

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

**Problematika odstraňování dopravních nehod
silničních nákladních vozidel a zprůjezdění
pozemních komunikací**

Marek Jakeš

Bakalářská práce

2012

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marek Jakeš**
Osobní číslo: **D12661**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Problematika odstraňování dopravních nehod silničních nákladních vozidel a zprůjezdnění pozemních komunikací**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Právní předpisy týkající se odstraňování dopravních nehod z pozemních komunikací
2. Analýza postupu původního a stávajícího způsobu odstraňování dopravních nehod
3. Návrh na optimalizaci technologického postupu odstraňování dopravních nehod

Závěr

Rozsah grafických prací: **2-3**
Rozsah pracovní zprávy: **30-40**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

- (1) Zákon č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- (2) BUŠTA, P.; PŘIKRYL, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Venice Music Production, 2010, ISBN 978-80-902948-9-9
- (3) Memorandum o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel s systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem. Policie ČR. 2009. Dostupné z: www.mvcr.cz/policie.
- (4) KLEPRLÍK, J. Silniční doprava. Univerzita Pardubice, 2011, s. 160. ISBN:978-80-7395-451-2.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2012**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2012**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2012

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použitých informačních zdrojů.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Havlíčkově Brodě dne 13. 11. 2012

Marek Jakeš

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval své vedoucí bakalářské práce Ing. Pavlíně Brožové, Ph.D. za profesionální přístup, věcnou pomoc a trpělivost.

Dále z celého srdce děkuji celé své rodině, především rodičům, za to, že mi umožnili studium na kvalitní vysoké škole a po celou dobu mě plně podporovali. Velký dík patří mému otci, Václavu Jakešovi, za konzultace a poskytnutí interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

Také děkuji Univerzitě Pardubice a všem jejím zaměstnancům za poskytnuté vzdělání.

Marek Jakeš

ANOTACE

Tato bakalářská práce se věnuje problematice odstranění dopravních nehod a havárií, které tvoří překážku v provozu na pozemních komunikacích. V první části se věnuje právním předpisům týkajících se problematiky odstraňování dopravních nehod a havárií silničních vozidel. Při odstraňování dopravních nehod se nyní postupuje dvojitým způsobem, a to podle Memoranda o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem dále jen Memoranda, nebo podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění. V další části bakalářské práce je uvedena analýza obou způsobů odstraňování dopravních nehod.

KLÍČOVÁ SLOVA

Dopravní nehoda, havárie, Memorandum, odtahová služba, překážka v provozu, pozemní komunikace.

TITLE

The Problems of Removal of Freight Vehicles Accidents and Clearing of the Road

ANNOTATION

This bachelor thesis deals with the problems of removal of traffic accidents and collisions which block the traffic on the road. The first part provides information about the categories, specifications, owners and statistics of the road infrastructure. Further it deals with the legal acts which apply to the removal of traffic accidents of road vehicles. There are two alternative procedures for removing the traffic accidents. The first procedure is based on The Memorandum of Cooperative Handing on of Information about Reported Traffic Accidents and Breakdowns of Vehicles to the System of Clearing of Road Blockage which Is Caused by an Immobile Vehicle (hereinafter referred to as Memorandum). The second procedure is based on Act No. 361/2000 Coll., on Road Traffic, as amended. The following part consists of an analysis of these two procedures of removing the traffic accidents.

KEYWORDS

Traffic accident, collision, Memorandum, towing service, road blockage, road infrastructure

OBSAH

ÚVOD.....	10
1 PRÁVNÍ PŘEDPISY TÝKAJÍCÍ SE ODSTRAŇOVÁNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD Z POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	12
1.1 Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., v platném znění	12
1.1.1 Pozemní komunikace	12
1.1.2 Kategorie pozemních komunikací	13
1.1.3 Označování pozemních komunikací.....	14
1.1.4 Vlastnictví pozemních komunikací	15
1.1.5 Správce pozemních komunikací	17
1.2 Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., v platném znění.....	18
1.3 Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., v platném znění.....	18
1.3.1 Kategorie vozidel.....	19
1.4 Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění.....	19
1.4.1 Platnost zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platné znění	20
1.4.2 Řešení podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění v praxi	21
1.5 Memorandum o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojížděným vozidlem.....	23
1.5.1 Platnost Memoranda	24
1.5.2 Řešení podle memoranda v praxi	24
1.6 Postup podle Memoranda a zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění.....	26
2 ANALÝZA POSTUPU PŮVODNÍHO A STÁVAJÍCÍHO ZPŮSOBU ODSTRAŇOVÁNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	27
2.1 Důležité pojmy a fakta	27
2.1.1 Délky a informace o pozemních komunikacích v České republice.....	28
2.1.2 Odtahová služba.....	29
2.1.3 Nehodové centrum pojišťoven.....	29
2.1.4 Asistenční služba	29

2.1.5	Odstranění vozidla po dopravní nehodě, nebo havárii	30
2.1.6	Kdo hradí náklady vzniklé s odstraněním překážky v provozu z PK.....	30
2.1.7	Problematika odstranění nehody nákladního vozidla	31
2.1.8	Havárie v silniční dopravě	31
2.1.9	Statistiky v dopravě	31
2.2	Dopravní nehoda	34
2.2.1	Závažnost dopravní nehody.....	34
2.2.2	Místo vzniku dopravní nehody	35
2.2.3	Druh dopravní nehody a havárie ovlivňuje potřeby odstraňování dopravní nehody a havárie.....	35
2.3	Nahlášení překážky provozu na pozemní komunikaci	36
2.4	Určení překážky provozu na pozemní komunikaci.....	36
2.5	Předání informací o překážce provozu na pozemní komunikaci.....	37
2.5.1	Předání informací podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění	37
2.5.2	Předání informací podle Memoranda	38
2.5.3	Informace důležité pro odstraňování dopravních nehod a havárií.....	39
2.6	Výzva a výběr odtahové společnosti k odstranění překážky provozu z pozemní komunikace	40
2.6.1	Způsob výběru partnera podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění	40
2.6.2	Kritéria pro výběr partnerské společnosti podle zákona.....	41
2.6.3	Výběr partnera podle memoranda	41
2.6.4	Kritéria pro výběr partnera podle memoranda.....	42
2.7	Měření času od zjištění nehody PČR do vyzvání odtahové služby	43
2.7.1	Zdroje dat	43
2.7.2	Čas od zjištění události do výzvy odtahové služby při zákonném způsobu	44
2.7.3	Čas od zjištění události do výzvy odtahové služby podle Memoranda	45
2.8	Časový průběh odstranění vzorové dopravní nehody.....	46
2.8.1	Zhodnocení vzorového příkladu odstraňování dopravní nehody, nebo havárie ..	48
2.9	Shrnutí předností a nedostatků při odstranění DNaH podle Memoranda a zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění.....	49
3	NÁVRH NA OPTIMALIZACI TECHNOLOGICKÉHO POSTUPU ODSTRAŇOVÁNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	53
3.1	Návrh řešení u příkladů špatného fungování Memoranda v praxi.....	54

3.2	Vzorový teoretický příklad odstraňování DNaH při fungování Memoranda	61
3.3	Návrh na zrušení Memoranda o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem.....	63
3.4	Návrh opětovné využití zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění do praxe při odstraňování dopravních nehod a havárií	63
3.5	Návrh pozměňovacích návrhů v zákoně o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění.....	64
3.5.1	Rozsah informací o dopravní nehodě a havárii	64
3.6	Návrhy změn pro lepší fungování odstraňování dopravních nehod a havárií	65
3.7	Konkrétní příklady správného fungování zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění v praxi s navrženými změnami.....	67
3.8	Ukázka zkrácení průběhu odstranění dopravní nehody, podle navržených změn, v praxi	70
3.9	Vzorový teoretický příklad odstraňování DNaH při fungování podle návrhu práce .	71
	ZÁVĚR	74
	SEZNAM ZKRATEK	75
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	76
	SEZNAM OBRÁZKŮ	77
	SEZNAM TABULEK	78
	SEZNAM PŘÍLOH.....	79

ÚVOD

Většina dopravních nehod a havárií (DNaH) silničních vozidel, které tvoří překážku v provozu na pozemních komunikacích (PK) je řešena od 15. 9. 2009 podle Memoranda o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem (Memorandum). Memorandum uzavřené ve spolupráci Policie České republiky a České kanceláře pojistitelů, bylo podepsané 9. 9. 2009. Memorandum je velmi krátký dokument, který obchází dosavadní zákonný systém odstranění DNaH. Odstraňování DNaH se řídilo, a částečně řídí i dnes, zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění (Zákon) a probíhalo dlouhou dobu velmi dobře, efektivně a v zájmu občanů a motoristické veřejnosti České republiky (ČR).

Problematika odstraňování DNaH se dříve řídila propracovaným zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění. Zákonný postup při odstraňování DNaH byl potvrzen judikaturou Ústavního soudu (nález III. ÚS 150/03, č. 128 Sb, n.u. ÚS, sv. č. 31). Nutno podotknout, že tento zákon přesně určuje, jak a kým má být překážka v provozu z pozemní komunikace odstraněna. Postup podle Memoranda je jiný než zákonný. Memorandum nejen, že je nezákonné, ale v praxi problematické, neprofesionální a neefektivní. Jeho důsledek je prodloužení potřebné doby k odstranění DNaH z pozemní komunikace i na několikanásobek.

U Memoranda první zpoždění nastává při zjišťování údajů o havarovaném vozidle příslušníkem Policie České republiky (PČR). Příslušník PČR musí nahlásit název pojišťovny, registrační značku, které je vozidlo ze zákona i nadstandardně pojištěné (např. havarijní pojištění), určit typ a model vozidla, popsat situaci v místě nehody, údaje o potřebě odtahu vozidel, číslo zelené karty a další údaje. Zmíněné údaje dříve příslušník PČR zjišťovat nemusel. Zajímalo ho pouze, zda vozidlo tvoří překážku provozu na pozemní komunikaci, či nikoli. Dále Memorandum prodlužuje potřebný čas při výběru partnera, většinou tedy odtahové služby, který DNaH odstraní. Další zdržení často nastává, díky výběru neprofesionální odtahové služby, která nehodu buď není schopna odstranit vůbec, anebo za zbytečně dlouhou dobu. Tyto a další skutečnosti zdržují odklizení překážek na pozemních komunikacích, a tím i účastníky provozu, na PK především v dopravních kongescích.

Podotýkané komplikace i systém samotný mají bohužel i další neblahé spojitosti, které budou v práci zmíněny a analyzovány.

Spoluautorem zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění je uznávaný dopravní expert a konzultant této bakalářské práce JUDr. Pavel Bušta. Jím bylo potvrzeno, že odstraňování DNaH podle Memoranda probíhá chybně a v rozporu se zákonem. JUDr. Pavel Bušta doporučuje systém zákonný.

Cílem práce je navrhnout změny, díky kterým by odstraňování dopravních nehod a havárií probíhalo efektivněji. Dopravní nehody a havárie se v současné době odstraňují podle Memoranda, nebo podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění. Cílem práce je také určit, který z těchto způsobů je vhodnější. Díky návrhům, je možné v praxi zajistit rychlé a spolehlivé odstraňování dopravních nehod a havárií silničních vozidel.

1 PRÁVNÍ PŘEDPISY TÝKAJÍCÍ SE ODSTRAŇOVÁNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD Z POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

Právní předpisy jsou velice důležité pro tuto práci. Pro účely této práce je důležitý především zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění a Memorandum Na základě těchto dvou právních předpisů je postupováno při odstraňování DNaH v praxi. Jsou tedy pro tuto práci velmi důležité. Nutno ujasnit, že zmíněný zákon je nadřazený Memorandu. Na základě Memoranda vydalo vedení dopravní PČR interní nařízení dopravním policistům, že mají překážku v provozu na PK hlásit Nehodovému centru pojišťoven (NCP), které překážku z PK odstraní. V zákoně o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění je ovšem psáno, že PČR má hlásit překážku v provozu správci PK, který má opět podle zákona překážku z PK odstranit. U Memoranda se tedy jedná o nezákonný postup odstraňování DNaH. Opět nutno podotknout, že jak Memorandum, tak i interní nařízení v orgánu PČR se musí řídit zákony. Tedy opět je interní nařízení PČR (PPR-4936-19/ČJ-2010-99UD) protizákonné. Nejen, že je tedy postup podle memoranda nezákonný, ale v praxi i značně problémový a podstatně prodlužuje čas potřebný k odstranění dopravní nehody, nebo havárie.

1.1 Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., v platném znění

Tento zákon například upravuje rozdělení PK do určitých kategorií. Rozdělení PK je důležité i z pohledu dopravních nehod. Jednotlivé kategorie PK mají různé vlastníky. Vlastníci PK se o PK starají. Starají se i tehdy, když se objeví překážka v provozu na PK, kterou, ten kdo jí způsobil, není schopný odstranit. Vlastník PK je tedy povinen odstranit překážku.

Zmíněný zákon kromě kategorizace pozemních komunikací upravuje i další záležitosti jako stavbu PK, podmínky užívání PK a jejich ochranu, dále stanovuje práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a správu pozemních komunikací, kterou mají na starosti příslušné silniční správní úřady. (1)

1.1.1 Pozemní komunikace

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

Pozemní komunikace se dělí čtyř kategorií. Kdo se pohybuje na PK, je účastníkem provozu na PK. Pro tento provoz jsou: (2)

- vymezena práva a povinnosti účastníků provozu
- stanovena pravidla provozu na PK
- dány úprava a řízení provozu na PK
- vymezena působnost a pravomoc orgánů státní správy a policie ve věcech provozu (2)

1.1.2 Kategorie pozemních komunikací

Pozemní komunikace se člení do kategorií například z důvodu určení vlastníka PK, stanovení správce PK, stanovení technických parametrů, zpoplatnění a definování podmínek pro obecné a zvláštní užívání PK. (2)

Pro téma této bakalářské práci jsou správci PK důležití, podle zákona totiž mají odstraňování určitých DNaH na starosti.

V ČR existují čtyři kategorie PK: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. (2)

Jak je dále uvedeno, tak Memorandum platí na všech PK s výjimkou dálnic. Rozdělení PK je tedy pro tuto práci důležité.

Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace, která je určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. Je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd, a má směrově oddělené jízdní pásy. V ČR je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž konstrukční rychlost je vyšší než 80 km/h. Užívání dálnic je zpoplatněno. (2)

Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemních komunikace určená k užití silničními a zvláštními vozidly a chodci. Všechny silnice společně vytvářejí silniční síť. Podle určení a dopravního významu se silnice dělí do tří tříd: (2)

- silnice I. třídy jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Silnice I. třídy může být vystavěna jako rychlostní silnice. Je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu.
- silnice II. třídy jsou určeny pro dopravu mezi většími obcemi.
- silnice III. třídy jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní PK. (2)

Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě. Může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům. Místní komunikace se dělí do čtyř tříd. (2)

Účelová komunikace

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí, nebo k jejich spojení s ostatními pozemními komunikacemi, nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. (2)

1.1.3 Označování pozemních komunikací

Pozemní komunikace jsou značeny z důvodů usnadnění orientace, potřeby informování o sjízdnosti a mimořádných událostech, jako jsou například uzavírky atd. Značí se dálnice, silnice a ulice v obcích. Pozemní komunikace jsou označeny takto:

- dálnice: D 1–99
- silnice I. třídy: 1–99
- silnice II. třídy: 101–999
- silnice III. třídy: čtyř až pětímístné číslo
- rychlostní silnice: R 1–99
- silnice s mezinárodním provozem: E dvou až třímístné číslo

- místní komunikace: číslo a písmeno (rychlostní 1a, sběrné 1b, obslužné 1c, nemotoristické 1d)
- účelové komunikace jsou bez označení (2)

1.1.4 Vlastnictví pozemních komunikací

Rozdělení vlastnictví pozemních komunikací se dělí podle kategorie PK. Je důležité pro určení správce pozemních komunikací a tedy toho, kdo případnou překážku z PK odstraní.

Vlastnictví pozemních komunikací:

- dálnice, silnice I. třídy je ve vlastnictví státu (ŘSD),
- silnice II. a III. třídy je ve vlastnictví kraje,
- místní komunikace je ve vlastnictví obce,
- účelová komunikace je ve vlastnictví právnické, nebo fyzické osoby. (2)

Vlastnické právo státu k dálnicím a silnicím I. třídy vykonává dle zmíněného zákona Ministerstvo dopravy ČR. Výkonem vlastnických práv státu k dálnicím a silnicím I. třídy pověřilo Ministerstvo dopravy ČR státní příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD). (3)

Ředitelství silnic a dálnic sdružuje své organizace, například správy a údržby silnic a správy a údržby dálnic. Tyto organizace vykonávají správu PK vlastněných státem po území ČR.

Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy ČR, krajský úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností. Působnost silničního správního úřadu vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce v přenesené působnosti. (3)

Státní dozor na dálnicích, silnicích, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací vykonávají silniční správní úřady a obce v rozsahu své působnosti. Ministerstvo dopravy vykonává vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného příslušnými silničními správními úřady. (3)

Správci PK mají podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění povinnost odklizení překážek v silničním provozu. Tuto povinnost mohou správci PK vykonávat prostřednictvím smluvních partnerů.

Ministerstvo dopravy České republiky

- rozhoduje o zařazení pozemních komunikace do kategorie dálnice nebo silnice a o změnách těchto kategorií.
- rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice po dohodě s Ministerstvem obrany.
- vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic a rychlostních silnic.
- povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy zvláště těžkých a rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje.
- rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím orgánu kraje v přenesené působnosti. (3)

Krajský úřad

- povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. třídy formou přepravy zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje.
- rozhoduje o zařazení pozemních komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií.
- rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a Ministerstvem dopravy.
- vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy.
- rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností a proti rozhodnutím obcí. (3)

Obecní úřady s rozšířenou působností

- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a působnost silničního správního úřadu ve věcech s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo orgán kraje v přenesené působnosti.
- projednávají přestupky na dálnicích a silnicích podle tohoto zákona a podle zvláštního předpisu.
- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v obcích, které nejsou podle zvláštních předpisů pověřeny výkonem působnosti obecného stavebního úřadu. (3)

Obce

- rozhodují o zařazení pozemních komunikací do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie.
- projednávají přestupky ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací podle tohoto zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění a podle zvláštního předpisu.
- vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.
- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, pokud jsou podle zvláštního předpisu pověřeny výkonem funkce obecného stavebního úřadu. (3)

1.1.5 Správce pozemních komunikací

Správce PK vykonává věci související s provozem PK. Stará se o stav PK, zajišťuje opravy, zajišťuje budování nových PK a stará se o plynulý a bezpečný provoz silniční dopravy. Správu PK vykonávají různé organizace. (2)

- dálnice, silnice I. třídy – ŘSD
- silnice II. a III. tříd – Správa a údržba silnic příslušného kraje
- místní komunikace – Technické služby města

- účelové komunikace – Právnická, nebo fyzická osoba (2)

Tito správci PK tedy mají podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění povinnost zajišťovat odstraňování DNaH. Díky Memorandu je jim to v poslední době většinou znemožněno.

1.2 Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., v platném znění

V nadpise zmíněný zákon je důležitý z důvodů vyjasnění pojmů, které jsou použity v této bakalářské práci. Tento zákon tyto pojmy definuje a mimo jiné upravuje například podmínky pro provozování doprav a podmínky přepravy nebezpečných věcí. Jeden základní pojem je uveden níže.

- Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. (4)

1.3 Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., v platném znění

Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., v platném znění upravuje například registraci vozidel, technické požadavky na vozidla, práva a povinnosti výrobců a dovozců vozidel, práva a povinnosti vlastníků vozidel, úlohu stanic technické kontroly a stanice měření emisí, kontroly technického stavu vozidel v provozu. Výše zmíněný zákon také vymezuje základní pojmy. Několik základních pojmů je uvedeno níže.

- silniční vozidlo je motorové, nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.
- přípojné vozidlo je silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.
- kategorie vozidla je skupina vozidel, která mají stejné technické podmínky stanovené prováděcím právním předpisem. Rozdělení vozidel do kategorií je uvedeno v příloze zákona.

- provozovatelem silničního vozidla registrovaného v registru silničních vozidel České republiky se rozumí fyzická osoba s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v České republice, nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla, anebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla. (6)

1.3.1 Kategorie vozidel

Vozidla jsou do kategorií, které jsou uvedeny níže členěna na základě technických parametrů a podmínek.

- L – motorová vozidla zpravidla s méně než 4 koly
- M – motorová vozidla, která mají nejméně 4 kola a používají se pro dopravu osob
 - M1 – nejvýše 8 míst k přepravě osob
 - M2 – více jak 8 míst k přepravě osob, do 5 000 Kg
 - M3 – více jak 8 míst k přepravě osob, nad 5 000 Kg
- N – motorová vozidla, která mají nejméně 4 kola a používají se pro dopravu nákladu
 - N1 – do 3 500 Kg
 - N2 – od 3 500 Kg do 12 000 Kg
 - N3 – od 12 000 Kg
- O – přípojná vozidla
- T – traktory zemědělské nebo lesnické
- S – pracovní stroje
- R – ostatní vozidla (2)

V této práci se jedná především o vozidla kategorie M (nákladní vozidla) a N (osobní vozidla).

