

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Právnická fakulta

Katedra trestního práva

Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod (vybrané problémy)

Diplomová práce

Lukáš Pavelka

Vedoucí diplomové práce:

RNDr. Petr Štourač

Praha, únor 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem v ní vyznačil všechny prameny, z nichž jsem čerpal, způsobem ve vědecké práci obvyklým.

V Praze 14. 2. 2010

Lukáš Pavelka

Obsah

1. Úvod.....	Chyba! Záložka není definována.
2. Charakteristika silničních dopravních nehod.....	4
2.1. Kriminologická charakteristika	4
2.2. Pojem a klasifikace silničních dopravních nehod	6
3. Právní kvalifikace silničních dopravních nehod.....	8
3.1. Trestně právní kvalifikace.....	9
3.2. Správně právní kvalifikace.....	23
4. Zvláštnosti předmětu a rozsahu dokazování a vyšetřování	24
5. Typické vyšetřovací situace.....	Chyba! Záložka není definována.
6. Typické stopy.....	27
6.1. Materiální stopy	28
6.2. Paměťové stopy.....	Chyba! Záložka není definována.
7. Zvláštnosti počátečních úkonů a opatření.....	Chyba! Záložka není definována.
7.1. Ohledání místa nehody.....	Chyba! Záložka není definována.
7.1.1. Dokumentace z místa dopravní nehody	34
7.2. Ohledání dopravních prostředků	37
7.3. Ohledání mrtvoly	Chyba! Záložka není definována.
7.4. Vysvětlení účastníků dopravní nehody a očitých svědků	Chyba! Záložka není definována.
7.5. Zjištění ovlivnění účastníků nehody návykovou látkou.....	Chyba! Záložka není definována.
8. Zvláštnosti následných úkonů.....	Chyba! Záložka není definována.
8.1. Výslech účastníků nehody, svědků a poškozených.....	Chyba! Záložka není definována.
8.2. Vyšetřovací experiment a rekonstrukce	Chyba! Záložka není definována.
8.3. Expertízy	Chyba! Záložka není definována.
9. Závěr	59

1. Úvod

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ji definuje jako 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.

Přesto, že se nacházíme v období hospodářské recese, intenzita silniční dopravy neustále roste. Nepoměrně pomaleji se však zvyšuje a zlepšuje i stav pozemních komunikací, po kterých je tato doprava uskutečňována. Ve spojení se stále větší frekvencí užívání automobilů, mentalitou řidičů, která se hlavně u mladších ročníků vyznačuje vysokým stupněm agresivity a mnohých dalších faktorů tak roste i možnost nehodové události. Rozvoj silniční dopravy přináší mimo ekonomického pozitiva také negativum, právě v podobě dlouhodobého růstu počtu dopravních nehod, který se však v posledních letech daří korigovat, jak vyplývá ze statistik Policejního prezidia České republiky, jimž se budu v zápětí věnovat. Je tomu tak beze sporu i díky technologickému vývoji, jenž tvoří automobily bezpečnější a ve složitějších dopravních situacích lépe ovladatelnější (například systém ABS zmenšující brzdnou dráhu vozu, vývoj složení a tvaru dezénů pneumatik napomáhající lepší přilnavosti automobilu apod.).

Ruku v ruce s vývojem bezpečnosti však kráčí vývoj výkonu motorů a tím i maximálních rychlostí dosahovaných některými automobily. Není žádným překvapením, že téměř 60 % nehod je zaviněno vozidly s objemem motoru 1,5 l a vyšším. Je to bezesporu proto, že tyto větší objemové třídy dosahují vyšších rychlostí a řidiči těchto vozů často porušují maximální dovolenou rychlost. Samozřejmě nejen oni, avšak právě u výkonnějších vozů dochází k překračování rychlosti o více km/h než u vozů z nižších objemových tříd. Tohoto si jsou vědomi i výrobci automobilů a tak do svých vozů instalují tzv. omezovače rychlosti, které „krotí“ výkon motorů co se maximální rychlosti týče, aniž by jim ubrali na akceleraci a zároveň tak snižují spotřebu paliva. Vývoj nehodovosti v České republice lépe než slovy vyjádříme čísly. Pro přehlednost jsem uspořádal data z let 1993 – 2008 do následující tabulky. Končí rokem 2008, neboť Policejní prezidium České republiky vydává výkazy nehod za uplynulý rok až v průběhu jara.

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
1993	152157	1355	5629	26821
1994	156242	1473	6232	29590
1995	175520	1384	6298	30866
1996	201697	1386	6621	31296
1997	198431	1411	6632	30155
1998	210138	1204	6152	29225
1999	225690	1322	6093	28747
2000	211516	1336	5525	27063
2001	185664	1219	5493	28297
2002	190718	1314	5492	29013
2003	195851	1319	5253	30312
2004	196484	1215	4878	29543
2005	199262	1127	4396	27974
2006	187965	956	3990	24231
2007	182736	1123	3960	25382
2008	160376	992	3809	24776

Za rok 2008 šetřila Policie ČR přes 160 tisíc silničních dopravních nehod. Je však příznivé, že počet usmrcených osob klesl pod hranici jednoho tisíce, což je teprve po druhé v celé historii od vzniku samostatnosti ČR.

Při pohledu na tabulku je zřejmá jedna důležitá skutečnost. Od roku 2006 se snižují oproti minulým letům hodnoty ve všech sloupcích, tedy klesá jak počet dopravních nehod, tak počet usmrcených i počet zraněných osob. To je mimo jiné i důsledek existence tzv. bodového systému, který byl v ČR zaveden 1. července 2006. V zásadě lze říci, že řidič na základě dosažení horní hranice povoleného počtu trestných bodů (je jich 12 a udělují se podle závažnosti spáchaného přestupku) přijde na rok o řidičský průkaz a před jeho získáním bude muset skládat opět zkoušku. Bodové konto ovlivňuje i roční doba bez přestupku, čímž řidič může stav svých trestných bodů snížit. Ačkoliv má tento systém své kritiky a odpůrce, jistě přispěl k větší disciplinovanosti řidičů. Přesto zůstávají silniční dopravní nehody rizikovým faktorem silničního provozu a jeho každodenní součástí. Rychlé a objektivní objasnění dopravních nehod nemá za cíl jen represii, ale významně přispívá i k prevenci. Objasňování dopravních nehod proto klade vysoké odborné nároky na orgány činné v trestním řízení, v přípravném řízení trestním zejména pak na vyšetřovatele a policejní orgány.¹⁾

Postupy při vyšetřování se liší s ohledem na určitý typ trestných činů. Při jejich

¹⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 3

objasňování je třeba brát v úvahu specifika, která v sobě zahrnují. Vznikají tak ustálené postupy, metodiky, jejichž úkolem je popsat zvláštnosti provádění jednotlivých úkonů a upozornit na chyby, stávající se při jejich vyšetřování. Odborné publikace definují metodiky vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů jako uspořádané systémy poznatků o typových kriminalistických charakteristikách trestných činů, o zákonitostech vzniku, vyhledávání a zajišťování stop jednotlivých typů trestných činů, o vyšetřovacích situacích utvářejících se při vyšetřování, jakož i systém typových modelů činnosti kriminalistů v určitých etapách procesu poznání trestných činů.²⁾ Každá z metodik vyšetřování představuje uspořádaný systém s pevně stanovenou, dosti rozvětvenou strukturou. Vzhledem k rozsahu metodiky vyšetřování silničních dopravních nehod se ve své diplomové práci zaměřím jen na vybrané aspekty, avšak se snahou podat o ní ucelený obraz.

²⁾ Porada, V. a kol.: Kriminalistická metodika vyšetřování, Aleš Čeněk, Plzeň 2007, str. 13

2. Charakteristika silničních dopravních nehod

2.1. Kriminalistická charakteristika

Každá trestná činnost se vyznačuje určitými specifiky. Ne jinak tomu je i u trestné činnosti související se silničními dopravními nehodami. Mohli bychom tyto rysy shrnout do čtyř hlavních bodů: osoba pachatele, zavinění, příčiny a v neposlední řadě stres a zkratové jednání.

Osoba pachatele není v převážné míře obtěžkána žádnou kriminální minulostí. Jde zpravidla o bezúhonné občany, kteří často reagují na spáchání nehody a následné jednání s policisty velmi citlivě či nervózně. Ve větší míře lze však očekávat účelovou obhajobu a snahu vinit z dopravní nehody jiného účastníka silničního provozu, což se běžně děje i bez postranních úmyslů, neboť nehodová událost bývá často nepřehledná.

Z hlediska **zavinění** jde o trestnou činnost páchanou ve většině případů z nedbalosti. Neexistuje zde žádný motiv, cíl či pohnutka. Následek je důsledkem rozporného jednání pachatele ve vztahu k daným podmínkám, který vznikl náhle. Jde zpravidla o nedbalost vědomou, kdy pachatel věděl, že může, způsobem v trestním zákoníku uvedeným, porušit nebo ohrozit zájem tímto zákonem chráněný, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí.³⁾ Nelze však ani vyloučit nedbalost nevědomou, kdy pachatel nevěděl, že svým jednáním může porušit či ohrozit zájem chráněný trestním zákoníkem, ač o tom vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

Silniční dopravní nehoda je zpravidla souhrnem několika **příčin** a podmínek.⁴⁾ Příčina vedoucí k trestnému činu existuje dříve, než ho osoba spáchá. Základní příčinou nehody je porušení pravidel silničního provozu, která stanovují podmínky chování v provozu na pozemních komunikacích. V roce 2008 to byl nejčastěji nesprávný způsob jízdy (62,8%), nedání přednosti (19,4%), nepřiměřená rychlost (15,7%) a nesprávné předjíždění (2,0%). Nejtragičtější následky, čili nejvíce usmrcených, nastávají tam, kde je příčinou nepřiměřená rychlost (432 mrtvých z celkového počtu 992 osob). Příčiny dopravních nehod mohou však být i technického rázu, typicky špatný technický stav vozidla či pozemní komunikace. Můžeme je tedy uspořádat následujícím způsobem:

1. chování účastníků nehody
2. technický stav zúčastněných automobilů

³⁾ Novotný, O., Vanduchová, M. a kol.: Trestní právo hmotné – I. Obecná část, ASPI, a.s., Praha 2007, str. 239

⁴⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 5

3. situace silničního provozu (např. jeho hustota)
4. jiné okolnosti (např. stav pozemních komunikací)

Lze shrnout, že silniční dopravní nehoda je výsledkem rozporného jednání subjektu s určenými podmínkami, které spočívá v:

1. nerespektování pravidel silničního provozu
2. neplnění povinností orgánů působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy
3. nerespektování zvyklostí v dopravě.

Významným faktorem při dopravních nehodách je **stres a zkratové jednání**, projevující se typicky útekem z místa události. Zkratová je taková reakce, která má instinktivní základ. Schází v ní prvek objektivního hodnocení situace. Příkladem může být skrčení řidiče za volantem v nebezpečné situaci nebo zakrývání očí. Kritická situace může vést u člověka k úplnému ochromení schopnosti reagovat, vnímat a hodnotit. Oproti tomu jindy může vyvolat naprosto ojedinělý a mimořádný výkon. Při vyšetřování je proto nutné věnovat pozornost tělesné i duševní způsobilosti řidiče v okamžiku nehody. Od stresového jednání je třeba odlišit zcela vědomé utajování dopravních nehod. Pachatelé tak činí z důvodu obavy před trestním stíháním, případně aby snížili nebezpečnost svého jednání. V praxi se setkáváme se dvěma základními způsoby utajování:

1. ujetí řidiče od nehody, nebo opuštění místa nehody samotným řidičem
2. změna nehodové situace.

První způsob je řidiči uplatňován nejčastěji v případech těžkých následků nehody. Smrti, vážného zranění či poškození veřejně prospěšného zařízení. Avšak také tehdy, když se účastníci nehody na útěku dohodnou. Po opuštění či ujetí z místa nehody pachatelé dále pokračují v činnosti směřující k utajení nehody, nebo jejich účasti na nehodě. Druhý způsob utajování, spočívající ve změně nehodové situace, je charakteristický tím, že pachatel provádí změny na místě dopravní nehody, inscenuje technickou závadu na vozidle, uvádí smyšlené informace apod. Utajování je již činem úmyslným, nelze jej však považovat za samostatný skutek, pokud jím pachatel nenaplní některou ze skutkových podstat jiného trestného činu. Nelze jej ani považovat za přitěžující okolnost. Ta totiž musí nastat již v době páchaní činu samého, nemůže jí být jednání pachatele po činu.⁵⁾

⁵⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 11

2.2. Pojem a klasifikace silničních dopravních nehod

Pod pojmem silniční dopravní nehody rozumíme nezamýšlenou, nepředvídanou událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobenou dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.⁶⁾ Pod tuto kriminalistickou definici bychom mohli podřadit i události, které dopravními nehodami nejsou. Pomůžeme si tedy vymezením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále ZSP), kde je v § 47 vymezena jako událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Z výše zmíněného plynou znaky dopravní nehody. Neočekávanost, provoz na pozemní komunikaci, způsobení škody na životě nebo na zdraví osob, nebo na majetku a přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu. Všechny tyto znaky musí být naplněny, aby se jednalo o nehodu. Tudíž jí nebude například situace, kdy je služební vozidlo Policie ČR použito jako jeden z donucovacích prostředků, k zabránění jízdě pachateli jiného deliktu.⁷⁾

Dopravní nehody jsou ve své podstatě **neočekávané**, zpravidla však předvídatelné. Určit hranici předvídatelnosti je velmi obtížné. Ve velké míře záleží na psychických dispozicích dané osoby. Její míra se odráží i v subjektivní stránce trestného činu, v zavinění. Zatímco u některého jednání, jakým je beze sporu zběsilá jízda v hustém provozu, se mění takřka v jistotu (je téměř jisté že dojde k nehodě, když v dopravní zácpě řidič manévruje v odstavném pruhu a mezi auty, jako by byl na sjezdařském slalomu), v jiném případě je nehodu takřka vyloučeno předpokládat.

Druhým pojmovým znakem je **provoz na pozemní komunikaci**. Obecně můžeme charakterizovat každou dopravu jako pohyb určitého dopravního prostředku po dopravní cestě. U silniční dopravy je tou cestou pozemní komunikace a dopravním prostředkem vozidlo, ať už motorové či nemotorové, dvoustopé či jednostopé. Dopravní nehoda je následkem jeho pohybu, nepůjde o ni tedy v případě, kdy na parkovišti vzplane automobil.

Třetím pojmovým znakem je **způsobení škody**. Míní se jí reálná škoda, vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Případná morální újma se nezohledňuje. Vzniklá škoda je základním znakem každé skutkové podstaty poruchových trestných

⁶⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 6

⁷⁾ Malkovský, P.: Silniční dopravní nehody (Příručka pro základní útvary SPPČR), Infopol, Praha 2008, str. 5

činů, které jsou aplikovány na dopravní nehody. Pokud nenastane škodní následek, nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin. Pokud v příčinné souvislosti s dopravní nehodou vznikne obecné nebezpečí, lze takové jednání účastníka silničního provozu kvalifikovat jako ohrožovací trestný čin, u kterého není podmínkou vznik následku.⁸⁾

Dopravní nehody lze kvalifikovat podle nespočtu kritérií. Z hlediska charakteru dopravní nehody dělíme na tři základní druhy. Srážky, havárie a jiné nehody.

Srážkou rozumíme střet alespoň dvou účastníků silničního provozu, přičemž alespoň jeden se pohyboval na silničním vozidle. Nemusí se jednat jen o přímou srážku, ale také o náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, nebo střet vozidla s chodcem či zvířetem.

Havárie nastane tehdy, když na dopravní nehodě má účast jediné silniční vozidlo. Například převrácení cisterny.

Jinou nehodou, kterou nelze zařadit pod srážky ani havárie, je například vymrštění spolujezdce ze sedadla motocyklu.

Dle nehodového jednání můžeme dopravní nehody dělit na subjektivní a objektivní. Za subjektivní nehodové jednání, tj. konání či opomenutí, kterým účastník způsobil dopravní nehodu, považujeme například nepřiměřenou rychlost, nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, jízda pod vlivem drog apod. Za objektivní nehodové jednání lze označit špatný technický stav pozemní komunikace nebo nepředvídatelnou událost.

Dále můžeme pokračovat v dělení na zaviněné, na jejichž vzniku se přímo či nepřímo podílí jednání či chování účastníků silničního provozu, které je v příčinné souvislosti s porušením podmínek silniční dopravy a nezaviněné, na kterých se účastníci nepodíleli. S tímto dělením souvisí i členění na nehody dle jejich viníků. Množství dalších členění, které mají význam zejména pro statistickou činnost, jako je věk řidičů či místo nehody, zde nebudu uvádět. Zpracoval jsem je však pro názornost do tabulek, které tvoří přílohu I. mé diplomové práce.

⁸⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 7

3. Právní kvalifikace silničních dopravních nehod

Silniční dopravní nehody, jejichž příčinou bylo zaviněné jednání fyzické osoby, jsou hodnoceny jako společensky nebezpečná jednání a zpravidla kvalifikovány jako trestné činy:⁹⁾

- ublížení na zdraví dle § 147 a 148 trestního zákoníku
- obecné ohrožení z nedbalosti dle § 273 trestního zákoníku
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle § 277 trestního zákoníku
- poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti dle § 294 trestního zákoníku
- neoprávněné užívání cizí věci dle § 207 trestního zákoníku.

Můžeme uvést řadu souvisejících trestných činů, mezi něž patří:

- ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku
- opilství dle § 360 trestního zákoníku
- neposkytnutí pomoci dle § 150 a 151 trestního zákoníku
- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 trestního zákoníku.

