

UNIVERZITA KARLOVA
PRÁVNICKÁ FAKULTA
KATEDRA TRESTNÍHO PRÁVA

Téma diplomové práce:

**METODIKA VYŠETŘOVÁNÍ
SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD
(VYBRANÉ PROBLÉMY)**

Jméno vedoucího diplomové práce: RNDr. PETR ŠTOURÁČ

Jméno diplomanta: MARKÉTA ČESÁNKOVÁ
5. ročník

Adresa diplomanta: Zálesí 56, pošta Stachy, 384 73

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem ve vědecké práci obvyklým.

Markéta Česánková.....

Markéta Česánková

OBSAH

1. Úvod	1
2. Kriminalistická charakteristika	4
2.1. - Pojem a charakteristika silniční dopravní nehody	4
2.2. - Klasifikace silničních dopravních nehod	10
2.3. - Právní kvalifikace silničních dopravních nehod	14
2.3.1. - Trestněprávní kvalifikace	14
2.3.2. - Přestupky	26
3. Objasňování silničních dopravních nehod obecně	27
3.1. - Etapy objasňování silničních dopravních nehod	27
3.2. - Typické stopy	29
3.3. - Typické vyšetřovací situace	32
3.4. - Zvláštnosti předmětu a rozsahu dokazování a předmětu vyšetřování	34
3.5. - Podněty k vyšetřování - přijetí oznámení	36
4. Počáteční úkony a opatření typické pro počáteční etapu objasňování silničních dopravních nehod	38
4.1. - Vyžádání vysvětlení od účastníků dopravní nehody a očitých svědků	39
4.2. - Ohledání místa silniční dopravní nehody	41
4.2.1. - Dokumentace z místa silniční dopravní nehody	44
4.3. - Ohledání dopravních prostředků	50
4.4. - Ohledání mrtvol a lékařská prohlídka zraněných osob	52
4.5. - Zjištění ovlivnění účastníků dopravní nehody alkoholem či jinými návykovými látkami	54
5. Zvláštnosti vyšetřovacích verzí, plánování a organizace vyšetřování	60
6. Následné úkony	62
6.1. - Výslech obviněného, svědků a poškozených	63
6.2. - Vyšetřovací pokus	66
7. Závěr	69

1. Úvod

V průměru každé necelé tři minuty (přesně 2,6 minut) šetří Policie ČR silniční dopravní nehodu, každých 19 minut je při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2 hodiny těžce. Každou necelou osmou hodinu (přesně 7,8 hodiny) zemře při dopravní nehodě člověk. Každou hodinu je pak způsobena hmotná škoda přesahující jeden milión Kč (přesně 1 115 443 Kč).

Po roce 1989 se exponenciálně zvyšují počty vozidel. Ve velkém množství se dováží „ojeté“ automobily všech kategorií a širokého rozsahu výkonů. Narůstá intenzita silniční dopravy. Nové silnice téměř nepřibývají, kvalita starých silnic se zhoršuje. Nižší kvalita a propustnost silniční sítě, větší hustota vozidel i frekvence jejich používání bezpochyby zvyšují i pouhou teoretickou pravděpodobnost nehodového děje. Rozvoj automobilové dopravy má tedy kromě mnohých nesporných společensko-ekonomických přínosů negativní důsledek: trvalé zvyšování počtu dopravních nehod a jejich následků. Vedle dopravní nehodovosti vystupuje další negativní prvek rozmáhající se silniční dopravy, a to systematické poškozování životního prostředí – tím se zde zabývat nebudeme.

V následující tabulce je uveden vývoj základních ukazatelů silničních dopravních nehod od vzniku České republiky (tj. od roku 1993).

Nehody a jejich následky od roku 1993

<i>Rok</i>	<i>Počet nehod</i>	<i>Usmrceno</i>	<i>Těžce zraněno</i>	<i>Lehce zraněno</i>
1993	152 157	1 355	5 629	26 821
1994	156 242	<u>1 473</u>	6 232	29 590
1995	175 520	1 384	6 298	30 866
1996	201 697	1 386	6 621	<u>31 296</u>
1997	198 431	1 411	<u>6 632</u>	30 155
1998	210 138	1 204	6 152	29 225
1999	<u>225 690</u>	1 322	6 093	28 747
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 252	30 312
2004	196 470	1 214	4 879	29 536
2005	199 262	1 127	4 396	27 974

V roce 2005 Policie ČR šetřila celkem 199 262 dopravních nehod, při kterých bylo 1 127 osob usmrceno, 4 396 osob těžce zraněno a 27 974 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 9,77 mld. Kč. Porovnání hodnot základních ukazatelů s rokem 2004 je následující:

Nárůst zaznamenáváme v kategorii:

- počet nehod	o 2 778,	tj. o	1,4%
- odhad hmotné škody	o 83,9 mil. Kč.	tj. o	0,9%

Pokles zaznamenáváme v kategorii:

- počet usmrcených	o 88 osob,	tj. o	7,2%
- počet těžce zraněných	o 482 osob,	tj. o	9,9%
- počet lehce zraněných	o 1 569 osob,	tj. o	5,3%

Vývoj následků nehod v roce 2005 byl příznivý. Počet usmrcených osob a počet osob těžce zraněných je od roku 1990 nejnižší. Poprvé od roku 1990 se počet těžce zraněných osob dostal pod hranici 4 500 osob a počet usmrcených je poprvé za posledních 13 let pod zatím magickou hranicí 1 200 usmrcených osob a těsně se přiblížil hranici 1 100 usmrcených.

Vývoj počtu těžce zraněných osob klesá již od roku 1998, ale poměrně značný pokles registrujeme až poslední tři roky a počet těžce zraněných je tak v roce 2005 o 22% nižší než ve výchozím roce vzniku ČR (1993).

Poprvé od roku 1990 dochází ve dvou letech po sobě k poklesu počtu usmrcených osob. V roce 2004 bylo usmrceno o 104 osob méně a v roce 2005 o dalších 88 osob méně. Oproti výchozímu roku 1993 je tento počet nižší o 17%. Významný pokles počtu usmrcených osob započal již ve druhé polovině roku 2003, kdy v důsledku zintenzivnění činnosti Policie ČR (velký počet dopravně bezpečnostních akcí apod.) a zapojení sdělovacích prostředků se „dařilo držet“ počty usmrcených osob pod úroveň předchozích let. Největší meziroční pokles byl zaznamenán v roce 1998, kdy počet usmrcených byl o 207 osob nižší než v roce 1997 (pokles byl ovlivněn především z důvodu snížení rychlostního limitu v obcích na 50 km/hod).

Z uvedených statistických údajů vyplývá, že silniční dopravní nehody jsou, vzhledem k jejich následkům na životech a zdraví účastníků silničního provozu a škodám na majetku, rizikovým faktorem silničního provozu, s nímž se setkáváme dnes a denně. Mohli bychom říci, že se stal nedílnou součástí našich životů.

Rychlé a objektivní objasnění dopravních nehod včetně jejich příčin a podmínek vzniku nemá za cíl jenom represí, ale významně přispívá i k prevenci, která je nedílnou součástí bezpečnosti silničního provozu. Objasňování dopravních nehod proto klade vysoké odborné nároky na orgány činné v trestním řízení, v přípravném řízení zejména pak na vyšetřovatele a policejní orgány. Spravedlivé, objektivní vyšetření a zdokumentování silniční dopravní nehody je velmi náročná a odpovědná činnost, a to jak po právní, tak také po technické stránce.

Postupem času byl vytvořen systém metod, doporučovaných pro odhalování, vyšetřování a kriminalistickou prevenci trestných činů a přestupků spáchaných v souvislosti se silničními dopravními nehodami. V podstatě jde o typový model činnosti vyšetřovatele, o soubor praktických rad a návodů při vyšetřování dopravních nehod, o metodickou pomůcku. Tento systém metod vytvořil samostatnou kategorii zvláštní části kriminalistiky, označovanou jako **metodika vyšetřování silničních dopravních nehod**.

Vzhledem k rozsahu této problematiky se v diplomové práci zaměřím jen na některé vybrané aspekty.

2. Kriminalistická charakteristika

2.1. - Pojem a charakteristika silniční dopravní nehody

Pojem silniční dopravní nehody je mnohými autory odborných publikací¹⁾ definován jako:

„Nezamýšlená, nepředvídaná (avšak předvídatelná) událost v silničním provozu motorových a nemotorových prostředků na veřejných komunikacích, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo způsobila škody na majetku“.

Pokud budeme vycházet pouze z uvedené kriminalistické definice, zjistíme, že do dopravních nehod bychom mohli zahrnout řadu událostí, které dopravními nehodami nejsou. Proto je nutné při posuzování, zda se jedná o dopravní nehodu či nikoli, vycházet z definice pojmu tak, jak ji uvádí pozitivní právo. V současné době pozitivněprávní definici pojmu silniční dopravní nehody obsahuje § 47 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon č. 361/2000 Sb. (zákon o silničním provozu):

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“

Pouze naplnění všech znaků znamená, že se jedná o dopravní nehodu a umožňuje správně rozhodnout, zda případ je třeba řešit jako dopravní nehodu, nebo zda se jedná o jinou škodní událost (např. porušení předpisů o bezpečnosti práce, provozní havárie apod.).

Z uvedeného pojmu silniční dopravní nehody vyplývá, že za **základní pojmové znaky** silniční dopravní nehody považujeme:

1. **Nepředvídanost (neočekávanost), avšak zpravidla předvídatelnost silniční dopravní nehody**, tj. moment překvapení. Dopravní nehody jsou události neočekávané, náhlé, u kterých je však možné vzhledem k jednání účastníků silničního provozu očekávat, že k nim dojde. Např. z riskantní jízdy řidiče za špatných povětrnostních podmínek, snížené viditelnosti a v nepřehledné zatáčce lze předvídat, že řidič způsobí dopravní nehodu. Zda skutečně k nehodě dojde, je však věcí náhody. Takový vznik dopravní nehody s sebou přináší i moment překvapení pro účastníky nehody, který je velkou měrou závislý na psychických dispozicích osoby, ale také na stupni předvídatelnosti nehody. Určit hranici předvídatelnosti je velmi obtížné, vždy je potřebné pracovat s určitou mírou abstraktnosti. Je nesporné, že v oblasti silniční dopravy bude stupeň předvídatelnosti dopravní nehody vždy záviset na konkrétních okolnostech silniční

¹⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str.6

PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 104

MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminalistika, 2.vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str.491

VAJDA, L.: Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod,

Vysoká škola SNB, Praha 1981, str. 12

KONRÁD, Z. a kol.: Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, skriptum PA ČR, Praha 1996

dopravy a na stupni jejich poznání. Předvídatelnost je důležitý znak rovněž i z hlediska trestněprávního, neboť předvídatelnost nachází svůj výraz v subjektivní stránce trestného činu v tzv. nedbalosti nepřímé – „nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl“ (§ 5 písm. b) trestního zákona).

2. **Událost v silničním provozu** – událost lze za silniční dopravní nehodu považovat jen tehdy, dojde-li k ní na místech, kde platí v celém rozsahu pravidla silničního provozu, tedy na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. Není tedy dopravní nehodou událost, ke které došlo v lese, na poli, na zahradě, v tovární hale apod. Tyto případy budou řešeny podle jiných právních předpisů (zejména předpisy o bezpečnosti práce) a příslušnými k vyšetřování budou jiné orgány než orgány dopravní policie.
3. **Přímá souvislost s provozem vozidla** – k silniční dopravní nehodě musí dojít v přímé souvislosti s plněním účelu, pro který je vozidlo určeno, tedy s jízdou po pozemní komunikaci. Není přitom rozhodující, zda jde o vozidlo motorové či nemotorové nebo tramvaj, ani to, zda vozidlo bylo při této události řízeno řidičem, nebo jelo bez něho. Každou dopravu můžeme charakterizovat jako pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. Dopravní nehoda je negativním důsledkem tohoto pohybu. Nejde tedy o dopravní nehodu, když na stojící vozidlo spadne padající kámen, povalený strom apod.
4. **Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku** - škodou se v tomto smyslu míní reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Vzniklá škoda je základním znakem každé skutkové podstaty poruchových trestných činů, které jsou aplikovány na dopravní nehody. Pokud tedy nenastane škodní následek, nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin. Vznikne-li však v přímé souvislosti s dopravní nehodou obecné nebezpečí, lze takové jednání účastníka silničního provozu kvalifikovat jako ohrožovací trestný čin, u něhož není podmínkou vznik následku.

Z pojmových znaků lze dovodit, které události silniční dopravní nehodou nejsou. Dopravní nehodou není, vznikla-li škoda nebo zranění při opravě vozidla, při požáru vozidla (pokud nebyl vyvolán dopravní nehodou), při manipulaci s nákladem, jako následek pádu předmětu (např. sněhu, krytiny, větví) na stojící vozidlo apod. Mezi dopravní nehody nelze zařadit ani úrazy chodců způsobené nárazem chodce na pevnou překážku, srážkou dvou chodců, upadnutím chodce na chodníku apod. Pokud však došlo ke střetu chodce s jedoucím vozidlem, je taková událost – při splnění dalších podmínek – dopravní nehodou bez ohledu na to, zda se chodec střetl s vozidlem motorovým, nemotorovým nebo tramvajím.²⁾

Trestná činnost páchaná v souvislosti se silničními dopravními nehodami má na rozdíl od jiných deliktů některá specifika. Je to zejména osoba pachatele a s tím související jednání pachatele, problematika zavinění, příčin a podmínek, které vedly k silniční dopravní nehodě nebo k ní přispěly.

Osobnostní rysy **pachatelů** silničních dopravních nehod se výrazně odlišují od pachatelů tzv. obecné kriminality, neboť převážnou většinu pachatelů silničních dopravních nehod tvoří osoby bez kriminální minulosti, tedy bezúhonní občané s větší či menší zkušeností v řízení dopravních prostředků. Přesto lze u pachatelů nehody v daleko větší míře než u jiných deliktů očekávat účelovou obhajobu, snahu vinit z dopravní nehody jiného účastníka silničního

²⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str.105 - 106

provozu, kladení různých překážek snaze o zjištění skutečného stavu věci, bagatelizaci své účasti na nehodě, někdy se pokouší i aktivně mařit vyšetřování nebo zpochybňovat objektivní zjištění policie. Významným faktorem při dopravních nehodách je stres a zkratkové jednání, jehož typickým projevem je vzdálení se pachatele (útěk) z místa dopravní nehody, nebo požití alkoholických nápojů po nehodě ať již účelově, aby zabránil zjištění, že řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, nebo jako kompenzátoru stresu.

Stejně jako u jiných druhů trestných činností, tak i u dopravních nehod dochází k jejich **utajování**. Oproti jiným druhům trestných činností je však příčina dopravní nehody, její průběh i následek mnohem zřetelnější a jejich evidentnost podstatně omezuje možnost utajování dopravních nehod. Pachatelé utajují dopravní nehody téměř výhradně z toho důvodu, aby se vyhnuli trestní odpovědnosti, případně aby snížili stupeň nebezpečnosti nehody. K utajování dochází zejména v případech, byly-li nehodou způsobeny vážné následky. Zatímco samotná nehoda má nedbalostní charakter, utajování je jednáním úmyslným. V praxi se můžeme setkat se dvěma typickými způsoby utajování silničních dopravních nehod:

1. ujetí řidiče z místa dopravní nehody nebo opuštění místa dopravní nehody řidičem
2. změna nehodové situace

První způsob utajování je řidiči uplatňován nejčastěji v případech:

- vznikne-li vážné zranění, nebo následkem nehody je smrt jiného účastníka nehody
- vznikne-li v důsledku nehody škoda na veřejně prospěšném zařízení
- dohodnou-li se účastníci nehody o útěku z místa nehody
- předchozího požití alkoholu nebo jiné návykové látky
- bylo-li vozidlo odcizeno nebo řízeno bez řidičského průkazu

K ujetí či útěku z místa nehody dochází často v případech, kdy se na místě nehody nebo v jeho blízkosti nenachází žádná jiná osoba. Řidič potom zpravidla pokračuje v krocích směřujících k utajení své účasti na nehodě, např. odstraňuje stopy z vozidla, vytváří si falešné alibi, odstraňuje závady a poškození na vozidle apod.

Druhý způsob utajování, spočívající ve změně nehodové situace, je charakteristický tím, že řidič jako pachatel dopravní nehody v rámci utajování:

- provádí změny na místě dopravní nehody (zejména pokud následkem nehody jiný účastník nehody zemřel nebo utrpěl vážné zranění)
- na změnách na místě dopravní nehody se dohodne s jiným účastníkem nehody
- inscenuje technickou závadu na vozidle
- uvádí smyšlené informace o příčině, vzniku a průběhu dopravní nehody
- bezprostředně po nehodě požije alkoholický nápoj (zpravidla v případech, kdy nehodu způsobil pod vlivem alkoholu) apod.³⁾

³⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str.10 -11

Z hlediska **zavinění** jsou silniční dopravní nehody nedbalostními delikty, jde tedy po subjektivní stránce o trestné činy spáchané z nedbalosti. Zařazení dopravní nehody do kategorie nedbalostních deliktů vyplývá již ze samotného jazykového, obsahového i logického výkladu „nehody“.⁴⁾ Zatímco pachatel úmyslného trestného činu vychází z určitého motivu a svým jednáním sleduje konkrétní cíl, v případě trestného činu spáchaného z nedbalosti žádný motiv jednání pachatele neexistuje a rovněž tak schází cíl jednání pachatele, který by se projevil v následku tohoto jednání. U nedbalostního trestného činu je následek důsledkem rozporného jednání pachatele ve vztahu k daným podmínkám, vzniká náhle, neplánovaně a obsahuje prvek překvapení. U silničních dopravních nehod jde zpravidla o nedbalost vědomou (§ 5 písm. a) trestního zákona), nelze však vyloučit ani nedbalost nevědomou (§ 5 písm. b) trestního zákona).

Silniční dopravní nehody jsou zpravidla souhrnem několika **příčin a podmínek**. Pravidla silničního provozu stanoví podmínky, které je povinen dodržovat každý účastník silničního provozu. Porušení konkrétních podmínek v silniční dopravě je základní příčinou dopravní nehody. Nejčastěji jde o nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, jízdu na nesprávné straně vozovky, vyhýbání se či objíždění, nedodržení vzdálenosti mezi dopravními prostředky, jízdu pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných látek, nesprávné odbočení, nesprávné otáčení a couvání, nepoužití signalizačních prostředků vozidla při změně směru jízdy, obecně lze hovořit o nepozornosti, nedbání náležité opatrnosti či bezohlednosti. Příčiny dopravních nehod mohou být však i technického charakteru, např. závada na brzdách, špatný technický stav vozidla apod., ale i špatný stav pozemní komunikace.

S otázkou příčin a podmínek souvisí i pojem **nehodová situace**, která představuje souhrn podmínek a okolností v silničním provozu, za nichž dochází k nehodové události. Za prvky nehodové situace můžeme považovat zejména:

- stav, propustnost, rozsah sítě silničních komunikací a jejich komfort (např. hustota komunikací, technický stav vozovek, četnost mimoúrovňového křížení, signalizace, úroveň dopravního značení apod.)
- počty a technický stav vozového parku
- hustotu silničního provozu
- úroveň dodržování předpisů o silničním provozu
- úroveň získaných správných návyků řidičů při ovládání motorových vozidel v kritických situacích
- úroveň dopravní kázně ostatních účastníků silničního provozu (např. chodců, cyklistů, osob vedoucích zvířata)
- povětrnostní podmínky a viditelnost.⁵⁾

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

⁵⁾ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminálnístika, 2.vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str.491 a 492

Pořadí	Deset nejčtenějších příčin nehod řidičů motorových vozidel v období leden až říjen roku 2005	Počet nehod
1	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	27 482
2	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	25 342
3	Nesprávné otáčení nebo couvání	18 021
4	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	12 200
5	Nedání přednosti upravené dopravní značkou „ DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“	9 000
6	Nezvládnutí řízení vozidla	8 474
7	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	5 699
8	Vjetí do protisměru	5 183
9	Vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu	4 573
10	Nedání přednosti při odbočování vlevo	3 870 ⁶⁾

Vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen nehodovým jednáním a nehodovou událostí. **Nehodovým jednáním** účastníka silničního provozu je jeho konání nebo opomenutí, kterým způsobil nehodovou událost. Za **nehodovou událost** je pokládán konkrétní projev silniční dopravní nehody (např. srážka, havárie apod.), tj. konkrétní průběh a následek nehody.

Silniční dopravní nehoda je výsledkem rozporného jednání účastníka s danými podmínkami silniční dopravy, které spočívá v:

- nerespektování pravidel silničního provozu
- neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy
- nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě

Podle statistik je asi 94% silničních dopravních nehod způsobeno nesprávným jednáním účastníků silničního provozu.⁷⁾

⁶⁾ <http://www.mvcr.cz>

⁷⁾ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminologie, 2.vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str. 492

Poškozené osoby (oběti) se na rozdíl od pachatelů silničních dopravních nehod nevyznačují žádnými specifickými rysy. U některých poškozených však nelze vyloučit spoluúčast na nehodě.

Policie ČR za období leden až říjen roku 2005 šetřila celkem 162 594 nehod, při kterých bylo 917 osob usmrceno, z toho bylo:

322	<i>řidičů osobních automobilů</i>
177	<i>chodců</i>
177	<i>spolujezdců v osobním automobilu</i>
87	<i>řidičů motocyklů</i>
82	<i>cyklistů</i>
32	<i>řidičů nákladních automobilů</i>
12	<i>spolujezdců v nákladních automobilech</i>
9	<i>řidičů malého motocyklu</i>
9	<i>spolujezdců na motocyklu</i>
5	<i>řidičů mopedů</i>
3	<i>řidiči traktoru</i>
1	<i>vozka</i>
1	<i>spolujezdec na traktoru</i>

Z celkového počtu osob usmrcených při nehodách v silničním provozu bylo 34 dětí (o 13 dětí více než za stejné období roku 2004). Z toho bylo 9 chodců, 3 cyklisté, 2 spolujezdců na motocyklu a 20 spolujezdců v osobních automobilech.⁸⁾

⁸⁾ <http://www.mvcr.cz>

2.2. – Klasifikace silničních dopravních nehod

V kriminalistice, stejně jako v každém jiném vědním oboru, se setkáváme s různými klasifikacemi objektů, jevů a pojmů, které souvisí s předmětem této vědy. Význam klasifikace v kriminalistice nemůžeme vidět jen v oblasti teoreticko-srovnávací, ale i v oblasti praktické policejní činnosti, a to hlavně v procesu dokazování.

Nejčastěji se setkáváme s klasifikací silničních dopravních nehod pro účely statistické a evidenční. Statistické zpracování dopravních nehod má velký význam – podklady získané z databáze, která je v podmínkách Policie ČR značně bohatá a široká, jsou významnou informací v rozhodovacích procesech při zvyšování bezpečnosti v silniční dopravě.

Pro statistické a evidenční účely je možné klasifikovat silniční dopravní nehody podle nejrůznějších kritérií, např. podle:

- následků dopravní nehody
- hlavních příčin dopravní nehody
- zavinění dopravní nehody
- účastníků dopravních nehod
- vozidel zúčastněných na nehodě
- situačních údajů místa dopravní nehody
- charakteru místa, kde došlo k dopravní nehodě apod.

Kromě uvedených kritérií používají autoři odborných publikací celou řadu dalších, podle kterých je možno klasifikovat silniční dopravní nehody.⁹⁾ V dalším textu se budu s ohledem na rozsah této práce zabývat jen některými z nich.

Klasifikace podle následků dopravní nehody

- dopravní nehody se smrtelným následkem
- dopravní nehody s těžkou újmou na zdraví
- dopravní nehody s ublížením na zdraví
- dopravní nehody s hmotnou škodou
- dopravní nehody bez většího škodlivého následku¹⁰⁾

Je přirozené, že takováto klasifikace silničních dopravních nehod je v praxi těžko udržitelná, neboť převážná většina dopravních nehod se vyznačuje právě tím, že škodlivý následek na životě, popřípadě na zdraví, vzniká současně s hmotnou škodou. Praxe ale často dokazuje, že při silničních dopravních nehodách dochází k hmotné škodě a přitom škoda na životě a zdraví nenastane. Na druhé straně jsou ale řídké případy, kdy nastane škoda na zdraví a životě bez vzniku hmotné škody. Avšak ani tyto případy nelze vyloučit. V případě silničních dopravních nehod je tedy důležité zjišťovat jak charakter a rozsah škody na životě a zdraví, tak i výši způsobené škody na majetku.

⁹⁾ VAJDA, L.: Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod, Vysoká škola SNB, Praha 1981, str. 21 a násl.

PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str.106 a násl.

¹⁰⁾ VAJDA, L.: Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod, Vysoká škola SNB, Praha 1981, str. 22

Policie ČR za období od ledna do října roku 2005 šetřila celkem 162 594 nehod, při kterých bylo 917 osob usmrceno, 3 755 osob těžce zraněno a 23 731 osob zraněno lehce. Odhadnutá hmotná škoda dopravní policií na místě nehody je ve výši 7 991,96 mil. Kč. Pokles oproti stejnému období roku 2004 je zaznamenán ve všech kategoriích:

- počet usmrcených o 83 osob, tj. o 8,3%
- počet těžce zraněných o 345 osob, tj. o 8,41%
- počet lehce zraněných o 1 248 osob, tj. o 5,0%
- počet nehod o 207 nehod, tj. o 0,13%
- odhad hmotné škody o 40,5 mil Kč, tj. o 0,51%.¹¹⁾

Klasifikace podle zavinění dopravní nehody

- dopravní nehody zaviněné (nehody vyvolané)
- dopravní nehody nezaviněné (nehody nevyvolané)

Za zaviněné silniční dopravní nehody se považují takové události, které vznikly nebo byly vyvolány účastníky podílejícími se přímo nebo nepřímo na dopravním procesu, a to jejich rozporným jednáním v daných podmínkách silniční dopravy.

Za nezaviněné silniční dopravní nehody ze strany účastníků je možné považovat takové události, jejichž vznik byl podmíněn okolnostmi objektivního charakteru, ať již vznikly z objektivních příčin, nebo na základě nepředvídatelných událostí, které jsou svou povahou vůči účastníkům objektivní (např. vlivem času, počasí, vedra apod. dojde k porušení vazby mohutného stromu s půdou, strom se vyvrátí a spadne na vozidlo, které se právě nachází na daném místě). Dále jsou to případy, kdy chybí mezi jednáním a následkem příčinná souvislost.

S dělením silničních dopravních nehod podle zavinění souvisí i další klasifikační kritérium, a to **podle účastníků (viníků) dopravní nehody**:

- dopravní nehody zaviněné řidiči motorových vozidel (i nemotorových vozidel, nebo tramvají)
- dopravní nehody zaviněné chodci
- dopravní nehody zaviněné lesní zvěří nebo jinou zvěří
- dopravní nehody zaviněné ostatními osobami (chovatel domácí zvěře, ten, kdo vede zvíře, ten, kdo vypustí vodu na silnici apod.)¹²⁾

¹¹⁾ <http://www.mvcr.cz>

¹²⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str.107

Přehled viníků a zavinění silničních dopravních nehod

Viník, zavinění nehody za období leden až říjen 2005	Počet nehod	Tj. v %	Index roku 2004 =100%	Počet usmrcených	Tj. % z celkového počtu	Rozdíl usmrcených
Řidičem motorového vozidla	150 163	92,4	100,6	825	90,0	-86
Řidičem nemotorového vozidla	2 634	1,6	99,9	45	4,9	2
Chodcem	1 337	0,8	86,1	40	4,4	8
Jiným účastníkem	218	0,1	109,0	0	0,0	0
Závadou komunikace	501	0,3	93,5	0	0,0	0
Technickou závadou vozidla	1 190	0,7	108,9	1	0,1	0
Lesní, domácí zvířít	6 073	3,7	88,1	0	0,0	0
Jiné zavinění	478	0,3	83,1	6	0,7	-7

Nárůst počtu nehod zaznamenáváme především v kategorii nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů (o 630 nehod více, tj. o 2,7%), motocyklů (o 216 nehod více, tj. o 13%) a autobusů (o 183 nehod více, tj. o 11,7%).

Největší podíl na počtu usmrcených osob mají řidiči osobních automobilů – při jejich zavinění zemřelo 603 osob (o 87 osob méně, tj. o 12,6%). Při nehodách zaviněných řidiči nákladních automobilů zemřelo 106 osob (o 22 osob méně, tj. o 17,2%).

Největší relativní nárůst usmrcených osob je evidován u řidičů malých motocyklů (o 100% více – o 5 osob více), u řidičů, kteří z místa dopravní nehody ujeli (o 50% více – o 9 osob více) a u řidičů motocyklů (o 16,4% více – o 9 osob více).¹³⁾

Klasifikace podle situačních údajů místa dopravní nehody

- dopravní nehody v intravilánu (v uzavřené obci)
- dopravní nehody v extravilánu (mimo uzavřené obce)
- dopravní nehody mimo veřejné komunikace

¹³⁾ <http://www.mvcr.cz>

Podle charakteristiky místa (vztah k intravilánu a k extravilánu):

- na přímém úseku silnice
- v mírné přehledné zatáčce
- v mírné nepřehledné zatáčce
- v prudké přehledné zatáčce
- v prudké nepřehledné zatáčce
- v přehledné křižovatce
- v nepřehledné křižovatce
- na elektrické trati
- na železničním přejezdu¹⁴⁾

MÍSTA SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD

V tabulce je uvedeno členění nehod podle místa, tj. zda k nehodě došlo v obci, mimo obec či na dálnici, včetně porovnání se stejným obdobím roku 2004.

Místo nehody, období leden-říjen 2005	Počet nehod	Počet usmrcených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
V obci	119 049	338	1 966	14 063	4 867,14
Index roku 2004 = 100%	101,8	98,0	94,3	95,1	100,7
Mimo obec	43 545	579	1 789	9 668	3 124,82
Index roku 2004 = 100%	95,0	88,4	88,8	94,8	97,7
Z toho dálnice	3 974	29	115	476	500,83
Index roku 2004 = 100%	92,9	72,5	135,3	96,2	96,9 ¹⁵⁾

Viz příloha č. 1.

¹⁴⁾ VAJDA, L.: Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod, Vysoká škola SNB, Praha 1981, str. 23

PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str.109

¹⁵⁾ <http://www.mvcr.cz>

2.3. – Právní kvalifikace silničních dopravních nehod

2.3.1. – Trestněprávní kvalifikace

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

- ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 trestního zákona
- obecné ohrožení podle § 180 trestního zákona.

K trestným činům souvisejícím s dopravními nehodami lze dále uvést:

- ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona
- opilství podle § 201a trestního zákona
- neposkytnutí pomoci podle § 207 a § 208 trestního zákona
- neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 trestního zákona
- poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 TZ
- ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b trestního zákona.