1.4 Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění

Problematika odstraňování dopravních nehod a havárií se řídí zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění.

Překážkou provozu na pozemních komunikacích **může být vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu** na pozemních komunikacích například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci, nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace. (7)

- **Kdo způsobil překážku** provozu na pozemních komunikacích, **musí ji neprodleně odstranit; neučiní-li tak, odstraní ji na jeho náklad vlastníkem pozemní komunikace.**
- Není-li možno překážku provozu na pozemních komunikacích neprodleně odstranit, musí ji její původce označit a ohlásit policii.
- **Je-li překážkou** provozu na pozemních komunikacích **vozidlo, rozhoduje o jeho odstranění policista nebo strážník** obecní policie; vozidlo se **odstraní na náklad jeho provozovatele.** (7)

Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění hovoří o překážce na pozemních komunikacích, což je důležitý pojem. Pokud takto označí policista nebo strážník například bourané vozidlo, je potřeba ho neprodleně odstranit. Překážkou na pozemních komunikacích je v praxi například bourané vozidlo, které brání plynulému a bezpečnému provozu na PK. Odstranit například havarované vozidlo z PK není v drtivé většině případů v silách toho, kdo překážku způsobil, a proto je zapotřebí, aby tak učinil správce PK. Nejčastěji překážka na pozemní komunikaci vznikne v důsledku dopravní nehody, nebo havárie.

Překážku provozu může tvořit nejen DNaH, ale i porouchané vozidlo. Tato práce řeší jak odstraňování DNaH, tak stejně i odstraňování porouchaných vozidel.

1.4.1 Platnost zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění

Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění by měl platit na všech PK. Díky Memorandu je praxe však jiná. Příslušníci PČR jsou nuceni obcházet zákon a překážku provozu na PK nehlásí v souladu se zmíněným zákonem. Odstraňování DNaH pak tedy také probíhá v rozporu se zmíněným zákonem. V praxi se tedy používá systém podle Memoranda na všech PK s výjimkou dálnic. Na dálnicích se tedy praktikuje zákonný systém. **Nutno zmínit, že Memorandum fungovalo oficiálně také na části dálnice D1, ale z důvodu špatného fungování zde bylo v prosinci 2011 zrušeno. Viz příloha B.**

1.4.2 Řešení podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění v praxi

Řešení podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění platí na všech pozemních komunikacích, a to bez ohledu na kategorii pozemní komunikace. Plošná platnost je velkou výhodou, všechny případy se řeší jednotně a systémově.

Průběh dění po vzniku DNaH je podle zmíněného zákona následující. Po DNaH buď účastník dopravní nehody, nebo svědek dopravní nehody přivolá IZS. V takovém případě vyjíždí na místo Policie České republiky. Policista nebo strážník rozhodne, zda nepojíždne, nebo bourané vozidlo (vozidla) tvoří překážku provozu. PČR oznámí tuto skutečnost správci PK a ten dále jedná, odstraní jí, tak jak ukládá zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění. Správce PK překážku v provozu odstraní buď sám, nebo prostřednictvím svého smluvního partnera. V případě, že správce PK nedisponuje komplexní vyprošťovací a odtahovou technikou potřebnou k odstraňování DNaH. Tuto vyprošťovací a odtahovou techniku není vhodné z peněz daňových poplatníků z ekonomických důvodů pořizovat, a proto si správce PK může smluvně zajistit partnera dle judikatury Ústavního soudu (nález III. ÚS 150/03, č. 128 Sb, n.u. ÚS, sv. č. 31). Smluvním partnerem se rozumí odtahová služba mající uzavřenou dohodu se správcem PK. Tato odtahová služba je vybrána na základě výběrového řízení, které zaručí, že je vybrán profesionální partner, který disponuje odpovídající technikou a má potřebné předpoklady k efektivnímu odklizení DNaH. Profesionální odtahová služba si musí poradit, jak s nehodou osobního vozidla, tak i se závažnou hromadnou nehodou s účastí několika nákladních vozidel. Porouchané osobní vozidlo není náročné odstranit, ale bourané osobní vozidlo, nebo vozidlo nákladní odstranit náročné bývá. K odstranění DNaH jsou tedy zapotřebí profesionální partneři správců PK, kteří jsou vybaveni potřebnou technikou, zařízením a zkušenostmi. Správce PK, nebo jeho partner tedy odstraní překážku provozu. Správce PK má s partnerem uzavřenou smlouvu, která zaručuje rychlé odstranění DNaH. Většinou je doba dojezdu k DNaH u smluvních partnerů správců PK stanovená ve smlouvě, a to **do 40 minut** od vyzvání správce PK. K odstranění havarovaného vozidla tedy dojde v co nejkratším čase, a to díky spolehlivému partneru správce PK a zákonnému postupu. Díky zákonnému postupu je PK v nejkratším možném čase opět průjezdná. Vlastík, nebo provozovatel vozidla má přitom právo (pokud má v tomto smyslu uzavřené pojištění odtahu vozidla) na tuto službu odtažení, nebo vyproštění vozidla zdarma. V drtivé většině případů hradí náklady pojišťovna. I základní

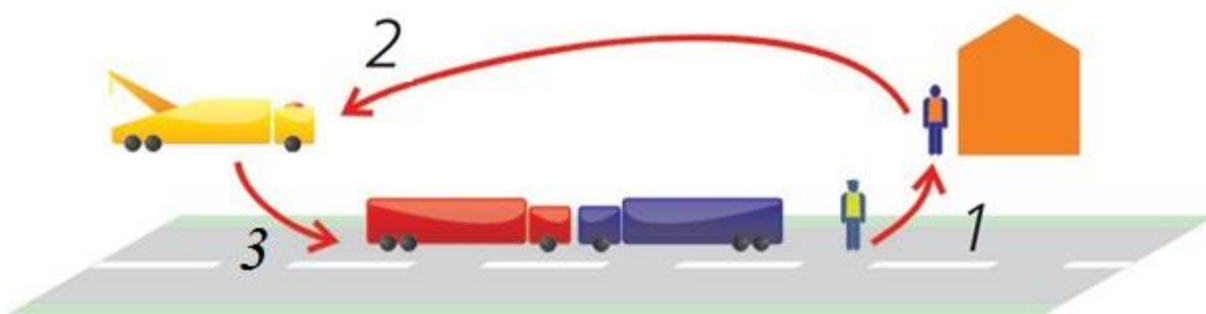
pojištění, z odpovědnosti provozu vozidla, zahrnuje nárok uplatnění nákladů na odtah vozidla do určité vzdálenosti zdarma a však ne u všech pojistitelů.

Dnes se v praxi využívá Memorandum a podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění se s výjimkou dálnic nepostupuje. Zákonný systém fungoval bez problému. Fungoval jasně, spolehlivě, rychle a bezpečně.

Zákonný systém řeší situaci s místním správcem PK. Z tohoto plynoucí výhody budou zmíněny v dalších částech bakalářské práce

Čas dojezdu odtahové služby do místa události je ze strany státu – majitele pozemní komunikace, tedy správce PK, vymahatelný. Sám správce PK, nebo jeho smluvní partner odstraňuje překážku. Vše probíhá tak, jak říká zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění.

Dále bylo zhotoveno schéma na obrázku č. 1, kde je znázorněn postup při zákonném řešení DNaH.



Obrázek 1 - Schéma odstraňování DNaH podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění

Zdroj: Autor

Vysvětlivky:

1. Policista informuje správce PK
2. Ten vozidlo odstraní prostřednictvím svého předem vybraného smluvního partnera
3. Smluvní partner profesionálně odstraní DNaH

1.5 Memorandum o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem

Celé Memorandum je uvedeno v příloze č. 1 této práce. Memorandum tedy udává, jak bude PČR postupovat při zjištění DNaH silničních vozidel, které tvoří překážku provozu na PK. Policie ČR DNaH nahlásí Nehodovému centru pojišťoven, které DNaH prostřednictvím svých smluvních partnerů odstraní. Tento postup je nezákonný. Správce PK je z procesu vyřazen. Vymahatelnost práva při postupu podle Memoranda není, protože tento proces zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění neupravuje.

PČR svým čj: PPR-4936-19/ČJ-2010-99UD věnovala monopol na odstranění dopravních nehod pouze jedné soukromé společnosti – Nehodovému centru pojišťoven, která navíc nevlastní ani jedno odtahové vozidlo a ani jednoho vyprošťovacího a odtahového pracovníka.

NCP je pouze virtuální a její telefonní číslo: 800 229 111 je vždy pouze přesměřováno na jednu soukromou společnost.

Nutno uvést, že Nehodové centrum pojišťoven funguje na principu asistenční služby, tedy jako prostředník. Nedisponuje žádnou vlastní technikou, technologií, zázemím, tak jako například odtahová služba. A její telefonní číslo je stále přesměřované na soukromou asistenční službu. NCP je tedy pouze virtuální prostředek k získávání zakázek na odstranění DNaH. Díky Memorandu NCP protizákonně přebírá roli správce PK.

Nevýhody Memoranda:

- odstraňování dopravních nehod neprobíhá dle §45 zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění neupravuje.
- nevymahatelnost práva
- neinformovanost správců PK
- neinformovanost státních složek a IZS
- zdlouhavé předávání informací o dopravní nehodě

- nepřesný popis charakteru dopravní nehody
- přenášení zodpovědnosti za vzniklé problémy na ŘSD i PČR

1.5.1 Platnost Memoranda

Memorandum, v rozporu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění platí na všech PK s výjimkou dálnic a účelových komunikací. Na dálnicích se dále provozuje zákonný systém. Ovšem nebylo tomu tak od začátku. Memorandum platilo i na dálnici, ale pouze na dálnici D1 v úseku správy Velký Beranov (91–141. km) a Bernartice (41–91. km). **Platnost Memoranda byla ovšem v prosinci 2011 zrušena z důvodů špatného fungování systému. Viz příloha B**

1.5.2 Řešení podle memoranda v praxi

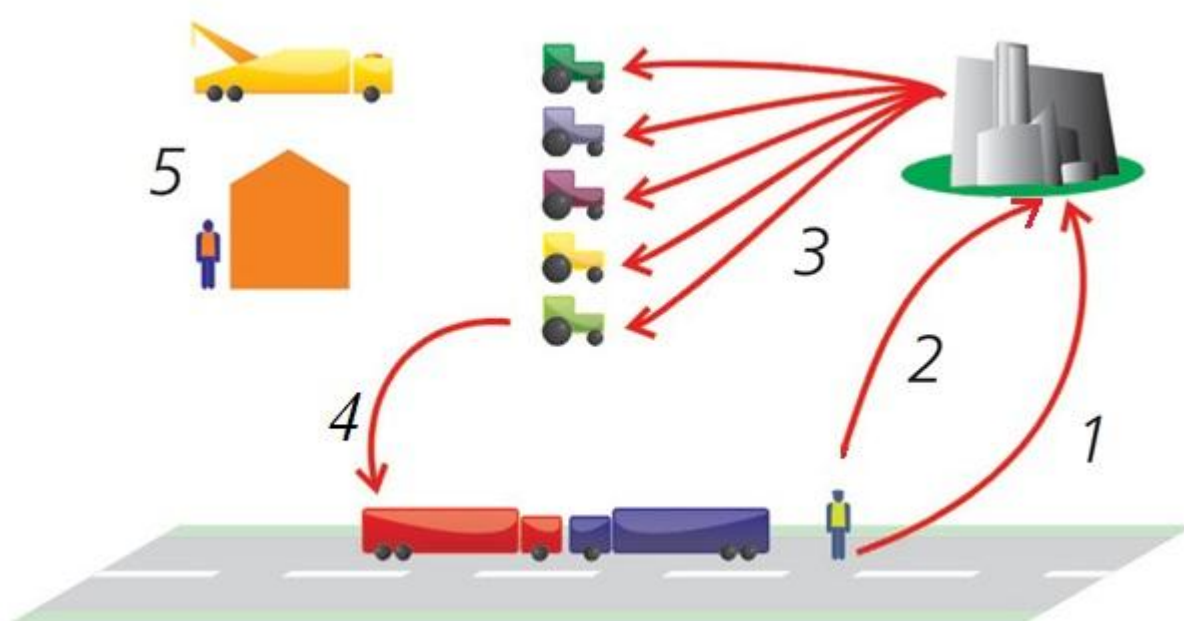
Průběh dění je podle Memoranda následující. Po DNaH buď účastník dopravní nehody, nebo svědek dopravní nehody přivolá IZS. V takovém případě vyrazí na místo Policie České republiky. Do této fáze je vše totožné se zákonným systémem a PČR se dostaví na místo události. Dále však mezi PČR a správce PK vstupuje nový prvek, a to Nehodové centrum pojišťoven, které PČR informuje místo správce PK. Nehodové centrum pojišťoven je prostředník a následně vybírá partnera – odtahovou službu, která DNaH odstraní. V praxi ovšem vybírá nejlevnější odtahovou službu a tu, která s pojišťovnou poškozeného, nebo viníka spolupracuje. Na kvalitu odtahové služby, a tudíž předpoklad k rychlé a bezpečné odstranění DNaH, není brán zřetel. V praxi tedy dochází k problémům, které budou analyzovány v další části práce.

Policista nebo strážník zavolá na zelenou linku Nehodového centra pojišťoven. Tato linka je pouze pro PČR. Operátor přijme informace a dále je vyhodnocuje, v případě že příslušník PČR nezjistí název pojišťovny a číslo pojistné smlouvy, musí operátor NCP obvolávat pojišťovny a zjistit, u které z pojišťoven je vozidlo pojištěné. Aby bylo možné takovýmto způsobem zjišťovat, kde je vozidlo pojištěno musí operátor NCP znát majitele vozidla – tuto informaci získá nedefinovaným způsobem od PČR. Na základě získané informace o pojištění vozidla operátor NCP vybírá vhodného partnera. Výběr provádí tak, že zjišťuje, kdo z partnerů v daném okamžiku nabídne nejnižší cenu za dané odstranění překážky provozu z PK. Záruka potřebné profesionality není prioritou. **Při tomto způsobu výběru odtahové služby se čas oproti zákonnému systému podstatně prodlužuje.**

Čas dojezdu odtahové služby do místa události není ze strany státu potažmo majitele pozemní komunikace vymahatelný. Správce PK je mimo dění a toto dění nemůže ovlivnit. To je nezákonné.

Sídlo Nehodového centra pojišťoven je v Praze, odkud se řeší DNaH v celé ČR. Což systém znevýhodňuje.

Na obrázku č. 2 je vytvořeno schéma znázorňuje způsob odstranění DNaH podle Memoranda.



Obrázek 2 – Schéma odstraňování DNaH podle Memoranda

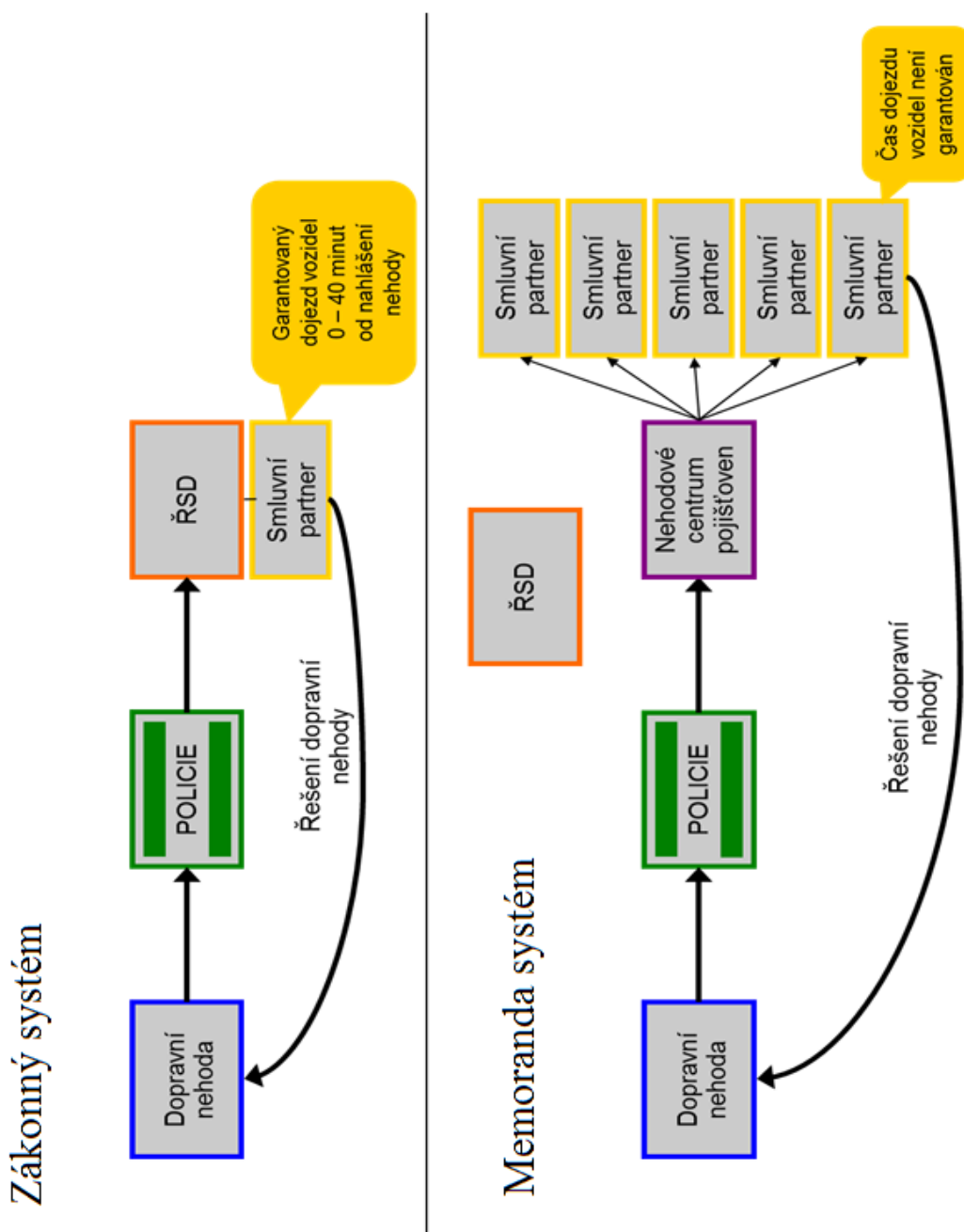
Zdroj: Autor

Vysvětlivky:

1. Policie informuje zprostředkovatele NCP.
2. Policie musí dále informovat zprostředkovatele NCP o údajích o pojistníkovi.
3. Zprostředkovatel vybere v dané chvíli nejlevnější odtahovou službu.
4. Smluvní partner odstraní DNaH
5. Správce PK a jeho smluvní partner nastupují v okamžiku, kdy si neprofesionální odtahová služba neporadí s odstraněním.

1.6 Postup podle Memoranda a zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění.

Bylo vytvořeno schéma na obrázku č. 3, kde je názorně vidět postup při odstranění DNaH podle obou systémů, jak podle Memoranda, tak podle zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění.



Obrázek 3 - Schématické znázornění obou systémů

Zdroj: Autor

Na obrázku je zřejmý složitější postup v případě Memoranda. Problém je shánění partnera v průběhu DNaH a negarantovaný čas dojezdu k DNaH vůči správci PK.

2 ANALÝZA POSTUPU PŮVODNÍHO A STÁVAJÍCÍHO ZPŮSOBU ODSTRAŇOVÁNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Následující část má za cíl analyzovat průběh obou způsobů odstranění dopravních nehod v praxi. Od samotného vzniku nehody, zjištění systémem IZS, určení překážky provozu na pozemní komunikaci, předání informací, výběr odtahové služby pro odstranění překážky z PK a konečného odstranění DNaH. Všechny tyto složky trvají určitý čas, některé bohužel déle než je nutné. Nutno říci, že primárním cílem všech zúčastněných ať státních, či soukromých organizací by mělo být včasné, spolehlivé a bezpečné odstranění DNaH. Dopravní nehodu a havárii, která většinou tvoří překážku provozu na PK, není schopen v drtivé většině případů odstranit ten, kdo jí způsobil, a proto je zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění dané, že tuto zodpovědnost přebírá stát. Bezesporu je ve státním zájmu zabezpečit pro své občany pozemní komunikace bez překážek, tak aby zde probíhal plynulý a bezpečný provoz. Plynulý a bezpečný provoz na PK je v zájmu všech občanů ČR.

Dále budou analyzovány oba způsoby odstranění DNaH - zákonným způsobem a podle Memoranda. Díky těmto analýzám je zřejmé, který ze způsobů je efektivnější, který dokáže zabezpečit rychlé a spolehlivé odstranění DNaH. Nejsložitější případy nastávají při nehodách, nebo haváriích nákladních vozidel. Tato záležitost často ochromí dopravu na nejdůležitějších PK v České republice. V těchto případech je zapotřebí funkční systémové a zákonné řešení, nikoli nekoordinovaný a neodborný zásah. Dobrý systém musí zaručit odstranění DNaH v co nejkratším čase.

