁰ Z usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 7 Tdo 1356/2013 ze dne 29.01.2014. Dostupné také z informačního systému ASPI.

²¹ ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění novel (trestní zákoník). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 381, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

„Těžká újma na zdraví“ – Těžkou újmu na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmu na zdraví

- zmrzačení,
- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- ochromení údu,
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- poškození důležitého orgánu,
- zohydění,
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- mučivé útrapy, nebo
- delší dobu trvající porucha zdraví.²²

„K vyjádření znaků trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 2 TZ (ve znění účinném do 31. 12. 2009, od 1. 1. 2010 přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 2 TZ) v popisu skutku postačí formulace, že poškozený byl v důsledku protiprávního jednání pachatele hospitalizován po dobu 7 dnů a omezen v obvyklém pohybu po dobu přesahující dva měsíce, pokud je takové skutkové zjištění odpovídajícím způsobem podrobněji rozvedeno též v odůvodnění rozhodnutí. Přitom je třeba zabývat se otázkou formy těžké újmy ve smyslu § 89 odst. 7 TZ (ve znění účinném do 31. 12. 2009, od 1. 1. 2010 podle § 122 TZ).“²³

„Usmrcená osoba“ – osoba, která utrpěl při dopravní nehodě zranění neslučitelná se životem a na následky tohoto zranění zemřela buď přímo při dopravní nehodě, nebo do 30 dnů od dopravní nehody.²⁴

„Alkohol“ – Současná právní norma platná v České republice uvádí, že alkoholickým nápojem se rozumí lihovina, víno a pivo; alkoholickým nápojem se

²² ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění novel (trestní zákoník). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 381, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

²³ Z usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 11 Tdo 141/2011-17 ze dne 12.05.2011. Dostupné také z informačního systému ASPI.

²⁴ KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha, 2011, s. 21.

rozumí též nápoj, který není uveden ve větě první, pokud obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu.²⁵

„Jiné omamné, návykové a psychotropní látky“ – jsou taxativně vyjmenované v přílohách č. 1 až 7 zákona č. 167/1998 Sb., o návykových látkách²⁶, ale vzhledem k tomu, že výroba a rozvoj těchto látek jde velmi rychle kupředu nelze tyto látky pro potřeby Policie ČR taxativně vyjmenovat. Nejlépe je tedy lze vymezit definicí z § 130 trestního zákoníku, kde je stanoveno, že návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.²⁷

„Stav vylučující způsobilost“ – je neurčitý právní pojem, při kterém je řidič ve stavu, kdy není schopen bezpečně ovládat své vozidlo. Ze soudní praxe vyplývá, že v takovém stavu je každý člověk, který je ovlivněn více než 1,0 g/kg alkoholu v krvi. Stav vylučující způsobilost si může člověk přivodit i požitím menšího množství alkoholu. V tomto případě je však třeba složitějšího dokazování např. dle svědeckých výpovědí a znaleckých posudků. Znaleckého posudku k prokázání stavu vylučující způsobilost je třeba i při požití omamné či psychotropní látky, kdy je nejprve nutné stanovit ve vzorku krve řidiče kvantitativní množství účinné látky, ze kterého poté znalec z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie může určit, zda byl řidič v době dopravní nehody ve stavu vylučujícím způsobilost či nikoli.

„Skutečnost, zda míra ovlivnění alkoholem, která v konkrétní věci již zakládá stav vylučující způsobilost pachatele k řízení motorového vozidla ve smyslu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1 TZ (ve znění účinném do 31. 12. 2009, od 1. 1. 2010 přečin podle § 274 odst. 1 TZ), musí být v trestním řízení jednoznačně objasněna. Přitom k prokázání zmíněného znaku mohou dostačovat i důkazy v podobě svědeckých výpovědí, aniž by bylo třeba provádět klinické vyšetření takového pachatele. Naproti tomu k závěru o vyloučení způsobilosti pachatele k řízení

²⁵ ČESKO. Zákon č. 379 ze dne 19. srpna 2005 o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění novel (tabákový zákon). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 133, s. 7093 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=379/2005&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

²⁶ ČESKO. Zákon č. 167 ze dne 11. června 1998 o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů ve znění novel (zákon o návykových látkách). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1998, částka 57, s. 6770, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=167/1998&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

²⁷ JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*, 3. vydání. Praha, 2012, s. 179.

motorového vozidla ve smyslu citovaného ustanovení nepostačí jen obecné zjištění k jeho motorickým a verbálním projevům na místě činu (např. že jeho chůze byla vrávoravá a že se přidržoval vozidla), zejména když se jedná o osobu dlouhodobě léčenou pro chorobu, s níž jsou spojeny problémy s chůzí a stáním.“²⁸

„Podle poznatků lékařské vědy není žádný, tedy ani nadprůměrně disponovaný řidič motorového vozidla schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg (1 promile). To ovšem neznamená, že měl-li řidič v době řízení vozidla v krvi menší množství alkoholu než 1 promile, byl způsobilý k řízení vozidla. V obecné rovině totiž platí, že každé ovlivnění alkoholem snižuje způsobilost řidiče k řízení motorového vozidla, neboť řidič pak není schopen správně a včas vnímat situaci v silničním provozu a pohotově na ni reagovat. Proto je pro odpovědnost pachatele za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle 201 TZ (ve znění účinném do 31. 12. 2009, od 1. 1. 2010 trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TZ) důležité, k jak výraznému snížení těchto schopností došlo vlivem požitého alkoholu.“²⁹

²⁸ Z usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 8 Tdo 421/2011 ze dne 13.4.2011. Dostupné také z informačního systému ASPI.

²⁹ Z usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 8 Tdo 586/2010 ze dne 19.5.2010. Dostupné také z informačního systému ASPI.

4 Přestupky páchané v souvislosti s dopravními nehodami

Obecně je přestupkem zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin. Přestupkem není jednání, jimž někdo odvrací – přiměřeným způsobem přímo hrozící, nebo trvajícím útok na zájem chráněný zákonem – nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.³⁰ Dopravní nehoda je v drtivé většině případů způsobena porušením některého z ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích³¹ a tedy jednáním řidiče. Jednáním se rozumí projev lidské vůle ve vnější realitě. Je jím konání i opomenutí takového konání, k němuž byla odpovědná osoba povinna.³² Do 1. ledna 2009 byla zákonnou povinností účastníků dopravní nehody v ČR tuto událost oznámit Policii ČR, která provedla řádné šetření a zaevidování. Novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích s účinností od 1. ledna 2009 byla dána možnost účastníkům některých méně závažných dopravních nehod si vše vyřešit bez účasti Policie ČR, sepsat společně evropský záznam o dopravní nehodě a vzniklou škodu nechat uhradit pojišťovnou. Tím došlo k umělému snížení statistických čísel počtu dopravních nehod v České republice, na oko splnění závazku Evropské unii ve snižování dopravní nehodovosti a ke spokojenosti pachatelů méně závažných dopravních nehod, kteří za spáchaný přestupek nejsou sankcionováni. Menší radost z této možnosti mají často poškození, když pojišťovna odmítne uhradit způsobenou hmotnou škodu, nebo si pachatel své zavinění do druhého dne rozmyslí a dodatečné šetření policií už nebývá prokazatelné.

Značnou změnu v oblasti přestupků v dopravě provedl také zákon č. 133/2011 Sb.,³³ ze dne 3. května 2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o

³⁰ HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání 4. Doplněné vydání*. Praha, 2008, s. 27.

³¹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

³² HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 6. Vydání*. Praha, 2006, s. 417.

³³ ČESKO. Zákon č. 133 ze dne 3. května 2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=133/2011&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. S účinností od 1. srpna 2011 byly zrušeny přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu dle § 22 zákona č. 200/1990Sb., o přestupcích³⁴, a od tohoto data jsou přestupky proti bezpečnosti a plynulosti ustanoveny § 125c zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu.

V této kapitole budou rozděleny dopravní nehody podle kritérií, které dávají povinnost účastníkům nahlášení dopravní nehody Policii ČR a budou zde popsány hlavní příčiny (porušení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích) vzniku dopravních nehod v Hlavním městě Praze.

„Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k)“³⁵ – Jelikož množství v úvahu přicházejících porušení zákona o silničním provozu nelze postihnout v samostatně definovaných přestupcích, je toto ustanovení souhrnnou skutkovou podstatou spočívající v jiném porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích, než které je výslovně uvedeno v ustanovení § 125c odst. 1 písm. a) až j) zákona o silničním provozu. Toto ustanovení je tak užíváno při postihování pachatelů dopravní nehod nejčastěji. Postih za naplnění této skutkové podstaty přestupku je z hlediska správního trestání nejmírnější. Jsou-li splněny všechny podmínky blokového řízení může vyšetřující policista na místě dopravní nehody uložit za tento přestupek pachateli pokutu do 2000,- Kč. Řidiči se v souvislosti s dopravními nehodami tohoto přestupku nejčastěji dopouštějí porušením ustanovení:

- **§ 4 písm. a)** (*účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen chovat ohleduplně a ukázněně*)- je obecné ustanovení, které je velmi často používáno při postihování pachatele dopravní nehody tam, kde zvláštní ustanovení pro kvalifikaci daného protiprávního jednání chybí.

