

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**DOPRAVNÍ NEHODY, KTERÉ NEPODLÉHAJÍ
OZNAMOVACÍ POVINNOSTI POLICII ČESKÉ
REPUBLIKY**

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

2017

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala 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 ochotu a trpělivost při její tvorbě.

ABSTRAKT

PFEIFEROVÁ, J. *Dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti Policii České republiky: bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 60 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: Dopravní nehoda, řidič, oznamovací povinnost, dopravní přešůpek, důležitá povinnost, zranění, hmotná škoda, ublížení na zdraví, následek, bodové hodnocení, alkohol, zákaz řízení motorových vozidel.

Bakalářská práce analyzuje dopravní nehody, které dle zákona č. 361/2000 Sb, o provozu na pozemních komunikacích, nepodléhají oznamovací povinnosti. Zkoumá příčiny, proč účastníci často dopravní nehody Policii ČR oznamují i v případech, kdy jim zákon tuto povinnost neukládá. Shrnuje také rizika, která sebou nese vyřešení dopravní nehody bez účasti Policie ČR a upozorňuje na neodhalování řidičů pod vlivem alkoholu, bez platného řidičského oprávnění apod. V teoretické části práce je vysvětlena důležitá terminologie, vysvětlen postup při řešení dopravních nehod sepsáním Záznamu o dopravní nehodě pro pojišťovnu a popsány povinnosti pojištěného i pojistitele. V praktické části práce je potom vysvětlen postup na konkrétních modelových případech dopravních nehod, na kterých je upozorněno na rozdílný postup i dopad na účastníky dopravní nehody v případech, kdy dopravní nehodu vyřeší účastníci pouze sepsáním Záznamu o dopravní nehodě nebo přivoláním výjezdu Policie ČR z oddělení dopravních nehod. V neposlední řadě práce srovnává celorepublikové statistiky pojišťoven s oficiálními statistikami Policejního prezidia ČR a statistiky dopravních nehod v Hlavním městě Praze za roky 2014, 2015 a 2016, na kterých je demonstrován nárůst dopravních nehod a zatížení policistů pracujících v tomto oboru. Závěrem jsou v práci navrženy postupy k zlepšení celé situace.

ABSTRACT

PFEIFEROVÁ, J. *Traffic Accidents which dont Fall under the Requirement to Notify Police of the Czech Republic: Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 60 p. Supervisor : JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: Traffic accident, driver, notification duty, traffic offense, important duty, injury, material damage, bodily harm, score, alcohol, driving ban.

The bachelor thesis analyzes traffic accidents, which according to Act No. 361/2000 Coll., On road traffic, are not subject to reporting obligations. It examines the reasons why the participants often report traffic accidents to the Police of the Czech Republic even in cases where the law does not impose this obligation. It also summarizes the risks involved in solving a traffic accident without the participation of the Police of the Czech Republic and highlights the failure to detect drivers under the influence of alcohol, without a valid driving license etc. The theoretical part explains the important terminology, explains also the procedure for dealing with traffic accidents by writing the record of a traffic accident for the insurance company and describes the obligations of the policyholder and the insurer. The practical part of the thesis explains the procedure for specific cases of traffic accidents, which point out the different procedure and the impact on the participants of a traffic accident in cases where the traffic accident is solved by the participants only by writing the Traffic Accident Record or by calling the Police Department of the Traffic Accident . Last but not least, the thesis compares the nationwide statistics of insurance companies with the official statistics of the Police Presidium of the Czech Republic and traffic accident statistics in the capital city of Prague for the years 2014, 2015 and 2016, which show an increase in traffic accidents and the burden of police officers working in this field. In conclusion, the procedures are designed to improve the whole situation.

Obsah

| | |
|--|----|
| Úvod..... | 8 |
| 1 Cíl a metodika bakalářské práce | 11 |
| 2 Dopravní nehoda (teoretická část) | 13 |
| 2.1 Dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti | 14 |
| 2.2 Záznam o dopravní nehodě | 16 |
| 2.3 Vymezení důležitých pojmů..... | 18 |
| 3 Bodové hodnocení..... | 21 |
| 4 Trestné činy, kterých se řidiči dopouští v souvislosti s dopravními nehodami | 23 |
| 5 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla | 25 |
| 5.1 Práva a povinnosti v souvislosti s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla..... | 25 |
| 5.2 Práva a povinnosti pojištěného | 26 |
| 5.3 Práva a povinnosti pojistitele..... | 28 |
| 5.4 Zánik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla | 28 |
| 6 Rozdíly mezi dopravní nehodou oznámenou Policií ČR a nehodou neoznámenou Policií ČR (praktická část) | 30 |
| 6.1 Vysvětlení a rozbor § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění novel..... | 30 |
| 6.2 Vyšetřování dopravních nehod Policií ČR..... | 32 |
| 6.3 Modelové příklady dopravních nehod, které nepodléhají oznamovací povinnosti..... | 37 |
| 6.3.1 Alkohol a jeho vliv na člověka | 40 |
| Rizikové chování s přímou souvislostí na alkohol nebo náhlou změnu zdravotního stavu se vyznačuje těmito znaky | 40 |
| 6.3.2 Typy na zmírnění účinku alkoholu – nikoli na jízdu pod vlivem!..... | 41 |
| 6.4 Problematika pojistného podvodu | 46 |
| 7 Srovnání statistik dopravních nehod v České republice a v Hlavním městě Praze za rok 2014, 2015 a 2016..... | 48 |

| | |
|-------------------------------|----|
| Závěr | 53 |
| Seznam použitých zdrojů | 56 |
| Seznam tabulek | 59 |
| Přílohy | 60 |

Úvod

Tématem, obsahem a smyslem této bakalářské práce jsou dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti. Dne 1. ledna 2009 vstoupila v platnost novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích¹, která umožnila účastníkům dopravních nehod řešit některé z méně závažnějších dopravních nehod bez účasti Policie České republiky. Dopravní nehoda jako taková je událostí v silničním provozu, která je způsobená neúmyslným jednáním jednoho z řidičů a má za následek hmotné škody na majetku, zranění nebo usmrcení osob. Cílem novely zákona bylo usnadnit řidičům řešení nejbanálnějších dopravních nehod, kde dojde pouze k nízkým škodám na majetku a zároveň ulehčit práci policistům, kteří se šetřením dopravních nehod zabývají. Policisté by se pak mohli věnovat těm dopravním nehodám, kde je jich opravdu třeba. Myšlenkou bylo, že při banální dopravní nehodě si účastníci společně sepiší pouze Záznam o dopravní nehodě tzv. „euroformulář“, událost oznámí pojišťovně, která uhradí škody na vozidlech a věcech. Ač tato myšlenka ve své podstatě byla v počátcích chvályhodná a v roce 2009 došlo k velkému poklesu nahlášených dopravních nehod Policií České republiky, ve srovnání s rokem 2008, tak v praxi se po několika málo letech ukázalo, že počet nahlášených dopravních nehod opět narůstá, účastníci dopravních nehod odmítají věc řešit bez účasti Policie České republiky a na linku 158 dále oznamují i dopravní nehody, které mohou řešit bez účasti Policie České republiky. Policie České republiky proto zahájila i kampaň s názvem „Řidiči, domluvte se!“, která měla za cíl provést větší informovanost široké veřejnosti a objasnit řešení dopravních nehod bez účasti policie. Policisté rozdávali letáčky s informacemi, v médiích byly promítány reklamní spoty a oddělení tisku a prevence pořádalo semináře pro širokou veřejnost. Leč vše marně. V současné době se počet nahlášených dopravních nehod opět blíží počtu před rokem 2009. Tato bakalářská práce si klade za cíl upozornit na problematiku oznamování a neoznamování banálních dopravních nehod a zjistit důvody, které vedou účastníky k tomu, že nejsou ochotni věc vyřešit bez účasti Policie ČR. Práce vychází z osobní zkušenosti a desetileté praxe policistky, zařazené na oddělení dopravních nehod, Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy. Toto oddělení dopravních nehod je jediné v České republice, které se zabývá výhradně

¹ 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. 2017-18-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

šetřením dopravních nehod a nevykonává žádnou jinou činnost v rámci Policie ČR. Hlavní město Praha má z důvodu hustoty provozu i počtu dopravních nehod svá specifika ve srovnání se zbytkem měst v České republice, a proto bude tato práce popisovat zejména problematiku dopravních nehod, ke kterým dochází na území hlavního města.

Počet provozovaných vozidel v České republice každým rokem neustále stoupá a s tím roste i hustota provozu a počet dopravních nehod, ke kterým dochází. Dopravní nehodovost je sledována na úrovni celé Evropské unie a jednotlivé členské státy se zavazují ke snaze tento nepříjemný jev eliminovat. Na základě počtu dopravních nehod, výše způsobených škod a počtu zraněných osob v dané lokalitě, se stanovuje výše pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla, plánují se dopravně bezpečnostní akce a dokonce se hodnotí i úroveň a charakterové vlastnosti motoristů. Nezřídka se s výší nehodovostí hodnotí i práce dopravní policie. S přibývajícím hustotou provozu se zvyšuje počet dopravních nehod a tedy i výjezdů a větší vytíženost policistů zařazených na Krajském ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravních nehod. Mnohdy jsou výjezdy policistů zvyšovány pojišťovnami, které na účastníky dopravních nehod apelují, aby Policii České republiky na místo přivolali i přesto, že dopravní nehoda oznámena být ze zákona nemusí. V případě neoznámení, pojišťovny neposkytnou pojistné plnění a tím k oznámení účastníky nutí. Každý řidič by měl vědět, kdy má povinnost volat k dopravní nehodě policii a kdy dopravní nehoda naopak oznamovací povinnosti nepodléhá. V současné době je, nejen na území České republiky, velký počet dopravních nehod. Mnohé z nich si vyžádají lidské životy, v některých případech se jedná pouze o „zmačkané“ plechy. Ať tak či tak, dané téma se dotýká nás všech a je stále aktuálním tématem. Důležitou roli u příčiny vzniku dopravních nehod sehraje dnešní uspěchané tempo, kdy je mnoho lidí ve stresu, který má vliv na řidičské schopnosti. Bývá to však i roztržitost, nepozornost, unavenost a nezodpovědnost některých řidičů. Příčin je mnoho. Často vídáme v médiích dopravní nehody, které jsou zaviněné právě nezodpovědností řidičů. To jsou například dopravní nehody pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, kdy následně dojde ke zranění či dokonce usmrcení nevinných osob. Dokud nejsme právě my jednou ze zúčastněných osob, nevěnujeme těmto událostem větší pozornost a vnímáme vše spíše jako informaci. Nicméně každý z nás je účastníkem silničního provozu ať už jako chodec, řidič nebo cyklista. Policisté sloužící na oddělení dopravních nehod, konkrétně na území hlavního města Prahy, jsou častokrát přivoláváni k dopravním nehodám jen proto, že o to

účastníky žádají pojišťovny, u nichž mají sjednáno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Účastníci dopravních nehod jsou povinni policii volat pouze v případech uvedených zákonem, nikoliv na žádost pojišťovny. Tímto totiž narůstá počet výjezdů policistů k dopravním nehodám a tedy zvyšování jejich vytíženosti. Je sice pravdou, že některé pojišťovny mají ve smlouvě podmínku pro pojištěné volat policii ke všem dopravním nehodám, ale povinnost policii volat je dána zákonem, nikoliv přáním pojišťoven, které tím snižují vlastní náklady na vyšetření celé události a plnění pojistného. Je pochopitelné, že pojišťovny tak předcházejí pojistným podvodům, na druhou stranu tak policii zatěžují v případech, kdy to zcela zjevně není třeba. V této práci bude mimo jiné použita kazuistika, ve které budou popsány skutečné příklady dopravních nehod. Bude zde uvedeno, zda mají policisté povinnost řešit dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti. Dále budou zjištěny statistiky dopravních nehod pojišťoven a Policie České republiky.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je zjistit, zda nehodovost na území Hlavního města Prahy stoupá či klesá. Porovnat oficiální statistiky nehodovosti pojišťoven s oficiálními statistikami Policie České republiky, zhodnotit nutnost přivolání Policie České republiky na místo dopravní nehody na žádost pojišťoven, případně navrhnout alternativní řešení.

Bakalářská práce bude rozdělena na část teoretickou a část praktickou, kdy v teoretické části bude vysvětlena důležitá terminologie při řešení dopravních nehod, jak bez účasti Policie ČR sepsáním Záznamu o dopravní nehodě, tak při šetření dopravní nehody výjezdem Policie ČR oddělení dopravních nehod. Součástí teoretické části budou i popsány povinnosti pojištěného a pojistitele. V praktické části práce bude na postup vysvětlen na konkrétních modelových případech dopravních nehod. Praktická část bude také zahrnovat oficiální statistiky dopravní nehodovosti Policejního prezidia České republiky, které budou porovnány se statistikami oznámených pojistných událostí z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, které budou získány z České kanceláře pojistitelů. Počáteční hypotéza, že dopravní nehodovost na území Hlavního města Prahy stoupá, bude potvrzena nebo vyvrácena srovnáním statistik Policejního prezidia České republiky na roky 2014, 2015 a 2016.