Jednání, v jehož důsledku došlo k nehodě, které však svou nebezpečností není tak společensky škodlivé, aby bylo kvalifikováno jako trestný čin (§ 12 a 13 trestního zákoníku), je hodnoceno jako přestupek a trestáno v rámci správního práva. „Nový“ trestní zákoník č. 40/2009 Sb. (dále TZ), jenž nabyl účinnosti 1. 1. 2010, přinesl rozsáhlou novelizaci trestního práva hmotného. V následující podkapitole, ve které se budu zabývat jednotlivými trestnými činy, provedu srovnání těchto ustanovení. Tam, kde se budou výrazněji lišit od znění „starého“ trestního zákona č. 140/1961 Sb. (dále sTZ), odůvodním tyto změny dle důvodové zprávy. Výčet deliktů v následující podkapitole není uzavřený, neboť v souvislosti se silniční dopravou lze uvažovat i další jednání, která svou povahou naplní skutkovou podstatu jiných trestných činů.

⁹⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 17

3.1. Trestně právní kvalifikace

Trestný čin **těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 TZ** je vymezen následovně: „(1) *Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.“

Oproti úpravě obsažené v sTZ, ten stávající vypustil ze základní skutkové podstaty v prvním odstavci možnost usmrcení poškozeného, neboť toto je napříště zahrnuto v nově upraveném trestném činu usmrcení z nedbalosti dle § 143 TZ. Také pozměnil tresty za tento delikt, co se týče kvalifikovaných skutkových podstat. V odstavci druhém zmínil z pěti na čtyři léta odnětí svobody, v odstavci třetím pak rozmezí nepodmíněného trestu snížil z tří až deseti let na dva až osm let.

Objektem tohoto trestného činu je lidské zdraví, tj. normální funkce tělesných orgánů potřebná k obvyklé činnosti, včetně zdraví duševního.

Objektivní stránka spočívá ve způsobení těžké újmy na zdraví. Ta je vymezena v § 122 odst. 2 TZ. Je jí vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění, které odpovídá některému z případů v tomto paragrafu uvedených:

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

Za zmrzačení se považuje trvalá tvarová nebo funkční změna těla nebo jeho části. Při ztrátě nebo snížení pracovní způsobilosti jde o objektivní hledisko, nikoli o způsobilost v dosavadním zaměstnání. Ochromení údu je trvalá nezpůsobilost nebo značné snížení schopnosti pohybu některé končetiny nebo její části. Ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí musí mít intenzitu jiných závažných následků uváděných v § 122. Poškozením důležitého orgánu se rozumí závažné poškození takového orgánu, při kterém vzniká nebezpečí pro život nebo jiný závažný déletrvajících nebo trvalý stav. Zohydění je trvalá nápadná změna, jež vzbuzuje odpor a ošklivost. A to i tehdy, když ji lze odstranit plastickou operací. O vyvolání potratu jde podle medicínské terminologie do 28. týdne těhotenství. Úmyslné usmrcení plodu nadto v sobě zahrnuje i některý z trestných činů dle dílu čtvrtého, hlavy první zvláštní části trestního zákona. Za mučivé útrapy se považují bolesti na hranici snesitelnosti, byť jen kratší dobu trvajících, nebo sice bolesti snesitelné, ale déle trvajících. Delší dobu trvajících porucha zdraví je omezení trvajících nejméně šest týdnů, avšak toto omezení musí spočívat ve vážném poškození.¹⁰⁾

Důvodem přísnějšího posuzování těžké újmy na zdraví z nedbalosti upraveného v kvalifikovaných skutkových podstatách odstavce druhého a třetího je jednak porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení a funkce, nebo uloženou mu podle zákona a jednak hrubé porušení některých zákonů. V tomto případě přistupuje ještě mnohost poškozených. Porušení důležité povinnosti nelze spatřovat v jakémkoliv porušení povinností, nýbrž jen v takových, jejichž nedbání podle obecné zkušenosti značnou měrou zvyšuje možnost ublížení na zdraví.

Subjektem může být kdokoliv, za dodržení zásad trestní odpovědnosti.

Subjektivní stránkou tohoto trestného činu je zavinění ve formě nedbalosti, přičemž stačí nedbalost nevědomá.

Trestného činu **ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 TZ** se dopustí ten, „(1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti. (2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.“

¹⁰⁾ Novotný, O., Vokoun, R. a kol.: Trestní právo hmotné – II. Zvláštní část, ASPI, a.s., Praha 2007, str. 36-38

Ve srovnání s dřívější úpravou, se ta stávající změnila v jediné věci. Přibyl odstavec druhý, který postihuje jednání hrubě porušující některé zákony a takové, při kterém došlo ke zranění více osob. Hrubým porušením soudní praxe chápe například současné porušení hned několika norem pravidel silničního provozu jedním jednáním.

Objekt, subjekt a subjektivní stránka trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 TZ je obdobná jako u trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 TZ. Odlišná je tedy stránka objektivní.

Spočívá v porušení důležité povinnosti, následkem čehož je ublížení na zdraví. To je právní pojem nově upravený v § 122 odst. 1 TZ:

„(1) Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.“ Obratem „nikoli jen po krátkou dobu“ praxe rozumí nejméně 7 dnů. Nestačí tedy pouhé způsobení bolesti. Znesnadnění obvyklého způsobu života není kladeno na roveň době pracovní neschopnosti, i když v praxi je právě tento časový úsek vysokou vypovídací hodnotou.

V silniční dopravě dochází typicky k tomuto trestnému činu tím, že pachatel poruší povinnost uloženou mu podle zákona. Konkrétně podle ZSP. Za porušení důležité povinnosti nelze považovat každé pochybení, ale pouze takové, které má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jeho porušením může snadno dojít k následku, který předpokládá zákon v skutkové podstatě. Mezi porušením a vzniklým následkem musí být příčinná souvislost.

Soudní praxi jsou za porušení důležité povinnosti pokládány např. následující situace:

- nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd
- jízda nepřiměřenou rychlostí při špatných povětrnostních podmínkách
- nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky
- usnutí za volantem
- vědomé nerespektování výstražného znamení světelné signalizace na železničním přejezdu

- řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění
- jízda se znečištěným předním sklem
- nerespektování pokynů a příkazů policisty při výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu.¹¹⁾

Lze tedy konstatovat, že porušení důležité povinnosti při provozu na pozemních komunikacích je zejména takové porušení povinností účastníka silničního provozu, které se zřetelem na charakter dopravního prostředku může a podle dosavadní zkušenosti obvykle mívá za následek vážnou dopravní nehodu.¹²⁾

Trestný čin **obecného ohrožení z nedbalosti** je v § 273 TZ vymezen následovně:

„(1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo

kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,

b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo
c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo

b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt.“

Z důvodové zprávy vyplývá, že oproti dřívější úpravě se pouze zvyšují trestní sazby, a to v základní i v kvalifikovaných skutkových podstatách, tak aby odpovídaly typové

¹¹⁾ a ¹²⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 20 a 21

závažnosti zde uvedených případů a navazovaly na odpovídající nedbalostní trestné činy zejména proti životu a zdraví. Také se v základní skutkové podstatě objevuje definice obecného ohrožení, do té doby obsažená jen v ustanovení § 179 sTZ.

Objektem tohoto trestného činu je bezpečnost života, zdraví lidí a bezpečnost majetku.

Objektivní stránka má trojí podobu. Spočívá v způsobení, zvýšení, anebo ve ztížení odvrácení či zmírnění obecného nebezpečí. Již z názvu se podává, že jde o trestný čin ohrožovací. K jeho dokonání není třeba, aby nastala porucha. Stěžejním pojmem je zde obecné nebezpečí. Spočívá v ohrožení více osob nebo cizího majetku. Bývá tu často individuální neurčitost předmětu útoku, ale ta není nutným pojmovým znakem. Rozsah ohrožení je určen především kvantitativně. Ať už počtem lidí, nebo výší škody. Charakteristická je i povaha jednání, například rozpoutání živlů, havárie dopravního prostředku, jestliže je nebezpečí vystaveno větší množství osob. Obecné ohrožení musí hrozit bezprostředně a týkat se širšího prostorového rozložení případné škody. Vyloučen je jednočinný souběh s nedbalostními trestnými činy ublížení na zdraví podle § 147 a 148 TZ, neboť to je v kvalifikovaných ustanoveních § 273 již konzumováno.

Po subjektivní stránce jde o nedbalostní delikt.

Subjektem může být kdokoli, za dodržení zásad trestní odpovědnosti.

Trestný čin podle § 273 TZ se vyskytuje jen ojediněle. Tuto kvalifikaci užitíme zejména pro silniční nehody hromadných dopravních prostředků, například srážku autobusu s vlakem na železničním přejezdu.

Trestného činu **poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle § 277 TZ** se dopustí,

„(1) Kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody až na tři léta bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu, nebo

b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.“

Nový trestní zákoník obsahuje v § 132 definici obecně prospěšného zařízení, která říká, že: „*Obecně prospěšným zařízením se rozumí veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelní pohromě, obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek, zařízení energetické nebo vodárenské, podmořský kabel nebo podmořské potrubí, zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a rádiová zařízení, zařízení držitele poštovní licence, zařízení pro veřejnou dopravu, včetně součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek upravujících přednost.*“ S ohledem na to se změnilo i znění paragrafů upravujících jeho poškození a přibyla kvalifikovaná skutková podstata zohledňující jednak rozsah následku a jednak situaci, za které k trestnému činu došlo.

Objektem je zde, jak již z názvu plyne, bezproblémový provoz obecně prospěšného zařízení.

Objektivní stránka spočívá ve zničení, poškození, odstranění nebo učinění neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrožení jeho provozu. Není tedy nutné, aby došlo k poruše.

U subjektu se nevyžadují žádné zvláštní vlastnosti a může jím být každý, za dodržení zásad trestní odpovědnosti.

Po subjektivní stránce se nově, oproti dřívější úpravě, vyžaduje hrubá nedbalost. Nad tímto pojmem je třeba se pozastavit. Také jest jednou z mnoha novinek. Úprava se nalézá v § 16 odst. 2 TZ, který nám říká: „*Trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.*“

Hrubá nedbalost není zvláštním druhem nedbalosti, ale jen vyjádřením její míry, požadované trestním zákonem, a to ať jde o nedbalost vědomou či nevědomou.¹³⁾ Tam kde ji však zákon vyžaduje, musí být této intenzity dosaženo, aby byla naplněna skutková podstata trestného činu.

Trestný čin **poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti dle § 294** TZ je vymezen následovně:

¹³⁾ Novotný, O., Vanduchová, M. a kol.: Trestní právo hmotné – I. Obecná část, ASPI, a.s., Praha 2007, str. 245

„(1) Kdo z nedbalosti znečistí nebo jiným způsobem poškodí půdu, vodu, ovzduší, les nebo jinou složku životního prostředí tím, že poruší zákony o ochraně životního prostředí nebo jeho složek nebo zákony o ochraně a využívání přírodních zdrojů nebo zákony o chemických látkách nebo chemických přípravcích, na zvláště chráněném území, v evropsky významné lokalitě, v ptačí oblasti, ve vodním zdroji, u něhož je stanoveno ochranné pásmo, nebo na větším území mimo tyto lokality, a tím ohrozí společenstva nebo populace volně žijících živočichů nebo planě rostoucích rostlin, nebo kdo z nedbalosti takové poškození životního prostředí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění,

bude potrestán odnětím svobody až na šest měsíců nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,
a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona,
b) způsobí-li takovým činem trvalé nebo dlouhodobé poškození životního prostředí,
nebo

c) způsobí-li takovým činem poškození životního prostředí, k jehož odstranění je třeba vynaložit náklady ve značném rozsahu.

(3) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1

a) poškození zvláště chráněného území, evropsky významné lokality, ptačí oblasti nebo vodního zdroje, u něhož je stanoveno ochranné pásmo, tak, že tím zanikne nebo je značně oslaben důvod pro zvláštní ochranu takového území, nebo

b) poškození životního prostředí, k jehož odstranění je třeba vynaložit náklady ve velkém rozsahu.

Do současné úpravy se promítl vliv Evropské unie, která určila, že je potřebné stanovit vysoký stupeň ochrany nejen u zvláště chráněných území, ale rovnocennou měrou i u evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, které tvoří dohromady část celoevropské soustavy chráněných území Natura 2000. Povinnost je vyhlásit a chránit vyplývá ze směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin a ze směrnice Rady 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků. Za poškození území Natura 2000 hrozí České republice sankce ze strany Evropské unie. Proto existuje vůle k trestně právní ochraně vedle ochrany poskytované

předpisy o ochraně životního prostředí a správními postihy.

Objektem je zájem na ochraně životního prostředí a jeho jednotlivých částí. Životním prostředím je vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Jeho složkami jsou zejména ovzduší, voda, horniny, půda, organismy, ekosystémy a energie (§ 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí).

Objektivní stránka záleží v tom, že pachatel poškození životního prostředí způsobí, zvýší nebo ztíží jeho odvrácení či zmírnění. Poškozením se rozumí jednak znečištění či jiná devastace. Tou může být například odstranění ornice na zemědělské půdě. Trestný čin poškození a ohrožení životního prostředí je zajímavý, neboť pro jeho dokonání se vyžaduje nejen poškození životního prostředí, ale současně vznik ohrožení volně žijících živočichů nebo planě rostoucích rostlin.¹⁴⁾

Subjektem, tedy pachatelem, může být kdokoliv. Porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona je důvodem pro užití kvalifikované skutkové podstaty dle odstavce 2. písm. a).

Po subjektivní stránce se jedná o nedbalost.

Trestný čin **neoprávněné užívání cizí věci dle § 207 TZ** je upraven tímto způsobem:

„(1) Kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu je přechodně užívat, nebo

kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takové věci, které mu byly svěřeny, přechodně užívá,

bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 jako osoba, která má zvlášť uloženou povinnost hájit zájmy poškozeného,

b) spáchá-li takový čin jako člen organizované skupiny, nebo

c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

(3) Odnětím svobody na jeden rok až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,

¹⁴⁾Novotný, O., Vokoun, R. a kol.: Trestní právo hmotné – II. Zvláštní část, ASPI, a.s., Praha 2007, str. 231

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu, nebo
 b) spáchá-li takový čin v úmyslu umožnit nebo usnadnit spáchání trestného činu
 vlastizrady (§ 309), teroristického útoku (§ 311) nebo teroru (§ 312).

Úprava přebírá osnovu, pokud jde o základní skutkové podstaty, bez zásadních změn. U tohoto trestného činu se zavádí i další zvlášť přitěžující okolnosti, a to spáchání činu členem organizované skupiny a osobou, která má zvlášť uloženou povinnost hájit zájmy poškozeného nebo škoda velkého rozsahu.

Objektem je zde výkon některých oprávnění vlastníka věci. Nejde o samotné vlastnické právo, neboť pachatel nemá v úmyslu se věci zmocnit, ale jen ji dočasně užívat.

Objektivní stránka má dvě formy. Zmocnění se cizí věci v úmyslu ji užívat a neoprávněné užívání cizí věci pachateli svěřené, po přechodnou dobu. Pro posouzení, zda jde o přechodné užívání je významná nejen doba, ale i způsob jakým pachatel věc vrátí.¹⁵⁾

Pachatelem může být v prvním případě kdokoliv, v druhém jen ten, kdo měl věc svěřenou, a to i tehdy, jestliže svěřený předmět neoprávněně předal další osobě.

Subjektivní stránkou je úmysl. Musí se v obou případech vztahovat jak na užívání, tak i na vrácení věci. Pachatel, který se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla a pak s nimi přechodně nakládá způsobem, jenž nelze považovat za jejich užívání (např. odtlačení automobilu na jiné místo), se nemůže dopustit trestného činu podle § 207.

Trestného činu **ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 TZ** se dopustí ten:

„(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

¹⁵⁾Novotný, O., Vokoun, R. a kol.: Trestní právo hmotné – II. Zvláštní část, ASPI, a.s., Praha 2007, str. 141

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo
 c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

Objektem je ochrana života, zdraví a majetku.

Objektivní stránkou je výkon zaměstnání nebo jiné činnosti ve stavu vylučující způsobnost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky, přičemž tato činnost by mohla ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Stav vylučující způsobnost je třeba zkoumat vždy v konkrétním případě, nikdy však nemůže být vliv návykové látky tak výrazný, aby vylučoval schopnost rozpoznávací nebo určovací. Podle okolností by se pak jednalo o trestný čin opilství podle § 360 TZ, nebo o případy actio libera in causa.¹⁶⁾ Actio libera in causa by se dalo volně přeložit jako chování svobodné ve své příčině a půjde například o případy tzv. „opití se na kuráž“, kde je plná trestní odpovědnost. Pojem návykové látky je upraven v § 130 TZ:

„Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“ Jako výkon jiné činnosti pak lze chápat takovou, ke které je třeba soustředěnost, schopnost správně vnímat a adekvátně reagovat na vznikající situaci.

Subjektem může být kdokoliv, za dodržení zásad trestní odpovědnosti.

Po subjektivní stránce je nově vyžadováno zavinění ve formě úmyslu.