V této souvislosti je vhodné zmínit se obecně o problematice **trestných činů v dopravě**. Speciální ustanovení týkající se dopravy jsou v § 180a až 180c, 182 odst.1 písm.a) a tím i v §184, dále v § 201 písm.c) a § 208, jakož i v důvodech pro použití vyšší trestní sazby v § 224 odst.3 trestního zákona. **Nejsou tu však speciální ustanovení, jež by postihovala způsobení dopravní nehody. Kdo zaviní dopravní nehodu, je stíhán za trestné činy proti životu, zdraví a majetku podle toho, jaké následky způsobil** (zejména § 201, 223, 224, 180). K trestným činům v dopravě bývá mnohdy přiřazováno i furtum usus motorového vozidla (§249), ač jeho objektem je vlastnictví, zpravidla je tu však i ohrožení dopravy.

Problém, jehož řešení náleží trestní politice, je, zda jsou zapotřebí zvláštní ustanovení pro postih těch, kdo zavinili dopravní nehodu. K odůvodnění toho se tvrdí, že doprava, zejména silniční, má své zvláštnosti. Ty tu nepochybně jsou v jevové stránce: pachatelé jsou převážnou většinou občané s velmi dobrou osobní charakteristikou, na závažnost následků má značný vliv náhoda, potenciálním pachatelem je každý, kdo má řidičské oprávnění, což je v našem státě více jak každý druhý dospělý občan.

Tyto zvláštnosti však samy o sobě nejsou důvodem pro speciální skutkové podstaty, které by postihovaly viníky dopravních nehod. Důvodem by bylo, kdyby je bylo třeba trestat přísněji či mírněji nebo vůbec jinak než ostatní pachatele, kteří z nedbalosti způsobí následky na životě, na zdraví nebo na majetku, např. při pracovním úrazu, ve zdravotnictví apod. Názory na tuto otázku nejsou jednotné. Novela trestního zákona z roku 1990 odmítla myšlenku zvláštních skutkových podstat pro postih dopravních nehod a § 223 o kulpózním ublížení na zdraví omezila na případy porušení důležité povinnosti.

Při volbě vhodných opatření velmi záleží na správné diferenciaci a individualizaci trestní odpovědnosti. Cestu k tomu je třeba hledat v propracování otázek nedbalosti a příčinné souvislosti, v rozšiřování možnosti užívat alternativní tresty a v prohlubování jejich výchovného obsahu. Pro prevenci dopravních nehod má zvláštní význam používání trestu zákazu řízení motorových vozidel (§ 49 trestního zákona). Nemalý význam má i postih dopravních přestupků.

Prostředky trestního práva a přestupkového práva jsou nezbytnou součástí prevence dopravních nehod. Její těžiště však leží v opatřeních mimotrestních, zejména technických, tj. ve zvyšování aktivní a pasivní bezpečnosti vozidel, ve zlepšování silniční sítě. Třetím činitelem, vedle vozidla a silnice, je člověk - je to činitel pro bezpečnost silničního provozu nejvýznamnější. Proto se dopravní výchově má věnovat velká pozornost a má se s ní začínat již u dětí.¹⁶⁾

Trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 trestního zákona

„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.“

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

Objektivní stránka spočívá v porušení důležité povinnosti, která je dána charakterem zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo je uložena přímo zákonem. V příčinné souvislosti s porušením této důležité povinnosti pak dojde k ublížení na zdraví.

Podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je každý mimo jiné povinen řídit se při účasti na provozu na pozemních komunikacích pravidly provozu na pozemních komunikacích, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích a zastavování vozidel a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydaný k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 361/2000 Sb. stanoví i další povinnosti účastníka silničního provozu, jakož i povinnosti řidiče a další související otázky).

Za porušení důležité povinnosti nelze automaticky považovat porušení jakéhokoliv ustanovení pravidel silničního provozu, ale jen takové povinnosti, jejíž porušení podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost například tím, že má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Aby bylo možno uznat, že jde o porušení důležité povinnosti uložené podle zákona, musí soud zjistit, že mezi porušením takové povinnosti a následkem trestného činu je příčinná souvislost.

Vyjmenovat všechny „důležité povinnosti“ účastníků silničního provozu, zejména pak řidičů motorových vozidel, není možné, poněvadž význam porušení kterékoli povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci. V každém konkrétním případě je tedy třeba vždy zkoumat, zda porušení povinnosti uložené předpisem o pravidlech silničního provozu je i porušením důležité povinnosti ve smyslu trestního zákona.

Přesto lze uvést některé typické příklady, kdy závadné jednání řidiče motorového vozidla je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Především jde o řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu, dále nepřiměřeně rychlou jízdu v zatáčce, jíž se vozidlo dostane do protisměru, couvání s nákladním automobilem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další osobou, nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že

¹⁶⁾ NOVOTNÝ, O., DOLENSKÝ, A., NAVRÁTILOVÁ, J., PÚRY, F., RIZMAN, S., VANDUCHOVÁ, M., VOKOUN, R.: Trestní právo hmotné II. – Zvláštní část, ASPI Publishing, Praha 2004, str. 32 a 33

řádně nefungují, porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, železničním přejezdem, nepřehlednou zúženou zatáčkou apod.¹⁷⁾

Pojem ublížení na zdraví na rozdíl od těžké újmy na zdraví není trestním zákonem definován. Při jeho definování se proto vychází z dosavadní dlouholeté praxe orgánů činných v trestním řízení, zejména pak soudní praxe při hodnocení ublížení na zdraví.

Judikatura definuje ublížení na zdraví takto: „Ublížení na zdraví je způsobení takové poruchy normálních tělesných nebo duševních funkcí, která znemožňuje či znesnadňuje poškozenému výkon obvyklé činnosti, resp. má vliv na způsob jeho života a není zcela přechodného rázu – podle praxe nejméně 7 dnů.“¹⁸⁾

Subjektem trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 může být kdokoliv za dodržení zásad trestní odpovědnosti fyzické osoby.

Subjektivní stránka u tohoto trestného činu vyžaduje zavinění z nedbalosti, stačí nedbalost nevědomá.

Ustanovení § 223 trestního zákona bylo novelou z roku 1990 zúženo a trestní postih byl omezen pouze na případy, v nichž jednání pachatele vedlo k ublížení na zdraví proto, že pachatel spáchal čin porušením důležité povinnosti, vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

Prosté nedbalostní ublížení na zdraví, postižitelné podle dřívější právní úpravy jako trestný čin podle § 223 odst.1 trestního zákona, je nadále možné postihovat pouze jako přestupek proti občanskému soužití podle § 49 odst.1 písm.b) zákona o přestupcích.

Trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 trestního zákona

- „(1) *Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*
- (2) *Odnětím svobody na šest měsíců až pět let 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 nebo smrt více osob proto, že hrubě porušil předpisy o ochraně životního prostředí nebo předpisy o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické předpisy, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let.“*

Objektem tohoto trestného činu je život a zdraví osob.

Subjekt a subjektivní stránka jsou obdobné jako u trestného činu ublížení na zdraví podle §223 trestního zákona.

¹⁷⁾ JELÍNEK, J. a kol.: Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 22.vydání, Linde, Praha 2005, str. 243 až 246

¹⁸⁾ NOVOTNÝ, O., DOLENSKÝ, A., NAVRÁTILOVÁ, J., PÚRY, F., RIZMAN, S., VANDUCHOVÁ, M., VOKOUN, R.: Trestní právo hmotné II. - Zvláštní část, ASPI Publishing, Praha 2004, str. 28

Objektivní stránka spočívá ve způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti nedbalostním jednáním. Kvalifikačním důvodem pro vyšší společenskou nebezpečnost jednání a pro přísnější kvalifikace, uvedeným v odstavci 2 i 3, je porušení důležité povinnosti, resp. hrubé porušení předpisů, v odstavci 3 k tomu přistupuje ještě hromadnost poškozených osob. Pod pojmem více osob se rozumí nejméně tři osoby.

Hrubým porušením předpisů je takové porušení normy, které za dané situace zpravidla má za následek způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti více osob. Hrubé porušení tedy samo o sobě již vyvolává reálné nebezpečí, že k následku dojde. Ve srovnání s porušením důležité povinnosti je hrubé porušení předpisů podstatně závažnější. Judikatura uvádí, že za hrubé porušení předpisů lze pokládat mimo jiné případy, při nichž řidič současně porušil několik norem pravidel silničního provozu.

Například judikát č. 13/72 uvádí: Hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy ve smyslu § 224 odst.3 trestního zákona je i řízení motocyklu, o němž pachatel ví, že je technicky nedostatečně vybaven, zejména že má slabá světla a neúčinné brzdy, je-li pachatel v době řízení pod silným vlivem alkoholu a jede rychlostí, která je nepřiměřená viditelnosti a technickému stavu motocyklu. Podmínkou trestní odpovědnosti podle § 224 odst.3 je však nejen to, aby pachatel hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy způsobil smrt nebo těžkou újmu na zdraví více osobám, ale současně, aby okolnosti, za kterých se tak stalo, podstatně zvyšovaly stupeň nebezpečnosti trestného činu pro společnost ve smyslu § 88 trestního zákona.¹⁹⁾

Těžkou újmu na zdraví vymezuje § 89 odst.7 trestního zákona dvěma podmínkami, které musí být splněny zároveň:

1. je to jen vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění,
2. které odpovídá některému z případů uvedených taxativně pod písm.a) až ch).

Trestný čin obecné ohrožení podle § 180 trestního zákona

- „(1) Kdo z nedbalosti způsobí nebo zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.*
- (2) Odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán*
- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví nebo smrt,*
 - 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 jeden rok až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm.b)*
- a) škodu velkého rozsahu, nebo*
 - b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt.*
- (4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm.b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob.“*

¹⁹⁾ JELÍNEK, J. a kol.: Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 22.vydání, Linde, Praha 2005, str. 248

Společným objektem obecně nebezpečných trestných činů je ochrana života a zdraví lidí a bezpečnost majetku.

Jde o ohrožovací trestné činy, k jejichž dokonání se nevyžaduje, aby nastala porucha. Postačuje, když chráněný zájem, resp. hmotný předmět útoku, je pouze ohrožen. Nebezpečí v zákoně uvedené povahy a intenzity musí hrozit bezprostředně, tzn. výrazně se přibližovat k poruše. Nestačí proto, když jednáním pachatele byla vytvořena jen taková situace, v níž obecně nebezpečný následek může sice vzniknout, avšak jen po splnění dalších podmínek, jejichž naplnění je ještě v moci pachatele nebo jiných osob.

Judikatura se k této problematice vyjádřila například takto: Obecné nebezpečí ve smyslu §180 odst.1 trestního zákona není způsobeno již pouhým řízením autobusu, obsazeného cestujícími, opilým řidičem, nýbrž až tehdy, hrozila-li v důsledku opilosti řidiče bezprostředně havárie nebo došlo-li při takové jízdě skutečně k havárii. V tom případě bylo způsobeno obecné nebezpečí i tehdy, nebyl-li nikdo z cestujících zraněn nebo nebyla-li ani způsobena věcná škoda.²⁰⁾

Za obecné nebezpečí je považováno takové jednání pachatele, které svou povahou, rozsahem a intenzitou znamená nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob nebo nebezpečí škody velkého rozsahu. Taková jednání jsou demonstrativně uvedena v § 179 trestního zákona. Pachatel může způsobit obecné ohrožení úmyslně (§ 179) nebo z nedbalosti (§ 180). U dopravních nehod přichází v úvahu obecné ohrožení z nedbalosti podle § 180 trestního zákona.

U silničních dopravních nehod jednáním, kterým bezprostředně hrozí obecné nebezpečí, může být např. vytvoření podmínek pro dopravní nehodu za účasti veřejného dopravního prostředku (např. autobusu) nebo nákladního automobilu přepravujícího nebezpečné chemické látky apod.

Objektivní stránka trestného činu obecného ohrožení je dána tím, že pachatel:

- a) obecné nebezpečí způsobí, nebo
- b) obecné nebezpečí zvýší, nebo
- c) ztíží odvrácení nebo zmírnění obecného nebezpečí.

Pro posouzení, zda pachatel svým jednáním zvýšil nebo ztížil odvrácení nebo zmírnění obecného nebezpečí, není rozhodné, kdo byl původcem nebezpečí (např. jím může být osoba nepřičetná, osoba mladší 15 let, nebo může být vyvoláno povětrnostními vlivy).

Ztížením zmírnění obecného nebezpečí se rozumí takové jednání pachatele, který např. brání příjezdu vozidel záchranné služby, uschová lékařský materiál nezbytný k ošetření nebo jinak maří záchranné práce.

Pachatel zvýší obecné nebezpečí např. tím, že přispívá k jeho větší intenzitě, např. tím, že řidič dopravního prostředku, který přepravuje nebezpečný náklad, svou riskantní a bezohlednou jízdou způsobí havárii dopravního prostředku a po nehodě z místa uprchne.

²⁰⁾ JELÍNEK, J. a kol.: Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 22.vydání, Linde, Praha 2005, str. 187

Rozsah ohrožení je určen především kvantitativně, tj. počtem ohrožených osob nebo škodou, která hrozila cizímu majetku. Praxe se ustálila na tom, že musí být ohroženo nejméně sedm osob, kterým hrozí smrt nebo těžká újma na zdraví, nestačí hrozba pouhého ublížení na zdraví. Majetku musí hrozit způsobení škody velkého rozsahu, tj. škoda nejméně pět milionů korun (§ 89 odst. 11 trestního zákona). Ohrožení lidí a ohrožení majetku je přitom v zákoně uvedeno alternativně.

Po subjektivní stránce je vyžadováno u trestného činu podle § 180 nedbalostní jednání. Nedbalost pachatele však musí zahrnovat obě složky obecného nebezpečí, tedy jak obecně nebezpečné jednání, tak i obecně nebezpečný následek, u kterého postačuje k dokonání tohoto ohrožovacího trestného činu, aby hrozil.

Trestný čin podle § 180 se v silniční dopravě vyskytuje pouze ojediněle. Zpravidla je této kvalifikace použito při dopravních nehodách autobusů, které vznikly zaviněným jednáním řidiče autobusu nebo i jiného dopravního prostředku, to však není pravidlem.

Jako trestný čin obecného ohrožení podle § 180 trestního zákona bude např. posouzeno jednání řidiče, který neučiní opatření k odstranění většího množství oleje vyteklého na vozovku z jeho motorového vozidla a ani vhodným způsobem neupozorní přijíždějící řidiče na hrozící nebezpečí, v důsledku čehož dojde k několika dopravním nehodám, při kterých je ohrožen život a zdraví účastníků silničního provozu.²¹⁾

Trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 201), opilství (§ 201a) a neposkytnutí pomoci (§ 207 a § 208 trestního zákona)

Se silniční dopravou souvisí i další skutkové podstaty trestných činů, které sice nemají přímou souvislost s právní kvalifikací dopravních nehod, jedná se však o skutkové podstaty typické pro oblast silniční dopravy.

Společným objektem všech těchto trestných činů je ochrana občanského soužití. Chráněn je jimi však i lidský život a zdraví.

Charakteristické znaky **trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky** jsou dány v návěti § 201 trestního zákona:

„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, ...“.

Uvedené ustanovení zakazuje vykonávat určité zaměstnání nebo určitou činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si pachatel přivodil vlivem návykové látky. Jde o ohrožovací delikt, který nevyžaduje, aby došlo k poruše. Uvedené jednání má obecně nebezpečnou povahu. Na rozdíl od obecného nebezpečí ve smyslu § 179 a 180 trestního zákona nemusí však bezprostředně hrozit, ale postačuje jeho vzdálená povaha, možnost vzniku.

²¹⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str.122

Tento názor byl mnohokrát judikován, např.: Řízení motorového vozidla řidičem, který požil určité množství alkoholu, je nutno považovat za činnost ve smyslu § 201 trestního zákona, poněvadž možnost ohrožení chráněných zájmů vyplývá již z povahy vozidla, které svou vahou a motorickou silou může způsobit závažné destruktivní účinky. Závěru o naplnění znaku trestného činu podle § 201 nebrání ani ta eventuální skutečnost, že vozidlo bylo v konkrétním případě řízené jinak nezavadně a ve shodě s požadavky pravidel silničního provozu.

Jiný judikát stanoví: Trestný čin podle § 201 trestního zákona je deliktem ohrožovacím, který je spáchán už vyvoláním možnosti vzniku následků, které má na zřeteli toto ustanovení, přičemž jeho znakem není přímá hrozba poruchy chráněného zájmu. Znaky tohoto trestného činu jsou proto splněny už započítím jízdy s motorovým vozidlem, které klade na řidiče zvláštní nároky a které svým charakterem (váha vozidla a jeho rychlost) vytváří i při menším oslabení psychických a fyzických funkcí řidiče možnost vzniku tohoto ohrožení.²²⁾

Objektivní stránku doplňují podmínky alternativně uvedené v § 201 písm.a) až d). Dopravy se týká písm.c):

„spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek...“

Takovým zaměstnáním nebo jinou činností se rozumí zaměstnání nebo činnost, jejichž výkon vyžaduje soustředěnou pozornost a schopnost správně vnímat situaci, reagovat na situaci apod. Takovou typickou činností je řízení dopravního prostředku.

Stav vylučující způsobilost je v praxi specifikován na ohrožení pod vlivem alkoholu. Podle poznatků lékařské vědy i samotné praxe je prokázáno, že schopnost bezpečně řídit motorové vozidlo je výrazně omezena, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhne 1,00 g/kg hmotnosti. To odpovídá známé hladině alkoholu v krvi 1 promile. U menšího množství alkoholu v krvi je vždy nutné prokazovat míru ovlivnění schopnosti řidiče bezpečně řídit motorové vozidlo. K tomu účelu je zpravidla nutné přibrat znalce z oboru zdravotnictví. Vliv jiných návykových látek na schopnost bezpečně řídit motorové vozidlo musí být individuálně, zpravidla znalecky prokazován.

To tedy znamená, že stav vylučující způsobilost je u řidiče motorového vozidla dán vždy, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhla 1 promile. V konkrétním případě může být nižší. U jiné návykové látky je třeba zjistit stupeň ovlivnění a s tímto v praxi ustáleným měřítkem jej srovnat.²³⁾

Po subjektivní stránce je vyžadován úmysl. Dojde-li však k poruše, tedy k následku ve smyslu § 201 písm.d), postačuje nedbalost.

Je vyloučen jednočinný souběh trestného činu podle § 201 s trestným činem ublížení na zdraví podle § 223. Takový skutek se posoudí jen podle § 201 písm.d) trestního zákona.

Méně závažné případy se postihují jako přestupek podle § 30 odst.1 písm.g), h) nebo ch) zákona o přestupcích.

²²⁾ JELÍNEK, J. a kol.: Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 22.vydání, Linde, Praha 2005, str. 211

²³⁾ NOVOTNÝ, O., DOLENSKÝ, A., NAVRÁTILOVÁ, J., PÚRY, F., RIZMAN, S., VANDUCHOVÁ, M., VOKOUN, R.: Trestní právo hmotné II. - Zvláštní část, ASPI Publishing, Praha 2004, str. 183

Trestného činu opilství se podle § 201a trestního zákona dopustí ten:

- „(1) Kdo se požitím nebo aplikací návykové látky nebo jinak přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepřičetnosti, v němž se dopustí jednání, které má jinak znaky trestného činu, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až osm let, dopustí-li se však jednání, které má jinak znaky trestného činu, na který zákon stanoví trest mírnější, bude potrestán oním trestem mírnějším.*
- (2) Ustanovení odstavce 1, jakož i § 12 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.“*

Druhá alternativa, která vylučuje použití privilegovanou skutkovou podstatu § 201a odst.1 („...spáchal trestný čin z nedbalosti, která spočívá v tom, že se přivedl do stavu nepřičetnosti“), se vztahuje právě a zejména na případy dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu, následkem kterých byla újma na zdraví nebo smrt poškozeného. Pachatel se při těchto dopravních nehodách přivede do podnapilého stavu, ve kterém řídí motorové vozidlo a způsobí dopravní nehodu s uvedeným následkem. Za takové jednání bude zpravidla stíhán pro poruchový trestný čin (ublížení na zdraví podle § 224) spáchaný v jednočinném souběhu s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201. Pokud se však bude jednat o „pouhé“ ublížení na zdraví, bude pachatel stíhán jen pro trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, který v písm.d) konzumuje ublížení na zdraví.

Uplatnění § 201a v praxi při dopravních nehodách není časté a je spíše výjimečné.

Trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 trestního zákona 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...“

Jde o speciální skutkovou podstatu, kde subjektem trestného činu je řidič dopravního prostředku. Ostatní účastníci silničního provozu, nebo obecně kdokoliv, kdo neposkytne pomoc zraněné osobě, mohou být stíháni pro tentýž trestný čin spáchaný podle § 207. Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 je tedy k těmto trestnému činu spáchanému podle § 207 v poměru speciality, pokud jde o řidiče dopravního prostředku. Od obecných skutkových podstat uvedených v § 207 odst.1 a 2 se liší v několika směrech:

1. původem nebezpečí - nebezpečí vzniklo při dopravní nehodě
2. povahou nebezpečí – nebezpečím může být jakákoliv újma na zdraví, jež vyžaduje poskytnutí pomoci (nemusí jít o těžkou újmu na zdraví, dokonce se nemusí jednat ani o ublížení na zdraví ve smyslu § 221 trestního zákona)
3. osobou pachatele – pachatelem může být pouze řidič dopravního prostředku, který měl na nehodě účast (nemusí jít však o řidiče, který dopravní nehodu zavinil, ale o kteréhokoli řidiče, která se stal účastníkem dopravní nehody, byť jako poškozený).

Potřebná pomoc může podle okolností spočívat i v přivolání lékařské pomoci nebo policie.

Způsobení dopravní nehody a neposkytnutí pomoci po ní jsou dva samostatné skutky. V případě, že pachatel zavinil dopravní nehodu, při které došlo z nedbalosti k ublížení na zdraví, těžké újmě na zdraví nebo smrti, a poté z místa dopravní nehody ujel bez poskytnutí pomoci poškozenému, bude trestný podle § 223 nebo 224 ve vícečinném souběhu s § 208 trestního zákona.²⁴⁾

§ 207 zní:

- „(1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného...*
- (2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout...“*

§ 207 obsahuje dvě samostatné skutkové podstaty, které jsou v poměru speciality. Druhý odstavec je speciální ve vztahu k odstavci prvnímu.

V § 207 odst. 1 je vyjádřena obecná povinnost konat (poskytnout pomoc). Porušení této povinnosti zakládá trestní odpovědnost – pachatel je trestný za porušení obecné povinnosti konat na rozdíl od zvláštní povinnosti ve smyslu § 89 odst. 2 trestního zákona. Jde o čistě omisivní delikt, jelikož znakem tohoto činu není žádný účinek. Při porušení obecné povinnosti pachatel neodpovídá za následek (účinek) tím způsobený. Pachatelem může být v podstatě kdokoli, kdo za dané situace může potřebnou pomoc poskytnout.

Je-li někdo povinen poskytnout pomoc „*podle povahy svého zaměstnání*“, je trestný – nedojde-li k následku na životě nebo na zdraví – podle § 207 odst. 2. Takovým zaměstnáním se rozumí například zaměstnání lékaře, plavčíka či požárníka. Povinnost plynoucí z povahy zaměstnání se však nekryje úplně se zvláštní povinností konat (§ 89 odst.2 trestního zákona), jelikož zvláštní povinnost konat může vzniknout i z jiného důvodu než ze zaměstnání a naopak může se vyskytovat povinnost odůvodněná povahou zaměstnání, která není povinností zvláštní. Má-li pachatel zvláštní povinnost poskytnout potřebnou pomoc, trestně odpovídá podle § 207 odst. 1, resp. 2, jen když z jeho opominutí nevznikly žádné následky na životě ani na zdraví. Jestliže vznikly, je trestný – v závislosti na formě zavinění – podle § 219 až 224 trestního zákona.

Z judikatury k § 207 a § 208 lze uvést například: Účast na dopravní nehodě ve smyslu § 208 má i řidič, který tuto nehodu nezavinil. Stačí, že k dopravní nehodě objektivně přispěl.

Kdo způsobil svým předcházejícím jednáním nebezpečí smrti nebo vážné poruchy zdraví, má zvláštní povinnost odstranit toto nebezpečí a neodpovídá podle § 207 trestního zákona, ale za zaviněný následek, který z nebezpečí vznikl.²⁵⁾

²⁴⁾ NOVOTNÝ, O., DOLENSKÝ, A., NAVRÁTILOVÁ, J., PÚRY, F., RIZMAN, S., VANDUCHOVÁ, M., VOKOUN, R.: Trestní právo hmotné II. - Zvláštní část, ASPI Publishing, Praha 2004, str. 198

²⁵⁾ JELÍNEK, J. a kol.: Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 22.vydání, Linde, Praha 2005, str. 220 a 221

Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 trestního zákona

„ (1) *Kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu jich přechodně užívat, nebo kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takových věcí, které mu byly svěřeny, přechodně užívá...*“

Nejčastějším případem furtum usus („krádeže užitku“) je zmocnění se cizího motorového vozidla s úmyslem svézt se a pak je opustit.

Předmětem útoku je cizí věc nikoli malé hodnoty, tj. dosahující hodnoty nejméně 25 000 Kč, nebo motorové vozidlo bez tohoto cenového omezení. Motorovým vozidlem se rozumí nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus, dále samojízdný zemědělský a lesnický traktor, pojízdný pracovní stroj, multikára aj.

Jednání má dvě formy: 1. Pachatel se věci zmocní (v úmyslu ji přechodně užívat)
2. Pachatel neoprávněně užívá věci svěřené, a to přechodně.

U druhé formy jednání zákon požaduje, aby vznikla škoda nikoli malá, tj. ve výši nejméně 25 000 Kč. Jinak nejde o trestný čin, nýbrž jen o porušení pracovněprávních předpisů či smluvních ujednání nebo jen o přestupek.

Pro posouzení, zda jde o přechodné užívání, je významná nejen doba užívání, ale i způsob, jak pachatel věc vrátí (např. zanechá-li věc na takovém místě a za takových okolností, že ji oprávněná osoba může snadno dostat zpět do své dispozice, anebo naopak).

Spotřeba cizích pohonných hmot je pravidelným průvodním rysem neoprávněného použití cizího motorového vozidla. V méně závažných případech je odcizení pohonných hmot fakticky konzumováno.

Obě formy jednání jsou úmyslné. Úmysl se musí vztahovat na přechodné užívání cizí věci, tj. na dispozici s ní jen po relativně kratší dobu, aniž by se tím vyčerpala její podstata nebo věc se podstatně opotřebovala. V úmyslu musí být zahrnut i záměr vrátit věc tomu, komu byla odňata, anebo aspoň umožnit, aby se obnovilo jeho dispoziční právo. U druhé formy jednání se musí úmysl vztahovat i na způsobení škody nikoli malé.

Pachatel, který se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla a pak s nimi přechodně nakládá způsobem, který nelze považovat za jejich užívání (např. pouze odtlačí motorové vozidlo na jiné místo), nemůže se dopustit trestného činu podle § 249, neboť z jeho jednání se nedá dovodit, že by se zmocnil cizí věci v úmyslu ji přechodně užívat.²⁶⁾

²⁶⁾ NOVOTNÝ, O., DOLENSKÝ, A., NAVRÁTILOVÁ, J., PÚRY, F., RIZMAN, S., VANDUCHOVÁ, M., VOKOUN, R.: Trestní právo hmotné II. - Zvláštní část, ASPI Publishing, Praha 2004, str. 118

Trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 trestního zákona

„Kdo z nedbalosti ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení (§ 182 odst. 1)...“

Obecně prospěšným zařízením se podle § 182 odst. 1 rozumí:

- a) veřejné telekomunikační zařízení, zařízení držitele poštovní licence nebo zařízení pro hromadnou veřejnou dopravu,
- b) ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek
- c) zařízení energetické nebo vodárenské,
- d) veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelní pohromě,
- e) podmořský kabel nebo podmořské potrubí,
- f) obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům,
- g) podobné obecně prospěšné zařízení.

Vcelku mají všechny v zákoně uvedené případy povahu složitějších technických zařízení. Nepatří sem proto silnice ani dopravní značky. Vždy se jedná o zařízení veřejné povahy, sloužící širokému okruhu subjektů.

Objektivní stránka záleží v ohrožení provozu takového zařízení. K trestnosti není třeba, aby činem bylo zařízení fyzicky poškozeno.

Zabezpečovací zařízení na železničních přejezdech je třeba považovat za podobné obecně prospěšné zařízení podle § 182 odst. 1 písm. g). Trestného činu podle § 184 se tedy dopustí řidič, který narazil nákladním autem na zavřené železniční závory a poškodil je.

Dopravní značky nelze považovat za zařízení pro hromadnou veřejnou dopravu podle § 182 odst. 1 písm. a), popř. za podobné obecně prospěšné zařízení podle písm. g).

Poškození stožáru veřejného osvětlení je poškozením nebo ohrožením provozu obecně prospěšného zařízení ve smyslu § 184 trestního zákona jen za předpokladu, že byla vyřazena z provozu nebo hrozilo vyřazení z provozu alespoň určité části veřejného osvětlení, nikoli pouze jediného světla, umístěného na stožáru.

Trestný čin podle § 184 trestního zákona předpokládá jednání, kterým je vyvolán stav bezprostředního ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení. Takovým jednáním může být střet motorového vozidla s vlakem na nechráněném přejezdu, pokud nedošlo ke vzniku obecného nebezpečí.²⁷⁾

²⁷⁾ JELÍNEK, J. a kol.: Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 22. vydání, Linde, Praha 2005, str. 195 a 196

Trestný čin ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b trestního zákona

„ (1) Kdo z nedbalosti způsobí nebo zvýší poškození životního prostředí (§ 181a) anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění...“

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.

Poškozením životního prostředí se podle § 181a odst. 1 rozumí znečištění nebo jiné poškození složky životního prostředí (půda, voda, ovzduší, les aj.) porušením zvláštních předpisů (o ochraně životního prostředí nebo o ochraně a využívání přírodních zdrojů), a tím na větším území nebo na místě požívajícím zvláštní ochrany (zvláště chráněné území či vodní zdroj, u něhož je stanoveno ochranné pásmo) ohrožení společenstva nebo populace volně žijících živočichů nebo planě rostoucích rostlin.

Objektivní stránka záležitosti v tom, že pachatel:

- a) poškození životního prostředí způsobí nebo
- b) poškození životního prostředí zvýší nebo
- c) ztíží odvrácení nebo zmírnění poškození životního prostředí

2.3.2. - Přestupky

Méně závažná jednání, v důsledku kterých došlo k dopravní nehodě, které však pro nepatrný stupeň nebezpečnosti pro společnost nejsou trestným činem, lze kvalifikovat jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle § 22 odst. 1 písm. c), d) zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích.