„Řidič je povinen dbát zvýšené opatrnosti při přeježdění stezky pro cyklisty. Tato povinnost mu vyplývá nejen z obecného ustanovení § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, ale i z § 21 odst. 1

³⁴ ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 19. května 1990 o přestupcích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 810 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

³⁵ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

citovaného zákona. V případě porušení těchto ustanovení odpovídá za vzniklý protiprávní následek (např. za újmu na zdraví ve smyslu § 147 odst. 1 tr. zákoníku).³⁶

„Povinnosti řidiče při provozu na pozemních komunikacích. Jestliže ustanovení § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. řidiči ukládá počínat si při účasti v provozu na pozemních komunikacích mimo jiné tak, aby svým jednáním nezpůsobil škodu, potom ze skutečnosti, že řidič si musel být vědom toho, že svým jednáním může škodu způsobit, vyplývá, že si musel být vědom i toho, že tímto jednáním porušuje uvedenou právní povinnost.“³⁷

- **§ 5 odst. 1 písm. a)** (*technický stav vozidla*) – K základním povinnostem řidiče patří mimo jiné povinnost užít v provozu takové vozidlo, které splňuje technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích stanovené zákonem. Toto ustanovení se užívá při trestání pachatele dopravní nehody, kterou zavinil špatný technický stav vozidla, o kterém věděl, nebo vědět měl a mohl, jako např.
 - a) Závady v technickém stavu bezprostředně ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
 - b) Závady poškozující životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím zákonem.
 - c) Provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích (platná technická prohlídka vozidla).
 - d) Jsou na vozidle provedeny neschválené změny nebo zásahy do identifikátorů vozidla, např. VIN. atd.
- **§ 5 odst. 1 písm. b)** (*nevěnování se řízení*) – Plně se věnovat řízení znamená nezabývat se jinou činností, která nesouvisí s řízením vozidla. Řidič a jeho schopnosti, odborné znalosti a dovednosti, jeho ochota přizpůsobit se dané dopravní situaci a nevyvolávat na úkor ostatních takové stavy, které mohou vést ke vzniku dopravní nehody, jsou limitujícím faktorem pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Za takové činnosti, které odvádějí řidičovu pozornost od řízení a od situace v silničním provozu a vytvářejí tak potencionálně nehodové situace, jsou např. kouření cigaret včetně jejich zapalování, konzumace potravin či pití nápojů, ladění autorádií a vyhledávání v navigaci.

³⁶ Z usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 7 Tdo 649/2012-17 ze dne 29.08.2012. Dostupné také z informačního systému ASPI.

³⁷ Z usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rc) 25 Cdo 708/2008 ze dne 19.03.2009. Dostupné také z informačního systému ASPI.

- **§ 11 odst. 1** (jízda vpravo) – Udává řidiči povinnost řídit vozidlo při pravém okraji vozovky. Zvláštními okolnosti, které mohou bránit v jízdě při pravém okraji vozovky, mohou být závady ve sjízdnosti vozovky, ale i složený materiál, zaparkovaná vozidla nebo jiná překážka v silničním provozu. Řidič je při jejím objíždění povinen dát znamení o změně směru jízdy a musí dbát zvýšené opatrnosti. Při dopravní nehodě je na vině řidič, který nejel při pravém okraji vozovky.
- **§ 12 odst. 5** (*přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého*) – Podle tohoto ustanovení má přednost v jízdě ten řidič, který jede ve svém jízdním pruhu a tento pruh nemění. Jinak může řidič přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí. Ve městech s velmi hustým provozem jako je Hlavní město Praha je toto pravidlo jen velmi problematicky vynutitelné, neboť téměř nelze přejet z jednoho do druhého jízdního pruhu, aniž by nedošlo k omezení řidiče z hlediska plynulosti silničního provozu přínosem, ale komplikujícím faktorem při stanovení míry zavinění eventuální dopravní nehody v této situaci.
- **§ 16** (*objíždění*) – Jedná se o velmi častou příčinu dopravních nehod. Směr objíždění může řidič zvolit s ohledem na okamžitou situaci v provozu, nesmí ale ohrozit ani omezit protijedoucí řidiče a omezit ostatní účastníky silničního provozu. Současně je povinen dávat znamení o změně směru jízdy. Chování řidiče při chystané změně směru jízdy musí být srozumitelné pro ostatní účastníky silničního provozu. Tento úkon vyžaduje zvýšenou pozornost řidiče.
- **§ 18 odst. 1** (*nepřízpůsobení rychlosti*) – Nepřiměřená rychlost je druhou nejčastější příčinou vzniku dopravní nehody na našich silnicích, často s fatálními následky, neboť pravděpodobnost usmrcení je třikrát vyšší než průměrná. Pokud není řidič upozorněn dopravní značkou na zhoršení sjízdnosti vozovky, může předpokládat, že stavební a dopravně technický stav pozemní komunikace odpovídá jejímu účelu. To prakticky znamená, že vozovka bude bez výtluků, vyjetých kolejí, nebude znečištěna prachem, kamínky nebo jinými látkami a v zimním období bude odpovídajícím způsobem ošetřena. Rozhled bývá omezen např. v nepřehledné zatáčce nebo před vrcholem stoupání pozemní komunikace. Překážkou ve výhledu může být stavba, vegetace, ale též zaparkované vozidlo nebo autobus ve stanici. Za snížené viditelnosti musí jet řidič takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit jím řízené vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled v dosvitu světlometů.

- **§ 19 odst. 1 (nedodržení bezpečnostní vzdálenosti)** – Zachování dostatečné bezpečnostní vzdálenosti je jednou ze zásad bezpečné jízdy. Vzájemnou vzdálenost vozidel při jízdě za sebou toto ustanovení číselně v metrech neurčuje a ani určit nemůže, neboť je totiž za různých okolností odlišná, vždy však musí být bezpečná, tedy taková, aby snižovala na nejmenší míru možnost srážky s vozidlem jedoucím vpředu. Řidič musí v jednotlivých situacích tuto vzdálenost určit sám podle svých odborných znalostí a zkušeností a samozřejmě také s přihlédnutím k technickým možnostem vozidla, při zohlednění technických možností ostatních vozidel. Pokud tedy řidičem řízené vozidlo např. není vybaveno protiblokovacím systémem ABS (z anglického Anti-lock Braking Systém), zabraňujícím zablokování kola při brzdění a umožňujícím zastavení na kratší vzdálenosti, musí předpokládat, že před ním jedoucí vozidlo jim vybaveno být může a musí tak udržovat větší bezpečnostní vzdálenost. Dalšími důležitými hledisky ovlivňujícími volbu bezpečného rozestupu jsou rychlost jízdy vozidel, okamžitý stav vozovky (mokra, náledí, nečistota), hustota provozu, rozhled na silnici před vozidlo před ním apod. V úvahu je třeba brát i reakční dobu vzadu jedoucího řidiče, tj. dobu, kdy řidič zpozoruje podnět k brzdění a přesune nohu z plynu na brzdový pedál, přičemž reakční doba je při dobré kondici řidiče cca 1 vteřina, avšak v praxi je často delší např. v důsledku nižší pozornosti při monotónní jízdě na dálnici, únavě, telefonování, rozhovoru se spolujedoucím. Obecně lze uvést, že od prvotní reakce řidiče do brzdného účinku uplyne průměrně doba 2 až 3 vteřiny. Nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly jedoucími mimo obec je předmětem zájmu odborníků zabývajících se chystanou novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích, podle jedné z verzí by toto jednání mohlo být spojeno s pokutou a dvěma trestnými body do bodového hodnocení řidičů. Zatím však není jasné, zda se bude bezpečnostní vzdálenost počítat ve vteřinách, nebo v metrech, problémem se zabývá Centrum dopravního výzkumu v Brně.

„I. Smyslem § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, je přimět řidiče, aby dodržovali při jízdě určitou bezpečnostní vzdálenost, díky které mohou včas zareagovat na nečekanou situaci a vyhnout se případné srážce, nikoliv je bez dalšího trestat za jakoukoliv takto vzniklou srážku.

II. Pokud řidič osobního motorového vozidla jedoucího před osobním vozidlem žalobce reagoval obvyklým způsobem, tedy brzděním, na standardní událost, která

nastala před ním (dívka na kolečkových bruslích v jeho vlastním jízdním pruhu a protijedoucí traktor na úzké komunikaci znemožňující bezpečné objetí dívky), šlo o dopravní situaci, kterou žalobce měl a mohl předpokládat s ohledem na své osobní poměry a povahu běžného provozu na silničních komunikacích. V takovémto případě nelze vysvětlit náraz vozidla žalobce do vozidla jedoucího před ním jinak, než že žalobce bezpečnostní vzdálenost § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, nedodržel.³⁸

- **§ 24 odst. 2 (ohrožení při couvání)** – Z ustanovení vyplývá zákaz couvání, pokud by jím řidič mohl ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, vzhledem k povaze úkonu však může dojít k jejich omezení, musí zejména snížit rychlost jízdy nebo zastavit. Couvající řidič by si měl počínat tak, aby upozornil např. varovnými směrovými světly na svůj mimořádný jízdní úkon. Jednou z podmínek pro bezpečné couvání vozidla je správné nastavení zpětných zrcátek vozidla.

„Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 5“³⁹ – Je speciální přestupek, kterého se řidič dopouští v případě, že nerespektuje světelné signalizační zařízení a pokračuje v jízdě přes signál s červeným světlem „stůj“. Toto porušení pravidel silničního provozu bývá ve velké většině případů příčinou závažných dopravních nehod, neboť řidiči ostatních vozidel, kteří projíždí křižovatkou ve směru, kde svítí signál se zeleným světlem „volno“ jedou plynule bez snižování rychlostí a nepředpokládají možný střet. Povinnost každého, tedy i řidiče vozidla, řídit se při účasti na provozu na pozemních komunikacích mimo jiné světelnými signály, vyplývá též z ustanovení § 4 písm. c). Na křižovatce řízené světelnými signály tříbarevné soustavy s plnými signály nebo se směrovými signály je řidič vozidla povinen podle ustanovení § 70 odst. 2 na signál s červeným světlem „stůj“ zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“. Kde taková dopravní značka není tak před světelnými signalizačním zařízením. Za jednání kvalifikované podle tohoto ustanovení hrozí pachateli pokuta uložená správním orgánem v rozpětí od 2500 do 5000 Kč (+ poplatky za vedení správního řízení) a v případě, že je tento přestupek spáchán v období

³⁸ Z rozsudku Nejvyššího správního soudu (SJS)1 As 18/2009 - 59 ze dne 28.5.2009. Dostupné také z informačního systému ASPI.

