

pplk. Mgr. Jindřich Komárek, Ph.D., pplk. Mgr. Michal Hodbod'
pplk. Mgr. Jan Straka
Fakulta bezpečnostně právní PA ČR v Praze

Využitelnost záznamníků údajů o dopravní nehodě v USA a Evropě

Úvod

Každá společnost vynakládá systémové úsilí a hledá nástroje řešení problémů doby, ve které žije. Mezi tyto problémy patří dopravní nehody a zejména obtíže spojené s jejich vyšetřováním. Vznik a příčiny dopravních nehod jsou spojeny s lidským chováním. Behaviorální stránkou člověka a možnostmi jejího ovlivnění se zabývají vědci na celém světě. Ovlivnit chování jednotlivce není jednoduché. Mezi prostředky, schopné zachytit projevy chování člověka ve vnějším světě a celou řadu dalších údajů o vozidle patří záznamníky údajů o dopravní nehodě tzv. jednotky EDR. Jedná se technický prostředek, v USA označovaný jako zařízení pro záznam údajů o nehodě. Event Data Recorders – EDR¹ jsou umístěny ve vozidlech a shromažďují údaje po omezené období těsně před a po dopravní nehodě. Záznamníky údajů o dopravních nehodách je možné využít pro rekonstrukci vzniku a příčin dopravní nehody.² Ze zahraničních zkušeností vyplývá, že umístění jednotek EDR ve všech typech vozidel má preventivní účinek na chování řidičů. Závěry provedených zahraničních výzkumů dokazují, že instalace záznamníků údajů o dopravních nehodách (jednotek EDR) do nákladních a dodávkových automobilů má vliv na průměrné snížení dopravních nehod a jejich následků o 20 %, smrtelných úrazů o 5,5 % a vážných zranění o 3,5 %.³

Využitelnost zařízení pro záznam údajů o nehodě v USA

Zařízení pro záznam údajů o nehodě byla vyvinuta automobilovým průmyslem. Využitelností se zabývá celá řada subjektů. Základním předpokladem využitelnosti zařízení bylo jejich uzákonění. První zemí, která stanovila jednotné požadavky na přesnost, shromažďování, uchovávání, odolnost a zpětné získávání údajů o událostech při nehodách motorových vozidel byly USA. Materiály včetně právní úpravy pod číslem 49 SFV část 563⁴ jsou dostupné na stránkách NHTSA⁵ - Národní správy bezpečnosti silničního provozu USA. Po překladu se jedná o text o obsahu 211 stran. Předpis standardizuje údaje získané pomocí zařízení, aby je bylo možné

¹ EDR (Event Data Recorder) - záznamník údajů o nehodě

² KOMÁREK, Jindřich. Využitelnost elektronických nehodových dat v bezpečnostní praxi, Právní rozpravy 2018, s. 30-3

³ BOS, J. M. J. & WOUTERS, P. I. J. (2000) Traffic accident reduction by monitoring driver behaviour with in-car data recording. Accident Analysis Prevention (Snížení počtu dopravních nehod sledováním chování řidiče záznamníkem zabudovaným v automobilu. Analýza předcházení dopravním nehodám), 32(5), 643-650.

⁴ https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/fmvss/EDRFinalRule_Aug2006.pdf

⁵ NHTSA (The National Highway Traffic Safety Administration) - USA: Národní správa bezpečnosti silničního provozu.

efektivně využívat, zabývá se předáváním dat za účelem záchrany lidských životů, a specifikuje minimální požadavky na odolnost zařízení vůči nárazu. Mezi významná ustanovení patří požadavek na zpřístupnění údajů vyšetřovatelům nehod a požadavek na seznámení uživatele s funkcemi a potenciálem zařízení. Mezi další cíle využitelnosti patří propojení s tísňovým voláním, požadavkem na bezpečnější konstrukci vozidel a porozumění okolnostem a příčinám zranění. Výrobcům vozidel byla uložena povinnost splnit tyto požadavky u lehkých vozidel vyrobených od 1. září 2010. Zajímavým údajem je odhad o umístění zařízení v 64 % vozidel.