„(1) Přestupku se dopustí ten, kdo

- c) porušením zvláštního zákona způsobí dopravní nehodu, kterou je povinen podle zvláštního zákona neprodleně ohlásit policistovi,*
- d) se dopustí jednání uvedeného pod písmenem c) jako řidič vozidla hromadné dopravy osob,“*

(zvláštním zákonem je třeba rozumět zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů)

Vedle uvedených přestupků je třeba se v této podkapitole zmínit ještě o jednom přestupku, se kterým se rovněž setkáváme v souvislosti se silničními dopravními nehodami – je to přestupek na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, uvedený v § 30 odst. 1 písm. i) zákona o přestupcích:

„(1) Přestupku se dopustí ten, kdo

- i) se odepře podrobit vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, k němuž byl vyzván podle zvláštního právního předpisu,“*

(zvláštním právním předpisem je zde míněn zákon č. 379/2005 Sb. o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů – přestupkový zákon přímo odkazuje na § 16 odst. 3 tohoto zákona, který se týká vyšetření přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky a stanoví povinnost zde uvedeným osobám podrobit se na výzvu zejména příslušníků Policie ČR tomuto vyšetření)

3. Objasňování silničních dopravních nehod obecně

3.1. – Etapy objasňování silničních dopravních nehod

Proces objasňování chápeme obecně jako proces poznání, v jehož rámci se uskutečňuje dokazování.

Strukturou procesu objasňování je třeba rozumět vzájemně spjatý systém elementů, ze kterých se skládá činnost policejních orgánů při zjišťování pravdy. Těmito elementy jsou jednak etapy objasňování (části), jednak jednotlivé úkony a opatření, které svým pořadím získávají specifika vlastní této struktury.²⁸⁾

Na problematiku struktury procesu objasňování jako zvláštní poznávací činnosti se mezi autory vyskytuje řada názorů, vyznačujících se určitou nejednotností. Tato názorová nejednotnost spočívá zejména ve vymezení jednotlivých etap objasňování jako jednoho z elementů struktury procesu objasňování, a tím ve svých důsledcích i v otázkách stanovení vzájemně spjatého systému úkonů a opatření.

Tento zvláštní druh poznávací činnosti je v podstatě možno vymežit ze dvou hledisek. Jednak z hlediska trestněprocesního, které více odpovídá procesu dokazování a potřebám realizace trestněprocesních rozhodnutí, a jednak z kriminalistického hlediska, které překračuje rámec dokazování a sleduje přitom i další cíle (jedná se hlavně o cíle, které vyplývají, kromě požadavků na dokazování určité trestné věci, z potřeb plánování, organizace a vedení kriminalisticko-bezpečnostní práce, jakož i z požadavků na plnění významných úloh v oblasti zajišťování bezpečnosti občanů a majetkových hodnot). Nás bude zajímat kriminalistické pojetí.

Z kriminalistického hlediska začíná objasňovací proces už přijetím oznámení o trestném činu (skutku, události) s jeho následným prověřováním a končí podáním obžaloby, postoupením věci jinému orgánu, zastavením trestního stíhání, nebo jiným rozhodnutím, které má účinky zastavení trestního stíhání před podáním obžaloby. Takto vymezený proces objasňování je možné rozčlenit do čtyř vzájemně spjatých etap, kterými jsou:

1. **Počáteční prověřovací etapa** – tato etapa začíná přijetím oznámení o trestném činu (skutku, události) a pokračuje prověrkou tohoto oznámení, za současného provádění organizačních a všeobecně bezpečnostních opatření za účelem zabránění vzniku nové nebo rozšíření už vzniklé škodlivé události na životě, zdraví a majetku a rovněž za účelem zajištění organizovaného průběhu kriminalisticko-bezpečnostní práce. Prováděním počátečních neodkladných vyšetřovacích a operativně pátracích úkonů se zabezpečují základní fakta, a to odhalováním, vyhledáváním, zajišťováním a zkoumáním stop a důkazů. Na základě získaných faktů v rámci této etapy se vytyčují základní vyšetřovací verze a vypracovává se rámcový plán vyšetřování. Počáteční prověřovací etapa končí vydáním usnesení o zahájení trestního stíhání. Z hlediska cílů této etapy, jakož i z hlediska podmínek a povahy zkoumaných objektů, má činnost uskutečňovaná v této etapě absolutně neodkladný charakter.

²⁸⁾ VAJDA, L.: Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod, Vysoká škola SNB, Praha 1981, str. 38

2. **Počáteční etapa vyšetřování** – začíná vydáním usnesení o zahájení trestního stíhání a pokračuje prováděním počátečních vyšetřovacích úkonů, kterými se uskutečňuje shromažďování, zkoumání a hodnocení dalších důkazů. Na základě prověrky základních vyšetřovacích verzí a takto získaných faktů se v rámci této etapy vytyčují všechny reálně možné vyšetřovací verze a vypracovává se rozvinutý plán vyšetřování. Z hlediska podmínek a situací, jakož i vztahů při zkoumání skutečností v této etapě, je možno činnost v této etapě charakterizovat jako relativně neodkladnou.
3. **Následná etapa vyšetřování** – v této etapě jsou prováděny následné vyšetřovací úkony, kterými se uskutečňuje shromažďování, zkoumání a hodnocení důkazů směřujících k dokazování viny či nevinu obviněného. V rámci této etapy se uskutečňuje prověrka všech vytyčených reálně možných vyšetřovacích verzí a plánu vyšetřování. Tato etapa končí skončením dokazování a seznámením obviněného s výsledky vyšetřování.
4. **Závěrečná etapa vyšetřování** – začíná seznámením obviněného s výsledky vyšetřování a následující realizací návrhů obviněného na doplnění vyšetřování. V rámci této etapy se uskutečňuje závěrečné hodnocení důkazů. Závěrečná etapa vyšetřování končí podáním obžaloby nebo vydáním meritorního rozhodnutí, kterým může být usnesení o zastavení trestního stíhání, usnesení o postoupení věci jinému orgánu apod.²⁹⁾

Pro každou etapu objasňování silničních dopravních nehod jsou typické určité skupiny úkonů a opatření. Vzhledem k rozsahu diplomové práce se budu v následujících kapitolách (*kapitola 4. a 6.*) zabývat jen některými z nich, a to zejména počátečními úkony a opatřeními typickými pro počáteční prověřovací a vyšetřovací etapu objasňování.

²⁹⁾ VAJDA, L.: Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod, Vysoká škola SNB, Praha 1981, str. 48 a 49

3.2. – Typické stopy

Při silničních dopravních nehodách vzniká na místě nehody zpravidla velké množství stop materiálních i paměťových.

Materiální stopy se dělí na:

- a) stopy na vozovce
- b) stopy na zúčastněných vozidlech
- c) stopy na pevných objektech
- d) stopy na tělech obětí nebo zraněných osob.

a) Stopy na vozovce

Tyto stopy umožňují určit směr jízdy vozidel před nehodou a místo nárazu, které je východiskem pro možnost usuzování na celkový průběh nehody.

Mezi stopy na vozovce patří stopy jízdy vozidla, které jsou vytvářeny na vozovce volně se otáčejícími nebrzděnými koly. Kvalita těchto stop závisí na povrchu vozovky, na váze vozidla a na stavu pneumatik. Jízdní stopa je významná tím, že její tvar i reliéf dezénu zanechaný na vozovce odpovídá skutečnosti. To se využije zejména při pátrání po řidiči, který z místa nehody ujel, jelikož ze stopy jízdy lze určit skupinové identifikační znaky (např. rozměr pneumatiky, tvar a rozměr dezénu, rozkol a rozchod kol vozidla), případně i individuální znaky (např. poškozený povrch, nepravidelnost dezénu apod.), podle kterých je později možné vozidlo identifikovat.

Dalším druhem stop na vozovce jsou brzdné stopy, které vznikají ještě se otáčejícími, ale již brzděnými koly. Brzděním vozidla je zpomalován jeho pohyb a kola jsou setrvačností nucena se otáčet. V důsledku toho se otisk pláště na vozovce ve směru jízdy rozmazává, tvar a obrazec dezénu je zkreslený, deformovaný. Na měkkém povrchu je brzdná stopa hlubší než stopa jízdy, neboť hmotnost brzděného vozidla jej přitlačuje více k vozovce.

V souvislosti s rozvojem antiblokových brzdových systémů, tzv. „ABS“, zanechávají kola motorových vozidel na vozovce specifické stopy činnosti tohoto brzdového systému. Vzhledem k mechanismu vzniku těchto stop je lze charakterizovat jako kombinaci stop jízdy vozidla a brzdných stop vznikajících ve velmi krátkém časovém sledu.

Blokovací stopy jsou tvořeny neotáčejícími se koly. Na vozovce mají podobu tmavého pruhu, v němž není patrné vzorkování dezénu pneumatiky. Výraznost těchto stop na vozovce je způsobena silným třením pneumatiky o povrch vozovky. Pro účely zjištění rychlosti jízdy vozidla před blokováním je nutné zjistit délku brzdné a blokovací stopy a jejich průběh (zda jsou přímé nebo v oblouku), stav, povrch a polohu vozovky (rovný úsek, klesání, stoupání apod.), stav pneumatik vozidla a účinnost brzd.

Stopy smyku vznikají nachýlením vozidla do strany souběžně s pohybem vpřed při nepřiměřeně rychlé jízdě v zatáčkách a náhlým brzděním na kluzké vozovce. K dalším příčinám vzniku smykových stop patří prudké otočení volantem při větší rychlosti, různé skvrny na vozovce, listí na vozovce, nestejně nahuštěné pneumatiky nebo sjetý vzorek pneumatiky a další. Zpravidla mají tvar křivky.

Stopy dření a vlečení, rýhy jsou vytvářeny tlakem tvrdých předmětů na vozovku při pohybu vozidla. Zpravidla vznikají při nárazu vozidla na překážku, která je pak tlačena nebo vlečena. Mohou ale také vzniknout od střepů světlometů a oken nebo odlétnutými těžkými předměty.

Je třeba se zmínit i o stopách obuvi, a to zejména v případech, kdy došlo ke střetu s chodcem, o biologických stopách a o stopách různých kapalin (brzdové kapaliny, oleje, pohonných látek apod.).

Např. podle zcela rozbité žárovky znalec pozná, zda vlákna byla či nebyla v okamžiku střetu vozidel rozžhavená, a tedy zda světla byla v činnosti či nikoliv. Podle trasologického otisku pedálu brzdy na podrážce obuvi (vznikne při nárazu) lze zjistit, kdo vozidlo řídil. Případy, kdy je tendence svalit vinu na mrtvého spolujezdce, jsou poměrně rozšířené.³⁰⁾

b) Stopy na zúčastněných vozidlech

Zpravidla jsou představovány různými deformacemi až destrukcemi částí vozidel podle intenzity nárazu, poškrábáním či oděním povrchové úpravy (poškození laku). Časté jsou rovněž stopy uvnitř vozidel (uvolněné sedačky, deformovaný volant a přístrojová deska, biologické stopy apod.). Stopy na vozidle podle charakteru deformací umožňují usuzovat na přibližnou rychlost vozidla. U vozidel, která se zúčastnila dopravní nehody, je důležité zjistit místo nárazu, kterým může být místo vykazující poškození vozidla, např. deformace karosérie, rozbitá světla, uražená vnější zrcátka apod. Neplatí však, že nejvíce poškozená část vozidla musí být vždy shodná s místem nárazu. Následné deformace vozidla po nárazu mohou být totiž daleko závažnější než ty, které byly způsobeny nárazem jiného dopravního prostředku.

U všech stop zajištěných na vozidlech, která se zúčastnila dopravní nehody, musí být zjištěno:

- zda jde o stopy vzniklé v příčinné souvislosti s dopravní nehodou
- mechanismus vzniku stopy
- zda a kde existuje protistopa.

Tyto stopy spolu se stopami na vozovce umožňují zpravidla určit místo střetu a modelovat průběh dopravní nehody. Podle rozmístění deformací a směru působení síly, která je způsobila, lze v řadě případů zjistit, které vozidlo nehodu zavinilo.

c) Stopy na pevných objektech

Tyto stopy se vyskytují při sjetí vozidla mimo vozovku. Jsou to stopy na domech, plotech, stromech, patnících, svodidlech, zábradlích, obrubnicích, telegrafních sloupech apod. Vedle stop na těchto předmětech lze nalézt v místech jejich výskytu i další stopy – části vozidla, jako střepy ze světel a oken, úlomky jeho nátěru, část rozsypaného nákladu apod.

Při nárazu na pevné objekty se vyskytují i stopy na vozidle. Zpravidla se jedná o stopy nátěru předmětů, části omítky, třísky plotů apod., které se na něm zachytí. Nalezení těchto stop je důležité pro zjištění vozidla, které mělo účast na nehodě, když řidič vozidla z místa nehody ujel.

³⁰⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 152

d) **Stopy na tělech obětí nebo zraněných osob nebo na jejich oděvu**

Jde o typické stopy, které se vyskytují při silničních dopravních nehodách, a jejich význam spočívá v tom, že mnohdy pomohou objasnit podstatu nehody. Jde o četná vnější i vnitřní zranění, která posoudí přivolaný lékař, u mrtvol se přesně zjistí pitvou.

Podle charakteru zranění lze usuzovat např. na směr chůze chodce, na jeho postavení k vozidlu v okamžiku střetu. Ze zranění zjištěných u osádek vozidel lze zjistit, kdo vozidlo při nehodě řídil (např. zranění hrudníku o volant) a zda osoby byly připoutány bezpečnostními pásy či nikoliv.

Mimo stopy na těle poškozeného se jedná i o stopy na oděvu poškozeného, např. otisky pneumatik vozidla, stopy vlečení těla vozidlem po vozovce (např. prodřený oděv), stopy nárazu vozidla (např. utržené části oděvu) apod. Oděv zpravidla obsahuje částičky prachu, zeminy či jiných mikročástic, které na oděvu ulpěly kontaktem s vozidlem, takže se dá využít i ke znaleckému zkoumání.

Paměťové stopy ve vědomí účastníků silničních dopravních nehod a náhodných svědků jsou velmi důležité pro objasnění průběhu dopravní nehody, a to přesto, že vzhledem k rychlosti nehodového děje, bezděčnosti vnímání, překvapení, úleku a neschopnosti odhadnout vzdálenost, rychlost jízdy či chůze může dojít k určitým chybám vnímání a zapamatování. Paměťové stopy mnohdy odrážejí nejen vlastní dopravní nehodu, ale i chování účastníků před ní (způsob jízdy, použití výstražných znamení, skřípění brzd, přebíhání osob přes vozovku atp.), i jejich následné chování po nehodě.

3.3. – Typické vyšetřovací situace

Za nejběžnější, typické vyšetřovací situace, se kterými se policejní orgány setkávají v počáteční etapě vyšetřování silničních dopravních nehod, lze považovat:

- **Relativně nezměněný stav** na místě dopravní nehody, tj. stav, kdy vozidla, která měla účast na nehodě, se nachází v původní, nezměněné konečné pozici po dopravní nehodě a kdy účastníci nehody jsou spolu s případnými náhodnými svědky přítomni na místě nehody.
Taková vyšetřovací situace je zpravidla zjišťována orgány policie v relativně krátké době po vzniku dopravní nehody.
- **Změněnou situaci** na místě dopravní nehody, kdy například vozidla, jež měla na dopravní nehodě účast, byla odtažena ke krajnici, zraněné osoby byly odvezeny k ošetření, některý z účastníků se z místa nehody vzdálil, na místě nehody se již nenacházejí očití svědci apod.
Taková vyšetřovací situace se vytvoří zpravidla v důsledku pozdního oznámení dopravní nehody.

Každá z uvedených typických vyšetřovacích situací klade rozdílné nároky na vyšetřující policejní orgány a představuje různé důkazní potíže.

V prvním případě jde o situaci příznivou, která umožňuje rychlé a bezproblémové vyhledání, zajištění a dokumentaci stop na místě dopravní nehody, výslechy svědků a účastníků. Nezměněný stav na místě dopravní nehody je tedy předpokladem pro rychlé zjištění příčiny nehody i osoby, která ji zavinila.

Druhá typická vyšetřovací situace je výrazně problémová. Míra obtížnosti při zjišťování skutkového stavu věci závisí na charakteru a množství změn způsobených v konečné struktuře místa dopravní nehody.

V rámci této druhé vyšetřovací situace lze rozeznávat několik nuancí:

- Zúčastněná vozidla byla sice odtažena, avšak jejich konečná poloha byla na vozovce vyznačena. Stejně tak byla na vozovce vyznačena i poloha zraněných osob odvezených k ošetření. Stopy na vozovce jsou chráněny před zničením. Nezranění účastníci jsou přítomni na místě nehody, stejně jako případní očití svědkové. Zjištění a dokumentace stop průběhu nehodové události za této vyšetřovací situace nebude činit žádné zvláštní obtíže – bude se blížit vyšetřovací situaci relativně nezměněného stavu na místě dopravní nehody.
- Výrazně problémová bude situace, pokud na místě nehody byla konečná struktura tohoto místa významně změněna nutnou činností např. Hasičského záchranného sboru, případně jiných osob odvracejících hrozící nebezpečí, vyprošťujících zraněné osoby z vozidel, hasících požár apod. nebo pokud se někteří z účastníků a svědci vzdálili z místa dopravní nehody.
V takových situacích budou hrát nezastupitelnou roli nejen výslechy účastníků dopravní nehody, ale především osob, které se na místo nehody dostavily jako první a nehodu oznámily, stejně tak i osob, které se podílely na odvracení hrozícího nebezpečí. V případech, kdy někteří z účastníků opustili místo dopravní nehody, bude

nezbytné zajišťovat stopy uvnitř vozidel za účelem prokázání přítomnosti těchto osob ve vozidle a vyslýchat osoby, které po dopravní nehodě přišly s pravděpodobnými účastníky dopravní nehody do styku. Uplatní se zde rovněž prověrka alibi (např. majitel osobního automobilu tvrdí, že účastníkem nehody nemohl být, jelikož mu byl automobil krátce před nehodou údajně odcizen).

- Extrémně obtížná vyšetřovací situace vzniká v případech, kdy pachatel z místa dopravní nehody ujel a nehoda byla opožděně oznámena náhodnými osobami, které však nebyly očitými svědky dopravní nehody. Časový deficit v takových případech umožňuje pachateli odstranit stopy na vozidle (např. krevní stopy), opravit poškození vozidla, zmařit zjištění ovlivnění alkoholickými nápoji apod. Na místě dopravní nehody zpravidla dojde k různým změnám v důsledku provozu, klimatických podmínek atp. Taková vyšetřovací situace poskytuje zpravidla jen minimální informace a objasnění věci a vypátrání viníka je velmi náročné.³¹⁾

³¹⁾ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminálnístika, 2.vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str. 495

3.4. – Zvláštnosti předmětu a rozsahu dokazování a předmětu vyšetřování

Silniční dopravní nehody svými typickými příčinami a podmínkami vzniku, svým typickým nehodovým jednáním i nehodovou událostí jsou určujícím faktorem pro zvláštnosti předmětu a rozsahu dokazování i pro zvláštnosti předmětu vyšetřování.

Předmětem dokazování je okruh skutečností relevantních pro postup a pro rozhodování orgánů činných v trestním řízení. Jde zejména o tři základní okruhy skutečností:

- okolnosti důležité pro rozhodnutí ve věci samé, tj. skutečnosti rozhodné z hlediska hmotného práva charakterizující objekt, objektivní stránku, subjekt a subjektivní stránku trestného činu
- okolnosti důležité pro postup v trestním řízení (např. okolnosti, na základě kterých je věc odložena, trestní stíhání zastaveno, přerušeno apod.)
- okolnosti, které vedly a umožnily spáchat trestný čin, a okolnosti, které umožňují stanovit výši škody.

Rozsahem dokazování jsou hranice dokazování, množství a kvalita důkazů, kterými má být dokladován předmět dokazování.

Ačkoli trestní řád (zákon č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním) v § 89 odst.1 obecně rozsah dokazování vymezuje, v praxi pro objektivní prokázání trestné činnosti s takovýmto zákonem vymezeným rozsahem nevystačíme. Rozsah dokazování je tedy v praxi zpravidla širší než stanoví zákon. To platí obecně pro všechny trestné činy.

K okolnostem, které tvoří rozsah dokazování u silničních dopravních nehod nad rámec stanovený zákonem, patří zejména:

- stanovení okruhu svědků dopravní nehody
- stanovení účastníků dopravní nehody
- stanovení nehodového děje
- stanovení okruhu podezřelých osob, které v kritické době řídily motorové vozidlo (např. kdo z osádky vozidla seděl za volantem)
- stav a druh poškození vozidla
- stanovení stavu a povahy vozovky a její kvality údržby
- stanovení povětrnostních vlivů v době nehody, viditelnosti, přehlednosti silničního úseku, výhledových podmínek z vozidla apod.

Z kriminalisticko taktického hlediska bude rozsah dokazování vymezen:

- místem a časem vzniku dopravní nehody
- druhem dopravního prostředku, který měl účast na dopravní nehodě
- příčinou vzniku, nehodovým jednáním a nehodovou událostí
- souborem dalších okolností praktického významu pro postup na místě dopravní nehody a při objasňování příčin a podmínek vzniku nehody.³²⁾

³²⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 13

Předmět vyšetřování u silničních dopravních nehod lze charakterizovat jako systém jednání a chování účastníků, kteří ve svém souhrnu zapříčinili vznik dopravní nehody a její následky. Předmět vyšetřování je širší než předmět dokazování, jelikož zahrnuje i ta jednání a chování účastníků dopravní nehody, která bezprostředně nesouvisí se vznikem nehody, ovšem ve svých důsledcích vedou ke vzniku kolizních situací.³³⁾

Zvláštnosti předmětu a rozsahu dokazování i předmětu vyšetřování jsou však dány i druhem dopravní nehody.

Například je-li *sražen chodec dopravní prostředkem*, je nezbytné vyšetřování zaměřit mimo jiné i na zjištění, jak se choval tento chodec v silničním provozu, jak se chovali ostatní účastníci silničního provozu, zejména účastníci dopravní nehody, jaká byla míra předvídatelnosti nehodové události ze strany řidiče vozidla apod.

Pokud došlo ke *srážce dvou vozidel*, je třeba se zaměřit na zjištění a prokázání směru a způsobu jízdy všech řidičů – účastníků dopravní nehody, charakteru vybočení z obvyklého způsobu jízdy účastníka nehody v místě dopravní nehody, počtu, charakteru a stavu spolujezdců v motorových vozidlech, chování ostatních účastníků silničního provozu a jejich možnosti ovlivnění jízdy účastníků dopravní nehody, charakteru pozemní komunikace a způsobu značení přednosti v jízdě apod.

Při *havárii* vozidla policejní orgány zjišťují i stupeň únavy řidiče a jeho schopnost reagovat na změny v silničním provozu, dále zjišťují, zda příčinou havárie nebyl mikrospánek nebo technická závada na vozidle, rovněž jakým způsobem byl uložen a zabezpečen převážený náklad u nákladních automobilů apod.

Jestliže *řidič motorového vozidla najel na pevnou překážku*, budou se orgány policie zabývat v rámci vyšetřování a dokazování také charakterem, umístěním a označením překážky v silničním provozu, viditelností překážky, způsobem jízdy řidiče vozidla, chováním spolujezdců v motorovém vozidle, mírou předvídatelnosti neoznačené překážky v silničním provozu, zejména v nepřehledných místech, kdo překážku způsobil a u překážek trvalejšího rázu i jejich legálností.

³³⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 14

3.5. – Podněty k vyšetřování – přijetí oznámení

Silniční dopravní nehody jsou ve většině případů oznamovány telefonicky, a to buď samotnými účastníky dopravní nehody, nebo, což není žádnou zvláštností, provede oznámení dopravní nehody náhodný kolemjdoucí svědek nebo účastník silničního provozu (kolem projíždějící řidič). Mezi typické podněty k vyšetřování silničních dopravních nehod patří bezpochyby i telefonická oznámení zdravotnických zařízení nebo pojišťoven, případně provozovatelů některých zařízení, která byla poškozena při dopravní nehodě.

Povinnost účastníků silniční dopravní nehody oznámit dopravní nehodu policii v případech, kdy dojde při silniční dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě částku 20 000 Kč na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech, vyplývá z § 47 odst.4 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Navíc je oznámení dopravní nehody Policii ČR jednou z podmínek likvidace škodní události pojišťovnami.

Při oznámení silniční dopravní nehody je třeba počítat s tím, že oznámení bude nekonkrétní, oznamovatel nebude znát bližší podrobnosti dopravní nehody a mnohdy nebude ani ochoten uvést své jméno. Přesto jsou výše uvedené podněty zpravidla dány včas a obsahují alespoň rámcové informace o dopravní nehodě potřebné k vyslání výjezdové služby na místo dopravní nehody, eventuálně k přijetí obecně bezpečnostních opatření. K opožděným oznámením dochází méně často a to zpravidla v případech, kdy následky dopravní nehody se ukáží závažnější, než se jevíly bezprostředně po nehodě.

Dopravní nehody jsou zpravidla oznamovány na základní útvar Policie ČR nebo na specializovaná pracoviště Policie ČR, která se zabývají objasňováním dopravních nehod. Jen výjimečně jsou dopravní nehody oznamovány přímo na úřady vyšetřování.

Úkolem policistů, kteří přijímají oznámení, je získat základní informace o místě dopravní nehody, o hustotě provozu na místě dopravní nehody, o charakteru a rozsahu dopravní nehody, o následcích dopravní nehody, zda byla přivolána první pomoc, příp. hasiči, jméno a adresu oznamovatele.

Policista, který převzal oznámení o silniční dopravní nehodě, musí:

1. zapsat do knihy fonogramů a hlášení nebo do knihy dopravních nehod
 - datum, čas a způsob oznámení dopravní nehody
 - jméno, příjmení a adresu oznamovatele, případně telefon a výsledek zpětného dotazu (ověření)
 - dobu a místo dopravní nehody
 - charakter dopravní nehody
 - čas vyslání výjezdové služby na místo dopravní nehody
 - hodnost a příjmení policisty, který oznámení převzal

(v případě využívání počítačového systému zpracování dopravních nehod zapíše tyto údaje do paměti počítače, v tomto případě knihu dopravních nehod nevede)

2. poučit oznamovatele o právu žádat zprávu o učiněných opatřeních a poznamenat, zda chce či nechce být o učiněných opatřeních vyrozuměn (§ 158 odst. 2 trestního řádu)

3. neprodleně zajistit vyslání výjezdové služby na místo dopravní nehody a podle potřeby vyzumět vyšetřovatele Policie ČR, záchrannou službu, pohřební službu, vyprošťovací službu, Hasičský záchranný sbor, plynárenské závody, elektrorozvodné závody apod.³⁴⁾

Tyto prvotní informace o dopravní nehodě slouží ke stanovení taktického postupu na místě dopravní nehody, k rozhodnutí, zda je třeba přizvat na místo nehody první pomoc, zda bude nutné použít zvláštní techniky (např. pro vyproštění vozidel apod.) či zda je nutné přizvat na místo nehody znalce.

³⁴⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 141

4. Počáteční úkony a opatření typické pro počáteční etapu objasňování silničních dopravních nehod

V procesu objasňování silničních dopravních nehod má z hlediska jeho poznávací podstaty relativně samostatné postavení etapa, ve které se vstupní informace transformuje z polohy pochybností, podezření a nejistoty do polohy částečné, ale odůvodněné jistoty poznání některých elementárních okolností dané události. Jde o okruh otázek, u kterých řešení dovoluje s vysokou mírou pravděpodobnosti konstatovat, že se událost skutečně stala, že byla spojena s jednáním konkrétní osoby a že toto jednání bylo v rozporu s určitou právní normou. Potom může být tato událost hodnocena jako důvodné podezření, že byl spáchán trestný čin, přestupek či jiný delikt.

Ve stadiu zjišťování a zajišťování prvotních informací **počáteční etapy objasňování** událostí v silniční dopravě je aplikována řada úkonů a opatření, jež mají za cíl mimo jiné i vytvořit podmínky pro realizaci procesních úkonů.

Druh a rozsah počátečních neodkladných úkonů a opatření závisí na charakteru konkrétní dopravní nehody, na časové tísni při záchraně života a zdraví lidí, na nutnosti přijímat opatření na zabránění vzniku škod, jakož i na zabezpečení bezpečnosti silničního provozu.³⁵⁾

Počáteční neodkladná opatření můžeme dále dělit na:

- organizační - zajištění místa dopravní nehody
- zajištění plynulosti silničního provozu
- všeobecně bezpečnostní - zajištění a poskytnutí první pomoci zraněným osobám
- zajištění a ochrana majetku
- operativně pátrací - zajištění účastníků dopravní nehody a očitých svědků
- zajištění materiálů majících vztah k dopravní nehodě

Počáteční neodkladné úkony lze dělit na:

- vyšetřovací - vyžádání vysvětlení od účastníků a svědků
- ohledání místa dopravní nehody
- technické ohledání dopravních prostředků
- ohledání mrtvol
- lékařská prohlídka zraněných osob
- zjištění ovlivnění účastníků nehody alkoholem či jinými omamnými látkami
- operativně pátrací - pátrání po dopravním prostředku a řidiči, který z místa nehody ujel
- pátrání po identitě neznámých mrtvol³⁶⁾

³⁵⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 129

³⁶⁾ VAJDA, L.: Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod, Vysoká škola SNB, Praha 1981, str. 52 a 53

4.1. – Vyžádání vysvětlení od účastníků dopravní nehody a očitých svědků

V rámci postupu před zahájením trestního stíhání je policejní orgán za účelem objasnění a prověření skutečností důvodně nasvědčujících tomu, že byl spáchán trestný čin, oprávněn podle § 158 trestního řádu vyžadovat vysvětlení od fyzických a právnických osob a státních orgánů. Procesní výslech svědků ve smyslu § 101 trestního řádu je před zahájením trestního stíhání prováděn jen výjimečně, zpravidla v případech, kdy je nutno výslech svědka provést jako úkon neodkladný či neopakovatelný.