³⁹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců více než jednou, je doplněna o zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel všeho druhu od jednoho do šesti měsíců. Policista může, za splnění podmínek blokového řízení a nejedná se o opakování přestupku, na místě uložit přestupci pokutu do 2500,- Kč. Bodové hodnocení přestupku odpovídá počtu 5 bodů.

„Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f bod 8“⁴⁰ – Podle ustanovení § 2 písm. q) zákona o provozu na pozemních komunikacích znamená „dát přednost v jízdě“ povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Jedná se o další velmi časté pochybení, jehož důsledkem bývají vážné dopravní nehody. Samotná povinnost řidičů dát přednost v jízdě pak přímo vyplývá z celé řady ustanovení. V souvislosti s těmito ustanoveními bývá často zmiňován pojem „psychologická přednost“, tedy jev, který se uplatňuje při rozhodování řidičů na křižovatkách, zejména mimo obec. Řidič, mající podle zákona přednost v jízdě, se této přednosti vzdává nebo méně často řidič prosazuje přednost v jízdě tam, kde ji nemá. K jevu dochází z nejrůznějších psychologických příčin a je třeba jej mít na paměti při zkoumání příčin vzniku dopravních nehod. Policista může, za splnění podmínek blokového řízení a nejedná se o opakování přestupku, na místě uložit přestupci pokutu do 2500,- Kč. Bodové hodnocení přestupku odpovídá počtu 4 bodů. Ty nejzávažnější a nejčastější příčiny dopravní nehody při nedání přednosti v jízdě v Hlavním městě Praze jsou tyto:

- **§ 21 odst. 5 (nedání přednosti při odbočení vlevo)** – Odbočování vlevo patří k nejsložitějším a z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích k nejrizikovějším úkonům, při kterých odbočující řidič musí dát přednost v jízdě všem účastníkům provozu v protisměrné části komunikace, tramvajím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazených jízdniích pruzích. Přitom navíc nesmí ohrozit chodce, kteří přecházejí komunikaci, na kterou odbočuje. V praxi dochází často ke zranění a velkým škodám, neboť při dopravní nehodě často dochází k čelním střetům vozidel.
- **§ 22 odst. 1 (nedání přednosti proti dopravní značce)** – Dopravní nehody, při kterých řidič jedoucí po vedlejší pozemní komunikaci nerespektuje dopravní

⁴⁰ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

značky „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“ patří taktéž k velmi závažným, jak z hlediska zdravotních následků účastníků, tak z hlediska způsobených hmotných škod. Hlavní pozemní komunikace s mimo obec označuje dopravní značkou Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací č. P1, v obci pak dopravní značkou Hlavní pozemní komunikace č. P2. Ta může být užitá i uvnitř větší nebo složitější křižovatky. V judikatuře se zejména v poslední době začal pozvolně prosazovat názor na nutné omezení absolutní přednosti vozidla nacházejícího se na hlavní pozemní komunikaci, pokud jeho řidič závažným způsobem porušuje některá ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, zejména jede nepřiměřenou rychlostí.

- **§ 22 odst. 2** (*nedání přednosti zprava přijíždějícímu vozidlu*) – Toto ustanovení upravuje tzv. pravidlo pravé ruky a platí na křižovatkách, na nichž není přednost v jízdě rozlišena dopravním značením, a také na křižovatkách, kde přednost v jízdě stanovena je, ale hlavní silnice mění směr. Prakticky se toto pravidlo používá i v místech, která nemají postavení křižovatky, kde však dochází ke křížení jízdnic směrů vozidel a vzniká nutnost jejich průjezd daným místem upravit. Dát přednost v jízdě vozidlu přijíždějícímu zprava je třeba i v případech, kdy řidič zprava přijíždějícího vozidla porušuje svojí jízdou pravidla silničního provozu, např. ke křižovatce, na níž není přednost v jízdě upravena dopravními značkami, přijíždí silnicí s jednosměrným provozem v protisměru. V praxi se může jednat kupříkladu o vozidlo s právem přednostní jízdy, nebo cyklistu.
- **§ 24 odst. 1** (*ohrožení při otáčení*) – Otáčející řidič je povinen si počínat obdobně jako při odbočování vlevo. Včas musí dát znamení o změně směru jízdy, s ohledem na šíři komunikace a velikost vozidla nebo nákladu najet co nejbližší k levému okraji vozovky určené pro jeho směr jízdy a musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdnicím pruhu. Přitom platí, že nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním, vzhledem k charakteru jízdnicího úkonu je však smí omezit.

„Přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. i)“⁴¹ – Jedná se o skupinu přestupků vztahujících se výhradně k dopravním nehodám v návaznosti na porušení ustanovení § 47 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Tento přestupek je přímo navázaný na povinnost účastníků dopravní nehody nahlásit událost Policii ČR. Tyto přestupky není možné vyřešit v blokovém řízení na místě, ale je třeba jej zaslat správnímu orgánu. Ten za tyto přestupky ukládá pokuty ve výši 2500 až 5000 Kč a nejvyšší bodové hodnocení je zde 7 bodů do karty řidiče. Při opakování ve 12 po sobě jdoucích kalendářích měsících je možné uložit i zákaz činnosti od 1 do 6 měsíců.

V následujících dvou podkapitolách bude popsána problematika oznamování dopravních nehod Policii ČR:

4.1 Dopravní nehoda bez účasti Policie ČR

Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen⁴²

- neprodleně zastavit vozidlo,
- 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,
- učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a
- spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Účastníci dopravní nehody jsou povinni⁴³

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

⁴¹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z:

<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁴² KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha, 2011, s. 284.

⁴³ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha, 2011, s. 284-285.

- poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,
- označit místo dopravní nehody,
- umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,
- prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,
- 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.

4.2 Dopravní nehody kde zákon ukládá povinnost šetření Policií ČR

Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni⁴⁴

- neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,
- zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,
- setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

Povinnost nahlásit dopravní nehodu na linku 158 nebo policistovi platí i v případech kdy.⁴⁵

⁴⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 285.

⁴⁵ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 285-286.

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

5 Trestné činy v souvislosti s dopravními nehodami

Ve smyslu trestního práva jednáním chápeme projev vůle pachatele ve vnějším světě jako vědomé činnosti člověka, zaměřené na dosažení určitého cíle, záměru.⁴⁶ Trestní zákoník⁴⁷ nemá speciální ustanovení týkající se přímo dopravních nehod, kterým by bylo postihováno protiprávní jednání řidiče v návaznosti na následky jím způsobené a příčiny k nim vedoucí, včetně okolností s nimi související. Toto je buď obecně zahrnuto v ustanoveních trestního zákoníku postihující nedbalostní jednání, kterými jsou:

- § 143 – usmrcení z nedbalosti
- § 147 – těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 148 - ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 273 – obecné ohrožení z nedbalosti
- § 277 – poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení,

nebo úmyslné jednání, které je obsaženo v trestním zákoníku v těchto ustanoveních:

- § 337 – maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání
- § 207 – neoprávněné užívání cizí věci

a dále jsou důležitými ustanoveními trestního zákoníku úmyslné trestné činy, kde již dopravní nehoda zmíněna je a tato jednání souvisí s provozem dopravního prostředku a jeho řidičem:

- § 151 – neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku
- § 274 – ohrožení pod vlivem návykové látky (dopravní nehoda zmíněna v kvalifikované skutkové podstatě)

Některé trestné činy shora uvedené se přímo na vzniku následku při dopravní nehodě nepodílejí, nicméně s dopravní nehodu souvisejí, ať už nepřímou se vznikem dopravní nehody (např. požití alkoholu před nebo během jízdy), ač byla rozhodující příčina dopravní nehody jiná, nebo na rozšíření případného následku, jako

⁴⁶ ŠÁMAL, P. et al. *Trestní zákoník I s komentářem. I. vydání.* Praha, 2009, s. 118.

⁴⁷ ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění novel (trestní zákoník). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 464 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

doprovodného jednání prvotně způsobené dopravní nehody (např. neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku po dopravní nehodě).

V praxi často dochází k souběhu některých shora uvedených trestných činů, ale i souběhu těchto trestných činů s některými přestupky v dopravě.

Účelem trestu je ochrana společnosti před pachateli trestné činnosti. Uložený trest má zabránit odsouzenému v jejím dalším páchání. Přinutit ho k respektování zákona a tím působit výchovně i na ostatní členy společnosti.⁴⁸ Toto však v České republice prozatím moc nefunguje vzhledem k opakování trestné činnosti a množství páchaných trestných činů v dopravě. Na vině je především benevolence a mírné tresty ukládané soudem zejména za úmyslné trestné činy jakou jsou maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání a ohrožení pod vlivem návykové látky. Důvodů můžeme hledat několik, např. finanční náklady na umístění vězňů nebo zahlcení soudů množstvím případů.

⁴⁸ NOVOTNÝ, F., a kol. *Trestní právo hmotné*. Plzeň, 2004, s. 161-162.

6 Činnost vyšetřujícího policisty od nahlášení dopravní nehody. (praktická část)

Dojde-li k dopravní nehodě na území hl. m. Prahy a účastníci událost nahlásí na linku 112 nebo 158. Je dopravní nehoda zapsána do informačního systému „maják“ pod pořadovým číslem a operačním střediskem je přidělena oddělení dopravních nehod odboru služby dopravní policie. Policista vykonávající stálou službu na oddělení dopravních nehod, pak událost přidělí vyšetřujícímu policistovi dle pořadníku, aby byla zaručena nestrannost a nemohl si žádný z policistů vybírat, jakou konkrétní dopravní nehodu bude šetřit. Vyšetřující policista tak vyjíždí na místo dopravní nehody se služebním vozidlem za užití zvláštního výstražného světla modré barvy doplněného o zvláštní výstražné zvukové znamení, které jej opravňuje k přednostní jízdě.