Trestný čin **opilství dle § 360 TZ** má následující úpravu:

„(1) Kdo se požitím nebo aplikací návykové látky přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepřičetnosti, v němž se dopustí činu jinak trestného, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let; dopustí-li se však činu jinak trestného, na který zákon stanoví trest mírnější, bude potrestán tímto trestem mírnějším.“

(2) Ustanovení odstavce 1, jakož i § 26 se neužije, přivedl-li se pachatel do stavu nepřičetnosti v úmyslu spáchat trestný čin, nebo spáchal trestný čin z nedbalosti, která spočívá v tom, že se přivedl do stavu nepřičetnosti.“

¹⁶⁾Novotný, O., Vokoun, R. a kol.: Trestní právo hmotné – II. Zvláštní část, ASPI, a.s., Praha 2007, str. 263

Trestný čin opilství je výjimkou z pravidla, že osoba, která se v nepřičetnosti dopustí jednání, které má jinak všechny znaky trestného činu, je beztrestná.¹⁷⁾ Sankce však přijde za to, že se do stavu nepřičetnosti přivedla a nikoli za to co spáchá, pokud se nebude jednat o již výše zmíněné *actio libera in causa*, které je upraveno v § 360 odst. 2. TZ.

Objektem je dle nového zařazení do systematiky trestního zákona veřejný pořádek. Sekundárním objektem pak zájmy chráněné ustanoveními, která pachatel porušuje ve stavu nepřičetnosti.

Objektivní stránku tvoří dvoufázové jednání pachatele. První fáze záleží v zaviněném uvedení se do stavu nepřičetnosti vlivem návykové látky, druhá pak je tvořena situací, kdy se nepřičetný pachatel dopustí činu jinak trestného.

Pachatelem může být kdokoliv.

Po subjektivní stránce pak lze trestný čin podle § 360 spáchat jak z nedbalosti, tak úmyslně.

Trestného činu **neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TZ** se dopustí:

„Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.“

Nová úprava přináší zpřísnění trestních sazeb, ve zbytku je převzata takřka nezměněna.

Objektem je zájem na ochraně života a zdraví. Proto je tento delikt nově zahrnut v Hlavě I trestního zákoníku.

Po objektivní stránce lze říci, že se jedná o čistě omisivní trestný čin, tedy že jej lze spáchat pouze opomenutím, nekonáním tj. neposkytnutím potřebné pomoci.

Subjektem může být pouze řidič dopravního prostředku (nejen automobilu, například i koňského povozu), který měl na nehodě účast. Nevyžaduje se zavinění nehody pachatelem. Možnost vyvinění spočívá v hrozbě nebezpečí pro osobu pachatele nebo jinou.

Zavinění záleží v úmyslu.

Ostatní účastníci silničního provozu nebo obecně kdokoliv, kdo neposkytne potřebnou pomoc (záleží na konkrétní situaci i poměrech pachatele) zraněné osobě,

¹⁷⁾ Novotný, O., Vokoun, R. a kol.: Trestní právo hmotné – II. Zvláštní část, ASPI, a.s., Praha 2007, str. 265

mohou být stíháni pro totéž provinění dle ustanovení § 150 TZ, které říká, že trestného činu **neposkytnutí pomoci** se dopustí:

„(1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.

(2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“

Úprava § 151 je vůči § 150 speciální.

Objekt, objektivní stránka i subjektivní stránka jsou shodné jako u trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.

Subjektem tu může být v prvním odstavci kdokoliv, v druhém pak osoba, která má podle povahy svého zaměstnání povinnost pomoc poskytnout (typicky lékař nebo hasič). A to i v případě hrozícího nebezpečí.

Nyní je třeba udělat malou poznámku týkající se právní kvalifikace útěku z místa nehody. Při takovém skutku půjde často o souběh dvou trestných činů a to jednoho z nedbalostního ublížení na zdraví a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Bude se jednat o vícečinný souběh, neboť pachatel nejdříve způsobí zranění a pak se rozhodne pro útěk. Tím naplní dvěma jednáními skutkové podstaty dvou trestných činů. Jestliže poškozený utrpěl při dopravní nehodě zranění, které z trestně právního hlediska není ani ublížení na zdraví, pachatel, který z místa nehody ujel nebo utekl, může být stíhán samostatně pro trestný čin dle § 151 TZ.¹⁸⁾

Trestný čin **maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 TZ** má následující rozsáhlou úpravu:

„(1) Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že

a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu,

¹⁸⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 32

- b) zdržuje se na území České republiky, ačkoli mu byl uložen trest vyhoštění nebo bylo rozhodnuto o jeho správním vyhoštění,
- c) bez povolení a bez vážného důvodu se zdržuje v místě nebo obvodě, na které se vztahuje trest zákazu pobytu, nebo nedodrží omezení, která mu byla soudem uložena v souvislosti s výkonem tohoto trestu,
- d) navštíví akci, na kterou se vztahuje trest zákazu vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce, nebo se dopustí jiného závažného jednání, aby zmařil účel tohoto trestu,
- e) bez závažného důvodu nenastoupí na výzvu soudu trest odnětí svobody nebo se jiným způsobem neoprávněně brání nástupu výkonu tohoto trestu,
- f) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel trestu
- g) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel vazby,
- h) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel zabezpečovací detence, nebo
- i) dopustí se závažného jednání, aby zmařil výkon nebo účel ochranného léčení nebo ochranné výchovy, které byly uloženy soudem, nebo jinak, zejména útekem z ústavu, pomocí při útěku, výkon takových rozhodnutí podstatně ztěžuje, anebo maří dohled uložený při ukončení ochranného léčení,
- bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.
- (2) Stejně bude potrestán, kdo se dopustí závažného nebo opakovaného jednání, aby zmařil vykazání provedené podle jiného právního předpisu nebo rozhodnutí o předběžném opatření soudu, kterým se ukládá povinnost dočasně opustit společné obydlí a jeho bezprostřední okolí a zdržet se vstupu do něj nebo povinnost zdržet se styku s navrhovatelem a navazování kontaktů s ním.
- (3) Kdo zmaří nebo podstatně ztíží výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že
- a) zničí, poškodí, učiní neupotřebitelnou, zatají, zcizí nebo odstraní věc nebo jinou majetkovou hodnotu, které se takové rozhodnutí týká, nebo
- b) uprchne stráží, z vazby, z výkonu trestu odnětí svobody nebo zabezpečovací detence, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo peněžitým trestem.
- (4) Kdo poté, co proti němu byla bezvýsledně použita opatření v občanském soudním řízení směřující k výkonu rozhodnutí soudu nebo soudem schválené dohody o výchově

nezletilých dětí, včetně úpravy styku s dítětem, maří výkon takového rozhodnutí nebo dohody, nebo

kdo se dopustí závažného jednání, aby zmařil výkon rozhodnutí jiného orgánu veřejné moci týkajícího se výchovy nezletilých dětí,

bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok.“

Zaměříme se v této rozsáhlé úpravě jen na její část, která se týká silničních dopravních nehod. Proti té dřívější (sTZ) toto ustanovení (konkrétně odst. 1 písm. a)) dovoluje postihnout jako trestný čin nejen jednání pachatele, který maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána, ale i takové jednání, při němž vykonává činnost, pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle zvláštního právního předpisu. Konkrétně je toto ustanovení v praxi využitelné zejména k postihu toho, kdo řídí motorové vozidlo, ačkoli mu bylo odňato řidičské oprávnění. Navrhovaná úprava tedy umožňuje postihnout již každý druhý případ řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, následující buď po uložení zákazu činnosti tohoto druhu a v rámci jeho výkonu, anebo po odnětí řidičského oprávnění příslušným orgánem, pokud tento právní stav v době řízení trval. Znamená to tedy, že trestněprávní postih už není vázán výlučně jen na porušení zákazu činnosti.

Objektem je zde zájem na realizaci rozhodnutí orgánu veřejné moci, přičemž objektivní stránka má několik forem. Pro nás stěžejní spočívá ve vykonávání činnosti, která byla pachateli rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu orgán odňal příslušné oprávnění.

Subjektem je zde osoba, které se rozhodnutí přímo dotýká, nebo i jiná osoba (např. odst. 1 písm. f)).

Subjektivní stránka spočívá v úmyslu.

3.2. Správně právní kvalifikace

Méně závažná jednání, v důsledku kterých došlo k dopravní nehodě, u kterých však postačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu než trestního zákoníku, jsou kvalifikovány v rámci správního trestání jako přestupky. Ty jsou definovány v § 2 odst. 1. zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále PŘZ), takto: „(1) Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.“

Přestupkem může být pouze nedovolený, protiprávní čin. Chybí-li znak protiprávnosti, nelze odpovědnost vyvozovat, protože dovolený čin, i když se svými znaky podobá přestupku, nenaplnuje jeho skutkovou podstatu jak je vymezena v zákoně a není ani nebezpečný pro společnost.¹⁹⁾ V souvislosti s dopravními nehodami bude jednání jejich účastníků kvalifikováno dle § 22 odst. 1 písm. h), i), j) a k) PŘZ. Přestupku se tedy dopustí ten, kdo:

„h) porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví,

i) porušením zvláštního právního předpisu způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda převyšující zřejmě částku 100 000 Kč,

j) při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí pouze hmotná škoda 100 000 Kč a nižší nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost navzájem včetně sdělení údajů o vozidle, nebo odmítne sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

k) při dopravní nehodě podle písmene i) se dopustí jednání uvedeného v písmenu j),“

Zvláštním právním předpisem je zde třeba rozumět ZSP. Dále může jít o přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi podle § 30 odst. 1 písm. g) až i) PŘZ.²⁰⁾

¹⁹⁾ Hendrych, D. a kol.: Správní právo. Obecná část. 7. vydání. C. H. Beck, Praha 2009, str. 455

²⁰⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 126

4. Zvláštnosti předmětu a rozsahu dokazování a vyšetřování

Předmětem dokazování jsou okolnosti důležité pro trestní řízení, které lze rozdělit do čtyř okruhů:

- ❖ okolnosti důležité pro rozhodnutí ve věci samé (tedy rozhodné z hlediska práva hmotného):
 - tvořící znaky trestného činu
 - nasvědčující tomu, že obviněný je pachatelem trestného činu
 - podmiňující důvody vylučující trestnost
 - důležité pro rozhodnutí, jaké opatření se má vůči obviněnému zvolit
- ❖ okolnosti důležité pro rozhodnutí o uplatnění nároku na náhradu škody
- ❖ okolnosti, které vedly k trestné činnosti nebo ji umožnily
- ❖ okolnosti důležité pro postup řízení.²¹⁾

Rozsahem dokazování rozumíme množství a kvalitu důkazů, kterými má být dokladován předmět dokazování.²²⁾ Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (dále TR), v § 89 odst. 1 stanoví, že:

„(1) V trestním stíhání je v nezbytném rozsahu třeba dokazovat zejména:

- a) zda se stal skutek, v němž je spatřován trestný čin,*
- b) zda tento skutek spáchal obviněný, případně z jakých pohnutek,*
- c) podstatné okolnosti, mající vliv na posouzení povahy a závažnosti činu,*
- d) podstatné okolnosti k posouzení osobních poměrů pachatele,*
- e) podstatné okolnosti, umožňující stanovení následku a výše škody způsobené trestným činem,*
- f) okolnosti, které vedly k trestné činnosti nebo umožnily její spáchání.“*

V praxi s tímto zákonným vymezením nevystačíme. K dalším okolnostem, které tvoří rozsah dokazování u silničních dopravních nehod, například patří:

- stanovení okruhu svědků
- stanovení účastníků
- stanovení nehodového děje
- stav a druh poškození vozidla
- stanovení stavu a povahy vozovky
- stanovení povětrnostních vlivů apod.

²¹⁾ Jelínek, J. a kol.: Trestní právo procesní. 5. Aktualizované vydání. Linde Praha, a.s., Praha 2007, str. 332 – 333

²²⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 12

Předmět vyšetřování u silničních dopravních nehod můžeme charakterizovat jako systém jednání a chování účastníků, které ve svém souhrnu zapříčinilo vznik dopravní nehody a její následky. Předmět vyšetřování je širší než předmět dokazování, protože zahrnuje i ta jednání a chování účastníků nehody, jenž bezprostředně nesouvisí s jejím vznikem, ovšem ve svých důsledcích vedou ke vzniku kolizních situací.²³⁾ Zvláštnosti předmětu a rozsahu dokazování a vyšetřování jsou dány hlavně druhem dopravní nehody.

Při srážce dvou vozidel se zaměříme především na zjištění a prokázání směru a způsobu jízdy všech řidičů – účastníků nehody, charakteru vybočení z obvyklého způsobu jízdy v daném místě nehody, počtu a stavu spolujezdců, charakteru pozemní komunikace a chování ostatních účastníků silničního provozu.

Při porážení chodce vyšetřování zaměříme mimo jiné na zjištění chování chodce v silničním provozu a míru předvídatelnosti nehodové události.

Při najetí na pevnou překážku bude pozornost soustředěna na charakter, umístění a označení překážky, způsob jízdy řidiče a chování spolujezdců ve vozidle, viditelnost překážky apod.

Při havárii je obvyklý rozsah dokazování a vyšetřování rozšířen o zjištění, zda příčinou nehody nebyl mikrospánek nebo technická závada vozidla.

Při srážce s kolejovým vozidlem, zejména s tramvají, se budeme zajímat například o to, zda řidič tramvaje upozornil výstražným znamením ostatní účastníky silničního provozu, že se blíží kolejová souprava.

Při ujetí nebo útěku řidiče z místa nehody je vyšetřování zaměřeno na zjištění motivu takového jednání, na získání podrobného popisu vozidla v případě ujetí a na zajištění všech stop z vozidla v případě útěku apod.²⁴⁾ Při vyšetřování dopravní nehody, při které jeden z účastníků ujel, je třeba si uvědomit, že jím nemusí být viník nehody. Dokonce si tato osoba ani nemusí všimnout, že k nějaké takové události vůbec došlo. Za takových podmínek by pak nebyla odpovědná ani za trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 150 TZ, neboť by chyběla subjektivní stránka, tj. ten znak skutkové podstaty vyjadřující zavinění.

²³⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 137

²⁴⁾ Porada, V. a kol.: Kriminologická metodika vyšetřování, Aleš Čeněk, Plzeň 2007, str. 138 - 139

5. Typické vyšetřovací situace

Počáteční vyšetřovací situace, které nastávají při vyšetřování silničních dopravních nehod, můžeme rozdělit do dvou skupin.

- Na místě nehody je vcelku nezměněný stav jeho struktury. Zúčastněná vozidla jsou v původních pozicích a svědci spolu s dalšími účastníky jsou přítomni v tomto prostoru.
- Na místě nehody došlo k podstatným změnám (např. některý z účastníků byl odvezen k ošetření do nemocnice).

V prvním případě jde o bezproblémový stav, umožňující rychlé vyhledání, zajištění a dokumentaci stop a jiných důkazů na místě dopravní nehody, výslechy svědků a účastníků nehodového děje.²⁵⁾

V druhém případě jde o stav značně problémový, jehož stupeň je závislý na charakteru a množství změn způsobených v konečné struktuře místa dopravní nehody. Můžeme rozeznávat tři úrovně.

Relativně nejsnazší z těch ztížených vyšetřovacích situací bude taková, kde vozidla účastníci se dopravní nehody jsou sice odtažena, ale jejich původní poloha je na vozovce vyznačena, nejčastěji reflexním sprejem, stejně jako poloha případných zraněných. Další stopy jsou různým způsobem uchráněny před zničením a nezranění účastníci spolu se svědky jsou na místě nehody.

Výrazně horší bude situace, kde je struktura místa značně pozměněna, např. nutnou činností záchranných složek a vzdálením se svědků. V takovém případě je nejdůležitější součástí vyšetřování výslech účastníků nehody, nebo osob, které se dostali k nehodě jako první a nahlásili ji.

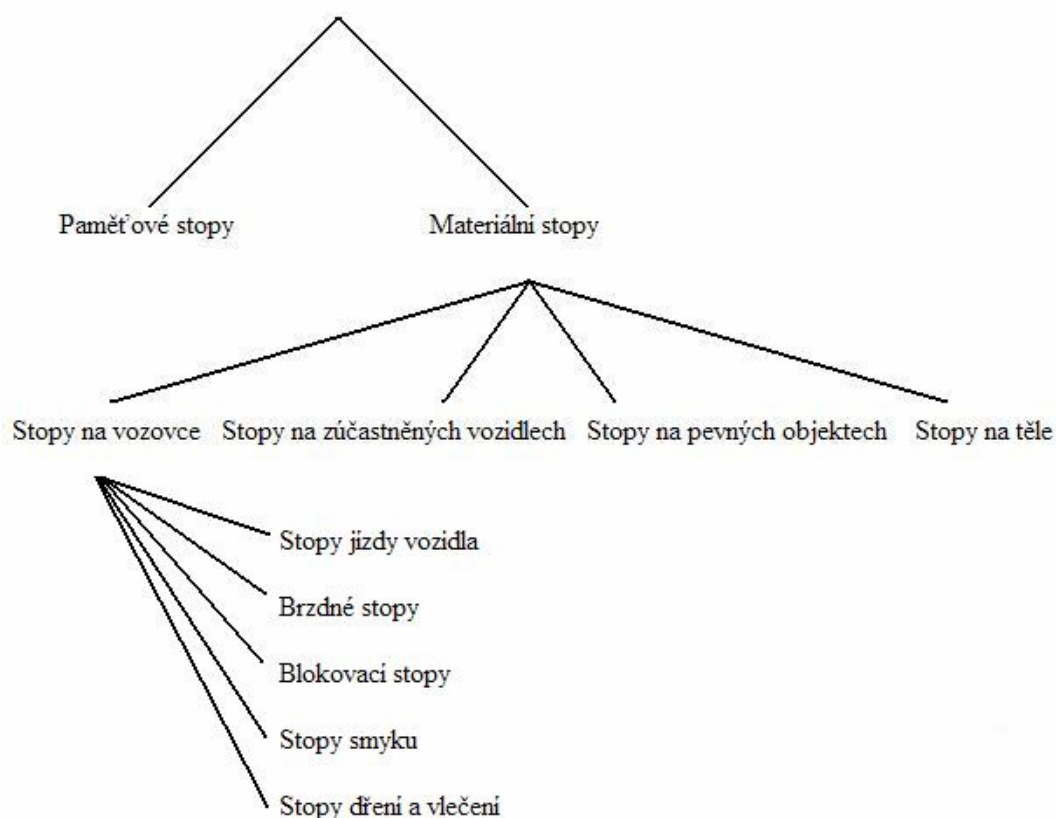
Nejsložitější je stav, kdy pachatel z místa nehody ujel a nehoda byla opožděně oznámena náhodnými osobami, které však nebyli jejími svědky. Pachatel mohl odstranit stopy na vozidle, ale i jinak ztížit její objasnění. Také mu nahrává fakt, že s přibývajícím časem, jsou stopy na místě události ohroženy i povětrnostními vlivy.