2.1 Důležité pojmy a fakta

Pro lepší porozumění této práci je vhodné vysvětlit význam několik používaných pojmů a osvětlit zdroj financování odklizení dopravních nehod.

Odklizení překážek v silničním provozu má dle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění povinnost řešit správce PK. Správce PK je odpovědný za včasné odstranění překážky provozu, avšak při postupu podle Memoranda nemá žádné nástroje, aby tak mohl činit. O DNaH, která se stala na jeho PK, není totiž ani informován.

2.1.1 Délky a informace o pozemních komunikacích v České republice

Údaje o pozemních komunikacích poslouží k lepší představě jak rozlehlé silniční sítě se problematika odstranění DNaH týká. V ČR je velmi hustá silniční síť, taková hustota je až zbytečná. Díky této hustotě je náročné a nákladné PK udržovat. Terén v České republice je různorodý. Vyskytují se hory, pahorkatiny, nížiny, velká města i rozlehlý venkov. Také podnebí v mírném pásu přináší střídání čtyř ročních období, a tudíž se vyskytuje většina typů počasí.

Délky pozemních komunikací v České republice

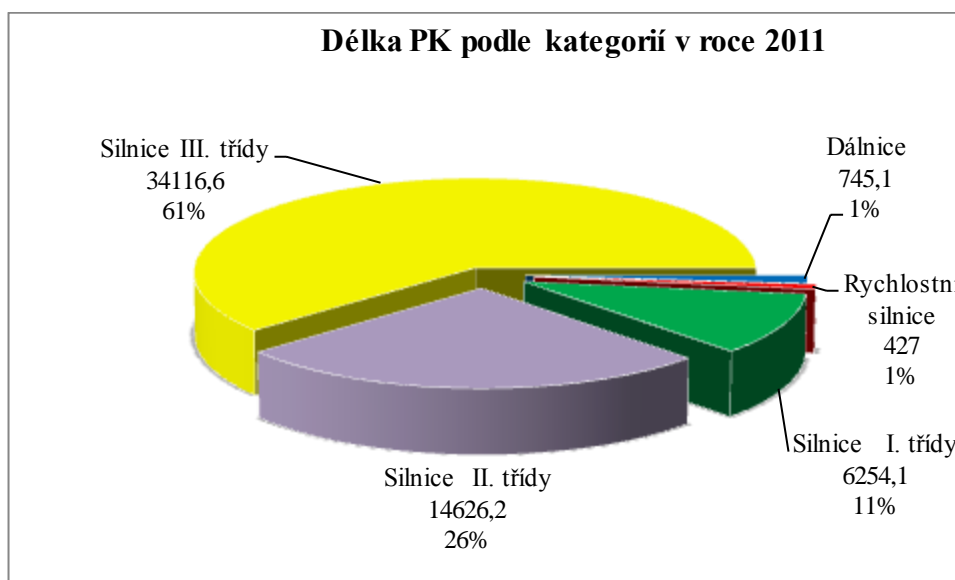
Údaje o délce PK slouží pro představu, o kolik kilometrů se správci PK musí starat.

Tabulka 1 - Délka pozemních komunikací v ČR v roce 2011

Kategorie PK	Dálnice	Silnice				Celkem (km)
		Rychlostní	I. třídy	II. třídy	III. třídy	
Délka (km)	745,1	427	6254,1	14 626,2	34 116,6	55 742

Zdroj: Ročenka dopravy MDČR (8)

Z obrázku č. 4 je názorně vidět, že silnice III. třídy převažují. Dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy tvoří pouze 13 % z celkového počtu PK.



Obrázek 4 - Délka pozemních komunikací podle kategorií v roce 2011

Zdroj: Autor na základě (8)

2.1.2 Odtahová služba

Je to společnost, která nabízí služby, pomocí kterých je překážka v provozu z PK odstraněna. V praxi se jedná o konkrétní služby. Jako jsou odtažení nepojízdného vozidla, vyproštění a následný odtah havarovaného vozidla, přeložení a odvoz nákladu havarovaného vozidla, uvedení PK do stavu před nehodou a případná odstranění ekologické havárie. Odtahové služby disponují nabídkou různých služeb. Pro včasné zprůjezdění komunikace je zapotřebí odtahová služba, která nabízí komplexní a kvalitní služby. Poradí si, jak s odtahem nepojízdného osobního vozidla, tak s hromadnou nehodou nákladních vozidel. Odtahová společnost, která je spolehlivým a silným partnerem pro stát, tak musí být připravena na jakoukoli událost v oblasti odstranění dopravních nehod a jejich následků. Poskytovatelé takovýchto služeb jsou profesionální odtahové služby.

2.1.3 Nehodové centrum pojišťoven

Nehodové centrum pojišťoven je centrum, kde pracují operátoři, kteří přijímají telefonní hovory od PČR s informacemi o DNaH. Jedná se o soukromou společnost. Dále tyto informace předá NCP odtahové službě, kterou v daném čase vybere z mnoha odtahových služeb. V praxi je telefon NCP přesměrovaný na soukromou asistenční službu, která hovory (zakázky) vyřizuje. Nehodové centrum pojišťoven profituje z provize za sjednané odstranění vozidla po DNaH.

Nehodové centrum pojišťoven za předání informace o nehodě účtuje průměrně 10 % z ceny odstranění této DNaH. Nehodové centrum pojišťoven tedy vydělává pouze na obchodování s informacemi. Účastníkům dopravní nehody nepomáhá (pouze navyšuje jejich náklady o svojí provizi) a často výrazně komplikuje situaci při DNaH. Nehodové centrum pojišťoven fyzicky nevlastní žádné odtahové vozidlo ani podobnou techniku na odstranění nehod a vydělává pouze na obchodu s informacemi.

2.1.4 Asistenční služba

Asistenční službu provozuje komerční společnost, která zprostředkovává služby pro motoristy, na které mají právo díky svému pojištění. Je to tedy prostředník mezi pojistníkem a pojistitelem popřípadě konkrétní odtahovou službou. Často zastupuje pojišťovny při plnění služeb jejich zákazníkům. Sjednává například pro pojistníka konkrétní odtahovou, nebo servisní službu. Společnost z pravidla nevlastní odtahová vozidla, servisní

vozidla popřípadě další vybavení typické pro odtahovou službu. Často se jedná o společnost, která má jednoho operátora, který telefonicky přijímá požadavky na odtahování, vyproštění a servis. Dále pak objednává tyto služby u odtahových a servisních služeb. Tyto společnosti však v poslední době fungují i v terénu, a to tam, kde je velká pravděpodobnost vzniku DNaH – jsou nechvalně nazývány jako „Lovci nehod“. Nehodové centrum pojišťoven je pouze další asistenční služba, která je ovšem díky Memorandu pevně vsunuta do řetězce.

2.1.5 Odstranění vozidla po dopravní nehodě, nebo havárii

Zahrnuje soubor činností potřebných k odklizení DNaH, která tvoří překážku na PK. Jedná se o činnosti, ke kterým je v drtivé většině zapotřebí použít vyprošťovací techniky. K odstranění osobního vozidla často stačí použít lehkou vyprošťovací techniku. Zatímco k nehodám nákladních vozidel je zpravidla zapotřebí použít těžkou vyprošťovací techniku. Vyprošťovací techniku může představovat například vozidlo vybavené navijákem, hydraulickým vyprošťovacím ramenem, jeřábem atd. K odstraňování DNaH je dále zapotřebí mnoho speciálních přípravků, které se liší podle typu vyprošťovaného vozidla. Jedná se především o různá lana, zvedací kurty, pásy, kladky, řetězy, úchytky, speciální vyprošťovací vaky a další.

Čas potřebný k vyprošťování je ovlivněn:

- typem bouraného, nebo nepojízdného vozidla
- profesionální úrovní odtahové služby
- technikou, kterou odtahová služba disponuje
- technologií, kterou odtahová služba používá
- technickými pomůckami
- zkušeným a vyškoleným personálem odtahové služby
- počasím

2.1.6 Kdo hradí náklady vzniklé s odstraněním překážky v provozu z PK

Ten, kdo překážku způsobil, je povinen náklady na odstranění uhradit. Každé vozidlo musí mít podle zákona sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Z tohoto pojištění daná pojišťovna hradí vzniklé náklady, ne ovšem neomezeně. Při lehké DNaH, nebo odtahu nepojízdného vozidla toto pojištění potřebné náklady ve většině případů pokryje. Pokud náklady přesáhnou rámec daného pojištění, tak ten, kdo překážku způsobil, hradí

tyto náklady, nebo jsou hrazeny z jiného například nadstandardního pojištění. Dá se tedy říci, že tyto náklady hradí pojišťovny. Odtahové služby při vyúčtování nákladů nesmí nárokovat vyšší než obvyklou cenu. V případě, že odtahová služba službu předraží, tak je to věc právně napadnutelná.

2.1.7 Problematika odstranění nehody nákladního vozidla

Případ nehody nákladního vozidla, nebo těžkého nákladního vozidla je složitý z hlediska vyproštění a odstranění z PK. Příklad této nehody představuje návěsovou cisternovou soupravu, která leží převrácená na dálnici a blokuje dálnici v jednom směru. V takových případech trvá vyproštění, odstranění a znovu zprůjezdnění PK odtahovou službou i několik hodin. Při DNaH nákladních vozidel je běžně zapotřebí i tří nákladních speciálních vyprošťovacích automobilů. Dále je zapotřebí ještě mnoho dalších speciálních přípravků a techniky. V obdobných situacích je ke znovuzprůjezdnění PK bezpodmínečně potřebná profesionální odtahová služba, na kterou se stát a potažmo občané mohou spolehnout. V případě, že dotyčná odtahová služba nedisponuje potřebnou technikou, technologií a přípravky, tak se čas vyprošťování násobně prodlužuje. Také nejvíce komplikací nastává při vyprošťování bouraných nákladních vozidel. Nejsou výjimkou i případy, kdy po určitém čase svoji práci odtahová služba vzdá a nastupuje další, která je lépe vybavena a tudíž situaci zvládne. V takových případech se jedná o velké časové ztráty.

2.1.8 Havárie v silniční dopravě

Havárie je obecně mimořádná událost, respektive člověkem zapříčiněná nehoda či katastrofa, jež vedla ke zničení nebo poškození nějakého stroje, důležitého přístroje, budovy, technologického celku, lidského zdraví či života, k rozsáhlým ekologickým nebo hospodářským škodám apod. (9)

2.1.9 Statistiky v dopravě

Poslouží pro představu o intenzitě provozu na PK a o počtu nehod v ČR. I tyto údaje nám pomůžou pochopit, kde DNaH mohou způsobit největší problémy.

V roce 2010 šetřila Policie ČR celkem 75 522 silničních dopravních nehod, což je oproti předcházejícímu roku mírný nárůst, a sice o necelé 1 %. Výrazný pokles v celkovém počtu šetřených nehod byl zaznamenán za rok 2009, což bylo pravděpodobně způsobeno legislativní změnou od 1. 1. 2009 zvyšující „hranici“ pro povinné hlášení nehody

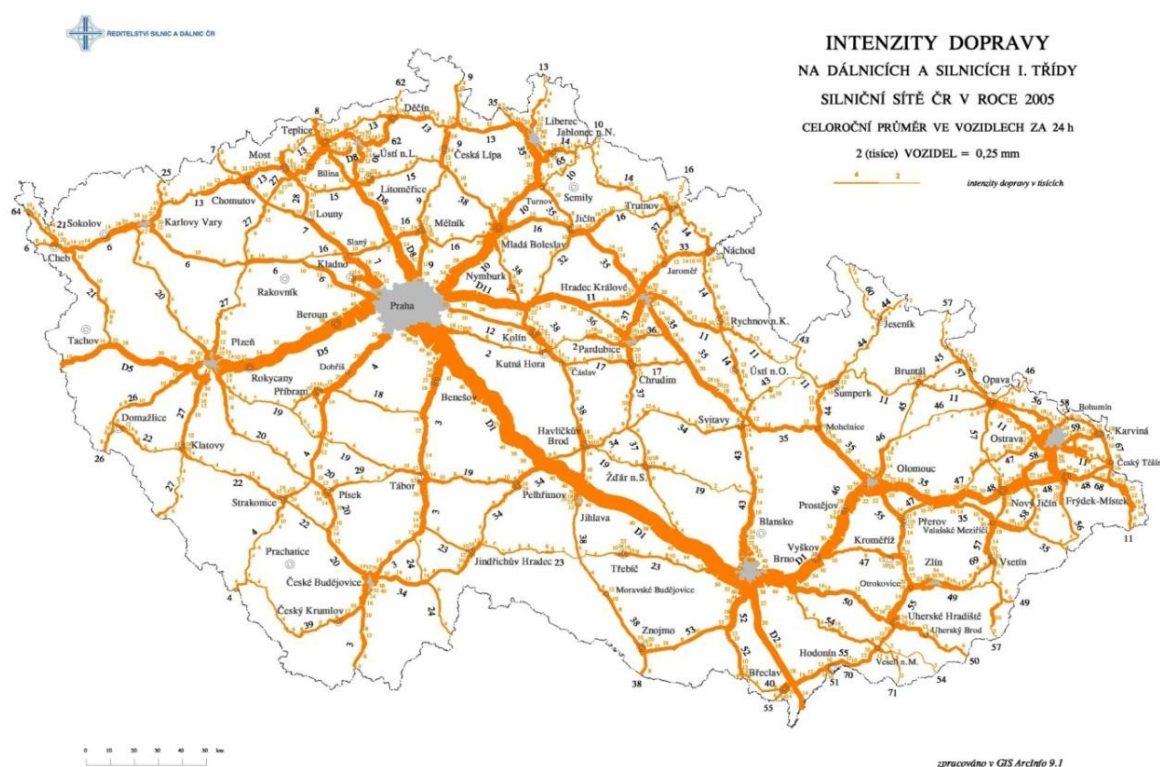
z původních 50 tis. Kč na 100 tis. Kč. Vývoj následků nehod v roce 2010 lze hodnotit jako příznivý, neboť byl zaznamenán další pokles počtu usmrcených (o 9,5 %) a zraněných osob (o 20,2 % u těžce zraněných a o 9,1 % u lehce zraněných) a mírné snížení nastalo i u odhadu hmotné škody (o 1,1 %). (8)

K největšímu meziročnímu nárůstu počtu nehod došlo u nehod zaviněných závadou komunikace, a sice o 46 %. (8)

Co se týče stáří osobních motorových vozidel, nejvyšší podíl na počtu nehod (19 %) měla nejnovější vozidla, a sice vozidla s rokem výroby 2005 – 2009. (8)

Statistika průjezdnosti na pozemních komunikacích

Níže uvedená mapa s vyznačenou intenzitou průjezdnosti na obrázku č. 5 na dálnicích a silnicích I. tříd. Intenzita průjezdnosti má vypovídající hodnotu o místech se zvýšeným rizikem nehod. Čím větší je intenzita provozu, tím vyšší je také riziko vzniku DNah.



Obrázek 5 - Intenzita dopravy v ČR

Zdroj: (3)

Statistiky dopravní nehodovosti

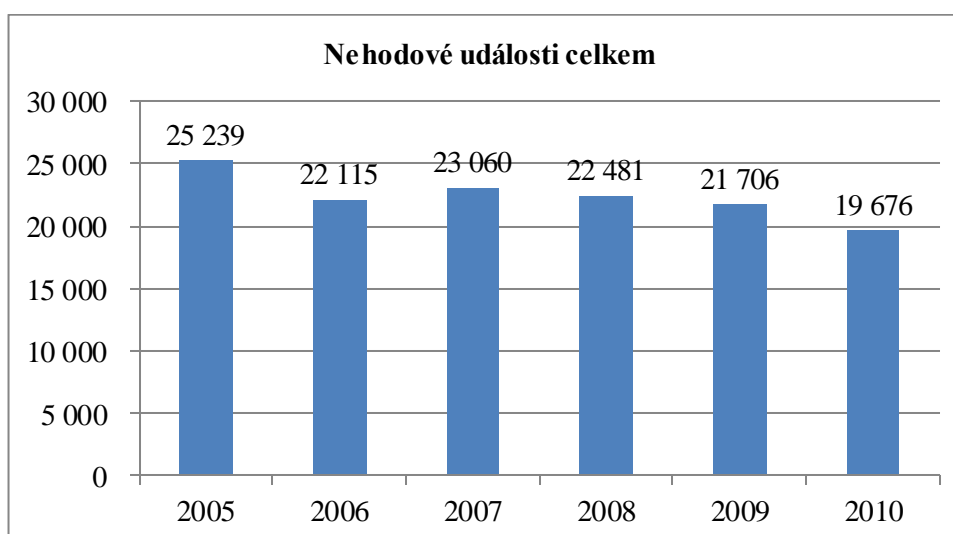
Statistika představuje, kolik nehod se stalo v určitém roce a dále uvádí počet nehod podle místa.

Tabulka 2 - Počet nehod v silničním provozu podle místa a druhu nehody

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nehody na dálnicích	450	449	481	447	412	432
Nehody v obcích (mimo dálnice)	15 636	13 552	13 719	13 443	12 987	12 005
Nehody mimo obce (mimo dálnice)	9 153	8 114	8 860	8 591	8 307	7 239
Nehody mezi vozidlem a chodcem	4 156	3 859	3 982	3 772	3 524	3 342
Nehody jednotlivých vozidel	3 502	3 024	3 212	3 129	2 985	5 814
Nehody mezi vozidly	11 686	10 075	10 474	11 228	11 184	10 520
Nehody způsobené pod vlivem alkoholu	2 688	2 252	2 363	2 334	2 197	1 940
<i>Nehodové události celkem</i>	25 239	22 115	23 060	22 481	21 706	19 676

Zdroj: Ročenka dopravy MDČR (8)

Počet nehod klesá. Není to však způsobeno pouze nižším počtem nehod, ale i faktem, že od roku 2009 se některé nehody například ty, kde nevznikla škoda nad 100 tis. Kč, nemusí hlásit PČR. Toto se promítá ve statistickém snížení počtu dopravních nehod po roce 2009.



Obrázek 6- Nehodové události celkem

Zdroj: Autor na základě Ročenky MDČR

Česká republika má Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Tato strategie si klade za cíl zlepšení bezpečnosti provozu na PK a splnění určitých cílů za určité období. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrčených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob. (10)

Další statistiky jsou k dispozici v příloze D této práce.

2.2 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je nepředvídatelná mimořádná událost, která se stala na PK a její následky jsou na PK, nebo mimo PK. Událost často tvoří překážku provozu na PK a působí negativně na provoz na PK. Událost negativně ovlivňuje plynulost a bezpečnost provozu. Účastníci silničního provozu se v důsledku této události musí překážce vyhýbat, ať již pouze na těže PK, nebo pomocí objízdne trasy. Nebývá výjimkou, že ostatní účastníci provozu musí čekat až do odklizení překážky z PK v dopravních kongescích. Tyto případy nastávají nejčastěji na dálnicích, kde je omezený počet sjezdů a nájezdů a tudíž i omezené možnosti realizace objízdne trasy. Odklizení může trvat i hodiny a podstatně ho ovlivňuje zvolený systém odstraňování DNaH. Čekání nastává v případech, kdy není možné se této překážce vyhnout z důvodu nemožnosti vytvoření objízdne trasy vzhledem k místním podmínkám PK, geografickým podmínkám, vlivům počasí či vzniklé kongesci na objízdne trase.

2.2.1 Závažnost dopravní nehody

V případě, že dopravní nehodu doprovází zranění je prvotním úkolem záchrana lidského života a zdraví. Odstranění překážky z PK a následné zprůjezdění PK je až druhořadá záležitost. O pomoc zraněným lidem se velmi dobře stará IZS. V mnoha případech je zapotřebí zásah Hasičského záchranného sboru ČR při vyprošťování osob z bouraných a zdeformovaných vozidel. Dále se v místě nehody poskytuje Záchranou zdravotní službou ČR zdravotní pomoc raněným a následná zdravotní péče. Jako jedna z posledních věcí před možným započítáním odstraňování dopravní nehody je šetření dopravní nehody PČR. Tyto a další nezbytné úkony mohou dobu trvání uzavření PK zcela oprávněně pozdržet. Například šetření dopravní nehody PČR ve většině případů zvládá před příjezdem odtahové služby.

2.2.2 Místo vzniku dopravní nehody

Místo vzniku dopravní nehody je velice důležité, a to z důvodu, že ne všechny pozemní komunikace plní stejný význam. Je vysvětleno na příkladu: Dopravní nehoda a následná překážka provozu na silnici III. třídy, která může být jednou z více příjezdových silnic do malé obce, není velký problém. Tuto silnici využívá několik osobních vozidel denně. Za takové situace se jistě nemusí jednat o doslovný závod s časem při odstranění překážky z PK.

Další, a to již závažnější případ nastává při dopravní nehodě na silnici I. třídy, tyto silnice bývají často silně přetížené z hlediska kapacity. Využívá je denně tisíce vozidel. Je bezesporu potřebné a v zájmu občanů ČR, aby byla silnice po dopravní nehodě zprůjezdněna v co nejkratším čase. V případě včasného neodstranění dopravní nehody dochází k velkým problémům na silnici. A to při tvorbě kongescí, na objízdných trasách, při zpoždění autobusových linek, při zpoždění dopravců s dodáním nákladu. Všechny věci mají i ekonomický dopad na uživatele PK, především na dopravní firmy, který jsou smluvně vázány často pod pohrůzkou sankcí k včasnému dodání nákladu do místa určení.