Po příjezdu policista zjistí situaci na místě silniční dopravní nehody. Prvotní zjištění situace na místě dopravní nehod umožňuje správným způsobem provádět další činnosti a určit pořadí dle důležitosti. Nejprve musí vyšetřující policista získat informace o tom, jak došlo k dopravní nehodě, kolik je účastníků nehody, kde se nacházejí a v jakém jsou stavu. Dále zda nehrozí další nebezpečí, při kterém by mohlo dojít k dalším zraněním nebo hmotným škodám na majetku (únik nebezpečných látek, nebezpečný výbuch, zahoření přepravovaného nákladu apod.). Na základě těchto informací policista vyhodnotí situaci a rozhodne, které činnosti bude vykonávat dále a v jakém pořadí.

6.1 Prvotní a neodkladné úkony a neodkladná opatření

Mezi prvotní a neodkladné úkony a neodkladná opatření na místě dopravní nehody patří zejména:

- Poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci, např. vyproštění zaklíněných osob z havarovaných vozidel.

- Zajištění hrozícího nebezpečí vzniklého při silniční dopravní nehodě, jako jsou např. překážka na vozovce, únik plynu, poškození el. vedení, velký únik provozních kapalin, výbušniny apod.
- Podání předběžné informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody s uvedením, zda jde o mimořádnou událost.
- Označení místa dopravní nehody v případech, že tak neučinili již řidiči, kteří měli na dopravní nehodě účast.
- Uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením.
- Zajištění cestou operačního střediska policie, okamžitého opatření, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl.
- V případě, že k dopravní nehodě došlo v místě, které spadá do oblasti s řízeným provozem z centrální úrovně, tak spolupracuje s jeho obsluhou.
- Zjistit totožnost všech účastníků a svědků dopravní nehody, včetně rodných čísel, telefonických kontaktů, případně e-mailových adres a v případě zranění i jejich zdravotní pojišťovny. Policista dbá na ochranu osobních údajů.
- Obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby odklonění silničního provozu, o čemž informuje operační středisko.
- Po předchozí výzvě provede odborné měření na zjištění alkoholu, dechovým analyzátozem Dräger. V případě pozitivních dechových zkoušek osoby poučí a vyzve k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem vzorku krve nebo moči.
- V případě podezření z užití jiné omamné nebo návykové látky po výzvě provede test analyzátozem slin, nebo potu DrugWipe. V případě pozitivního výsledku taktéž osobu poučí a vyzve k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem vzorku krve nebo moči.
- Provede další potřebné úkony s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody, např. zaznamenání platnosti zdravotní prohlídky u řidiče staršího 65 let apod.
- Prostřednictvím operačního střediska, nebo jiných dostupných technických prostředků provede lustrace zúčastněných vozidel, osob a přestupků v registru řidičů.

6.2 Ohledání místa silniční dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody je jednou z nejdůležitějších částí celého šetření. „Kuchařkou“ pro policistu šetřícího dopravní nehodu je závazný pokyn policejního prezidenta č. 160 z roku 2009.⁴⁹ V případě, že vyšetřující policista špatně, nebo nedostatečně ohledá místo dopravní nehody a nezdokumentuje veškeré stopy, tak tyto informace těžko bude prokazovat v následném šetření. Součástí ohledání místa dopravní nehody je i jeho dokumentace a to v grafické podobě – náčrtek místa dopravní nehody, fotografické podobě - fotodokumentace místa a případně videozáznam z místa dopravní nehody. Videozáznam připadá v úvahu pouze u rozsáhlých, nebo velmi závažných dopravních nehod, kdy pořízená fotodokumentace nevykresluje dostatečně závažnost a rozsah dopravní nehody. Činnost zasahujících policistů by měla vést k meritornímu rozhodnutí. Před samotným ohledáním místa dopravní nehody je dobré si vytvořit představu o tom, jakým způsobem k dopravní nehodě došlo (analýza příčin). Při tom je důležité zjistit, jakým směrem se zúčastněná vozidla pohybovala, kde se nacházeli svědci nehody, kde došlo ke střetu vozidel a jakým způsobem se vozidla pohybovala po střetu do konečného postavení. V okamžiku, kdy má policista vytvořenou ucelenou představu o tom jak k nehodě došlo, požádá o vysvětlení účastníky, případně svědky dopravní nehody. Vysvětlení účastníků nehody by se mělo týkat zejména směru a způsobu jízdy, chování před nehodovým dějem, výhledových podmínek před nehodou, způsobu reakce na nehodový děj, průběhu nehody a střetu. Další dotazy by měly směřovat ke zdravotnímu stavu před nehodou, po nehodě a dalších okolností, které mají vliv na řádné šetření nehody. Vyšetřující policista si musí porovnat výpovědi účastníků se stopami, které při dopravní nehodě vznikly. Následně musí reagovat dalšími otázkami v případě rozporů mezi výpověďmi a skutečnou situací. Takto by měl policista postupovat při vytěžování účastníků na místě nehody, tak i při následném sepisování úředních záznamů o podaném vysvětlení. V případě, že má policista jasnou a ucelenou představu to, jak k nehodě došlo, o směru jízdy jednotlivých vozidel, o místě střetu a ostatních stopách, může přistoupit k dokumentaci místa dopravní nehody.

1. Dokumentace místa dopravní nehody spočívá v měření, ve vyhotovení náčrtku místa dopravní nehody a fotografické dokumentaci. Dokumentace místa dopravní nehody se provádí při ohledání místa.

⁴⁹ ZPPP č. 160 ze dne 04. Prosince 2009 ve znění novel, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://media0.webgarden.name/files/media0:4d52009f820d2.pdf.upl/zppp-160_2009.pdf>.

6.2.1 Měření místa dopravní nehody

Při měření je nutné nejprve zvolit výchozí bod měření (VBM), případně pomocný bod měření (PBM). V praxi se osvědčilo volit VBM na neměnných objektech, jako jsou sloupy veřejného osvětlení, rohy domů, pilíře mostů apod. Nestále body jako stromy, dopravní značky, reklamní tabule jsou pro VBM nevhodné, neboť často dochází k jejich přemístění, nebo odstranění. Není poté možné např. zrekonstruovat místo dopravní nehody po nějakém čase. Po zvolení VBM se měřením zjišťují vzdálenosti vozidel a dalších stop k tomuto bodu. Protože se jedná o měření v prostoru, jednotlivé měřené body je nutné vztáhnout k dalšímu bodu, přičemž směru. Metody měření jsou různé (pravoúhlá, trojúhelníková, polární apod.). Při měření ve většině městských ulic lze užít pravoúhlou metodu měření, která je založena na postupném určování polohy bodu pomocí kolmic vztážených k přímce, která je fixována VBM. Bod, který chceme zaměřit má souřadnice (x,y) . X , označuje vzdálenost od VBM, y označuje vzdálenost od paty kolmice vztážené k přímce fixované VBM k bodu, který měříme. Naměřené hodnoty zanesou policista do náčrtku místa dopravní nehody.

6.2.2 Náčrtek místa dopravní nehody

Náčrtek je rukou nakreslený obraz místa dopravní nehody, ve kterém nejsou zachyceny rozměry jednotlivých objektů a jejich vzájemné vzdálenosti v přesném měřítku. Jejich skutečné rozměry a vzdálenosti se zjišťují na místě měřením a tyto se zaznamenávají do náčrtku. V náčrtku se tedy zaznamenává přibližný tvar vozovky, domů, stromů, poloha vozidel a stop vzniklých při nehodě, jejich popis kvůli následné identifikaci a jejich číselné označení. Dále je v náčrtku důležité vyznačit směr jízdy vozidel, dopravní značky (svislé i vodorovné), VBM, PBM, jednotlivé kóty a případně vyznačení severu. Náčrtek jako spisový dokument musí také obsahovat základní údaje o nehodě (místo, datum, čas, číslo spisu a útvar Policie ČR), podpis policisty, účastníků dopravní nehody a v ideálním případě i nezúčastněné osoby.

Pro vypracování náčrtku je nutná správná představa o průběhu nehody. Pouze ta tohoto předpokladu budou informace zachycené náčrtem úplné a upotřebitelné.

6.2.3 Fotodokumentace místa dopravní nehody

Fotodokumentace umožňuje objektivní zachycení všech stop, které se nacházejí na místě nehody. Pro úplně zachycení všech stop na místě nehody slouží tyto druhy dokumentačních fotografií:

- Orientační fotografie – zobrazuje místo nehody společně s jeho okolím.
- Celková situační fotografie – zobrazuje situaci na místě nehody před zahájením samotného ohledání.
- Polodetailní fotografie – zobrazuje stopy a objekty na místě nehody společně s jejich blízkým okolím (včetně jejich číselného označení).
- Detailní fotografie – používá se pro zachycení detailu stopy nebo objektu, zejména pro zachycení jejich typických vlastností, struktury, tvaru apod.
- Celková přehledná fotografie – zachycuje situaci na místě nehody, stejně jako celková situační fotografie, ale s tím, že stopy a objekty jsou označeny čísly.

Při fotodokumentaci je nutné postupovat systematicky s potřebnou rychlostí tak, aby nedošlo k zániku stop před jejich zadokumentováním, případně k jejich zničení vlastní činností při ohledání. Číselné označení stop na místě nehody, které je zachycené na fotodokumentaci, musí odpovídat číselnému označení vyobrazenému na náčrtku místa dopravní nehody.