Za jeden z klíčových prvků využitelnosti získaných souborů dat patří jejich využitelnost telematickými systémy. Dále je zde navržena metodika zachycování dat o nehodě za specifikovaných podmínek a okolností pro případ, že dojde k přepsání existujících dat již uložených v paměti. Smyslem bylo, aby nemusela být ukládána všechna provozní data, ale pouze údaje v souvislosti s aktivováním airbagu. Právní úprava ukládá povinnost umístit záznamníky o nehodách v osobních automobilech, víceúčelových osobních automobilech, nákladních automobilech a autobusech o celkové hmotnosti 3855 kg (8500 liber) nebo nižší a o hmotnosti nenaloženého vozidla 2495 kg (5500 liber) nebo nižší s výjimkou dodávek nebo vozidel určených k prodeji poštovní službě USA, vybavených zařízeními, instalovaným jejich výrobcem. Jedná se o zajímavé údaje, které budou aktuální při komparaci připravované právní úpravy na území Evropské unie. Tímto předpisem je výrobcům vozidel uložena povinnost zaznamenat po nárazu data po vystřelení airbagu a tato data uzamknout, aby nemohlo dojít k jejich následnému přepsání.

Mezi další významné povinnosti uložené výrobcům vozidel patří zajistit nástroj stažení požadovaných údajů. Je zde také uvedena lhůta 90 dnů zajištění dostupnosti nástroje pro vyčtení dat po prvním prodeji vozidla. Za důležitou informaci pro veřejnost je potřeba zmínit, že tato zařízení nezaznamenávají obrazové údaje a zvuk, ale pouze dynamické údaje z období před, během a po nehodě. Toto zařízení neshromažďuje ani neukládá osobní údaje. Pouze provede záznam 5 sekund před havárií a 0,25 sekundy pro shromažďování údajů o nárazu. Zároveň byly sníženy původní požadavky na maximální záznam údajů o zrychlení ze 100G na 50G a snížena požadovaná přesnost těchto údajů z ± 1 procenta na ± 5 procent. Pro ilustraci: čelní náraz moderního osobního vozidla do jiného osobního vozidla rychlostí 80 km/hod. s přesahem 40cm způsobí zrychlení cca 27G. Náraz vozidla do malé plochy v rychlosti 60 km/hod. například stromu, sloupu apod. způsobí zrychlení přibližně 30G. Za největší přínosy zařízení v souvislosti s jejich rozšířením ve vozidlech patří prevence, tedy předcházení nehodám, a pokud k nim dojde, lepší porozumění jejich příčinám, včasné poskytnutí první pomoci a také levný zdroj získávání kvalitnějších údajů, a tím přesnější a detailnější pochopení okolností, které nehodu provázejí. Náklady na umístění zařízení ve vozidlech jsou zde pro výrobce (automobilky) odhadnuty v průměru 0,50 USD na vozidlo.

Na území USA musí být v každém vozidle vybaveném záznamníkem údajů o dopravní nehodě – jednotkou EDR uživatelská příručka, která musí obsahovat následující údaje (prohlášení):

„Toto vozidlo je vybaveno zařízením pro záznam údajů o dopravní nehodě. Hlavním účelem je zaznamenat v určitých situacích, jako je nehoda nebo situace podobná nehodě, například aktivace airbagu nebo zasažení silniční překážky, údaje,

kteřé pomohou pochopit, jak systém vozidel funguje. Zařízení je navrženo tak, aby po krátkou dobu, obvykle 30 sekund nebo méně, zaznamenávalo údaje týkající se dynamiky a bezpečnostních systémů vozidel. Zařízení v tomto vozidle je navrženo tak, aby zaznamenávalo data jako například:

- Jak pracovaly různé systémy ve vašem vozidle;
- Zda byly bezpečnostní pásy řidiče a spolujezdce zapnuty či nikoliv;
- Do jaké míry (pokud vůbec) řidič sešlápl plynový anebo brzdový pedál;
- Jak rychlostí vozidlo jelo.

Tyto údaje mohou pomoci lépe pochopit okolnosti, za kterých dochází k nehodám a zraněním.

POZNÁMKA: Údaje ze záznamového zařízení vaše vozidlo zaznamenává pouze v případě závažné nehody; za normálních jízdních podmínek žádná data ani žádné osobní údaje (např. jméno, pohlaví, věk a místo nehody) nezaznamenává. Jiné strany, například vyšetřovací orgány, by mohly údaje ze záznamníku údajů o nehodě kombinovat s osobními identifikačními údaji, které byly běžně získány při vyšetřování nehod.