Při zpracování bakalářské práce bude použito několik metod a to zejména v praktické části, případová studie „kazuistika“, která se bude zabývat popisem jednotlivých modelových případů dopravních nehod, které nejsou účastníci povinni dle zákona oznamovat Policii ČR. Jedná se o způsob práce s jednotlivými dopravními nehodami, na kterých budou demonstrovány jednotlivé problémy při řešení dopravní nehody bez účasti Policie ČR, přičemž dochází k neodhalení závažné trestné činnosti a také naopak problematika, proč účastníci dopravních nehod oznamují na linku 158 i banální dopravní nehody, kde jim tuto povinnost zákon neukládá.

Při zpracování práce bude ve velké míře použita také metoda podrobné analýzy dat, přičemž bude použita zejména Obsahová analýza, Typologická analýza a analýza Konstruktivní.

- Konstruktivní analýza – bude interpretovat průběh a vznik dopravní nehoda a vysvětlovat rozdíly mezi řešením dopravní nehody sepsáním

Záznamu o dopravní nehodě bez oznámení události Policii ČR a při oznámení dopravní nehody Policii ČR.

- Obsahová analýza – bude upozorňovat na nedokonalosti postupu řešení dopravních nehod bez účasti Policie ČR.
- Typologická analýza – bude srovnávat příčiny a důvody, proč účastníci dopravních nehod oznamují Policii ČR i banální dopravní nehody, kde jim zákon tuto povinnost neukládá.

2 Dopravní nehoda (teoretická část)

Silniční dopravní nehoda je událost, která je účastníky nezamýšlená, nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná a jedná se tedy pouze o nedbalostní jednání ze strany pachatele. Nelze zde tedy hovořit o jejím úmyslném spáchání, neboť tím by se mohlo jednat o jiné protiprávní delikty závažnějšího charakteru (např. úmyslné trestné činy proti životu a zdraví, trestný čin podvodu, pojistného podvodu, případně přestupku proti majetku a jiné). 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 nevyklučuje ani jednání řidiče z hrubé nedbalosti je zcela zřejmé.

Aktuální právní norma v České republice definuje dopravní nehodu v § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů, kde je zakotveno, že „dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“²

Mezi základní znaky dopravní nehody patří:³

- Neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost dopravní nehody
- Vztah dopravní nehody k dopravní cestě
- Následek v podobě způsobení hmotné škody, újmy na životě a zdraví, nebo jiný závažný následek

Dopravní nehody jsou tedy události neočekávané, náhlé, u kterých však k vzhledem k chování účastníka lze předpokládat, že k takovým událostem dojde.⁴

² 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. 2017-18-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

³ CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 17.

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

Z hlediska charakteru silniční dopravní nehody dělíme na tři základní druhy⁵:

- 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.

Příčiny silničních dopravních nehod⁶:

- 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).

2.1 Dopravní nehody, které nepodléhají oznamovací povinnosti

Účastník dopravní nehody je povinen dopravní nehodu oznámit Policii ČR v případech kdy dojde:⁷

- Ke zranění, popřípadě usmrcení osob.

⁵ CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 18

⁶PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a. s., 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6, str. 103

⁷ 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. 2017-18-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

- Je poškozen majetek třetí osoby (dopravní značení, oplocení pozemku, zdivo, zaparkované vozidlo, atd.). Za majetek třetí osoby se nepovažuje vozidlo, jehož řidič má na dopravní nehodě účast (např. leasing).
- Pokud dojde při nehodě k hmotné škodě na některém z vozidel či přepravovaných věcech, která zjevně převyšuje částku 100 000,- Kč (hovoříme zde o zjevném, viditelném poškození).
- Dojde-li k poškození nebo ke zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích.
- Dále pokud nemohou účastníci zajistit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích vlastními silami. (nepojízdná či havarovaná vozidla blokují provoz, úniky provozních kapalin atd.)

Z praxe účastníci dopravní nehody oznamují krom dopravních nehod, které podléhají oznamovací povinnosti, i dopravní nehody, kdy nejsou schopni určit zavinění na dopravní nehodě a kdy nejsou schopni určit výši škody, která při dopravní nehodě vznikla. V případě absence výše uvedených důvodů postačí sepsání záznamu o dopravní nehodě tzv. „euroformuláře“ bez účasti Policie ČR.

Policisté se však setkávají s velkým množstvím dopravních nehod, kdy jsou účastníky přivoláni jen na žádost pojišťovny, u níž mají uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Dle § 8 odst. 5 zákona č. 168/1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů⁸, uhradí pojistitel pojištěnému náklady spojené s oznámením dopravní nehody Policie ČR, pokud to po pojištěném pojistitel požaduje. Ke snížení nahlašování dopravních nehod by ale došlo, kdyby pojišťovny byly usměrněny příslušnými funkcionáři Policie ČR k tomu, aby nenutily účastníky dopravních nehod na místo policii volat v případech, kdy to zákon neukládá. Pokud by toto bylo medializováno, policistům by to ušetřilo mnoho času a práce.

Ačkoliv některé dopravní nehody nepodléhají oznamovací povinnosti, účastníci i přesto dopravní nehody Policii ČR oznamují. Většinou se jedná o případy, kdy účastníci

⁸ ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 14. září 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, 3167 s., [cit. 2017-18-05]. Dostupné také z: < http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=168/1999&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy >.

po vzniku dopravní nehody volají pojišťovně, u nichž mají pro dané vozidlo uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla či zaměstnavatelům, kteří jsou vlastníky zúčastněných vozidel a ti na ně apelují, aby na místo Policii ČR zavolali. Nejen, že by sepsání záznamu o dopravní nehodě snížilo výjezdy policistů k dopravním nehodám, ale především jejich vytíženost a byrokracii. Výhodou by to bylo ale i pro účastníky, kteří dopravní nehodu zavinili. Policisté jsou totiž povinni v případě zjištění přestupku, kterého se bezpochyby viník dopravní nehody dopustí ať už nedodržením bezpečnostní vzdálenosti, nedáním přednosti v jízdě či jinou příčinou vzniku dopravní nehody, tento přestupek řešit. S tím je tedy spojena sankce a u některých přestupků i bodové hodnocení. V praxi se stává, že účastníci dopravní nehody dopravní nehodu oznámí v případech, kdy jim to neukládá zákon. Když se Policie ČR na místo dopravní nehody dostaví, dopravní nehodu již hlásit nechtějí. Jak je ale uvedeno výše, policisté jsou povinni přestupky, o kterých se dozvědí, řešit a to i v těchto případech, kdy již věc dopravní nehody účastníci řešit nechtějí. Povinnost řešit dopravní nehodu je na straně Policie ČR i v případech, kdy dopravní nehodu oznámí jiný řidič či svědek, který s dopravní nehodou nemá nic společného. Pouze projíždějí či jdou kolem a dopravní nehodu oznámí Policie ČR. I když účastníci dopravní nehodu hlásit nemusejí a rozhodnou se sepsat záznam o dopravní nehodě bez účasti Policie ČR, dopravní nehoda již musí být šetřena, protože bylo učiněno oznámení. Viník dopravní nehody tak opět zaplatí pokutu a v některých případech i přijde o body i přesto, že dopravní nehodu šetřit ze strany Policie ČR nechtěl. Pokud někdo dopravní nehodu na Polici ČR oznamuje, měl by se účastníků dopravních nehod minimálně dotázat, zda stojí o oznámení, zda nebyl nikdo zraněn atd.

2.2 Záznam o dopravní nehodě

V případě, že účastníci dopravní nehody řeší událost bez účasti Policie ČR, tedy kdy dopravní nehody nepodléhají oznamovací povinnosti, jsou povinni společně sepsat Záznam o dopravní nehodě, který je jediným dokladem o dopravní nehodě, který budou dokladovat pojišťovně pro náhradu škody. „Ustanovení § 47 odst. 3 písm. g) zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích⁹ má za účel zajistit dostatečný

⁹ 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. 2017-18-04]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&ty>

podklad pro případné vypořádání náhrady škody, která vznikne v důsledku dopravní nehody. Toto ustanovení vymezuje alternativu oproti šetření dopravní nehody Policií České republiky. Z toho plyne, že sepsání Záznamu o dopravní nehodě by pokud možno mělo co nejvěrněji popisovat příčiny dopravní nehody a její následky. Sepsání záznamu několik hodin po dopravní nehodě, kdy dojde k přemístění vozidel a k praktickému zahlazení stop nehody (brzdné stopy, úlomky vozidel apod.), by nemělo smysl a v případě rozdílných verzí průběhu nehody by fakticky znemožnilo vyšetření příčin dopravní nehody. Povinnost sepsat záznam o dopravní nehodě bezprostředně po ní navíc vyplývá i z kontextu ostatních ustanovení § 47 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění novel.¹⁰

V Záznamu o dopravní nehodě jsou uvedeny základní údaje, jako kdy a kde k dopravní nehodě došlo, zúčastněná vozidla a řidiči, majitelé vozidel a jejich pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, příčina dopravní nehody a další. Záznam o dopravní nehodě má dva sloupce. Levý sloupec je označen písmenem „A“ a zpravidla zde vyplňuje údaje ten, kdo dopravní nehodu zavinil. Pravý sloupec je označen písmenem „B“ a je zde zpravidla uveden poškozený dopravní nehody. Mezi sloupci jsou uvedeny okolnosti nehody. Na spodní straně se nacházejí vlastní poznámky, kde viník dopravní nehody může napsat větu „souhlasím se zaviněním dopravní nehody“. Účastníci Záznamu o dopravní nehodě nakonec podepíší. Následně věc oznámí pojišťovně, které předloží řádně vyplněný Záznam o dopravní nehodě. Stávají se případy, kdy účastníci dopravní nehody sepíší Záznam o dopravní nehodě, tedy bez účasti Policie ČR a o několik dní později se dostaví na oddělení dopravních nehod s tím, že si s druhým účastníkem sepsali Záznam o dopravní nehodě, ale že jim v záznamu některé údaje chybí, či druhý účastník dopravní nehodu neoznámil pojišťovně. Policie ČR v těchto případech již dopravní nehodu nešetří. Sepíše s osobou pouze úřední záznam o podání vysvětlení a na příslušný správní orgán, kterým je na území hl. m. Prahy Magistrát hl. m. Prahy, tento úřední záznam zašle s podezřením z přestupku, kterého se jeden, popřípadě více účastníků dopustili. Šetření policie neprovádí z toho důvodu, že nelze bezpečně zjistit, zda se dopravní nehoda skutečně stala. Záznam o dopravní nehodě je vyplňován i v případě, že dojde k poškození vozidla o pozemní komunikaci. Jedná se převážně o vjetí do výtlučku ve vozovce. Do Záznamu o dopravní nehodě se v sloupci "A" vyplňuje majitel pozemní komunikace, kterým je ve

¹⁰ Z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. JUD 262428CZ 5 AS 4/2013-26. Dostupné také z informačního systému ASPI.

většinou případů technická správa komunikací. Na místo dopravní nehody se dostává technik, který si výtlupek změří a nafotí a poškozenému dá číslo závady, pod kterou bude poškození řešeno a následně mu bude proplacena škoda. Co se týče statistik dopravních nehod, které jsou během celého roku zpracovávány oddělením dopravních nehod na území hlavního města Prahy, Záznamy o dopravní nehodě se do statistik nezapočítávají. V podstatě se jedná o umělé snižování dopravních nehod, protože ve statistikách, Záznamy o dopravní nehodě, kde byla přítomna PČR, uváděny nejsou.

2.3 Vymezení důležitých pojmů

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.¹¹

Pozemní komunikace se dělí na čtyři skupiny a to dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Dopravní nehody jsou řešeny na pozemních komunikacích, kde platí zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Je to prostředek, který je určený pro přepravu osob, zvířat či věcí. Patří sem i trolejbus, který je považován za drážní vozidlo. K nemotorovým vozidlům patří i vozidlo, které se pohybuje pomocí zemské přitažlivosti, což může být například minikára nebo sáně.¹²

Účastník dopravní nehody je každý, kdo se účastní silničního provozu. (zdroj § 2/361/2000) Je to tedy nejen ten, kdo dopravní nehodu způsobil, ale i ten, kdo byl dopravní nehodou poškozen. Jedná se o chodce, cyklisty, řidiče motorových i nemotorových vozidel, přepravované osoby, jezdci na zvířatech atd.