Oprávnění požadovat vysvětlení upravuje zákon č. 283/1991 Sb. o Policii ČR v § 12:

- „(1) Policista je oprávněn požadovat potřebná vysvětlení od osoby, která může přispět k objasnění skutečností důležitých pro odhalení přestupku a jeho pachatele, jakož i pro vypátrání hledaných nebo pohřešovaných osob a věcí, a v případě potřeby ji vyzvat, aby se ve stanovenou dobu dostavila na určené místo k sepsání protokolu o podání vysvětlení.*
- (2) Osoba je povinna výzvě podle odstavce 1 vyhovět.*
- (3) Vysvětlení může odepřít pouze osoba, která by jím sobě, svému příbuznému v pokolení přímém, svému sourozenci, osvojiteli, osvojenci, manželu nebo druhu anebo jiným osobám v poměru rodinném nebo obdobném, jejichž újmu by právem pocíťovala jako újmu vlastní, způsobila nebezpečí trestního stíhání nebo nebezpečí postihu za přestupek.*
- (4) Vysvětlení nesmí být požadováno od osoby, která by jím porušila státem uloženou nebo státem uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže by byla této povinnosti příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má, zproštěna.*
- (5) Policista je povinen osobu předem poučit o možnosti odepřít vysvětlení podle odstavců 3 a 4.*
- (6) Kdo se dostaví na výzvu, má nárok na náhradu nutných výdajů a na náhradu ušlého výdělku. Náhradu poskytuje policie. Nárok na náhradu nemá ten, kdo se dostavil jen ve vlastním zájmu nebo pro své protiprávní jednání.*
- (7) Nárok na náhradu podle odstavce 6 zaniká, jestliže jej osoba neuplatní do sedmi dnů ode dne, kdy se na výzvu podle odstavce 1 dostavila. O tom musí být osoba poučena.*
- (8) Nevyhoví-li osoba bez dostatečné omluvy nebo bez závažných důvodů výzvě podle odstavce 1, může být předvedena k sepsání protokolu o podání vysvětlení.*
- (9) Protokol o podání vysvětlení musí být s osobou sepsán bez zbytečného odkladu po jejím předvedení, po jeho sepsání policista osobu propustí.*
- (10) O předvedení sepíše policista úřední záznam.“*

Ke zjištění nehodového děje, příčin a podmínek silniční dopravní nehody jsou významným zdrojem informací výpovědi očitých svědků a osob, které měly účast na dopravní nehodě. Při vyžádání vysvětlení od těchto osob hraje důležitou roli čas, který negativně ovlivňuje proces zapamatování informací o dopravní nehodě. Z těchto důvodů je potřebné zejména od očitých svědků, ale i od účastníků dopravní nehody vyžádat vysvětlení co nejdříve po nehodě - doporučuje se provést vyžádání vysvětlení v den nehody, aby se tak předešlo vědomému nebo i nevědomému zkreslování informací o dopravní nehodě. V některých případech se z těchto důvodů doporučuje provést vyžádání vysvětlení od důležitých svědků a zúčastněných osob přímo na místě dopravní nehody.

Podmínkou získání objektivních informací je provedení opatření již na místě dopravní nehody - je třeba oddělit od sebe svědky a účastníky dopravní nehody a zabránit jejich bezděčnému nebo úmyslnému ovlivňování ve vzájemných hádkách a dohadech.

Výhodou vyžádání vysvětlení na místě dopravní nehody je nejen rychlost získání informací, ale i okamžitá možnost jejich srovnání se stavem na místě nehody. Důležité je, že získané výpovědi osob podávajících vysvětlení jsou živé, nepoznamenané časovým odstupem a případné rozpory je možné objasnit přímo na místě. Situace na místě nehody pozitivně ovlivňuje proces znovuvybavení při formování výpovědi osoby podávající vysvětlení. Vyžádání vysvětlení od účastníků a očitých svědků bezprostředně po nehodě na místě události umocňuje komplexnost vnímané události a její upevnění v paměti, což je velmi významné pro pozdější procesní výsledky těchto osob. Výhodou vyžádání vysvětlení na místě dopravní nehody je i to, že osoby podávající vysvětlení mají tak relativně méně času na přípravu zkreslených výpovědí.

U svědků dopravní nehody, zejména u starších osob, je třeba počítat s určitou podjatostí vůči řidiči, který dopravní nehodu zavinil. Příčiny a samotný nehodový děj jsou tak zveličovány, nebo naopak jsou zamlčovány některé informace svědčící ve prospěch řidiče. Vyžádání vysvětlení je potřebné zaměřit tak, aby se výpověď stala chronologickým obrazem průběhu dopravní nehody, aby obsahovala odpovědi na nehodové jednání i na nehodovou událost. Vyžádání vysvětlení přitom musí být provedeno důsledně a objektivně, při zaměření na podstatné okolnosti dopravní nehody. Je nesprávné, když jsou ve výpovědi popisovány nepodstatné okolnosti, které je možné zjistit později v průběhu vyšetřování bez nebezpečí ztráty jejich důkazní hodnoty. Za nepodstatné okolnosti jsou v této fázi považovány ty, které bezprostředně s dopravní nehodou nesouvisí. Vyžádání vysvětlení je tedy třeba zaměřit na nejdůležitější okolnosti vzniku a průběhu dopravní nehody – podrobná výpověď ztrácí význam, protože z procesního hlediska musí být výsledek znovu proveden po zahájení trestního stíhání. K tomu, aby výpověď svědků a účastníků nehody byla objektivní a věrohodná, musí být u nich ověřeno, zda byli schopni vnímat průběh dopravní nehody, zda jsou schopni vnímanou událost správně reprodukovat a zda měli příznivé a přiměřené podmínky pro pozorování a vnímání nehodové události.

Příloha č. 2 obsahuje kopii úředního záznamu o podaném vysvětlení z vyšetřovacího spisu ČTS: ORST-83/OK-2005. Osoba podávající vysvětlení zavinila pod vlivem alkoholu silniční dopravní nehodu, při níž nedošlo ke způsobení újmy na zdraví jiným osobám, ale byla způsobena větší škoda na cizím majetku. Řidič byl posléze obviněn z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) trestního zákona, obžalován a odsouzen.

4.2. – Ohledání místa silniční dopravní nehody

Ohledání je metoda kriminalistické praktické činnosti, jejíž podstata spočívá v cílevědomém, přímém, bezprostředním pozorování a zkoumání kriminalisticky relevantních objektů vlastními smysly orgánů činných v trestním řízení, ve vyhledávání změn, dokumentování stavu objektů a hodnocení vlastních zjištění.³⁷⁾

Nejčastěji bývá metoda ohledání využívána v trestním řízení ve formě procesního úkonu podle § 113 trestního řádu. Ve smyslu § 158 odst.3 a § 160 odst.4 trestního řádu může být ohledání jako neodkladný úkon provedeno před zahájením trestního stíhání. Tím se stává významným počátečním zdrojem informací o poznávané události.

Trestní řád neupravuje ohledání podrobně, ale pouze v § 113 odst.1 stanoví, že:

„(1) Ohledání se koná, mají-li být přímým pozorováním objasněny skutečnosti důležité pro trestní řízení. K ohledání se zpravidla přibere znalec.“

Jedním z druhů ohledání je ohledání místa silniční dopravní nehody. **Ohledání místa silniční dopravní nehody** považujeme za počáteční neodkladný vyšetřovací úkon, pomocí kterého zákonem stanovený orgán bezprostředním pozorováním a využíváním dalších metod zjišťuje, zkoumá, hodnotí a zachycuje materiální situaci na místě dopravní nehody, stopy a předměty, které mohou být věcnými důkazy, na jejichž základě je možno odůvodněně stanovit okolnosti důležité pro trestní řízení.³⁸⁾

Účelem ohledání místa dopravní nehody je tedy zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčin nehody a zavinění pachatele.

I když se ohledáním místa dopravní nehody v širším slova smyslu rozumí ohledání všech objektů nacházejících se na místě dopravní nehody, tak v užším slova smyslu se jím rozumí pouze ohledání vozovky, silničního zařízení, přilehlých prostor a dopravních prostředků. Proto je ohledání dalších objektů správné uskutečňovat samostatně za pomoci některého z počátečních neodkladných vyšetřovacích úkonů, jako je technické ohledání dopravních prostředků, ohledání mrtvol, lékařská prohlídka zraněných osob a zjištění ovlivnění účastníků dopravní nehody alkoholem či jinými omamnými látkami.

Postup při ohledání místa dopravní nehody se ničím neliší od postupu uplatňovaného při ohledání míst jiných druhů trestných činností. I u silničních dopravních nehod platí zásada systematického a důsledného ohledání místa činu, protože místo dopravní nehody je rozhodujícím nositelem informací – důkazů pro objasnění dopravní nehody.

Úplnost ohledání místa silniční dopravní nehody souvisí mimo jiné se správným stanovením **hranic ohledání**, tj. s vymezením prostoru, ve kterém bude ohledání provedeno. Vymezení hranic ohledání je plně závislé na konkrétních okolnostech dopravní nehody a na charakteru místa dopravní nehody. V některých případech je nutné hranice ohledání vymežit na rozloze několika desítek metrů a v jiných případech na rozloze několika set metrů. Hranice ohledání místa dopravní nehody se zpravidla kryjí s hranicemi uzávěry místa nehody, pokud byly správně a účelně vymezeny.

³⁷⁾ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminalistika, 2.vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str. 315

³⁸⁾ VAJDA, L.: Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod, Vysoká škola SNB, Praha 1981, str. 95

Prostor ohledání je potřebné vymezit dostatečně široce, aby zahrnoval všechny důležité objekty, které se nacházejí na místě dopravní nehody a v jejím okolí. Přitom je nutné si uvědomit, že místem dopravní nehody není jen prostor, v němž proběhla vlastní nehodová událost a z nehodové události vyplývající následky, ale i prostor, v němž proběhlo nehodové jednání. Proto za místo ohledání je možno považovat prostor, ve kterém proběhly všechny události předcházející dopravní nehodě a dovršující dopravní nehodu. Jde především o příslušnou část vozovky, krajnice a přilehlý prostor, kde jsou např. zřetelné stopy smyku, brzdění, vybočení apod., tj. stopy chování vozidla těsně před nehodou, a kde se nacházejí dopravní prostředky, mrtvol, zraněné osoby a další změny způsobené dopravní nehodou.

V případě, kdy je místem dopravní nehody rozsáhlý a členitý prostor, je účelné vymezit hranice ohledání ve dvou anebo ve třech pásmech podle důležitosti jednotlivých částí prostoru předpokládaného místa dopravní nehody. Ohledání místa dopravní nehody se potom uskutečňuje v jednotlivých pásmech, a to v centrálním pásmu, přilehlém pásmu a okrajovém pásmu. Charakter jednotlivých pásem plně koresponduje se stupněm důležitosti jednotlivých částí prostoru místa silniční dopravní nehody z hlediska výskytu objektů zkoumání.

V počátku ohledání je třeba stanovit **výchozí místo ohledání**. Jeho stanovení je individuální podle situace na místě dopravní nehody, podle rozsahu a následků dopravní nehody a v neposlední řadě i podle intenzity provozu. Nejčastěji je výchozím místem ohledání místo střetu vozidel nebo místo, kde došlo ke kolizi s jiným účastníkem dopravní nehody. V případě, že řidič z místa nehody ujel, je správné provést v první řadě ohledání okrajového a přilehlého pásma místa dopravní nehody, a tak dospět k poznání druhu a typu dopravního prostředku s určením směru a způsobu jízdy. Jestliže se na místě dopravní nehody nachází usmrcená osoba, ohledání zpravidla začíná od ní, výchozím místem ohledání je tedy mrtvola. U havárií motorových vozidel se doporučuje začít s ohledáním od konečného postavení havarovaného vozidla.

Jestliže před ohledáním byla z místa dopravní nehody vozidla odtazena nebo vozidla změnila svou původní polohu (např. z důvodu odstranění hrozícího nebezpečí nebo v naléhavých případech z důvodu zprůjezdnění vozovky) nebo byly odvezeny zraněné osoby, případně i osoby usmrcené, je nezbytně nutné původní polohu vozidel po nehodě i polohu zraněných osob a mrtvol na vozovce i mimo vozovku vyznačit. V žádném případě se neprovádí rekonstrukce polohy vozidel pro účely ohledání, tzn. že je nepřípustné, aby se vozidlo stavělo zpět do polohy, ze které bylo odtazeno.³⁹⁾ K vyznačení polohy vozidel i zraněných a usmrcených osob si orgán činný v trestním řízení vyžádá v nezbytném rozsahu informace od účastníků dopravní nehody a od svědků. Při zjišťování polohy vozidel, mrtvol, ale i věcných a jiných stop, je třeba vzít v úvahu, že tyto objekty jsou často z místa střetu či nárazu odmrštěny i do větších vzdáleností následkem setrvačnosti.

Vedle výchozího místa ohledání je rovněž nutné stanovit **výchozí bod měření**, ke kterému jsou při ohledání vztahovány vzdálenosti jednotlivých stop, vozidel a dalších objektů nacházejících se na místě silniční dopravní nehody. Výchozím bodem měření musí být relativně stálý a neměnný objekt. K tomu účelu se za tento bod používají označníky kilometrů, sloupy elektrického vedení, sloupy reklamních poutačů, v obci pak rohy budov apod. Výchozí bod měření se v protokolu o dopravní nehodě i v grafické dokumentaci označuje zkratkou VBM.

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

Při ohledání místa dopravní nehody je možné uplatnit kterýkoli ze způsobů ohledání:

- excentrický způsob – tzv. způsob rozvíjející se spirály, který spočívá v tom, že ohledání je vedeno od středu místa k jeho okrajům (tedy od výchozího místa ohledání k hranicím ohledání)
- koncentrický způsob – postupuje se po spirále od kraje hranic ohledání ke středu ohledávaného místa
- frontální způsob – představuje ohledání prostoru rojnicí od jedné strany určené za výchozí linii k jeho druhé hranici
- rajónovitý způsob – spočívá v předběžném rozdělení rozsáhlejšího prostoru do jakýchsi „buněk“, které se ohledávají souběžně nebo jedna po druhé, uvnitř „buněk“ lze pro postup volit např. excentrický nebo jiný výše uvedený postup⁴⁰⁾
- a další

Stanovení postupu je závislé zejména na rozsahu a následcích dopravní nehody. V praxi se osvědčil u běžných dopravních nehod zejména excentrický způsob ohledání.

Součástí ohledání místa silniční dopravní nehody je ovšem i popis samotného místa nehody (pozemní komunikace), povětrnostních podmínek, světelných a rozhledových podmínek, tzn. **zachycení objektivních podmínek na místě dopravní nehody v době ohledání**. Je třeba zjistit:

- charakter vozovky (silnice první třídy, místní komunikace, přímý úsek, zatáčka a její charakteristika, počet jízdních pruhů v jednom směru jízdy apod.)
- rozměry vozovky včetně odbočovacích pruhů, krajnice apod.
- charakteristika okolí navazující na těleso vozovky a podle okolností i rozměrová charakteristika (např. příkop a jeho šířka a hloubka, travnatá plocha, lesnatý porost apod.)
- povrch vozovky (živičný, betonový, dlaždice, mokrá, suchý, pokrytý sněhem, námrazou, blátem, posypaný štěrkem, pískem, technickou solí apod.)
- stav vozovky (vyjeté koleje, výmoly a jejich velikost, hloubka a rozmístění)
- dopravní značení, jeho rozmístění a viditelnost
- způsob řízení dopravy (světelným signalizačním zařízením, dopravními značkami atp.)
- povětrnostní podmínky v době ohledání
- viditelnost – velmi důležité je stanovení viditelnosti ve tmě a v mlze
- světelné poměry (zda k nehodě došlo ve dne nebo v noci a světelné podmínky v době ohledání)
- hustota provozu – stanoví se odhadem na základě zkušeností policisty nebo vyšetřovatele
- další charakteristické zvláštnosti⁴¹⁾

⁴⁰⁾ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminalistika, 2. vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str. 322

⁴¹⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 149 a 150

4.2.1. – Dokumentace z místa silniční dopravní nehody

Zpracování dokumentace z místa silniční dopravní nehody je potřebné věnovat maximální pozornost. U dopravních nehod je obvykle nejdůležitějším důkazním prostředkem, na jehož kvalitě závisí i velmi časté vypracování znaleckého posudku z oboru silniční dopravy nebo příslušných technických oborů v případech, kdy je posuzována technická závada na vozidle. Špatně provedené ohledání místa silniční dopravní nehody nebo nedbale provedená dokumentace z místa dopravní nehody jsou v trestním řízení závažné chyby, které zpravidla nelze odstranit jinými důkazními prostředky.

Dokumentace z místa silniční dopravní nehody musí splňovat především tyto požadavky:

1. zabezpečit podchycení věrného obrazu situace místa vyšetřované události, a to jak celkově, tak i jeho jednotlivých charakteristických částí nebo znaků
2. umožňovat názornou představu všech zadokumentovaných okolností situace tomu, kdo bude dokumentaci sledovat
3. zajišťovat shodnost obnovené situace se situací původní v těch případech, kdy je nutné obnovit místo vyšetřované události při jiných procesních úkonech, např. rekonstrukci
4. poskytnout obraz o průběhu a výsledku prováděných úkonů a činností v čase, prostoru a daných podmínkách
5. samostatná dokumentace musí fixovat metody, způsoby a prostředky prováděných úkonů⁴²⁾

Přítom hlavním požadavkem je potřeba plasticky zobrazit skutečnou situaci v původním stavu se všemi podrobnostmi důležitými pro celkové posouzení a rozhodování ve vyšetřované věci.

Dokumentace z místa silniční dopravní nehody zpravidla obsahuje:

- **protokol o nehodě v silničním provozu**
- **fotografickou dokumentaci**
- **topografickou dokumentaci**

Protokol o nehodě v silničním provozu

K písemnému podchycení všech základních údajů, které policisté při ohledání místa dopravní nehody zjistí, i úkonů, které na místě provedli, slouží tiskopis „Protokol o nehodě v silničním provozu“. Zpracovaný protokol je proto základním předpokladem pro další řízení. Třetí strana protokolu je vlastně protokolem o ohledání místa činu, tj. místa dopravní nehody. V protokolu se uvedou údaje i o tom, kdy a kde došlo k dopravní nehodě, jména a adresy účastníků nehody a svědků, vylíčení události, technické údaje vozidel, které měly účast na dopravní nehodě, kdo a kdy nehodu oznámil, kdo byl ohledání přítomen a jaká opatření byla na místě nehody učiněna. Součástí protokolu je vložka A, případně B – „Sdělení o nehodě – úrazu (zranění)“. Vložka A se vyplňuje tehdy, dojde-li ke škodě na majetku, a zasílá se příslušné pojišťovně. Vložka B se vyplňuje při zranění osob a zasílá se příslušné zdravotní pojišťovně. Sepisování protokolu musí být systematické, vzájemně na sebe navazující. Protokol by měl odpovídat postupu při ohledání místa dopravní nehody. Protokol se podle § 55 trestního řádu zpracovává obligatorně.

⁴²⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 292

Příloha č. 3 obsahuje kopii protokolu o nehodě v silničním provozu z vyšetřovacího spisu ČTS: ORST-511/OK-2004. Řidič osobního automobilu, který byl pod vlivem alkoholu, vjel při předjíždění jiného osobního automobilu v obci na vyznačený přechod pro chodce, kde se střetl s cyklistkou, která při převozu do nemocnice zraněním podlehla. Řidič byl obžalován z trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst.1,2 trestního zákona a odsouzen. Z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona obviněn nebyl, i když dechová zkouška byla pozitivní, a to proto, že řidiči bylo zjištěno pouze 0,13 g/kg alkoholu, což k obvinění z tohoto trestného činu nestačí.

Fotografická dokumentace

Fotografie by měly podat věrný a ucelený obraz místa dopravní nehody. Je nezbytně nutné pořizovat celkové záběry místa dopravní nehody. Dílčí úseky místa dopravní nehody, stejně jako jednotlivé předměty, vozidla, stopy apod., je třeba fotografovat nejprve v kontextu s okolím, ve kterém se nachází, a pak teprve pořizovat jejich detailní záběry. Vysokou informační hodnotu mají fotografie, které charakterizují vozovku, např. nepřehledná místa, rozhledové možnosti řidiče, charakteristické zakřivení vozovky, stoupání nebo klesání vozovky atp. Fotografii jsou tedy fixovány zejména:

- celkové (orientační) záběry z místa dopravní nehody
- nepřehledná místa
- charakteristické zvláštnosti vozovky a jejího okolí
- snímky místa střetu vozidel
- stopy, věci a různé předměty související s dopravní nehodou
- postavení vozidel
- místa nálezu poškozených osob, jejich poloha a viditelná zranění
- rozsah poškození vozidel, případně jiných objektů
- technický stav vozidel a viditelné technické závady
- postavení svědků, VBM ve vztahu k místu dopravní nehody
- výhledové poměry řidičů apod.⁴³⁾

Fotografická dokumentace musí být provedena tak, aby nejprve poskytovala celkový pohled na fotografovaný objekt a pak jeho detaily. Fotografické snímky musí zachycovat i číselné označení objektů a stop na místě dopravní nehody. Platí zásada, že každý objekt na místě nehody, každá stopa, postavení objektů, vozidel apod., které jsou důležité pro trestní řízení, musí být označeny a nesmí být vzájemně zaměnitelné. Označení v protokolu, v plánu i na fotografii musí být shodné. Je nepřijatelné, aby jedna stopa, jeden objekt na místě nehody měl v komplexní dokumentaci dopravní nehody různá označení.

Řadu let se k zadokumentování míst dopravních nehod zkouší vedle fotografie také **videozáznam**. Jeho výhodou je především fakt, že zachycuje situaci v její dynamice, při správném ovládnutí kamery je ze záznamu zřejmá prostorová návaznost jednotlivých záběrů apod. Videotechnikou lze také zachytit na místě dopravní nehody bezprostřední vyjádření zúčastněných osob a svědků. Takový záznam může být vodítkem pro práci policisty, zaměření výslechu atp.

⁴³⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 61

Topografická dokumentace

Topografická dokumentace se skládá ze třech částí, jde o náčrtek, schémata a plánek. Z hlediska účelnosti slouží ke zvýšení názornosti slovního popisu.

Topografická dokumentace je zpracovávána metodami vyměřování, znázorňování a grafického zobrazování části zemského povrchu, trvalých a umělých předmětů. Poskytuje technické informace o rozměru, tvaru a vzájemném umístění jednotlivých objektů, předmětů a stop a v neposlední řadě doplňuje celkovou dokumentaci místa objasňované dopravní nehody.

Náčrtek místa silniční dopravní nehody

Náčrtek je půdorysný obraz místa dopravní nehody, zpracovaný v průběhu ohledání a opatřený kótami. Je podkladem pro zpracování plánku, popř. jej nahrazuje, není-li, zejména v jednodušších případech, plánek vypracován. Zakreslují se do něho situace, předměty, věci a stopy tak, jak jsou při ohledání zjišťovány. Údajná poloha jednotlivých objektů (např. vozidel, která byla po srážce z naléhavých důvodů odtažena z původního místa stranou) se rovněž vyměřuje. V náčrtku, a později v plánku, se pak vyznačí.

S přihlédnutím k rozsahu místa ohledání a dalším okolnostem se pořizuje buď náčrtek orientační, který zachycuje teritoriální umístění prostoru ohledání s nejbližším okolím (charakter terénu, důležité objekty, popř. jiné okolnosti související s místem dopravní nehody), nebo náčrtek situační, zachycující všechny objekty, které mohou pomoci ujasnit situaci na místě (např. postavení vozidel, důležité stopy a jejich situování, stanoviště svědků, odkud nehodu pozorovali atp.), anebo náčrtek polodetailní a detailní, který zachycuje menší úseky místa dopravní nehody nebo jednotlivá vozidla, věci a stopy a jejich umístění.

Náčrtek pořizuje na místě silniční dopravní nehody buď příslušník Policie ČR, který provádí ohledání, nebo, pokud byl vyslán na místo nehody, technik okresního ředitelství Policie ČR. Musí být pořízen pro každý případ dopravní nehody. Jelikož plánek může kreslit i ten, kdo na místě nehody nebyl, je třeba náčrtek zpracovat přehledně. Je-li pak vypracován plánek, náčrtek se založí.

Zásady pro zpracování náčrtku:

- zvolit výchozí bod měření (VBM), popř. pomocný bod měření (PBM)
- zvolit nejvhodnější způsob měření nebo jejich kombinaci
- nejprve podchytit stopy, kterým hrozí zničení či poškození
- kreslí se na papír formátu A4, další listy lze v případě potřeby použít k zakreslení detailů
- číslování stop se musí shodovat s fotodokumentací a s protokolem
- všechny naměřené vzdálenosti se kótují
- byla-li vozidla po nehodě přemístěna, zakresluje se situace tak, jak byla zjištěna při ohledání, původní postavení vozidel se zakresluje přerušovanými čarami s uvedením osoby, od které byla původní situace zjištěna⁴⁴⁾

⁴⁴⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 295

Na místě dopravní nehody je třeba začít s vyměřováním tam, kde hrozí nebezpečí znehodnocení stop jinými vozidly, zvědavci, povětrnostními vlivy, nebo v těch případech, kdy je třeba vozidla ze závažných důvodů odstranit. Na počátku je třeba zvolit výchozí bod měření. Pokud je VBM značně vzdálený od místa dopravní nehody nebo obtížně dostupný, je třeba zvolit a od VBM přesně vyměřit a vyznačit pomocný bod měření (PBM). Podle potřeby lze pomocných bodů zvolit i několik.

Vyměřování místa silniční dopravní nehody se obvykle provádí:

- metodou průsečíkovou,
- metodou pravoúhlých souřadnic,
- metodou trojúhelníkovou, nebo
- metodou polárních souřadnic

Plánek místa silniční dopravní nehody

Plánek je půdorysný obraz místa nehody zhotovený v daném měřítku. Je jednou z hlavních částí dokumentace a při vyšetřování dopravní nehody může sloužit k podchycení situace na místě nehody, k výslechu účastníků a svědků, zejména k upřesnění jejich výpovědi, nebo ke zjištění a hodnocení průběhu nehody porovnáváním a ověřováním zjištěných skutečností. Ve srovnání s fotografií plánek nezkrsluje vzdálenosti a je přehlednější. Slouží k orientaci a k rozhodování orgánů činných v trestním řízení.

V praxi je situační plánek pořizován nejčastěji v měřítku 1:200. V určeném měřítku musí být zakreslena nejen situace, ale také rozměry vozidel. Plánek musí být zpracován tak, aby z něj naměřené a pomocí měřítko přepočtené rozměry mohly být přesným vodítkem pro obnovení situace v případě vyšetřovacího pokusu nebo rekonstrukce. Číslování v plánu musí být shodné s fotodokumentací a s protokolem.

Po formální stránce musí plánek obsahovat označení složky policie, která plánek vyhotovila (zpravidla jde o Službu dopravní policie), označení věci a účastníků, kterých se týká, číslo jednací, označení světových stran (sever nemusí směřovat nahoru), měřítko, datum vyhotovení a podpis zpracovatele plánu.

Vlastní situace v plánu musí obsahovat:

- konečnou polohu vozidel, zraněných osob a věcí, jak byly zjištěny při příchodu policisty na místo nehody – tato situace se vyznačuje plnými čarami (údajná původní poloha se vyznačuje přerušovanými čarami)
- stopy kol vozidel (graficky)
- veškeré jiné stopy, popř. předměty
- stanoviště svědků a směr jejich pohledu
- dopravní značení
- okolí místa nehody v potřebném rozsahu

Je-li to potřebné, může být v situačním plánu tečkovaně vyznačena také situace v okamžiku střetu účastníků dopravní nehody, avšak jen tehdy, když je přesně zjištěno místo i mechanismus střetu podle stop na silnici a na vozidlech.

Zásady pro zpracování plánu:

- kreslí se na útvaru – nekótuje se
- může jej kreslit i ten, kdo na místě dopravní nehody nebyl přítomen (technik)
- musí být dodržena shoda číslování stop s fotodokumentací a s protokolem
- zpravidla se používá měřítko 1:200, méně často 1:100
- k zakreslování situace a stop na místě nehody se používá stanovených symbolů
- označení stop se provádí buď legendou ve volném prostoru plánu, nebo popisem přímo v plánu se šipkami ke stopám⁴⁵⁾

Příloha č. 4 obsahuje kopii plánu místa dopravní nehody z vyšetřovacího spisu ČTS: ORST-413/OK-2003. Vyslýchaná osoba byla obviněna z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) trestního zákona, neboť pod vlivem alkoholu jako řidička osobního automobilu způsobila silniční dopravní nehodu tím, že nedala na křižovatce přednost jinému osobnímu automobilu jedoucímu po hlavní komunikaci a neuposlechla tak příkazu dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Obviněná svým jednáním způsobila jinému ublížení na zdraví a větší škodu na cizím majetku.

Příloha č. 5 obsahuje kopii plánu místa silniční dopravní nehody z vyšetřovacího spisu ČTS: ORST-90/OK-2003. Řidič nákladního automobilu byl obviněn z trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 trestního zákona, neboť se nevěnoval plně řízení vozidla, vjel na pravou krajnici, kde zezadu narazil na levý zadní roh karosérie stojícího osobního automobilu s rozsvícenými výstražnými světly, na to strhl řízení vlevo a vjel prudce do protisměru, kde se srazil s protijedoucím osobním automobilem, jehož řidič následkům na místě podlehl.

Nové metody kriminalistické topografické dokumentace

V současné době jsou v praxi používány souběžně s výše popsanou metodou manuálního zhotovování plánu na základě náčrtku také počítačové programy, které byly vyvinuty speciálně pro účely topografického dokumentování místa události policií. Mezi zahraniční programové systémy patří např. Rollei Metric MSR, Rollei Metric CDW, Systém PC RECT, TOPCON PA-200 a další. V České republice byl na začátku 90. let minulého století vypracován tzv. systém DMU, který se dnes již na některých pracovištích Policie ČR běžně používá. Do budoucna se počítá s jeho rozšířením i na policejní pracoviště, kde se dosud topografická dokumentace zhotovuje ručně.

Systém DMU (dokumentace místa události)

Programový systém DMU se skládá ze dvou základních programů. Prvním je program pro digitalizaci a zpracování dat GEODET s pomocným digitalizačním programem SCANPOLI. Druhým programem je AutoCad, který je doplněn o uživatelské prostředí s názvem DMUCAD. Tímto programem se provádí grafické zpracování plánu místa události.

Systém DMU využívá teoretické poznatky blízké (dvousnímkové) fotogrammetrie. Metoda blízké fotogrammetrie umožňuje získat údaje o prostorové poloze objektů ze dvou či více fotografických snímků, pořízených podle stanovených zásad.

⁴⁵⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 299

Celý postup zhotovení plánu metodou DMU probíhá ve dvou etapách, v práci na místě činu a v laboratorních podmínkách u počítače.

První etapa se odehrává na místě události a spočívá v nasnímání tohoto místa upraveným fotoaparátém. Na místě činu se vhodně rozmístí „nosiče“ referenčních bodů – tzv. výtyčky. Jako „nosiče“ referenčních bodů lze použít i jakékoliv předměty na místě činu (např. korbu vozidla na vozovce, roh plotu zahrady apod.). Výtyčky by měly tvořit obecný trojúhelník, přičemž strany trojúhelníku nesmí svírat větší úhel než 90 stupňů. Platí zásada, že co je uvnitř trojúhelníku, to je přesně zpracováno, a čím dále leží zájmový objekt od trojúhelníku, tím je nepřesnost zpracování větší. Na rozsáhlých místech činu nelze do jednoho trojúhelníku vměstnat celý dokumentovaný prostor, proto je třeba vytvořit více trojúhelníků. Po rozmístění výtyček, jejichž polohu lze spolehlivě určit měřením, se vytvoří dvojice snímků. Na obou snímcích musí být vidět stejné zájmové předměty, stopy a referenční body. I zde musí být stopy označeny čísly, které se shodují s čísly uvedenými v protokolu.