Pro čtení dat zaznamenaných pomocí záznamového zařízení je potřeba speciální zařízení a přístup k vozidlu nebo zařízení. Vedle výrobce vozidla mohou tyto údaje přečíst i jiné osoby, například vyšetřující orgány, které mají speciální vybavení, pokud mají přístup k vozidlu nebo zařízení.

Uživatelská příručka může obsahovat další informace o formuláři, funkci a možnostech zařízení, které doplňují požadované prohlášení.“

V současnosti probíhá příprava legislativy k záznamníkům dopravních nehod na Evropském kontinentu, lze očekávat, že připravované nařízení bude obsahovat také řešení problematiky seznámení uživatele s vlastnostmi záznamníku událostí.

Význam part 49 CFR 563 USA pro právní praxi: *Předpis mimo výše uvedené stanovil, že neupravuje otázku využitelnosti zaznamenaných údajů o nehodě, například právo uplatnit je v řízení občanskoprávním či trestním, případně zda mohou být údaje získány policejními orgány bez souhlasu nebo využity jinými subjekty, zejména pojišťovnami. V USA se jedná o federální předpis a řešení těchto otázek bylo ponecháno jednotlivým státům.*

Využitelnost zařízení pro záznam údajů o nehodě v Evropě

Zavedení povinnosti uchování nehodových dat v řídicí jednotce airbagu v rámci Spojených států amerických (49 CFR 563 USA), kdy od 1. 1. 2016¹ jsou jednoznačně sjednoceny požadavky na výrobce vozidel a jsou definovány minimální hodnoty, které musí být uchovány uchovat řídicí jednotka airbagů, vedlo k výraznému rozšíření možností vyčítání nehodových dat na americkém kontinentu. Ačkoliv se Nařízení přímo netýká Evropského trhu, tak se v rámci něj do určité míry projevilo také. Automobilky prodávající modely shodné pro oba trhy (Evropský i Americký) mají zpravidla uvolněná nehodová data i pro Evropskou verzi vozidla. Jako příklad lze uvést

¹ Roční zpráva za rok 2018 projektu VI20172020108 Vývoj inovativní metody k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat.

tyto výrobce či modely: Fiat 500X, Fiat Freemont, Dodge, Jeep, Toyota, Volvo. Tito výrobci uvolnili nehodová data pro Evropský trh ještě před přijetím plánovaného nařízení Evropského parlamentu. Volná spolupráce přináší ovoce i u jiných výrobců automobilů, kteří zprvu nehodová data uvolnili jen pro Americký trh, který je pro ně zajímavý. Konkrétně se jedná o automobilky Audi a VW, které mají nehodová data k dispozici pro Americký trh již od roku 2015 a to pro modely VW - Touareg, EOS, Passat, Golf. Pro Audi je situace obdobná – všechny modely s rokem výroby 2015 prodávané na území USA podporují nehodová data.

V současnosti je situace u VW a Audi výrazně jiná, podpora vyčtení nehodových dat pomocí BOSCH CDR¹ nástroje je k dispozici pro všechny modely prodávané na území EU a to pro vozidla vyrobená v roce 2019. Tato informace je již oficiální a vozidla jsou uvedena na „BOSCH CDR Vehicle list² verze 17.10“

Značka Škoda je na nehodová data taktéž připravena v rámci VW skupiny a dle neoficiálních informací by měla možnost vyčtení uvolnit pro vozidla vyrobená v roce 2019. Tedy stejně jako VW a Audi. Nicméně tato informace zatím není potvrzena společností BOSCH a členové řešitelského týmu zatím neměli možnost tuto informaci ověřit vlastním testem vyčtení jednotek. Lze však očekávat, že na konci druhého kvartálu roku 2019 bude tato informace potvrzena firmou BOSCH a to tím, že vozidla Škoda budou přidána na seznam podporovaných vozidel.

Změna přístupu značek Audi a VW zásadně mění situaci na Evropském trhu. Počet vozidel těchto dvou značek na našich silnicích je nezanedbatelný a s plnou podporou nehodových dat u nových kusů zásadně vzrůstá poměr vozidel mající EDR data oproti vozidlům, která tyto data nepodporují. Dá se očekávat, že koncem roku 2019 bude počet vozidel podporující nehodová data dosahovat více jak 15 % z celkového počtu.