„Účast na dopravní nehodě má ten, jehož jednání přispělo k tomu, že k dopravní nehodě došlo, i když dopravní nehodu nezavinil. Pouhá přítomnost na místě nehody takovou účastí není.“

¹¹ 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. 2017-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

¹²Sb. rozh. Tr. 104/1951, sp. zn. 5 Tk 134/51, Kučerová, H., Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou, Tisk PB tisk, s.r.o., 2011 Příbram, str. 31, ISBN 978-80-87576-01-4).

Řidič je účastník silničního provozu, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.¹³ Řidič je lidským faktorem, který řídí vozidlo a bez nějž by k obsluze vozidla nedošlo. Řidičem tedy není ten, kdo svůj dopravní prostředek tlačí nebo táhne či na zvířeti jede.¹⁴

Chodec je ten, kdo jde běžnou chůzí po komunikaci, ale podle platné legislativy i ten, kdo tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa apod. „Pokud jsou v kategorii chodců zahrnuti i jiné osoby, např. pohybující se na kolečkových bruslích nebo na skateboardu, vycházejí ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích z předpokladu, že se tyto osoby pohybují rychlostí chůze, tj. přibližně 4 km/h.“¹⁵

Přestupek je zaviněné jednání, které ohrožuje nebo porušuje zájem společnosti a toto jednání současně musí být za přestupek výslovně označeno v přestupkovém nebo jiném zákoně, pokud nejde o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.¹⁶ Přestupek má formální a materiální znak a zavinění. Formálním znakem se rozumí, že to, co je přestupkem, musí být v zákoně výslovně označeno za přestupek. To je například: nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, nedání přednosti v jízdě atd. Materiálním znakem se rozumí, že přestupek je ohrožen nebo porušen některý zájem společnosti. Tyto zájmy jsou například život a zdraví, lidská důstojnost, majetek, veřejný pořádek, bezpečnost a plynulost silničního provozu atd. Aby se jednalo o přestupek, musí být na straně řidiče přinejmenším nedbalost nevědomá. To znamená například, že řidič nevěděl, že má dát přednost v jízdě, vědět to ale měl nebo mohl, protože zde byla dopravní značka upravující přednost v jízdě. Všechny tyto tři znaky musí být splněny společně, aby se jednalo o přestupek. Přestupkem naopak není jednání, jímž někdo odvrací přímo hrozící nebo trvající útok

¹³ 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>.

¹⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 32.

¹⁵ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. Vydání. Praha, 2011, s. 33.

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 200 ze dne 19. května 1990 o přestupcích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 810 [cit. 2017-18-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=200/1990&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

nebo nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem. Hovoříme o nutné obraně a krajní nouzi. Příkladem nutné obrany v souvislosti s dopravní nehodou by mohlo být například to, kdy řidiče ohrožuje jiné vozidlo svou agresivní jízdou a on je v důsledku tohoto jednání projet například křižovátku na červený signál nebo nerespektovat dopravní značení. Jedná se o odvrácení útoku, které není trestné. O krajní nouzi by se například jednalo v případě, převážení zraněné osoby do nemocnice a porušení předpisů v této souvislosti. Nesmí se, ale jednat o porušení, jehož následek by byl ještě závažnější než ten, který hrozil. Například kdyby během převozu došlo ke zranění jiného člověka atd.¹⁷

Provozovatel vozidla je vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem. Provozovatel vozidla je povinen sdělit údaje k řidiči, jemuž bylo toto vozidlo svěřeno.¹⁸

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 popsányými obligatorními podmínkami, by se nemohlo jednat o dopravní nehodu tak, jak je popsáno výše, ale pouze o jiný protiprávní delikt např. dopravní přestupek nebo některý trestný čin spojený s jednáním 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 atd.). Dále se nebude 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.

¹⁷ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. CPress, Praha, 2014, s. 8-16.

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, [cit. 2017-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

3 Bodové hodnocení

V případě, že se účastníci dopravní nehody rozhodnou vyřešit dopravní nehodu bez účasti Policie ČR v případech, kdy to zákon umožňuje, vyhne se pachatel dopravní nehody jak pokutě za spáchaný přestupek, tak udělení trestných bodů. V České republice je u řidičů zaveden takzvaný systém bodového hodnocení. Systém byl do platného právního řádu zaveden s účinností od 1.7. 2006, v souvislosti s novelou zákona o silničním provozu, provedenou zákonem č. 411/2005 Sb. To znamená, že každý řidič má vcelku 0 bodů. Pokud se dopustí přestupku souvisejícího s řízením vozidla, který je bodově ohodnocen, pak se mu načítá příslušný počet bodů za přestupek, kterého se dopustil. Po uplynutí 12-ti po sobě jdoucích kalendářních měsíců se odmazávají 4 body, pokud se však řidič v tomto roce nedopustí jiného přestupku. V opačném případě se mu body neodmazávají. Body se ani neodmazávají v případě, že je řidič v této lhůtě v zákazu řízení motorových vozidel. Lhůty se rozběhnou až po uplynutí trestu zákazu řízení. Pokud řidič absolvuje zvláštní kurz, budou mu body odečteny. To lze za podmínky, že má řidič maximálně 10 bodů, nemá žádný 6-ti a 7-mi bodový přestupek. Smí si nechat odečíst pouze tři body jednou za rok. Jakmile součet bodů dosáhne součtu dvanáct, musí řidič odevzdat řidičské oprávnění, o čemž je písemně informován příslušným správním orgánem, dle místa bydliště. Řidičský průkaz musí řidič odevzdat do 5-ti pracovních dnů ode dne doručení písemnosti. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5-ti pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno. Pokud se řidiči chtějí dozvědět stav svých bodů, musí si toto ověřit na výpisu z registru řidičů například na Czechpointu na poště či obecním úřadu. Veřejná správa nemá povinnost řidiče o stavu jejich bodů informovat. Zavedení systému bodového hodnocení vedla zákonodárce situace na českých silnicích. To mělo mít preventivní a represivní účinek na řidiče. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2010, č. j. 8 As 23/2010 - 89, publ. pod č. 2391/2011 Sb. NSS, v bodě 19 připustil, že bodové hodnocení v sobě zahrnuje i represivní aspekty: „Prostřednictvím bodového hodnocení dochází k průběžnému sledování kázně i recidivy řidičů a přispívá k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Bodové hodnocení řidičů v sobě obsahuje složku represivní i preventivní. Represivní složka spočívá v zaznamenávání bodů za spáchaný přestupek nebo trestný čin a zejména pak v samotné ztrátě řidičského oprávnění po dosažení dvanácti bodů. Složka preventivní v sobě zahrnuje možnost řidiče svým aktivním jednáním čelit hrozbě ztráty řidičského

oprávnění, a to jednáním, které není bodově hodnoceno, v důsledku čehož dochází k odečtu zákonem stanoveného počtu bodů. To má přispět k pozitivní motivaci řidičů k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a k eliminaci těch, kteří se dlouhodobě a opakovaně porušování těchto předpisů dopouští.¹⁹ „Zákon o silničním provozu v rámci bodového hodnocení porušení povinností na jednu stranu upravuje systém přičítání bodů řidiči, jenž se dopouští jednání v rozporu s pravidly silničního provozu a na stranu druhou pak možnost odečítání bodů takovému řidiči, který se po zákonem stanovenou dobu nedopustil bodově hodnoceného chování. Preventivní i represivní složka bodového systému se v tomto smyslu prolínají. Děje se tak ovšem jen do té doby, než řidič dosáhne dvanácti bodů. Smyslem možného odečítání bodů je motivace řidiče, který se již dopustil bodově hodnoceného jednání, aby po stanovenou dobu jednal právně nezávadným způsobem, tj. aby se po dobu minimálně dvanácti měsíců nedopustil dalšího bodově hodnoceného jednání. Účelem totiž je, aby řidič skrze své nezávadné chování nedosáhl celkového počtu dvanácti bodů, se kterým zákon spojuje závažné následky v podobě ztráty řidičského oprávnění a povinnosti odevzdat řidičský průkaz. V případě, kdy řidič již dosáhl maximálního počtu bodů, je třeba vyjít z toho, že preventivní působení bodového systému selhalo, a proto je na místě využít jeho represivního nástroje, a sice ztráty řidičského oprávnění a vyloučení z provozu na pozemních komunikacích po stanovenou dobu“.²⁰

¹⁹ Z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 8 As 23/2010-89, publ. Pod č. 2391/2011 Sb., Nejvyšší správní soud bod 19. Dostupné také z informačního systému ASPI.

²⁰ Z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. Jud197874CZ-8 As 23/2010-89. Dostupné také z informačního systému ASPI.

4 Trestné činy, kterých se řidiči dopouští v souvislosti s dopravními nehodami

Při dopravních nehodách dochází často i k páchání trestných činů dle trestního zákoníku. Problémem je, že při nenahlášení dopravní nehody Policii ČR, v případech kdy zákon umožňuje dopravní nehodu vyřešit bez účasti Policie ČR, dochází často i k neodhalení některých trestných činů. Například v případě, že existuje podezření, že je jeden z řidičů pod vlivem alkoholu není to podmínkou pro oznámení dopravní nehody Policii ČR. Pojišťovny také mají ve svých podmínkách zakotvené, že pokud dojde k dopravní nehodě, kterou způsobí řidič pod vlivem alkoholu, zaniká povinnost pojišťovny nahradit způsobenou hmotnou škodu. V praxi v těchto případech pojišťovny většinou škodu uhradí a poté ji vymáhají po pachateli. To ovšem v praxi často znamená, že účastníci takové dopravní nehody raději Policii ČR dopravní nehodu neoznámí, aby nebyl následně problém s vyplacením hmotné škody. Řidiči pod vlivem alkoholu poté nejsou za své jednání potrestáni. „Řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu či jiných negativně řidiče ovlivňujících látek je trestnou činností vykazující neobyčejně vysoký stupeň společenské nebezpečnosti pro často tragické a nenapravitelné následky. Samotná účast v provozu na pozemních komunikacích patří mezi stále rizikové činnosti a je na pováženou, že již tak vysoká míra rizika je dále ještě zvyšována snižováním pozornosti a soustředěnosti, ke které jistě požíváním alkoholických nápojů, užíváním jiných návykových látek nebo léků dochází.“²¹

Trestní zákoník 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:

²¹ CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 268

- § 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 nepřímo se vznikem dopravní nehody (např. požití alkoholu před nebo během jízdy), ač byla rozhodující příčina dopravní nehody jiná, nebo na rozšíření případného následku, jako 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.

5 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

V případě, že účastníci dopravní nehodu řeší bez účasti Policie ČR, tedy sepsáním Záznamu o dopravní nehodě, není postihován pachatel dopravní nehody za své protiprávní jednání. Cílem je pouze zaevidovat dopravní nehodu pro pojišťovnu a vyplacení náhrady škody. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je upraveno zákonem č. 168/2000 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů²². Dle výše uvedeného zákona hradí pojišťovna, s níž je smlouva o pojištění uzavřena, za pojištěného náhradu za způsobené škody, které jsou pojištěným uplatněny a prokázány. Povolení k provozování pojištění má v České republice 12 pojišťoven, které nahradily monopol jedné pojišťovny. Ten, kdo provozuje vozidlo, musí mít pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla uzavřeno dle zvláštního právního předpisu. V opačném případě se provozovatel dopouští přestupku.²³

5.1 Práva a povinnosti v souvislosti s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je historicky používáno také spojení "povinné ručení". Pojištění má za úkol chránit pojištěného ale i poškozeného před nežádoucími následky náhodných událostí, které se v lidském životě dějí. Pojištění je uzavíráno pojistnou smlouvou mezi pojistitelem a pojistníkem. Pojistná smlouva musí mít písemnou formu. Pojištěným je ten, na nějž se uzavřené pojištění odpovědnosti vztahuje. Pojištění se vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pokud tedy vlastník uzavře s některou z pojišťoven uzavírajících pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla tuto pojistnou smlouvu, vztahuje se na každého, kdo provozem tohoto vozidla

²² ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 14. září 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, 3167 s., [cit. 2017-18-05]. Dostupné také z: < http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=168/1999&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy >.