Druhá etapa probíhá v laboratorních podmínkách u počítače. Po vyvolání negativu a pořízení snímků se provádí digitalizace obrazu z pořízených dvojic snímků tak, že se do programu GEODET zadá poloha referenčních bodů a všechny zájmové body se do počítače přenesou pomocí skeneru. Program provede geodetický výpočet souřadnic všech nasnímaných bodů ve zvoleném měřítku a vytvoří tzv. přenosový soubor pro další zpracování v programu AutoCad. Program rovněž umožňuje zvolit zpracování dvojrozměrné nebo trojrozměrné. Grafické zpracování plánu místa události z dat obsažených v přenosovém souboru se provádí programem AutoCad s uživatelským prostředím DMUCAD. Významné ulehčení práce obsluhy spočívá v možnosti vkládat tzv. bloky, obsahující půdorysná zobrazení nejčastěji se vyskytujících předmětů na místě události (např. příslušenství komunikací, dopravní značky, stromy, keře, motorová vozidla apod.).

Metodu DMU lze úspěšně aplikovat v rámci kriminalistické topografické dokumentace nejen při dopravních nehodách pro potřeby dopravní policie, ale i při ohledání místa činu v případech vražd, ublížení na zdraví, loupeží, výbuchů, požárů apod., ať už v interiérech nebo exteriérech, při expertizní činnosti, při provádění rekonstrukcí a vyšetřovacích pokusů, i při nejrůznějších dalších pracovních činnostech zeměměřičského charakteru mimo okruh kriminalistických a policejních aplikací.

Výhody systému DMU:

- snadno proveditelné zadokumentování prostoru, objektů v něm se nacházejících a jejich vzájemné polohy, jakož i stop a dalších předmětů bez fyzického kontaktu s nimi
- možnost vrátit se kdykoliv k dopracování plánu, vznikne-li později potřeba zobrazení dalšího předmětu, stopy atd., vyskytujících se v zadokumentovaném prostoru
- naprosto přesné zobrazení polohy stop a předmětů v zadokumentovaném prostoru
- levnější pořizovací náklady než u obdobných zahraničních systémů⁴⁶⁾
- nenáročné zpracování plánu na PC
- možnost archivace plánu v digitální podobě na magnetických datových nosičích
- velká přesnost a rychlost zpracování plánu
- malé nároky na výpočetní techniku

⁴⁶⁾ BACHMANN, V. a kol.: Dokumentace místa události s využitím metody blízké fotogrammetrie, Odborná sdělení kriminalistického ústavu, č. 3-4, 1993, str. 5

4.3. – Ohledání dopravních prostředků

Účelem ohledání dopravního prostředku je vyhledání a zajištění stop, které vznikly v důsledku nehody, a vyhledání a zajištění stop svědčících, že příčinou nehody mohlo být selhání vozidla.

Ohledání dopravních prostředků, které měly účast na dopravní nehodě, se provádí zpravidla v rámci ohledání místa nehody. Dopravní situace na místě silniční dopravní nehody však většinou neumožňuje provést podrobné ohledání vozidla, zejména pokud se týká jeho technického stavu, a navíc podrobné ohledání technického stavu vozidla vyžaduje odborné znalosti, které vyšetřovatel ani policejní orgán zpravidla nemají. Ohledání motorového vozidla na místě nehody se proto zaměřuje na polohu a funkčnost jednotlivých ovládacích prvků vozidla, podrobně se popisují stopy na vozidle a jeho poškození. Ohledání vozidla musí být systematické, proto je doporučován následující postup:

- typ, barva, SPZ a základní charakteristika vozidla (číslo motoru, číslo podvozku, druh pohonu apod.)
- poslední technická prohlídka vozidla podle karty
- zajištění tachografického kotouče, proužku nebo jiného záznamového prostředku průběhu jízdy vozidla, je-li vozidlo opatřeno záznamovým zařízením
- postavení a zaměření vozidla vzhledem k výchozímu bodu ohledání a ostatním stopám na místě dopravní nehody
- celková charakteristika rozsahu poškození vozidla
- podrobný popis poškození vnějších částí vozidla:
 - přední náprava (stav, funkčnost, stav pneumatik včetně nahuštění apod.)
 - přední maska – rozsah poškození
 - světlomety (neporušenost, funkčnost, stav žárovek a jejich vláken, barva žárovek, které žárovky svítí apod.)
 - přední ukazatele směru (stav, neporušenost, stav žárovek, stav vláken žárovek, zda a který ukazatel svítí apod.)
 - přední sklo vozidla (jeho celistvost, rozsah poškození a jeho přesná lokalizace, rozsah znečištění)
 - stěrače a jejich funkčnost a účinnost
 - pravá strana vozidla, zejména rozsah poškození a přesná lokalizace stop na karoserii, zpětné zrcátko
 - zadní náprava (stav, funkčnost, stav pneumatik apod.)
 - zadní část vozidla – rozsah poškození
 - zadní sdružené svítlny (neporušenost, funkčnost, stav žárovek a jejich vláken, která světla jsou zapnuta, viditelnost osvětlení vozidla apod.)
 - levá strana vozidla, zejména rozsah poškození a lokalizace stop na karoserii, zpětné zrcátko
 - u nákladních a dodávkových automobilů druh a způsob uložení nákladu
 - u osobních automobilů 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 (v jaké poloze je spínač světlometů, ukazatel směru jízdy, přepínání dálkových a tlumených světel apod.) a jejich funkčnost včetně zvukového výstražného znamení
- stav tachometru, palivoměru, teploty chladícího média a kontrolních žárovek
- stav a funkčnost řízení
- poloha klíčku ve spínací skříňce
- stav nožních ovládacích pedálů a jejich funkčnost
- stav řadící páky a jaký je zařazen rychlostní stupeň
- stav a poloha předních sedaček, rozsah jejich poškození
- stav a funkčnost bezpečnostních pásů
- další markanty a zvláštnosti v interiéru vozidla včetně dalších stop (např. biologických, chemických a dalších)⁴⁷⁾

Podrobnější ohledání dopravního prostředku na místě dopravní nehody se zpravidla neprovádí a z technických důvodů ani není možné. Je-li to nezbytné, provádí se až po zajištění vozidla a jeho odtažení nebo přesunutí na útvar policie nebo na místo, které určí znalec. Podrobná technická prohlídka je pak prováděna znalcem a dalšími specialisty (např. specialisty kriminalistického ústavu).

U silničních dopravních nehod mohou tedy nastat případy, kdy i po ohledání místa dopravní nehody je potřebné zajistit motorové vozidlo. Jde zejména o situace, kdy řidič se odvolává na technickou závadu vozidla, kterou nebylo možno na místě objasnit, nebo na místě dopravní nehody byly zjištěny technické vady na motorovém vozidle, nebo zajištění motorového vozidla je nezbytně nutné k zajištění stop, které z technických důvodů nebylo možné na místě zajistit, anebo vozidlo, které se účastnilo na dopravní nehodě, pochází z trestné činnosti apod.

Zajištění motorového vozidla se provede podle § 78 nebo § 79 trestního řádu. Jeho vlastník nebo uživatel se vyzve podle § 78 k vydání vozidla s odůvodněním, že vozidlo je třeba zajistit pro účely trestního řízení, např. pro účely zjištění, zda příčinou dopravní nehody byla technická závada na vozidle apod. O vydání vozidla podle § 78 se sepíše protokol, jehož kopie se předá osobě, které bylo vozidlo zajištěno. Jestliže řidič vozidla jej odmítne dobrovolně vydat, postupuje se podle § 79, tj. vozidlo se za podmínek stanovených v § 79 odejme.

Zajištění vozidla podle § 78 nebo jeho odejmutí podle § 79 trestního řádu jsou u dopravních nehod krajními prostředky. K objasnění dopravní nehody totiž zpravidla postačuje ohledání vozidla provedené přímo na místě silniční dopravní nehody.

⁴⁷⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 42 a 43

4.4. – Ohledání mrtvol a lékařská prohlídka zraněných osob

Součástí ohledání místa silniční dopravní nehody v širším slova smyslu je i ohledání mrtvol a lékařská prohlídka zraněných osob.

Při těchto úkonech je třeba počítat s tím, že mrtvolky i zraněné osoby budou z místa nehody odvezeny ještě před příjezdem vyšetřovatele. Záleží pak na policejním orgánu, který byl přítomen na místě dopravní nehody současně s ohledávajícím lékařem, do jaké míry činnost lékaře usměrní.

Ohledání mrtvol i prohlídku zraněných osob u silničních dopravních nehod zajišťuje zpravidla obvodní lékař nebo lékař, který vykonává službu u rychlé lékařské pomoci.

Ohledání mrtvol je možné 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.⁴⁸⁾

Při ohledání mrtvoly na místě dopravní nehody je důležité podrobně zkoumat nálezu mrtvoly za účelem nalezení různých osobních předmětů, které pomohou identifikovat mrtvolu, a dále ke zjištění reliéfů povrchu podložky a tvaru předmětů, které působily na povrch těla mrtvoly.

Těla zraněných i usmrcených osob je třeba dokumentovat ve vztahu k terénu a k motorovému vozidlu, aby bylo možné co nejpřesněji určit příčinu zranění či smrti osoby. Je proto při ohledání mrtvol důležité zadokumentovat charakter místa nálezu a polohy mrtvoly, stav oděvu a stop na oděvu, anatomické a morfologické znaky a stopy na těle mrtvoly, charakter a rozsah tělesného poškození a další stopy, které mohou objasnit příčinu smrti.

Ohledání těla mrtvoly provádí zpravidla lékař. Detailní ohledání se však na místě dopravní nehody neprovádí. Vzhledem k tomu, že u dopravních nehod je většinou nařizována pitva, podrobné ohledání těla mrtvoly provádí až soudní lékař v rámci soudní pitvy. Na místě nehody je tedy zpravidla prováděno jen zevrubné ohledání těla mrtvoly, při kterém ovšem musí být dodržena posloupnost.

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. Popsané a zajištěné stopy na těle mrtvoly jsou pak společně s výsledky pitvy podkladem ke stanovení příčiny smrti poškozeného.

Charakter a rozmístění zranění jsou konfrontovány s výsledky ohledání místa nálezu mrtvoly a se stopami na dopravních prostředcích. Zjištěné skutečnosti mohou významně napomoci i ke stanovení mechanismu vzniku tělesného poškození a průběhu nehodové události.

Zvýšenou pozornost je nezbytné věnovat ohledání oděvních součástí mrtvoly. Při ohledání oděvu mrtvoly je třeba se zabývat jeho druhem, barvou, materiálem, vnějším stavem a zjevným poškozením oděvu. Podrobně se popisují stopy, které se na oděvu nacházejí, zpravidla jsou to stopy po pneumatikách nebo stopy kontaktu osoby s vozidlem (např.

⁴⁸⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 156 a 157

částičky střeptů, špíny z automobilu, oděrky laku vozidla na pevných součástech oděvu apod.). Ohledání stop na těle mrtvoly po kontaktu s vozidlem je víceméně záležitostí ohledání, které provádí lékař. Může se však stát, že i ohledání těla mrtvoly bude provádět policejní orgán nebo vyšetřovatel. V těchto případech se ohledání těla mrtvoly zaměří na zjištění a zadokumentování charakteristických stop po pneumatikách, chladiči, nárazníku, světlometu, blatníku apod., pozornost je třeba věnovat jejich tvaru, rozměru, vzhledu, jejich ohraničení atp.

Lékařskou prohlídku zraněných osob spojenou s popisem stop na těle poškozených provádí téměř výhradně lékař, který vyšetřovateli (policejnímu orgánu) pak doručí lékařskou zprávu. Tato prohlídka je lékařem prováděna až ve zdravotnickém zařízení, nikoli na místě dopravní nehody.

U lékařských prohlídek je rozhodující popis charakteru, rozsahu, pravděpodobného stupně a rozmístění tělesného poškození na těle osoby. Lékař musí stanovit druh, množství, charakteristický vzhled, tvar a rozměr poranění, jeho polohu a ohraničení, zajistit cizorodé částice na těle poškozeného k dalšímu zkoumání apod.

Stopy zjištěné ohledáním těla poškozené osoby jsou pak důležité pro stanovení mechanismu zranění, ke stanovení vzájemné polohy mezi poškozeným a vozidlem v době nehody a v neposlední řadě jsou důležité i ke stanovení průběhu samotné nehodové události.

4.5. – Zjištění ovlivnění účastníků dopravní nehody alkoholem či jinými návykovými látkami

Důležitou a neopomenutelnou činností na místě silniční dopravní nehody je zjištění stavu účastníků dopravní nehody, tedy zjištění, zda jejich jednání nebylo ovlivněno požitím alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek. Zjištění stavu účastníků dopravní nehody je prováděno jako počáteční neodkladný úkon.

Podle § 5 odst.1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů je řidič mimo jiné povinen:

- „f) podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce a v případě pozitivního zjištění i lékařskému vyšetření s odběrem krve nebo moči ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem*
- g) podrobit se na výzvu policisty odbornému lékařskému vyšetření, není-li ovlivněn návykovou látkou podle zvláštního právního předpisu“*

1.1.2006 se stal účinným nový zákon č. 379/2005 Sb. o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, který se vyšetření přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky věnuje v § 16, v němž se stanoví:

- „(1) Osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit cizí majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním.*
- (2) Odbornému vyšetření zjišťujícímu obsah alkoholu nebo jiných návykových látek včetně odběru biologického materiálu k jeho stanovení je povinna podrobit se osoba, která se požitím těchto látek uvedla do stavu, v němž bezprostředně ohrožuje sebe nebo jiné osoby, veřejný pořádek nebo majetek, dále osoba, u které je důvodně podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky.*
- (3) Osoba uvedená v odstavcích 1 a 2 je povinna podrobit se na výzvu příslušníků Policie ČR, obecní policie, vojenské policie, Vězeňské služby ČR, zaměstnavatele nebo jejího ošetřujícího lékaře vyšetření, zda není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou.*
- (4) Orientační vyšetření provádí útvar Policie ČR, obecní policie, vojenské policie, Vězeňská služba ČR a zaměstnavatel pomocí dechové zkoušky, popřípadě odběru slin. Lékařské vyšetření provádí zdravotnické zařízení k tomu odborně a provozně způsobilé dechovou zkouškou a odběry vzorků biologického materiálu.*
- (5) Odmítne-li se osoba uvedená v odstavcích 1 a 2 vyšetření podle odstavce 4 podrobit, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.“*

Trestní řád v § 158 odst.3 písm.e) umožňuje policejnímu orgánu ještě před zahájením trestního stíhání vyžádat si za podmínek uvedených § 114 provedení zkoušky krve nebo jiného podobného úkonu, včetně odběru potřebného biologického materiálu. Podle § 114 odst.2 trestního řádu je příslušná osoba povinna strpět, aby jí lékař či odborný zdravotnický pracovník odebral krev nebo u ní provedl jiný potřebný úkon, není-li spojen s nebezpečím pro její zdraví a je-li k důkazu třeba provést takový úkon.

Průměrná normální hladina alkoholu v krvi každého člověka se pohybuje v rozmezí 0,03 až 0,05 g/kg (promile). Orientačně lze stanovit příznaky opilosti, které jsou zpravidla patrné na jednání osoby, která požila alkoholický nápoj. Hladina alkoholu v krvi v rozmezí od 1 do 1,5 g/kg je hodnocena jako lehký stupeň opilosti, při kterém je možné na osobě pozorovat drobnější poruchy v chování, zejména snížení prahu pozornosti, soudnosti, osoba si podstatně více věří, je rozhodnější než obvykle, je roztěkaná a mnohmluvná. Hladina alkoholu v krvi v rozmezí od 1,5 do 2 g/kg je zpravidla hodnocena jako střední stupeň opilosti, který je charakteristický tím, že osoba ztrácí koordinaci pohybů, její reakce jsou pomalejší, je patrná špatná artikulace apod. Množství 2 až 3 g/kg alkoholu v krvi je hodnoceno jako těžký stupeň opilosti, pro který je charakteristická blábolivá nesrozumitelná řeč, silně potácivá chůze až neschopnost pohybu bez cizí pomoci. V některých případech přestávají být ovládány základní tělesné funkce. Hladina alkoholu v krvi nad 3 g/kg je hodnocena již jako akutní otrava alkoholem, jejíž projevy jsou obdobné jako u psychické poruchy hodnocené jako stupor, oblužení až narkotický stav. Hladina alkoholu v krvi nad 4 g/kg často vede ke smrti člověka.⁴⁹⁾

Stupeň ovlivnění alkoholem je u každého jedince individuální a záleží na mnoha faktorech, např. na tělesné hmotnosti, množství a složení potravy před a během pití alkoholu, na psychickém stavu, tělesné vyčerpanosti apod. Proto je nezbytně nutné ke zjištění, zda účastník dopravní nehody je ovlivněn alkoholem, zkoumat i objektivní příznaky po požití alkoholu jak tělesné, tak i psychické.

Při podezření, že řidič vozidla, které mělo účast na silniční dopravní nehodě, je pod vlivem alkoholu, provede policejní orgán obligatorně orientační dechovou zkoušku. Zjistí-li se průkaznost alkoholu dechovou zkouškou, přikročí se k odběru krve (případně k zajištění moči) ve zdravotnickém zařízení, a to za účelem laboratorní zkoušky hladiny alkoholu v krvi.

Orientační dechová zkouška

K orientačnímu zjištění ovlivnění alkoholem se na místě dopravní nehody používá zkouška dechu detekční trubičkou (DETALCOL, nyní převážně ALTEST). Osoba je vyzvána, aby vydechaným vzduchem profoukla trubičku obsahující chemické činidlo do měrného sáčku. Existence alkoholových par v dechu se chemickou reakcí projeví zabarvením činidla do žluta až zelena. Podle intenzity zabarvení a délky zbarveného sloupce (na tělese trubičky je vyznačena dělicí ryska, která určuje hranici 0,8 promile alkoholu v krvi u kontrolované osoby) lze orientačně odhadnout množství požitého alkoholu. Přesné kvantitativní zjištění však není možné, jelikož reakci činidla mohou vyvolat i jiné látky, např. ovoce, ústní voda, zubní pasta apod. Jestliže kontrolovaná osoba tvrdí, že krátce před nehodou použila některý z uvedených prostředků nebo snědla větší množství ovoce, je třeba provést po 20 minutách opakovanou detekci, neboť se dá předpokládat, že za tuto dobu se stopový ústní alkohol a jiné těkavé látky z úst odplaví.

Vedle detekčních trubiček jsou používány elektronické analyzátory dechu. K určení koncentrace alkoholu v alveolárním dechu měří analyzátor po sobě absorpci vyzářeného infračerveného spektra dané vlnové délky vzduchem a alveolárním vzduchem. Rozdíl obou měřených hodnot, který je úměrný obsahu alkoholu v alveolárním dechu, přístroj automaticky převádí na výslednou hodnotu obsahu alkoholu v krvi pomocí empirických faktorů.⁵⁰⁾

⁴⁹⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 47

⁵⁰⁾ VANĚRKOVÁ, H. a kol.: Rychlý způsob stanovení hladiny alkoholu v krvi pomocí dechového analyzátoru, Kriminologický sborník, č.4, 1986, str. 237

V praxi jsou zpravidla používány analyzátory ALCOTEST firmy Dräger, které ukazují množství alkoholu na zobrazovací jednotce. Jejich měřicí rozsah je od 0,0 do 5,0 promile. Přesnost měření je do 1 promile 0,05% a u hodnot vyšších 5%. Přístroj má zabudované obvody zabraňující zkreslení výsledků zkoušky.

Klinické vyšetření

K dalším metodám orientačního zjišťování alkoholu v krvi patří klinické vyšetření, které provádí lékař před odběrem krve. Povinností lékaře je provést testy a vyšetření (pozorování zevně viditelných příznaků opilosti, koordinovanost pohybů apod.) a na jejich základě uvést do protokolu závěr, zda daná osoba jeví či nejeví známky po požití alkoholu.

Výsledky klinického vyšetření jsou rovněž posuzovány jako orientační, neboť ovlivnění alkoholem, jehož podstata spočívá v poruchách pozornosti, rozvahy a pohotovosti v jednání, v oslabeném vnímání vnějších podnětů a v poruchách osobnosti, není vždy možné lékařským vyšetřením, tj. běžnými subjektivními metodami, prokázat. Chování a vnější vzhled vyšetřovaného je při klinickém vyšetření ovlivňován jeho sebeovládáním, návykem na požívání alkoholu, věkem, tělesnou konstitucí i pohlavím a k tomu mohou přistoupit i faktory subjektivního přístupu lékaře. Navíc je třeba vycházet ze skutečnosti, že k vyšetření dochází až po určitém časovém odstupu od požití alkoholu a od dopravní nehody.

Nicméně v praxi, při posuzování vlivu alkoholu na schopnost bezpečně řídit motorové vozidlo, zaujímá klinické vyšetření druhé místo za laboratorně zjištěnou hladinou alkoholu v krvi.

Analytické zkoušky (rozbory) krve

K přesnějším metodám kvantitativního zjištění alkoholu v krvi patří analytické zkoušky (rozbory) krve – jde především o chemické a fyzikálněchemické metody. K nim patří zejména:

- metoda plynové chromatografie
- Widmarkova zkouška

Metoda plynové chromatografie je založena na principu rozdělení jednotlivých těkavých látek z krve mezi pohyblivou (plynnou) a stacionární (kapalnou nebo pevnou) fází. K rozdělení těkavých látek slouží plynově chromatografická kolona (trubička) naplněná porézním nosičem smočeným vhodnou, málo těkavou kapalinou. Touto náplní proudí určitou rychlostí nosný plyn (dusík, helium apod.). Na vstupu kolony se do vyhřátého prostoru vstříkuje krev. Zde se z krve vypaří těkavé látky a proudem nosného plynu jsou unášeny kolonou, kde se v důsledku rozdílných rozpustností jednotlivých složek analyzované směsi (methanolu, ethanolu a vody) ve stacionární kapalině každá látka určitou dobu zdrží. Na výstupu kolony je umístěn detektor, který nejen že signalizuje přítomnost jednotlivých složek směsi, ale jeho odezva je úměrná množství látky vstupujícího za jednotku času do detektoru nebo je úměrná koncentraci nějaké látky v nosném plynu. Odezva detektoru na přítomnost nějaké látky na výstupu chromatografické kolony se převádí na elektricky snadno měřitelnou veličinu (většinou milivoly, resp. zlomky milivoly), která se zaznamenává registračním přístrojem.⁵¹⁾

⁵¹⁾ SLAVÍČEK, J.: Plynově chromatografické stanovení methyl- a ethylalkoholu v krvi, Československá kriminalistika, č.2, 1972

přednostmi plynové chromatografie jsou především:

- specifikace zkoumaného substrátu, tzn. že z chromatogramu je zřejmé, zda jde o alkohol, o jaký a v jaké koncentraci je přítomen
- za určitých podmínek lze prokázat a kvantitativně určit i jiné těkavé látky v krvi (aceton, éter, benzen atd.)
- velká citlivost – k rozboru může být dodána jen jedna kapka krve
- umožňuje plnou automatizaci

Nevýhody plynové chromatografie:

- velké pořizovací náklady
- k zajištění trvale stejné citlivosti přístroje je nutný stálý odborný dohled, i když sériové práce může provádět zaškolený personál

Výsledek Widmarkovy zkoušky ukazuje hladinu redukcujících látek v krvi v době odběru krve. Ke zjištění hladiny alkoholu v době dopravní nehody je třeba provést zpětný propočítání na základě křivky o resorpci (vstřebávání) a postresorpci (vyučování), udávající hladinu alkoholu v krvi v závislosti na čase. Propočítání se provádí podle Widmarkova vzorce:

$$A = p \cdot r \cdot (ct + B \cdot t)$$

A = celkové množství požitého alkoholu v gramech

p = tělesná hmotnost v kg

r = redukční faktor (konstanta), který u muže činí 0,68 a u ženy 0,55 (vyjadřuje podíl vody v tělesné hmotnosti)

ct = hladina alkoholu v krvi v době odběru v promile

B = rychlost oxidace alkoholu, která činí průměrně 0,12 % za hodinu

t = čas, který uplynul mezi posledním požitím alkoholu do doby odběru krve v hodinách

Doba resorpce je závislá jednak na obsahu žaludku (čím menší naplnění žaludku, tím rychlejší je resorpce) a jednak na koncentraci alkoholu. Při průměrně naplněném žaludku trvá doba resorpce asi jednu a půl hodiny, tj. koncentrace alkoholu v krvi prudce stoupá. Za dvě hodiny je absorbován všechny požitý alkohol. Po dosažení maxima nastává pomalý, pravidelný pokles průměrně o 0,1 až 0,15 promile alkoholu za hodinu. Po skončení vstřebávání je poměr alkoholu v krvi k veškerému množství alkoholu v organismu konstantní, takže na základě koncentrace alkoholu v krvi a tělesné hmotnosti lze vypočítat množství alkoholu přijatého do organismu.

Odebrání vzorku krve je třeba provést co nejdříve po dopravní nehodě. Pokud však k nehodě došlo krátce po požití alkoholu, je třeba odebrat krev až po jedné a půl hodině po požití alkoholu, neboť alkohol přechází do krve po 30 – 90 minutách (resorpční doba).

Jestliže řidič tvrdí, že alkohol požil až po nehodě, je nutné k potvrzení nebo vyvrácení jeho tvrzení provést opakovaně třikrát po půl hodině odběr vzorku krve, protože podle jeho tvrzení o údajné době požití alkoholu by měla křivka resorpce alkoholu stoupat.

přednostmi Widmarkovy zkoušky jsou:

- není nákladná
- je poměrně jednoduchá, takže se řadí mezi rutinní laboratorní úkony
- sériová stanovení touto metodou nevyžadují kvalifikovaný personál

Nevýhody Widmarkovy zkoušky:

- není to specifická metoda, protože mezi redukcujícími látkami chovajícími se stejně jako ethylalkohol jsou i jiné těkavé látky (např. aceton, éter, benzen apod.)
- nelze touto metodou stanovit alkohol v mrtvolné krvi
- nelze pomocí ní rozlišovat ani mezi samostatnými alkoholy
- není možná plná automatizace

V současné době je používána zpravidla metoda plynové chromatografie, Widmarkova zkouška se užívá spíše ke kontrolním účelům.

Přítomnost alkoholu v krvi lze prokázat i vyšetřením jiných tělních tekutin, zejména moči (například jestliže osoba odmítne strpět odběr krve, ačkoli je to její povinnost). Výsledek vyšetření je však poměrně nepřesný, takže lze říci, že stanovení alkoholu v moči slouží pouze ke zjištění, zda daná osoba požíla v určitém rozmezí hodin alkoholické nápoje. Alkohol lze též prokázat v tkáních nebo v tzv. synoviální tekutině v kloubech, např. u mrtvol.

Podstatně složitější je situace při zjišťování ovlivnění účastníka silniční dopravní nehody **jinými návykovými látkami**. Zatímco přímo na místě dopravní nehody lze alespoň orientačně stanovit stupeň ovlivnění osoby alkoholickým nápojem, není to prozatím možné u jiných návykových látek. V současné době byl sice vyvinut přístroj, který umožní pomocí slin stanovit orientačně ovlivnění osoby jinou návykovou látkou (drogou) přímo na místě silniční dopravní nehody, avšak tento přístroj zatím není v praxi využíván. V blízké budoucnosti se ovšem počítá s jeho širokým praktickým uplatněním. Než se tak stane, je nutné v případech podezření, že účastník dopravní nehody je ovlivněn návykovou látkou, lékařské vyšetření včetně zajištění odběru krve nebo moči lékařem nebo odborným zdravotnickým personálem. Tento postup zůstane zachován i v případě pozitivního výsledku použití výše zmíněného přístroje, neboť i jeho výsledky budou, stejně jako u dechové zkoušky, pouze orientační.

K prokázání jiných návykových látek než alkoholu slouží tedy výhradně biologický materiál, nejčastěji moč nebo krev, zajištěné v průběhu lékařského vyšetření. Zajištění vzorku a manipulace s ním podléhá stejným zásadám jako při zajišťování materiálu ke zjištění alkoholu.

Na příslušném odborném pracovišti je detekce látek prováděna ve třech fázích. První fází je screening (záchyt, detekce), s cílem zjištění přítomnosti drog v dodaném vzorku. Na něj navazuje druhá fáze, identifikace konkrétní chemické látky, zaručující upřesnění výskytu látky a jeho potvrzení. Ve třetí fázi pak může nastoupit kvantifikace, tedy zjištění množství již známé látky. Je třeba si uvědomit, že detekce těchto látek je časově a finančně poměrně náročná.⁵²⁾

⁵²⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 164

Zjišťování přítomnosti jiných látek než alkoholu v organismu účastníků silničních dopravních nehod je zatím prováděno zpravidla pouze v některých případech nehod se závažnými následky.

Na rozdíl od alkoholu, jehož koncentrace je poměrně přesně dána a jsou známy i jeho obvyklé vlivy na člověka, není u drog obvykle známa koncentrace drogy v požitě dávce. Na rozdíl od alkoholu jsou často také reakce jednotlivců na stejné množství požitě drogy výrazně odlišné. Obtížně odhadnutelné jsou pak reakce organismu na kombinaci alkoholu s léky a především s drogami.

Obdobně jako u alkoholu, tak i v případech požití léků a drog je řada nehod spojena s dozníváním účinku látky nebo jako reakce organismu na ukončení jejího působení.

Příloha č. 6 obsahuje kopii záznamu o dechové zkoušce z místa dopravní nehody a kopii protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem z vyšetřovacího spisu ČTS: ORST-539/OK-2003. Řidič osobního automobilu byl obviněn z trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst.1,2 trestního zákona a z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm.d) trestního zákona, protože pod vlivem alkoholu narazil do cyklistky, která přejížděla vozovku po přechodu pro chodce. Cyklistka utrpěla těžkou újmu na zdraví. Dechovou zkouškou byla u řidiče zjištěna hladina alkoholu v krvi 1,82 promile. Řidič se odmítl bez uvedení důvodů podrobit odběru krve, ačkoli byl o následcích řádně poučen.

Příloha č. 7 obsahuje kopii záznamu o dechové zkoušce z místa dopravní nehody a kopii protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem z vyšetřovacího spisu ČTS: ORST-511/OK-2004. Řidič osobního automobilu, který byl pod vlivem alkoholu, vjel při předjíždění jiného osobního automobilu v obci na vyznačený přechod pro chodce, kde se střetl s cyklistkou, která při převozu do nemocnice zraněním podlehla. Řidič byl obžalován z trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst.1,2 trestního zákona a odsouzen. Z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona obviněn nebyl, i když dechová zkouška byla pozitivní, a to proto, že řidiči bylo zjištěno pouze 0,13 g/kg alkoholu v krvi, což k obvinění z tohoto trestného činu nestačí. Řidič se následně podrobil odběru krve, plynovou chromatografií nebyla zjištěna přítomnost alkoholu v krvi.