Napomoci vyšetřujícímu orgánu může samotný charakter nehody, kdy některé následky bývají jasným vodítkem pro určení viníka nehody (např. čelní srážka v zatáčce, nebo na horizontu dává tušit, že příčinou nehody bylo špatné předjíždění a jejím viníkem ten, kdo tak činil).

²⁵⁾ Porada, V. a kol.: Kriminologická metodika vyšetřování, Aleš Čeněk, Plzeň 2007, str. 136

6. Typické stopy

Při silničních dopravních nehodách vznikají na místě těchto událostí stopy materiální, ale také stopy paměťové. Stanovit v metodice vyšetřování okruh typických stop je důležité proto, že se tím poskytuje vodítka vyšetřovateli k jejich cílevědomému hledání. Na začátku vyšetřování má orgán činný v trestním řízení k dispozici jen malou část stop, tudíž je vhodné poskytnout mu informaci nejen o tom, jaké další mohou potenciálně existovat, nýbrž též kde se mohou nacházet. Je užitečné stopy diferencovat z hlediska jejich trvanlivosti a důkazní síly, čemuž může vyšetřovatel přizpůsobit pořadí, v jakém bude různé druhy stop hledat a zajišťovat.²⁶⁾ Typické stopy vznikající při nehodách můžeme roztrždit následujícím způsobem:



²⁶⁾ Konrád, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, PA ČR, Praha 1995, str. 7

6.1. Materiální stopy

Typické materiální stopy nalézáme na vozovce, zúčastněných vozidlech, pevných objektech a tělech oběti nebo zraněných osob a jejich oděvu.

Stopy na vozovce můžeme dále členit dle schématu naznačeného výše. Tvoří je tedy *stopy jízdy vozidla*, které zanechává otáčející se kolo vozu. Kvalita informací z nich získaných závisí jak na složení a vlastnostech povrchu, tak i pneumatiky. Na měkkém povrchu (např. bláto) bude vyšetřovatel schopen říci z otisku více, než na tvrdém. Lze zjistit kromě rozměrů kol a samotného vozu podle dezénu i výrobce pneumatik, konkrétní typ a potažmo prodejce v okolí, který má toto zboží na skladě. To však vyžaduje, aby nebyla pneumatika příliš opotřebovaná, v opačném případě je jedinou informací její rozměr (popř. chemické složení). Dále sem patří *brzděné stopy*. Aktivitou brzd je automobil zpomalován, avšak kola se díky setrvačnosti dále otáčejí. Otisk pláště se na silnici ve směru jízdy rozmazává a obrazec dezénu je zkreslený, deformovaný. Oproti tomu na měkkém povrchu je brzděná stopa hlubší, než samotná stopa jízdy, protože hmotnost brzděného vozidla jej přitlačuje více k vozovce.²⁷⁾ *Blokovací stopy* zanechává vozidlo se zcela zablokovanými koly, jsou to ony tmavé nepřerušované pruhy. Tvar vzorku není ani naznačen, neboť síla tření je takové velikosti, že vytvoří souvislý gumový povlak. Podle těchto stop a dalších, jako jsou stav vozovky či její poloha, se v praxi určuje rychlost, kterou se automobil pohyboval před tím, než řidič šlápl na brzdu. *Stopy smyku* vznikají při pohybu vozidla vpřed v nesouladu s jeho konstrukcí, kdy se vozidlo vychýlí do strany, ale zároveň pokračuje v předešlém pohybu. Kola tak v nepřírozené poloze rozmazávají vzorek ve tvaru různých křivek. Příčin smyku je mnoho, nejčastěji prudké brzdění na mokřém povrchu. *Stopy dření a vlečení* vytváří tlak tvrdých předmětů na povrch vozovky. Budou se vyskytovat tam, kde automobil narazí na pevnou překážku a následně jí před sebou potlačí, ale také při otočení vozu na střechu. Mezi stopy na vozovce lze zahrnout i další druhy stop, jako jsou např. biologické stopy, od obuvi, nebo různých kapalin.

U **stop na zúčastněných vozidlech** se jedná o deformace či úplné zničení automobilů dle intenzity nárazu, poškrábání laku, nebo stopy uvnitř vozidel. Umístění těchto stop napomáhá při určení průběhu nehody a tím i označení pachatele. Neplatí však zásada, že nejvíce poškozená část vozidla je shodná s místem nárazu s jiným vozidlem. Následné deformace vozidla po nárazu mohou být daleko závažnější než ty,

²⁷⁾ Porada, V. a kol.: Kriminologická metodika vyšetřování, Aleš Čeněk, Plzeň 2007, str. 134

kteře byly způsobeny nárazem jiného dopravního prostředku.²⁸⁾ U stop zajištěných na vozidlech je třeba zjistit, zda tyto stopy vznikly v příčinné souvislosti s nehodou. Pokud tomu tak je, téměř vždy bude existovat odpovídající protistopa.

Stopy na pevných objektech vznikají nárazem vozidla do pevných překážek mimo pozemní komunikaci. Na těchto objektech automobil zanechá části svých skel, laku, apod. Obdobně to funguje i opačně. Tak můžeme nalézt v chladiči havarovaného vozu třísky ze zbouraného plotu atd. Tyto stopy mohou být i biologického, nebo chemického charakteru (při uražení vany motoru vyteče olej).

Stopy na tělech oběti nebo zraněných osob a jejich oděvu jsou dalším typickým druhem stop. Podle typu a rozsahu zranění lze určit některé dílčí otázky spojené s dopravní nehodou. Tak tomu je např. při poškození hrudního koše o volant, což bezpečně určí řidiče. Újma na zdraví není vždy zjevná, je proto na místě každou osobu, která by potencionálně mohla být ohrožena, nechat vyšetřit lékařem. O stopu na oděvu půjde třeba v případě srážky motocyklu s vozidlem, kdy na kombinéze uvíznou mikroskopické části laku automobilu a tím se prokáže, že došlo ke střetu. Z toho důvodu je vhodné pro účely trestního řízení zajistit od zraněných osob oblečení, které na sobě měly v době nehody. Zjišťování a fixace stop na oblečení a těle poškozených nebo obětí je v praxi na místě nehody dosti problematické, protože zraněné osoby jsou záhy odváženy k ošetření do zdravotnického zařízení. Doporučuje se pořídít alespoň fotografickou nebo video dokumentaci poškozeného, pokud to situace před odvozem zraněných dovoluje.²⁹⁾

Ukázku stop na zúčastněných vozidlech znázorňují fotografie s popiskem obsažené v příloze II. diplomové práce.

²⁸⁾ Porada, V. a kol.: Kriminální metodika vyšetřování, Aleš Čeněk, Plzeň 2007, str. 135

²⁹⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 152

6.2. Paměťové stopy

Pod pojmem paměťová stopa je třeba rozumět dlouhodobé nebo trvalé uložení informace v nervové soustavě. Stopy ve vědomí účastníků a svědků dopravní nehody mají velký význam při jejich objasňování. Především pokud se jedná o otázku zavinění nebo spoluzavinění jednotlivých řidičů. A to i přesto, že vzhledem k rychlosti nehodového děje, bezděčnosti vnímání atp. může dojít k určitým chybám v zapamatování a následném vybavení si. Lze z nich často získat informace nejen o průběhu vlastní události, ale též o chování účastníků před nehodou (např. o způsobu jízdy, použití výstražných znamení), jakož i po nehodě.³⁰⁾ Získání informace z paměťových stop výsledkem je však velmi náročné a vyžaduje od vyšetřujících orgánů základní znalosti forenzní psychologie a individuální přístup k jednotlivým svědkům.³¹⁾ To je třeba mít na paměti v situacích, kdy nehoda měla tragické následky a její účastníci trpí psychickými potížemi. Při necitlivých jednáních by mohlo dojít k přílišnému oživení události v mysli člověka a nevratnému poškození jeho psychiky.

³⁰⁾ Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J.: Kriminalistika. 1. vydání. C. H. Beck, Praha 2001, str. 452

³¹⁾ Konrád, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, PA ČR, Praha 1995, str. 128

7. Zvláštnosti počátečních úkonů a opatření

Počáteční úkony na místě silničních dopravních nehod můžeme rozdělit do dvou základních skupin.

První jsou počáteční neodkladná bezpečnostní opatření. Nespadají přímo do předmětu kriminalistiky, ale je třeba se o nich zmínit. Můžeme je charakterizovat jako soubor úkonů, které jsou prováděny bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody a po zjištění stavu na místě události, s cílem nejvíce eliminovat následky nehody a hrozící nebezpečí.³²⁾ Posloupnost těchto opatření je dána specifickou situací, prioritu však mají ta, která směřují k odstranění, nebo alespoň zmírnění újmy poškozených. Mezi bezpečnostní opatření lze řadit zejména poskytnutí první pomoci zraněným osobám, odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě, uzavření místa události a zajištění stop před zničením, obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, pronásledování prchajícího účastníka nehody (to je některými autory³³⁾ řazeno do skupiny druhé, dle mého názoru je lépe řadit onu činnost na toto místo), zjištění totožnosti svědků a účastníků, provedení orientační dechové zkoušky (při pozitivním výsledku již v rámci vyšetřovacích úkonů následuje zjištění konkrétního ovlivnění) apod.

Druhou skupinou, která následuje zpravidla v zápětí, jsou počáteční vyšetřovací úkony. Za typické počáteční vyšetřovací úkony prováděné při vyšetřování silničních dopravních nehod považujeme ohledání místa nehody, ohledání dopravních prostředků, ohledání mrtvol a vyžadování potřebných vysvětlení od účastníků dopravní nehody a očitých svědků.³⁴⁾ Dále sem můžeme zahrnout již konkrétní zjištění ovlivnění účastníků nehody alkoholem nebo jinou omamnou látkou. Obě skupiny úkonů musí být skloubeny v konkrétní chvíli tak, aby nedošlo k dalším škodám, na zdraví či majetku, ale také aby byly zajištěny informace, které povedou k odhalení pachatele.

³²⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 34

³³⁾ Konrád, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, PA ČR, Praha 1995, str. 131

³⁴⁾ Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J.: Kriminalistika. 1. vydání. C. H. Beck, Praha 2001, str. 455

7.1. Ohledání místa nehody

Účelem ohledání místa nehody je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele.³⁵⁾ Chyby, jichž se na místě činu dopustí orgány provádějící ohledání, mohou vést k nezdaru vyšetřování. Co bylo na místě činu přehlédnuto, bývá pro objasnění činu ztraceno, zejména, je-li místo činu dodatečně uklizeno nebo na něm jsou provedeny stavební úpravy či jiné změny.³⁶⁾ U řady trestných činů má mimořádný význam pro odhalení pachatele a konkrétně vyšetřování silničních dopravních nehod se bez ohledání místa události zpravidla neobejde.

Zvláštností ohledání místa dopravní nehody je užití technických postupů, které vyžadují odborné znalosti od vyšetřujících orgánů. Určení způsobu a směru ohledání místa činu, někdy dosti rozlehlého, závisí na konkrétních okolnostech případu. Zohledňuje se zejména rozloha místa nehody, následky, intenzita provozu, povětrnostní podmínky a mnoho dalších aspektů. Hranice místa ohledání silniční dopravní nehody je třeba vymezit dostatečně široce, aby v nich byly zahrnuty veškeré důležité objekty nacházející se na místě nehody a v jejím okolí. Jde především o příslušnou část vozovky, krajnice a přilehlý prostor, kde jsou zřetelné stopy smyku, brzdění, stopy chování vozidla před nehodou, kde se nacházejí dopravní prostředky, mrtvoly, zraněné osoby a další změny způsobené dopravní nehodou.³⁷⁾ Pokud po nehodě byla vozidla odtažena, mrtvoly a zraněné osoby odvezeny, je třeba vyznačit jejich původní polohu. Rekonstrukce polohy vozidel se při ohledání v žádném případě neprovádí. Skutečnost, že poloha byla vyznačena následně, se poznamená do protokolu.

Na počátku je určeno výchozí místo ohledání, které je individuálně stanoveno pro každou událost. Jestliže je na místě nehody usmrcená osoba, začíná se od ní, potažmo od místa její polohy, které se vyznačí. V ostatních případech jím obvykle bývá místo střetu vozidla s jiným objektem.

Dalším krokem je stanovení výchozího bodu měření, pro který je v dokumentaci užívána zkratka VBM. K němu jsou při ohledání vztahovány vzdálenosti jednotlivých stop, vozidel a dalších objektů. VBM musí být stálý a neměnný objekt, aby se v případě rekonstrukce dala co možná nejpřesněji obnovit situace, za které došlo k dopravní nehodě. Proto jsou jako výchozí body měření užívány sloupy veřejného osvětlení,

³⁵⁾ Konrád, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, PA ČR, Praha 1995, str. 131

³⁶⁾ Jelínek, J. a kol.: Trestní právo procesní. 5. Aktualizované vydání. Linde Praha, a.s., Praha 2007, str. 388

³⁷⁾ Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J.: Kriminalistika. 1. vydání. C. H. Beck, Praha 2001, str. 455

patníky, reklamní poutače, rohy budov apod.

Součástí ohledání místa nehody je i zachycení objektivních podmínek, popis samotného prostoru. Je potřebné zaznamenat:

- charakter vozovky (třídu, počet jízdních pruhů, zda jsou ty protisměrné děleny svodidly na dělicím pásu apod.)
- rozměry vozovky
- charakteristika okolí navazujícího na těleso vozovky
- povrch vozovky (beton, asfalt, mokro, sucho, sníh apod.)
- stav vozovky (výmoly, vyjeté koleje)
- dopravní značení, jeho rozmístění a viditelnost
- způsob řízení dopravy (semaforey, značky)
- povětrnostní podmínky v době ohledání
- viditelnost (velmi důležité je stanovení viditelnosti v noci a mlze, ale také za přímého slunečního svitu, který může řidiče na horizontu oslepit)
- světelné poměry
- hustota provozu
- další charakteristické zvláštnosti ³⁸⁾

Při ohledání místa silničních dopravních nehod se v praxi osvědčil zejména excentrický způsob ohledání. Ten spočívá v ohledávání místa od jeho středu k jeho okrajům, jinými slovy od výchozího místa ohledání k hranicím zkoumaného prostoru (spirálovitě). U rozsáhlých nehod se užívá nejčastěji způsob rajónový, kdy se ohledávaná oblast rozdělí na dílčí úseky, které se pak prohledávají samostatně. Je však možné užít i ostatní techniky ohledávání, ať již se jedná o koncentrický způsob, kde se postupuje taktéž po spirále, ale na rozdíl od excentrického směřuje od hranice ke středu, či frontální způsob, kdy se místo ohledává klasickou rojnicí, ale také jakoukoli jinou techniku, nebo kombinaci několika z nich. Typické materiální stopy, které jsou při ohledání vyhledávány respektive nacházeny, byly popsány v podkapitole 6.1.

³⁸⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 39

7.1.1. Dokumentace z místa dopravní nehody

Každá dopravní nehoda je zpravidla zdokumentována vedle protokolu o nehodě v silničním provozu ještě plánkem (náčrtek) a fotodokumentací místa dopravní nehody. Špatně provedená dokumentace může zmařit celé vyšetřování. I když je ohledání místa nehody provedeno se vši pečlivostí, při chybách v dokumentaci nelze tyto nedostatky nahradit jinými důkazními prostředky a může být i znemožněno vypracování znaleckého posudku z oblasti silniční dopravy, neboť to závisí právě na kvalitě dokumentace.

K vypracování **protokolu o nehodě v silničním provozu** slouží typizované formuláře. Uvádějí se v něm údaje o účastnících nehody, svědcích, kdy k události došlo a kde, opatřeních přijatých na místě nehody a časový rozsah ohledání. Postupuje se od obecného ke zvláštnímu, tedy od objektivních podmínek na místě nehody ke konkrétním stopám na vozovce, vozidlech, účastnících nehody a dalších objektech.

Rozdíl mezi **náčrtekem a plánkem místa dopravní nehody** spočívá v tom, že v jednodušších případech kdy není plánec vypracováván, slouží náčrtek jako jeho náhrada, v ostatních případech je jeho podkladem. Náčrtek je pořizován přímo na místě v průběhu ohledání, zatímco plánec s časovým odstupem v kanceláři. Je to rukou nakreslený obraz místa nehody, ve kterém nejsou zachyceny rozměry jednotlivých objektů a jejich vzdálenosti v přesném měřítku. Jejich skutečné rozměry a vzdálenosti se zjišťují na místě měření a tyto se zaznamenávají do náčrtku. Je v něm tedy uvedeno:

- přibližný tvar vozovky, domů, stromů apod.
- poloha vozidel a stop vzniklých při nehodě, jejich popis a číselné označení
- směr jízdy vozidel
- dopravní značky
- VBM nebo PBM (pomocný bod měření)
- kóty (rozměrové údaje zjištěné měřením)
- vyznačení severního směru
- základní údaje o nehodě (místo, datum, čas, útvar PČR)
- podpisy policisty, jenž náčrtek kreslil, a účastníků nehody, případně svědků ³⁹⁾

Ukázku náčrtku obsahuje příloha III. diplomové práce.