²³ Kopecký, K., *Povinné ručení otázky a odpovědi*, Praha: GRADA Publishing, s.r.o., 2005. ISBN 80-247-1065-X, str. 13

způsobí někomu škodu na zdraví nebo na majetku.²⁴ Pojistitelem je pojišťovna, která je podle zvláštního právního předpisu oprávněna provozovat na území České republiky pojištění odpovědnosti. Pojistitel musí mít veřejnoprávní oprávnění provozovat na území České republiky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. To smí na území České republiky pouze tuzemská (vnitrostátní) pojišťovna, pojišťovna z třetího státu, která má od České národní banky povolení k provozování uvedené činnosti, nebo pojišťovna z jiného státu, na základě práva zřizovat pobočky (trvalá přítomnost pojišťovny na území jiného než domovského státu) nebo dočasně poskytovat služby. Na území České republiky tyto pojišťovny sdružuje profesní organizace, která se nazývá Česká kancelář pojistitelů. Pojistníkem je ten, kdo uzavřel s pojistitelem smlouvu o pojištění odpovědnosti. Může být osobou odlišnou od pojištěného. Pojištění vzniká první den po uzavření pojistné smlouvy. Může být ale dohodnuto, že pojištění vzniká uzavřením pojistné smlouvy. V těchto případech musí být v uzavření smlouvy uveden nejen datum, ale i hodina či minuta uzavření. V opačném případě je pojistná smlouva neplatná. Pojištění může být také sjednáno později než uzavřením smlouvy. Smlouva je doplněna o pojistnými podmínkami, tedy vymezením pojistné události, podmínky vzniku, trvání a zániku pojištění, vymezení pojistné události, stanovení podmínek, kdy pojistitel nebude poskytovat pojistné plnění, způsob určení rozsahu pojistného plnění a jeho splatnost.²⁵

5.2 Práva a povinnosti pojištěného

Obecně je povinností každého vlastníka vozidla sjednat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla za podmínky, že je vozidlo provozováno. Někteří vlastníci vozidel se domnívají, že pokud jejich vozidlo stojí zaparkované v garáži, nemusí mít sjednané povinné ručení, tedy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. To je ale omyl. Majitel vozidla je povinen uzavřít s pojišťovnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, pokud bude vozidlo provozováno na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci a výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná, což

²⁴ Kopecký, K., *Povinné ručení otázky a odpovědi*, Praha: GRADA Publishing, s.r.o., 2005. ISBN 80-247-1065-X, str. 13-15

²⁵ Jandová, L., Vojtek, P., *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla komentář*, 1. Vydání, Praha: C.H. Beck, 2012. ISBN - 978-80-7179-461-5, str. 1-37

platí i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci. Jedná se o základní pojištění. S vozidlem může být způsobena například hmotná škoda, která bude následně hrazena pojišťovnou právě z povinného ručení daného vozidla. Majitelé vozidel si mohou sjednat různá připojištění, která základní pojištění nezahrnují, což je například poškození čelního skla a také havarijní pojištění. Pokud dojde k dopravní nehodě, kdy viník nemá uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, vzniklá škoda bude poškozenému hrazeno pojišťovnou, jakoby pojistka uzavřena byla. Pojišťovna bude následně vyplacenou částku vymáhat po viníkovi dopravní nehody, za nějž škodu uhradila.²⁶ "Pojištěný je povinen bez zbytečného odkladu písemně oznámit pojistiteli, že došlo ke škodné události s uvedením skutkového stavu týkajícího se této události, předložit k tomu příslušné doklady a v průběhu šetření škodné události postupovat v souladu s pokyny pojistitele. Pojištěný je povinen pojistiteli bez zbytečného odkladu písemně sdělit, že bylo proti němu uplatněno právo na náhradu škody a vyjádřit se k požadované náhradě a její výši, že v souvislosti se škodnou událostí bylo zahájeno správní nebo trestní řízení, a neprodleně informovat pojistitele o jeho průběhu a výsledku, že poškozeným bylo uplatněno právo na náhradu škody u soudu nebo u jiného příslušného orgánu, pokud se o této skutečnosti dozví. Pojištěný je povinen bez zbytečného odkladu doložit poškozenému na jeho žádost údaje nezbytné pro uplatnění práva poškozeného na plnění podle § 9 odst. 1 (poškozený má právo uplatnit svůj nárok na plnění podle § 6 u příslušného pojistitele nebo Kanceláře, jedná-li se o nárok na plnění z garančního fondu, při uplatnění nároku je povinen předložit společný záznam o dopravní nehodě, jedná-li se o dopravní nehodu nepodléhající oznámení Policii České republiky podle zákona upravujícího provoz na pozemních komunikacích). Pojištěný je povinen v případě dopravní nehody nepodléhající oznámení Policii České republiky podle zákona upravujícího provoz na pozemních komunikacích bez zbytečného odkladu předložit pojistiteli společný záznam o dopravní nehodě. Požaduje-li pojistitel od pojištěného v případě dopravní nehody její oznámení Policii České republiky, uhradí pojištěnému náklady s tím spojené."²⁷

Účastníci dopravních nehod jsou povinni oznámit své pojišťovně, že došlo k dopravní nehodě v případě, kdy bylo proti němu uplatněno právo na náhradu škody. V takovém případě je jeho povinností vyjádřit se k požadované náhradě a její výši. Dále

²⁶ Beran, T., *Dopravní nehody, Právní rádce pro každého řidiče*, Brno: ComputerPress a.s., 2007. ISBN 978-80-251-1791-0

²⁷ Jandová, L., Vojtek, P., *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla komentář*, 1. Vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. ISBN - 978-80-7179-461-5, str. 192-193

bylo-li v souvislosti se škodnou událostí zahájeno správní nebo trestní řízení, kdy je účastník mimo jiné povinen informovat pojistitele o průběhu a výsledku řízení. Pokud byl poškozeným uplatněn nárok na náhradu škody u soudu nebo u jiného příslušného orgánu, pokud se o této skutečnosti dozví je též povinen tuto skutečnost oznámit své pojišťovně. Nesplněním uvedených povinností může být důvodem pro uplatnění toho, že řidič má povinnost uhradit samotnou škodu. Porušení některé z podmínky, která je uvedena ve smlouvě s danou pojišťovnou, může být důvodem nedodržení pojistného plnění ze strany této pojišťovny.²⁸

5.3 Práva a povinnosti pojistitele

Pojistná smlouva musí být pojistitelem uzavřena, jestliže návrh na její uzavření neodporuje zákonu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, pojistným podmínkám nebo zákonu o pojistné smlouvě. Pojišťovna nahradí poškozenému uplatněné a prokázané nároky na náhradu škody na zdraví, vzniklé poškozením, zničením či ztrátou věci, odcizením, hradí ušlý zisk, náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování výše uvedených nároků. Ve smlouvě je vždy uveden limit, do něž je pojišťovna povinna škodu hradit a to v penězích.²⁹

5.4 Zánik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Pojištění odpovědnosti zaniká v několika případech a to: Dnem, kdy ten, kdo uzavřel pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti, jeho dědic, právní nástupce nebo vlastník vozidla, nahlásil změnu vlastníka nebo dnem, kdy vozidlo přestalo existovat po fyzické stránce nebo dnem, kdy bylo vozidlo vyřazeno z evidence. Pojištění zaniká i v případě odcizení pojištěného vozidla. Pokud nebyla zaplácena dlužná částka pojistného a pojištěnému, byla doručena upomínka následujícím dnem po uplynutí této

²⁸ Beran, T., *Dopravní nehody, Právní rádce pro každého řidiče*, Brno: ComputerPress a.s., 2007. ISBN 978-80-251-1791-0

²⁹ Kopecký, K., *Povinné ručení otázky a odpovědi*, Praha: GRADA Publishing, s.r.o., 2005. ISBN 80-247-1065-X, str. 13-15

lhůty, pojištění též zaniká. Pojištění zaniká i výpovědí či uplynutím doby, na níž bylo pojištění sjednáno.³⁰

³⁰ Kopecký, K., *Povinné ručení otázky a odpovědi*, Praha: GRADA Publishing, s.r.o., 2005. ISBN 80-247-1065-X, str. 30-34

6 Rozdíly mezi dopravní nehodou oznámenou Policií ČR a nehodou neoznámenou Policií ČR (praktická část)

V této kapitole budou popsány rozdíly mezi dopravní nehodou, která je oznámena Policií ČR a dopravní nehodou, kterou účastníci v mezích zákona vyřeší sepsáním Záznamu o dopravní nehodě bez účasti Policie ČR a hlásí pouze pojišťovně. Bude zde důkladně rozebrán a vysvětlen § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel, který bude aplikován na konkrétní případy dopravních nehod. Dále v této kapitole bude upozorněno na některé problémy, které přináší řešení dopravní nehody sepsáním Záznamu o dopravní nehodě bez účasti Policie ČR, kde se práce zaměří zejména na řízení pod vlivem alkoholu, nebo řidiče bez řidičského oprávnění nebo s platným zákazem řízení motorových vozidel. Také bude popsán postup vyšetřujících policistů na místě dopravní nehody v případě, že se účastníci rozhodnou událost oznámit. Bude zde tedy patrný rozdíl v dopadu následků na účastníky dopravní nehody v případě, že událost Policií ČR nahlásí, nebo nenahlásí.

6.1 Vysvětlení a rozbor § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění novel.³¹

Dopravní nehoda jak už bylo uvedeno výše je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen:

- 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,

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. 2017-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi

- učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, spolupracovat při zjišťování skutkového stavu
- účastníci dopravní nehody jsou povinni učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody, a vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla

Dále jsou účastníci dopravní nehody povinni, oznámit událost Policii ČR v případech, kdy došlo ke zranění osob, 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, neprodleně ohlásit Policii ČR poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo. Povinností účastníků dopravní nehody je dále i 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 ČR, sepsat společný Záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli. Záznam o dopravní nehodě musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

Když při dopravní nehodě dojde 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 povinni:

- 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
- 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 komunikacích³²
- účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

6.2 Vyšetřování dopravních nehod Policií ČR

Vyšetřování dopravních nehod se provádí již řadu let. Současné vyšetřování dopravní nehody vychází z období 30. let 20. století. V té době prováděli vyšetřování dopravních nehod četníci. Ústřední četnické pátrací oddělení vydalo směrnici číslo 6720/29 z 15. června 1929, která byla nazvána Vyšetřování dopravních nehod způsobených motorovými vozidly. V té době bylo motorové vozidlo nazýváno silostrojem. Jelikož se zvyšovalo užívání silostrojů a tedy množství dopravních nehod, bylo třeba usměrnit a objasnit, jak se mají dopravní nehody vyšetřovat. Směrnice měla sloužit všem orgánům vyšetřujícím dopravní nehody, aby postupovali, zajišťovali stopy a prováděli vyšetřování dopravních nehod, tak aby zjištěné skutečnosti byly relevantní při řízení před soudem. Stopy související s dopravní nehodou byly například stopy brzdění, smyku, stopy od oleje a jiné. Ve směrnících se uvádělo, že četnictvo se musí na místo dopravní nehody dostavit v co nejkratším čase, aby nedošlo k znehodnocení či úplnému zničení důkazů sloužícím k objasnění nehodového děje. V případě potřeby četníci uzavírali co největší okruh kolem dopravní nehody a zavedli objízdnu trasu. Prováděli fotodokumentaci a to tak, že každou stopu poznamenávali proužky papíru nebo praporečky. Fotografovali tak, že obrátili pouze praporeček s bílou plochou papíru směrem k aparátu, aniž by přemísťovali hůlku. Dále se prováděl náčrtek přesně podle měřítka, kde byly zakresleny stopy, vozidla, místo, kde stál svědek a jiné. V případě, že řidič z místa dopravní nehody ujel, měli za úkol pořídít fotografii otisknuté pneumatiky

³² 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. 2017-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

a také její odlišit. Pomocí telefonu či telegrafu sdělovali informace ostatním stanicím. Mimo jiné zjišťovali, zda příčinou nehody nebyla závada na silostrojích, zda měl řidič příslušné oprávnění k řízení silostroje, zda byl řidič ovlivněn alkoholem. Další vliv na dopravní nehodu mohlo mít také počasí či stav silnice, což četnictvo muselo rovněž posoudit.³³

Od této doby došlo k velké změně v provozu vozidel, dopravě a s tím i v metodách vyšetřování dopravních nehod. Metodika šetření dopravních nehod je v současnosti upravena závazným pokynem policejního prezidenta č. 160/2009³⁴, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Dále je metodika šetření dopravních nehod upravena pokynem ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

Spisový materiál dopravní nehody může obsahovat různé dokumenty podle toho, jakým způsobem je dopravní nehoda Policií České republiky šetřena.

Dojde-li k dopravní nehodě podle ustanovení § 47 odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb. a jsou-li splněny podmínky blokového řízení podle ustanovení § 84 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, spisový materiál dopravní nehody obsahuje minimálně následující dokumenty:

- protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním a s údajem o vyřízení protiprávního jednání,
- náčrtek místa dopravní nehody,
- potvrzení o účasti na dopravní nehodě,
- ostatní podpůrné písemnosti s poznámkami policisty

Příslušník Policie České republiky, který dopravní nehodu šetří vytváří rovněž elektronické dokumenty, a to informaci o dopravní nehodě pro pojišťovnu a fotodokumentaci následků dopravní nehody pořízenou digitálním fotoaparátem. Tyto dokumenty jsou v elektronické podobě zasílány České kanceláři pojistitelů.