5. Zvláštnosti vyšetřovacích verzí, plánování a organizace vyšetřování

Kriminalistické verze lze vymezit jako specifickou metodu kriminalistické praktické činnosti, spočívající ve vyvození a prověření všech shromážděnými materiály opodstatněných domněnek o formách spojení a příčinách jednotlivých jevů poznávané události, jako reálně možných objasnění doposud známých faktů či okolností případu a získání faktů nových.⁵³⁾

Podle sféry činnosti, v níž se kriminalistické verze uplatňují, jsou rozeznávány pátrací verze, operativně pátrací verze, vyšetřovací verze a soudní verze.

Vyšetřovací verze jsou používány v trestním řízení, za účelem zjištění a dokázání skutkového stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Prověřování a dokazování důsledků vyvozených z vyšetřovacích verzí je prováděno vyšetřovacími úkony. Dokázaná vyšetřovací verze znamená zjištění skutkového stavu v takovém rozsahu, jaký je nezbytný pro rozhodnutí orgánů činných v trestním řízení o zahájení trestního stíhání, o odložení věci, o postoupení věci jinému orgánu, o zastavení či přerušování trestního stíhání nebo o podání obžaloby soudu státním zástupcem.

Většinu silničních dopravních nehod je možno vyšetřit bez využití metody vyšetřovacích verzí. Je to tím, že informace získané ohledáním místa dopravní nehody a z podaných vysvětlení od účastníků nehody a očitých svědků jsou často dostačující pro rozhodnutí ve věci, okruh možných viníků je úzký a jejich totožnost je zpravidla známá.

Vyšetřovací verze je třeba vytýčit v případech, kdy zjištěné skutečnosti dovolují několik interpretací průběhu nehodového děje, jestliže účastník nehody z místa uprchl nebo ujel, v případech, kdy je důvodné podezření, že nehoda je způsobena z technických příčin nebo kdy není vyloučeno náhlé selhání zdravotního stavu některého z účastníků silniční dopravní nehody.

Za **typické vyšetřovací verze o příčinách silniční dopravní nehody** je možno považovat tyto verze:

- nehoda byla způsobena nesprávným způsobem jízdy, jako následek porušení pravidel silničního provozu některým z účastníků dopravní nehody
- k nehodě došlo v důsledku technické závady na vozidle, špatného stavu vozovky, osvětlení apod.
- nehoda byla následkem předchozí činnosti nebo stavu účastníků před nehodou (únava a nevyspaní, nemoc a požití léků, náhlá nevolnost spojená se ztrátou ovládnutí řízení vozidla, vliv předchozího požití většího množství alkoholu)

Chceme-li dosáhnout cíle kriminalistické praktické činnosti v co nejkratším časovém období s optimálním nasazením sil a prostředků, musí proces poznání představovat logicky spjatý systém úkonů, cílevědomého postupu od poznání dílčích faktů ke zjištění skutkového stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Cílevědomost postupu je zajišťována

⁵³⁾ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminalistika, 2. vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str. 286

promyšlenou organizační činností, jejíž součástí představuje i metoda **plánování**, jako myšlenková činnost umožňující předvídání budoucí činnosti – i jejích výsledků – a uspořádání této činnosti v daných časových a prostorových podmínkách za využití reálně dostupných sil a prostředků. **Organizací** kriminalistické praktické činnosti se pak rozumí zajišťování podmínek a prostředků realizace plánovaných vyšetřovacích a jiných úkonů.⁵⁴⁾

Pro plánování a organizaci vyšetřování silničních dopravních nehod je v počáteční etapě charakteristický časový deficit. Na místo dopravní nehody se musí výjezdová skupina dostavit v co nejkratším čase, po příjezdu musí provést řadu počátečních organizačních a všeobecně bezpečnostních opatření, jichž se účastní celá řada subjektů. Pro tuto etapu je příznačná týmová práce. Převládá organizační prvek činnosti, dovednost rychle analyzovat situaci, rozhodovat se v podmínkách rizika, předvídat možné následky svých rozhodnutí, dovednost účelné improvizace apod.

Plánování má probíhat postupně – v počáteční etapě objasňování silničních dopravních nehod je třeba plánovat v chronologickém pořádku provedení neodkladných úkonů a opatření, později se další činnost plánuje především podle vyšetřovacích verzí.

Důležitým požadavkem v počáteční etapě je sešranost všech článků výjezdové skupiny a předem propracovaná a procvičená metodika práce se stanovením základních způsobů součinnosti. V průběhu práce výjezdové skupiny musí být všechny prameny k získání informací systematicky využívány a získávané informace nepřetržitě upřesňovány. Už první získané informace zavazují vedoucího výjezdové skupiny k tomu, aby provedl všechna nezbytná opatření směřující ke zjištění a k případnému zadržení pachatele a nevyčkával na celkový výsledek prováděných počátečních neodkladných úkonů. Po celou dobu činnosti výjezdové skupiny musí být zabezpečena jak součinnost v rámci i mimo rámec této skupiny, tak nepřetržitá informovanost a orientace jednotlivých členů skupiny o vývoji situace v nezbytném rozsahu. Rozhodovací proces probíhá především v hlavě vedoucího výjezdové skupiny na základě jeho znalostí, praktických zkušeností, včasné, úplně a hodnověrně získaných informací a na správném vyhodnocení získaných poznatků o situaci.

V následné etapě vyšetřování je plánování vyšetřování silničních dopravních nehod obdobné jako u vyšetřování jiných trestných činů.

⁵⁴⁾ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminalistika, 2.vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str. 296 a 297

6. Následné úkony

Mezi následné úkony, které jsou obvyklými úkony při vyšetřování silničních dopravních nehod, patří rekonstrukce, expertizy, výslech obviněného, svědků a poškozených a vyšetřovací experiment.

Rekonstrukcí dopravní nehody se rozumí obnovení původní situace průběhu dopravní nehody v relativně stejných podmínkách, za použití původních předmětů a prostředků, na základě shromážděných důkazů vyšetřováním.⁵⁵⁾ Rekonstrukcí se ověřuje, zda se dopravní nehoda mohla stát tak, jak vyplývá z výsledků vyšetřování. Rekonstrukcí je možné vytvořit komplexní dynamický materiální model celé nehodové události a doplnit chybějící informace. Tím lze významně přispět k objektivnímu poznání příčinných vztahů rozhodných pro kvalifikaci nehody. Trestní řád upravuje rekonstrukci v § 104d a řadí ji mezi zvláštní způsoby dokazování.

Znalci při vyšetřování silničních dopravních nehod mají již své nezastupitelné místo. Je stále méně dopravních nehod, které nevyžadují **znalecké zkoumání (expertizy)** z různých, zejména pak technických oborů. Při dopravních nehodách jsou prováděny tři základní skupiny expertiz – kriminalistické expertizy, oborové a komplexní expertizy.

Z kriminalistických expertiz jsou obvykle vyžadovány expertizy trasologické, chemické, biologické, daktyloskopické a mechanoskopické. Jejich cílem je převážně identifikace vozidla, osob, předmětů a určení skupinové příslušnosti zajištěných substrátů (např. otěry laku, stěpiny skla, stopy mazadel apod.).

Pitva a soudně lékařské expertizy jsou nařizovány zejména v případech, kdy došlo při dopravní nehodě ke zranění nebo usmrcení osob. Jsou zaměřeny na objasnění především těchto otázek: stanovení doby a příčiny smrti, stanovení charakteru a rozsahu tělesného poškození a léčebných prognóz, stanovení mechanismu vzniku zranění ve vztahu k vozidlu, které je způsobilo, poloha zraněné osoby v momentu vzniku zranění ve vztahu k dopravnímu prostředku, stanovení hladiny alkoholu v krvi, posouzení existence mikrosplánku, stanovení stupně únavy řidiče a jejího vlivu na pozornost, vnímání a schopnosti reagovat na vnější podněty způsobené provozními podmínkami apod.

Expertizy z oboru automobilové techniky a dopravního inženýrství slouží ke zjišťování technického stavu vozidla. Vedle technických závad, které mohly být příčinou dopravní nehody, je zjišťována technika jízdy, významná pro objasnění příčiny nehody, zejména rychlost jízdy v době nehody podle délky brzdných stop, funkce signalizačního zařízení na světelných křižovatkách apod. V případech havárií vozidel pro přepravu nákladů se vyžaduje znalecké posouzení vlivu přetížení vozidla na způsobení nehody.

Komplexní expertizy jsou pro svou náročnost na provedení velmi ojedinělé. Jsou využívány zejména u závažných dopravních nehod s těžkými následky. Komplexní expertizy jsou souběžným a vzájemně propojeným realizováním předcházejících druhů expertiz. Slouží k objasnění např. těchto otázek: zjištění osoby, která řídila dopravní prostředek v době nehody, stanovení pravděpodobného poškození na dopravním prostředku, který z místa nehody ujel, stanovení místa a polohy zraněné či usmrcené osoby v momentu nehody apod.

⁵⁵⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 77

6.1. – Výslech obviněného, svědků a poškozených

Výslech obviněného

Předmětem výslechu obviněného je objasnění zejména těchto otázek:

- zda obviněný má řidičský průkaz opravňující jej k řízení motorových vozidel příslušné skupiny, jaké jsou jeho zkušenosti s řízením motorových vozidel
- činnost předcházející dopravní nehodě, délka odpočinku před jízdou a délka trvání jízdy, počet přerušení jízdy k odpočinku, jídlo a pití před jízdou a během jízdy, požití alkoholických nápojů, množství, druh, doba posledního požití alkoholu, zdravotní potíže, požití léků apod.
- jaký byl podle řidiče technický stav vozidla (doba a výsledek poslední technické kontroly)
- technika a rychlost jízdy
- viditelnost a přehlednost úseku, kde k nehodě došlo
- průběh vlastní nehody a chování jednotlivých účastníků (kdy obviněný zpozoroval hrozící nebezpečí nehody, jak na ně reagoval, použití brzd a signalizačního zařízení, průběh nehody, vznik následků nehody), v čem obviněný spatřuje příčinu nehody a jak hodnotí svůj podíl na nehodě
- chování a jednání obviněného a ostatních účastníků po nehodě (poskytnutí pomoci raněným osobám, snaha o zmírnění následků, provedené změny na místě nehody, manipulace s vozidly, stopami, usmrcenými osobami, ovlivňování dalších účastníků, snaha o utajení příčiny nehody, příčiny útěku z místa nehody)⁵⁶⁾

Pro výslech obviněného je charakteristické, že v průběhu výslechu vyvíjí obviněný úsilí směřující k tomu, aby podíl své viny na silniční dopravní nehodě co nejvíce zmenšil a přesunul na ostatní účastníky dopravní nehody. Proto je třeba využít při přípravě na výslech výsledků ohledání místa nehody a dopravních prostředků, výpovědi svědků a poškozených, vyjádření znalce atp.

S ohledem na charakter účastníků dopravních nehod postačí v mnohých případech k překonání lživé výpovědi v průběhu výslechu domluva, působení na kladné osobní vlastnosti a upozornění na společenské postavení, případně připomenutí některých spolehlivě zjištěných skutečností.

Výslech svědků a poškozených

Při výpovědích svědků je třeba počítat s rozdílným hodnocením zejména rychlosti vozidel, vzdáleností, ale i průběhu dopravní nehody. U svědků, kteří jsou v určitém vztahu k účastníkům nehody, je potřebné počítat i s tím, že tyto osoby svědčí jednostranně ve prospěch účastníků nehody a často vědomě uvádějí nepravdy o okolnostech dopravní nehody. Je běžným jevem, že svědkové si v poměrně krátké době vlivem vlastní fantazie a převzatých názorů vytvářejí vlastní představu o průběhu dopravní nehody, která se neshoduje se skutečností. Postupem času této své představě sami uvěří a vydávají ji za pravdivý obraz nehodové události.

⁵⁶⁾ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.: Kriminalistika, 2. vydání, C.H. Beck, Praha 2004, str. 501 a 502

Ze strany poškozených se často projevuje snaha o zveličování následků, viny řidiče a o utajení svého spoluzavinění. U zraněných osob se mohou projevit v průběhu výslechu důsledky zhoršeného vnímání a zapamatování události pod vlivem prožitého šoku, bolesti a jiných negativních prožitků. U osob, které utrpěly otřes mozku, se může projevit amnézie. Naopak mnozí poškození, kteří jsou v blízkém poměru k pachateli, se snaží zlehčit jeho vinu nebo vypovídají zcela nepravdivě. V řadě případů využijí práva odepřít vypovídat podle § 100 odst.2 trestního řádu nebo nevysloví souhlas s trestním stíháním pachatele ve smyslu § 163 odst.1 trestního řádu.

Nejobektivnější jsou zpravidla svědecké výpovědi nezainteresovaných osob, náhodných svědků, i když mnohé informace mohou být deformované z důvodů působení subjektivních či objektivních faktorů při vnímání nehodového děje. Proto se doporučuje vyslýchat svědka nejprve k podmínkám, za kterých vnímal nehodovou událost, a k jeho subjektivním vlastnostem (např. kvalita zraku, sluchu, zkušenost s řízením motorových vozidel apod.).

Cílem výslechu svědků je získání informací o okolnostech dopravní nehody, které přispějí k objektivnímu objasnění nehodového jednání a nehodové události a ke zjištění příčin a podmínek, které vedly k dopravní nehodě.

V úvodu výslechu je třeba otázky zaměřit na zjištění stanoviska svědka a jeho poměr k dopravě. Jde zejména o tyto otázky:

- kde svědek stál a jaký měl výhled
- jakou vykonával činnost, zda byl v klidu nebo se pohyboval a jakým směrem (ve směru k místu dopravní nehody nebo se od místa nehody vzdaloval)
- pokud seděl ve vozidle, kde, kdo další byl ve vozidle, zda jeho pozornost byla odpoutávána rozhovorem, čtením apod.
- zda byl jeho výhled omezen a čím
- zda je aktivní řidič atp.

Ve druhé části výslechu se doporučuje nechat svědka volně vylíčit nehodovou událost. Po spontánní výpovědi svědka je tato upřesňována vhodně volenými otázkami, zejména k odhadu rychlosti vozidel, při kterém je třeba zjistit, v jaké situaci vnímal rychlost vozidla, zda se vozidlo k němu přibližovalo nebo se od něj vzdalovalo a zda rychlost vnímal při míjení vozidel, při jejich předjíždění apod.

Druhá skupina upřesňujících otázek směřuje k chování účastníků dopravní nehody bezprostředně před a po nehodě. Sem patří například tyto otázky:

- směr jízdy vozidel
- po které straně vozovky jel řidič a jeho způsob jízdy
- zda dal řidič najevo zamýšlenou změnu směru jízdy
- zda řidič pře nehodou brzdil a jak se chovalo vozidlo (zachovalo přímý směr jízdy, dostalo smyk apod.)
- zda lze z chování řidiče usuzovat na opatrnou a ohleduplnou jízdu, např. ve vztahu k chodcům
- zda přecházel chodec po přechodu

- zda vykazovalo vozidlo nějakou technickou závadu a podle jakých příznaků na technickou závadu usuzuje
- zda a jak bylo vozidlo osvětleno
- jak se choval řidič po nehodě, zda nepožil alkoholický nápoj
- zda a jak manipuloval řidič s vozidlem, které mělo na nehodě účast
- zda se účastníci nehody do příjezdu policie mezi sebou domlouvali
- další okolnosti

Třetí skupina otázek by měla objasnit podmínky silničního provozu. Sem patří:

- upřesnění doby dopravní nehody
- viditelnost v době nehody a čím byla snížena, odhad viditelnosti (např. bylo vidět z místa, kde jsem stál, k rodinnému domu XY)
- povětrnostní podmínky, počasí apod.
- jaký byl stav vozovky (suchá, po dešti, pokrytá sněhem, blátem, ledem apod.)
- hustota provozu
- zda byla v provozu světelná signalizace a která světla pro jednotlivé účastníky silničního provozu svítila
- zda bylo zapnuto veřejné osvětlení
- zda byla na vozovce překážka, její upřesnění a označení apod.

U poškozených se výslech dále zaměří na zjištění jejich postavení a činnosti v době dopravní nehody, popisu nehodového děje, charakteru a rozsahu poškození a na zjištění jejich stanoviska k náhradě škody.⁵⁷⁾

Příloha č. 8 obsahuje kopii protokolu o výsledku obviněného z vyšetřovacího spisu ČTS: ORST-413/OK-2003. Vyslychaná osoba byla obviněna z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) trestního zákona, neboť pod vlivem alkoholu jako řidička osobního automobilu způsobila silniční dopravní nehodu tím, že nedala na křižovatce přednost jinému osobnímu automobilu jedoucímu po hlavní komunikaci a neuposlechla tak příkazu dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Obviněná svým jednáním způsobila jinému ublížení na zdraví a větší škodu na cizím majetku.

⁵⁷⁾ PORADA, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde, Praha 2000, str. 171 až 173

6.2. – Vyšetřovací pokus

Trestní řád řadí vyšetřovací pokus (experiment), stejně jako rekonstrukci, mezi zvláštní způsoby dokazování a upravuje jej v § 104c:

- „(1) Vyšetřovací pokus se koná, mají-li být pozorování v uměle vytvořených nebo obměňovaných podmínkách prověřeny nebo upřesněny skutečnosti zjištěné v trestním řízení, popřípadě zjištěny nové skutečnosti důležité pro trestní řízení.*
- (2) K provedení vyšetřovacího pokusu se nepřistoupí, jestliže to je vzhledem k okolnostem případu nebo osobě podezřelého, obviněného, spoluobviněného, poškozeného nebo svědka nevhodné nebo lze-li účelu vyšetřovacího pokusu dosáhnout jinak.*
- (3) K vyšetřovacímu pokusu, který je prováděn v přípravném řízení, musí být přibrána alespoň jedna osoba, která není na věci zúčastněna, ledaže by nemožnost zajistit její přítomnost při vyšetřovacím pokusu zmařila jeho provedení. Je-li to potřebné vzhledem k povaze věci a ke skutečnostem, které dosud v trestním řízení vyšly najevo, přibere se k vyšetřovacímu pokusu znalec, popřípadě podezřelý, obviněný a svědek. Jejich účast při vyšetřovacím pokusu se řídí ustanoveními, která platí pro jejich výslech. Zúčastní-li se vyšetřovacího pokusu osoba mladší než patnáct let, užije se přiměřeně § 102.*
- (4) K úkonům, které souvisejí s vyšetřovacím pokusem, nesmí být podezřelý, obviněný, poškozený nebo svědek, který má právo odepřít výpověď, žádným způsobem donucován.“*

Vyšetřovací pokus je při vyšetřování silničních dopravních nehod relativně častým vyšetřovacím úkonem. Je vhodný k prověření vytýčených verzí a zpravidla není závislý na aktivní součinnosti původních účastníků dopravní nehody. Umožňuje odstranění rozporů mezi výpověďmi účastníků a zjištěnými fakty tam, kde jsou jiné důkazní prostředky nepřesvědčivé.

Vyšetřovací pokus je pokusná činnost zaměřená na zjištění možnosti průběhu dopravní nehody nebo jejího určitého stadia v systematicky a cílevědomě měněných podmínkách. Vyšetřovacím pokusem jsou prověřovány určité dílčí možnosti děje probíhajícího v souvislosti s dopravní nehodou nebo určité fáze mechanismu vzniku dopravní nehody v konkrétních modelových podmínkách. Od rekonstrukce se liší tím, že při rekonstrukci jsou základní fakta o vzniku a průběhu známa a ověřuje se jejich reálnost. Při vyšetřovacím pokusu se modelově navozuje určitá situace a zkoumá se, která z modelových situací odpovídá nehodové situaci a nehodovému ději.

Vyšetřovací pokus provádí orgán činný v trestním řízení zpravidla za přítomnosti znalce, účastníků dopravní nehody, obhájce obviněného a případně i dalších osob, např. svědků apod. Tento vyšetřovací úkon je velmi náročný na organizaci i na vlastní realizaci. Vyžaduje podrobnou a pečlivou přípravu. Zvláštní pozornost je třeba věnovat zajištění místa, kde bude vyšetřovací pokus prováděn, zejména pak uzávěře a organizaci dopravy.

Od vyšetřovacího pokusu je třeba odlišovat tzv. technický experiment znalce, který je oprávněn provést sám znalec v rámci zpracování znaleckého posudku. Hranice mezi znaleckým a vyšetřovacím pokusem nelze přesně stanovit. Znalec je však oprávněn sám zkoumat a provádět práce, které náleží do rozsahu jeho znalecké činnosti. Znalec je tak například oprávněn sám provést technickou prohlídku motorového vozidla, geodetické zaměření místa dopravní nehody, měření adhezních vlastností vozovky a vozidla, ověření

akceleračních a deceleračních schopností vozidla, ověření dosažitelnosti dostředivého zrychlení apod.

K objektivnosti výsledků vyšetřovacího pokusu přispějí maximálně možné shodné podmínky vyšetřovacího pokusu s podmínkami konkrétní dopravní nehody. Jestliže tyto podmínky nelze zajistit shodné, je třeba se snažit alespoň co nejvíce se podmínkám v době nehody přiblížit. Uvedená identita se týká zejména:

- místa vyšetřovacího pokusu a dopravní nehody
- stavu místa dopravní nehody - je nutné dodržet shodnost povrchu vozovky, charakteru, vlastností a konstrukčního řešení (podélný a příčný sklon, adhezni vlastnosti, rovný úsek apod.)
- stavu vozovky (suchý, mokrý, zledovatělý povrch, písek, listí apod.)
- viditelnost v místě dopravní nehody, a to zejména v případech vyšetřovacích pokusů zaměřených na dohlednost a viditelnost předmětů, výhledu z vozidla, výhledových podmínek svědků apod.
- shodnost osvětlení – musí být zachována denní nebo noční doba, sluneční svit, soumrak nebo svítání, osvětlení místa veřejným osvětlením apod., v některých případech je nutné respektovat i roční dobu, zejména z důvodu polohy slunce nad obzorem, což má velký význam při posuzování zastínění míst a předmětů, rozpoznatelnosti jejich obrysů apod.
- shodnost vozidel – například ověření akceleračních, brzdných vlastností apod. je zásadně možné jen se stejným vozidlem, které mělo účast na dopravní nehodě, při ověřování dohlednosti a výhledu z vozidla je potřebné dodržet alespoň typ vozidla a jeho barvu, při ověřování dohlednosti při rozsvícených reflektorech je nezbytné dodržet stejné nastavení reflektorů a jejich svítivost
- shodnost osob – vyšetřovacího pokusu by se měli účastnit všichni účastníci dopravní nehody a svědci, neboť například zjistit rychlost chůze svědka je možné pouze s osobou, jejíž rychlost chůze je předmětem zkoumání, s figurantem je takový experiment bezcenný

Předmětem vyšetřovacího pokusu je zpravidla:

- zjištění dohlednosti v místě dopravní nehody
- zjištění výhledu z motorového vozidla
- zjištění výhledu a dohlednosti svědka
- zjištění rychlosti pohybu chodce
- zjištění rychlosti jízdy vozidla
- zjištění akceleračních a brzdových schopností vozidla
- ověření slyšitelnosti zvukových výstražných signálů atp.⁵⁸⁾

Typickým vyšetřovacím pokusem při vyšetřování silničních dopravních nehod je experiment ke zjištění, zda bylo možno zabránit srážce s chodcem při přecházení vozovky vzhledem k udávané rychlosti jízdy vozidla, vzdálenosti v době spatření chodce a rychlosti jeho chůze. Experimentálně lze např. prověřovat způsobilost svědka správně odhadnout rychlost vozidla, možnost oslnění řidiče protijedoucím vozidlem a další skutečnosti.

⁵⁸⁾ CHMELÍK, J.: Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998, str. 76 a 77

V příloze č.9 je kopie vyšetřovacího pokusu ze soudního spisu číslo 18T 61/2003. Soudní znalec v oboru silniční doprava, který měl na základě opatření soudu vypracovat znalecký posudek, v němž měl analyzovat silniční dopravní nehodu, si vyžádal pro získání co nejpřesnějších podkladů k řádnému zpracování posudku vyšetřovací pokus s cílem zjistit výhledové a rozhledové poměry účastníků dopravní nehody.

K dopravní nehodě došlo tím, že řidič osobního automobilu přejel v nočních hodinách na rovném úseku na namrzlé vozovce v lese chodce, který ležel napříč přes komunikaci. Chodec byl na místě mrtvý. Díky provedenému vyšetřovacímu pokusu a podanému znaleckému posudku byl řidič zproštěn obžaloby z trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1,2 trestního zákona a z trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 trestního zákona, jelikož se ukázalo, že za podmínek, které byly na místě dopravní nehody (tma, zatažená obloha, namrzlá a zasněžená vozovka), byla snižena viditelnost a ležící chodec byl pro řidiče automobilu velmi obtížně opticky rozlišitelný, takže řidič nemohl být schopen na vzdálenost, na kterou rozpoznal ležící objekt, zastavit vozidlo. Protože si řidič vůbec neuvědomil, že objekt, který přejel, mohl být člověk, zprostil ho soud obžaloby i z druhého uvedeného trestného činu.

Soudní znalec dospěl k závěru, že dráha vozidla potřebná pro zastavení z rychlosti 70 km/hod, kterou jel obžalovaný, byla kolem 100 metrů a že tedy řidič nemohl být schopen na vzdálenost, na kterou rozpoznal ležící objekt, tedy na vzdálenost 30 metrů vozidlo zastavit. Při rozpoznání chodce na vzdálenost 30 metrů by byla podle znalce maximální rychlost pro odvrácení střetu 32 km/hod.

7. Závěr

Na předchozích stranách jsem se pokusila nastínit způsob, jakým orgány činné v trestním řízení obvykle vyšetřují a objasňují silniční dopravní nehody, resp. delikty spáchané v souvislosti se silničními dopravními nehodami.

Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod však není kategorií statickou, ale právě naopak – neustále se vyvíjí, a to zejména v souvislosti s rozvojem počítačové techniky. Dá se tak předpokládat, že ruční zhotovování náčrtků a plánek za účelem dokumentace místa nehody bude již brzy plně nahrazeno programovým systémem DMU. Jediným problémem je zde finanční stránka. V současné době je uváděn do praxe přístroj, pomocí kterého bude možné přímo na místě události orientačně stanovit ovlivnění osoby jinou návykovou látkou než alkoholem.

Ze statistických údajů uvedených v úvodu této práce vyplývá, že se snad již podařilo zastavit neustále rostoucí počet osob usmrcených a zraněných při dopravních nehodách. Přesto jsou tato čísla i nadále alarmující a je třeba zavádět nová a účinnější preventivní i represivní opatření, která pomohou snížit následky dopravních nehod.

Od 1. července 2006 nabude účinnosti novela zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Novelizace pravidel silničního provozu byla vyvolána zejména nutností zvýšit bezpečnost na našich silnicích, dále v souladu s vládou schválenou rámcovou Národní strategií bezpečnosti silničního provozu (usnesení vlády č. 394 z roku 2004) snižovat počet osob usmrcených a zraněných v důsledku dopravních nehod a v neposlední řadě aktualizovat českou právní úpravu ve vztahu k právu Evropských společenství.

Novelizace pravidel silničního provozu je v zásadě postavena na nových preventivních opatřeních (povinné používání dětských zádržných systémů na všech druzích pozemních komunikací, povinné používání cyklistických přileb do 18 let, celodenní svícení po celý rok apod.) doplněných opatřeními v oblasti represe směřované zejména na ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků. Tito řidiči musí od 1. července počítat nejenom s bodovým systémem hodnocení řidičů, ale i s podstatně vyššími peněžitými sankcemi za dopravní přestupky. Zároveň novela zavádí nový trestný čin, a to řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona, a novelizuje i trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ. Současně novelizovaný zákon dává nové pravomoci Policii ČR, která bude moci ve vybraných případech na místě zadržet řidičský průkaz, zabránit řidiči v další jízdě, případně vyžadovat kauci. Městské a obecní policie budou moci měřit dodržování nejvyšší povolené rychlosti.

Nová právní úprava má tak přispět k trendu snižování následků silničních dopravních nehod, zahájeném v roce 2003.

LITERATURA

BACHMANN, V. a kol.

Dokumentace místa události s využitím metody blízké fotogrammetrie, Odborná sdělení Kriminalistického ústavu, č. 3-4, 1993

ČERMÍN, S. a kol.

Kriminalistika – dopravní nehody, SPN, Praha 1968

CHMELÍK, J.

Vyšetřování silničních dopravních nehod, MV ČR, Praha 1998

CHMELÍK, J., PORADA, V.

Charakteristika a objasňování silničních dopravních nehod, Soudní inženýrství, č.3-4, 1998

JELÍNEK, J. a kol.

Trestní právo procesní, 3. vydání, Eurolex Bohemia, Praha 2003

JELÍNEK, J. a kol.

Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou, 22. vydání, Linde, Praha 2005

KONRÁD, Z. a kol.

Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů, 3. vydání, Policejní Akademie ČR, Praha 1999

MUSIL, J. a kol.

Kriminalistika, Naše vojsko, Praha 1994

MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.

Kriminalistika, 2. vydání, C. H. Beck, Praha 2004

NOVOTNÝ, O., DOLENSKÝ, A., NAVRÁTILOVÁ, J., PÚRY, F., RIZMAN, S., VANDUCHOVÁ, M., VOKOUN, R.

Trestní právo hmotné II. – Zvláštní část, ASPI Publishing, Praha 2004

PORADA, V. a kol.

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

SLAVÍČEK, J.

Plynově chromatografické stanovení methyl- a ethylalkoholu v krvi, Československá kriminalistika, č. 2, 1972

ŠACHL, J.

Dokumentace dopravních nehod, Odborná sdělení Kriminalistického ústavu, č.2, 2000

ŠACHL, J.

Zvláštnosti stop na místech dopravních nehod, Soudní inženýrství, č.6, 2002

VAJDA, L.

Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod, Vysoká škola SNB, Praha 1981

VANĚROVÁ, H. a kol.