³⁹⁾ Malkovský, P.: Silniční dopravní nehody (Příručka pro základní útvary SPPČR), Infopol, Praha 2008, str. 13

Plánek zobrazuje místo dopravní nehody již v přesných rozměrech a vzdáleností, podle měřítko v něm stanoveném (nejčastěji 1:200 nebo 1:300). Obsahuje:

- charakteristiku místa dopravní nehody včetně vozovky
- konečné postavení vozidel, polohu zraněných a usmrcených osob
- zjištěné stopy na místě dopravní nehody, jejich charakter a rozmístění v ploše
- věci a předměty, které bezprostředně souvisí s dopravní nehodou
- rozmístění dopravních značek
- vyznačení směrů jízdy vozidel a pohybu ostatních účastníků dopravní nehody
- VBM
- doporučuje se uvést i postavení svědků, odkud sledovali průběh nehody apod.

Po formální stránce plánek musí obsahovat označení součástí, označení věci, měřítko, vyznačení světových stran, datum vyhotovení a podpis zpracovatele.⁴⁰⁾

Fotografie je nedílnou složkou dokumentace. Je důležitá pro ucelený obraz o nehodě. Pořizují se proto ty, které zachycují celé místo události, i které zobrazují jednotlivé podrobnosti důležité pro vyšetřování. Pro úplné zachycení situace slouží několik druhů fotografií:

- orientační: zobrazuje místo nehody společně s jeho okolím
- celková situační: zobrazuje situaci na místě nehody před zahájením samotného ohledání
- polodetailní: zobrazuje stopy a objekty na místě nehody společně s jejich blízkým okolím (včetně číselného označení)
- detailní: používá se pro zachycení detailu stopy nebo objektu, zejména pro zobrazení jejich typových vlastností, struktury, tvaru apod.
- celková přehledná: zachycuje situaci na místě nehody s číselným označením⁴¹⁾

Fotografií jsou tedy fixovány zejména:

- celkové záběry z místa nehody
- nepřehledná místa
- charakteristické zvláštnosti vozovky a jejího okolí
- snímky místa střetu vozidel
- stopy a věci související s dopravní nehodou
- postavení vozidel

⁴⁰⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 60

⁴¹⁾ Malkovský, P.: Silniční dopravní nehody (Příručka pro základní útvary SPPČR), Infopol, Praha 2008, str. 15

- místa nálezu poškozených osob
- poloha poškozených osob a jejich viditelná zranění
- rozsah poškození vozidel
- technický stav a viditelné technické závady automobilů
- postavení svědků a VBM
- výhledové poměry řidiče atd. ⁴²⁾

Fotografické snímky musí být pořizovány tak, aby zachycovaly i číselné označení objektů a stop zajištěných na místě nehody. Vzhledem k tomu, že fotografie mohou podávat zkreslený obraz, hlavně co se vzdáleností týče, je nutné, aby byly zkoumány ve spojitosti s topografickou dokumentací, tedy s náčrtkem nebo plánkem.

⁴²⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 61

7.2. Ohledání dopravních prostředků

V rámci ohledání místa dopravní nehody se zpravidla zkoumají i vozidla, která měla na nehodě účast. Ohledání motorového vozidla se zaměřuje v této fázi na polohu a funkčnost prvků ovládacích a takových, které ve svém souhrnu naplňují podstatu dopravního prostředku. Je třeba, aby tento postup byl co nejvíce systematický.

Doporučuje se následující:

- ❖ typ, barva, SPZ a základní charakteristika vozidla
- ❖ poslední technická prohlídka dle známky a karty STK
- ❖ zajištění tachografického kotouče, nebo jiného záznamového prostředku průběhu jízdy vozidla
- ❖ postavení a zaměření vozidla vzhledem k výchozímu bodu ohledání a ostatním stopám na místě nehody
- ❖ celková charakteristika rozsahu poškození vozidla
- ❖ podrobný popis poškození vnějších částí vozidla:
 - přední náprava
 - přední maska
 - světlomety
 - přední ukazatele směru
 - přední sklo vozidla
 - stěrače a jejich funkčnost
 - pravá strana vozidla, zejména rozsah poškození a přesná lokalizace stop na karoserii, zpětné zrcátko
 - zadní náprava
 - zadní část vozidla – rozsah poškození
 - zadní sdružené svítilny
 - levá strana vozidla, zejména rozsah poškození a přesná lokalizace stop na karoserii, zpětné zrcátko
 - u nákladních automobilů a dodávek druh a způsob uložení nákladu
 - stav a rozsah poškození střechy vozidla
 - stav spřežení u přívěsů a návěsů

❖ podrobný popis interiéru vozidla:

- celková charakteristika stavu vnitřního vybavení vozidla
- stav ukazatelů na palubní desce
- polohy ovládacích pák a spínačů na panelu řízení
- stav tahoměru, palivoměru, teploty chladicího média a kontrolních žárovek
- stav a funkčnost řízení
- poloha klíčku v zapalování
- stav ovládacích nožních pedálů a jejich funkčnost, zejména spojkový a brzdový pedál
- stav řadicí páky a jaký je zařazen rychlostní stupeň
- stav a poloha předních sedaček, rozsah jejich poškození
- stav a funkčnost bezpečnostních pásů
- apod.⁴³⁾

Situace na místě dopravní nehody nedovoluje z mnoha důvodů podrobné ohledání, zejména pokud se týká technického stavu. K objektivním závěrům je navíc třeba odborných znalostí, jimiž vyšetřující orgány většinou nedisponují. Proto se k takovému úkonu přistupuje až po zajištění vozidla pod dohledem znalce a dalších specialistů na místě, kam bylo vozidlo přesunuto. Postupuje se podle úpravy obsažené v § 78, popř. §79 TŘ.

Majitel nebo provozovatel dopravního prostředku se vyzve k jeho vydání, je-li toho třeba například kvůli podezření, že příčinou dopravní nehody byla technická závada. Zároveň musí být dotyčný upozorněn, že mu může být vozidlo odňato, pokud výzvě nevyhoví (§79 TŘ). Půjde zejména o situace, kdy:

- řidič se odvolává na technickou závadu motorového vozidla, kterou nebylo možné na místě nehody objasnit
- na místě dopravní nehody byly zjištěny technické vady na motorovém vozidle
- zajištění motorového vozidla je nezbytně nutné k fixaci stop, které z technických důvodů nebylo možné na místě zajistit
- vozidlo účastníci se nehody pochází z trestné činnosti apod.⁴⁴⁾

Poněkud odlišná situace nastane ve chvíli, kdy je policistou v rámci služby zajištěno vozidlo opuštěné, které však nese známky účasti na silniční dopravní nehodě.

⁴³⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 43

⁴⁴⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 156

V takové situaci je třeba nejprve zajistit vozidlo proti nepovolanému vniknutí neoprávněných osob a posléze jeho odtažení na střežené parkoviště, případně jiné určené místo. Následuje vyrozumění majitele vozidla, jestliže je znám. Pokud není, zároveň s podrobným ohledáním předmětného dopravního prostředku probíhá i zjišťování, komu patří.

7.3. Ohledání mrtvoly

Ohledání mrtvoly je další součástí ohledání místa činu. Můžeme jej charakterizovat jako zjišťování, zkoumání, hodnocení a fixaci charakteru místa nálezu a polohy mrtvoly, stavu jejího oděvu a stop, které se nacházejí na těle mrtvoly, charakteru a rozsahu tělesného poškození a dalších příznaků smrti.⁴⁵⁾

Má dvě fáze, prvotní, která je prováděna přímo na místě zasahujícím lékařem, usměrňovaným přítomným policejním orgánem (při silničních dopravních nehodách tuto činnost nevykonává soudní lékař, nýbrž obvodní, či lékař sloužící u rychlé záchranné služby) a následující, podrobnou, jež je součástí soudní pitvy, která je zpravidla po dopravní nehodě nařízena.

Při ohledání mrtvoly na místě jejího nálezu je pozornost soustředěna k zajištění předmětů, sloužících k její identifikaci, jako jsou osobní doklady, fotografie, platební karty apod., ale dále také k zjištění povrchu podložky (mám na mysli kupříkladu dvě rýhy naznačující že mrtvolu na místo nálezu někdo odtáhl, ta pak bude mít na sobě částečky hlíny, či otisk těla v zemi, kdy dle hloubky lze usuzovat na to, jakou silou na plochu dopadlo) a tvaru předmětů, se kterými přišlo tělo do kontaktu. Typicky jimi budou pneumatiky nebo nárazník. U takovýchto stop je třeba zaznamenat jejich umístění, rozsah, ohraničení atd. Vyšetřovatel si poté může udělat představu o procesu, jak se mrtvola na místo nálezu dostala. Vše je nutné zdokumentovat ve vztahu k celému místu činu a dopravním prostředkům, aby bylo možné co nejpřesněji určit příčinu smrti. Nejlépe tak učinit fotograficky. Pořídit snímky celého místa nálezu mrtvoly a celého těla, především pak jednotlivých fyzických poškození a dalších stop na oděvu. Právě stopami na oděvu se policejní orgán zabývá nejvíce, neboť tělo ohledává zpravidla lékař. Může však nastat situace, kdy mrtvola musí být ohledána samotným vyšetřovatelem.

Tělo mrtvoly je popisováno systematicky od hlavy směrem k dolním končetinám, kdy jsou popisovány a lokalizovány všechny viditelné stopy tělesného poškození a průběhu nehodové události za účelem stanovení charakteru rozsahu, stupně a rozmístění poranění na těle mrtvoly.⁴⁶⁾ Zjištěné stopy je třeba konfrontovat se stopami z vozidla a celého místa činu.

Následuje fáze soudní pitvy, jejíž součástí je podrobné ohledání těla, k němuž patolog přistoupí před samotným úkonem. Výsledky pitvy spolu se závěry ohledání jsou

⁴⁵⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 45

⁴⁶⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 157

hlavním podkladem pro určení příčiny smrti oběti.

Pokud poškození při nehodě nezemřeli, ale byli zraněni a odvezeni k lékařskému ošetření do zdravotnického zařízení, je ohledání jejich těla na místě činu logicky vyloučeno. Jestliže byla míra zranění jen lehká, je teoreticky možné zdokumentovat stopy na jejich těle již na místě. V praxi ale tyto informace získá vyšetřovatel až z lékařské zprávy, kterou mu zašle lékař, jenž vykonal lékařskou prohlídku poškozených. Není výjimkou, že k ní přiloží fotografie znázorňující jednotlivá zranění, jejich rozsah a umístění. Stopy zjištěné ohledáním těla poškozené osoby jsou pak důležité pro stanovení mechanismu zranění, vzájemné polohy mezi poškozeným a vozidlem v době nehody, v neposlední řadě pak jsou důležité i ke stanovení průběhu samotné nehodové události.⁴⁷⁾

⁴⁷⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 46

7.4. Vysvětlení účastníků dopravní nehody a očitých svědků

Významným zdrojem informací sloužícím ke zjištění nehodového děje, jakož i následného chování účastníků nehody, je výslech svědků a dalších osob na nehodě zúčastněných. Z mnoha důvodů je důležitým faktorem čas, negativně totiž působí ve formě vytrácení vjemů z paměťové stopy. Doporučuje se tedy provést výslech osoby (ve formě podaného vysvětlení dle § 158 odst. 3 TR) co nejdříve, nejlépe ještě v den nehody a je-li to možné, přímo na místě. K takovému postupu lze uvést další dva argumenty.

Okamžitým podáním vysvětlení může vyšetřující orgán získané informace konfrontovat se situací na místě nehody a popřípadě konzultovat tyto nesrovnalosti s tím, kdo vysvětlení podává. Hlavně pak, nedostatek času nedá viníkovi, ale i ostatním účastníkům nehody šanci promyslet si svou výpověď a poté, ať už vědomě či nevědomě, vypovídat zkresleně. Z toho plyne, že čím dříve je vysvětlení podáno, tím objektivnější informace z něj lze dovozovat.

Výslech přitom musí být proveden důsledně se zaměřením na podstatné okolnosti dopravní nehody. Je nesprávné, když jím jsou popisovány nedůležité okolnosti, které je možné zjistit později v průběhu vyšetřování bez nebezpečí ztráty jejich důkazní hodnoty. Za takové jsou považovány faktory, které bezprostředně s dopravní nehodou nesouvisí.⁴⁸⁾

K tomu, aby podané vysvětlení svědka mohlo být bráno za věrohodné, je třeba nejprve ověřit, zda se nachází ve stavu, ve kterém je schopen vnímat a reprodukovat a také jestli měl příznivé podmínky pro pozorování nehody. Tedy kde se nacházel, jaký měl výhled, zda vykonával nějakou činnost, zda seděl v jednom z vozidel apod. Při výpovědích svědků je třeba mít na paměti, že mohou vypovídat zaujatě, zvláště pokud mají nějaký vztah k účastníkům a podezřelým ze spáchání dopravní nehody. Dle toho je třeba zaměřit i taktiku kladených dotazů. Na začátku je nejlépe nechat svědka vypovědět souvisle průběh celé události a podle toho co sdělí, pokládat doplňující otázky, jež se mohou týkat:

- způsobu jízdy jednotlivých účastníků
- zda některé z vozidel vykazovalo technickou poruchu
- jak se chovali řidiči po nehodě
- zda se účastníci nehody před příjezdem policie mezi sebou domlouvali

⁴⁸⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 171

- zda byla v provozu světelná signalizace
- zda byla osvětlena zúčastněná vozidla
- jaká byla viditelnost a další objektivní podmínky na místě nehody (stav vozovky apod.)

Jak jsem již zmínil výše, je důležité zaměřit se jen na podstatné okolnosti, podrobný výslech ztrácí význam, jelikož jako úkon, který byl proveden před zahájením trestního stíhání, musí být beztak opakován při hlavním líčení (výjimkou je neodkladný úkon podle § 158 odst. 8 TŘ, o který půjde například v případě, kdy je svědkem nehody cizinec opouštějící území ČR), nehledě na to, že by jím vyšetřovatel ztrácel čas, o který v mnohých případech bude nouze.

7.5. Zjištění ovlivnění účastníků nehody návykovou látkou

Zjištění ovlivnění účastníků nehody návykovou látkou je důležitou a neodmyslitelnou činností na místě dopravní nehody. Ustanovení § 130 TZ říká: *„Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“* Zjištění stavu účastníků dopravní nehody je prováděno jako počáteční vyšetřovací úkon, neboť hrozí vysoké nebezpečí, že nastalou stresovou situaci budou řešit požitím alkoholu či jiné návykové látky, ať již v případech, kdy tím budou chtít zakrýt požití takové látky před jízdou, nebo hledat psychickou stimulaci.

Nejčastějším případem ovlivnění návykovou látkou je požití alkoholu. Dechová zkouška na jeho přítomnost je u osob podezřelých z řízení pod vlivem alkoholu obligatorní.⁴⁹⁾ Pokud je zjištěn, přikročí se k odběru krve nebo moči pro účely laboratorní zkoušky hladiny alkoholu v krvi. Podle § 114 odst. 2. TŘ je osoba povinna strpět zkoušku krve a za jistých okolností vymezených v odst. 4 téhož paragrafu je možno překonat i její odpor. Této úpravy je možno použít i vůči osobě, proti které nebylo zahájeno trestní stíhání s ohledem na § 158 odst. 3 písm. e) TŘ. I pokud nelze dovozovat závěr, že byl spáchán trestný čin a tudíž nelze užít ustanovení trestního řádu, existuje povinnost dle § 5 ZSP odst. 1.:

„f) podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem,

g) podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.“

Zvláštním právním předpisem je zde zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů (ve znění zákona č. 225/2006 Sb.), kde se v § 16 mimo jiné stanoví, že:

⁴⁹⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 158

(1) Osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním.

(2) Orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah alkoholu je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnosti podle odstavce 1 pod vlivem alkoholu, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholického nápoje. Spočívá-li orientační vyšetření zjišťující obsah alkoholu v dechové zkoušce provedené analyzátořem alkoholu v dechu, splňujícím podmínky stanovené zvláštním právním předpisem odborné lékařské vyšetření se neprovede. V případě, že osoba tento způsob orientačního vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření.

(3) Orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah jiné návykové látky než alkoholu je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnosti podle odstavce 1 pod vlivem jiné návykové látky, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s užitím jiné návykové látky.

(4) Vyzvat osobu podle odstavců 1 až 3 ke splnění povinnosti podrobit se vyšetření podle odstavce 2 a 3 je oprávněn příslušník Policie České republiky, příslušník Vojenské policie, příslušník Vězeňské služby České republiky, zaměstnavatel, její ošetřující lékař, strážník obecní policie nebo osoby pověřené kontrolou osob, které vykonávají činnost, při níž by mohly ohrozit život nebo zdraví svoje anebo dalších osob nebo poškodit majetek.

(5) Orientační vyšetření provádí útvar Policie České republiky, útvar Vojenské policie, Vězeňská služba České republiky, osoba pověřená kontrolou osob, které vykonávají činnost, při níž by mohly ohrozit život anebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, zaměstnavatel, ošetřující lékař nebo obecní policie. Odborné lékařské vyšetření provádí zdravotnické zařízení k tomu odborně a provozně způsobilé. Odmítne-li osoba podle odstavců 1 až 3 vyšetření podle odstavců 2 a 3, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Alkohol má, stejně jako další návykové látky, nepříznivé účinky na lidský organizmus. Proto je jeho užívání za volantem nežádoucí.