Na dálnici je co nejrychlejší opětovné zprůjezdnění po dopravní nehodě velice důležité. Opět zde projíždí tisíce vozidel každý den a frekvence vozidel je násobně větší než na silnicích I. třídy. Dálnice, ale i silnice I. třídy jsou jako velká řeka, která musí neustále téct a je velmi vhodné, aby odklizení dopravních nehod probíhalo co nejrychleji, co nejspolehlivěji a profesionálně. K tomu je zapotřebí zákonný a systémový postup při odstraňování dopravních nehod.

2.2.3 Druh dopravní nehody a havárie ovlivňuje potřeby odstraňování dopravní nehody a havárie

Pokud dojde k dopravní nehodě, nebo havárii osobního automobilu, tak jeho vyproštění a odstranění z PK nemusí vždy bezpodmínečně vyžadovat profesionální a odborný zásah vyprošťovací firmy. Jednoduchý případ DNaH se občas podaří odstranit i neprofesionální firmě, která se vyprošťování běžně nevěnuje. Tato firma většinou disponuje omezeným množstvím a typem vyprošťovací techniky. I přes to, že neprofesionální odtahová služba dokáže odstranit lehkou nehodu, je to často nebezpečné pro ostatní účastníky provozu na PK. Problém nastává, když si situace vyžaduje odborné vyprošťování a odpovídající vyprošťovací techniku a technologii a neprofesionální odtahová služba ji nemá. U nehod

nákladních vozidel je velmi nevhodné využít amatérskou odtahovou službu. K vyproštění nákladních vozidel je běžně zapotřebí i více speciálních vyprošťovacích autojeřábů, nákladních vozidel na překlad nákladu mimo vozidlo, speciálních souprav na odvoz nehodou poničeného nákladního vozidla, speciální přípravky k vyprošťování a mnoho dalších speciálních věcí. V případě absence některého z potřebných článků k vyproštění se vyproštění jen těžko daří, a když ano, tak za podstatně delší dobu. Neprofesionální odtahová služba může havarované vozidlo a náklad ještě více poškodit. Také práce neprofesionální odtahové služby na PK je nebezpečná a zbytečně ohrožuje a omezuje účastníky provozu. Profesionální vyprošťování je zapotřebí i z důvodu dopadu na životní prostředí, kdy při vyprošťování cisternového vozidla je zapotřebí použít speciálních přípravků a technologie vyprošťování, například vyprošťování pomocí speciálních vaků. Dále je zapotřebí v součinnosti s IZS profesionálně odstranit ekologickou havárii, kterou často způsobí protržená nádrž nákladního vozidla, která může obsahovat až stovky litů motorové nafty. Z těchto skutečností vyplývá, že k vyproštění a následnému zprůjezdění PK je bezpodmínečně zapotřebí profesionální odtahové služby, kterou je zapotřebí důkladně vybrat. Stejně tak je zapotřebí funkční systém výběru odtahové služby – vybírat odtahovou službu poptáváním různých odtahových služeb v čase nehody není vhodné a už vůbec není zaručeno, že bude vybrána profesionální odtahová služba.

2.3 Nahlášení překážky provozu na pozemní komunikaci

Překážku provozu na pozemních komunikacích, která vznikla DNaH, většinou nahlásí ten, kdo jí způsobil, nebo svědek této nehody. V případě, že se takto nestane, překážku nahlásí další účastníci provozu, nebo ji zjistí hlídka Policie České republiky.

Samotné nahlášení

Hlášení je směřováno většinou na linku 112, kterou spravuje IZS a konkrétně Hasičský záchranný sbor České republiky. Popřípadě je hlášení přesměřováno na jiné tísňové linky například 150, 155, 158. Tyto systémy si hlásí události mezi sebou.

2.4 Určení překážky provozu na pozemní komunikaci

Po nahlášení události IZS na místo v případě potřeby vyjedou Policisté ČR. Policista nebo obecní strážník rozhodne, zda se jedná o překážku na PK. V případě, že se jedná o překážku na PK, tak ten, kdo jí způsobil, musí tuto překážku neprodleně odstranit; neučiní-li

tak, odstraní ji na jeho náklad vlastník pozemních komunikace. Je logické, že řidič například nákladního vozidla, které je těžce havarované nemůže nehodu odstranit sám. A tudíž musí nastoupit správce PK, který je podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění povinen překážku odstranit. Účelem je, v co nejkratším čase odstranit překážku z PK a tím PK v co nejkratším čase zprůjezdnit.

Určení překážky na pozemních komunikacích je individuální

Policista, nebo obecní strážník určují individuálně, zda se jedná o překážku na PK. Je zapotřebí posoudit zda daná překážka ohrožuje bezpečnost a plynulost provozu. Nejčastěji překážku tvoří havarované, nebo nepojízdné vozidlo. Vzhledem k bezpečnosti a plynulosti provozu je takovéto vozidlo zapotřebí neprodleně odstranit v co nejkratším čase.

2.5 Předání informací o překážce provozu na pozemní komunikaci

Při předávání informací je zapotřebí, aby PČR vhodně informovala buď správce PK, nebo NCP a ti následně vhodně informovali odtahovou službu, která DNaH odstraní. Informovali správce PK podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění, nebo podle Memoranda Nehodové centrum pojišťoven. Předané informace by měly sloužit jako impulz k výzvě odtahové služby k odklizení DNaH, a tudíž vedou k opětovnému zprůjezdnění PK. Co nejrychlejší znovu-zprůjezdnění PK je v této úrovni řešení věci prioritou.

V zájmu ČR je, aby čas potřebný pro informování odtahové služby nebyl delší, než být musí.

2.5.1 Předání informací podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění

Policista, nebo strážník z místa DNaH informuje svého operačního důstojníka a ten tyto informace o DNaH předá příslušnému správce PK. Policie České republiky poskytne správci PK stručné a jasné informace o místě události a základních parametrech vozidla a jeho stavu. Například, že místo DNaH je na dálnici D1, směr Brno, 90,5 km., nákladní vozidlo s návěsem s celkovou hmotností až 44 tun, stojící na kolech v pravém příkopu, s rozsypaným nákladem železných odlitků o váze 1 ks cca 5 kg. Při výzvě na odtahovou službu jsou pro efektivní odstranění DNaH klíčové právě tyto informace a nejsou zapotřebí další. Další informace by proces pouze zdržely. Na základě těchto

informací správce PK potažmo odtahová služba zvolí vhodnou techniku, vybavení, osádku a vyrazí do místa DNaH.

Zjištění potřebných informací v místě DNaH obnáší jeden pohled policisty ČR na místo události. Další informace, nepotřebné pro odstranění vozidla, tak jak tomu je u systému Memoranda, nejsou při zákonném postupu zapotřebí. Zákonný proces tedy není nepotřebnými informacemi zdržován. Odtahová služba může okamžitě vyrazit do místa události a zahájit odstraňování DNaH.

Shrnutě v bodech zákonný systém potřebuje k započetí činností dvě následující informace:

- přesné místo dopravní nehody nebo poruchy vozidla pomocí identifikace pk
- údaje o vozidle, popřípadě nákladu, a jejich stavu

Pokud PČR potřebuje vozidlo zajistit, tak se věc hlásí až dodatečně, tak aby nezdržovala proces odstranění DNaH. Smluvní partneři státu jsou připraveni k součinnosti při zadržení vozidla pro PČR.

Platba za tento zásah je řešena až po znovuzprůjezdění PK a ne při výběru odtahové služby, jak tomu je u Memoranda. Cena za zásah je dána cenou obvyklou a většinou tyto náklady hradí přímo pojišťovna odtahové službě.

V praxi PČR, pokud má dostatek informací již z nahlášení DNaH, může informace podle zákonného způsobu předávat správci PK okamžitě. Mnohdy tedy ještě dříve, než se k DNaH dostaví. To u postupu podle Memoranda není možné.

2.5.2 Předání informací podle Memoranda

Policista ČR z místa DNaH informuje svého operačního důstojníka a ten tyto informace o DNaH předá NCP. Nepředává ovšem jen informace, které jsou potřebné k odstranění DNaH, ale předává i další informace, které nejsou pro potřebu odstranění DNaH potřebné a to proces Memoranda značně zdržuje. Pro Memorandum je tedy zapotřebí následujících informací:

- přesné místo dopravní nehody nebo poruchy vozidla pomocí identifikace PK
- údaje o potřebě odtahu vozidla
- registrační značka vozidla (navíc oprati zákonnému systému)
- druh a značka eventuálně i model vozidla (navíc oproti zákonnému systému)
- číslo zelené karty ve struktuře kód země / kód pojištěného / číslo zelené karty (navíc oproti zákonnému systému)
- jméno, příjmení a kontakt na oznamovatele DN (navíc oproti zákonnému systému)
- informace pro odtahovou službu (navíc oproti zákonnému systému)

Je zcela zřejmé, že policista ČR je nucen zjišťovat informace, které z pohledu policie a správce PK, tedy státu nejsou důležité. Tímto se doba potřebná pro odstranění DNaH přirozeně podstatně prodlužuje. Policista na místě DNaH musí hledat zelenou kartu (Mezinárodní automobilová pojišťovací karta) a číslo pojistné smlouvy a zjišťovat další zbytečné informace. Zjistit tyto nepotřebné informace bývá často velmi problematické. Pro Nehodové centrum pojišťoven je nejdůležitější, z jaké pojistné smlouvy bude zásah hrazen a minimalizace nákladů na tento zásah. Co nejrychlejší odstranění DNaH a následné zprůjezdnění PK je méně důležité.

Cena za zásah je tedy smlouvána v době DNaH s partnery NCP. Je zřejmé, že tento proces čas potřebný k odstranění DNaH podstatně prodlužuje. Platba za zásah odtahové službě přichází od NCP, které platby získává od pojišťovny. Z této platby si NCP jako prostředník nechává část peněz. O to méně se dostává k odtahovým službám.

2.5.3 Informace důležité pro odstraňování dopravních nehod a havárií

Informace, které jsou vyžadovány Nehodovým centrem pojišťoven, jsou mnohdy obtížně zjistitelné a nepřispívají k brzkému odstranění DNaH. Silniční soupravy a jejich části bývají často pojištěny u různých pojišťoven. Nehody, kde se vyskytuje více vozidel, jsou také problematické, protože policista musí zjišťovat údaje pro NCP o každém z vozidel a každé vozidlo je přirozeně pojištěno u jiné pojišťovny. Řidič, nebo majitel vozidla, který by tyto informace mohl poskytnout, může být zraněný a komunikace s ním nemusí být možná. Dále nastává problém v případě, že se jedná o zahraniční řidiče, kde jazykové bariéry opět komplikují zjištění informací pro NCP. Zmíněné informace pro NCP nejsou přínosem pro samotné odstraňování DNaH, nýbrž jsou přínosem pro pojišťovny a NCP. Potřeba daná

Memorandem poskytovat **informace nepotřebné k odstraňování DNaH** ovšem zcela pochopitelně **prodlužují čas nástupu odtahové služby** na místo nehody.

2.6 Výzva a výběr odtahové společnosti k odstranění překážky provozu z pozemní komunikace

Následkem tohoto výběru odtahové služby a následným vyzváním k odstranění DNaH by mělo dojít k co nejrychlejšímu a nejspolehlivějšímu odstranění překážky provozu z PK, a tudíž jejímu následnému zprůjezdnění. To by mělo být cílem všech zúčastněných složek. K tomu odstranění by měla být vybrána profesionální odtahová služba, která nastupuje v případě, že překážku provozu na PK není schopen neprodleně odstranit, ten kdo jí způsobil. Což je přirozeně většina případů DNaH. Způsob výběru odtahové služby je jednou z dalších důležitých složek ovlivňující čas potřebný k odstranění DNaH. Způsob výběru odtahové služby i odtahová služba samotná čas potřebný k odstranění DNaH podstatně ovlivňuje. Odtahové služby jsou partnery správců PK a NCP.

2.6.1 Způsob výběru partnera podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění

V případě, že ten kdo překážku způsobil, jí není schopen neprodleně odstranit, což nastává v drtivé většině případů, policie informuje správce pozemní komunikace. Správce PK je povinen překážku z PK neprodleně odstranit, a to buď sám, nebo prostřednictvím svého smluvního partnera. Smluvním partnerem je myšlena odtahová služba. Není z ekonomického hlediska únosné, aby správce PK, tedy státní nezisková organizace, disponovala odpovídající vyprošťovací technikou, technologií a potřebnými přípravky k odstranění DNaH. A proto na základě výběrového řízení vybere správce PK svého smluvního partnera. Při výběrovém řízení je důležité nastavit správně požadavky na odtahovou službu, které se stane partnerem správce PK. Mezi hlavní požadavky na budoucího smluvního partnera patří například dostatečná vyprošťovací a odtahová technika, technická vybavenost, odpovídající zázemí, čas dojezdu k místu DNaH do 40 minut, dobrá pověst a zkušenosti společnosti v dané oblasti odstranění DNaH. Díky tomuto výběru je vybrán silný a spolehlivý partner, který má nejlepší předpoklady pro včasné odstranění DNaH z PK. Vybraný partner je navíc vázán smluvními podmínkami vůči správci PK, mezi nejdůležitější patří čas dojezdu do místa dopravní nehody. Smluvní partnery správců PK lze nazvat profesionálními odtahovými službami. Tyto profesionálové například drží nonstop služby jako členové IZS.

V praxi se tedy nestává, že by PK byla blokována kvůli pozdnímu příjezdu vyprošťovací, nebo odtahové techniky déle než je zapotřebí. Dále je zde vhodné zmínit výhodu stálé spolupráce mezi smluvním partnerem a správcem PK. Odtahová služba, která je vybrána na základě výběrového řízení a jeho důvodných kritérií má nejlepší předpoklady k včasnému odstranění DNaH. Postup je v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění. Správce PK tedy odstraňování DNaH kontroluje a spravuje, tak jak mu ukládá zmiňovaný zákon.

Tento způsob výběru odtahové služby neprobíhá v čase trvání DNaH, a tudíž neprodlužuje čas potřebný k odstranění DNaH. Odtahová služba je vybrána ještě před vznikem DNaH. Tento způsob výběru partnera má následující výhody:

- 100 % vymahatelnost práva
- 100 % informovanost státních složek a IZS
- profesionalita – garantované časy dojezdu, vhodná technika, školení zaměstnanci
- rychlost
- bezpečí – díky rychlosti klesá riziko vzniku dalších DNaH
- jednoduchost – při výběru odtahové služby
- jistota

2.6.2 Kritéria pro výběr partnerské společnosti podle zákona

Partner správce PK je vybrán dopředu na základě výběrového řízení, které uskuteční správce PK. Vybraný partner musí splňovat podmínky, které mu dávají nejlepší předpoklady k efektivnímu, rychlému a profesionálnímu zásahu, který zajistí odstranění překážky z PK v co nejkratším čase. Partner je tedy vybrán na základě:

- Kvality partnera (čas dojezdu, technická vybavenost, bezpečnost práce atd.)
- Schopnosti komplexního zabezpečení odstranění překážky všeho druhu (motocykl, osobní automobil, nákladní automobil, autobus, speciální automobily)

2.6.3 Výběr partnera podle memoranda

V případě, že ten kdo překážku způsobil, ji není schopen neprodleně odstranit, což tedy nastává v drtivé většině případů. Policie informuje nikoli ovšem správce PK, ale Nehodové centrum pojišťoven. Nehodové centrum pojišťoven na základě informací

o druhu a poskytovateli pojištění nahlášených PČR následně vybírá vhodnou odtahovou službu, která dostane zakázku na odstranění DNaH. Nehodové centrum pojišťoven má přes 400 smluvních partnerů. Výběr partnera probíhá dle požadavků dané pojišťovny. Různé pojišťovny jsou ochotné platit za služby různým poskytovatelům. To znamená, že pojišťovna si vybere, s kterou odtahovou službou spolupracovat bude, a s kterou nikoli. Nutno podotknout, že odtahová služba vybraná NCP, která DNaH z PK odstraní, není ničím vázána vůči správci PK. Stát zastoupený správcem PK tedy je z procesu odstraňování DNaH vynechán a nemůže ho nikterak ovlivnit. Správce PK není o DNaH ani informován. A průběh odstranění DNaH nemůže kontrolovat ani koordinovat. Další komplikace nastávají v případě, že dojde k poškození PK v důsledku DNaH, správce PK není tedy informován o DNaH a tudíž nemůže ani zjistit případné poškození PK. Tento způsob výběru partnera má následující nevýhody:

- Tento způsob je časově náročný. Může trvat až desítky minut.
- Nezákonný způsob
- Nevymahatelnost práva
- Neinformovanost správců PK
- Neprofesionalita
- Zdlouhavost
- Nebezpečí
- Nespolehlivost

2.6.4 Kritéria pro výběr partnera podle memoranda

Partner podle Memoranda je vybírán až po nahlášení DNaH. Výběr tedy probíhá v době trvání DNaH. Nehodové centrum pojišťoven vybere partnera podle možnosti spolupráce odtahové služby s pojišťovnou, u které je vozidlo pojištěné. Dalším kritériem při výběru odtahové služby je cena za odstranění DNaH. Není tedy výjimkou, že NCP se s odtahovou službou na ceně za odstranění DNaH nedohodne a začíná hledat znovu jinou odtahovou službu, která DNaH odstraní levněji. Vzhledem k tomu, že Nehodové centrum pojišťoven pracuje pro pojišťovny je cena za odstranění DNaH rozhodující. O tom, kdo odstraní překážku z PK, se rozhoduje v čase průběhu dopravní nehody na základě:

- Nejnižší ceny za odstranění DNaH
- Dle vztahu určité pojišťovny s danou odtahovou službou

2.7 Měření času od zjištění nehody PČR do vyzvání odtahové služby

Čas potřebný k předání informací může být a je velmi rozdílný v závislosti na zvoleném postupu odstraňování DNaH. Způsoby odstraňování DNaH jsou, jak bylo výše uvedeno dva, a to podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění, nebo podle Memoranda. Budou tedy měřeny časy potřebné k předání informací u způsobu podle výše zmíněného zákona a podle Memoranda. Čas potřebný k předání informací podle Memoranda je zpravidla delší, protože předávaných informací je zapotřebí více. Bude tedy zkoumán čas od zjištění překážky provozu PČR do výzvy k výjezdu odtahové služby. Tento čas je podstatný a spolu s úrovní kvality odtahové služby podstatně ovlivňuje celkový čas odstranění DNaH.

Nutno podotknout, že je měřen pouze čas od vzniku DNaH po nahlášení odtahové služby. K dalšímu časovému zpoždění dochází při neodborném odstraňování DNaH v případě, že NCP vyzve neprofesionální odtahovou službu.

2.7.1 Zdroje dat

Hlavním zdrojem dat je interní informační systém, který využívá IZS. Je využíván k informování o nově vzniklých mimořádných událostech. Podává informaci o místě, kde se daná událost vyskytuje. Dále informuje o typu události, což je například těžká nehoda OA, OA mimo komunikací. Informuje i o dalších skutečnostech jako je například počet zraněných, ale to pro účely této práce není potřebné. Důležité je, že tento systém informuje o přesném čase, kdy událost byla zjištěna IZS. Tento systém rozesílá zprávy o těchto událostech na určité kontakty, a to buď v podobě SMS zpráv (krátká textová správa), nebo emailem. Pro účely měření je zabezpečen přístup k těmto informačním zprávám. Dalším zdrojem časových dat je databáze odtahové služby PRETOL HB s.r.o., která je smluvním partnerem správce PK a zabezpečuje odklizení DNaH na téměř 100 km dálnice D1. Tato společnost si archivuje časy, kdy byla podle zmiňovaného zákona vyzvána správcem PK a časy, kdy byla vyzvána Nehodovým centrem k odstranění DNaH. **Bude tedy měřen čas od zjištění DNaH Integrovaným záchranným systémem po čas výzvy odtahové služby k odstranění DNaH** Tyto interní údaje firmy jsou nám plně k dispozici. Měření proběhne z vybraných dat za určité období. Tento čas může být ovlivněn možností PČR zjistit informace o DNaH, ale k tomuto negativnímu ovlivnění dochází opravdu jen zřídka.

2.7.2 Čas od zjištění události do výzvy odtahové služby při zákonném způsobu

Časy v následující tabulce č. 3 byly vybrány z interních materiálů firmy PRETOL HB s.r.o. z října, listopadu a prosince roku 2011. Jsou to časy, které byly zapotřebí k předání informací odtahové službě PRETOL HB s.r.o. správcem PK. Odtahová služba PRETOL HB s.r.o. je partnerem více správců PK v kraji Vysočina i jinde v ČR. Spolupráce mezi touto společností a správcem PK má letitou tradici. Spolupráce má za sebou nespočet provedených odstranění DNah z PK. Správci PK a tato společnost jsou vzájemně propojeni a za čas jejich spolupráce vybudovali dobré vztahy, které jsou předpokladem pro efektivní odstranění DNah. Tato spolupráce je podložena smlouvami, které spolupráci usnadňují a upravují práva a povinnosti obou stran. Časy v tabulce jsou zaokrouhleny na celé minuty.