Rychlý způsob stanovení hladiny alkoholu v krvi pomocí dechového analyzátoru, Kriminalistický sborník, č. 4, 1986

internetové stránky Ministerstva vnitra České republiky - <http://www.mvcr.cz>

vyšetřovací a soudní spisy vedené Službou kriminální policie a vyšetřování ve Strakonících a Okresním soudem ve Strakonících

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 - Statistické údaje o silničních dopravních nehodách a počtu mrtvých osob v členění podle druhu komunikace a statistické údaje o vývoji počtu usmrcených osob při silničních dopravních nehodách
- Příloha č. 2 - Úřední záznam o podaném vysvětlení - ČTS: ORST-83/OK-2005
- Příloha č. 3 - Protokol o nehodě v silničním provozu - ČTS: ORST-511/OK-2004
- Příloha č. 4 - Plánek místa silniční dopravní nehody - ČTS: ORST-413/OK-2003
- Příloha č. 5 - Plánek místa silniční dopravní nehody - ČTS: ORST-90/OK-2003
- Příloha č. 6 - Záznam o dechové zkoušce z místa dopravní nehody a protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem - ČTS: ORST-539/OK-2003
- Příloha č. 7 - Záznam o dechové zkoušce z místa dopravní nehody a protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem - ČTS: ORST-511/OK-2004
- Příloha č. 8 - Protokol o výsledku obviněného - ČTS: ORST-413/OK-2003
- Příloha č. 9 - Vyšetřovací pokus - číslo soudního spisu 18T 61/2003

PŘÍLOHA č. 1

V následující tabulce je uvedeno porovnání (se stejným obdobím roku 2004) počtu silničních dopravních nehod a počtu usmrcených osob v členění podle druhu komunikace, a to za období od ledna do října roku 2005.

Druh komunikace	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených
Dálnice	3 974	-304	29	-11
Silnice I. třídy	28 733	-1 548	352	-33
Silnice II. třídy	23 419	-340	213	-20
Silnice III. třídy	17 637	27	159	1
Komunikace sledovaná	30 070	594	83	-13
Komunikace nesledovaná	41 418	956	62	-4
Účelová komunikace	17 343	408	19	-3

V následující tabulce je uveden vývoj počtu usmrcených osob při nehodách v obci a mimo obec za 10 let – v letech 1995 až 2004.

Počet usmrcených osob	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
V obci	612	600	583	464	507	520	455	501	486	438
Mimo obec	772	786	828	740	815	816	764	813	833	777 ¹⁾

¹⁾ <http://www.mvcr.cz>

ÚŘEDNÍ ZÁZNAM
o podaném vysvětlení podle § 158 odst. 5 tr. řádu

V Strakonících dne 04.01.2004 hod. 10.00
podal(a) vysvětlení - bez předchozí výzvy - po předchozí výzvě k dostavení se - po předvedení - zajištění

(jméno, příjmení, dřívější jméno a příjmení)

08.10.1950

m.n. Benešova Hora, okr. Prachatice, OP.č.

(datum narození, rodné číslo, průkaz totožnosti)

trvalý pobyt: Strakonice I, sídliště I.Máje 1148, telefon - , mobil -
současný pobyt: totožný
adresa pro doručování: Strakonice, sídliště I.Máje 1148
zaměstnání: ČZ strojírna - vedoucí výroby.
zaměstnavatel: ČZ Strakonice
předmětem vysvětlení je: dopravní nehoda ze dne 12.12.2004
o vyžádání vysvětlení od nezletilého byl předem vyrozuměn (§ 158 odst.4 tr.ř.) dne:
hod. zákonný zástupce (způsob vyrozumění, jméno, příjmení)

Osoba podávající vysvětlení byla podle § 158 odst. 4. tr. ř. poučena, že při podání vysvětlení má právo na právní pomoc advokáta;

podle § 158 odst. 7 tr.ř. nesmí být od ní vysvětlení požadováno, jestliže by jí porušila státem výslovně uloženou nebo uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže by byla této povinnosti zproštěna příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má;

dále je povinna vypovídat pravdu a nic nezamlčovat (s výjimkou podezřelého), současně se upozorňuje na trestní odpovědnost za uvedení vědomě nepravdivých údajů (křivé obvinění dle § 174 tr.z., pomluvy dle § 206 tr.z., poškozování cizích práv dle § 209 tr.z.a nadřizování dle § 166 tr.z.);

uvedením nepravdy o okolnosti, která má podstatný význam pro rozhodnutí nebo zamlčením takové okolnosti se může dopustit přestupku křivého vysvětlení podle § 47a zákona č.200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (sankce až do výše 50.000,-Kč);

může vysvětlení odepřít, pokud by jí způsobila nebezpečí trestního stíhání sobě, svému příbuznému v pokolení prvním, svému sourozenci, osvojiteli, osvojenci, manželu nebo druhu anebo jiným osobám v poměru rodinném nebo obdobném, jejichž újmu by právem pocítovala jako újmu vlastní (§ 100 odst. 2 tr.ř.);

nasvědčují-li zjištěné okolnosti tomu, že jí bude třeba jako svědkovi poskytnout ochranu, je třeba při sepisování úředního záznamu postupovat podle § 55 odst. 2 tr.ř.;

podle § 158 odst. 9 tr.ř. má ten, kdo se dostaví na výzvu k podání vysvětlení nárok na náhradu nutných výdajů a prokázaného ušlého výdělku, neuplatní-li jej do tří dnů po podání vysvětlení, nárok zaniká;

dále byla poučena podle § 2 odst. 14 tr.ř. o právu používat mateřský jazyk nebo jazyk, o kterém prohlásí, že jej ovládá;

při předložení záznamu k přečtení má právo žádat jeho doplnění či opravy, aby byl v souladu s podaným vysvětlením.

Osoba podávající vysvětlení byla poučena ve smyslu shora uvedených zákonných ustanovení a současně jí byla objasněna podstata věci, ke které má podat vysvětlení. Poučení porozuměla a uvádí :



Bylo to dne 11.12.2004 jsem odjel služebním OA t.z. Škoda Octávia rz. STJ 04-97 na chalupu ke své matce do obce Bošice, u Javorníka, okr. Prachatice. Je to zhruba 30 km od Strakonice. Služební vozidlo Škoda mám určené i k soukromému užívání. Na chalupě u své matky jsem byl přes noc. V sobotu večer jsem byl na návštěvě u příbuzných, kde jsem vypil dvě piva (plzeňská dvanáctka). Druhý den t.j. 12.12.2004 kolem 10.00 hod. jsem měl svačinu a zapil jsem to pivem a byli to tři třetinky desítky. Jiný alkohol jsem nepil. A navíc jsem předpokládal, že po poledni pojedu domů do Strakonice. Ještě než jsem odjel do Strakonice tak jsem si dal u matky oběd, to jsem již nic nepil a následně jsem odjel do Strakonice, kolik bylo hodin si nepamatuji, ale bylo to kolem poledne. Ve vozidle jsem jel sám, byl jsem připoután bezpečnostním pasem, vozidlo Škoda Octávia bylo po technické stránce v pořádku. K průběhu dopravní nehody bych řekl, že jsem jel po pozemní komunikaci I/4 ve směru od Volyně na Strakonice, vozovka byla suchá, viditelnost do dálky dobrá, provoz byl slabý. Já jsem projel kolem křižovatky vedoucí na Kapsovu Lhotu a zde většinou zařazuji neutrálně a nechávám vozidlo jet samovolně. Po ujetí několika stovek metrů jsem před sebou viděl jet asi dvě vozidla, zařadil jsem pátý rychlostní stupeň a rozhodl jsem se tato vozidla předjet. Rychlost mého vozidla mohla být mezi 110-120 km/hod. Jelikož jsem z protisměru neviděl jet žádná vozidla, tak jsem zapnul levý ukazatel směru a chystal jsem se obě vozidla jedoucí přede mnou předjet, ale když jsem se dostal se svým vozidlem ke středu vozovky, tak jsem spatřil z protisměru přijíždět dvě vozidla a tyto vozidla předjížděl řidič černého osobního automobilu tov.zn. ani rz. nevím. Když jsem tuto situaci uviděl, tak jsem od předjíždění upustil a chtěl jsem se zařadit zpět za vozidla, která jsem chtěl předjet já. Já jsem se svým OA zařadil za obě vozidla a když jsem si myslel, že již vozidlo je srovnané, tak jsem ucítil, že vozidlo Škoda plave a začínalo se dostávat do bočního smyku já jsem se tento smyk snažil dorovnávat ale nepodařilo se mi to a s vozidlem jsem bočně vjel do pravého silničního příkopu, kde jsem bokem narazil do dopravní značky a následně praskla skla a já jsem již nic neviděl, tak-že nevím co se dále dělo. Když vozidlo Škoda zastavilo, tak jsem visel zaklíněn ve vozidle za bezpečnostní pas, někdo mi uvolnil bezpečnostní pas a já jsem vylezl z vozidla. Následně jsem byl převezen na lékařské vyšetření a byl jsem hospitalizován v nemocnici ve Strakonici. Druhý den 13.12.2004 jsem byl převezen na další ošetření do nemocnice v Českých Budějovicích. V pracovní neschopnosti jsem nebyl, vybíral jsem si dovolenou. Na lékařskou kontrolu jsem pozván do Českých Budějovic na chirurgickou ambulanci dne 28.01.2005. Co se týče technického stavu vozidla Škoda Octávia tak mohu říci, že vozidlo bylo po technické stránce v pořádku, dne 07.12.2004 bylo v servisu u Šrachty na kontrole a přitom došlo k výměně brzdových destiček. Tak-že OA bylo v pořádku. K zavinění dopravní nehody bych řekl, že se necítím vinen a kdo dopravní nehodu zavinil nedokážu vysvětlit.

otázka: Myslíte si, že kdy byste jel menší rychlostí, že byste danou situaci zvládl lépe.

odpověď: Asi bych to zvládl lépe.

Závěrem bych řekl, že jsem rád, že jsem nezpůsobil zranění jinému člověku a že jsem ve vozidle jel sám.

vypověděl:

přítomný:

por. Jar. Tchorzewski

vyslechl/

nprap. Roman Tichánek

Strakonice 30. července 2004
poř.č.779/2004

Protokol o nehodě v silničním provozu

Datum a čas dopravní nehody	30.07.2004 pátek 19:20
Místo	VIRT - silnice 1.třídy č. 22 v km 84,1 s křižovatkou místní komunikace vedoucí k restauraci Myslivna a mk. vedoucí do Starého Dražejova
Účastníci dopravní nehody	<p>1C5 4075 (CZ) osobní automobil SEAT Ibiza 20GTI ((vyrobena (zaevidováno) v roce 1994)) výše škody na vozidle: 40 tis. Kč.</p> <p>řidič: narozen 29. dubna 1983, místo nar.: Strakonice, stát: ČR, rodné číslo státní příslušnost ČR, adresa pobytu: PSČ 387 01 NĚMĚTICE č. 31, kraj: Jihočeský, stát: ČR telefonní číslo: (mobil) osobní doklady: občanský průkaz číslo , vydal(a) 15.10.2003, Strakonice, stát: ČR řidičský průkaz sk. A-50ccm, B čísla AO 277373, vydal(a) 05.12.2001, Strakonice, stát: ČR je podezřelý z porušení ustanovení § 4 písm. a), § 4 písm. b), § 4 písm. c), § 5 odst. 1 písm. h), § 5 odst. 2 písm. b), § 18 odst. 4, § 47 odst. 4 písm. a), § 47 odst. 4 písm. b) a § 47 odst. 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví podle ustanovení § 224 odst. 1 a 2 trestního zákona.</p> <p>spolujedoucí: narozena 06. ledna 1985, místo nar.: Strakonice, stát: ČR, rodné číslo státní příslušnost ČR, adresa pobytu: POD MALSIČKOU č. 594, PSČ 387 01 VOLYNĚ, stát: ČR osobní doklady: občanský průkaz číslo , vydal(a) 16.02.2000, Strakonice, stát: ČR.</p> <p>spolujedoucí: narozen 01 prosince 1981, místo nar.: Hustopeče, okr. Břeclav, stát: ČR, rodné číslo státní příslušnost ČR, adresa pobytu: LUČNÍ č. 448, PSČ 386 02 STRAKONICE, stát: ČR osobní doklady: občanský průkaz číslo , vydal(a) 01.12.99, Strakonice, stát: ČR.</p> <p>MOH I 23060 /BI 0393 jízdní kolo MERIDA Matts výše škody na vozidle: 10 tis. Kč.</p> <p>cyklista-vlastník: - usmrcen narozena 13. května 1972, místo nar.: Rokycany, stát: ČR, rodné číslo státní příslušnost ČR, adresa pobytu: RODINNÁ č. 765/1, PSČ 312 01 PLZEŇ, stát: ČR osobní doklady: občanský průkaz číslo , vydal(a) 27.09.96, Plzeň, stát: ČR.</p>

Svědci	<p>Václav - svědek nar. 29. ledna 1949, stát: ČR, rodné číslo . státní příslušnost ČR, trvale bytem : ŽIVCOVÝCH č. 500/27, PSČ 155 00 PRAHA 5, STODŮLKY, stát: ČR telefonní číslo (mobil)</p> <p>Jana - svědek nar. 15. května 1951, místo nar.: Sušice, okr. Klatovy, stát: ČR, rodné číslo státní příslušnost ČR, trvale bytem : ŽIVCOVÝCH č. 500/27, PSČ 155 00 PRAHA 5, STODŮLKY, stát: ČR</p> <p>Ilija - svědek nar. 02. září 1951, místo nar.: Kyjov, okr. Hodonín, stát: ČR, rodné číslo státní příslušnost ČR, trvale bytem : BEDNÁŘOVA č. 645/1, PSČ 619 00 BRNO-JIH, stát: ČR telefonní číslo : (mobil)</p> <p>Václav - svědek nar. 06. června 1950, místo nar.: Praha, stát: ČR, rodné číslo , státní příslušnost ČR, trvale bytem : KOZÁCKÁ č. 289/9, PSČ 101 00 PRAHA 10, stát: ČR telefonní číslo : (mobil)</p>
Vylíčení události	<p>Dne 30. července 2004 v 19:20 hod. K dopravní nehodě došlo tím, že řidič OA Seat Ibiza jel po pozemní komunikaci I/22 ve směru od Strakonice na Katovice, kde v uvedeném úseku před vyznačenou křižovatkou předjížděl OA Škoda Octavia řidiče V.: který dával přednost chodcům-cyklistům přejíždějícím po vyznačeném přechodu pro chodce ve směru z pravé strany na levou z pohledu jedoucího řidiče OA Seat a následkem toho došlo ke střetu OA Seat čelní částí do levého boku cyklistky I. Při dopravní nehodě utrpěla cyklistka těžké zranění, jehož následkům při převozu do nemocnice v Českých Budějovicích podlehl. (Sdělení MUDr. Sýkory- záchranná služba Strakonice). Dechová zkouška u řidiče OA pozitivní - Drager 0,13 promile alkoholu, proto byl řidič převezen na lékařské vyšetření a odběr krve, kterému se dobrovolně podrobil. Technická závada, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna.</p>
O věci dále rozhodne - rozhodnutí	Věc je v šetření - o pachateli přestupku resp. TČ nebylo rozhodnuto
Technické údaje vozidel	<p>1) osobní automobil SEAT Ibiza 20GTI ((vyrobena (zaevidováno) v roce 1994)) registrační značka : 1C5 4075 (CZ) vlastník : Jiřina , PSČ 387 01 , NĚMĚTICE č. 31, stát: ČR číslo VIN: VSSZZZ6KZZR614561 STK: platná - 10/2004 brzdy: kapalinové, stav nezjišťováno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: Česká pojišťovna a.s. Praha 1- Spálená 16 - číslo dokladu o pojištění : 61385474-12 popis poškození vozidla: přední maska, přední nárazník, přední viko motoru, levé přední světlo, čelní sklo, střecha, pravé přední světlo, promáčklý pravý přední blatník, výše škody na vozidle: 40 tis. Kč</p> <p>2) jízdní kolo MERIDA Matts registrace jízdního kola : MOH I-23060 /BI 0393 vlastník : Eva , RODINNÁ č. 765/1, PSČ 312 01 , PLZEŇ, stát: ČR brzdy: mechanické, stav dobrý popis poškození vozidla: přední kolo, přední vidlice, rám jízdního kola, řídítka s rukojeťmi a pákami, levá klika jízdního kola, pravá klika jízdního kola, poškození celé přední části jízdního kola, poškození celé zadní části jízdního kola, výše škody na vozidle: 10 tis. Kč</p>
Dopravní nehoda oznámena - dne - v - kým	<p>30.07.2004 pátek 19:25 Operační důstojník OŘ P ČR</p>

Místo ohledáno - dne, od - do - kým - přítomen	30.07.2004, 19:35 - 21:40 npor. Miroslav KOVÁŘ; nprap. Roman TICHÁNEK řidič OA , výjezdová skupina ORP Strakonice - kpt. Škola, npor. Stripačuk, npor. Zábranský
Ohledání místa dopravní nehody	I. Dopravní situace: a) V daném případě se jedná o křižovatku pozemní komunikace I/22 v km 84,100 a mk. vedoucí k restauraci „Myslivna“ a mk. vedoucí na Starý Dražejov v obci Vrt (- (Nový Dražejov), okr. Strakonice. Jedná se o rovný a přehledný úsek. Komunikace I/22 je v místě DN široká 6,50 m, po levé straně ve směru jízdy OA (směr na Katovice) je krajnice široká 0,60 m, po pravé straně před křižovatkou je vyznačená zastávka autobusu o šířce 3,80 m, a délka prostoru zastávky je 41,00 m. Šířka vedlejší pozem. komunikace vedoucí na St. Dražejov je 5,60 m, a vedlejší komunikace vedoucí k restauraci „Myslivna“ je široká 4,80 m. Komunikace I/22 je na křižovatce z obou směrů jízdy označena DZ P2 - hl. silnice s dodatkovou tabulkou vyznačující dvě za sebou jdoucí křižovatky s vyznačením hlavní a vedlejší poz. komunikace. Pozemní komunikace vedoucí od obce Starý Dražejov je ke křižovatce je označena DZ - P6 „Stůj dej přednost v jízdě, a je zde také umístěna DZ IS 12a/ začátek obce a DZ IS 12b/ - konec obce. Vedlejší pozemní komunikace vedoucí od restaurace „Myslivna“ k hl. pozemní komunikaci je označena DZ P 4 „dej přednost v jízdě. V místě DN na pozemní komunikaci I/22 je na vozovce vyznačen vodorovným dopravním značením přechod pro chodce, tento přechod je rovněž označen DZ IP6 - „přechod pro chodce“ a pozadí této dopravní značky je pro lepší viditelnost zvýrazněno žlutou fosforující barvou. Toto dopravní značení je dobře viditelné. Za křižovatkou směrem na Katovice je po levé straně označena dopravním značením zastávka autobusu. Povrch vozovky je živitý bez výmolů a výtluk, vozovka je suchá, doprava je zde upravena dopravním značením. Hustota provozu je silná, okolí místa DN tvoří zástavba rodinných domů. b) V době dopravní nehody je denní světlo, teplota vzduchu 22 stupňů Celsia, bezvětrí, pomalu se blíží soumrak, západ slunce - před přední částí OA Seat Ibiza, veřejné osvětlení nebylo v provozu. c) U účastníka DN : řidič - byla dechová zkouška na požití alkoholu pozitivní. Přístrojem Drager zjištěno 0,13 promile alkoholu, proto bylo nařízeno lékařské vyšetření a odběr krve, kterému se řidič OA dobrovolně podrobil.
	II. Popis stop : Po příjezdu na místo DN je zjištěno, že OA Seat Ibiza se nenachází v původním postavení, ale řidič s ním ještě ujel cca 300 m od místa DN ve směru na Katovice, kde byl zablokován dosud nezjištěným řidičem. Jízdní kolo je v původním postavení - v pravém jízdním pruhu ve směru jízdy OA Seat Ibiza, kam bylo nárazem odhozeno. Zraněná cyklistka je v záchranné službě. Na místě DN byly zjištěny tyto stopy: stopa č.0 = naušnice cyklistky, stopa č.1 = pásek na suchý zip od boty cyklistky, stopa č.2 - krevní stopa - místo dopadu cyklistky po střetu s OA na vozovku, stopa č.3 - konečné postavení jízdního kola, stopa č.4 = odpadlá bota cyklistky, stopa č. 5 = pravděpodobné místo střetu OA Seat Ibiza s jízdním kolem a cyklistkou. (uvedené přímým svědkem DN) stopa oz. č. 6-10 = bočně smyková stopa předního kola (jízdní kolo), stopa č.7-10 = bočně smyková stopa zadního kola -jízdního kola,
	II. Popis stop pokračování : Vyměření místa DN: Jako VBM (A) byl zvolen roh budovy po pravé straně pozemní komunikace I/22 u DZ - IP6 přechod pro chodce(bývalá restaurace). Jako PBM(B) byl zvolen bod kolmý od A k pravé krajnici, vyměřování dopravní nehody bylo prováděno po pravé krajnici ve směru jízdy OA Seat Ibiza. Z bodu B po krajnici před stopu č.5 = 3,00 m a kolmo vlevo 3,40 m a zde je stopa č.5, od stopy č.5 před stopu č.6 = 1,60 m a kolmo vlevo 4,20 m a zde je stopa č.6, od stopy č.6 před stopu č.7 = 0,10 m a kolmo vlevo 3,10 m a zde je stopa č.7, od stopy č.7 před stopy č.8 a č. 10 = 0,90 m a kolmo vlevo 3,30 m a zde je stopa č.8, a dále kolmo do vozovky 4,00 m a zde je stopa 10. Od stopy č.8 před stopu č.1 = 1,10 m a kolmo vlevo 3,20 m a zde je stopa č.1, od stopy č.1 před stopu č.0 = 8,30 m a kolmo vlevo 2,80 m a zde je stopa č.0, od stopy č.0 před stopu č.2 = 10,20 m a kolmo vlevo 1,20 m a zde je stopa č.2, od stopy č.2 před stopu č. 4 = 4,90 m a kolmo vpravo do silničního příkopu 2,20 m a zde je stopa č.4. Od stopy č.4 před zadní kolo jíz.kola = 3,60 m a kolmo vlevo 1,20 m a zde je střed zadního kola, od zad.kola před přední kolo = 1,0 m a kolmo vlevo 1,60 m a zde je střed zadního kola jíz.kola.

III. Učiněná opatření :

Na místě dopravní nehody provedeno: dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníků DN - pozitivní, fotodokumentace, lustrace osob - pátráním neprochází, lustrace VIN vozidel pátráním neprochází, na místě odtahová služba, na místě vozidlo RLP, na místě vrtulník RLP, náčrtek místa dopravní nehody, odebrání vzorku krve, ohledání místa dopravní nehody, ohledání místa TČ bylo provedeno jako neodkladný a neopakovatelný úkon - s přibývajícím časem dochází k zániku stop a dalších informací o pachatelích TČ, přítomen policejní rada Služby krim. policie a vyšetřování OR PČR - DN si na místě převzal, šetření, šetření k pachateli DN, zjištění totožnosti svědků,

Uvedené výše škody v protokolu jsou jen orientačním odhadem Policie ČR, v žádném případě nejsou podkladem pro skutečnou náhradu škody pojišťovnou.

nprap. Roman TICHÁNEK
Policejní orgán
Telefonní spojení
974237 269 nebo 974 237 251

6

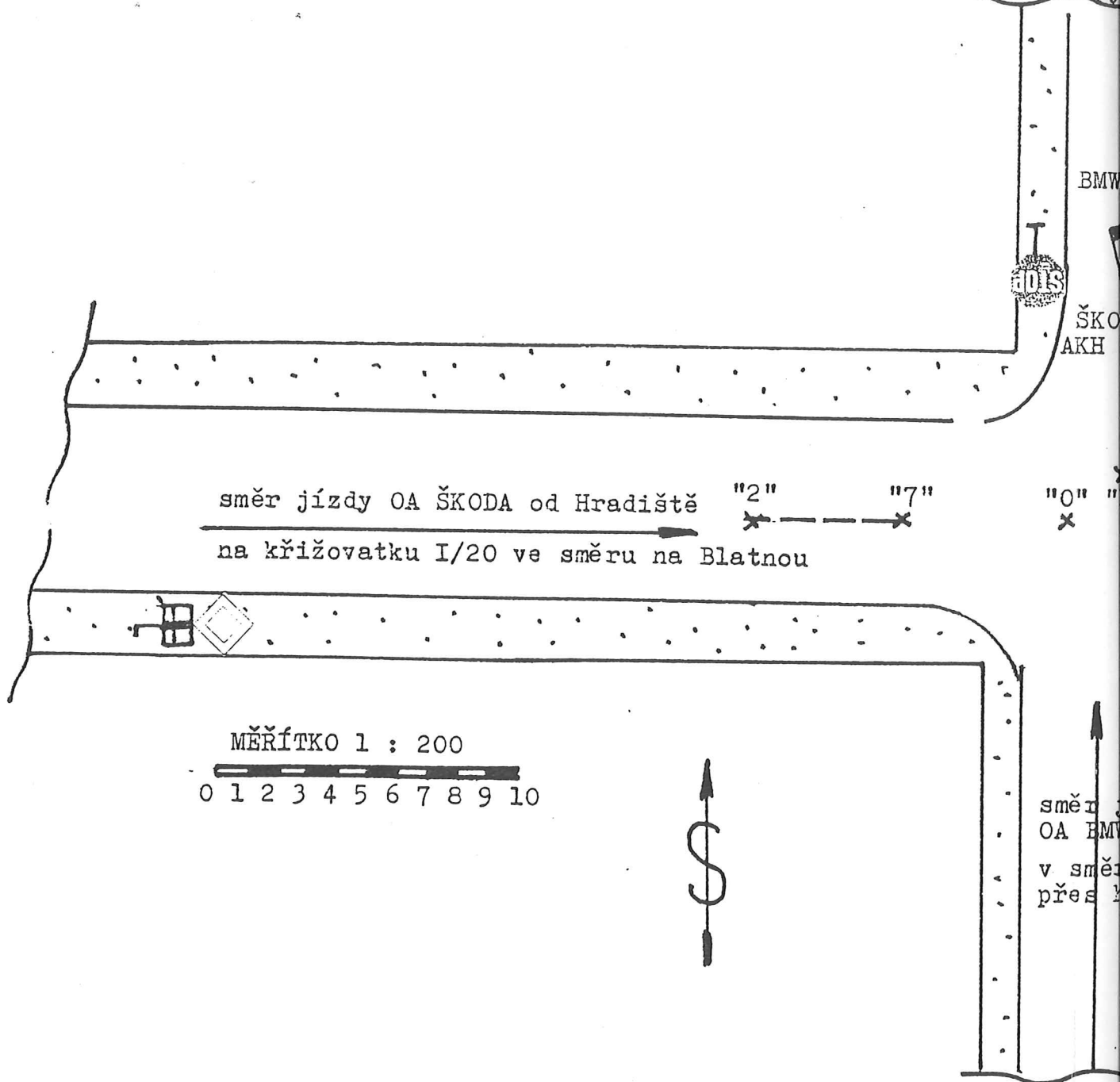
Policie České republiky
Okresní ředitelství (23)
Služba dopravní policie
386 01 STRAKONICE

Č.j. ORST 261/DN-TČ-KM-2003

P l á n e k místa dopravní nehody ze dne 12.4.2003 v 19.25
pozemní komunikace III/02017 s m.k. v obci Tcho
nice.

OA BMW 1A8 8584 řidičky Andrea
OA ŠKODA Oct. AKH 42-05 řidičky Blanka

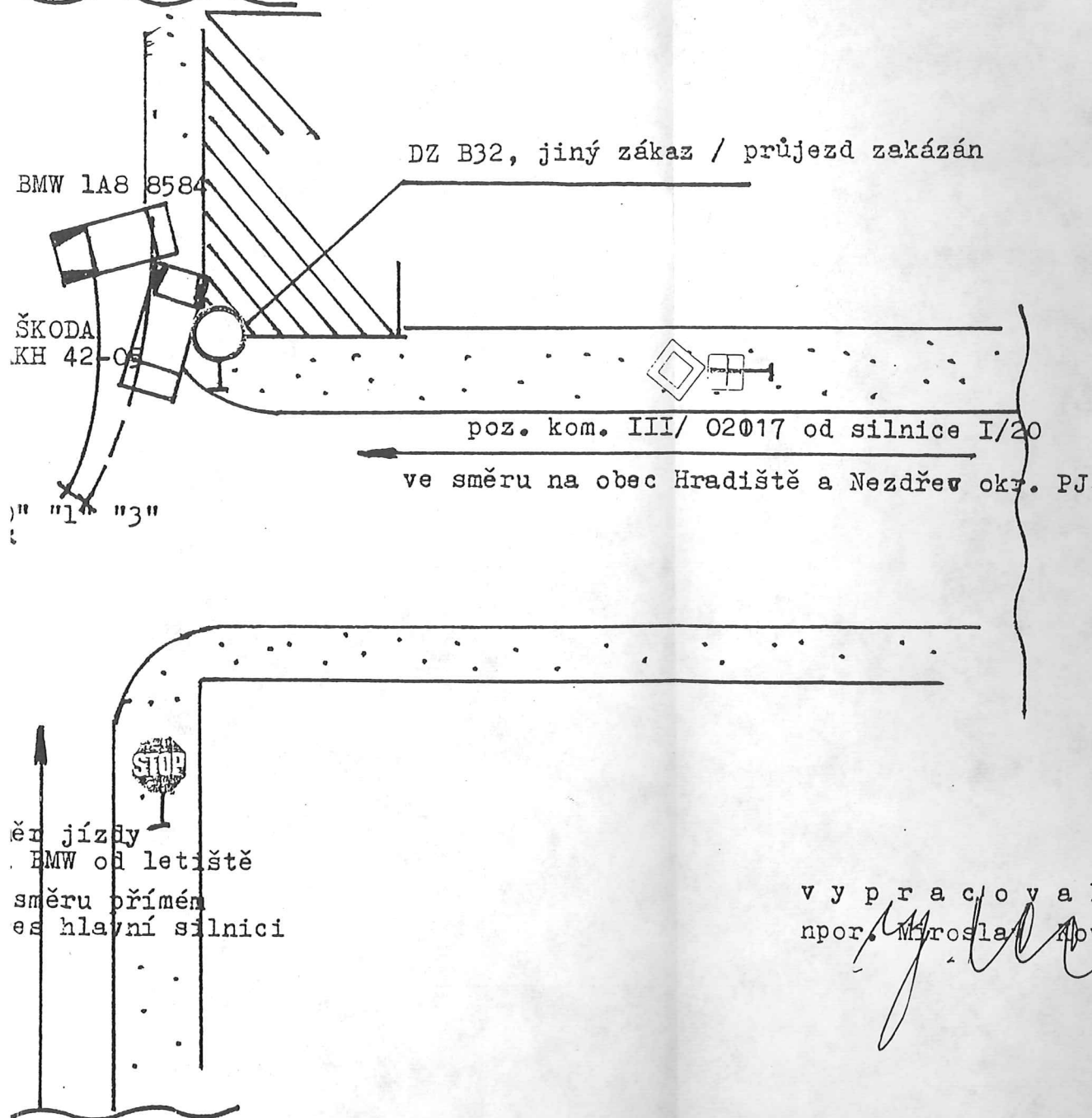
S t o p y Stopa "0" pomyslné místo střetu vozidel
stopa "1" a "3" začátek bočně smykových stop OA
stopa "2" - "7" je začátek a konec brzdné stopy



Strakonice 30.4.2003

0,25 hod. na křižovatce
Pchořovice okr. Stráko-

OA BMW
kopy OA SKODA



POLICIE České republiky
 Okresní ředitelství ⑥
 Služba dopravní policie
 386 01 STRAKONICE

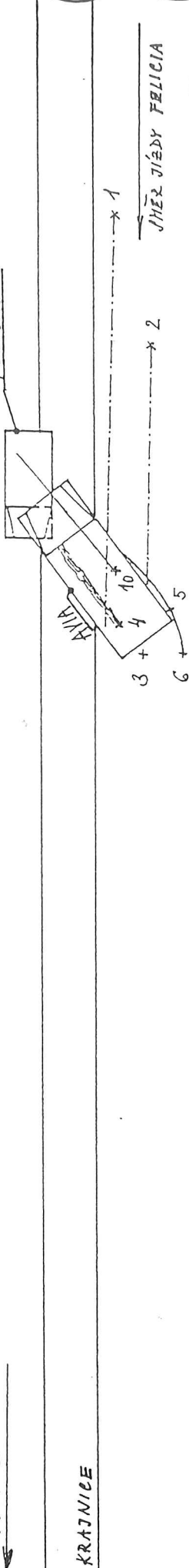
Čj:ORST-158/DN-TČ-SE-2003

Plánek místa DN ze dne 3.3.2003 na pozemní komunikaci I/4 v km 104,300 - srážka NA Avia spz. 1C5 1589 řidiče Michal , nar. 26.3.1976 s OA VW Passat spz. 1C3 1548 a OA Felicia spz. STH 41-74 řidiče Vladimíra , nar. 3.3.1971/

- Legenda: 1 - začátek brzdné stopy OA Felicia (pravých kol)
 2 - začátek brzdné stopy levých kol OA Felicia
 3 - místo střetu, 4 - dřecí stopa od Felicie
 6-5 - bočně smyková stopa pravých kol Avia
 7-8 - jízdní stopa od Avia (pravých kol)
 9 - místo nárazu NA Avia do VW Passat
 10 - smyková stopa od levého předního kola OA Felicia



VOLYŇE



SMĚR JÍZDY
 AVIA 3

7

ADJAVENÉ OA
 VW PASSAT

KRAJNICE



A VBM

STRAKONICE

Zpracoval: *Petr Šimon*
 Petr Šimon
 policejní inspektor

Policie České republiky
Okresní ředitelství
Dopravní inspektorát - SDN
Plánkova 629
386 01 Strakonice

Č.j.:ORST-786/DN-TČ-KM-2003

Strakonice 9. října 2003

ZÁZNAM O DECHOVÉ ZKOUŠCE

Dne 9. října 2003 v 19:27 hodin byl vyzván řidič - osobní automobil - ŠKODA 136LFavorit, RZ - STD 30-88, MSPZ CZ - k provedení dechové zkoušky, přístrojem DRÄGER, která byla pozitivní, celkově naměřeno 1,82 g/kg alkoholu, odběr vzorku krve po výzvě odmítnut.