6.3 Administrativní zpracování a ukončení šetření dopravní nehody.

Většina veřejnosti se milně domnívá, že policista, který přijede na místo dopravní nehody, rozhodne o tom, kdo dopravní nehodu zavinil a tím bude celá věc vyřešená bez dalšího šetření. Neznalost zákona většiny obyvatel pak vede k tomu, že je policista osočován slovy jako „na co Policii ČR máme, když nám nijak nepomůže a platím si jí z daní, ten policista je úplně neschopný, já mám velkou škodu na vozidle a musím zdlouhavě čekat na rozhodnutí správního orgánu, proč jsem tedy policii volal?“ atd. Policista by tedy měl být i dobrým řečníkem a umět účastníkům dopravní nehody vše důkladně vysvětlit. Každý musí chápat, že policista jedná pouze v souladu se zákonem a ne proto, že se mu nechce pracovat. Je důležité vždy poučit účastníky dopravní nehody, proč konkrétní případ dopravní nehody je vyřešen na místě v blokovém řízení, jiný bude po důkladném šetření zaslán k rozhodnutí správnímu orgánu a v dalším budou zahájeny úkony trestního řízení. Po ukončení šetření na místě dopravní nehody tak policista administrativně zpracuje dopravní nehodu v systému

LotusNotes⁵⁰ v závislosti na její závažnosti a v souladu se zákonem. V případě banálních dopravních nehod je snahou policisty uzavřít věc meritorním rozhodnutím na místě. Ostatní dopravní nehody jsou dále prověřovány a zasílány k rozhodnutí správním orgánům, soudům nebo jsou policií odloženy.

V blokovém řízení může být dopravní nehoda zpracována administrativně dvojím způsobem:

- a) Účastníci dopravní nehody si před příjezdem Policie ČR oddělení dopravních nehod vypíší tzv. Evropský záznam o dopravní nehodě, který po příjezdu policista stvrdí razítkem na zadní stranu záznamu. Policista provede i veškeré úkony na místě dopravní nehody, jako jsou fotodokumentace, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody a vytěžení účastníků dopravní nehody. Pachateli dopravní nehody udělí za spáchaný přestupek pokutu v blokovém řízení. (Takto zpracovaná dopravní nehoda se ve statistikách dopravní nehodovosti nevykazuje jako dopravní nehoda, ale pouze jako přestupek, což na oko snižuje míru nehodovosti v ČR.)
- b) Po příjezdu na místo dopravní nehody provede vyšetřující policista fotodokumentaci, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, důkladné šetření, vytěžení účastníků dopravní nehody a sepíše na místě Protokol o dopravní nehodě s projednáním, který účastníci dopravní nehody stvrdí svými podpisy. Poté policista udělí pachateli dopravní nehody pokutu v blokovém řízení za spáchaný přestupek.

Po provedení veškerých úkonů směřujících k administrativnímu ukončení šetření silniční dopravní nehody lze udělit na místě blokovou pokutu pouze v případě, že je přestupek spolehlivě zjištěn, nepostačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit. Je třeba si uvědomit, že do okamžiku udělení blokové pokuty řidiči – pachateli dopravní nehody, se jednalo o administrativní úkony v rámci šetření této události, avšak udělení blokové pokuty je již správním úkonem s vyplývajícími právy a hlavně povinnostmi ze strany zasahujícího policisty. Mezi tyto povinnosti patří zejména správné a úplné vypsání pokutových bloků, ať již na pokutu na místě zaplacenou či

⁵⁰ Software od společnosti IBM, který používají policisté oddělení dopravních nehod k administrativnímu zpracování a evidenci dopravních nehod.

bloků na pokutu na místě nezaplacenou. V případě pochybení při vyplňování pokutových bloků jsou zde, v případě podání podnětu k přezkumnému řízení, důvody ke zrušení pokuty a tím celého rozhodnutí ve věci konkrétní dopravní nehody (ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád). Na těchto pochybeních policisty na místě dopravní nehody nebo přestupku má postavenou živnost mnoho advokátních kanceláří.

V případě, že nejsou splněny podmínky blokového řízení, policista účastníky dopravní nehody řádně poučí a dopravní nehodu ponechá v šetření. Sepíše protokol o nehodě v silničním provozu a spisový materiál doplní o další potřebné důkazy, jako je sepsání úředních záznamů o podání vysvětlení s účastníky dopravní nehody a svědky. V případě potřeby vyžádá odborná vyjádření, zajistí záznamy z kamer městského kamerového systému, případně vyžádá spolupráci u ostatních oddělení policie. Sepíše potřebné úřední záznamy zachycující jednotlivé části šetření a vypracuje detailní plánky místa dopravní nehody v měřítku. Po zkompletování spisového materiálu věc dopravní nehody oznámí dle ustanovení § 58 odst. 1 zákona 200/1990 Sb., o přestupcích⁵¹ správnímu orgánu (v případě hlavního města Prahy věc oznamuje Magistrátu).

Další variantou následného šetření dopravní nehody je podezření trestného činu. V případě dopravní nehody se jedná vždy o přečiny, proto jsou z pohledu některých vyšetřovatelů nebo policejních orgánů hodnoceny zpravidla jako méně náročné. Toto podceňování náročnosti vyšetřování dopravních nehod zpravidla vychází z nesprávné domněnky, že vyšetřovatel k tomu, aby prokázal trestnou činnost obviněnému, potřebuje provést méně vyšetřovacích úkonů než je to obvyklé u jiných trestných činností, např. jsou dopravní nehody co do náročnosti srovnávány s násilnou trestnou činností. Rozsah vyšetřování dopravních nehod nelze obvykle srovnávat s jinými druhy trestných činností co do množství procesních úkonů, ale je srovnatelný náročností na kvalitu provedení úkonů zejména na místě dopravní nehody. Policista při prověřování dopravní nehody, ke skutečnosti nasvědčující, že mohl být spáchán trestný čin, musí být obzvláště obezřetný a důkladný. V případě, že policista při prověřování dopravní nehody zjistí skutečnosti odůvodňující zahájení trestního stíhání proti konkrétní osobě, předá věc dopravní nehody oddělení vyšetřování dopravních nehod (dále jen SKPaV OVDN), které zahájí trestní stíhání. V případě, že jde o přečin s horní

⁵¹ ČESKO. § 58 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (zákon o přestupcích). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 35 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-200#p58>> [cit. 2013-12-01].

hranicí odnětí svobody nepřevyšující 3 roky⁵², jedná se o skutkově jednoduchou dopravní nehodu, kde není třeba složitějšího dokazování a podezřelý souhlasí se zaviněním, není třeba věc předávat SKPaV OVDN, ale policista může ve věci konat zkrácené přípravné řízení. Věc dopravní nehody tak po shromáždění potřebných důkazů, sdělení podezření a výslechu podezřelého ve lhůtě dvou týdnů⁵³ zašle státnímu zástupci, který podá návrh na potrestání samosoudci (v hl. m. Praze veškeré trestné činy v souvislosti s dopravními nehodami řeší Obvodní státní zastupitelství pro Prahu 2 a následně Obvodní soud pro Prahu 2.

⁵² ZPPP č. 103 ze dne 28. května 2013, o plnění úkolů v trestním řízení, ve znění novel.

⁵³ ČESKO. § 179b odst. 4 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1961, částka 66 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1961-141#p179b-4>>.

7 Případy šetření konkrétních dopravních nehod

V této kapitole budou uvedeny a popsány tři konkrétní dopravní nehody, ke kterým skutečně došlo na území hlavního města Prahy a které tak policisté zařazení na oddělení dopravních nehod každodenně šetří. Časy, data, osobní údaje a údaje o vozidlech v konkrétních kauzách budou smyšlené a anonymizované, z důvodu ochrany osobních údajů.

7.1 Dopravní nehoda uzavřena v blokovém řízení na místě:

Dne 3.1.2015 kolem 13:00 hodin řídil Jiří N. vlastní osobní vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, rz 1XX 0000 v Praze 4 po ulici Budějovická ve směru od ulice Olbrachtova směrem k ulici Antala Staška v pravém jízdním pruhu. Před křižovatkou ulic Budějovická x Antala Staška nedodržel bezpečnostní vzdálenost a přední částí vozidla narazil do zadní části vozidla tov. zn. BMW 530i, rz 2YY 0000, které ve stejném směru jízdy, řídil Tomáš K. a vozidlo zastavoval z důvodu signálu s červeným světlem „stůj“, který se rozsvítil na světelném signalizačním zařízení. Při dopravní nehodě nebylo zjištěno ani uplatněno zranění osob. Vznikla hmotná škoda pouze na výše uvedených vozidlech. Dechová zkouška na zjištění alkoholu byla provedena u obou řidičů přístrojem Dräger s negativním výsledkem. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě uplatněna ani zjištěna.

Jiří N. tak při výše uvedeném případě porušil ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích⁵⁴, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k), téhož zákona. Daný přestupek je možné řešit na místě bez účasti Policie ČR sepsáním společného záznamu o dopravní nehodě (eroformulář) a náhradu způsobené hmotné škody nárokovat u pojišťovny pachatele. Tomáš K. se však rozhodl dopravní nehodu oznámit na linku 158 a oba řidiči společně vyčkali příjezdu Policie ČR oddělení dopravních nehod. Vzhledem k tomu, že po příjezdu vyšetřující policista zjistil, že se jedná o přestupek, který je možné vyřešit na místě v blokovém řízení, přestupek byl spolehlivě zjištěn a Jiří N.

⁵⁴ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

souhlasil se zaplacením blokové pokuty ve výši 1000,- Kč, byla dopravní nehoda uzavřena meritorním rozhodnutím vyšetřujícího policisty na místě.