Vliv na člověka je odvislý od míry jeho obsahu v krvi. 0,3 ‰ činí hranici, která je tolerována. Při 0,4 – 0,5 ‰ vznikají již poruchy vestibulárního aparátu a vnímání. Od 0,5 – 1,0 ‰ hovoříme o podnapilosti. 1,0 – 1,5 ‰ je hodnocena jako lehký či mírný stupeň opilosti, při němž se snižuje práh pozornosti, soudnosti, osoba si více věří. Hladina 1,5 – 2,0 ‰ je středním stupněm opilosti, kdy dotyčný ztrácí schopnost koordinace pohybů, špatně artikuluje a má zpožděné reakce. Při 2,0 – 3,0 ‰ jde o těžký stupeň opilosti, charakteristický potácivou chůzí a u 50 % osob způsobuje již stav bezvědomí. 3,0 – 5,0 ‰ je absolutní otrava alkoholem, rovnající se vypití 0,5 l rumu. Nad 5,0 ‰ jde již o smrtelnou otravu.⁵⁰⁾ Stupeň opilosti je však u každého jedince rozdílný s ohledem na mnoho faktorů, např. tělesná váha, zdatnost apod.

Dechová zkouška na místě nehody se dříve prováděla pomocí detekčních trubiček, které obsahovaly chemické činidlo reagující na přítomnost alkoholových výparů v dechu. Osoba byla vyzvána, aby ji profoukla vydechovaným vzduchem do měrného sáčku. Pokud se obsah trubičky určitým způsobem zbarvil, bylo možno odhadnout množství požitého alkoholu v závislosti na intenzitě zbarvení. Přesné kvantitativní zjištění není možné. Tato zkouška není zcela specifická a reakci činidla mohou vyvolat i jiné látky, např. ovoce, ústní vody, zubní pasty apod. Jestliže vyšetřovaná osoba tvrdí, že bezprostředně, resp. krátce před nehodou použila některý z uvedených prostředků nebo snědla větší množství ovoce, kompotů apod., je možné provést po 20 minutách opakovanou detekci, kdy je předpoklad, že za tuto dobu se stopový ústní alkohol a jiné těkavé látky z úst odplaví.⁵¹⁾

Mnohem častěji se v současnosti používají elektronické analyzátoři dechu. Policie ČR užívá osvědčené přístroje ALCOTEST od firmy Dräger. Princip měření spočívá v tom, že koncentrace alkoholu v dechu je zajišťována pomocí elektrochemického článku, který analyzuje přesně definovaný vzorek vydechnutého vzduchu. Při přeměně alkoholu na acetaldehyd v prostoru senzoru se uvolňují elektrony. Tento proud elektronů je měřen a následně vyhodnocován zabudovaným mikroprocesorem. Vysoká selektivita senzoru zaručuje netečnost vůči dalším substancím, obsaženým ve vydechovaném vzduchu, např. acetonu. Od 1. 1. 2010 došlo k výrazné změně, neboť dechová zkouška jako důkaz přítomnosti alkoholu může být dostačující za podmínky, že zařízení, jímž byla taková zkouška provedena, je způsobilé

⁵⁰⁾ a ⁵¹⁾ Konrád, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, PA ČR, Praha 1995, str. 135

prokázat přítomnost alkoholu v těle člověka a nemusí se následně přistoupit k odběru krve (viz §16 odst. 2. zákona č. 379/2005 Sb.). Takovým zařízením je poslední model ALCOTEST 7510 (příloha IV. diplomové práce).

Kromě výše zmíněných dvou metod lze ještě zmínit jako orientační zjišťování alkoholu v krvi klinické vyšetření, provedené lékařem před odběrem krve. Výsledky klinického vyšetření sem řadíme proto, že ovlivnění alkoholem, jehož podstata spočívá v poruchách pozornosti, rozvahy a pohotovosti k jednání, oslabeném vnímání vnějších podnětů, není vždy možné lékařským vyšetřením, tj. běžnými subjektivními metodami, prokázat. Chování a vnější vzhled vyšetřovaného je ovlivňován jeho sebeovládáním, návykem na požívání alkoholu, věkem, tělesnou konstitucí i pohlavím a k tomu mohou přistoupit i faktory subjektivního přístupu lékaře.⁵²⁾

Při laboratorní zkoušce zjišťování hladiny alkoholu v krvi se užívá především chemické a fyzikálněchemické metody, nejčastěji Widmarkova zkouška či metody plynové chromatografie.

Výsledek **Widmarkovy zkoušky** ukazuje hladinu redukujících látek v krvi v okamžiku odběru krve. Pro zjištění hladiny v době dopravní nehody je třeba provést zpětný propočet na základě křivky o resorpci a postresorpci, udávající hladinu alkoholu v krvi v závislosti na čase. Propočet se provádí dle Widmarkova vzorce:

$A = p \cdot r \cdot (ct + B \cdot t)$, kde „A“ je celkové množství požitého alkoholu v gramech, „p“ tělesná hmotnost v kg, „r“ konstanta (u muže 0,68, u ženy 0,55), „ct“ odpovídá hladině alkoholu v krvi v době odběru (v ‰), „B“ je rychlost oxidace alkoholu (průměrně 0,12 ‰ za hodinu) a „t“ uplynulý čas mezi posledním požitím alkoholu do doby odběru krve (v hodinách).⁵³⁾ Výhodou tohoto postupu je vysoká citlivost a jednoduchost provedení, naopak nevýhodou její nespecifičnost, neboť mezi redukující látky chovající se jako etylalkohol spadají i látky jako např. éter, aceton apod.

Metoda plynové chromatografie je založena na principu rozdělení jednotlivých těkavých látek z krve a jejich následné detekci. Z chromatogramu je zřejmé, zda jde o alkohol, jaký a v jaké koncentraci. Její velkou výhodou tedy je především specifičnost. Kromě uvedených dvou postupů existují i další, jako je biologická metoda ADH, založená na katalytické oxidaci etylalkoholu na acetaldehyd pomocí alkoholdehydrogenázy.⁵⁴⁾

⁵²⁾ a ⁵³⁾ Konrád, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, PA ČR, Praha 1995, str. 136

⁵⁴⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 163

Postup při zjišťování ovlivnění účastníka nehody jinou návykovou látkou, než alkoholem, je mnohem obtížnější. Do nedávné doby neexistoval prostředek, jak bezprostředně po nehodě určit, zda byl její viník pod vlivem nějaké drogy. Oproti alkoholu, jejich přítomnost v organismu nelze zjistit dechovou zkouškou a velká škála návykových látek s různými chemickými složeními se jednak projevuje různými příznaky a jednak způsobuje různé reakce organismu. K průkazu jiných návykových látek, než alkoholu slouží výhradně biologický materiál, nejčastěji moč nebo krev, zajištěné v průběhu lékařského vyšetření.⁵⁵⁾ Aby bylo možno zjistit orientačně přítomnost takové látky, bylo třeba vyvinout pomůcku, jejíž použití na místě by bylo možné bez složitého odběru biologického materiálu, současně se zajištěním výsledkové spolehlivosti. V ČR prošlo užívacími testy několik takových přístrojů v prvním pololetí roku 2006. Od tohoto data Policie ČR používá k otestování přítomnosti drog Drugwipe od společnosti Securetec detektions-systeme AG, jímž jsou vybaveni i policisté v Německu (příloha V. diplomové práce). Biologickým materiálem, z něž je získáván kontrolní vzorek, může být pot, nebo sliny.

Ani tato relativní novinka nemění nic na faktu, že hlavní důkazní síla spočívá při zjišťování ovlivnění účastníků jinou návykovou látkou než alkoholem na laboratorní zkoušce, neboť na rozdíl od alkoholu, neexistují přístroje, které by okamžité odhalení přítomnosti drogy zjistily tak spolehlivě a přesně, aby mohly tyto výsledky postačovat jako důkaz (oproti měření Alcotestu 7510).

Na příslušném odborném pracovišti je detekce látek prováděna ve třech fázích. První fáze se nazývá *screening*. Při ní je pozornost zaměřena na samotnou přítomnost drog v dodaném vzorku. Druhým úsekem je *identifikace* konkrétní látky. Poté následuje *kvantifikace*, tedy zjištění množství již známé látky.⁵⁶⁾

Drogy mají nežádoucí vliv na schopnosti člověka, jichž využívá při řízení. Každá na něj působí jinak. Heroin utlumuje vnímání a prodlužuje tak reakční čas, marihuana a hašiš taktéž prodlužují dobu odezvy organismu na vnější podněty a mají navíc špatný vliv na krátkodobou paměť. Pervitin funguje opačně, bývá užíván řidiči dálkové náklady přepravy, neboť udržuje bdělost. Avšak souběžným vlivem můžou být poruchy myšlení, ukvapenost a podrážděnost. Působí dvoufázově, kdy nejprve aktivuje a poté vyvolá hluboký útlum. LSD vyvolává halucinace, poruchy vnímání, vylučující

⁵⁵⁾ a ⁵⁶⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 164

bezpečné řízení vozidla. Organická rozpouštědla jako je toluen mohou také způsobovat poruchy vnímání, dle druhu konkrétní látky.

Kromě zakázaných látek mají vliv na schopnosti řidiče vozidla i jiné látky, jako je kofein, obsažený v kávě a energetických nápojích, ale hlavně různé druhy léků. O takovém vlivu předepsaného léku by měl pacienta varovat lékař a tyto informace bývají obsaženy i v příbalových letácích. Na trhu se však vyskytují léky, prodejné bez lékařského předpisu, u kterých může hrozit jisté nebezpečí v podobě podcenění jejich vlivu, hlavně co se týče koncentrace. Stejně jako u drog, ovlivňují různé skupiny léků schopnosti řidiče rozdílným způsobem. Sedativa (uklidňující prostředky) snižují bdělost a prodlužují reakční dobu, analgetika (proti bolestem) mohou vyvolávat pocit euforie, ale také ospalost. Psychofarmaka (např. proti depresím) vyvolávají poruchy soustředění a motorické koordinace, léky proti vysokému tlaku mohou způsobit selhání krevního oběhu s poruchou vědomí, medikamenty na oči ovlivňují zrakovou ostrost apod.⁵⁷⁾ Míra nebezpečnosti ovlivnění pak rapidně stoupá v případně požití léku a jeho následným zapitím alkoholem (o společné kombinaci s nějakou drogou nemluvě).

⁵⁷⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 165

8. Zvláštnosti následných úkonů

Většinu silničních dopravních nehod je možno vyšetřit bez využití metody vyšetřovacích verzí. To díky tomu, že informace získané ohledáním a podáním vysvětlení účastníků a svědků nehody jsou často dostačující pro rozhodnutí ve věci. Vyšetřovací verze se vytyčují v případech, kdy zjištěné skutečnosti dovolují různé interpretace průběhu nehodového děje, jestliže účastník nehody z místa uprchl, kdy je důvodné podezření, že nehoda je způsobena technickou závadou nebo není vyloučeno náhlé zhoršení zdravotního stavu některého z účastníků nehody.⁵⁸⁾

Stejně jako při objasňování jiných trestných činů, jsou následné vyšetřovací úkony zaměřeny na prokázání skutkových okolností, vedoucích k zahájení trestního stíhání vydáním usnesení dle §160 odst. 1 TŘ.

Ke zjištění nehodového děje a příčin dopravní nehody jsou prováděny typické vyšetřovací úkony, jimiž jsou výslech účastníků, svědků a poškozených, vyšetřovací experiment a rekonstrukce a v neposlední řadě znalecká zkoumání neboli expertizy.

Před zahájením trestního stíhání může policejní orgán mimo jiné požadovat vysvětlení od fyzických a právnických osob z důvodu objasnění skutečností nasvědčujících tomu, že se stal trestný čin (§158 odst. 3 TŘ). Při samotném vyšetřování (§161 odst. 1 TŘ) tato vysvětlení slouží vyšetřovateli (při hlavním líčení taktéž soudu) jako podklad ke zvážení, kterého z dotyčných předvolá k výslechu a čí výpověď vyhodnotí jako nedůležitou pro další postup ve věci. Oproti podanému vysvětlení, které se většinou činí ještě v den nehody, aby se tím předešlo ztrátám na hodnotě paměťových stop, je výslech konán s odstupem času. Je proto důležité, aby policejní orgán kladl správné otázky vedoucí k objasnění předmětných skutečností (za dodržení §101 odst. 3 TŘ). Jelikož nelze záznam o podaném vysvětlení vyslychanému číst (§158 odst. 5 TŘ), musí být vyšetřovatel schopen dobrat se informací, které vyslychaný před zahájením trestního stíhání sdělil do záznamu, případně učinit závěr, že při podaném vysvětlení si některé okolnosti vybavoval špatně. To nebude výjimečný stav, neboť rozrušení z nehody může trvat i několik hodin a osoba si po jistém čase, kdy se stále k ději v myslí vrací, může její průběh vybavovat odlišně, bez nervového či osobního (podjatého) zabarvení.

⁵⁸⁾ Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J.: Kriminalistika. 1. vydání. C. H. Beck, Praha 2001, str. 458

8.1. Výslech účastníků nehody, svědků a poškozených

K objektivnímu posouzení dopravní nehody je nezbytně nutné zkoumat příčinnou souvislost mezi jednotlivými porušeními pravidel silničního provozu účastníky nehody a následkem. O tom, kdo ji zavinil a bude stíhán pro příslušný trestný čin, je možné rozhodnout zpravidla až po provedených **výsleších účastníků dopravní nehody**.⁵⁹⁾ Tím myslíme každou osobu, která se podílela na jejím vzniku. Patří sem tedy i poškozený, který svým chováním nehodu spoluzavinil. Pojem účastníka nelze redukovat pouze na obviněného. Forma výslechu je volena podle procesního postavení vyslychaného, které se může v průběhu vyšetřování i několikrát změnit.

Prvotním výslechem účastníků je podání vysvětlení dle § 158 odst. 3 TŘ, které se zaměřuje na nejdůležitější okolnosti vzniku a průběh nehody. Pro důvody takového postupu platí vše, co bylo uvedeno výše v kapitole 11. Nejtypičtějším účastníkem nehody je řidič motorového vozidla. U něj se výslech zaměří na objasnění:

- řidičské praxe
- způsobilosti řídit motorové vozidlo (míra únavy, psychický stav apod.)
- zdravotního stavu (jaké léky užívá)
- požití návykových látek
- průběhu nehody
- objektivních podmínek (dopravních, meteorologických)
- technického stavu vozidla a vozovky
- chování ostatních účastníků
- příčiny nehody

S ohledem na častou snahu zmírňování vlastní viny a její přenesení na ostatní účastníky nehody, je vhodné při výslechu využít výsledků ohledání místa nehody a dopravních prostředků, konfrontovat je s výpovědí a dotyčného tak přimět k vyličení pravdivého sledu událostí. V ostatních aspektech je výslech účastníka nehody stejný jako **výslech svědka**. Je rozdíl mezi svědky zainteresovanými nějakým způsobem na nehodě (členové posádky jednoho z vozů) a mezi těmi, kteří byli jen pasivními pozorovateli události. V prvním případě osoba často vypovídá zkresleně buď z důvodu toho, že chce jednomu z účastníků podíl viny snížit, nebo naopak jinému přitížit. Svědci bez jakéhokoliv vztahu k nehodě naopak vypovídají většinou pravdivě, ačkoliv i oni mohou být ovlivněni nejrůznějšími subjektivními (zášť vůči motocyklistům), či objektivními

⁵⁹⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 68

faktory (špatná viditelnost). Doporučuje se vyslýchat svědka nejprve k podmínkám, za kterých vnímal nehodovou událost a k jeho vlastnostem majícím vliv na pozorování jako je kvalita zraku, sluchu apod. Výslech probíhá stejně jako při podávání vysvětlení dle § 158 odst. 3 TR a jsou opakovány i stejné otázky spolu s dalšími konkretizujícími. Je možno je rozdělit do tří skupin. První zaměřená na zjištění stanoviště svědka:

- kde svědek stál
- jaký měl výhled a zda byl něčím omezen
- jakou vykonával činnost apod.

Druhá část výslechu zahrnuje otázky, kladené po souvislé výpovědi bez přerušování, týkající se chování účastníků před a po nehodě:

- směr a způsob jízdy vozidel
- zda byla jízda ohleduplná či riskantní
- zda přecházel chodec po přechodu
- zda vykazovalo vozidlo nějakou vadu a bylo-li osvětleno
- jak se chovali řidiči po nehodě
- zda bylo s vozidly po nehodě manipulováno
- zda se účastníci nehody mezi sebou domlouvali apod.

Třetí skupina otázek by měla objasnit podmínky silničního provozu:

- doba nehody
- viditelnost v době nehody, povětrnostní podmínky
- stav vozovky
- hustota provozu apod. ⁶⁰⁾

U **výpovědí poškozených** se často setkáváme se snahou zveličovat následky nehody a zamlčováním vlastního spoluzavinění, což často bývá způsobeno tím, aby jim pojišťovna neupřela náhradu škody. Výslech poškozených je kromě skutečností zjišťovaných při výslechu svědků obohacen o zjištění týkající se:

- jejich postavení a činnosti v době nehody
- popisu nehodového děje
- charakteru a rozsahu poškození, společně se stanoviskem k náhradě škody. ⁶¹⁾

Při výsleších musí být dodržena pravidla pro takový způsob dokazování, obsažená v ustanoveních § 90 – 104 TR.