Tabulka 3 - Zjištěné časy potřebné k nahlášení nehody zákonným způsobem

č. vzorku	čas v min	č. vzorku	čas v min	č. vzorku	čas v min
1.	4	16.	5	31.	8
2.	2	17.	4	32.	2
3.	3	18.	7	33.	5
4.	4	19.	3	34.	6
5.	4	20.	4	35.	5
6.	2	21.	4	36.	5
7.	2	22.	5	37.	5
8.	3	23.	3	38.	2
9.	8	24.	5	39.	6
10.	2	25.	2	40.	5
11.	5	26.	2	41.	8
12.	4	27.	6	42.	3
13.	2	28.	12	43.	9
14.	2	29.	5	44.	3
15.	3	30.	3		

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

Průměrný čas z těchto měření je **4,36 minut**. To jsou 4 minuty a 21,6 sekund. Přibližně tak dlouho tedy trvá nahlášení DNah odtahové službě od jejího zjištění IZS. Po této době je již vše ostatní na odtahové službě.

Je tedy otázka minut, než se výzva k odstranění DNaH a informace o ní dostanou k profesionální odtahové službě. To je jistě dobrý čas a značí dobré fungování zákonného systému.

2.7.3 Čas od zjištění události do výzvy odtahové služby podle Memoranda

Čas potřebný k předání informací a k výzvě odtahové služby podle Memoranda je podstatně delší, než u zákonného systému, jak prokázala analýza. V tabulkách jsou uvedeny naměřené časy potřebné k předání informací o DNaH podle systému Memoranda v minutách a jejich zastoupení v procentech. Výsledek analýzy není dobrý pro Memorandum.

Tabulka 4 - Zpoždění informace o DNaH z NCP partnerovi v %

Období	0-5 min.	5-10 min.	10-20 min.	20-30 min.	0,5-1 h	nad 1h
Říjen	-	27 %	19 %	36 %	9 %	9 %
Listopad	-	-	58 %	25 %	-	17 %
Prosinec	-	-	70 %	20 %	5 %	5 %
Průměr	0 %	9 %	49 %	27 %	4 %	10 %

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

Dle analýzy a výpočtů je **průměrný potřebný čas od vzniku DNaH po nahlášení odtahové služby 23,57 minuty**. To je 23 minut a 34 sekund. **To je 5,5 krát více než u zákonného způsobu**. To je špatný výsledek pro Memorandum.

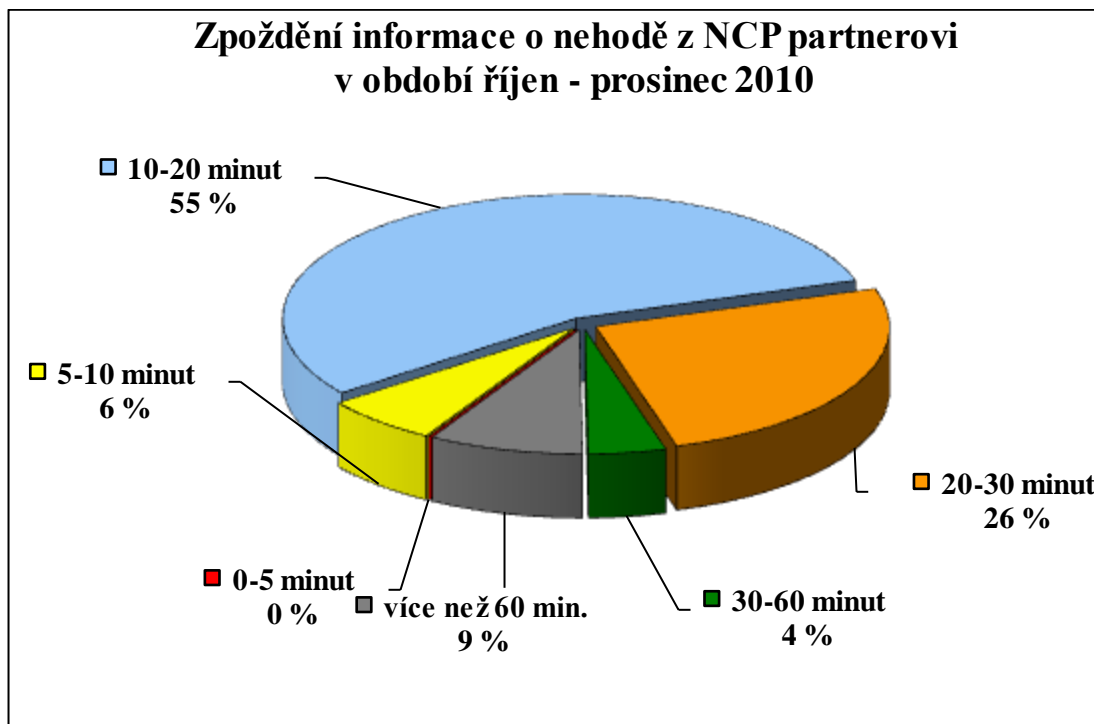
Ve 41 % případů předalo NCP informaci se zpožděním více než 20 minut. Není výjimečné, že předání informací od NCP dojde s více než hodinovým zpožděním. V následující tabulce č. 5 je vidět četnost těchto zpoždění.

Tabulka 5 - Zpoždění informace o DNaH z NCP partnerovi v počtech případů

Období	0-5 min.	5-10 min.	10-20 min.	20-30min.	0,5-1 h	nad 1h	Celkem
Říjen	0	3	2	4	1	1	11
Listopad	0	0	7	3	0	2	12
Prosinec	0	0	17	5	1	1	24
Průměr	0	3	26	12	2	4	47

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

Nejčetnější zpoždění je v rozsahu 10 – 20 minut, následně 20 – 30 minut, ale také není výjimkou i více jak hodinové zpoždění. Pochopitelně je nepřijatelné, aby DNaH nebyla odstraněna po takovou dobu z důvodu špatného fungování NCP. Všechna tato zbytečná zpoždění se pomítají do celkového času potřebného k odstranění DNaH negativně.



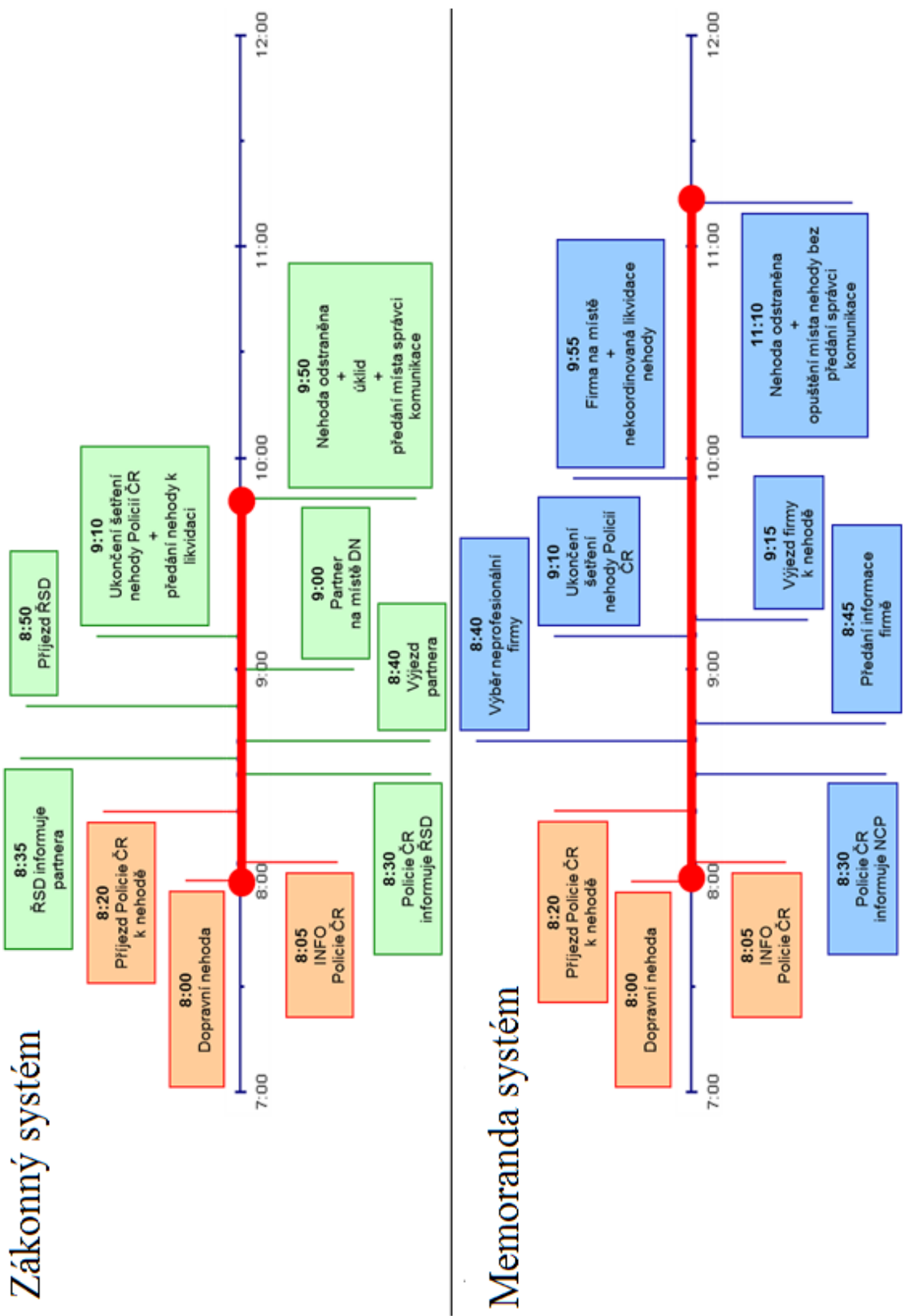
Obrázek 7 - Zpoždění informace o nehodě z NCP partnerovi v období říjen – prosinec 2011

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

Nehodové centrum pojišťoven není schopné předat informaci o DNaH včas, přestože PČR a IZS předává informaci NCP o DNaH prakticky ihned.

2.8 Časový průběh odstranění vzorové dopravní nehody

Schéma na obr. 8 znázorňuje oba způsoby odstranění DNaH. V schématu je zobrazena dopravní nehoda od jejího vzniku až po opětovné zprůjezdění pozemní komunikace. Díky tomu si je možné jasně představit, jak dění okolo odstraňování DNaH probíhá a jak probíhá komunikace mezi příslušnými složkami. Časy, potřebné pro předání informací o DNaH, které byly pro modelový případ použity, vycházejí z předchozí analýzy. Časové zpoždění při odstraňování DNaH neprofesionální odtahovou službou bylo určeno na základě konzultací s odtahovými službami a pohybu autora této práce v praxi při odstraňování DNaH. Modelový příklad ukazuje průběh odstraňování dopravní nehody vozidla typu N2.



Obrázek 8 - Schématické znázornění obou systémů

Zdroj: Autor

Z obrázku č. 8 je průběh řešení vzorové DNaH jasně vidět. Zákonný systém je mnohem rychlejší a díky způsobu výběru odtahové služby se oproti Memorandu ušetří podstatný čas. Z analýzy vyplývá, že je to v průměru 16 minut. To není jediná fáze, kdy zákoný systém šetří čas. Při zákonném systému také nevznikají další časové ztráty například díky neprofesionálnímu počínání odtahové služby. Když PČR a správce PK postupují podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění, tak vědí jistě, že na místo DNaH přijede schopná profesionální odtahová služba, kterou znají. Tato spolupráce správců PK a odtahových služeb je na všech místech ČR roky prověřená a funguje dobře. Při využívání Memoranda se neví, jak zdatná odtahová služba přijede tentokrát. Například při zhoršených povětrnostních podmínkách v zimním období a při složité DNaH je nepřijatelné, aby se státní složky spoléhaly na neprofesionální odtahovou službu, která nemá předpoklady k zvládnutí odstranění DNaH. Nehodové centrum pojišťoven, které bylo zřízeno Memorandem bohužel, vybírá neprofesionální odtahové služby, a to kvůli ceně, ale také kvůli skutečnosti, že profesionální odtahové služby nechtějí s NCP spolupracovat. Nestojí o další a další prostředníky a nechtějí se účastnit nezákonného systému. Často se také stane, že vinu za pozdní odstranění DNaH svaluje NCP na odtahové služby, přitom vina bývá na straně NCP.

Dopravní nehoda, která se udála v 8:00, je **podle** modelu **zákonného systému** odstraněna v 9:50. A její odstranění **trvá 1 hodinu a 50 minut**.

Zatímco **podle Memoranda** je tato nehoda odstraněna až v 11:10. **Odstranění** podle memoranda tedy **trvá 3 hodiny a 10 minut**. Jedná se tedy **o časovou ztrátu Memoranda** oproti zákonnému systému **1 hodiny a 20 minut**.

Podstatnou nevýhodou v případě řešení DNaH podle Memoranda je, že čas dojezdu odtahové služby k DNaH není vůči správci PK garantovaný.

2.8.1 Zhodnocení vzorového příkladu odstraňování dopravní nehody, nebo havárie

- **Zákonný systém** – pokud bude vycházeno ze statistik průjezdnosti ŘSD z dálnice D1, tak při zablokování dálnice na 110 minut bude omezeno 2 476 vozidel. Tato vozidla budou buď čekat v dopravní kongesci, anebo se místu dopravní nehody vyhnou po objízdě trase. Je to nepříjemné, protože mnoho účastníků provozu je omezeno, nicméně to je minimální potřebný čas k odstranění DNaH z PK. Důležité je, aby čas

potřebný k odstranění DNaH nebyl zbytečně prodlužován a zákonný systém ho neprodlužuje. Čas potřebný k znovu zprůjezdnění PK je nejkratší možný v případě zákonného způsobu odstranění DNaH.

- Blokování komunikace 110 minut
- Počet omezených vozidel dopravní nehodou 2 476 (3)

- **Podle Memoranda** – opět je vycházeno ze statistik průjezdnosti ŘSD pro D1. Předpokládaná doba blokace dálnice D1 je 190 minut. Je to podstatně delší doba, než při zákonném způsobu odstraňování DNaH. Toto zpoždění vychází z problémového postupu, který je dán Memorandem. Dochází ke zpoždění při předávání informací a při neodborném odstraňování DNaH. Při postupu podle Memoranda vzorová dopravní nehoda omezí 4 277 vozidel. To je podstatně více omezených vozidel, než u zákonného způsobu. Jedná se sice o vzorový příklad, ale jak bude ukázáno dále v této bakalářské práci, k takovému zpoždění ze strany Memoranda v praxi běžně dochází.

- Blokování komunikace 190 minut
- Počet omezených vozidel dopravní nehodou 4 277 (3)

2.9 Shrnutí předností a nedostatků při odstranění DNaH podle Memoranda a zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění

Tabulka 6 shrnuje přednosti a nedostatky obou systémů. Je zřejmé, že Memorandum z tohoto hodnocení nevychází dobře. Dále jsou pak vysvětleny jednotlivé body problematiky.

Vysvětlení k tabulce 6:

Červená barva vyjadřuje nedostatky, zelená barva přednosti, u obou systémů, podle kterých se odstraňování DNaH řídí.

Tabulka 6 - Přehled předností a nedostatků používání Memoranda a zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění

Problematika	Memorandum	Zákon
Vymahatelnost práva	-	+
Informovanost státních složek a IZS	-	+
Časová ztráta při předávání informací	-	+
Údaje o dopravní nehodě	-	+
Další požadavky na způsob odstranění DNaH ze strany správce PK	-	+
Časová návaznost záchranných prací	-	+
Časy dojezdů	-	+
Spolehlivost partnerů	-	+
Použitá technika	-	+

Zdroj: Autor

Vymahatelnost práva

- Zákonný systém zaručuje všem účastníkům nehody 100 % vymahatelnost práva v případě náhrad škod, soudních sporů apod.
- Systém Memoranda toto nezaručuje, protože odstranění dopravních nehod neprobíhá dle § 45 zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění.

Informovanost státních složek a IZS

- V zákonném systému je o DNaH prostřednictvím policie ČR informován správce PK, který společně s IZS informuje dle potřeby příslušné státní úřady (povodí, životní prostředí apod.).
- V systému Memoranda policie ČR informuje pouze NCP, které řeší pouze odstranění DNaH, ale neřeší odstranění všech následků, které při nehodě vznikly (např. únik provozních kapalin apod.). Povinnosti správců PK nikdo neřeší.

Časová ztráta při předávání informací

- Zákonný systém zaručuje včasné předávání informací o DNaH díky povinnosti PČR kontaktovat správce PK, který má smluvně zajištěny partnery.
- V systému Memoranda PČR informuje pouze Nehodové centrum pojišťoven, které k odstranění DNaH teprve vybírá některého ze svých partnerů.

Údaje o dopravní nehodě

- Zákonný systém zaručuje, že údaje o dopravní nehodě odpovídají skutečnosti, protože PČR předává informaci pouze správci PK, který má potřebné znalosti a zkušenosti k tomu situaci posoudit a předat potřebné informace svému partnerovi.
- V systému Memoranda předává policie informace o dopravní nehodě Nehodovému centru, kde tuto informaci zpracovává operátor bez dostatečných znalostí. Operátor poskytuje často zkreslené informace dál některému ze svých smluvních partnerů, aniž by byl schopen posoudit závažnost a tím i náročnost odstranění DNaH. Proto se stává, že k DNaH přijede nevhodná, nebo nedostatečná odtahová, nebo vyprošťovací technika.

Další požadavky na způsob odstranění DNaH ze strany správce PK

- Zákonný systém prostřednictvím PČR informuje o DNaH správce PK, který vzniklou situaci řeší ve spolupráci se svými partnery a dohlíží na průběh prací.
- V systému Memoranda není správce PK vůbec informován, a proto není na místě události. Odstraňování nehody pak probíhá živelně, přičemž správce PK netuší, co se na jeho PK děje (poškozená vozovka, dopravní značení, svodidla apod.). Proto ani nemůže včas řešit nápravu škod po DNaH.

Časová návaznost záchranných prací

- Zákonný systém zaručuje informování všech složek podílejících se na odstranění DNaH a tím i efektivní odstraňování DNaH a jejich následků. Technika potřebná k odstranění DNaH je na místě zpravidla ještě před ukončením šetření PČR.
- Systém Memoranda předává informace přes několik operátorů, kde dochází k časové prodlevě a další časová prodleva vzniká při výběru partnera v NCP. Není výjimkou,

že dochází ke zpoždění v řádech desítek minut až hodin. V jednom případě došlo k více než 10 hodinovému zpoždění při předání informace ze strany NCP.

Smluvně garantované časy dojezdů

- Zákonný systém dává za povinnost správci PK zajistit odstranění DNaH například prostřednictvím smluvního partnera, který přijede na místo nehody do 40 minut od nahlášení nehody s vhodnou technikou v dostatečném množství ke zvládnutí odstranění DNaH.
- U systému Memoranda není čas ani vhodnost techniky smluvně garantován. Díky tomu je systém odstranění DNaH zdlouhavější a méně efektivní.

Spolehlivost partnerů

- Zákonný systém má díky stanoveným smlouvám přesná pravidla, která je možné v případě porušení podmínek vymáhat. Je zde smluvně garantovaná kvalita služeb požadovaná ze strany správců PK.
- U systému Memoranda kvalita služeb garantovaná není. Správci PK tak vznikají náklady navíc za nekvalitní práci partnerů NCP, které nemůže vymáhat, protože neexistují potřebné smlouvy.

Použitá technika

- V zákonném systému má správce PK povinnost zajistit smluvního partnera, který přijede s vhodnou technikou a v dostatečném množství k odstranění DNaH.
- U systému Memoranda není vhodnost techniky smluvně garantována. Díky tomu je odstranění zdlouhavější, někdy dochází i k výměně partnerů z důvodů nevládnutí rozsahu nehody.

3 NÁVRH NA OPTIMALIZACI TECHNOLOGICKÉHO POSTUPU ODSTRAŇOVÁNÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

V této části práce budou uvedeny příklady špatného fungování odstraňování DNaH podle Memoranda v praxi. Bude uveden vzorový příklad s vývojovým diagramem odstraňování DNaH podle Memoranda. V této části bakalářské práce bude navrženo opustit od řešení DNaH podle Memoranda a opětovně řešit odstraňování DNaH podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění. Díky předchozí analýze je zřejmé, že zákonný systém je vhodnější. K zákonnému systému odstraňování DNaH budou navrženy změny, díky kterým je možné odstraňování DNaH zákonným způsobem ještě zefektivnit. Dále budou uvedeny příklady správného fungování odstraňování DNaH zákonným způsobem v praxi. Bude také uvedeno, jak by odstraňování DNaH probíhalo v případě přijetí návrhů této práce na konkrétním příkladu z praxe a bude vypracován vzorový teoretický příklad s vývojovým diagramem odstraňování DNaH podle návrhů v praxi. Přijetí návrhů této práce by vedlo:

- Ke zvýšení bezpečnosti provozu na PK
- Rychlému a efektivnímu odstranění DNaH
- Snížení dopravních kongescí pro účastníky provozu na PK
- K vymahatelnosti práva v případě soudních sporů, náhrad škod atd.
- K zamezení sporů mezi PČR a vlastníky komunikací
- K používání vhodné techniky a předcházení následných škod

Z této bakalářské práce vyplývá, že Memorandum:

- Je protizákonný právní akt a funguje v rozporu se zákonem
- Podstatně zhoršuje bezpečnost provozu na PK
- Prodlužuje čas potřebný k odstranění DNaH
- Negativně působí na činnost dopravních, ale i dalších firem
- Dává prostor vzniku sporů mezi PČR a vlastníky komunikací
- Poškozuje odtahové služby působící podle zákona

Značná výhoda navrhovaných opatření je, že se nejedná o žádný experiment, u kterého by se teprve za provozu ukázalo, zda je správný. Memorandum i zákonný systém odstranění

DNaH v praxi funguje, a tudíž bylo možné provést spolehlivou analýzu a následně spolehlivě uvést, že zákonný způsob odstraňování DNaH je podstatně lepší.