³³ BRÁZDA, J., *Vědecká monografie, FENOMÉN SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODY*, Praha: Police History, 2008. ISBN 978-80-86477-44-2, str. 7-12

³⁴ ZPPP č. 160 ze dne 04. prosince 2009 ve znění novel, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti

Dojde-li k dopravní nehodě podle ustanovení § 47 odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb. a nejsou-li splněny podmínky blokového řízení dle ustanovení § 84 zákona č. 200/1990 Sb., policista postupuje podle ustanovení § 58 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb. V takovém případě policista shromažďuje důkazní prostředky a spisový materiál dopravní nehody obsahuje zejména:

- protokol o nehodě v silničním provozu
- plánec místa dopravní nehody nebo náčrtek místa dopravní nehody
- protokol o podání vysvětlení nebo úřední záznam o vytěžení účastníků dopravní nehody (popřípadě svědků)
- fotodokumentaci
- oznámení o přestupku nebo odevzdání věci nebo odložení věci (podle zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích, ve znění novel)
- lékařské zprávy a souhlas s vydáním lékařské zprávy v případě zranění účastníků dopravní nehody
- výpis z evidenční karty řidiče
- potvrzení o účasti na dopravní nehodě
- obsah spisu
- kontrolní list

Spisový materiál dopravní nehody může dále obsahovat úřední záznam policisty, žádost o spolupátrání na místně příslušné oddělení policie a výsledek šetření (v případě dopravní nehody s neznámým pachatelem), žádosti o zveřejnění pátrání po pachateli dopravní nehody do medií cestou oddělení tisku a prevence, protokoly o zajištění a vydání věcí a vozidel, výsledky lékařského vyšetření a rozboru krve nebo výtisky výsledků dechových zkoušek, zajištěné důkazní prostředky účastníků dopravní nehody a svědků (např. záznamy z autokamer), zprávy od jiných subjektů podílejících se na šetření dopravní nehody (drážní inspekce atd.), výsledek kontroly digitálního tachografu nebo tachografických kotoučků, kontrolu vozidla ADR apod. Policista dále vytváří elektronické dokumenty, a to informaci o dopravní nehodě pro pojišťovnu a

fotodokumentaci následků dopravní nehody pořízenou digitálním fotoaparátem. Tyto dokumenty jsou v elektronické podobě zasílány České kanceláři pojistitelů.

Dojde-li k dopravní nehodě, kde je podezření ze spáchání trestného činu, obsah a řazení spisového materiálu dopravní nehody jsou upraveny v čl. 43 odst. 1 a 2 závazného pokynu policejního prezidenta č. 222/2011, kterým se vydává spisový řád Policie České republiky.

V Hlavním městě Praze, kde v současné době je vzhledem k hustotě provozu a velkému množství dopravních nehod s vážnými následky jsou dopravní nehody šetřeny policisty zařazenými na Krajském ředitelství policie hlavního města Prahy, odboru služby dopravní policie, oddělení dopravních nehod. Jedná se o jediné oddělení v České republice, které se zabývá výhradně šetřením dopravních nehod a není zatíženo jinou činností Policie České republiky. Ačkoliv dle statistik, které budou v této práci použity, dopravních nehod přibývá, policistů sloužících na oddělení dopravních nehod je stále méně. Sloužit jako policista na Krajském ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravních nehod je velmi náročné. Nejen, že policista stráví mnoho času ohledáváním místa dopravní nehody, ale také sepisováním a došetřováním vzniklých dopravních nehod. Dochází k velké fluktuaci policistů z důvodu vyčerpání a psychického nátlaku. Nově příchozí policisté na oddělení dopravních nehod dlouhou dobu nevydrží. Důvodem je podstava policistů vyšetřujících dopravní nehody a velké množství nápadů dopravních nehod. S tím je spojené vyšetřování, zpracovávání a jejich ukončování vzhledem k jejich náročnosti.

Jakmile je dopravní nehoda na Policii ČR oznámena, policisté vyjíždějí na místo, kde k dopravní nehodě došlo a tuto dopravní nehodu zpracovávají. Po příjezdu na místo dopravní nehody zjišťují policisté prvotní informace, tedy zda byl někdo zraněn, kdo měl na dopravní nehodě účast, jak k dopravní nehodě došlo atd. Jsou povinni provést neodkladné a neopakovatelné úkony.

- Neopakovatelným úkonem je ten úkon, který již znovu nelze provést kvůli časovému odstupu. Jedná se například o dechovou zkoušku u řidiče, zda byl ovlivněn alkoholem.
- Neodkladným úkonem se rozumí úkon, jehož neprovedení by mohlo vést ke ztrátě nebo zničení důkazů. Toto je u dopravní nehody například ohledání místa dopravní nehody.

Ohledání místa dopravní nehody se provádí za přítomnosti nezúčastněné osoby. Proveďte se náčrtek místa dopravní nehody, kam se zakresluje situace, kde došlo k nehodovému ději, zakreslují se zjištěné stopy, což mohou být například brzdné stopy, konečná postavení zúčastněných vozidel, pravděpodobné místo střetu, stopy smyku, úlomky plastů a tak dále (dále jen atd.). Jelikož ohledávající policista posléze vyhotovený náčrtek překresluje na podrobný plánec místa dopravní nehody, musí si před započítím náčrtku zvolit výchozí bod měření, od něž budou zaměřeny míry. To musí být pevný, neměnný bod, od kterého budou všechny míry zaměřeny. V praxi to bývají sloupy veřejného osvětlení. Jako pomocný bod měření se volí krajnice bez zakřivení. Místo se také musí vyfotografovat. Na fotografiích musejí být zachyceny směry a protisměry jízd všech vozidel, výhledové poměry řidičů, chodců či svědků. Veškerá dopravní značení a samozřejmě zjištěné stopy a zúčastněná vozidla. Po provedení těchto úkonů se zjišťují svědci, záznamy z kamerového systému a další důležité skutečnosti vedoucí k objasnění příčiny vzniku dopravní nehody.

Na místě se sepisují protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním v situacích, kdy byl přestupek spolehlivě zjištěn, byl určen viník dopravní nehody, který se zaviněním dopravní nehody souhlasí, je ochoten zaplatit pokutu, která mu bude v souvislosti s dopravní nehodou uložena. Za stejných podmínek se s účastníky vyplňuje záznam o dopravní nehodě, který si účastníci vyplňují sami. Policisté z oddělení dopravních nehod dávají na záznam o dopravní nehodě na stranu pouze „samolepku“, kde vyplní jméno přestupce, porušení ustanovení, provedené úkony, razítko součásti a podpis vyšetřujícího policisty. Postup je jinak zcela stejný jako u sepisování protokolu o dopravní nehodě s projednáním. Oboje se zapisuje do databáze Lotus Notes. Záznam o dopravní nehodě se použije i v případě, kdy došlo k poškození vozidla vlivem poškozené komunikace. Pouze tzv. protokol o dopravní nehodě policisté sepisují v případech, kdy došlo ke zranění osob, řidič je pod vlivem alkoholu, účastník nesouhlasí se zaviněním dopravní nehody, jeden z řidičů z místa dopravní nehody ujel, jeden z účastníků uplatnil technickou závadu, jako příčinu dopravní nehody, došlo ke srážce se zvěří. Další případy, kdy se sepisuje protokol o dopravní nehodě, jsou ty, kdy dopravní nehodu zavinili účastníci podléhající kázeňské pravomoci. Jsou to především příslušníci PČR, HZS a další. Totéž platí u dopravních, na nichž mají účast osoby požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva. Tyto dopravní nehody nejsou uzavřeny na místě v blokovém řízení, ale provádí se u nich další šetření. Po získání potřebných materiálů, podaných vysvětleních, důkazů, znaleckých posudků atd. se bud'

postupují příslušnému správnímu orgánu k projednání, příslušnému služebnímu funkcionáři k projednání nebo se šetření ukončí odložením věci. Věc se odkládá, pokud dopravní nehodu zavinila osoba, která není trestně odpovědná, pokud pachatel z místa dopravní nehody ujel a nebyl zjištěn, u podezřelých, kteří užívají výsad a imunit podle mezinárodního práva aj.

6.3 Modelové příklady dopravních nehod, které nepodléhají oznamovací povinnosti

Modelový příklad dopravní nehody s účastí řidiče pod vlivem alkoholu:

Dne 4.4.2017 kolem 08:30 hodin řídil Petr Novák vlastní osobní vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, rz 1A1 1111 v Praze 4 po ulici Na Strži ve směru od ulice Na Pankráci směrem k ulici Jeremenkova v levém jízdním pruhu. V blízkosti vyznačeného přechodu pro chodce nedodržel bezpečnostní vzdálenost a přední částí vozidla narazil do zadní části vozidla tov. zn. VW Passat, rz 2A2 2222, které ve stejném směru jízdy řídil jeho vlastník Karel Syrový, který zastavoval vozidlo před vyznačeným přechodem pro chodce, aby umožnil přejítí vozovky chodcům. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob. Vznikla pouze hmotná škoda na výše uvedených zúčastněných vozidlech. Ani jeden z řidičů neuplatňoval technickou závadu na vozidle jako příčinu dopravní nehody.

Tuto dopravní nehodu dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění novel v souladu s ustanovením § 47, nejsou účastníci povinni oznamovat Policii ČR, neboť nedošlo ke zranění osob, nevznikla hmotná škoda na majetku třetí osoby, nedošlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace a účastníci dopravní nehody mohou v daném případě sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovit plynulost provozu na pozemní komunikaci.

Řidič Petr Novák si je v daném případě vědom toho, že ve večerních hodinách dne 3.4.2017 požil větší množství alkoholických nápojů a jejich ovlivnění na sobě stále pociťuje. Vzhledem k tomu, že však dopravní nehoda, nepodléhá oznamovací povinnosti, navrhne tedy druhému řidiči Karlu Syrovému, že dopravní nehodu vyřeší společně sepsáním Záznamu o dopravní nehodě bez účasti Policie ČR a následně poté

škody na vozidlech oznámí pojišťovně z důvodu náhrady škody na vozidlech. Řidič Karel Syrový s tímto postupem souhlasí. Řidič Karel Syrový na druhém řidiči pozoruje známky požití alkoholických nápojů, neboť cítí zápach alkoholu z jeho úst a navíc řidič Petr Novák při chůzi vrávorá a při hovoru špatně vyslovuje, ale je si vědom toho, že v případě dopravní nehody řidiče pod vlivem alkoholu by se mohlo zdržet vyplacení způsobených škoda na vozidlech pojišťovnou. Vzhledem k tomu, že v daném případě ani jeden z řidičů není povinen dopravní nehodu oznámit Policii ČR, sepíše pouze společný Záznam o dopravní nehodě. Ještě tentýž den vše nahlásí pojišťovně, která škody na vozidlech uhradí.

V daném případě je zřejmé, že se řidič Petr Novák dopustil přestupku v dopravě, za který hrozí uložení zákazu řízení motorových vozidel, nebo dokonce trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 odst. 1 a 2 písm. a) trestního zákoníku. Vzhledem k tomu, že u takových dopravních nehod oznamovací povinnost Policii ČR není, dochází ve velké části případů k neodhalení závažné protiprávní činnosti. Řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu přitom velmi často vede k závažným následkům při dopravních nehodách, jako je usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví, ublížení na zdraví nebo velkým hmotným škodám. Odhalování této trestné činnosti by proto mělo být pro společnost prioritou. V daném případě lze také podotknout a zamyslet se nad tím, že všechny pojišťovny v České republice mají ve svých všeobecných podmínkách stanoveno, že v případě, že dojde k hmotné škodě na vozidle, zaviněné řidičem pod vlivem alkoholu, zaniká tím nárok na náhradu škody pojišťovnou. V takových případech sice pojišťovna uhradí poškozenému škodu na vozidle, ale vše poté vymáhá po pachateli dopravní nehody, který byl pod vlivem alkoholu.

Postup vyšetřování této dopravní nehody v případě, že by se řidiči rozhodli událost oznámit Policii ČR:

V případě, že by se řidič Karel Syrový po zjištění, že je řidič Petr Novák pod vlivem alkoholu rozhodl dopravní nehodu oznámit Policii ČR na linku 158, byl by postup následující: Na místo dopravní nehody by přijelo výjezdové vozidlo Policie ČR oddělení dopravních nehod. Policisté by u obou řidičů provedli odborné měření ke zjištění ovlivnění alkoholem přístrojem Dräger. U řidiče Karla Syrového by byl výsledek negativní. U řidiče Petra Nováka by bylo odborné měření provedeno taktéž přístrojem Dräger s výsledkem pozitivním a to v 08:45 hodin, naměřeno 1,86 g/kg

alkoholu. Opakovaná dechová zkouška byla provedena v 08:50 hodin, naměřeno 1,84 g/kg alkoholu. Na základě pozitivních dechových zkoušek byl Petr Novák vyzván, poučen a převezen do Nemocnice Na Bulovce, kde se podrobil lékařskému vyšetření a odběru vzorku krve.