V případě těchto „malých“ dopravních nehod se v praxi policisté často nedostatečně věnují ohledání místa dopravní nehody a poškození vozidel. Vzhledem k jednoduchosti daného případu a souhlasu pachatele se věnují pouze administrativnímu zpracování dopravní nehody, což je chyba. Často se stává, že poškozený z dopravní nehody uplatní zranění dodatečně, nebo se v databázi pojišťovny zjistí, že vozidla byla poškozená již několikrát před touto dopravní nehodou. Důkladné šetření je proto policista povinen provést u každé i banální dopravní nehody. Důležitou částí vydání meritorního rozhodnutí je také řádné vyplnění pokutového bloku na pokutu na místě zaplacenou či nezaplacenou. V současné době fungujícího bodového hodnocení, kdy se velká část řidičů pohybuje na hraně 12 trestných bodů, může každá pokuta znamenat odebrání řidičského oprávnění. V hlavním městě Praze má mnoho společností a advokátních kanceláří postavenou živnost na rozporování blokových pokut a jejich následné rušení. Špatné nebo nečitelné vyplnění pokutového bloku, kde policista opomene třeba jen přesně vyplnit místo přestupku má pak za následek zrušení rozhodnutí o dopravní nehodě, opětovné připsání bodů řidiči a navrácení řidičského oprávnění.

7.2 Dopravní nehoda se zraněním:

Dne 3.1.2015 kolem 13:00 hodin řídil Jiří N. vlastní osobní vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, rz 1XX 0000 v Praze 4 po ulici Budějovická ve směru od ulice Olbrachtova směrem k ulici Antala Staška v levém jízdním pruhu. V křižovatce ulic Budějovická x Antala Staška nedal při odbočení vlevo přednost v jízdě protijedoucímu vozidlu tov. zn. BMW 530i, rz 2YY 0000, které v opačném směru jízdy, řídil Tomáš K., čímž došlo ke střetu vozidel. Tomáš K. byl po dopravní nehodě převezen k ošetření do Fakultní Thomayerovy nemocnice Krč, kde byla při vyšetření diagnostikována zlomenina levé ruky a otřes mozku. Tomáš K. zůstal proto v nemocnici v hospitalizaci. Jiné zranění nebylo při šetření dopravní nehody zjištěno ani uplatněno. Hmotná škoda při dopravní nehodě vznikla pouze na výše uvedených vozidlech. Dechová zkouška na zjištění alkoholu byla u obou řidičů provedena přístrojem Dräger s negativním výsledkem. U řidiče Jiřího H. byl proveden test na omamné a psychotropní látky

DrügWipe 5+ taktěž s negativním výsledkem. Technická závada jako příčina vzniku dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.

K takovým dopravním nehodám dochází na území Prahy téměř každý den a policisté jsou tedy zběhlý v jejich šetření. Ohlední místa dopravní nehody však zabere mnoho času, který vyšetřující policista ve většině případů nemá, neboť při velké frekvenci dopravní nehod má často již od operačního důstojníka nahlášenou další dopravní nehodu v pořadí. Při vyšetřování takové dopravní nehody však nesmí nic opomenout. Nejen, že daná dopravní nehoda již ze své podstaty zavdává podezření z trestného činu, ale také proto, že při řádném zajištění důkazů bude poté práce policisty při jejím objasňování snadnější. Po důkladném ohledání a zadokumentování místa dopravní nehody musí policista v nemocnici zjistit rozsah zranění poškozeného, k čemuž pro lékaře potřebuje souhlas poškozeného s vydáním lékařské zprávy. To je také jeden z problémů se kterým se policisté potýkají zejména v případech kdy je zraněný ošetřen a propuštěn z nemocnice ještě před příjezdem policisty. Další často podceňovanou věcí je zvážení prohlídky vozidla pachatele znalcem z oboru dopravy a strojírenství. V praxi se k prohlídce vozidla znalcem přistupuje u velmi závažných dopravních nehod, nebo když pachatel uplatní technickou závadu na místě dopravní nehody. Důvodem jsou velké finanční prostředky vynakládané policií na odborná vyjádření a znalečné. Je však třeba si uvědomit, že v případě, že pachatel dopravní nehody uplatní v následném šetření technickou závadu např. na brzdě soustavě vozidla, bude obtížné mu prokázat zavinění, když vozidlo znalec důkladně neprohlédl a vozidlo je již sešrotováno na vrakovišti.

Policista u dopravní nehody se zraněním musí v následném šetření prokázat zraněný poškozeného. Poškozený se k rozsahu svých zranění vyjádří a vše doloží lékařskými zprávami z vyšetření. Vše poté policista konzultuje se znalcem z oboru zdravotnictví, který se vyjádří k závažnosti daného zranění. Výše uvedené zranění Tomáše K. (zlomenina levé ruky a otřes mozku) z lékařského hlediska zcela jistě dosahuje intenzity ublížení na zdraví.

Jiří N. tedy v daném případě při nedání přednosti v jízdě protijedoucímu vozidlu při odbočení vlevo porušil ustanovení § 21 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na

pozemních komunikacích⁵⁵ a porušil tak důležitou povinnost při řízení vozidla, čímž naplnil skutkovou podstatu přečinu dle ustanovení § 148 odst. 1 trestního zákoníku⁵⁶. Policista tak po zahájení úkonů trestního řízení předá věc do vyšetřování SKPaV OVDN.

7.3 Dopravní nehoda s účastí řidiče pod vlivem alkoholu:

Dne 3.1.2015 kolem 13:00 hodin řídil Jiří N. vlastní osobní vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, rz 1XX 0000 v Praze 4 po ulici Budějovická ve směru od ulice Olbrachtova směrem k ulici Antala Staška v levém jízdním pruhu. Před křižovatkou s ulicí Antala Staška přejížděl z levého jízdního pruhu do pravého jízdního pruhu, přičemž pravou boční částí svého vozidla narazil do levé boční části vozidla tov. zn. BMW 530i, rz 2YY 0000, které řídil Tomáš K. ve stejném směru jízdy v pravém jízdním pruhu. Při šetření dopravní nehody nebylo zjištěno ani uplatněno zranění osob a vznikla hmotná škoda pouze na výše uvedených vozidlech. Dechová zkouška na zjištění alkoholu byla provedena přístrojem Dräger u řidiče Tomáše K. s negativním výsledkem. U řidiče Jiřího N. byla dechová zkouška na zjištění alkoholu provedena taktéž přístrojem Dräger avšak s výsledkem pozitivním a to ve 13:20 hodin, naměřeno 0,62 g/kg alkoholu. Opakovaná dechová zkouška byla provedena ve 13:25 hodin, naměřeno 0,61 g/kg alkoholu. Technická závada jako příčina vzniku dopravní nehody nebyla na místě zjištěna ani uplatněna. Řidič Jiří N. nesouhlasil s naměřenými výsledky alkoholu v dechu. Proto byl poučen a následně převezen na Protialkoholní záchytnou stanici Nemocnice Na Bulovce, kde se dobrovolně podrobil lékařskému vyšetření a odběru vzorku krve. V Ústavu soudního lékařství a toxikologie byla ze vzorku krve Jiřího N. stanovena plynovou chromatografií a Widmarkovou zkouškou hladina 0,40 g/kg alkoholu.

Jiří N. při výše uvedené dopravní nehodě ohrozil jiné vozidlo při přejíždění z levého jízdního pruhu do pravého jízdního pruhu. Tím porušil ustanovení § 12 odst. 5

⁵⁵ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁵⁶ ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, 464 s [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích⁵⁷, čímž naplnil skutkovou podstavu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k), téhož zákona. Navíc řídil vozidlo po vědomém požití alkoholických nápojů a tím porušil ustanovení § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, čímž naplnil skutkovou podstavu přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b), téhož zákona.

Policista tak věc dopravní nehody dle ustanovení § 58 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích⁵⁸ oznámí do správního řízení Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravně správních činností.

Za alkoholický nápoj je v České republice považována lihovina, víno a pivo. Alkoholickým nápojem se též rozumí i ostatní nápoje, pokud obsahují více než 0,5 objemového procenta alkoholu.⁵⁹ U vyšetřování dopravních nehod s účastí řidiče pod vlivem alkoholu musí policista dávat velký důraz na zjišťování množství vypitého alkoholu, dobu konzumace a dobu započetí řízení vozidla. Vše je velmi důležité pro stanovení deliktu, kterého se řidič dopustil. Požití alkoholu řidičem motorového vozidla je také třeba brát jako porušení důležité povinnosti ze zákona. Zda a jakého protiprávního jednání se řidič dopustil, můžeme určit dle naměřené hladiny alkoholu takto:

Hladina alkoholu 0,00 až 0,24 g/kg: Jedná se o fyziologickou hladinu alkoholu, která se může v těle člověka vyskytovat přirozeně i bez toho, aby nějaký alkohol vypil. Policista tak oznamuje správnímu orgánu podezření z řízení pod vlivem alkoholu, pouze takového řidiče, který se k požití alkoholu dozná, nebo jsou svědectví a jiné důkazy o jeho konzumaci.

Hladina alkoholu 0,25 až 0,8 g/kg: Při takové hladině alkoholu je již zřejmé, že se nejedná o fyziologickou hladinu a řidič tak musel nějaký alkohol požit. V případě, že se řidič podrobí odbornému měření na přístroji Dräger, které je pozitivní s naměřenými

⁵⁷ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁵⁸ ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 19. května 1990 o přestupcích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 810 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁵⁹ ČESKO. Zákon č. 379 ze dne 19. srpna 2005 o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění novel (tabákový zákon). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 133, s. 7093 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=379/2005&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

hodnotami 0,25 až 0,8 g/kg postačí toto měření správním orgánu k rozhodnutí. V případě, že řidič s naměřenými hodnotami nesouhlasí, je poučen, že bude převezen k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem vzorku krve, které však v pozitivním případě bude hradit sám. Správní orgán poté vychází z naměřených hodnot v krvi řidiče.