3.1 Návrh řešení u příkladů špatného fungování Memoranda v praxi

Na konkrétních případech je možné demonstrovat špatné fungování NCP a následné problémy. Také zde jsou fotografie z těchto zásahů, jedná se o případy řešené odtahovou firmou PRETOL HB s.r.o., která je smluvním partnerem správců PK. V těchto případech byla firma vyzvána NCP. Zcela absurdní je, že správce PK o zablokování PK nebyl, jako vždy při postupu podle Memoranda, informován.

Nutno podotknout, že firma PRETOL HB s.r.o. se řadí mezi profesionální odtahové služby a tudíž v uvedených případech dochází pouze ke zpoždění při předání informací. V případech kdy NCP vybere neprofesionální odtahovou službu, dochází k zbytečnému časovému prodlužení i při neodborném odstraňování DNaH.

- **Příklad 1**

DNaH ze dne 13. 8. 2010 v km 66, 499 D1 směr Praha

- 12:10:05 – PČR hlásí dopravní nehodu správci PK.
- 13:00:00 – Výzva NCP na společnost PRETOL HB s.r.o. s hlášením: Jedte na D1 směr Praha na 66,49 km a odtáhněte vozidlo s vlekem.
- 13:21:00 Po příjezdu odtahového vozidla na místo DNaH zjišťuje technik společnosti PRETOL HB s.r.o., že se nejedná pouze o odtah auta s vlekem, ale že se na D1 převrátilo vojenské vozidlo v osminápravovém provedení.
- Zablokovaná je celá D1 na Prahu.
- 13:22:00 Poté se povolávají další síly a prostředky k odstranění, tak závažné DNaH.
- 13:43:00 **Příjezd odpovídající techniky**
- 14:13:00 Dálnice D1 je opět zprůjezdněna

Přenos dat od vzniku DNaH přes NCP trval **nepříjatelých 50 minut.**

Celková doba potřebná k odstranění této dopravní nehody byla **2 hodiny a 3 minuty.**



Obrázek 9 - Převrácený vojenský těžkotonážní speciál Tatra na D1

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

Hodnocení příkladu

Nehodové centrum pojišťoven udalo firmě PRETOL HB s.r.o. po 50 minutách nepřesnou informaci o dopravní nehodě, v důsledku odtahová služba zvolila špatnou techniku. Odtahová služba se dostavila na místo dopravní nehody včas, ale díky špatně zvolené technice v práci pokračovat nemohla. Společnost musela povolat další techniku, na jejíž příjezd se čekalo dalších 21 minut.

Přenos dat od vzniku DNaH přes NCP trval nepřijatelných 50 minut.

V kapitole 3.6 je tento příklad odstraňování DNaH přepracován a teoreticky vyřešen podle návrhů této bakalářské práce. **Oproti Memorandu ušetřena cca 1 hodinu a 11 minut.**

Návrh řešení

Je navrženo postupovat podle zákonného způsobu odstraňování DNaH. Při zákonném postupu při odstraňování této dopravní nehody by netrvalo předání informací a výběr partnera 50 minut. Toto zdržení je způsobeno faktem, že podle Memoranda, policisté musí NCP předávat větší počet, avšak zbytečných, informací oproti zákonnému způsobu. Podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění by policista předával pouze důležité informace a tak by nebyl tento úkon, tak zdlouhavý jako v případě

Memoranda. Druhé zdržení nastává při výběru odtahové služby. Nehodové centrum pojišťoven vybírá odtahovou službu v době DNaH. Při zákonném způsobu by k tomuto zdržení nedošlo. Při zákonném postupu je odtahová služba vyprána dopředu správcem PK. Dá se předpokládat, že by nedošlo ani k další komplikaci a to předání nepřesné informace o DNaH. Tudíž by postup podle zmíněného zákona ušetřil 1 hodinu a 11 minut.

- **Příklad 2**

DNaH ze dne 9. 11. 2010 na 101 km dálnice D1 směr Brno

- 08:52:37 – IZS Kraje Vysočina hlásí dopravní nehodu dvou nákladních a dvou osobních vozidel.
- Nejprve byla bohužel zavolána vyprošťovací společnost, která nemá vhodnou techniku, a proto nebyla schopná havarovaná vozidla odstranit. Tato společnost není partnerem ŘSD.
- 11:04:26 – Výzva nehodového centra na společnost PRETOL HB s.r.o., která je partnerem ŘSD. V tuto chvíli již byla kolona dlouhá 9 km.
- 14:00 – po předchozím chaosu jsou havarovaná vozidla odstraněna a dálnice D1 zprůjezdněna.

Celková doba potřebná k odstranění této dopravní nehody byla **5 hodin a 8 minut**.



Obrázek 10 - Nehoda nákladních vozidel

Zdroj: Autor

Hodnocení příkladu

Díky skutečnosti, že NCP vybírá z neprofesionálních a neověřených odtahových služeb je nevyhnutelný následující problém. Nehodové centrum pojišťoven vybralo neprofesionální firmu a ta si za cca 2 hodiny s odstraněním nehody neporadila... **Kolona** narostla na **9 km**. To není dobrý výsledek.

Návrh řešení

Pokud by se postupovalo zákonně, tak je vybrána již na začátku profesionální odtahová služba a to díky způsobu výběru. Podle zákonného způsobu je odtahová služba vybrána správcem PK to podle kvality a předpokladů k efektivnímu odstraňování DNaH. Profesionální odtahová služba by situaci zvládla napoprvé. Je tedy navrženo postupovat podle zmíněného zákona, ušetřily by se 2 hodiny.

- **Příklad 3**

14. 12. 2010 odstavené vozidlo na 87 km D1 směr Brno.

- 17:08:47 – IZS Kraje Vysočina hlásí odstavené nákladní vozidlo pro poruchu.

- 17:30 – Výzva nehodového centra na společnost PRETOL HB s.r.o. s hlášením: Jedťte na D1 směr Brno na 87. km a odtáhněte nákladní vozidlo, jedná se o poruchu.
- Hlášené nákladní vozidlo s poruchou byla ve skutečnosti souprava těžkotonážního armádního speciálu Tatra s podvalníkem, na kterém bylo přepravováno pásové bojové vozidlo pěchoty (BVP) celková hmotnost soupravy byla cca 61,7 t.

Přenos dat od vzniku DNaH přes NCP trval 22 minut.

Informace od NCP byly chybné.



Obrázek 11 - Vojenský speciál tatra s přívěsem s pásovým bojovým vozidlem Armády ČR

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

Hodnocení příkladu

Přenos dat od vzniku DNaH přes NCP trval 22 minut. Tento čas by se při využití zákonného systému podstatně zkrátil. Také v tomto případě byli, tak jako u většiny případů, udány špatné informace o DNaH od NCP a tudíž se na místo dostavila opět nevhodná technika, které odstranění vozidla trvalo zbytečně dlouho.

Návrh řešení

Pokud by se postupovalo podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění, pak by tato překážka provozu byla odstraněna podstatně rychleji. Nedošlo by k zpoždění při předávání informací a výběru odtahové služby. Opět je tedy doporučeno využití zákonného způsobu.

- **Příklad 4**

Technika vyslaná NCP k odstranění DNaH je často zcela nevhodná. Jsou často vybírány neprofesionální odtahové služby. V takovém případě dochází ke zpoždění, jak při předávání informací NCP, tak i při samotném odstranění DNaH.



Obrázek 12 - Technika vyslaná NCP k odstranění DNaH

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

Hodnocení příkladu

Na obrázku č. 12 je vidět valníkový přívěs s ručním navijákem tažený dodávkou, která není vybavena výstražnými majáky žluté barvy, nemá ani reflexní plochy, které jsou při pracích na PK potřebné, především při práci v noci nezbytné. Tento zásah je nebezpečný, jak pro samotnou odtahovou službu, tak provozu a jeho účastníkům. S touto technikou není možné odstranit DNaH osobního vozidla, které je více poškozené, mimo PK,

nebo na dálnici. Tato nevhodná technika danou DNaH nezvládla odstranit a na místo byla následně povolána profesionální odtahová služba. Opět dochází k zbytečným časovým ztrátám.

Návrh řešení

Pokud by se i tato událost řešila podle zmiňovaného zákona, tak by nemohlo dojít k situaci, že na místo DNaH přijede odtahová služba, která není viditelně označená, její práce na PK je nebezpečná a DNaH nezvládne odstranit. Je navrženo využívání zákonného způsobu odstraňování DNaH. Na místo DNaH by přijela profesionální odtahová služba, která by situaci zvládla.

- **Příklad 5**

Vcelku banální DNaH – Nákladní vozidlo v příkopu. K řešení této DNaH vyzvalo NCP neprofesionální odtahovou službu. Nelze pochybovat, že byla nejlevnější.



Obrázek 13 - Neprofesionální odtahová služba odstraňuje DNaH.

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o.

K vyproštění přijela Tatra naložená štěrkem a neúspěšně se pokoušela pohnout nákladním vozidlem. Z druhé strany se do drahé plachty nákladního vozidla opírá bagr a Tatře pomáhá.

Hodnocení příkladu

Ani po několika hodinách není vozidlo vyproštěno. Neprofesionální odstraňování DNaH je nebezpečné a neefektivní. Neprofesionální odtahová služba používá většinou nevhodnou vyprošťovací techniku. Ohrožuje a omezuje provoz na PK i jeho účastníky. Časová náročnost na odstranění vozidla po DNaH tímto způsobem je nepřijatelná.

Návrh řešení

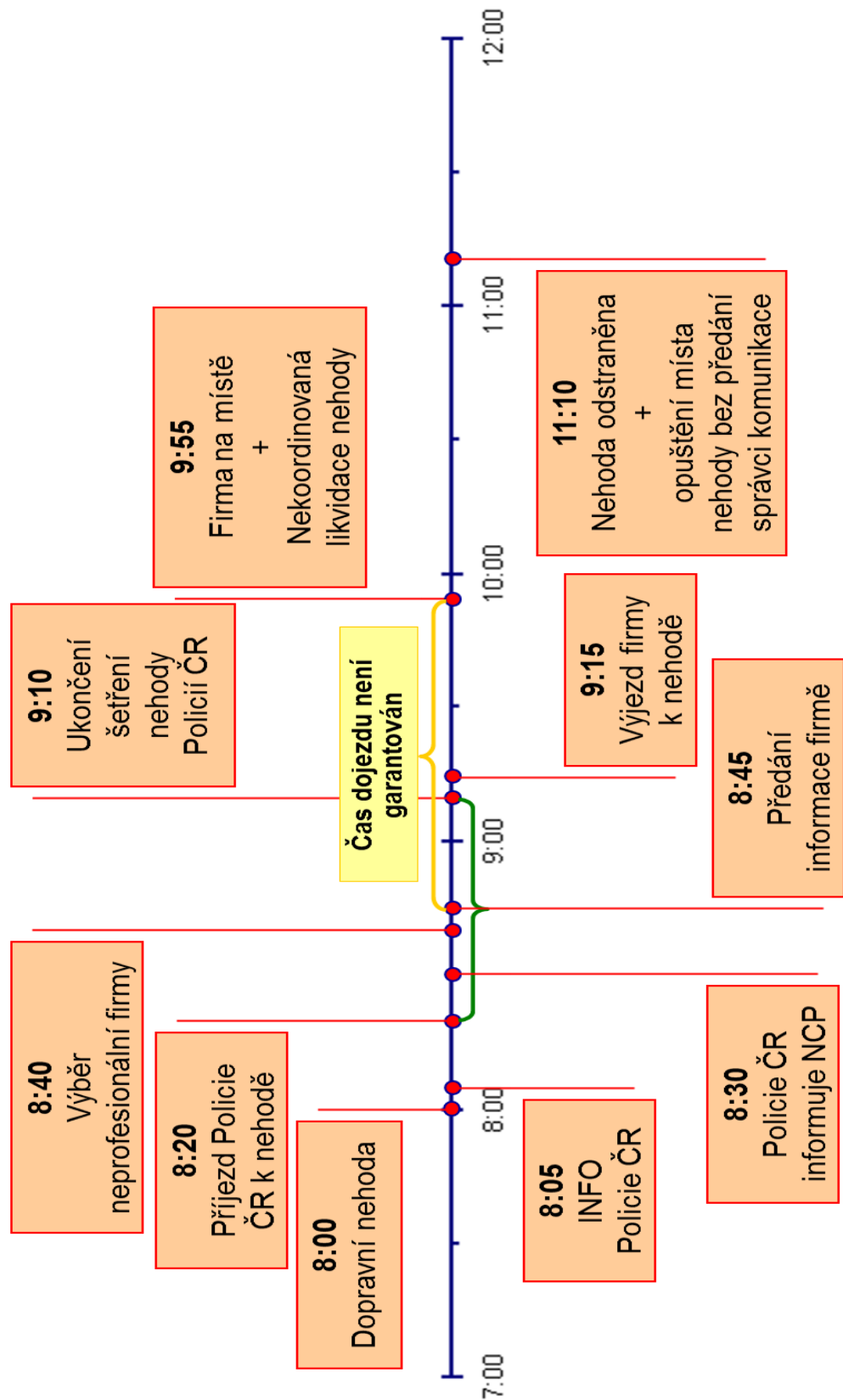
Opět pokud by bylo postupováno podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění, tak by nedošlo k výběru neprofesionální odtahové služby, která si s odstraněním této dopravní nehody neporadila. Navrženo je postupovat dle zmíněného zákona.

3.2 Vzorový teoretický příklad odstraňování DNaH při fungování Memoranda

Na obrázku č. 14 je vývojový diagram znázorňující odstraňování DNaH podle Memoranda. Důležité je, a je to k vidění na zmíněném obrázku, že čas dojezdu není garantovaný vůči správci PK, a tudíž není ani vymahatelný. Pokud se tedy v praxi stane, že neprofesionální odtahová služba přijede pozdě, tak správce PK nemá žádné možnosti nápravného opatření. K dalšímu zpoždění při odstraňování DNaH dochází když NCP vybere neprofesionální odtahovou službu. To vše je vidět na časovém vývojovém diagramu níže.

Na vzorovém příkladu odstraňování DNaH podle Memoranda je na vývojovém diagramu vidět, že příjezd odtahové služby na místo nehody trvá přes hodinu, a to kvůli systému Memoranda, který tento čas prodlužuje a negarantuje.

Dopravní nehoda, nebo havárie je odstraněna po 3 hodiny a 10 minut při postupu podle Memoranda.



Obrázek 14 - Samostatný vzorový schématický případ průběhu odstranění DNaH podle Memoranda se znázorněným časem dojezdu

Zdroj: Autor

3.3 Návrh na zrušení Memoranda o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojížděným vozidlem

Na základě analýzy a příkladů špatného fungování je navrženo zrušení Memoranda. Zrušení Memoranda žádají i uznávání dopravní experti a správci PK.

PČR by měla odstoupit od Memoranda, a to co nejdříve. V důsledku tohoto by PČR při řešení DNaH postupovala podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění a tedy tak, jak jí tento zákon ukládá. Odstoupení v krátkém čase není problém, a to díky bytí Zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění podle kterého se odstraňování DNaH řídí částečně i v současné době. PČR je zvyklá podle zmíněného zákona řešit DNaH v přítomném čase na dálnicích a v minulosti na všech PK. Se zákonným postupem odstraňování DNaH má tedy PČR zkušenosti a není tedy zapotřebí například školení v této věci či jiných opatření. Souběžně by mělo být zrušeno interní nařízení PČR (PPR-4936-19/ČJ-2010-99UD), které stanovuje, že policisté mají DNaH hlásit NCP.

3.4 Návrh opětovné využití zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění do praxe při odstraňování dopravních nehod a havárií

I když může znít, jako absolutní, že odstraňování DNaH aktuálně neprobíhá podle zmíněného zákona, tak je to pravda. A tudíž opětovné využití zákona v praxi přinese velkou změnu k lepšímu.

Dopravní nehody a havárie mají být řešeny podle zmíněného zákona konkrétně podle § 45. Jak bylo napsáno v předchozím textu, tento způsob neodstraňování dopravních nehod a havárií PČR i správci PK denně praktikují v praxi, a tudíž ho dobře znají. Jedná se tedy o to, že by tento způsob byl praktikován na všech PK, a ne pouze na dálnicích. Smlouvy mezi profesionálními odtahovými službami a správci PK jsou stále platné a tudíž jsou tyto odtahové služby připraveny na odstranění DNaH na všech PK, tak jak tomu dřív bylo. Odstraňování DNaH by probíhalo v souladu se zmíněným zákonem a ne v rozporu s ním.

Zavedení zákonného způsobu odstraňování DNaH by přineslo mnoho dobrého pro všechny, jichž se DNaH týkají.

3.5 Návrh pozměňovacích návrhů v zákoně o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění

Je vhodné zmíněný zákon pozměnit, tak aby k odstraňování dopravních nehod a havárií z pozemních komunikací probíhalo ještě více systematicky a tím spolehlivěji. Tyto změny by uvítali jak správci PK a PČR, tak i odtahové služby. Zmíněným složkám by navrhované změny usnadnily práci.

3.5.1 Rozsah informací o dopravní nehodě a havárii

Do zmíněného zákona by bylo vhodné ukotvit rozsah informací, které policista, nebo strážník musí hlásit správci PK o vzniklé DNaH. Díky tomu, by správce PK dostal všechny informace potřebné pro efektivní odstranění DNaH. Na prvotních informacích od PČR závisí například výběr odtahové a vyprošťovací techniky odtahovou službou a počet vyslaného personálu. Je zřejmé, že DNaH osobního vozidla vyžaduje jinou techniku a počet lidí, než nákladní vozidlo s rozsypaným nákladem. Policista by měl tedy povinnost, předat konkrétní informace, danou zákonem. Tato věc by byla možná řešit i interním nařízením PČR, ale zákonné řešení má vyšší váhu a je lépe vymahatelné.

Do zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění je vhodné zanést následující:

V případě, že policista, nebo strážník hlásí překážku provozu na pozemních komunikacích správci pozemních komunikací, je mu povinen předat následující informace:

- **Přesné místo** vozidla určené pomocí identifikace pozemních komunikace a dalších lokalizačních údajů.

- **Informace o události:**

Typ vozidla – osobní vozidlo / osobní vozidlo s přípojným vozidlem / nákladní vozidlo / nákladní s přípojným vozidlem návěs, nebo přívěs / počet náprav nákladního hnacího vozidla

Místo události – mimo PK / na PK / částečně mimo PK

Poloha vozidla – na kolech / převrácené

V případě potřeby další potřebné informace například o nákladu mimo vozidlo

Tyto informace jsou podstatné pro efektivní odstranění DNaH z PK. Jsou ovšem také vyčerpávající a správce PK potažmo odtahová služba na jejich základě dokáže zvolit použití vhodné techniky a personálu.

Podstatné je, že tyto informace dokáže předat každý policista nebo strážník na základě prvotního pohledu na událost. Nezdružuje se tedy například hledáním čísla pojištění a modelu vozidla atd., tak jak tomu je u Memoranda.

Tyto informace by měl policista, nebo strážník z místa události předat svému operačnímu důstojníkovi a ten správci PK. V případě, že by to situace v místě události dovolovala, by přímo policista, nebo strážník předal informace správci PK napřímo. Tuto záležitost by měla PČR zajistit pomocí interních předpisů, nebo prostřednictvím smlouvy se správcem PK.

Informace, které policista, nebo strážník má předat správci PK, by vozil policista, nebo strážník v každém služebním voze. Informace by byli vypsána na jednoduchém přehledu v tištěné podobě.

3.6 Návrhy změn pro lepšímu fungování odstraňování dopravních nehod a havárií

Předání informací mezi správcem PK a odtahovou službou

Předání navržených informací mezi správcem PK a smluvní odtahovou službou by mělo být zaručeno na základě smlouvy o co nejrychlejším předávání informací o DNaH. Ta by zavazovala správce PK k předání informací v tomto rozsahu a minimálním možném čase. Tato smlouva by byla potřebná v případě, že současné smlouvy toto již neobsahují. V praxi k problémům při předávání informací mezi správcem PK a odtahovými službami nedochází.