⁶⁰⁾ a ⁶¹⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 67

8.2. Vyšetřovací experiment a rekonstrukce

Vyšetřovací experiment a rekonstrukce jsou při vyšetřování silničních dopravních nehod relativně častými úkony. Umožňují odstranění rozporů mezi výpověďmi účastníků a zjištěnými fakty tam, kde jsou jiné důkazní prostředky nepřesvědčivé.⁶²⁾

Rozdíl mezi těmito úkony vyplývá z jejich úpravy v § 104 c a 104d TR. Vyšetřovací experiment (pokus) umožňuje v uměle vytvořených podmínkách různé modelace, které upřesní, nebo vyloučí, za jakých okolností k danému ději došlo, nebo mohlo dojít. Fakta o vzniku a průběhu nehody nejsou známa a ověřuje se jejich reálnost. Oproti tomu při rekonstrukci se obnovují situace, za kterých byl čin spáchán a tím se prověřuje výpověď účastníků nehody a svědků.

Od vyšetřovacího experimentu je třeba odlišit technický experiment znalce, který provádí sám znalec při zpracovávání znaleckého posudku. Hranice mezi oběma experimenty nelze přesně stanovit.

K objektivnosti výsledků pokusu je nutné zajistit shodné podmínky s těmi, jenž panovaly na místě nehody, a nelze-li, alespoň co nejvíce se jim přiblížit. Týká se to zejména:

- místa pokusu a jeho stavu
- viditelnosti
- shodnost osvětlení
- shodnost vozidel
- shodnost osob

Předmětem vyšetřovacího pokusu je zpravidla zjištění:

- dohlednosti v místě nehody
- výhledu z motorového vozidla
- výhledu a dohlednosti svědka
- rychlosti pohybu chodce
- rychlosti vozidla a jeho akceleračních a brzdových schopností⁶³⁾

Vyšetřovací experiment provádí orgán činný v trestním řízení zpravidla za přítomnosti znalce, účastníků dopravní nehody a případně i dalších osob, jako jsou např. svědci a obhájce.

⁶²⁾ Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J.: Kriminalistika. 1. vydání. C. H. Beck, Praha 2001, str. 460

⁶³⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 77

8.3. Expertízy

Jednou z forem dokazování, je dokazování znalecké. § 105 odst. 1 TŘ rozeznává dva odlišné důkazní prostředky, sice odborné vyjádření a znalecký posudek. Podle zákonné úpravy, je-li k objasnění skutečnosti důležité pro trestní řízení třeba odborných znalostí, vyžádá si orgán činný v trestním řízení odborné vyjádření. Jestliže pro složitost otázky takový postup nepostačuje, přibere se znalec (formou opatření). Orgán činný v trestním řízení si musí vyžádat odborné vyjádření nebo přibrat znalce i tehdy, má-li sám odborné znalosti.⁶⁴⁾ Zda je třeba takových vědomostí (a tedy nutno přibrat znalce) je na uvážení orgánu, jen ve výjimečných případech je obligatorně takový postup vyžadován, někdy dokonce zákon (TŘ) stanoví i mnohost znalců. Dva znalci musí být přibráni, jestliže jde o objasnění zvláště důležité skutečnosti a také při pitvě mrtvoly (§105 odst. 4 TŘ). Pokud měli být obligatorně přibráni znalci dva, ale nesprávně by byl přibrán jen jeden, znamenalo by to absolutní neúčinnost důkazu.⁶⁵⁾

Společným znakem obou těchto důkazních prostředků je skutečnost, že se jimi objasňují odborné otázky. Rozdíl naopak spočívá v tom, že znalecký posudek se vyžaduje až v případech, kdy nepostačuje odborné vyjádření. Dalo by se tedy říci, že je až dalším stupněm. Odlišný je i okruh zpracovatelů. Na rozdíl od posudku, jenž mohou vydávat jen osoby zapsané v seznamu znalců, odborné vyjádření mohou zpracovávat všechny fyzické nebo právnické osoby mající potřebné odborné předpoklady. Takové vyjádření je pak listinným důkazem.

V trestních řízeních týkajících se dopravních nehod stoupá koncentrace znaleckého dokazování. Bez jednoznačného posudku často nelze ve věci rozhodnout. Ačkoliv dle § 107 odst. 1 TŘ znalec objasňuje věc z hlediska odborných znalostí, které náležejí do jeho oboru působnosti a nepřísluší mu důkazy hodnotit a řešit právní otázky, faktickou cestou je na něj často přenášena velká míra odpovědnosti za objasnění věci.⁶⁶⁾

Způsob ustanovení znalce upravuje zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících spolu s prováděcími předpisy. Jeho postavení v trestním řízení vyplývá z úpravy trestního řádu. Není procesní stranou ani orgánem činným v trestním řízení (nespadá pod obsah §12 odst. 6 TŘ), od svědka se liší tím, že je zastupitelný, neboť jako znalec může působit i jiná osoba mající stejné odborné znalosti a jeho výslech je upraven odlišně v § 108 TŘ. Lze rozeznávat čtyři odlišné subjekty, které mohou být

⁶⁴⁾ a ⁶⁵⁾ Jelínek, J. a kol.: Trestní právo procesní. 5. Aktualizované vydání. Linde Praha, a.s., Praha 2007, str. 374-5

⁶⁶⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 314

pověřeny vypracováním expertízy:

- Znalec – fyzická osoba jmenovaná ministrem spravedlnosti nebo v pověřeném rozsahu předsedou krajského soudu, která složila znalecký slib a je zapsána v seznamu znalců a tlumočnicků
- Znalec – právnická osoba, konkrétně ústavy a jiná pracoviště specializovaná na znaleckou činnost, zapsaná v I. oddílu seznamu takových ústavů, vedeném Ministerstvem spravedlnosti (dále „Seznam“)
- Znalec – právnická osoba, konkrétně vědecké ústavy, vysoké školy a vědecké instituce, státní orgány zapsané ve II. oddílu „Seznamu“
- Znalec - fyzická osoba ad hoc, který je přibrán v případech, že příslušný obor není v seznamu znalců zastoupen žádným subjektem, nebo jestliže jiný ze znalců tohoto oboru nemůže z objektivních příčin posudek zpracovat.⁶⁷⁾

Trestní řád počítá se součinností stran při ustanovování znalce (např. námitkami proti osobě znalce) a při vymezení jeho úkolu. Podle § 107 odst. 1 TRŘ má znalec poměrně rozsáhlá oprávnění týkající se čerpání informací z vyšetřovacího spisu. Může být přítomen při výsleších a klást otázky směřující na předmět znaleckého vyšetřování. Jeho dostatečná informovanost je nezbytná k objektivnosti posudku. Z toho důvodu je vázán povinností mlčenlivosti o skutečnostech, se kterými se seznámil při výkonu své činnosti. Důležitost jeho postavení se zrcadlí i ve faktu, že pokud podá nepravdivý, hrubě zkreslený nebo neúplný znalecký posudek, naplní tím skutkovou podstatu trestného činu křivé výpovědi a nepravdivého znaleckého posudku dle § 346 TZ. Pod hrozbou trestní sankce je tak zajištěno, že znalec vynaloží veškeré úsilí, aby výsledek jeho práce byl správný a úplný.

Osnova znaleckého posudku se skládá z:

I. Úvodní část

- úloha znalce
- účel posudku
- datum vyžádání posudku
- datum, ke kterému je posudek vypracováván
- podklady na vypracování posudku

II. Nález

III. Posudek

⁶⁷⁾ Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000, str. 315

IV. Závěr

V. Přílohy

VI. Znalecká doložka

Při silničních dopravních nehodách jsou prováděny tři základní skupiny znaleckých zkoumání. Kriminalistické expertízy, oborové a komplexní expertízy. Z kriminalistických jsou to nejčastěji expertízy trasologické, daktyloskopické, mechanoskopické, biologické a chemické.

Trasologické expertízy jsou orgány činnými v trestním řízení vyžadovány tehdy, pokud se na místě dopravní nehody vyskytnou stopy pneumatik či obuvi. Tyto stopy nejčastěji nalzáme na vozovce a v přilehlém terénu, kam je vozidlo vyneseno např. vlivem vysoké nájezdové rychlosti do zatáčky. Pokud je při nehodě sražen chodec, mohou se vyskytovat i na jeho těle a oděvu. Stopy chůze jsou pak důležité pro určení jejího směru. Z trasologických stop lze zejména určit:

- druh, typ a někdy i výrobní značku vozidla, které stopy zanechalo
- směr a způsob jízdy dopravního prostředku
- směr a způsob chůze osoby, včetně druhu její obuvi

Daktyloskopické expertízy bývají zadávány spíše výjimečně. Stopy, které takové posudky hodnotí, jsou zajišťovány při nehodách, kdy řidič z místa nehody utekl a je třeba zjistit jeho totožnost, nebo když popírá, že řídil vozidlo. Díky těmto stopám je však také možno odhalit dopravní prostředek, na který dopadl sražený chodec, nebo kterým byl vlečen.

Mechanoskopické expertízy zkoumají úlomky skla z oken či světlometů, mechanicky poškozené oděvy či předměty a zanechané kousky laku karoserie auta na oděvu nebo těle poškozeného. Za určitých okolností mohou vést k určení vozidla.

Biologická expertíza se zaměřuje na objasnění původu biologického materiálu nalezeného na místě nehody. Nejčastěji půjde o stanovení krevní skupiny a DNA s jejím následným porovnáváním.

Chemická expertíza je u dopravních nehod využívána ke zkoumání zejména zajištěných mazadel, pohonných látek, barvy, případně sypkého materiálu, vypadaného z vozidla, které nehodu zavinilo. Rovněž toto znalecké zkoumání může přispět k objasnění druhu, typu popřípadě i značky vozidla. Podle tvaru stop lze stanovit i směr jeho jízdy.⁶⁸⁾

⁶⁸⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 71

Druhou skupinu znaleckých zkoumání, tzv. oborových expertíz reprezentují především soudně lékařské znalecké posudky v čele s pitvou a technické soudně inženýrské expertízy z oborů jako jsou dopravní inženýrství, elektrotechnika, strojírenství apod.

Pitva a soudně lékařské expertízy objasňují zejména tyto otázky:

- doba a příčiny smrti
- stanovení charakteru a rozsahu tělesného poškození
- stanovení mechanismu vzniku zranění
- poloha zraněné osoby v okamžiku vzniku zranění
- zda bylo možno odvrátit následky včasné poskytnutou pomocí
- stanovení hladiny alkoholu v krvi
- možnost mikrosněpání, stanovení míry únavy řidiče apod.

Nelze vyloučit, že při vyšetřování dopravních nehod budou vyžadovány i znalecké posudky z oboru soudní psychologie nebo psychiatrie, jejichž cílem bude zodpovědět otázky týkající se:

- osobnosti řidiče a jeho schopnosti reagovat v určité situaci
- poruchy osobnosti a paměti
- duševní poruchy a jejího vlivu na řízení ⁶⁹⁾

Technické soudně inženýrské expertízy jsou využívány k posouzení vzniku nehodového děje, technické závady vozidla, otázek konstrukčního charakteru, únavy materiálů, pevnosti kovů apod. Zkoumané skutečnosti jsou např. charakter a rozsah poškození dopravního prostředku, technický stav vozu, původ a doba vzniku technické závady atd.

Komplexní expertízy se vyskytují pro svou náročnost na provedení velmi ojediněle. Jsou využívány zejména u závažných dopravních nehod s těžkými následky a představují souběžnou a vzájemně propojenou realizaci předcházejících druhů znaleckých zkoumání. ⁷⁰⁾

K zahájení trestního stíhání je často třeba mít předem k dispozici výsledky znaleckých posudků, které zodpoví otázku, zda je takový postup odůvodněný. Aby mohly být posléze použity jako důkaz, je třeba, aby byl dodržen zákonný postup, tedy že takový úkon byl neodkladný nebo neopakovatelný (§ 160 odst. 4 TR).

⁶⁹⁾ a ⁷⁰⁾ Chmelík, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 72 - 73

Z povahy věci lze konstatovat, že za takový úkon bude bez diskuzí považována pitva mrtvol a znalecké posudky zpracovávající biologický materiál, u kterého hrozí rychlá zkáza nebo ztráta důkazní hodnoty. Ostatní znalecká zkoumání mají v tomto ohledu poměrně malou šanci na úspěch.

Vzniká tak složitá situace charakterizovaná na jedné straně nutností odborných znalostí, oproti potřebě dodržení procesních pravidel. U velkých a závažných havárií je přítomnost znalce častá již při ohledání místa nehody a dopravních prostředků. V této fázi před zahájením trestního stíhání vystupuje jako konzultant, který vyšetřovateli pomáhá při ohledávání a tím je zajištěno, že jeho pozornosti neujdou skutečnosti důležité pro budoucí posudek, neboť pokud by tentýž znalec byl v průběhu trestního řízení přibrán k vypracování expertízy, nesmí vycházet ze zjištění, která sám učinil na místě činu před zahájením trestního stíhání, ale pouze ze spisového materiálu a důkazů zajištěných vyšetřovatelem. V opačném případě by mohlo dojít k vyslovení podjatosti znalce v trestním řízení (§ 105 odst. 2,3 TŘ).

9. Závěr

Pokusil jsem se na předešlých stránkách nastínit, jakým způsobem orgány činné v trestním řízení postupují při objasňování silničních dopravních nehod. Skrze statistiky osvětlit, jak se vyvíjí trend nehodovosti v ČR, přílohami přiblížit, jaké nástroje užívají příslušníci policie v samém počátku objasňování a k jakým deliktům, ať již trestaným v rámci práva správního, nebo trestního, nejčastěji dochází.

Dopravní nehody jsou smutnou a bohužel neodmyslitelnou součástí života v dnešní moderní uspěchané době. Přes částečný úspěch v podobě klesajícího počtu těžce zraněných a usmrcených obětí nehod jsou celková čísla stále dosti vysoká. Tuto skutečnost si uvědomují jak výrobci dopravních prostředků, kteří se mnohdy zaměřují při vývoji na zvyšování úrovně bezpečnosti svého výrobku, tak zákonodárci jednotlivých zemí, jenž skrze přijímání právních norem ovlivňují chování jejich adresátů. Objevují se uzákoněné povinnosti ukládající užívání bezpečnostních prvků (např. dětské autosedačky) a zvyšují se sankce za porušování předpisů souvisejících se silniční dopravou. Nejběžnější takovou sankcí je ukládání pokut za správní delikty, jejichž výše stoupá úměrně s nebezpečností takového jednání. Tam, kde postih v rámci správního práva nepostačuje, nastupuje jako *ultima ratio* trestní právo.

Zásadu *ultima ratio* lze parafrázovat jako „nejzazší prostředek“, trestní právo totiž představuje nejzávažnější zásah do práv jednotlivce, a proto musí být používáno zdrženlivě pouze v případech, v nichž prostředky jiných právních odvětví selhávají nebo nejsou efektivní. Nadměrné užívání trestní represe v rozporu s touto zásadou by mělo za následek stírání hranic mezi skutečným zločincem a obyčejným občanem, jenž nějakým způsobem chyboval.

1.1.2010 nabyt účinnosti zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, z jehož ustanovení vypadla úprava obsažená v § 180d sTZ, trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Mezi veřejností i odborníky na dopravu to vzbudilo velké diskuze. Shrnout by se daly následujícím způsobem.

Na jedné straně je zdůrazňováno, že toto ustanovení bylo vtěleno do „starého“ trestního zákona novelou č. 411/2005 Sb, s účinností od 1.7.2006, jako reakce na množství se případy, kdy osoby, aniž prošly řádným výcvikem a absolvovaly předepsané zkoušky pro získání řidičského oprávnění, způsobily při jízdě dopravní nehodu se závažnými následky. Že vozidlo se v rukou takových osob stává zbraní.

Profesor Šámal oproti tomu namítá, že toto ustanovení bylo typickým případem přepínání trestní represe a ukázkou toho, jak se trestní právo nemá používat.

TZ v § 337 obsahuje úpravu trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, skrze kterou je každý druhý případ takového řízení bez řidičského oprávnění trestán a hrozí za něj trest až tři roky odnětí svobody. Při prvním takovém jednání půjde o přestupek, za který bude uložena pokuta do výše 50 000 Kč a zákaz činnosti. V případě řízení bez řidičského oprávnění na základě toho, že oprávnění bylo odňato, nemusí být rozhodnutí o zákazu činnosti v podobě řízení vůbec vydáno, stačí fakt, že bylo oprávnění odebráno.

Dle mého názoru, stávající úprava lépe koresponduje se zásadou, že trestní právo nastupuje jako „*ultima ratio*“. Uvažujme případ, kdy mladík ve věku 18 let, ve snaze zapůsobit na svou přítelkyni, usedne za volant či sedne na motorku, aniž by měl příslušné oprávnění. Pokuta ve výši, která pro takovou osobu jistě nebude zanedbatelná, splní svůj účel lépe, než trestní represe. Pokud by však takovým jednáním způsobil závažný následek, trest podle příslušné sazby za trestný čin, jehož skutkovou podstatu tím naplní, ho nemine.

Na druhou stranu v plném rozsahu chápu argument přirovnávající vozidlo ke zbraní. Nemyslím však, že je to jen otázka toho, zda někdo má či nemá řidičské oprávnění.

U mnoha řidičů, hlavně těch agresivních, kteří takové oprávnění vlastní, mi připadá automobil jako smrtící nástroj. Dovedu si představit, že by součástí zkoušek byly i psychologické testy, schopné odhalit skrytou agresivitu, nebo jiné vady chování, nepříznivě působící na řízení. Osoby, shledané ve světle takových zjištění jako nezpůsobilé, by řidičské oprávnění dle mého názoru neměly vůbec obdržet, což by v důsledku mohlo vést ke zvýšení bezpečnosti v silničním provozu.