Toto číslo je už velmi zajímavé pro zajištění pokrytí celé ČR pro možnost vyčtení dat v případě dopravní nehody.

Využitelnost zařízení pro záznam údajů o nehodě v České republice

V současnosti připravovaná Certifikovaná metodika k odhalování trestných činů v silničním provozu s využitím elektronických nehodových dat vychází primárně ze zajištění nehodových dat z řídicích jednotek EDR. Hlavní přínos spočívá v zajištění důkazů v rámci trestního řízení, které mohou přispět k objasnění trestného činu. V této souvislosti je v první řadě nezbytné prezentovat současný stav právní úpravy a pojmu dopravní nehoda, ale také definovat o jaké trestné činy se v případě dopravních nehod může nejčastěji jednat. Pojem vozidla jako jeden z obligatorních znaků dopravní nehody nalezneme v § 2 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu. Vozidlem se podle zákona o silničním provozu rozumí motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. V praxi tak například nebude spadat do definice dopravní nehody střet vlaku s chodcem a to i v případě, že se taková situace stane na železničním přejezdu, tedy na pozemní komunikaci.

¹ CDR (Crash Data Retrieval) - nástroj určený k vyčtení nehodových dat

² Kompletní přehled podporovaných vozidel je k dispozici na následujícím odkaze:

https://www.boschdiagnostics.com/cdr/sites/cdr/files/CDR_v17.10_Vehicle_Coverage_List_R1_0_0.pdf

Aby se jednalo o dopravní nehodu, musí zde být i následek porušení zákona v podobě škody na majetku, zdraví, případně usmrcení osoby. Definice již dále například neukládá, že musí dojít k porušení zákona o silničním provozu. Teoreticky může být dopravní nehodou i událost v důsledku, kterého nejsou porušena ustanovení zákona o silničním provozu. Typickým případem je zde například dopravní nehoda zaviněná zvěří. Zákon zde nestanovuje žádné zvláštní povinnosti pro majitele, jako je tomu u zvířete v § 60 odst. 1. „Vlastník nebo držitel domácích zvířat je povinen zabránit pobíhání těchto zvířat po pozemní komunikaci.“ Policie šetří srážky s lesní zvěří a také domácími zvířaty jako dopravní nehody v případě újmy na životě a zdraví. Způsob šetření a metody jsou stejné jako v případě ostatních dopravních nehod.

Oprávnění šetřit dopravní nehody jsou svěřena § 124 odst. 11 písm. b) zákona o silničním provozu Policii České republiky. Konkrétně je v zákoně použito pojmu „objasňovat dopravní nehody“. Ale tento pojem je vzhledem ke kompetencím policie v rámci správního trestání zavádějící. Policie České republiky je v rámci šetření dopravní nehody oprávněna vyřešit zjištěná porušení příkazem na místě. V případě, že však nejsou splněny podmínky příkazního řízení na místě dle § 91 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, nebo tomu brání další omezení uvedená ve speciálním zákoně, je věc oznámena příslušnému správnímu orgánu, kterým je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Rovněž se může jednat o situaci, kdy bude dáno podezření ze spáchání trestného činu.

V případě podezření ze spáchání přestupku v souvislosti se zaviněním dopravní nehody není v našem právním řádu zakotvena samostatná skutková podstata. Tím je myšleno, že v zákoně o silničním provozu není uvedena žádná skutková podstata přestupku, ve které by byla dopravní nehoda výslovně definována. Jedinou výjimku tvoří § 125c odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu, zde se však jedná o přestupky, kterých se dopustí účastník po dopravní nehodě. Pokud se účastník silničního provozu dopustí přestupku v souvislosti se spácháním dopravní nehody, jedná se vždy o jeden z přestupků uvedených v § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu. Výjimku představuje § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu. Jedná se o přestupek, kdy v důsledku dopravní nehody dojde ke zranění osob. Toto ustanovení je významné také pro využitelnost a aplikaci výsledků výzkumu VIMOT 4U, tedy jednotek EDR. V rámci § 125f odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu rovněž existují speciální skutkové podstaty přestupků, které mohou být naplněny výhradně v souvislosti s dopravní nehodou. Jedná se o situace, kdy například řidič po dopravní nehodě neprodleně nezastaví vozidlo nebo jako účastník neohlásí dopravní nehodu v zákonem stanovených případech policii.