Hladina alkoholu okolo 1,0 g/kg a vyšší: Hladina alkoholu v krvi okolo 1,0 g/kg a vyšší je již znalci obecně považována za stav, kdy řidič není schopen bezpečně ovládat své vozidlo a je tedy ve stavu vylučujícím způsobilost, což znamená podezření ze spáchání trestného činu. Takové to případy řeší policisté ve zkráceném přípravném řízení, nebo je předávají do vyšetřování SKPaV OVDN. Je však třeba vždy zjistit dobu požití alkoholu a počátek řízení vozidla. Obecně známým faktem je, že tělo zdravého dospělého jedince odbourá za hodinu 0,12 až 0,20 g/kg alkoholu z krve. Je tedy jasné, že řidič, který je v zaměstnání a řídí nákladní vozidlo do 07:00 hodin, byl při řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, když mu bylo v 16:00 hodin neměřeno 0,60 g/kg alkoholu v krvi.

Nejčastěji jsou takové případy, kdy je řidič při řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost procesně řešeny ve zkráceném přípravném řízení. Zkrácené přípravné řízení je jedním z trestně procesních institutů, které byly zařazeny do trestního řádu novelou provedenou zákonem č. 265/2001 Sb. a který má přispět k naplnění požadavku rychlosti a efektivnosti trestního řízení. Jeho podstatou je rychlé a neformální objasnění skutku, ve kterém je spatřován trestný čin, zjištění osoby důvodně podezřelé z jeho spáchání a vyhledání (nikoli provedení) důkazů.⁶⁰

Přečin ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 trestního zákoníku⁶¹ ve vývojovém stádiu pokusu je možný, když např. řidič v době, kdy je kontrolován hlídkou Policie ČR má méně než 1 g/kg alkoholu v krvi, ale měl v úmyslu pokračovat v jízdě a hladina alkoholu v jeho krvi stoupala.⁶² V praxi se však tyto přečiny v stádiu pokusu často neobjasňují.

V případě pozitivních dechových zkoušek u řidiče je také vždy nutné zjistit, zda řidič požil nějaký alkohol po dopravní nehodě. V takovém případě je třeba vždy provést odběr krve třikrát po sobě v rozmezí 30 minut. Z naměřených hodnot alkoholu v krvi

⁶⁰ NOVOTNÝ, J. SOUČEK, J. a kol. *Trestní právo procesní*. Plzeň, 2009, s. 293.

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, 464 s. [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁶² NOVOTNÝ, O. a kol. *Trestní právo hmotné II. – zvláštní část*. Praha, 1997, s. 120.

pak znalec z oboru toxikologie stanoví, zda řidič požil alkohol před dopravní nehodou, po dopravní nehodě, nebo obojí.

V České republice zaznamenáváme od roku 1989 v populaci plynulý nárůst šíření drog a s tím spojený růst problémů promítajících se ve zdravotní sociální i bezpečnostní oblasti našeho života.⁶³ Proto i dopravní nehody páchané řidiči pod vlivem omamných a psychotropních látek se objevují častěji. Postup při jejich zpracování je obdobný jako u řidičů ovlivněných alkoholem, ale dokazování stavu vylučující způsobilost je u řidičů finančně nákladnější a o něco složitější.

Hladina alkoholu v krvi z lékařského hlediska:⁶⁴

Hladina alkoholu	Pocit člověka	Chování člověka
0,4 g/kg	Uvolnění	Vyšší riziko úrazu
0,6 g/kg	Veselost	Ovlivněná schopnost rozhodování
0,8 g/kg	Teplo, spokojenost	Zhoršené sebeovládání
1,2 g/kg	Mnohomluvnost, podrážděnost	Nevypočitatelné reakce
1,5 g/kg	Otupělost, zmatenost	Méně zřetelná řeč, agresivita
2,0 g/kg	Tupá opilost	Poruchy rovnováhy, vidění, paměti
3,0 g/kg		Možné bezvědomí
4,0 g/kg		Riziko smrtelné otravy

7.4 Dopravní nehoda zaviněná neznámým pachatelem:

Dne 3.1.2015 kolem 13:00 hodin řídil dosud neznámý řidič osobní vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, nezjištěné rz, červené barvy v Praze 4 po ulici Budějovická ve směru od ulice Olbrachtova směrem k ulici Antala Staška v pravém jízdním pruhu.

⁶³ SVATOŠ, R. *Kriminologie*. Plzeň, 2012, s. 200.

⁶⁴ TESAŘ, J. *Základy soudního lékařství pro právníky*. Praha, 1975, s. 92.

V křižovatce ulic Budějovická x Antala Staška odbočoval vpravo, přičemž přední částí vozidla narazil do levého boku chodce Tomáše K., který přecházel ulici Antala Staška po vyznačeném přechodu pro chodce na signál pro chodce se znamením „volno“ z pohledu řidiče zprava doleva. Po střetu chodce Tomáš K. upadl na vozovku. Dosud nezjištěný řidič s osobním vozidlem tov. zn. Škoda Octavia, nezjištěné rz, červené barvy z místa dopravní nehody ujel, aniž by zraněnému chodci poskytl první pomoc, nebo dopravní nehodu oznámil Policii ČR. Chodec Tomáš K. byl vozidlem rychlé záchranné služby převezen k ošetření do Fakultní Thomayerovy nemocnice Krč, kde byl ponechán v hospitalizaci se zlomeninou stehenní kosti levé nohy a těžkým otřesem mozku. Při dopravní nehodě vznikla hmotná škoda na oblečení chodce Tomáše K. a dle svědka dopravní nehody i na přední části dosud nezjištěného vozidla tov. zn. Škoda Octavia, červené barvy. Dechová zkouška na zjištění alkoholu byla provedena v nemocnici u chodce Tomáše K. s negativním výsledkem. Technická závada jako příčina vzniku dopravní nehody nemohla být na místě zjištěna.

Takovéto dopravní nehody jsou jedny z nejzávažnějších, ke kterým v Praze dochází. Nejedná se ovšem o ojedinělé případy a o častý jev. Řidiči ve snaze se vyhnout potrestání za spáchanou dopravní nehodu často z místa ujíždějí. U výše uvedené dopravní nehody musí pozornost vyšetřujícího policisty směřovat hlavně k důkladnému zjištění a vytěžení svědků, prověření všech kamerových záznamů v okolní a ve směru, kterým vozidlo ujelo. Je třeba okamžitě cestou operačního důstojníka vyhlásit pátrání po nezjištěném vozidle tov. zn. Škoda Octavia, červené barvy s poškozenou přední částí a obrátit se i na média se žádostí o pomoc při pátrání po svědcích dopravní nehody, pachateli a jeho vozidle. Při šetření těchto dopravní nehod je velmi důležitá i rychlost šetření. Pachatel by mohl poškozené vozidlo opravit, mohl ujíždět, protože byl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Ve většině takto závažných případů si šetření dopravní nehody na místě přebírá vyšetřovatel z SKPaV OVDN, který by měl další šetření na místě řídit.

Dosud nezjištěný řidič osobního vozidla tov. zn. Škoda Octavia, nezjištěné rz, červené barvy ohrozil chodce přecházejícího ulici po vyznačeném přechodu pro chodce, čímž porušil ustanovení § 5 odst. 2 písm. f, § 5 odst. 2 písem. g, § 47 odst. 4 písm. c) a tím naplnil skutkovou podstavu přečinu těžkého ublížení na zdraví dle ustanovení § 147 odst. 2 trestního zákoníku a přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle ustanovení § 151 trestního zákoníku.

„O spoluzavinění poškozeného, které by vylučovalo trestní odpovědnost pachatele za přečin proti životu nebo zdraví spáchaný v souvislosti s řízením motorového vozidla, nelze uvažovat za situace, když poškozený nepřecházel vozovku po přechodu pro chodce vpravo. Chodec je totiž na přechodu chráněn v celé jeho šíři. O nedbalostním zavinění pachatele pak může svědčit i to, že zastavil své vozidlo těsně před přechodem a pečlivě se nepřesvědčil o přítomnosti poškozeného na přechodu.“⁶⁵

7.5 Zvláštnosti postupu u některých dalších typů dopravních nehod:

Další specifika některých dopravních nehod jsou vyjmenována v závazném pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu⁶⁶. Jsou to zejména dopravní nehody vozidel ADR (přeprava nebezpečných věcí a látek), nehody s účastí řidiče příslušníka bezpečnostního sboru, Úřadu pro zahraniční styky a informace, Vojenského zpravodajství, Bezpečnostní informační služby, Generální inspekce bezpečnostních sborů, příslušníka ozbrojených sil, osob požívajících výsad a imunit podle mezinárodního práva, poslance nebo senátora Parlamentu České republiky a nebo i specifika dopravních nehod s účastí cizince. Všechny tyto dopravní nehody, skýtají při jejich vyšetřování různé odlišnosti a policista musí vědět jak postupovat. Bez dostatečných znalostí tak policista tuto náročnou práci vykonávat nemůže.

⁶⁵ Z usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 6 Tdo 1025/2013 ze dne 09.10.2013. Dostupné také z informačního systému ASPI.

⁶⁶ ZPPP č. 160 ze dne 04. Prosince 2009 ve znění novel, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://media0.webgarden.name/files/media0:4d52009f820d2.pdf.upl/zppp-160_2009.pdf>.