Ze vzorku krve, který byl řidiči odebrán v 09:30 hodin, byla v Ústavu soudního lékařství a toxikologie Nemocnice Na Bulovce, stanovena plynovou chromatografií a enzymatickou metodou hladina 1,65 g/kg alkoholu v krvi. Policejní orgán v těchto případech nepřibírá znalce z oboru zdravotnictví, neboť bere v potaz obecně známý fakt, že lidské tělo zdravého dospělého jedince odbourává z krve za hodinu 0,12 – 0,20 g/kg alkoholu. Vzhledem k tomu, že od dopravní nehody do odběru vzorku krve v daném případě uběhlo 60 minut, je zřejmé, že hladina alkoholu v krvi řidiče Petra Nováka v době dopravní nehody byla výrazně vyšší než, 1,0 g/kg alkoholu. Petr Novák je v daném případě důvodně podezřelý ze spáchání přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 odst. 1 a 2 písm. a) trestního zákoníku. Za tento přečin zákon ukládá trest odnětí svobody až na dobu tří let. Vyšetřující policista ve většině takových případů koná zkrácené přípravné řízení dle ustanovení § 179a zákona č. 141/1961 Sb., Trestní řád. Vypracovává tak kompletní spisový materiál dopravní nehody, který obsahuje: Obsah spisu, úřední záznamy o podaném vysvětlení dle ustanovení § 158/6 trestního řádu, ostatní úřední záznamy (od zasahujících hlídek, popisující případně kamerové záznamy atd), Úřední záznam o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholu, Záznam o odborném měření a dechových zkouškách, Protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem, Protokol o nehodě v silničním provozu, plánek místa dopravní nehody v měřítku, fotodokumentace, Výpis z evidenční karty řidiče, Zprávu z místa bydliště zaslano úřadem městské části, opis z evidence rejstříku trestů a případně další důkazní materiály.

Je tedy zřejmé, že je velký rozdíl v dopadu na pachatele dopravní nehody i poškozeného v případech, kdy dopravní nehodu Policii ČR oznámí či nikoli. Řidiči pod vlivem alkoholu ročně způsobí stovky dopravních nehod s vážnými následky na životech, zdraví i majetku. Alkohol za volant nepatří a měl by být proto Policii ČR oznamován vždy a pachatele těchto závažných činů by měli být tvrdě postihováni.

6.3.1 Alkohol a jeho vliv na člověka³⁵

Alkohol se po požití nápoje, který jej obsahuje, postupně dostává z trávicího systému do krve. Protože není v organismu ve větším množství běžně přítomen a lze jej tak pokládat za cizorodou látku – drogu –, snaží se jí tělo odbourat. Záleží na mnoha faktorech, které ovlivňují rychlost, s jakou se alkohol z těla vyloučí. Vyloučení části alkoholu probíhá prostřednictvím dechu, potu a moči. Zbytek je zpracován v trávicím systému. Mezi hlavní faktory, které mají na mechanismus odbourávání alkoholu z těla vliv, patří výška, hmotnost a pohlaví, stejně jako např. rychlost s jakou alkohol přijímáme. Z ustálené soudní praxe založené na dlouhodobých výzkumech znalců z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie, tělo zdravého dospělého jedince odbourává z krve za hodinu 0,12 až 0,20 g/kg alkoholu. Průměrná rychlost odbourávání alkoholu je přítom cca 0,15 ‰ za hodinu. Alkohol na lidskou psychiku působí ve dvou rozdílných fázích. Lidé, jejichž koncentrace alkoholu v krvi je pod 0,55 ‰ se mohou cítit lépe, psychicky lehčeji, uvolněněji a své okolí mohou vnímat velmi pozitivně. Přestože se člověk s uvedenou koncentrací alkoholu v krvi může cítit výrazně lépe než ve zcela střízlivém stavu, usednout za volant rozhodně nesmí. Pozitivní a zlehčené vnímání je způsobeno utlumením, narušením vnímání reality a zkreslením aktuální situace. V silničním provozu tento stav způsobí, že i jen lehce podnapilý člověk, vznikající rizikové situace sice vnímá, ale neuvědomuje si možná rizika a snadno je podhodnotí. Podhodnocení rizika pak znamená pozdější reakci a delší brzdovou dráhu.

Překročení této koncentrace může ovšem nastat velmi rychle, pokud se v pití nekontrolujeme. Velmi důležitým aspektem, který je potřeba mít na paměti je, že hladina alkoholu v krvi stoupá ještě po určitou dobu od dopití poslední sklenice. Po překročení koncentrace 0,55 ‰ alkoholu v krvi začíná převažovat negativní efekt jeho účinku na lidský organismus – člověk se stává apatickým, snadno upadá do depresí a je celkově v útlumu.

Rizikové chování s přímou souvislostí na alkohol nebo náhlou změnu zdravotního stavu se vyznačuje těmito znaky:

- kličkování po silnici,

³⁵ PORTÁL MINISTERSTVA DOPRAVY [online]. 2012 [cit. 2017-05-18]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>

- jízda se staženým bočním okénkem v chladném počasí,
- nebezpečné míjení ostatních účastníků a překážek v provozu (malý odstup),
- jízda po střední dělicí čáře,
- jízda nepřírozeně velkými oblouky v zatáčkách,
- nepřírozeně pomalá jízda v daném úseku,
- nedodržování bezpečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla,
- jízda bez rozsvícených hlavních světel, zapomínání dávání znamení o změně směru jízdy.

6.3.2 Tipy na zmírnění účinku alkoholu – nikoli na jízdu pod vlivem!

- Pokud už pijete, jezte! Jídlo, zejména pak jídlo s vysokým obsahem bílkovin a tuků (maso, sýry) zpomaluje vstřebávání alkoholu do krve.
- Pijte jen v případě, kdy sami skutečně a vědomě pít chcete. Pijte po velmi malých doušcích.
- Pokud máte žízeň, pijte vodu, nikoli alkoholické nápoje. Vyvarujte se neznámých nápojů, ve kterých je přítomnost alkoholu pomocí chuti těžko zjištělná.
- Neúčastněte se her, při nichž se pijí alkoholické nápoje jako přímá součást pravidel.
- Každý vypitý alkoholický nápoj prokládejte nealkoholickým nápojem. Za hodinu nepijte víc než jeden alkoholický nápoj. Pití velkého množství alkoholických nápojů není nikdy dobrý nápad.
- Buďte aktivní, a pokud pijete, neseděte. Fyzická aktivita napomáhá rychlejšímu odbourávání alkoholu.
- Nikdy nepijte, pokud užíváte jakékoli léky.

- Pokud pijete alkoholické nápoje, nepijte kávu. Kofein vás sice „nakopne“, ale v odbourávání alkoholu z těla nepomáhá – naopak. Alkohol v krvi zůstává déle!

Modelový příklad dopravní nehody s účastí řidiče, který má platný zákaz řízení motorových vozidel:

Dne 5.4.2017 kolem 15:00 hodin řídil Petr Novák vypůjčené osobní vozidlo tov. zn. Škoda Octavia, rz 1A1 1111 v Praze 4 po ulici Na Strži ve směru od ulice Antala Staška směrem k ulici Branická v pravém jízdním pruhu. Do křižovatky ulice Na Strži x Branická vjel na signál s červeným světlem „stůj!“ a levou přední částí narazil do pravé boční části vozidla tov. zn. VW Passat, rz 2A2 2222, které řídil Karel Syrový po ulici Branická směrem ke křižovatce s ulicí Na Strži v pravém jízdním pruhu a do křižovatky vjel na signál se zeleným světlem „volno“, který svítil na světelném signalizačním zařízení. Při dopravní nehodě nedošlo ke zranění osob. Vznikla hmotná škoda pouze na výše uvedených zúčastněných osobních vozidlech. Technickou závadu jako příčinu dopravní nehody žádný z řidičů neuplatnil. Petr Novák na místě dopravní nehody druhému řidiči nepředložil řidičský průkaz, neboť mu byl řidičský průkaz zadržen a byl mu uložen magistrátem zákaz řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců.

Jedná se opět o modelový příklad dopravní nehody, kterou nemají povinnost účastníci oznamovat Policii ČR. V případě, že by se v daném případě oba účastníci dopravní nehody domluvili, že událost vyřeší sepsáním Záznamu o dopravní nehodě bez účasti Policie ČR, tak nahlásí událost pouze pojišťovně, která uhradí škody na vozidlech, ale dojde opět k tomu, že řidič Petr Novák se při řízení vozidla dopustil přečinu Maření úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku³⁶ nebude potrestán.

Další modelové příklady dopravních nehod:

Příčin dopravních nehod je velká řada. Začneme tedy jednou z nejčastějších, což vyplynulo ze statistik dopravních nehod za rok 2016, viz tabulka níže a tou je **nedodržení bezpečnostní vzdálenosti**. Dle §19 odstavce 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, řidič vozidla, jedoucí za jiným vozidlem musí

³⁶ 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. 2017-05-05]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.³⁷ Není číselně uvedeno, jaká je dostatečná bezpečnostní vzdálenost za vozidlem, ale řidič by měl být schopen včas reagovat na nečekané situace, které před ním nastanou. Obvykle vozidlo před námi zastavuje před vyznačeným přechodem pro chodce, aby umožnil bezpečné přejítí chodců nebo třeba na červený signál světelného signalizačního zařízení. Sankce za uvedený přestupek je v přestupkovém řízení 0-2000 Kč,-. 0 bodů. U tohoto konkrétního příkladu tedy viník dopravní nehody v případě sepsání záznamu o dopravní nehodě, kdy na místo bezdůvodně přivolá PČR, ušetří "pouze" pokutu, jelikož tento přestupek není bodově ohodnocen. V případě sepsání dopravní nehody PČR protokolem o nehodě v silničním provozu s projednáním by tento protokol vypadal takto: Dne 2.10. 2015 kolem 10:30 hodin řídil Jan Novák vozidlo tovární značky Škoda Octavia, registrační značky 2A0 0000 v Praze 9 v ulici Koněvova, ve směru od ulice Spojovací k ulici Nad Ohradou. Poblíž domu č.p. 25 nedodržel bezpečnostní vzdálenost a zezadu narazil do vozidla tovární značky Opel Astra, registrační značky 4A8 0000, které řídil Petr David ve stejném směru jízdy a který zde s vozidlem zastavoval před vyznačeným přechodem pro chodce. Zranění nebylo na místě dopravní nehody žádným z účastníků uplatněno. Vznikla hmotná škoda na zúčastněných vozidlech. Dechová zkouška byla provedena přístrojem Dräger s negativním výsledkem. Technická závada nebyla jako příčina dopravní nehody uplatněna. Řidič se tedy dopustil porušení ustanovení §19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. Tímto svým jednáním naplnil skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) citovaného zákona. Za přestupek mu byla uložena bloková pokuta ve výši 1000,-Kč, kdy mu byl vystaven blok na pokutu na místě zaplacenou série JK/2015 K 0383833.

Nedání přednosti v jízdě je přestupkem závažnějším, než výše uvedený. Tento přestupek týkající se nedání přednosti v jízdě v souvislosti s dopravní nehodou je definován v § 22 odst. 1. Řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“ musí dát přednost v jízdě vozidlům, nebo jezdcům na zvířatech

³⁷ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbirka zákonů České republiky*. 2000, [cit. 2017-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.³⁸ Za tento přestupek lze uložit blokovou pokutu ve výši 0-2500 Kč, - 0-5 bodů. Řidiči si poté musejí být obezřetní, aby se v následujícím roce nedopustili stejného přestupku, kdy jim může být odebrán řidičský průkaz. V tomto případě by měl řidič, který dopravní nehodu způsobí a dopravní nehoda nepodléhá oznamovací povinnosti, zvážit, zda je opravdu nutné dopravní nehodu oznamovat PČR. Její oznámení by pro řidiče znamenalo nejen ztrátu bodů, ale i pokutu až do 2500,-Kč.

Jako další příklad uvedu dopravní nehodu, která nepodléhala oznamovací povinnosti, a přesto byl jeden z účastníků přesvědčen pojišťovnou, aby PČR na místo zavolal.