Jak již bylo uvedeno, pojem dopravní nehoda je tak situací, kdy dojde v souvislosti s provozem vozidla na pozemní komunikaci ke škodě na majetku, zdraví nebo životě. V důsledku však dopravní nehoda nemusí zakládat odpovědnost ze spáchání přestupku nebo trestného činu. Typickým případem je například dopravní nehoda, ke které dojde tak, že od kola vozidla odlétne kámen, který následně poškodí zasklení jiného vozidla. Obdobnou situací je pak střet vozidla se zvěří.

Policii České republiky je v souvislosti s šetřením dopravních nehod svěřena rovněž evidence dopravních nehod. A to na základě § 124 odst. 11 písm. c) zákona o silničním provozu. Bližší podrobnosti vedení statistiky dopravních nehod definuje

vyhláška 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. Vyhláška upravuje způsob vedení záznamů v evidenci dopravních nehod, podrobnosti o údajích vedených v evidenci dopravních nehod a způsob předávání podkladů do centrální evidence dopravních nehod. Jedním z hlavních výstupů evidence je následně statistika dopravních nehod. Pro účely využitelnosti výsledků výzkumu projektu VIMOT 4U je rovněž významná povinnost účastníka dopravní nehody tuto nehodu oznámit.

Evidence dopravních nehod je rovněž upravena v § 123 zákona o silničním provozu, kde je opět uvedeno, že ji vede Policie České republiky, a že obsahuje údaje o účastnících dopravních nehod, údaje o vozidlech, která měla účast na dopravní nehodě, údaje o místě dopravní nehody a údaje o příčinách dopravní nehody.

Za účastníka dopravní nehody je považován každý, kdo se v čase a místě dopravní nehody přímým způsobem účastnil dopravní nehody. Vyhláška dále upravuje například, kdy se považuje osoba za usmrčenou v důsledku dopravní nehody. Jedná se o osobu, která zemřela při dopravní nehodě nebo na následky způsobené dopravní nehodou, nejpozději však do 30 dnů po dopravní nehodě. Jsou zde uvedeny další údaje, které vycházejí z požadavku § 123 zákona o silničním provozu.

Dopravní nehody se mohou dělit na dvě skupiny. Jedná se o nehody, které podléhají oznamovací povinnosti, a ty které jí nepodléhají. Tedy zda jsou účastníci dopravní nehody povinni dopravní nehodu nahlásit Policii České republiky. Nehody, které podléhají oznamovací povinnosti, jsou nehody, kdy dojde k usmrcení nebo zranění osob nebo k hmotné škodě na jednom ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí přesahující zřejmě částku 100 000,- Kč. Využitelnost výsledků výzkumu VIMOT 4U lze spatřovat právě u dopravních nehod, které podléhají oznamovací povinnosti. Povinnost nahlásit dopravní nehodu Policii České republiky platí rovněž i v případech definovaných § 47 odst. 5 zákona o silničním provozu. Pokud vznikla škoda na majetku třetí osoby s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě, dojde k poškození, případně zničení součásti nebo příslušenství komunikace a účastníci sami nemohou zabezpečit obnovení plynulosti silničního provozu.

Vzhledem k možnému potencionálnímu riziku vzniku dopravní nehody v souvislosti s provozem vozidla je zákonem u vybraných vozidel stanovena povinnost sjednaného pojištění z odpovědnosti provozu vozidla. Povinnost se vztahuje na všechna vozidla registrovaná v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Bližší podrobnosti jsou stanoveny přímo v zákoně č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Povinnost pro sjednání pojištění platí i v případě, kdy je vozidlo pouze ponecháno na komunikaci. Zmiňovaný zákon rovněž ukládá povinnost řidiče mít u sebe zelenou kartu nebo doklad o hraničním pojištění a na požádání jej předložit příslušníku Policie České republiky. „To neplatí pro řidiče vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti a řidiče cizozemského vozidla, jehož pojištění odpovědnosti je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu.“