Závěr

V návaznosti na neustále se zrychlující tempo dnešní doby vzrůstá analogicky i hustota provozu v hlavním městě Praze. Vzhledem k tomu, že se jedná o metropoli České republiky, je zde nárůst dopravy nejlépe pozorovatelný a s tím spojený i neustálý, postupný nárůst počtu dopravních nehod, který je dokladovatelný pouze statistikami pojišťoven. Bakalářská práce hodnotí postoj České republiky k této problematice jako ryze „český“. Splnění závazků České republiky k Evropské unii se řeší zpracováním dopravních nehod na tzv. Euroformulář (evropský záznam o dopravní nehodě), který ovšem není evidován ve statistikách a tato čísla se tak do oficiálních statistik nevykazují. Dalším „Švejkovským“ řešením zákonodárců bylo dát účastníkům dopravní nehody ve stanovených případech možnost věc vyřešit bez účasti Policie České republiky. Tím dochází k nedostatečnému vyšetření dopravních nehod, nárůstu pojistných podvodů, neodhalení řidičů pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek, což není ku prospěchu bezpečnosti na silnicích. Na prostého občana se tím také navalilo břemeno dokazování u občanskoprávního soudu v případě, že mu pojišťovna neuhradí škodu způsobenou při dopravní nehodě, kterou policie nešetřila. Tyto dopravní nehody v oficiálních statistikách tedy také nefigurují a Česká republika plní závazek snižování dopravní nehodovosti. Skutečnost je ovšem jiná.

V teoretické části práce je dopodrobna popsána nejdůležitější terminologie, která je třeba k pochopení problematiky dopravních nehod. Je zde porovnáno postihování pachatelů, kteří se dopouštějí v souvislosti s dopravními nehodami přestupků a trestných činů. Rozebrána jsou nejčastější porušení zákona, která vedou ke spáchání dopravní nehody a možné postihy za toto protiprávní jednání. K tomuto tématu je třeba poukázat na to, že snaha o vybírání pokut za dopravní přestupky a správní delikty v České republice překročila vážnost postihování pachatelů trestných činů v dopravě. Jedním z příkladů je, že řidič (prvopachatel) pod vlivem alkoholu (hladina 0,60 g/kg alkoholu), který se dopustí přestupku je často postihován správním úřadem pokutou ve výši několika desítek tisíc korun a zákazem činnosti na dobu kolem dvou let. Oproti tomu řidič závislý na omamných a psychotropních látkách, který způsobil dopravní nehodu opakovaně v jednom kalendářním roce a má platný zákaz činnosti je soudem trestán např. podmíněčným odnětím svobody na 2 roky a prodloužením doby zákazu činnosti. Tento člověk tedy ve výsledku druhý den jedná naprosto stejně, neboť se pro

jeho životní styl nic nemění. Řidič, který byl postižen za přestupek, přijde o zaměstnání, neboť řidičský průkaz potřeboval ke svému povolání a řeší existenční problémy své i své rodiny. Většina advokátů si tedy přeje při prověřování alkoholu u řidiče, aby jejich klient byl řešen v rovině trestněprávní, neboť u soudu je možné pro klienta vyjednat nižší trest, než u správního úřadu, kde jsou většinou sankce pevněji stanovené.

V praktické části práce je zhodnocen a popsán postup policistů při zpracování dopravní nehody. Jsou zde nastíněna některá úskalí, která šetření takových událostí přináší, jako je vyloučení technické závady na vozidle, odhalení hladiny alkoholu při započetí řízení a ne jen v době dopravní nehody nebo silniční kontroly atd. Postup policistů při šetření jednotlivých dopravních nehod je popsán na konkrétních případech, ke kterým skutečně došlo v hlavním městě Praze. Údaje a data jsou v těchto případech dopravních nehod anonymizována. Závěrem lze vyloučit hypotézu, že zákony zabývající se dopravními nehodami a postihováním pachatelů za tyto protiprávní skutky jsou nedostatečné. Zákony je pouze třeba řádně aplikovat v praxi a využívat všech zákonných možností. Policisté, kteří se zabývají touto problematikou, by tedy měli být na dobré profesionální úrovni a mít i dostatečnou praxi. Neměli by být finančně limitováni při potřebách znaleckého zkoumání, odborných vyjádření a počet policistů by měl být takový, aby pokryl nápad dopravní nehodovosti a policista nebyl v časové tísní při jejím šetření. Správní úřady by pak při rozhodování měli ve spisovém materiálu dopravních nehod kvalitněji zadokumentované důkazy, podle kterých by mohli snáze a hlavně rychleji rozhodovat. Soudy by měly postihovat pachatele přečinů (zvláště těch úmyslných) přísněji a využívat veškeré možnosti trestání, aby se v co možná největší míře omezila recidiva a bezpečnostní situace na silnicích se tak výrazně zlepšila. Veškerá tato zlepšení jsou v dnešní době závislá spíše na finančních prostředcích, neboť s nárůstem dopravní nehodovosti by měl lineárně stoupat i počet policistů, úředníků a soudců zabývajících se touto problematikou. Ti by měli mít ke své práci veškeré potřebné prostředky. Toto se však neděje, neboť vše je dnes závislé pouze na finančních možnostech státu. Řešení, které nevyžaduje velké finanční prostředky, by České republice v těchto oblastech přineslo plošné zjednodušení administrativy, které by ovšem nebylo na úkor kvality práce při objasňování přestupků a trestných činů. O tomto problému se však často hodně mluví, ale zdá se, že není možné jej zrealizovat.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. CHMELÍK, Jan *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
2. CHMELÍK, Jan *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, 1. Vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání Policie ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998. 88 s.
3. MALKOVSKÝ, Pavel a kol. *Silniční dopravní nehody (příručka pro základní útvary služby pořádkové policie)*. Praha: INFOPOL, 2008. 39 s.
4. KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vyd. Praha: Leges 2011, 720 s. ISBN 978-80-87576-01-04.
5. PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a. s., 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
6. KONEČNÝ, J. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. Vyd. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. 140 s. MV-50082-1/VO-2011.
7. NOVOTNÝ, J., SOUČEK, J. a kol. *Trestní právo procesní*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 410 s. ISBN 978-80-7380-237-0.
8. NOVOTNÝ, O. a kol. *Trestní právo hmotné II. – zvláštní část*. Praha: Codex, 1997. 302 s. ISBN 80-85963-24-8.
9. SVATOŠ, R. *Kriminologie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. 290 s. ISBN 978-80-7380-389-6.
10. TESAŘ, J. *Základy soudního lékařství pro právníky*. Praha: UK, 1975. 92 s. ISBN 1013-9378.
11. HORZINKOVÁ, E., ČECHMÁNEK, B. *Přestupky a správní trestání*. 4. *Doplněné vydání*. Praha: Eurounion, s.r.o., 2008, 310 s. ISBN 978-80-7317-069-1.
12. NOVOTNÝ, F., a kol. *Trestní právo hmotné*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004, 310 s. ISBN 80-86473-67-8.
13. HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, 822 s. ISBN 80-7179-442-2.

14. ŠÁMAL, P. et al. *Trestní zákoník I s komentářem. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2009, 1287 s. ISBN 978-80-7400-109-3.
15. JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 3. vydání*. Praha: Legas, 2012, 1280 s. ISBN 978-80-87576-29-8.

Legislativní dokumenty

2. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky (zákon o Policii České republiky). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s. 4112. Dostupné také z: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>>.
3. ČESKO. Zákon č. 101 ze dne 4. dubna 2000 o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů (zákon o ochraně osobních údajů). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 32, s. 1521-1532. Dostupné také z: <<http://www.zakonycr.cz/seznamy/101-2000-sb-zakon-o-ochrane-osobnich-udaju-a-o-zmene-nekterych-zakonu.html>>.
4. ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, 464 s. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
5. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, 4616 s. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
6. ČESKO. Zákon č. 379 ze dne 19. srpna 2005 o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění novel (tabákový zákon). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2005, částka 133, s. 7093. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=379/2005&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
7. ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 19. května 1990 o přestupcích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 810 [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <[56](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-</div><div data-bbox=)

zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

8. ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích, ve znění novel (zákon o pozemních komunikacích). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
9. ČESKO. Zákon č. 167 ze dne 11. Června 1998 o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů ve znění novel (zákon o návykových látkách). In *Sbírka zákonů České republiky*. 1998, částka 57, s. 6770, [cit. 2015-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=167/1998&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
10. ZPPP č. 160 ze dne 04. Prosince 2009 ve znění novel, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Dostupné také z: <http://media0.webgarden.name/files/media0:4d52009f820d2.pdf.upl/zppp-160_2009.pdf>.
11. ZPPP č. 103 ze dne 28. května 2013, o plnění úkolů v trestním řízení, ve znění novel. Dostupné také z informačního systému ASPI.

Elektronická média

1. Informační systém ASPI:
 - Usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 7 Tdo 1034/2010 ze dne 15.09.2010. Dostupné také z informačního systému ASPI.
 - Usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 7 Tdo 1356/2013 ze dne 29.01.2014. Dostupné také z informačního systému ASPI.
 - Usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 7 Tdo 649/2012-17 ze dne 29.08.2012. Dostupné také z informačního systému ASPI.
 - Usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rc) 25 Cdo 708/2008 ze dne 19.03.2009. Dostupné také z informačního systému ASPI.
 - Usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 11 Tdo 141/2011-17 ze dne 12.05.2011. Dostupné také z informačního systému ASPI.

- Usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 6 Tdo 1025/2013 ze dne 09.10.2013. Dostupné také z informačního systému ASPI.
 - *Usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 8 Tdo 421/2011 ze dne 13.4.2011.* Dostupné také z informačního systému ASPI.
 - Usnesení Nejvyššího soudu ČR (Rt) 8 Tdo 586/2010 ze dne 19.5.2010. Dostupné také z informačního systému ASPI.
 - Rozsudek Nejvyššího správního soudu (SJS)1 As 18/2009 - 59 ze dne 28.5.2009. Dostupné také z informačního systému ASPI.
2. METODICKÝ PORTÁL [online]. 2011 [cit. 2014-11-18]. Dostupné z [www.<http://wiki.rvp.cz/Knihovna/1.Pedagogický_lexikon/K/Kazuistika](http://wiki.rvp.cz/Knihovna/1.Pedagogický_lexikon/K/Kazuistika)