Na oddělení dopravních nehod byla oznámena dopravní nehoda, která nepodléhala oznamovací povinnosti. Nikdo totiž nebyl zraněn, škoda na zúčastněných vozidlech ani na přepravovaném nákladu zjevně nepřevyšovala 100.000 Kč, nejednalo se o majetek třetí osoby, jelikož oba zúčastnění řidiči byli na místě a nedošlo k poškození obecně prospěšného zařízení či komunikace. Na dopravní nehodu jsem vyjela společně se svým kolegou. Ve chvíli, kdy jsme byli zhruba 5 km od dopravní nehody, nám operační důstojník dopravní nehodu odvolal s tím, že účastníci šetření již nežádají. Jeli jsme tedy zpět na služebnu. Během cesty na služebnu nás ale operační důstojník opětovně kontaktoval s tím, že účastníci dopravní nehodu přeci jen chtějí řešit s účastí PČR. Museli jsme tedy vůz znovu otočit a dopravní nehodu jet sepsat. Po příjezdu na místo dopravní nehody nám jeden z řidičů sdělil, že volal své pojišťovně, která striktně vyžadovala příjezd PČR a to i přesto, že byla obeznámena s faktem, že dopravní nehoda nepodléhá oznamovací povinnosti. Na místě dopravní nehody byl mimo jiné sepsán protokol o dopravní nehodě s projednáním, přestupci, který dopravní nehodu zavinił, byla uložena bloková pokuta ve výši 1500,-Kč, kdy mu byl vystaven blok na pokutu na místě nezaplacenou a jelikož se jednalo o nedání přednosti v jízdě, následně mu byly příslušným správním orgánem odebrány 4 body.

Tímto příkladem je v práci uveden, aby poukázal na absurditu trvání pojišťovny na přivolání PČR. Ačkoliv některé pojišťovny ve smlouvě ukládají pojištěnému povinnost volat Policii ČR ke každé dopravní nehodě s tím, že uhradí náklady s tímto

³⁸ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích ve znění novel. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, [cit. 2017-03-04]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=361/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

spojené, je tato povinnost nad rámec zákona. Z jedné strany rozumím pojišťovně, že se obávají pojistných podvodů ze strany pojištěných a přivoláním PČR se pojistným podvodům snaží předejít. To však neznamená, že PČR by měla být ke všem dopravním nehodám přivolána.

Dne 11.10.2016 byla oznámena dopravní nehoda, ke které došlo v Praze 9 v ulici Provaznické. Řidič Tomáš Růžička vyjížděl s vozidlem tov. zn. Renault Megane, rz AAA AAAA od pravého okraje vozovky, přičemž se střetl s vozidlem tov. zn. Škoda Octavia, rz BSA OOOO se kterým zde projížděla Petra Nováková. Viník dopravní nehody, jímž je řidič vyjíždějící od okraje vozovky chtěl s poškozenou řidičkou sepsat záznam o dopravní nehodě, jelikož zde nebyla zákonná povinnost PČR na místo dopravní nehody volat. I přesto poškozená na příjezdu PČR trvala. Hlídka oddělení dopravních nehod se dostavila na místo, kdy s účastníky provedla dechové zkoušky, zda byli řidiči ovlivněni alkoholem, s negativním výsledkem. Bylo provedeno ohledání a fotodokumentace místa dopravní nehody, náčrtek, fotodokumentace a ohledání vozidel a sepsán záznam o dopravní nehodě s projednáním. Řidič vyjíždějící od okraje vozovky porušil ustanovení §25 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, čímž naplnil skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) citovaného zákona. Za přestupek mu byla uložena bloková pokuta ve výši 1000,- Kč na blok na místě zaplacený. Účastníkům bylo předáno potvrzení o účasti na dopravní nehodě a věc tím byla ukončena.

V tomto případě viník dopravní nehody navrhl poškozené sepsat společný záznam o dopravní nehodě bez účasti Policie ČR. Ona jej odmítla sepsat s tím, že ačkoliv je ve věci poškozená, Policie ČR na místo i přesto žádá. Když byla hlídkou Policie ČR dotazována, proč si pouze nese-psali záznam o dopravní nehodě, její odpověď byla, že od toho tu Policie ČR je. Toto je další příklad chování účastníků dopravních nehod, kdy jejich odpověď na danou otázku postrádá logické odůvodnění. Ano, Policie ČR je povinna přijmout každé oznámení, a pokud je dopravní nehoda oznámena na linku 158 či na linku 112, Policie ČR má skutečně povinnost oznámení minimálně prověřit a vyřešit případné zjištěné protiprávní jednání.

Při popisu výše uvedených modelových případů dopravních nehod byly často zmiňovány absurdní požadavky pojišťoven, nebo naopak události, které by pojišťovně a

Policii ČR měli být oznamovány a nebyli. Problémy s oznamováním a neoznamováním některých dopravních nehod s Policií ČR úzce souvisí s častým protiprávním jednáním a pácháním pojistných podvodů. Z obavy před pojistnými podvody pojišťovny často vyžadují šetření dopravní nehody Policií ČR a naopak. Velmi často dopravní nehody nejsou Policii ČR oznamovány z důvodů, že k poškození vozidel nedošlo v důsledku dopravní nehody, tak jak účastníci tvrdí. Dopouštějí se tím přečinu Pojistného podvodu dle ustanovení § 210 zákona č. 40/2009 trestní zákoník³⁹.

6.4 Problematika pojistného podvodu

Pojistný podvod je zákonem vymezen v § 210 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění novel. Účastníci dopravní nehody nesmějí uvádět hrubě zkreslené údaje nebo zamlčet podstatné údaje souvislosti s likvidací pojistné události, nebopři uplatnění práva na plnění z pojištění. V takovém případě mohou být za spáchání tohoto přečinu potrestáni odnětím svobody až na dva roky, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty. Stejně může být potrestán, i ten kdo v úmyslu opatřit sobě nebo jinému prospěch vyvolá nebo předstírá událost, s níž je spojeno právo na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, nebo stav vyvolaný pojistnou událostí udržuje, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou.

V dopravě se hovoří zejména o dvou formách pojistných podvodů a to havarijní pojištění motorových vozidel a pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Havarijní pojištění se uzavírá v případě zničení, poškození či krádeži vozidla. K pojistným podvodům s havarijním pojištěním dochází k údajným krádežím vozidel. Pachatelé těchto podvodů uvádí pojistníky v omyl při sjednávání pojistných smluv tím, že nadsadí cenu vozidla tím, že uvedou výbavu, kterou vozidlo skutečně vybaveno není nebo je jí vybaveno jen pro uzavření smlouvy a poté je výbava z vozidla sejmuta. Pachatel chce pojistit vozidlo, které bylo odcizeno v cizině, vyrobí mu nové identifikační znaky a doklady. Dále pachatelé pojistit vozidlo, které je zapůjčeno ze zahraničí, pojistit jej, vrátit zpět do zahraničí a v České republice nahlásit jeho krádež. Při uzavírání pojistné smlouvy se změnou identifikačních údajů zatajit stáří vozidla a tím po jeho údajném odcizení dostat větší obnos. Spolupracovat s pracovníky

³⁹ 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. 2017-05-05]. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=40/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

pojišťoven tak, že s nimi uzavřou smlouvy na vozidla, která jsou prodána mimo Českou republiku. S pracovníky pojišťovny též uzavírat smlouvy na vozidla, která již byla odcizena, ale antikatovat uzavření této smlouvy, aby se zdálo vozidlo být v době odcizení pojištěné. Další pojistné podvody se týkají poškození vozidel, která měla vzniknout v souvislosti s dopravní nehodou. Pachatelé spolupracují s policisty, se kterými vytvoří nepravdivý protokol o dopravní nehodě, následně přistaví k prohlídce pracovníkům pojišťovny jiné poškozené vozidlo. U poškození vozidla s nižší škodou, která nevyžaduje prohlídku vozidla pracovníkem pojišťovny, si ve spolupráci s dopravními policisty nechají vytvořit potvrzení o účasti na dopravní nehodě a pojistnou událost si nechají likvidovat, ačkoliv k poškození žádného vozidla nedošlo. Pachatelé pojistných podvodů také spolupracují s pracovníky autoservisu, kteří jim napíší, že měli na vozidle nějaké díly, i přesto, že tyto díly měněny nebyly nebo vůbec nedošlo k jejich poškození, čímž je nadhodnocena cena opravy vozidla. Zde bylo tedy hovořeno o pojistných podvodech v souvislosti s havarijním pojištěním vozidla. Další pojistné podvody jsou páhány, jak bylo výše uvedeno, u pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou s provozem vozidla. U tohoto pojištění je poškozenému hrazena škoda způsobena vozidlem pojištěného, tedy vozidlem druhého účastníka dopravní nehody. Pojistitelé jsou zde uváděni v omyl pouze v případech, kdy pachatel uplatní nárok na pojistné plnění.

7 Srovnání statistik dopravních nehod v České republice a v Hlavním městě Praze za rok 2014, 2015 a 2016

V této kapitole budou uvedeny statistiky dopravních nehod, ke kterým došlo v celé České republice v letech 2014, 2015 a 2016, které šetřila Policie České republiky. Na těchto statistikách bude dokladován nárůst nehodovosti v jednotlivých měsících roku. Také budou porovnány statistiky usmrcených a zraněných osob v jednotlivých letech. Data statistik jsou převzata z oficiálních statistik Policejního prezidia ČR a jejich srovnání bylo jedním z nejdůležitějších cílů této práce. Dílčím cílem bylo i srovnání oficiálních statistik Policie ČR se statistikami České kanceláře pojistitelů. Hypotézou bylo, že Česká kancelář pojistitelů tyto statistiky eviduje, jako statistiky dopravní nehod. Dotazem na Českou kancelář pojistitelů bylo ovšem zjištěno, že evidují pouze počty oznámených pojistných událostí z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tyto statistiky ovšem ne zcela mohou korespondovat se statistikami dopravních nehod šetřených Policií ČR, neboť v případě oznámených pojistných událostí z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla mohou obsahovat i škodní události, jako jsou vandalismus, poškození vozidel živelnými pohromami nebo poškození čelních skel apod. Tyto události ovšem Policie ČR nešetří jako dopravní nehody a toto srovnání, které bude v této kapitole uvedeno je pouze orientační, ale nemá přímou vypovídající hodnotu. Tento dílčí cíl se tedy v práci oproti prvotním předpokladům nepodařilo zcela naplnit. Dále budou porovnány statistiky dopravních nehod šetřených Policií ČR v Hlavním městě Praze, na kterých bude ověřena hypotéza, nárůstu provozu a s tím související i nárůst dopravní nehodovosti v letech 2014, 2015 a 2016.

1. Tabulka srovnání všech dopravních nehod v České republice šetřených Policií ČR:⁴⁰

| | ROK 2014 | ROK 2015 | ROK 2016 |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Leden | 6.527 | 6.931 | 7.992 |
| Únor | 5.510 | 6.089 | 6.698 |
| Březen | 6.492 | 7.041 | 7.362 |
| Duben | 6.715 | 7.506 | 7.974 |
| Květen | 7.587 | 7.868 | 8.788 |
| Červen | 7.500 | 8.261 | 8.645 |
| Červenec | 7.510 | 8.119 | 8.173 |
| Srpen | 7.433 | 8.183 | 8.595 |
| Září | 7.769 | 7.918 | 8.686 |
| Říjen | 8.014 | 8.818 | 9.286 |
| Listopad | 7.263 | 8.322 | 8.445 |
| Prosinec | 7.539 | 8.011 | 8.220 |
| Celkem: | 85.859 | 93.067 | 98.864 |

Z výše uvedené tabulky je dobře patrný nárůst dopravních nehod, v jednotlivých měsících, čímž se neúměrně zvyšuje i zatížení jednotlivých policistů, kteří se v České republice podílí na zpracování a šetření dopravních nehod. Přesto, že nehodovost prokazatelně stoupá, počet policistů zařazených na odděleních dopravních nehod a dopravních inspektorátech rok od roku klesá. S odchodem zkušených policistů tak klesá i kvalita zpracování a šetření dopravních nehod. Z tabulky je patrné, že mezi rokem 2014 a 2015 došlo k navýšení dopravní nehodovosti o 8,4 %. Mezi roky 2015 a 2016

⁴⁰ PORTÁL POLICE ČR [online]. 2017 [cit. 2017-05-16]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

došlo k navýšení dopravní nehodovosti o dalších 6,2 %. Předpokládaný další nárůst dopravní nehodovosti bude obdobný i mezi rokem 2016 a 2017.

2. Tabulka usmrcených a zraněných osob v České republice - roky 2014, 2015 a 2016:⁴¹

| | Rok 2014 | Rok 2015 | Rok 2016 |
|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Usmrceno | 629 osob | 660 osob | 545 osob |
| Zraněno lehce | 23.655 osob | 24.426 osob | 24.501 osob |
| Zraněné těžce | 2.762 osob | 2.540 osob | 2.580 osob |

Z tabulky usmrcených a zraněných osob je zřejmé, že mezi roky 2014 a 2015 došlo k navýšení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách o 4,9 %. Ovšem mezi roky 2015 a 2016 došlo ke snížení počtu usmrcených osob o 17,4%. Dále je zřejmé, že lehce zraněných osob bylo mezi roky 2014 a 2015 při dopravních nehodách v České republice o 3,3 % více. Mezi roky 2015 a 2016 je toto navýšení pouze o 0,3 %. U těžce zraněných osob bylo při dopravních nehodách v České republice mezi roky 2014 a 2015 snížení o 8,0 %, ale mezi roky 2015 a 2016 k navýšení o 1,6 %.