Jak bylo zmíněno výše, vozidla vybavená jednotkami EDR budou mít v blízké budoucnosti značný vliv nejen na dokazování dopravní nehody, ale také na chování řidiče. Jejich využitelnost je přímo spojená s činností pojišťoven. Jednotky EDR se mohou stát v rukou pojišťoven účinným nástrojem k řešení celé řady současných problémů, se kterými se pojišťovny potýkají. Pro účely využitelnosti výsledků výzkumu projektu VIMOT 4U je významné zejména ustanovení § 1 odst. 2, 3 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, které uvádí: „Nestanoví-li tento zákon jinak, musí být v případě vozidla zapsaného v registru silničních vozidel podle zákona upravujícího podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích povinnost pojištění odpovědnosti podle tohoto zákona splněna po celou dobu, kdy je vozidlo zapsáno v registru silničních vozidel, s výjimkou doby, kdy je v registru silničních vozidel zapsáno jako vyřazené z provozu, vyvezené do jiného státu nebo zaniklé, a doby, kdy je vozidlo odcizené, může na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná (dále jen „pozemní komunikace“), provozovat vozidlo pouze ten, jehož povinnost nahradit újmu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona; povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci. Nestanoví-li tento zákon jinak, pojištění odpovědnosti se řídí občanským zákoníkem.“

Toto ustanovení a zejména poslední je významné. Je zde uveden základní princip, který zásadně odlišuje vztah roviny trestněprávní a případně přestupkové od občanskoprávní. Jedná se o právo soukromé. Vztahy, vznikající v právu soukromém se řídí občanským zákoníkem. V § 1 občanského zákoníku 89/2012 Sb. je uvedeno: „Ustanovení právního řádu upravující vzájemná práva a povinnosti osob vytvářejí ve svém souhrnu soukromé právo. Uplatňování soukromého práva je nezávislé na uplatňování práva veřejného. Nezakazuje-li to zákon výslovně, mohou si osoby ujednat práva a povinnosti odchylně od zákona; zakázána jsou ujednání porušující dobré mravy, veřejný pořádek nebo právo týkající se postavení osob, včetně práva na ochranu osobnosti.“

Občanskoprávní vztah je v tomto případě založen na oboustranném závazku pojistitele a pojistníka § 3 zákona č. 168/1999 Sb., zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. „Pojištění odpovědnosti vzniká na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistníkem a pojistitelem. Pojistitel je vždy povinen uzavřít pojistnou smlouvu, jestliže návrh na její uzavření neodporuje tomuto zákonu, zákonu upravujícímu pojistnou smlouvu nebo pojistným podmínkám pojistitele. V pojistné smlouvě se mohou smluvní strany od tohoto zákona odchýlit jen tehdy, pokud tím nedochází ke snížení nebo omezení nároků poškozeného, vyplývajících z práva na náhradu újmy z pojištění odpovědnosti, způsobené provozem vozidla. Pojištění odpovědnosti nelze přerušit, pokud nebylo v pojistné smlouvě dohodnuto jinak.“

Bylo-li v pojistné smlouvě dohodnuto přerušení pojištění odpovědnosti, je pojistník povinen před počátkem přerušení pojištění prokázat pojistiteli, že vozidlo bylo vyřazeno z provozu podle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, jedná-li se o vozidlo, které podléhá registraci vozidel. V době přerušení pojištění odpovědnosti není plněna povinnost pojištění odpovědnosti.“ Pro účely aplikace výsledků výzkumu projektu VIMOT 4U je významné zejména ustanovení § 3b Stanovení výše pojistného. „Při sjednávání výše pojistného v pojistné smlouvě

zohlední pojistitel celkový předcházející škodný průběh pojištění odpovědnosti pojistníka, a to slevou na pojistném v případě bezeškodného průběhu pojištění nebo přírážkou k pojistnému v případě výplaty pojistného plnění z pojištění odpovědnosti.

V pojistné smlouvě lze ujednat, že se zohlední škodný průběh osoby, která vozidlo provozuje, jde-li o osobu odlišnou od pojistníka. Při zohlednění předcházejícího škodného průběhu pojistitel nepřihlíží k době přerušení pojištění odpovědnosti. V takovém případě se při zohlednění předcházejícího škodného průběhu doba přerušení pojištění odpovědnosti nezapočítává do pojistné doby tohoto pojištění. Způsob stanovení výše pojistného předloží pojistitel ke kontrole České národní bance na její písemné vyžádání, a to včetně statistických údajů, na kterých je způsob stanovení výše pojistného založen.“ Jednotky EDR obsahují údaje významně relevantní právě pro „zohlednění škodného průběhu“. Je v zájmu pojišťoven, aby samy upravily vztahy s pojistníky tak, aby mezi základní ustanovení pojistné smlouvy zařadily také ustanovení, kterým zaváží pojistníka v případě nejen dopravní nehody, ale také „škodné události“ k povinnosti zajistit a poskytnout údaje, obsažené v jednotce EDR.