Zaslání fotografie z místa nehody, nebo havárie odtahové službě

Prospěšné by bylo, aby policista, nebo strážník pořídil pomocí mobilního telefonu fotografii dopravní nehody nebo havárie a tuto fotografii poslal odtahové službě. Díky pravidelné spolupráci mezi PČR a profesionální odtahovou službou, by to z organizačních

důvodů nebyl problém. Problém s fotografováním by byl za snížené viditelnosti. Tento návrh by se tedy využíval za vhodných podmínek, nebo tehdy pokud by to druh DNaH vyžadoval. Díky tomuto návrhu by odtahová služba přesně věděla, jak DNaH vypadá a zvolila by opravdu ideální vyprošťovací, nebo odtahovou techniku.

Nahlášení informací o dopravní nehodě, nebo havárii technikem odtahové služby Jednotnému systému dopravních informací

Další návrh je, aby odtahová služba, která je smluvním partnerem správce PK, zajistila nahlášení informací o dopravní nehodě Jednotnému systému dopravních informací (JSDI) z místa DNaH. Technik odtahové služby, který je na místě DNaH by po zjištění situace kontaktoval JSDI a na základě svých zkušeností sdělil jeho předpoklad, za jak dlouho bude DNaH odstraněna a tím pádem PK opět zprůjezdněna. Technik odtahové služby po dokončení odstraňování DNaH nahlásil dokončení práce JSDI.

Díky aktuálním a objektivním informacím přímo z místa DNaH by JSDI efektivně informoval motoristickou veřejnost. Díky dobrému informování o dění na PK se dá předejít negativním dopadům, které vznikají v důsledku DNaH.

Povinnost hlásit únik nebezpečných kapalin z havarovaných vozidel správci PK

V případě, že z havarovaného vozidla unikají nebezpečné kapaliny, kterými jsou například pohonné hmoty, náplně autobaterií a další, tak by bylo zapotřebí, aby policista, nebo strážník informoval o této skutečnosti správce PK. Správce PK následně zabezpečí tuto ekologickou havárii a to buď on sám, nebo prostřednictvím smluvního partnera, který k likvidaci ekologické havárie má potřebná povolení. Ekologické havárie, které nejsou odstraněny, jsou velkou zátěží pro životní prostředí. Tuto povinnost státní složky již mají, je zapotřebí jí plnit.

Zefektivnění komunikace mezi odtahovou službou a státními složkami na místě události

Při odstraňování DNaH odtahovou službou je zapotřebí, aby se personál odtahové služby řídil pokyny státních složek. Aby bylo například možné DNaH náležitě prošetřit. Popřípadě může být i zapotřebí, aby odtahová služba pomohla například při vyprošťování osob z havarovaných vozidel.

Dále je navrženo, aby vždy jeden z personálu odtahové služby byl viditelně označen jako „Velitel zásahu“. Tímto titulem by byl označen technik z odtahové služby, který je kompetentní ke komunikaci se zástupci státních složek. Velitel zásahu je zároveň člověk, který řídí a koordinuje odstraňování DNaH na místě události. Toto označení zjednoduší komunikaci mezi personálem odtahové služby a státními složkami. Zástupci státních organizací budou jasně vědět, s kým mají komunikovat. Díky tomuto se zamezí dezinformaci. Velitel zásahu dále zajišťuje provedení věcí odtahovou službou, na kterých se domluvil se zástupci státních složek. Toto označování dobře funguje například v Hasičském záchranném sboru ČR.

3.7 Konkrétní příklady správného fungování zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění v praxi s navrženými změnami

Konkrétní příklady jsou opět ze zásahů u DNaH odtahovou formou PRETOL HB s.r.o. Tyto příklady byly řešeny podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění.

- **Příklad 1**

Dopravní nehoda ze dne 15. 7. 2012 na 51. km na D1 směr Brno

- 13:50 – PČR hlásí dopravní nehodu správci PK.
- 13:53 – Výzva správce PK na odtahovou a vyprošťovací společnost v navrhovaném formátu:
 - Místo: D1 směr Praha, v km 51. km
 - Informace o události:
 - Typ vozidla – nákladní vozidlo s přípojným vozidlem – návěs, hnací vozidlo 2 nápravy
 - Místo události – částečně na PK
 - Poloha vozidla – převrácené
- 14:26 Příjezd odpovídající techniky na místo dopravní nehody a zahájení odstraňování dopravní nehody, k převrácení vozidla na kola je použita speciální technologie,
- která využívá vyprošťovacích vaků.
- 15:34 Dálnice D1 je opět zprůjezdněna

Přenos dat od vzniku DNaH přes správce PK trval **3 minuty**.

Celková doba potřebná k odstranění této dopravní nehody byla **1 hodina a 44 minut**.



Obrázek 15 - Vyprošťování převrácené návěsové soupravy pomocí speciální technologie za použití vyprošťovacích vaků

Zdroj: Autor s využitím interních materiálů společnosti PRETOL HB s.r.o..

Hodnocení příkladu a navržených změn

Průběh likvidace byl zcela v pořádku. Po příjezdu odtahové služby rozhodl velitel zásahu o použití jedné ze dvou variant technologie potřebné k převrácení vozidla nazpět na kola. Velitel zásahu správně rozhodl o použití technologie, při které se vozidlo převrátí za pomoci speciálních vyprošťovacích vaků. Tato technologie umožňuje vrátit vozidlo zpět na kola i ve špatně přístupném terénu a to bez dalšího poškození vozidla. Tato technologie je také nenáročná na potřebu místa. V tomto případě stačilo, aby PČR uzavřela pravý jízdní pruh dálnice a to pouze na nutnou, ne tedy na celou dobu zásahu. Vyprošťovacími vaky, které jsou zapotřebí k této technologii vyprošťování, disponují pouze profesionální vyprošťovací firmy a to pouze některé. Jedná se o poměrně novou západní technologii, která je finančně náročná. Nutno říci, že při použití druhé možné technologie, tedy převrácení vozidla zpět na kola pomocí autojeřábů, by musela být uzavřena celá dálnice,

tedy oba dva jízdní pruhy. Dálnice by tedy byla v jednom směru uzavřena zcela. Technologie pomocí vyprošťovacích vaků, byla tedy velkým přínosem pro dobrý průběh odstraňování dopravní nehody a zmírnění jejích následků. Bez této technologie a zákonného postupu by následky byly daleko horší. Pokud by potřeby vyprošťování zapříčinilo uzavření celé dálnice, pak by doprava na dálnici D1 ve směru na Prahu zkolabovala a mnoho vozidel uvěznila v dlouhé koloně, kde by čekala hodiny. Opravdu velmi dobrý postup při likvidaci této dopravní nehody.

- **Příklad 2**

Dopravní nehoda ze dne 16. 11. 2011 v 80. km. D1 směr Praha

- 7:12 – PČR hlásí dopravní nehodu správci PK.
- 7:14 – Výzva správce PK na odtahovou a vyprošťovací společnost v navrhovaném formátu:
- Místo: D1 směr Praha, v km 80. km
- Informace o události:
- Typ vozidla – nákladní vozidlo s přípojným vozidlem - návěs, hnací vozidlo 2nápravy
- Místo události – mimo PK
- Poloha vozidla – převrácené
- 7:26 Přijezd odpovídající techniky na místo dopravní nehody a zahájení odstraňování dopravní nehody
- 9:15 Dálnice D1 je opět zprůjezdněna

Přenos dat od vzniku DNaH přes správce PK trval **2 minuty**.

Celková doba potřebná k odstranění této dopravní nehody byla **2 hodina a 3 minuty**.



Obrázek 16 - Návěsová souprava mimo pozemní komunikaci po dopravní nehodě

Zdroj: Autor

Hodnocení příkladu a navržených změn

Průběh odstraňování dopravní nehody byl ukázkový. Předání informace o dopravní nehodě bylo během 2 minut. Nehodu odstraňovala profesionální odtahová služba. Na vyprošťování byla použita vhodná vyprošťovací technika a zkušený personál. Samotné vyprošťování tedy trvalo nejkratší možný čas. Předané informace od správce PK obsahovaly stejné informace, jako jsou uvedeny v návrhu této práce a tudíž v tomto případě byla vyslána na místo dopravní nehody vhodná technika. Nedošlo tedy k žádným časovým ztrátám. **Tak by mělo odstraňování DNaH podle návrhu této práce probíhat pokaždé.**

3.8 Ukázka zkrácení průběhu odstranění dopravní nehody, podle navržených změn, v praxi

Tento příklad bude představen na dopravní nehodě, která byla zmíněná v kapitole 3.1.1.

DNaH ze dne 13. 8. 2010 na km 66,499 D1 směr Praha

- 12:10:05 – PČR hlásí dopravní nehodu správci PK.
- 12:14:00 – Výzva správce PK na odtahovou a vyprošťovací společnost:

Místo: D1 směr Praha, na km 66,499

Informace o události:

Typ vozidla – nákladní vozidlo s přípojným vozidlem - přívěs, 8náprav

Místo události – na PK

Poloha vozidla – převrácené

- 12:35:00 Příjezd odpovídající techniky na místo dopravní nehody
- 13:05:00 Dálnice D1 je opět zprůjezdněna

Přenos dat od vzniku DNaH přes správce PK by trval **4 minuty**

(u Memoranda 50 minut).

Celková doba potřebná k odstranění této dopravní nehody byla **55 minut**

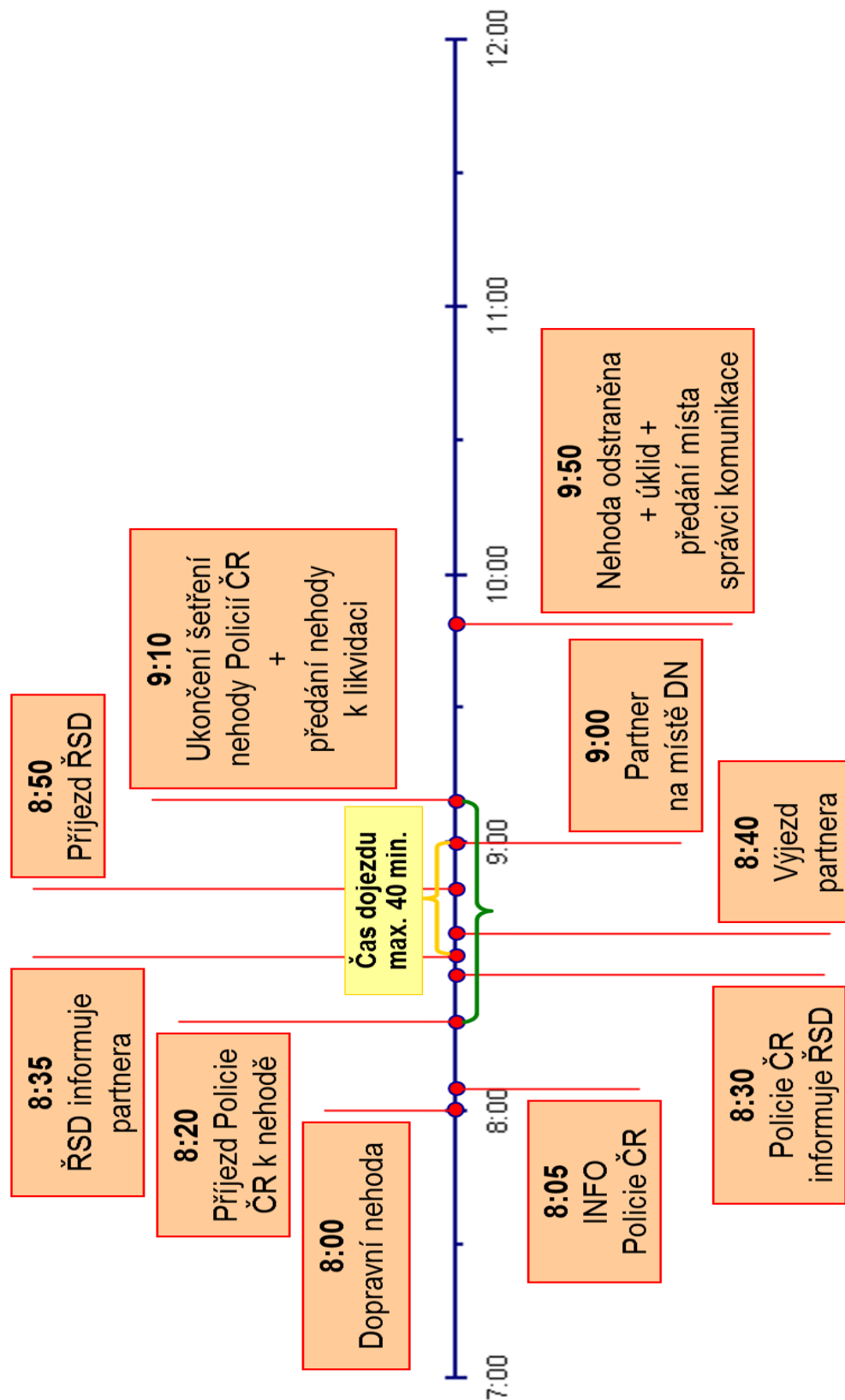
(u Memoranda 2 hodin a 3 minut).

Hodnocení příkladu a navržených změn

Postup podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění společně s navrhovanými změnami je daleko rychlejší v předání informací a správných informací. Dále zaručí rychlý příjezd profesionální odtahové služby. Celková **úspora času, oproti řešení podle Memoranda, tedy je 1 hodina a 8 minut.** To je podstatná časová ztráta, které zle díky návrhům této práce předejít.

3.9 Vzorový teoretický příklad odstraňování DNaH při fungování podle návrhu práce

Dále je uveden časový vývojový diagram řešení odstranění DNaH navrhovaným zákonným způsobem. Čas dojezdu, odtahové služby, je v tomto případě právně závazný a to do 40 minut od nahlášení informace odtahové službě správcem PK. V případě, že by tento čas nebyl odtahovou službou dodržován, tak má správce PK možnost toto porušení smlouvy právně řešit. Tak aby se to již například pozdní příjezd neopakoval má správce PK právo smlouvu vypovědět a uzavřít jí s jinou odtahovou službou, která smluvní podmínky bude plnit lépe. K tomu ovšem v praxi nedochází. Systém výběru odtahové služby výběrovým řízením se v praxi ukázal jako velice spolehlivý.



Obrázek 17 - Vzorový schématický případ průběhu odstranění DNaH podle zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění se znázorněným časem dojezdu

Zdroj: Autor

Čas dojezdu je tedy garantovaný, a to 40 minut. Ve vzorovém příkladu je počítáno s obvyklým časem cca 25 minut. Tento čas je samozřejmě závislý na vzdálenosti odtahové služby od místa DNaH, ale nesmí přesáhnout 40 minut.

Dopravní nehoda, nebo havárie je **odstraněna po 1 hodin a 50 minut při postupu podle návrhu této bakalářské práce**. Při řešení odstraňování této dopravní nehody **podle Memoranda trvalo odstranění 3 hodin a 10 minut**.

To je o **1 hodin a 20 minut lepší čas, než tomu je u současného systému Memoranda**.

ZÁVĚR

Z analýzy vyplynulo, že zákonný systém odstraňování dopravních nehod a havárií je efektivnější než systém podle Memoranda. Odstraňování podle Memoranda má mnoho nevýhod. Mezi hlavní nevýhody Memoranda patří, že se jedná o nezákonný postup odstraňování dopravních nehod a havárií. Další závažný problém je, že správce pozemní komunikace není informován o dění na pozemní komunikaci. Změny navržené v této bakalářské práci podstatně zkrátí čas potřebný k odstraňování DNaH a vyřeší všechny nedostatky Memoranda. Díky navrženým změnám dojde k efektivnímu, bezpečnému, rychlému a systémovému odstraňování dopravních nehod a havárií.

Nejdůležitějším návrhem této práce je zrušení Memoranda a návrh na opětovné využívání zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění v praxi. Tento návrh zajistí, aby odstraňování dopravních nehod a havárií probíhalo v souladu se zákonem a praktikovalo se na všech pozemních komunikacích jednotně. V důsledku tohoto návrhu by došlo ke zkrácení času potřebného k předávání informací. Došlo by také k předejití komplikací s neodborným odstraňováním dopravní nehody nebo havárie neprofesionální odtahovou službou. Další návrh této práce je na mírnou úpravu zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění. Do stávajícího zákona je navrženo definovat konkrétní informace, které o dopravní nehodě nebo havárii policista či strážník musí předat správci PK. Díky tomu by odtahová služba mohla volit vhodnější techniku a personál. Další návrh je, aby technik odtahové služby hlásil informace o předpokládané době odstraňování dopravní nehody nebo havárie. Jednotnému systému dopravních informací přímo z místa události. Díky tomuto návrhu by byla motoristická veřejnost lépe informována o situaci na silnicích. Tato bakalářská práce obsahuje i další návrhy, pomocí kterých lze dosáhnout lepší úrovně odstraňování dopravních nehod a havárií.

Cíl práce byl splněn. Díky návrhům lze dosáhnout efektivnějšího odstraňování dopravních nehod a havárií. Špatné fungování Memoranda je evidentní i z jeho zrušení na dálnici D1 z důvodu špatného fungování. Pokud fungoval tento systém špatně na dálnici, je zřejmé, že funguje špatně i na ostatních pozemních komunikacích. Navíc zákonný postup byl podpořen judikaturou Ústavního soudu. Je nepochopitelné, že Memorandum je stále v platnosti. Nesmí být zapomenuto, že práva a zájmy jednotlivců by neměli být nadřazeny nad práva a zájmy veřejné. Návrhy z této práce mohou, v případě jejich využití, pozitivně přispět každému účastníkovi provozu na pozemních komunikacích.

SEZNAM ZKRATEK

ČR – Česká republika

DNaH - Dopravní nehoda a havárie

IZS – Integrovaný záchranný systém

JSDI – Jednotný systém dopravních informací

MDČR - Ministerstvo dopravy České republiky

NCP – Nehodové centrum pojišťoven

PČR - Policie České republiky

PK - Pozemních komunikace

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., v platném znění
- (2) KLEPRLÍK, J. Silniční doprava. Univerzita Pardubice, 2011, s. 160. ISBN:978-80-7395-451-2.
- (3) Ředitelství silnic a dálnic, [online]. [cit. 2012-01-10], Dostupné z <<http://www.rsd.cz>>
- (4) Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., v platném znění
- (5) Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., v platném znění
- (6) Policie České republiky, Provozovatel silničního vozidla, [online]. [cit. 2012-01-10], Dostupné z <<http://www.policie.cz>>
- (7) ČR. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.
- (8) Ministerstvo dopravy České republiky, [online]. [cit. 2012-01-10], Dostupné z <<http://www.mdcz.cz>>
- (9) Wikipedia, Definice havárie v silniční dopravě, [online]. [cit. 2012-11-14], Dostupné z <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Hav%C3%A1rie>>
- (10) Bezpečnost silničního provozu, BESIP, Národní strategie BESIP 2011 – 2020, [online],[cit.2012-11-14], Dostupné z <<http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategie-BESIP/Narodni-strategie-BESIP-2011-2020-Informacest>>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Schéma odstraňování DNaH podle zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění	22
Obrázek 2 – Schéma odstraňování DNaH podle Memoranda	25
Obrázek 3 - Schématické znázornění obou systémů Zdroj: Autor	26
Obrázek 4 - Délka pozemních komunikací podle kategorií v roce 2011	28
Obrázek 5 - Intenzita dopravy v ČR	32
Obrázek 6- Nehodové události celkem.....	33
Obrázek 7 - Zpoždění informace o nehodě z NCP partnerovi v období říjen – prosinec 2011	46
Obrázek 8 - Schématické znázornění obou systémů	47
Obrázek 9 - Převrácený vojenský těžkotonážní speciál Tatra na D1	55
Obrázek 10 - Nehoda nákladních vozidel.....	57
Obrázek 11 - Vojenský speciál tatra s přívěsem s pásovým bojovým vozidlem Armády ČR .	58
Obrázek 12 - Technika vyslaná NCP k odstranění DNaH	59
Obrázek 13 - Neprofesionální odtahová služba odstraňuje DNaH.....	60
Obrázek 14 - Samostatný vzorový schématický případ průběhu odstranění DNaH podle Memoranda se znázorněným časem dojezdu	62
Obrázek 15 - Vyprošťování převrácené návěsové soupravy pomocí speciální technologie za použití vyprošťovacích vaků	68
Obrázek 16 - Návěsová souprava mimo pozemní komunikaci po dopravní nehodě	70
Obrázek 17 - Vzorový schématický případ průběhu odstranění DNaH podle zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění se znázorněným časem dojezdu	72

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Délka pozemních komunikací v ČR v roce 2011	28
Tabulka 2 - Počet nehod v silničním provozu podle místa a druhu nehody	33
Tabulka 3 - Zjištěné časy potřebné k nahlášení nehody zákonným způsobem	44
Tabulka 4 - Zpoždění informace o DNaH z NCP partnerovi v %	45
Tabulka 5 - Zpoždění informace o DNaH z NCP partnerovi v počtech případů	45
Tabulka 6 - Přehled předností a nedostatků používání Memoranda a zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v platném znění	50

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Memorandum o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem

Příloha B: Ukončení Memoranda na úseku dálnice D1

Příloha C: : Postoj JUDR. Ladislava Hirše k problematice odstraňování dopravních nehod a havárií

Příloha D: Dopravní statistiky

Příloha E: Fotografie dopravních nehod

PŘÍLOHY

Příloha A: Memorandum o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem



**Memorandum
o spolupráci při předávání informací o nahlášených
dopravních nehodách a poruchách vozidel a systému
odstraňování překážek provozu na pozemních
komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem**

Policejní prezidium České republiky
se sídlem Strojnická 27, Praha 7
(dále jen „prezidium“)
zastoupené policejním prezidentem brig. gen. Mgr. Oldřichem Martinů

a

Česká kancelář pojistitelů
se sídlem Štefánikova 32, Praha 5
(dále jen „kancelář“)
zastoupená předsedou správní rady Ing. Vladimírem Mrázem,

(dále společně také jako „strana“ nebo „strany“)

níže uvedeného dne, měsíce a roku uzavírají toto memorandum:

**I.
Úvod**

(1) Strany se k plnění svých zákonných a smluvních povinností, zejména v oblasti zajištění rychlého a účinné obnovy bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v místech dopravních nehod nebo poruch vozidel kvalifikovaným odstraněním nepojízdných vozidel tvořících překážku v provozu na pozemních komunikacích, dohodly na vytvoření a využívání dále uvedeného způsobu vyzoomování a zajišťování asistenčních služeb na místech dopravních nehod nebo poruch vozidel, a to výhradně smluvními asistenčními službami sjednanými v rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidel účastníků dopravní nehody.