Z výše uvedených čísel je patrné, že nedochází k výraznému navyšování ani snižování usmrcených a zraněných osob celkem při dopravních nehodách, neboť dochází k poklesům i navýšení. Při porovnání s nárůstem dopravních nehod s počtem zraněných a usmrcených osob je zřejmé, že při vyšším počtu dopravních nehod zhruba stejný počet zraněných a usmrcených osob. Dochází tedy k většímu počtu dopravních nehod, kde ke zranění nedochází. Toto je způsobeno zejména větší bezpečností novějších automobilů, lepším zabezpečením pozemních komunikací a také práce dopravní policie v České republice, která provádí častěji bezpečnostně-dopravní akce a dohled.

⁴¹ PORTÁL POLICE ČR [online]. 2017 [cit. 2017-05-16]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

3. Porovnání statistik dopravní nehodovosti Policejního prezidia ČR s počtem nahlášených pojistných událostí z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR:⁴²

| Statistiky | Rok 2014 | Rok 2015 | Rok 2016 |
|------------------------------|----------|----------|----------|
| Policejní prezidium ČR | 85.859 | 93.067 | 98.864 |
| Statistika ČKP ⁴³ | 245.886 | 257.837 | 264.390 |

Výše uvedená tabulka je srovnáním evidovaných dopravních nehod, které šetřila Policie ČR se statistikou oznámených pojistných událostí pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tato čísla nelze ovšem relevantně porovnávat ve smyslu oznámených dopravních nehod Policii ČR a dopravních nehod, které účastníci vyřešili bez účasti Policie ČR sepsáním Záznamu o dopravní nehodě a nahlášením pouze pojišťovně. Statistiky pojišťoven totiž obsahují i pojistné události, které jsou připojené k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, jako jsou pojištění proti živelným pohromám, poškození čelního skla, vandalismus a podobně. Česká kancelář pojistitelů neeviduje dopravní nehody samostatně, jako Policejní prezidium České republiky. Proto by porovnání těchto čísel nebylo vypovídající ve vztahu k nahlášeným a nenahlášeným dopravním nehodám.

4. Tabulka dopravních nehod v Hlavním městě Praze za roky 2014, 2015 a 2016:⁴⁴

| | Rok 2014 | Rok 2015 | Rok 2016 |
|--|----------|----------|----------|
| Počet dopravních nehod v Hlavním městě Praze | 19.306 | 21.462 | 22.876 |
| Usmrcené osoby Praha | 20 | 25 | 21 |

⁴²PORTÁL POLICE ČR [online]. 2017 [cit. 2017-05-16]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁴³PORTÁL ČESKÉ NÁRODNÍ BANKY [online]. 2003 - 2017 [cit. 2017-05-05]. Dostupné z http://www.cnb.cz/cnb/STAT.ARADY_PKG.STROM_SESTAVY?p_strid=BCF&p_sestuid=&p_lang=C

⁴⁴ PORTÁL POLICE ČR [online]. 2017 [cit. 2017-05-16]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Tato tabulka ukazuje nárůst dopravních nehod v Hlavním městě Praze mezi roky 2014, 2015 a 2016 a počet usmrcených osob při dopravních nehodách. Nárůst dopravních nehod se v podobném tempu očekává i v roce 2017. Přesto počet zkušených policistů na Oddělení dopravních nehod, Krajského ředitelství policie Hlavního města Prahy stále klesá, což má dopad na kvalitu šetření dopravních nehod i na komfort pro občany, neboť se prodlužují dojezdové časy k dopravním nehodám někdy i na několik hodin.

Závěr

S narůstajícím tempem dnešní doby a neustálému tlaku na rychlost stoupá i hustota provozu na komunikacích v Hlavním městě Praze a celé České republice. Nárůst provozu je v metropoli i celé České republice velmi dobře pozorovatelný jak běžným řidičem tak i na statistikách dopravních nehod, které vede Policejní prezidium České republiky. V této bakalářské práci byl na statistikách z let 2014, 2015 a 2016 dokladovaný nárůst dopravních nehod, ke kterým v Hlavním městě Praze i celé České republice dochází v přímé souvislosti s nárůstem dopravy. V bakalářské práci byla také podrobně popsána problematika dopravních nehod, které dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nejsou účastníci povinni oznamovat Policii ČR. Práce upozorňuje a podrobně popisuje veškeré problémy, které jsou s neoznamováním dopravních nehod spojeny. Jak na to, že účastníci dopravních nehod jsou pojišťovny nuceni oznamovat dopravní nehody, které dle zákona oznamovat nemusejí, čímž dochází k neúměrnému zatěžování policistů, kteří se šetřením dopravních nehod zabývají, ale také na to, že z důvodu neoznamování některých dopravních nehod dochází k neodhalování závažných trestných činů, jako je řízení vozidla pod vlivem alkoholu, bez řidičského oprávnění a také na problematiku pojistných podvodů, což s nešetřením dopravních nehod Policií ČR přímo souvisí.

V bakalářské práci bylo dosaženo ověření prvotní hypotézy, že přes snahu zákonodárců v roce 2009, kdy došlo změnou zákona k poklesu nahlášených dopravních nehod, nehodovost nadále stoupá a účastníci banálních dopravních nehod stále častěji oznamují události Policii ČR, přesto že jim tuto povinnost zákon neukládá. Také upozorňuje na některé problémy, které naopak způsobuje neoznamování některých závažných dopravních nehod, které dle zákona oznamovat účastníci nemusejí, avšak pro větší bezpečnost na silnicích by být oznámeny měly. Bakalářská práce tak může do policejní praxe přinést nastínění závažného problému pro začínající policisty, kteří po přečtení vše lépe pochopí a budou motivováni k práci na oddělení dopravních nehod. Důležitá by také měla být pro služební funkcionáře a zákonodárce, neboť je částečně i pohledem policistky z praxe. K vyřešení všech problémů v dané oblasti spojených s oznamováním i neoznamováním dopravních nehod Policii ČR by bylo třeba i dlouhodobé zkoumání v rámci vědeckého přístupu, které by stanovilo správné varianty, jak odlehčit práci policistům a usnadnit účastníkům dopravních nehod náhradu škody pojišťovnou. Zjednodušit administrativu, čímž by ubyla zbytečná práce policistům, a

tím by došlo ke zkvalitnění vyšetřování závažných dopravních nehod, u kterých je to třeba. Zároveň by však nedocházelo k neoznamování dopravních nehod řidičů pod vlivem alkoholu, bez platného řidičského oprávnění a k množství pojistných podvodů.

Prvotní záměr zákonodárců, aby účastníci dopravních nehod řešili banální dopravní nehody bez účasti Polici ČR a policisté šetřili pouze závažné dopravní nehody, byl chválihodný. Nicméně po několika letech praxe se pomalu zjišťuje, že lidé od řešení dopravních nehod bez účasti Policie ČR upouštějí, neboť tím riskují, že jim způsobená škoda nebude později pojišťovnou uhrazena. Raději tedy oznamují i banální dopravní nehody na linku 158 a vyžadují příjezd výjezdového vozidla Policie ČR z oddělení dopravních nehod z důvodu podkladů pro pojišťovnu. Tomu nahrávají i samotné pojišťovny, pro které je jednodušší mít celou událost vyšetřenou policisty, než si provádět vlastní šetření, což jim ovšem zákon ukládá. Naopak neoznamování dopravních nehod využívají lidé, kteří se dopouštějí pojistných podvodů, nechtějí být policisty přistiženi při řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo bez řidičského oprávnění.

V teoretické části této práce jsou vysvětleny nejdůležitější pojmy, které souvisejí s dopravními nehodami. Jsou zde uvedeny podmínky, za kterých mohou účastníci dopravní nehody událost vyřešit bez oznámení Policii ČR. Jsou popsány rozdíly mezi dopravní nehodou, kterou účastníci vyřeší bez účasti Policie ČR sepsáním Záznamu o dopravní nehodě a dopravní nehodu, kterou šetří policisté.

V praktické části je poté celá problematika vysvětlena na modelových případech dopravních nehod, které jsou popsány jak z pohledu, kdy účastníci dopravní nehodu vyřeší bez účasti Policie ČR sepsáním Záznamu o dopravní nehodě, tak při oznámení Policii ČR a sepsáním dopravní nehody na Protokol o dopravní nehodě v silničním provozu. Dále jsou v praktické části srovnány v několika tabulkách statistické údaje, které dokladují nárůsty dopravní nehodovosti a tím i větší zatížení policistů a snížení komfortu pro občany, kteří tak na příjezd Policie ČR musí čekat na místě dopravní nehody i několik hodin.

Ke zlepšení situace při šetření dopravních nehod i neoznamování banálních dopravních nehod by pomohla i změna legislativy. Policista by měl na místě dopravní nehody sám rozhodnout o tom, zda dopravní nehodu bude vyšetřovat, nebo zda u účastníků dopravní nehody pouze vyloučí požití alkoholu před jízdou, ověří platnost

řidičského oprávnění, provede lustraci osob i vozidel v informačních systémech a poté účastníky odkáže na pojišťovnu pro uhrazení škody. Dále by určitě situaci pomohlo vyřešit, kdyby bylo legislativně upraveno uhrazení nákladů Policii ČR v případě zbytečných výjezdů na místo dopravní nehody v případech, kdy tuto oznamovací povinnost zákon neukládá. Legislativa by se také měla více zaměřit na samotné pojišťovny, které z pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel inkasují značné finanční částky. Měli by se tedy více podílet na řešení celé problematiky, která souvisí s náhradou škod a ne čekat, že vše pojišťovna dostane na „zlatém podnosu“ od Policie ČR.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. 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.
2. PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a. s., 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
3. 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.
4. CHMELÍK, Jan *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
5. BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*, Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.
6. KOPECKÝ, K., *Povinné ručení otázky a odpovědi*, Praha: GRADA Publishing, s.r.o., 2005 ISBN 80-247-1065-X.
7. BRÁZDA J., *Vědecká monografie, Fenomén silniční dopravní nehody*, Praha: Police History, 2008, ISBN 978-80-86477-44-2.
8. JANDOVÁ L., VOJTEK P., *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla komentář*, Praha: C.H. Beck, 2012, ISBN - 978-80-7179-461-5.
9. ŠÁMAL, P. et al. *Trestní zákoník I s komentářem. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2009, 1287 s. ISBN 978-80-7400-109-3.
10. 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.
11. MALKOVSKÝ, Pavel a kol. *Silniční dopravní nehody (příručka pro základní útvary služby pořádkové policie)*. Praha: INFOPOL, 2008. 39 s.
12. SVATOŠ, R. *Kriminologie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. 290 s. ISBN 978-80-7380-389-6.

Elektronické zdroje

1. Informační systém ASPI:
 - Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 8. 2010, č. j. 8 As 23/2010 - 89, publ. pod č. 2391/2011 Sb. NSS
 - Rozsudek Nejvyššího správního soudu Jud 197874CZ-8 As 23/2010-89
2. PORTÁL MINISTERSTVA DOPRAVY [online]. 2012 [cit. 2017-05-18]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/chodec/bezpecny-pohyb/chuze-v-silnicnim-provozu>
3. PORTÁL MINISTERSTVA DOPRAVY [online]. 2012 [cit. 2017-05-18]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>
4. PORTÁL POLICE ČR [online]. 2017 [cit. 2017-05-16]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>.<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
5. PORTÁL ČESKÉ NÁRODNÍ BANKY [online]. 2003 - 2017 [cit. 2017-05-05]. Dostupné z http://www.cnb.cz/cnb/STAT.ARADY_PKG.STROM_SESTAVY?p_strid=BCF&p_sestuid=&p_lang=CS

Legislativní dokumenty

1. 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.
2. 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.

3. 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>.
4. 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>>.
5. 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>.
6. 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>.

Seznam tabulek

1. Tabulka srovnání všech dopravních nehod v České republice šetřených Policií ČR.
2. Tabulka usmrcených a zraněných osob v České republice - roky 2014, 2015 a 2016.
3. Tabulka porovnání statistik dopravní nehodovosti Policejního prezidia ČR s počtem nahlášených pojistných událostí z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR.
4. Tabulka dopravních nehod v Hlavním městě Praze za roky 2014, 2015 a 2016.

Přílohy

- I. Záznam o dopravní nehodě
- II. Protokol o nehodě v silničním provozu s projednáním
- III. Plánek místa dopravní nehody