Zároveň s tímto byla problematika využitelnosti dat z jednotky EDR konzultována s vybranými zástupci pojišťoven. Závěry z provedených diskuzí ukazují vysoký zájem ze strany pojišťoven. Výsledkem společných jednání byla spolupráce a ukázka využití této technologie na několika praktických případech.

Projekt VIMOT 4U cílí primárně na závažné dopravní nehody a šetření v souvislosti s podezřením ze spáchání trestného činu. Musíme se zde tedy rovněž zabývat současnou právní úpravou aplikovanou v trestním řízení. Hlavními právními normami jsou zde zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „TZ“) a zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „TŘ“). V rámci systému trestního práva představuje TZ část hmotnou a TŘ část procesní. V souvislosti s definicí konkrétních skutkových podstat trestných činů bude tedy čerpáno z TZ. V případě setření dopravní nehody, v jejímž důsledku byl spáchán trestný čin, budeme pro naše účely primárně čerpat z části procesní, tedy TŘ. Trestné činy zde můžeme rozdělit do několika skupin. A to na trestné činy, které mají spojitost s následkem. Jedná se o trestné činy, které se u dopravních nehod vyskytují nejčastěji. Hovoříme zde o § 143 (usmrcení z nedbalosti), § 147 (těžké ublížení na zdraví z nedbalosti), § 148 (ublížení na zdraví z nedbalosti), § 150 (neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla), § 273 (obecné ohrožení z nedbalosti), § 277 (poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti). Teoreticky zde připadá v úvahu i § 294 (poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti) a § 294a (poškození vodního zdroje). Dále zde jsou trestné činy, které mohly mít přímý vliv na vznik dopravní nehody. Takovým trestným činem je především § 274 (ohrožení pod vlivem návykové látky) a § 337 (maření úředního rozhodnutí nebo vykázání).

V případě dopravních nehod se rovněž můžeme setkat se speciální kategorií trestných činů, které se mohou u dopravní nehody vyskytnout, ale jsou ryze sekundárními. Například § 205 (krádež) a § 207 (neoprávněné používání cizí věci). Samostatnou kategorií jsou pak trestné činy, kdy dochází k dopravním nehodám úmyslně za účelem neoprávněného obohacení. Takovým trestným činem je především § 210 (pojišťovací podvod). Evidence dopravních nehod obsahuje informace o nehodách v rozsahu, který uvádí vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001

Sb., o evidenci dopravních nehod. Údaje z evidence dopravních nehod jsou využívány v praxi nejen policisty, ale též dalšími subjekty státní správy a samosprávy a v neposlední řadě též výzkumnými ústavy a institucemi. Proto je nezbytné, aby se v nejvyšší možné míře údaje zapisované policisty do evidence dopravních nehod shodovaly s údaji skutečnými. V současné době vychází policista při zpracování dopravních nehod z informací, které získá na místě dopravní nehody ohledáním komunikace a vozidla, vytěžením účastníků dopravní nehody nebo svědků a podobně. Informace o průběhu nehodového děje mohou tedy být v určité míře zkreslené v závislosti na pozorovacích možnostech účastníků nehody a svědků případně nemusí být z ohledání místa nehody jasné, jak k dopravní nehodě došlo.

Z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy zaviní řidiči motorových vozidel ročně přibližně 16 % dopravních nehod, na následcích v podobě usmrcených osob se tyto nehody podílejí téměř 37 %. Hlavní příčina „nepřiměřená rychlost“ je dále členěna na 9 dílčích příčin, mezi které patří též překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly a překročení rychlosti stanovené dopravní značkou. Podíl těchto dvou příčin na počtu usmrcených osob i nehodách zaviněných nepřiměřenou rychlostí je však pouze 0,5 %. Nelze se však domnívat, že by řidiči dodržovali nejvyšší dovolenou rychlost. Malý podíl těchto nehod je zapříčiněn tím, že policista nemá ve většině případů na místě dopravní nehody možnost získat z dostupných informací přesnou rychlost vozidla. Tyto údaje jsou k dispozici až v závěrech znaleckého posudku vypracovaného znalcem (pokud byl k šetření nehody přibrán).