(2) Strany prohlašují, že přijímají za své činnosti uvedené v tomto memorandu o spolupráci při zajišťování předávání informací o nahlášených dopravních nehodách nebo poruchách (dále jen „memorandum“) a případné sporné situace budou zásadně vykládat a řešit dohodou, smírně a ve smyslu cílů tohoto memoranda.

**II.
Nehodové centrum pojišťoven a asistenční telefonní linka**

(1) Pro zajištění činností uvedených v části I. zřizuje kancelář ve spolupráci se svými členskými pojišťovnami „Nehodové centrum pojišťoven“ (dále jen „nehodové centrum“) a asistenční telefonní linku č. 800229111.

Na tuto telefonní linku budou operačními středisky Policie České republiky (dále jen „policie“) neprodleně předávány informace o všech dopravních nehodách nebo poruchách vozidel s účastí vozidla tvořícího překážku v provozu na pozemní komunikaci, k němuž existuje zákonná povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a to za podmínky, že jsou tyto údaje k dispozici.

(2) Informace podle odstavce 1 obsahují:

- a) přesné místo dopravní nehody nebo poruchy vozidla, určené identifikací pozemní komunikace a dalšími lokalizačními údaji,
- b) údaj o potřebě odtahu vozidla (vozidel),
- c) státní poznávací značku (registrační značku) vozidla (vozidel),
- d) druh a značka eventuálně i model vozidla (vozidel),
- e) číslo zelené karty ve struktuře kód země/kód pojistitele/číslo, je-li k dispozici,
- f) jméno, příjmení a kontakt na oznamovatele dopravní nehody, je-li oznamovatel současně účastníkem nehody,
- g) doplňující informace z hlediska potřeb odtahové služby, zejména popis situace na místě dopravní nehody nebo poruchy vozidla a případné požadavky policie na zajištění vozidla.

(3) Nehodové centrum předá bez zbytečného prodlení informace obdržené podle odstavců 1 a 2 operačnímu středisku s mluvní asistenční služby příslušné pojišťovny účastníka dopravní nehody nebo poruchy vozidla, která zajistí dojezd odtahového nebo vyprošťovacího vozidla na místo dopravní nehody nebo poruchy vozidla v době co nejkratší, nejpozději však do čtyřiceti minut od převzetí úplné informace o potřebě odstranit překážející vozidlo z pozemní komunikace. V případě nemožnosti určení příslušné smluvní asistenční služby nebo její neexistence zajistí poskytnutí asistence společnost operující nehodové centrum. Odtah nepojízdného vozidla obsahuje také odvoz jeho částí.

(4) V případech, kdy nebude možné operačním střediskem policie zajistit předání požadovaných informací uvedených v odstavci 2, budou tyto předány na asistenční telefonní linku nehodového centra přímo z místa dopravní nehody nebo poruchy a zajištění prvotních a neodkladných úkonů.

(5) V případě, že řidič nebo jiná oprávněná osoba nemůže zabezpečit odtahované vozidlo před poškozením (znehodnocením) nebo krádeží, bude vozidlo odtahováno na podkladě předávacího protokolu policie, který bude předán odtahové službě na místě dopravní nehody nebo poruchy vozidla prostřednictvím nehodového centra pojišťoven vyslané. Předávací protokol mimo jiné obsahuje místo, kam bude vozidlo odtahováno a upozornění na skutečnost, že vozidlo může být vydáno oprávněné osobě na podkladě souhlasu policie. Odtahová služba provede odtah na takové místo, kde bude vozidlo zajištěno proti krádeži nebo dalšímu poškození.

(6) V případě nutnosti zabezpečit vozidlo před jakýmkoliv zásahem pro možnost znaleckého zkoumání důležitého pro objektivní posouzení věci bude vozidlo odtahováno prostřednictvím nehodového centra vyslané odtahové služby na místo určené policií. Zde bude policií zabezpečeno proti neoprávněné manipulaci. Náklady odtahu i zabezpečení vozidla uhradí policie.

Allison

III.

Ujednání společná a závěrečná

(1) Strany deklarují, že všechny informace uvedené v tomto memorandu slouží výhradně pro plnění jejich zákonných a smluvních práv a povinností a jsou určeny pro potřeby nezbytné vzájemné komunikace o vzniklých dopravních nehodách nebo poruchách a k řešení takto vzniklé dopravně bezpečnostní situace.

(2) Jakékoliv zveřejňování informací získaných v souladu s tímto memorandem je podmíněno vzájemnou dohodou zainteresovaných stran, pokud právní předpis nestanoví jinak. Číslo asistenční telefonní linky uvedené v čl. II. odst. 1 je vyhrazeno pro plnění úkolů policie a nesmí být zveřejněno.

(3) Memorandum může být měněno nebo doplňováno dohodou stran, a to formou písemných číslovaných dodatků.

(4) Memorandum se uzavírá na dobu neurčitou a může být ukončeno písemnou dohodou stran, nebo výpovědí jedné ze stran a to uplynutím 3 měsíců počínaje prvním dnem měsíce následujícího po doručení jednostranného prohlášení kterékoli strany o odstoupení od memoranda druhé straně.

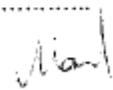
(5) Činnost stran podle tohoto memoranda bude zahájena dne 15.9.2009.

V Praze dne 29.9.2009

V Praze dne



za kancelář
Ing. Vladimír Mráz



za prezidium
brig. gen. Mgr. Oldřich Martinů

Příloha B: Ukončení Memoranda na úseku dálnice D1



Pomáhat a chránit

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY

Ředitelství služby dopravní policie



ČJ: PPR- 582-13/ČJ-2011-0099UD

Praha 25. listopadu 2011

dle rozdělovníku

Cestou náměstka pol. prezidenta pro VS
plk. Mgr. Vladislava Husáka

Pilotní ověření využívání Nehodového centra pojišťoven na dálniční síti – ukončení projektu

v rámci Dálničního oddělení Velký Beranov a Dálničního oddělení Bernartice probíhá již více než jeden rok ověření využívání Nehodového centra pojišťoven a to na základě Memoranda o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel a systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem. Z hlediska hodnocení nezbývá než konstatovat, že z pohledu praktické realizace nedošlo k žádným zásadním změnám, které by se výrazně projevíly na bezpečnosti zajišťovaného území. V rámci pilotního ověření bylo potvrzeno, že zajišťování odtahů může být realizováno i jiným subjektem, nikoliv pouze správcem komunikace, za dodržení podmínek stanovených správcem komunikace.

I přes tyto skutečnosti, s cílem zajistit jednotný postup Dálničních oddělení P ČR při odstraňování překážek v provozu na celé dálniční síti ČR, bude pilotní ověření k 1. prosinci 2011 ze strany Policie ČR ukončeno a zajišťování odtahů v rámci působnosti Dálničního oddělení P ČR Bernartice a Velký Beranov realizováno prostřednictvím správce komunikace, tedy prostřednictvím příslušného SSÚD RSD.

S pozdravem

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	
Krajské ředitelství policie Středočeského kraje	
odbor služby dopravní policie	
Došlo:	13-12-2011
Č. j.:
Počet listů: Přílohy:

plk. Ing. Leoš Tržil
ředitel

Strojnická 27
170 89 Praha 7

www.policie.cz

Tel.: +420 974 834 302
Fax: +420 974 834 704
Email: rsdp@mvcr.cz

Příloha C: Postoj JUDR. Ladislava Hirše k problematice odstraňování dopravních nehod a havárií

JUDR. LADISLAV HIREŠ – problematika pozemních komunikací - odborné poradenství a konzultace – IČ: 47096047
Sídlo: Stříbrná Lhota čp. 1115, 252 10 Mníšek pod Brdy
Kancelář: areál provozovny Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, Skalka Drásov 46, 261 01 Příbram

JUDr. Ladislava Lebedová
advokátka
Husovo nám. 65
584 01 Ledeč nad Sázavou

V ě c : Odstranění překážky z pozemní komunikace - replika k přípisu

Vážená paní doktorko,

dovoluji si k Vašemu přípisu, jež byl adresován Ing. Pavlu Čihákovi, pověřenému řízením Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, a to s odkazem na mé kanceláři udělenou plnou moc podle mandátní smlouvy, uzavřené s Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, se sídlem Zborovská 11, 150 21 Praha 5, IČ: 00066001, uvést vyjádření v následujícím.

Podle § 45 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPPK“) rozhoduje o odstranění vozidla, jež tvoří překážku provozu na pozemní komunikaci, policista nebo strážník obecní policie. Zákonná působnost Policie ČR rozhodovat o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, je zakotvena v ustanov. § 124 odst. 9 písm. j) ZPPK. Protože ZPPK v ustanov. § 129 neupravuje vztah příslušných ustanovení ke správnímu řádu, vztahují se na proces takového rozhodování normy upravující činnost příslušných orgánů. Vlastník pozemní komunikace není s ohledem na závaznou veřejnoprávní úpravu oprávněn jakkoli vstupovat či zasahovat do procesu rozhodování orgánu vykonávajícího státní správu při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Povinnost vlastníka pozemní komunikace dle ustanov. § 45 odst. 1 ZPPK je nutno posuzovat ve vztahu k ustanov. § 19 odst. 2 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPK“), a následně za postupu dle odst. 3 a 4 citov. zákona. Nárok vlastníka pozemní komunikace na úhradu nákladů vzniklých odstraněním a likvidací vraku je nárokem soukromoprávním.

Pokud dochází při dopravních nehodách, vyšetřovaných Policií ČR v souladu s úpravou podle § 47 ZPPK, k poškození vozidel, jež jsou ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále trvale nezpůsobilá k provozu, jsou však opatřena v souladu se závaznou úpravou registrační značkou, nejedná se o vraky podle výše citov. ustanovení ZPK (pozn.: chybí zákonný znak) a Policie ČR je příslušná k vydání rozhodnutí o odstranění překážky podle § 45 odst. 4 ZPPK.

Od výše uvedené právní úpravy je zapotřebí rozlišit situace, jež ZPK upravuje v ustanov. § 19 odst. 5, tzn. v případech, kdy příslušný silniční správní úřad (pozn.: převážně podle § 40 odst. 5 písm. c) ZPK) rozhoduje mimo správní řízení o označení místní komunikace nebo průjezdního úseku silnice nebo její části, na které je z důvodu veřejného zájmu (pozn.: čištění pozemních komunikací) dočasně zakázáno stání silničních vozidel. Vlastník dotčené pozemní komunikace je pak oprávněn za postupu podle odst. 6 citov. zákona odstranit, a to za podmínek stanovených zákonem, silniční vozidlo na náklady jeho provozovatele. Právě k této situaci směřuje většina rozhodnutí soudů, jak jsou uváděny v příloze výše citovaného přípisu.

Memorandum o spolupráci při předávání informací o nahlášených dopravních nehodách a poruchách vozidel a systému odstraňování překážek provozu na pozemních komunikacích tvořených nepojízdným vozidlem, jak bylo uzavřeno mezi Policejním prezidiem České republiky, na straně

E-mail: ladislav.hires@gmail.com
Mobil: 724762842

jedné, a Českou kanceláří pojistitelů, na straně druhé, je snahou o zajištění rychlých a účinných opatření v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ne však už za zákonných, rovných a nediskriminujících podmínek.

Z pohledu zástupců pojistitelů, jež tvoří Správní radu České kanceláře pojistitelů, je zřejmé, že jsou prosazovány pouze zájmy největších pojistitelů a s nimi obchodně závazkovými vztahy propojených společností, jež zajišťují tzv. asistenční služby. Policie ČR, jako správní orgán příslušný podle § 124 odst. 9 písm. j) ZPPK, se pak v memorandu, jež nelze označit jinak, než za závazkový smluvní vztah, který není uzavřen jako veřejnoprávní smlouva podle § 159 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů, dopouští jednání, jež nelze označit za rigidní ve vztahu k veřejnoprávní úpravě. Z pohledu postupu České kanceláře pojistitelů, jako profesní organizace sdružující pojišťovny oprávněné provozovat pojištění odpovědnosti (pozn.: ustanov. § 2 písm. i) zákona č. 168/1999 Sb., ve zn. pozd. př.) se pak jedná o postup, jež nespadá jednak do její příslušnosti podle citovaného zákona, jednak jsou podle závazků memoranda zvyhodňování pouze pojistitelé, jež jsou členy Shromáždění členů České kanceláře pojistitelů. A tato otázka je spíše na posouzení antimonopolního úřadu.

Vážená paní doktorko, s odkazem na své výše uvedené vyjádření je zřejmé, že z pohledu vlastníka pozemních komunikací je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, vázána veřejnoprávní úpravou zákona o pozemních komunikacích a nemůže vstupovat do vztahů vymezených příslušným správním orgánům. Je však na zvážení, zda vhodným způsobem neupozornit na aktivity příslušných orgánů, subjektů či přímo osob, které se neřídí ani tak závaznou právní úpravou jako vlastními zájmy.

S pozdravem

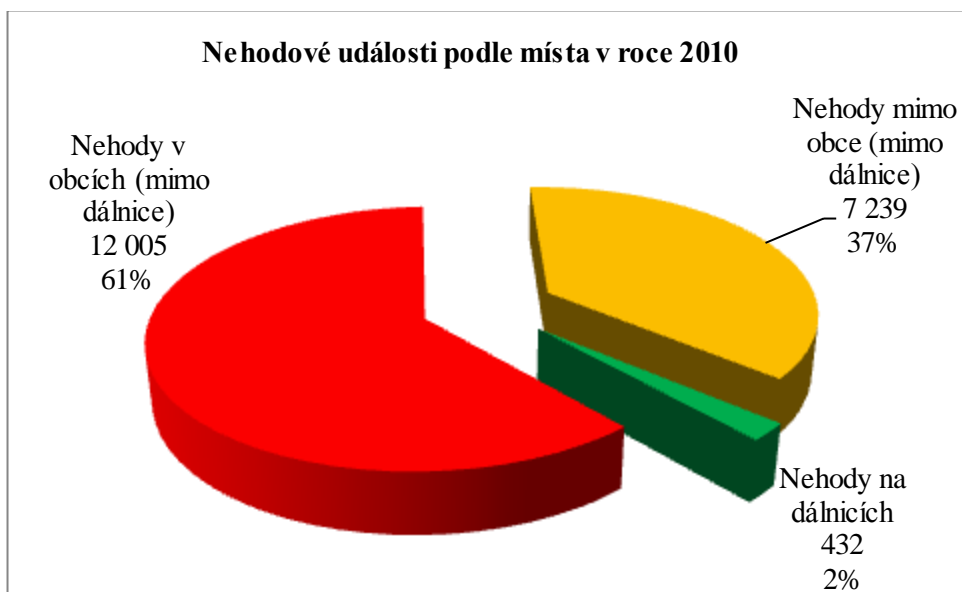

JUDr. Ladislav Hireš, v plné moci

V Příbrami, dne 25.10.2011

Zasláno: poštou a elektronicky – kancelar@ak-lebedova.cz

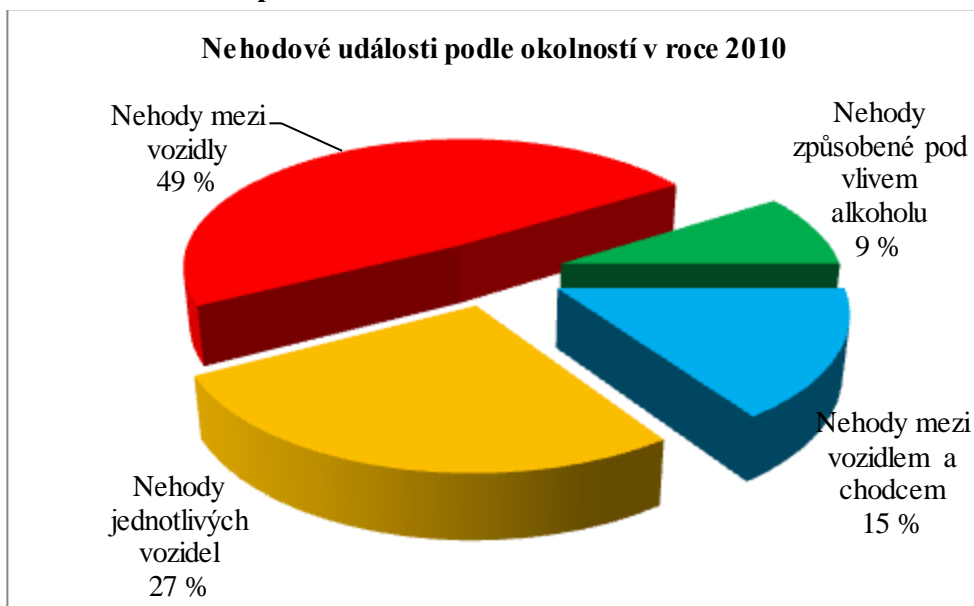
Příloha D: Dopravní statistiky

- **Nehodové události podle místa v roce 2010**



Zdroj: Autor na základě ročenky Ministerstva dopravy České republiky

- **Nehodové události podle okolností v roce 2010**



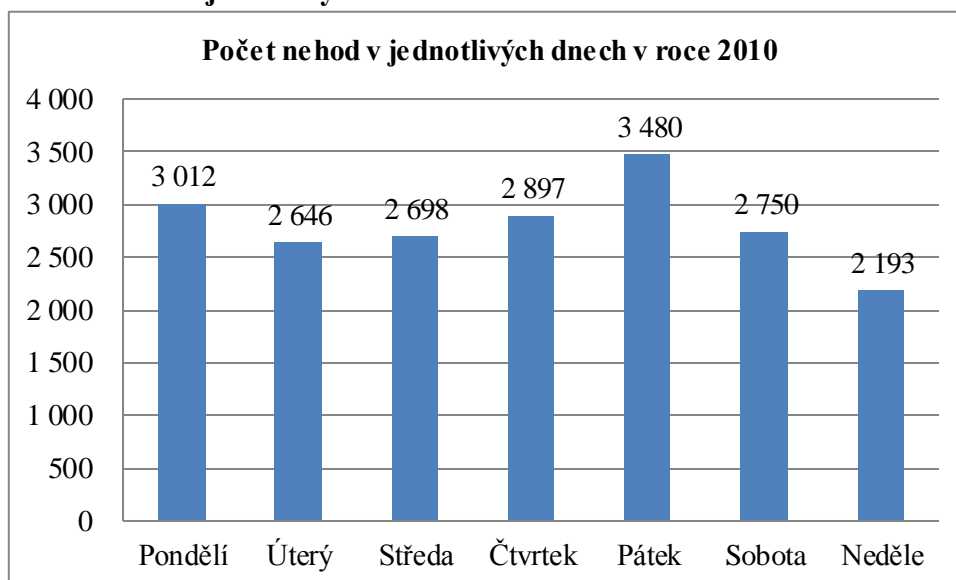
Zdroj: Autor na základě ročenky Ministerstva dopravy České republiky

- **Počet nehod v jednotlivých dnech**

Den	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Pondělí	3 677	3 171	3 434	3 263	3 235	3 012
Úterý	3 347	2 933	3 178	3 059	2 979	2 646
Středa	3 445	3 162	3 081	3 225	3 121	2 698
Čtvrtek	3 587	3 231	3 251	3 179	3 195	2 897
Pátek	4 280	3 587	3 800	3 727	3 586	3 480
Sobota	3 829	3 396	3 428	3 234	2 935	2 750
Neděle	3 074	2 635	2 888	2 794	2 655	2 193

Zdroj: Autor na základě ročenky Ministerstva dopravy České republiky

- **Počet nehod v jednotlivých dnech v roce 2010**



Zdroj: Autor na základě ročenky Ministerstva dopravy České republiky

Příloha E: Fotografie dopravních nehod, Zdroj: PRETOL HB s.r.o.