Seznam zkratek

TZ – Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

sTZ – Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon (jenž pozbyl účinnosti dnem 1.1.2010)

PřZ – Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

TŘ – Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)

ZSP – Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Seznam literatury a pramenů

Literatura

Hendrych, D. a kol.

Správní právo. Obecná část. 7 vydání. C. H. Beck, Praha 2009

Chmelík, J.

Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998

Jelínek, J. a kol.

Trestní právo procesní. 5. Aktualizované vydání. Linde Praha, a.s., Praha 2007

Konrád, Z. a kol.

Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, PA ČR, Praha 1995

Malkovský, P.

Silniční dopravní nehody (Příručka pro základní útvary SPPČR), Infopol, Praha 2008

Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J.

Kriminalistika. 1. vydání. C. H. Beck, Praha 2001

Novotný, O., Vanduchová, M. a kol.

Trestní právo hmotné – I. Obecná část, ASPI, a.s., Praha 2007

Novotný, O., Vokoun, R. a kol.

Trestní právo hmotné – II. Zvláštní část, ASPI, a.s., Praha 2007

Porada, V.

Kriminalistika (stopy a identifikace ve vztahu k vyšetřování silničních dopravních nehod) : učební text specializačního studia technického zručnosti v oboru silničních nehod, Vysoké učení technické - Ústav soudního inženýrství, Brno 1993

Porada, V. a kol.

Kriminalistická metodika vyšetřování, Aleš Čeněk, Plzeň 2007

Porada, V. a kol.

Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha 2000

Tesařík, J., Sobotka, P.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR (2008), MV ČR, Praha 2009

Elektronické prameny

URL <<http://www.policie-cr.cz/bodovy-system.php>>

URL <<http://pravnikovo.cz/>>

URL <<http://www.policie.cz/clanek/policie-cr-a-bodovy-system.aspx>>

URL <<http://www.blackdogscz.com/new/nehody.htm>>

Seznam příloh

- Příloha I.** – Statistické přehledy silničních dopravních nehod
- Příloha II.** – Materiální stopy – stopy na zúčastněných vozidlech
- Příloha III.** – Náčrtek místa dopravní nehody
- Příloha IV.** – Alcotest 7510
- Příloha V.** – Drogový test Drugwipe

Příloha I.**Přehled nehod dle viníka, zavinění nehody za rok 2008:**

Viník, zavinění nehody	Počet nehod	Tj. %	Usmrcených	Tj. %
Řidič motorového vozidla	147338	91,9	913	92
Lesní, domácí zvěř	7499	4,7	2	0,2
Řidič nemotorového vozidla	2097	1,3	39	3,9
Chodec	1477	0,9	37	3,7
Technická závada vozu	887	0,6	0	0
Jiné zavinění	539	0,3	1	0,1
Závada komunikace	327	0,2	0	0
Jiný účastník	212	0,1	0	0

Přehled nehod zaviněných řidiči osobních automobilů v závislosti na věku za rok 2008:

Věk řidiče	Počet nehod	Usmrcených	Tj. % nehod	Tj. % usmrcených
< 18	229	0	0,2	0
18 - 20	8064	72	8,3	10,5
21 - 24	12494	94	12,9	13,8
25 - 34	29087	207	30	30,3
35 - 44	19648	133	20,3	19,5
45 - 54	12784	81	13,2	11,9
55 - 64	9387	51	9,7	7,5
> 64	5184	43	5,4	6,3
nezjištěn	1	2	0	0,3

Přehled nehod dle jejich místa za rok 2008:

Místo nehody	Počet nehod	Usmrcených	Těžce zraněných	Lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
Obec	115958	393	1990	13970	4606,9
Mimo obec	44418	599	1819	10806	3134,5
Z toho dálnice	4484	29	85	562	494,4

Přehled nehod dle druhu komunikace za rok 2008:

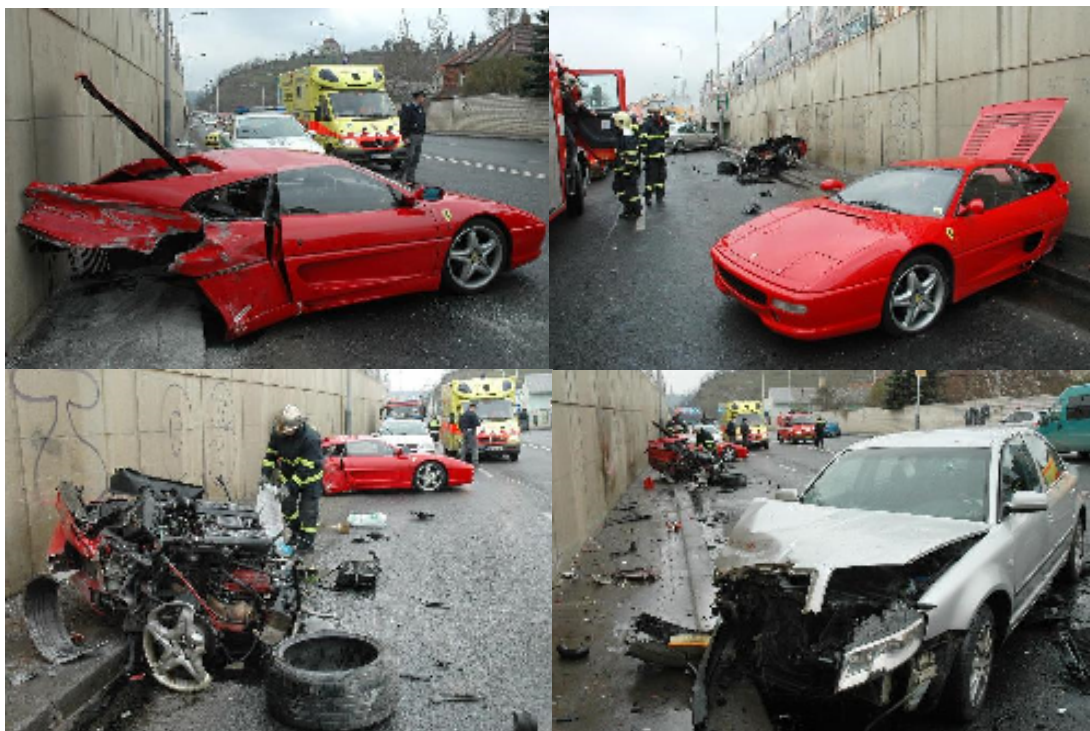
Druh komunikace	Počet nehod	Usmrcených
Dálnice	4484	29
Silnice I. třídy	28798	368
Silnice II. třídy	24527	260
Silnice III. třídy	18114	174
Komunikace sledovaná	29187	73
Komunikace místní	47061	78
Účelová komunikace	8205	10

Přehled nehod dle směrových poměrů za rok 2008:

Směrové poměry	Počet nehod	Tj. %	Usmrcených	Tj. %
Přímý úsek	92331	57,6	433	43,6
Přímý úsek po zatáčce	9048	5,6	152	15,3
Zatáčka	17695	11	213	21,5
Křižovatka 4 ramenná	17789	11,1	92	9,3
Křižovatka 3 ramenná	20364	12,7	99	10
Křižovatka 5 a víceraenná	1083	0,7	1	0,1
Okružní křižovatka	2065	1,3	2	0,2

Příloha II.

Materiální stopy – stopy na zúčastněných vozidlech



Fotografie nehody ze dne 23. 3. 2007, Modřanská ulice, Praha. Řidič červeného Ferrari nezvládl ve vysoké rychlosti vůz, dostal smyk a narazil bokem do betonového nosníku tramvajové trati. Náraz byl tak silný, že se automobil rozpůlil. Poté ještě do zbytků vozu narazila Škoda Superb, jejíž řidič nestačil zastavit. Deformace zadní části automobilu a naopak žádné známky poškození jeho přední části vyloučili srážku s jiným vozem a potvrdili, že jediným viníkem nehody byl řidič Ferrari.



Následky nehody, k níž došlo 6. 12. 2009 na silnici I/35. Řidička osobního automobilu nedodržela bezpečnou vzdálenost za šedesátiletým cyklistou. Došlo ke střetu, po kterém muž utrpěl velmi vážná zranění, neslučitelná se životem, podlehl na místě nehody. Řidička vyvázla bez zranění. S největší pravděpodobností však bude obviněna z trestného činu usmrcení z nedbalosti dle § 143 TZ. Na fotografiích názorně viditelné místo dopadu poškozeného (zesnulého) na čelní sklo vozu.



Dopravní nehoda dodávkového vozidla Iveco ze dne 21. 11. 2009 na silnici III. třídy mezi obcemi Tuř a Kacákova Lhota na Jičínsku. Padesátiletý řidič při průjezdu levotočivé zatáčky vlivem vysoké rychlosti (dle stop smyku na vozovce) nezvládl řízení, vyjel vpravo mimo vozovku, kde čelně narazil do stromu. Muž zemřel na místě nehody.



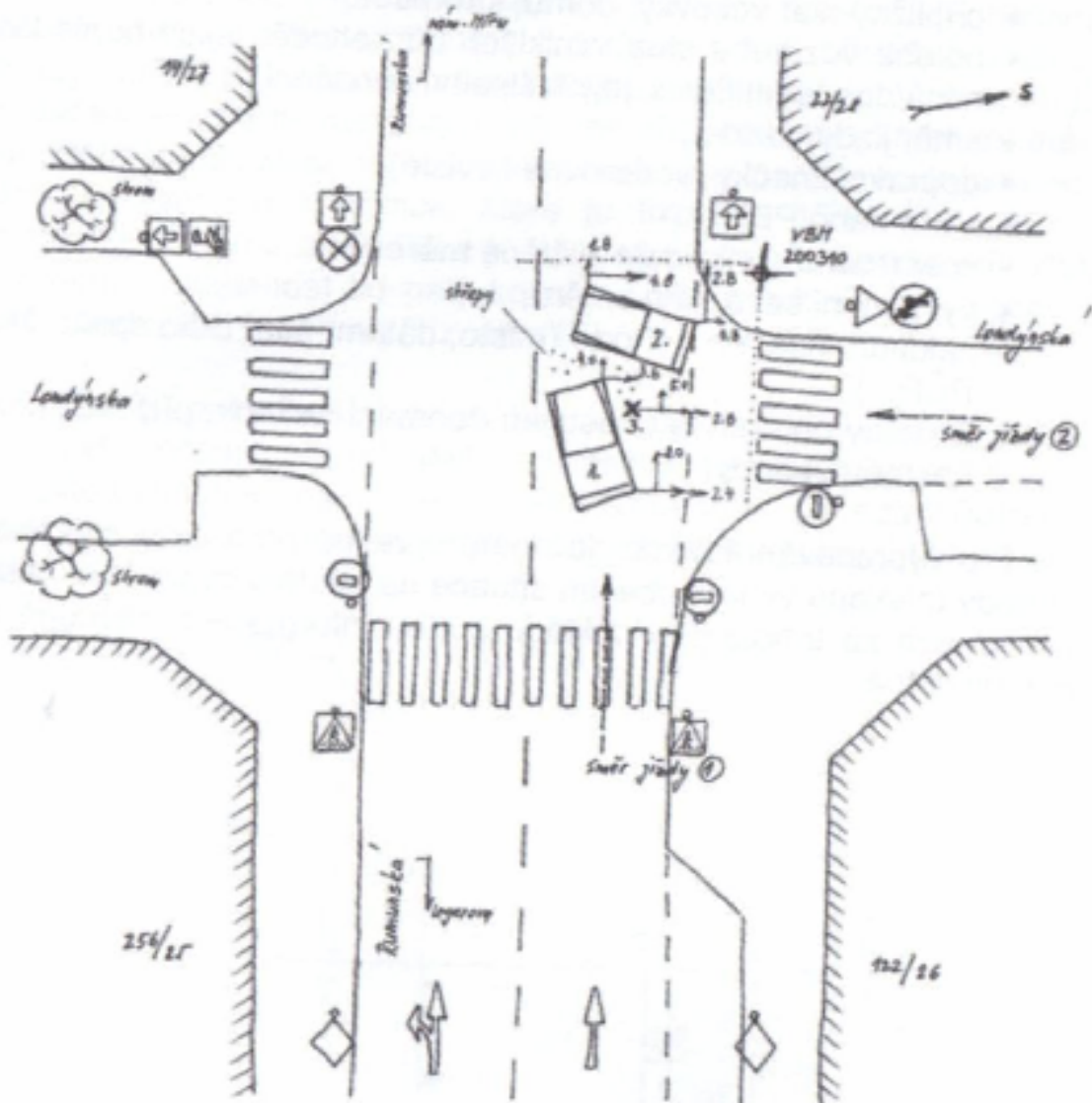
Rekonstrukce následků nehody z roku 2005 v Mnichově po očištění od krve. Byla vystavena na Stockholmském motocyklovém veletrhu jako odstrašující případ toho, co se může udát na silnici. Posádka VW Golf (dva muži) a motocyklista byli na místě mrtví. Bílá Honda jela vysokou rychlostí a nestačila se vyhnout vozu, který ji křižoval cestu. Motocyklista byl nalezen uvnitř vozu doslova rozdrčen. Auto se důsledkem nárazu otočilo několikrát přes střechu a dopadlo 3 metry od místa nehody. Pro nás politováníhodný ukázkový příklad deformace.

Příloha III.
Náčrtek místa dopravní nehody

Policie ČR
Správa A.M. Prahy
M CDV
Praha
D - xxxv/

28. 8. 2008

NÁČRTEK
místa dopravní nehody v Praze 2, na křižovatce ulic
Rumunská - Londýnská



- ① Pozice 12
- ② Pozice 12
- ③ místo střetu

VBIH - sloup v.o. č. 200390

Křída
Křída

Vypracoval: [signature]

**Příloha IV.
Alcotest 7510**



Sestava Alcotest 7510 pro Policii ČR spolu s minitiskárnou



Příloha V. Rychlý drogový test Drugwipe



NÁVOD K POUŽITÍ RYCHLÝCH DROGOVÝCH TESTŮ **DRUGWIPE**

SECURETEC
DETEKTIONS-SYSTEME AG

POŽITÍ DROGY...

.....**BĚHEM 1 - 4 HODIN** POT

.....**DO 1 HODINY** SLINY

1. ODDĚLIT STĚROVÝ PANEĽ

STĚROVÝ ČTVEREČEK
SAVÝ PROUŽEK
TEST. PANEĽ
OKENKO
NÁDOBKA S RYSKOU

STĚROVÝ ČTVEREČEK NAVLHČIT VODOU

2. MÍRNÝM TLAKEM PROVĚST STĚR

3. STĚROVÝ PANEĽ VLOŽIT ZPĚT

4. NAPLNIT NÁDRŽKU VODOU K RYSCE

5. SAVÝ PROUŽEK PONOŘIT DO NÁDOBKY NA 10 - 15 VTEŘIN A VYJMOUT

6. ZA 8 - 10 MINUT SE V OKENKU OBJEVÍ ČERVENÉ ZABARVENÉ ČÁRY

Klekk! Klekk!
RYSKA
15 VTEŘIN
8 - 10 MINUT

VÝSLEDKY (5) TESTU - ODEČÍST DO 10 MIN.

PLATNÝ TEST	POZITIVNÍ TEST					NEPLATNÝ TEST
ŽÁDNÉ DROGY ČERVENÁ KONTROLNÍ ČÁRA	CANNABIS	KOKAIN	EXTÁZE AMFETAMIN	HEROIN OPIÁTY	CANNABIS KOKAIN EXTÁZE AMPET. HEROIN OPIÁTY	<i>SPITNĚ PROVEDENO</i>

Methodology of road traffic accident's investigation (Summary)

I have chosen this topic for my thesis, because traffic accidents are integral part of present society's existence. The aim of the thesis is to outline a procedure of investigation, sketch a trend of accident frequency and illustrate the most frequent crimes and other offences connected with this phenomenon.

The thesis is composed of nine chapters, where Chapter One is introductory which contains basic statistics and Chapter Nine, represents some outcome.

Other ones describe questions of traffic accidents and procedure of their investigation. Chapter Two interprets characteristics of topic and is subdivided into two parts as well as The Chapter Three, which is about the legal qualification, criminal-law in part one and administrative-law in part two. Chapter Four embodies speciality of proofs and the investigation, Chapter Five illustrates typical investigation situations. The next one, Chapter Six, describing typical marks, is subdivided into two parts. The first one is about material marks (on vehicles, road, bodies of victims etc.) and the second one outlines memory marks in man's mind. Chapters Seven and Eight (consisting of several parts) illustrate respective investigation through opening and subsequent acts, practised by investigators. Opening acts contain for example inspection of venue, vehicles and corpses. Subsequent acts are represented by participant's hearings, investigation experiment, reconstruction and expertises.

In the last part of my thesis I have concerned with the question of maxim *ultima ratio*. This means, that criminal law can be used only as utmost resolution of unlawful acting. This is illustrated on example of one delict - driving without licence. In past regulation judged as a crime, against current code, where this was let out. I think, that present statute better corresponded with *ultima ratio* maxim.

The scope of my theme is accompanied by several attachments, that consist of road traffic accident's statistics, pictures of destroyed vehicles (with material marks on them) and equipment of police, usually used at first moment in accident's place, to uncover if participants were affected by any kind of addictive substance.

I hope that my thesis represent compact sight of chosen topic.

Klíčová slova / Keywords

Metodika, vyšetřování, dopravní nehoda / The methodology, the investigation, the traffic accident