Údaje z jednotky EDR obsahující v sobě skutečnou rychlost vozidla, údaje o akceleraci nebo deceleraci, bočním otáčení, připoutání případně další údaje mohou zásadním způsobem objasnit průběh dopravní nehody a zpřesnit informace, které jsou východiskem pro evidenci dopravních nehod. Údaje z jednotky EDR by tak v případě jejich využití policisty na místě dopravní nehody mohly zásadním způsobem zpřesnit statistické informace o dopravní nehodě.

Statistické informace sledované evidencí dopravních nehod by tak mohly být rozšířeny i o vybrané položky z jednotky EDR. V úvahu připadají údaje o rychlosti vozidla, o připoutání řidiče a osádky vozidla a podobně.

Užitečné využití by měly informace z jednotek EDR též při hodnocení vlivu rychlosti na následcích způsobených účastníky dopravních nehod.

„V praxi se potvrzuje, že pokud řidič ví, že jeho styl a způsob jízdy je monitorován, přizpůsobuje tomu své chování. Toto je patrné například v místech, kde jsou umístěny kamerové systémy pro úsekové měření rychlosti. V případě, že bude ve vozidle umístěna jednotka, ze které bude možné v případě dopravní nehody vyčíst chování řidiče bezprostředně před nehodou, je nejvýše pravděpodobné, že jeho chování v silničním provozu bude méně rizikové a tudíž bezpečnější.“

Závěr

Spojené státy americké jsou první zemí, která začala efektivně využívat data uložená v záznamnících údajů o dopravní nehodě jako pomocný důkaz. V současnosti existuje na americkém, ale také na evropském kontinentu značná poptávka po zajištění důkazů o vzniku a příčinách dopravních nehod nejen ze strany orgánů činných v trestním a přestupkovém řízení, ale zejména samotných motoristů a pojišťoven. Mnoho řidičů se rozhodne pro úpravu pojistné smlouvy, a také k nákupu

kamery, zaznamenávající okolí vozidla, obvykle až po vlastní negativní zkušenosti s vyšetřováním dopravní nehody. V příštím roce můžeme očekávat unijní nařízení, které nařídí výrobcům vozidel umístit záznamníky do nově vyrobených vozidel, po kterém se motoristická veřejnost rozdělí na příznivce a odpůrce záznamníků. Umístění záznamníku událostí ve vozidlech na americkém kontinentu vzbudilo vlnu emocí, ale nezměnil se názor, že důkaz o příčinách a průběhu nehody je potřeba chápat jako záznam projevu chování ve veřejném prostoru, a proto převažuje veřejný zájem nad zájmy jednotlivce.

Literatura

Překlad 49 CFR Part 563.

Roční zpráva za rok 2018 projektu VI20172020108 *Vývoj inovativní metody k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat.*

Právní ROZPRÁVY 2018 *MEZINÁRODNÍ VĚDECKÁ KONFERENCE OBLASTI PRÁVA A PRÁVNÍCH VĚD – PRÁVNÍ ROZPRÁVY 2018 S PODTITULEM “NOVÉ JEVY A PRÁVO“* ISBN 978-80-87952-23-8

https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/fmvss/EDRFinalRule_Aug2006.pdf

RESUMÉ

„Záznamníkem údajů o dopravní nehodě, jednotkou EDR (Event Data Recorder), rozumíme paměťový modul uchovávající data z kolize nebo nehody. Jedná se o cenný zdroj informací, využitelný v kriminalistické praxi, ale také o účinný nástroj prevence.“

Klíčová slova: dopravní nehody, lidské chování, jednotka EDR, data z kolize, nehodová data.

SUMMARY

KOMÁREK, Jindřich, HODBOŮ, Michal, STRAKA, Jan: UTILITY TRAFFIC ACCIDENT DATA RECORDERS IN THE USA AND EUROPE

“Traffic Accident Data Recorders, the EDR (Event Data Recorder), is understood to be a memory module which stores data from a collision or an accident. It represents a valuable source of information that can be used in forensic practice and as an effective preventive tool as well.”

Key words: traffic accidents, human behaviour, EDR Event Data Recorder, collision data, accident data.