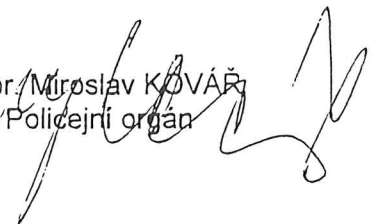
jméno a příjmení	Ladislav
narozen	23. dubna 1951, Strakonice ČR, r.č. st. přísl. ČR
bytem trvale	MLÝNSKÁ č. 1063, PSČ 386 01 STRAKONICE, stát : ČR
zaměstnán	OSVČ
průkaz totožnosti	občanský průkaz číslo , vydal(a) 14.05.97, Strakonice, ČR
ŘP ev.č.	řidičský průkaz sk. A, B, C, T čísla AL147200, vydal(a) 14.05.97, Strakonice, ČR

Jmenovaný se vyjádřil v Protokolu o podání vysvětlení

Místo pro vylepení výstupu z tiskárny uvedeného přístroje:

DRÄGER ALCOTEST PRINTER DD.MM.RR HH:MM 09.10.03 19:41 OK	DRÄGER ALCOTEST PRINTER ***** MÍSTO:	ALCOTEST V.C.: ARRK-0173 PŘÍSTI KALIBRACE: DD.MM.RR / 25.11.03 ČÍSLO ZKOUSKY: 0183 DD.MM.RR HH:MM 09.10.03 19:27	TISKARNA V.C.: ARRJ-0235 PŘIJMENÍ:	JMENO: Ladislav	DATUM NAROZENÍ: 23.4.1951	POLICISTA: Kovář	***** CAS VYDECHU: 4.05 VYDECHOVY OBJEM: 2.180L ***** * DECHOVA ZKOUSKA * * 1.82 ‰ * ***** PODPIS:
--	--	---	---------------------------------------	-----------------	------------------------------	------------------	---

npor. Miroslav KOVÁŘ
Policejní orgán



19
Policie České republiky
Okresní ředitelství
Dopravní inspektorát - SDN
Plánkova 629
386 01 Strakonice

Č.j.ORST-786/DN-TČ-KM-2003

Strakonice 10. října 2003

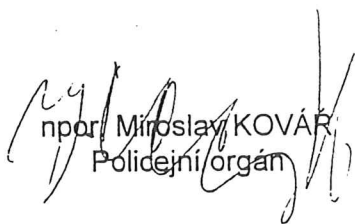
Počet listů: 1

Policie České republiky
služba kriminální policie a vyšetřování
STRAKONICE

Záznam o dechové zkoušce z místa dopravní nehody ze dne 9.10.2003 v 18:40 hod. na poz. kom. I/22 ve Strakonících.

Dne 9.10.2003 došlo na poz. komunikaci I/22 v km 87,950 ulice Podsrpenská k dopravní nehodě řidiče OA Škoda 136 Favorit STD 30-88, které řídil majitel Ladislav. Provedenou dechovou zkouškou bylo přístrojem Draeger naměřeno 1,82 promile alkoholu v krvi. Na záznamovém zařízení uvedeného přístroje byla v době měření zaznamenána odchylka v uvedeném čase doby dechové zkoušky. Na vytisklém záznamu o dechové zkoušce je časový rozdíl mezi dobou prováděné dechové zkoušky a časem uvedeným na pásku výstupu z tiskárny, který činí 16 minut rozdílu od skutečné doby. To znamená, že v době, kdy byla zkouška prováděna u výše uvedeného řidiče v 19:43 hodin. byl na proužku výstupu z tiskárny záznam doby dechové zkoušky 19:27 hodin. Rozdíl mezi časy dechové zkoušky a údajem z tiskárny je 16 minut.

Po provedené dechové zkoušce byl o jejím výsledku řidič informován a vytištěný proužek odmítl podepsat. O výsledku dechové zkoušky se jinak nevyjádřil.


por. Miroslav KOVÁŘ
Policijní orgán


por. Tchorzewski Jaroslav
Vedoucí SDN:



Policie ČR - Okresní ředitelství
Strakonice
 Služba dopravní policie, Plánkova 629,
 386 01 Strakonice

POUČENÍ

Podle ustanovení § 5 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je řidič povinen dle písm. f)

- podrobit se na výzvu policisty dechové zkoušce a v případě pozitivního zjištění i lékařskému vyšetření s odběrem krve nebo moči ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem,

písm. g)

- podrobit se na výzvu policisty odbornému lékařskému vyšetření, není-li ovlivněn návykovou látkou podle zvláštního právního předpisu.

Je-li pro vyšetření třeba odebrat krev, je osoba uvedená výše povinna strpět, aby jí lékař nebo odborný zdravotnický pracovník odebral krev, pokud to není spojeno s nebezpečím pro její zdraví (ustanovení § 6 odst. 3) zákona č. 37/1989 o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi)

Nesplnění uvedené povinnosti zakládá skutkovou podstatu přestupku ve smyslu ustanovení § 30 odst. 1) písm. i) zákona č. 200/1990 o přestupcích s možností uložení pokuty do výše 15 000,- Kč a zákazu činnosti do dvou let.

Datum : 9.10.2003

LADISLAV

Jméno a příjmení poučeného

23. 4. 1950

datum narození :

[Handwritten signature]
.....

Podpis

Kpt. DOUBEK - 225580

Poučení provedl (OeČ) :

[Handwritten signature]
.....

Podpis :

21

VYPLNIT VŠECHNY ODDÍLY!

PROTOKOL O LÉKAŘSKÉM VYŠETŘENÍ PŘI OVLIVNĚNÍ ALKOHOLEM

razítko žadatele - policie, VÚ, zaměstnavatele, zdravotnického zařízení či jiné organizace

A) VYPLNÍ ŽADATEL

Jméno příjmení LADISLAV

Datum naroz. 23. 4. 1951 Rodné číslo 510423j

Státní příslušnost 1. ČR, 2. jiná 1

Místo (PSC) 171/142521063 Zaměstnavatel Soukromý podnikatel Povolání -

LÉKAŘSKÉ VYŠETŘENÍ

1. na žádost příslušníka policie 1
2. z podnětu lékaře
3. org. státní správy
4. zaměstnavatele
5. na vlastní žádost

DŮVOD K VYŠETŘENÍ

1. dop. kontrola
2. dop. nehoda 2
3. zdravotnický
4. kontrola na pracovišti
5. protispol. jednání
6. jiný důvod

Doba deliktu den 9. 10. h. min.

Začátek pití alk. den 9. 10. h. 16.00 min. -

Konec pití alk. den. h. min.

Požítí alk. náp. po dilektu 1 ano, 2. ne 1

Čas, druh a množství NEVI 2 PIV - 10 2 SLIVKOVIC VELEKA ODLIVNA

Druh alk. 1 množství

pivo

vino

lihoviny

ŘIDIČ 1 ano, 2. ne 1

Množství, druh a doba posledního jídla před deliktem 9. 10. 03 o 19.00 h, uvdie

podpis žadatele DOUBSKA

B) VYPLNÍ LÉKAŘ PROVÁDĚJÍCÍ VYŠETŘENÍ

Lékařské vyšetření bylo započato dne 9. 10. 03 h 20 min 38

CHOVÁNÍ

1. zdvořilé 1
2. hluché
3. mnoho-mluvnost
4. exalťovanost
5. tupost

VÝBAVA PŘEDSTAV

1. hbitá 1
2. pomalá
3. útlum
4. bezvědomí

SPOJKVY

1. bledé 2
2. překrvené

REAKCE ZORNIC

1. normální 1
2. zpomalená

"POSTROTAČNÍ NYSTAGMUS" (Otočit 5x za 10 sekund, pak pohled na lékařův prst ze vzdálenosti 25 cm) POZOR NA PÁD!!! Doba přetrvávání nystagmu s

Tělesná hmotnost 84 kg

výška 186 cm

teplota °C

puls 120 /min.

DALŠÍ VYŠETŘENÍ (1. ano, 2. ne, 3. nelze vyšetřit)

Nejistý při chůzi 1

Nejistý při chůzi po čáře 1

Pokus prst - nos nepřesný 3

Romberg III je pozitivní 1

Zk. předklon - záklon je pozitivní 1

Dech vyšetřovaného páchne po alkoholu pozitiv. 1

Poraněný 1 ano, 2. ne 2

Druh poranění -

Nemoc 1 ano, 2. ne 2

Druh nemoci -

Požil léků před vyšetřením 7

Název léku, množství, doba požití Cilkanol

Vyšetřovaný léky požívá 1

1. pravidelně
2. užití jednorázové

1. nepožil, 2. analgetika, 3. hypnotika, 4. ataraktika, 5. antihistaminika, 6. psychostimulancia, 7. jiná skupina léků

1. Vyšetřovaný jeví poruchy psychosenzomotorických funkcí 1

2. Vyšetřovaný nejeví poruchy psychosenzomotorických funkcí

Odběr krve 9. 10. 03 odmita

proveden dne h min.

Přes poučení o porušení zákonem stanovené povinnosti odmítá odběr krve z důvodu nevi

K desinfekci kůže bylo použito

Vyšetření a odběru krve přítomen

Zdravotní sestra

razítko zdrav. zařízení kde byl proveden odběr, jmenovka a podpis lékaře

C) VYPLNÍ LABORATOŘ POVĚŘENÁ VYŠETŘOVÁNÍM HLADINY ALKOHOLU

Číslo vyšetření

Vzorek vyšetřen dne

Vzorek doručen dne

Zásilka neporušena 1. ano, 2. ne

METODA

1. plynová chromatografie
2. Widmarkova zkouška

Zdravotnická služba Strakonice základna Strakonice 383 324 834 fax 383 324 651 IČO 60820367

razítko/oddělení provádějícího vyšetření a podpis odpovědného pracovníka

16

Policie České republiky
 Okresní ředitelství
 Dopravní inspektorát - SDN
 Plánkova 629
 386 01 Strakonice
 Čj:ORST-613/DN-TČ-TR-2004

Strakonice 30. července 2004

ZÁZNAM O DECHOVÉ ZKOUŠCE

Dne 30. července 2004 v 19:44 hodin byl vyzván řidič - osobní automobil - SEAT Ibiza 20GTI, RZ - 1C5 4075, MSPZ CZ - k provedení dechové zkoušky, přístrojem DRÄGER, která byla pozitivní, celkově naměřeno 0,13 g/kg alkoholu, odběr vzorku krve proveden.

jméno a příjmení **David**
 narozen 29. dubna 1983, Strakonice ČR, r.č. st. přísl. ČR
 bytem trvale PSČ 387 01 NĚMĚTICE č. 31, kraj: Jihočeský, stát: ČR
 průkaz totožnosti občanský průkaz číslo , vydal(a) 15.10.2003,
 Strakonice, stát:ČR
 ŘP ev.č. řidičský průkaz sk. A-50ccm, B čísla AO 277373, vydal(a)
 05.12.2001, Strakonice, stát: ČR

Jmenovaný se vyjádřil v protokol o výsluchu podezřelého

Misto pro vylepení výstupu z tiskárny uvedeného přístroje:

```

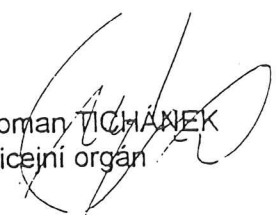
DRÄGER ALCOTEST PŘINTER
DD.MM.RR HH:MM
30.07.04 19:28 OK

DRÄGER ALCOTEST PŘINTER
*****
MISTO: VIRT

ALCOTEST V.C.: ARRK-0173
PŘÍSTI KALIBRACE:
DD.MM.RR / 18.11.04 0275
ČÍSLO ZKOUSKY:
DD.MM.RR HH:MM
30.07.04 19:44

TISKARNA V.C.: ARRJ-0235
-----
PŘIJMENÍ:
-----
JMÉNO: DAVID
-----
DATUM NAROZENÍ:
29.04.1983
-----
POLICISTA: ZSS JŠŠ
1197 sp. Tichánek
*****
CAS VYDECHU: 4.45
VYDECHOVÝ OBJEM: 1.208L
*****
* DECHOVA ZKOUSKA *
* 0.13 ‰ *
*****
PODPIS:
    
```

nprap. Roman TICHÁNEK
 Policejní orgán



PLNIT VŠECHNY ODDÍLY!

PROTOKOL O LÉKAŘSKÉM VYŠETŘENÍ PŘI OVLIVNĚNÍ ALKOHOLEM

14

Číslo OR: STRAKONICE
Místní žadatele - policie, VÚ, zaměstnavatele,
zdravotnického zařízení či jiné organizace

POLICIE ČR
Okresní ředitelství
Služba dopravní policie - STRAKONICE

Došlo: - 5 - 08 - 2004

Č.j.: Státní příslušnost: 1

Příchoy: 1. ČR, 2. jiná

VYPLNÍ ŽADATEL

David

Datum naroz. 29.4.83

Rodné číslo

Nimitiev 31

Zaměstnavatel

Povolání

VYŠETŘENÍ

DŮVOD K VYŠETŘENÍ

Doba deliktu den h min.

Druh alk. množství

- dop. kontrola
- dop. nehoda
- zdravotnický
- kontrola na pracovišti
- protispol. jednání
- jiný důvod

Začátek pití alk. den h min.

pivo

Konec pití alk. den h min.

vino

Požitií alk.-náp. po dilektu 1. ano, 2. ne

Čas, druh a množství

lihoviny

ŘIDIČ

1. ano, 2. ne

[Signature]
podpis žadatele

VYPLNÍ LÉKAŘ PROVÁDĚJÍCÍ VYŠETŘENÍ

vyšetření bylo započato dne 12.7.2004 h 20 min. 30

VÝBAVA PŘEDSTAV

SPOJIVKY

"POSTROTAČNÍ NYSTAGMUS"
(Otočit 5x za 10 sekund, pak pohled na lékařův prst ze vzdálenosti 25 cm)
POZOR NA PÁDÍ!!
Doba přetrvávání nystagmu s

Tělesná hmotnost kg

výška cm

teplota °C

puls /min.

VYŠETŘENÍ (1. ano, 2. ne, 3. nelze vyšetřit)

Nejistý při chůzi po čáře

Pokus prst - nos nepřesný

Romberg III je pozitivní

Zk. předklon - záklon je pozitivní

Dech vyšetřovaného páchne po alkoholu dechová zk. pozitiv.

Druh poranění

Nemoc 1. ano, 2. ne

Druh nemoci

Název léku, množství, doba požití

W

Vyšetřovaný léky požívá

1. pravidelně

2. užití jednorázové

vyšetřovaný jeví poruchy psychosenzomotorických funkcí

Odběr krve

30.7.2004

20

30

proveden dne h min.

možnosti odmítá odběr krve z důvodu

K desinfekci kůže bylo použito

[Signature]

Zdravotní sestra

BOZERPALXEROVA

Zdravotnická záchranná služba Strakonice
základna Strakonice, Radomyšlská 336

razítko zdrav. zařízení kde byl proveden odběr krve

VYPLNÍ LABORATOŘ POVĚŘENÁ VYŠETŘOVÁNÍM HLADINY ALKOHOLU

Číslo vyšetření

14 83/04/104

Vzorek vyšetřen dne

3-VIII. 2004

3-VIII. 2004

Zásilka neporušena

1. ano, 2. ne

výsledek vyšetření: 0 g/kg

METODA
1. plynová chromatografie
2. Widmarkova zkouška

Nemocnice Č. Budějovice
soudně lékařské oddělení

Ing. Marie Dědičová

tel. č.: (038) 787 34 11
razítko oddělení provádějícího vyšetření
a podpis odpovědného pracovníka

NEMOCNICE v ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Oddělení soudního lékařství
370 87 České Budějovice

18

POLICIE ČR
Městský úřad České Budějovice

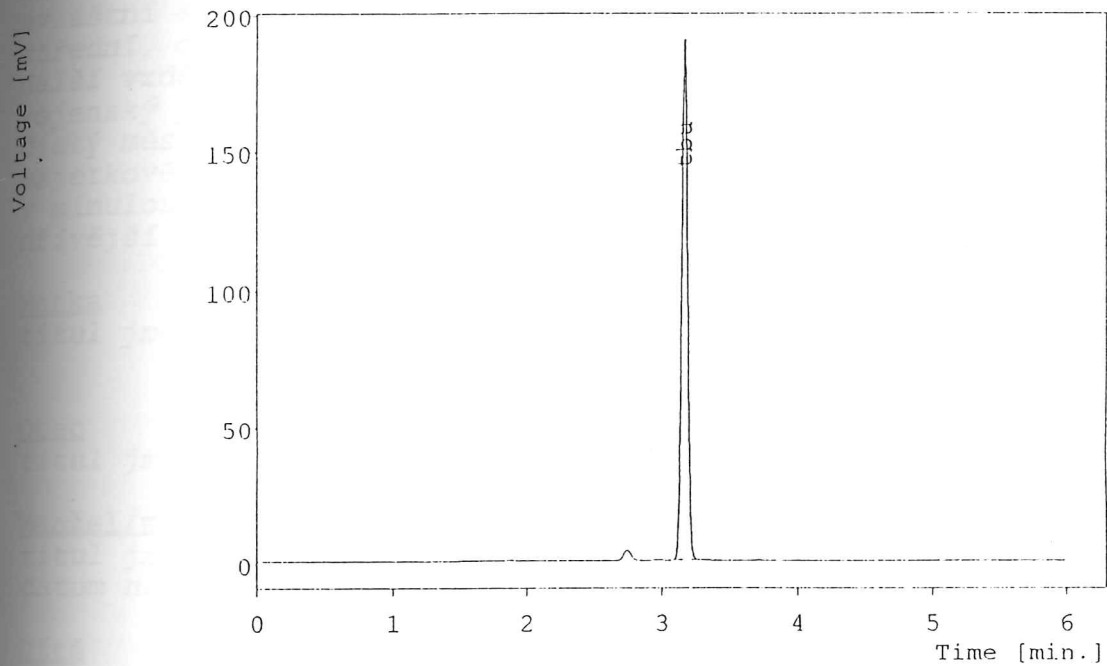
Došlo: 5 -08- 2004

Či:

Přílohy:

Sample ID : 1483Sa
 Sample :
 Amount : 200
 ISTD Amount: 200
 Raw Data : 04080316
 Primary : 04080316
 Project : work1

Analyst : alk
 Dilution : 1
 Inj. Volume: 1000
 From : Tue, 3rd Aug, 2004 18:10:45
 Calibration : 040318
 Style : report



Result Table - Calculation Method ISTD2

Peak No.	Reten. time	Area [mV.s]	Amount [g/kg]	Amount [%]	Peak Type	Component Name
No	peak	to report	0			

34
37

ČTS: ORST-413/OK-2003
Č.j.: PSP 159/OVDN-411-2003

PROTOKOL O VÝSLECHU OBVINĚNÉHO

V Praze dne 9. října 2003 v 09 .00 hod. byl(a) vyslechnut(a) :

Andrea

nar. 23.10.1984 v Praze

bytem: trvale Kamenice, Kruhová 568

Zaměstnán:

studující

občanství:

ČR, národnosti české

OP:

zákl. školní vzdělání:

ano

zvláštní škola

ne

střední, odborná:

ne

další vzdělání :

střední škola s maturitou

vojenský poměr

nevoják

čistý měsíční příjem

bez příjmu

majetkové poměry

údajně nemajetný

v minulosti vyslýchán

ne

dřívější tresty

ne

Matka

titul jméno příjmení

Eva roz.

Otec

titul jméno příjmení

Miloš

Manžel/manželka, druh/družka

svobodný

titul jméno příjmení

datum narození

Dítě

titul jméno příjmení

bezdětná

datum narození

Sourozenec

titul jméno příjmení

Miloš , Martina

Obviněné byl doručen záznam o sdělení obvinění z tr. činu ublížení na zdraví podle § 223 tr.z. dne 13.9.2003

POUČENÍ OBVINĚNÉHO

Podle § 33 odst. 1 tr. řádu máte právo vyjádřit se ke všem skutečnostem, které se vám kladou za vinu a k důkazům o nich, nejste však povinen vypovídat. Můžete uvádět okolnosti a důkazy

k obhajobě, činit návrhy a podávat opravné prostředky. Máte právo zvolit si obhájce a s ním se radit i během úkonů prováděných policejním orgánem. S obhájcem se však v průběhu svého výslechu nemůžete radit o tom, jak odpovědět na již položenou otázku. Můžete žádat, abyste byl vyslechnut za účasti svého obhájce, a aby se obhájce zúčastnil i jiných úkonů přípravného řízení (§ 165 tr. ř.). V případě, že budete vzat do vazby, nebo jste ve výkonu trestu odnětí svobody, můžete s obhájcem mluvit bez přítomnosti třetí osoby. Osvědčíte-li, že nemáte dostatečné prostředky na úhradu nákladů obhajoby, máte nárok na obhajobu bezplatnou nebo za sníženou odměnu. Návrh na rozhodnutí o bezplatné obhajobě nebo za sníženou odměnu, včetně příloh k prokázání jeho důvodnosti, musíte předat prostřednictvím státního zástupce.

Podle § 92 odst. 2 tr. ř. máte možnost se k obvinění podrobně vyjádřit, zejména souvisle vylíčit skutečnosti, které jsou předmětem obvinění, uvést okolnosti, které obvinění zeslabují nebo vyvracejí a nabídnout o nich důkazy.

Podle § 63 odst. 2 tr. ř. máte právo uvést adresu na kterou vám budou písemnosti doručovány.

Podle § 65 odst. 1 tr. řádu máte právo nahlížet do spisů a činit si z nich výpisky a poznámky a na svoje náklady si pořizovat kopie spisů a jejich části. Podle § 65 odst. 2 tr. řádu vám může toto právo policejní orgán ze závažných důvodů odepřít, důvod odepření, pokud o to požádáte, přezkoumá státní zástupce.

Podle § 93 odst. 1 tr. řádu máte právo dříve než dáte odpověď nahlédnout do písemných poznámek, které musíte vyslýchajícímu, požádá-li o to, předložit k nahlédnutí.

Podle § 157a tr. ř. máte právo kdykoliv v průběhu přípravného řízení žádat státního zástupce, aby byly odstraněny průtahy v řízení nebo závady v postupu policejního orgánu.

Podle § 165 odst. 1 tr. ř. se můžete se souhlasem policejního orgánu zúčastnit vyšetřovacích úkonů a klást otázky vyslýchaným svědkům.

Podle § 2 odst. 14 tr. řádu máte právo používat svůj mateřský jazyk nebo jazyk, o kterém uvedete, že jej ovládáte.

Podle § 174 tr. zákona je trestné, obviníte-li křivě jiného ze spáchání trestného činu v úmyslu mu přivodit trestní stíhání

Podle § 95 odst. 2 tr. ř. po skončení výslechu vám bude protokol předložen k přečtení nebo požádáte-li o to bude vám přečten. Máte právo žádat doplnění, provedení změn či oprav protokolu v souladu s vaší výpovědí. Podle § 95 odst 3 tr. ř.

protokol o výsledku, který byl prováděn bez přibrání zapisovatele, je nutno před podpisem předložit k přečtení nebo přečíst za přítomnosti nezúčastněné osoby. Má-li vyslýchaný proti obsahu protokolu námitky, je nutno je projednat v přítomnosti přibrané osoby a výsledek pojmout do protokolu.

Podle § 36 odst. ... tr. ř. (nutná obhajoba) musíte mít obhájce. Jestliže si obhájce do ... hodin, dne ... nezvolíte sám nebo nebude-li vám v této době zvolen příbuzným v pokolení přímém, sourozencem, osvojitelem, osvojencem, manželem, druhem nebo zúčastněnou osobou bude vám obhájce ustanoven (§ 37 a 38 tr. ř.). Podle § 37 odst. 2 tr. ř. si můžete zvolit místo obhájce, který vám byl ustanoven nebo oprávněnou osobou zvolen, obhájce jiného. Podle § 37 odst. 3 tr. ř. si můžete zvolit obhájce dva i více. Neoznámíte-li, kterého z obhájců jste zmocnil k přijímání písemností a k vyrozumívání o úkonech v trestním řízení, určí jej předseda senátu a v přípravném řízení státní zástupce.

Byla jsem též poučena podle § 307 a § 309 tr.řádu.

Po poučení obviněný prohlašuje :

Poučení jsem plně porozuměla. Též jsem porozuměla sdělenému obvinění. Nemám důvodu k odmítnutí výpovědi, vypovídat jako obviněná budu. Stížnost do obvinění jsem nepodalá.

K osobě :

Měla jsem dobrý školní prospěch, vyrůstala jsem bez výchovných problémů.

Na psychiatrii jsem se nikdy neléčila, v současné době se cítím zdráva, žádné léky s vlivem na centrální nervovou soustavu neužívám.

K věci :

Po seznámení s předmětem výsledku a k vyzvání vyslychajícího uvádím, že řidičský průkaz jsem získala v roce 2003 v měsíci březnu. Ke své řidičské praxi uvádím, že jsem v den nehody měla řidičskou praxi, která nepřevyšovala délku jednoho měsíce.

K počátku konzumace alkoholu před nehodou uvádím, že jsem se alkoholu poprvé napila asi v 18.00 hodin. Uvádím, že jsem odjezd zpět domů neměla nijak naplánován. Nevzpomínám si, že bych něco po započetí konzumace alkoholu jedla. Ve společnosti, která se na chalupě sešla jsem pila celou noc alkohol, jednalo se o alkohol, bylo to pivo a ještě asi něco jiného. Přesně si již nevzpomenu. Nevzpomenu si ani na množství vypitého alkoholu. Konzumaci alkoholu jsem ukončila asi v, ale to si již nepamatuji.

Já již nevím přesně, jaké množství alkoholu a přesně v jaké době jsem požila, ale v žádném případě nerozporuji hladinu alkoholu, který mi byl naměřen v krvi. Změřenou hladinu alkoholu v krvi uznávám.

Já se přiznám, že jsem v době těsně po nehodě byla trochu v šoku, události, které se pak sběhly si vybavuji jen velice nesouvisle. Víím, že jsem byla na odběru krve. Je možné, že jsem požila více alkoholu, než jak jsem uvedla, je možné, že i v o něco kratší době přesně si již oprávněně nevzpomínám, ale opětovně uvádím, že


s hladinou alkoholu v krvi, která mi byla naměřena souhlasím. Byla jsem po nehodě velmi rozrušena, a to vlastní havárií. Ale především stachem z toho, zda se někomu z osob, které byly účastníky mnou zaviněné havarie něco nestalo, jestli byli zdravotně v pořádku. Dále jsem se také bála chování otce, z toho jak se zachová až zjistí, co se stalo. Z tohoto důvodu jsem nebyla schopná po nehodě souvisle uvažovat, hrozně jsem se bála. Ještě řadu dní po nehodě jsem byla v těžkém stresu a do dnešního dne se, pokud je to možno vyhýbám řízení automobilu. Pokud auto řídím, je ve mě pocit strachu.

Slečna je naštěstí v pořádku, protože mi to sdělil můj advokát, který je ve spojení s právníkem sl. Já jsem chtěla pí. zavolat, nakonec tak z důvodu mého dlouhodobého rozrušení tak učinila moje maminka.

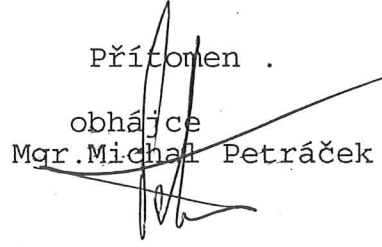
Jsem připravena nahradit veškerou škodu, která pí. vznikla. Z tohoto důvodu jsem začala po nehodě také chodit na brigádu, abych jí mohla zaplatit. Táta mi řekl, abych si na to vydělala sama. K otázce vyslychajícího po zavinění havarie uvádím, že toho co jsem způsobila upřímně lituji, je to pro mne ponaučení na celý život, do dnešního dne žiji trochu ve stínu toho, co jsem způsobila.

Nato obhájce žádá, aby seznámení obviněné se spisovým materiálem bylo naplánováno na první polovinu listopadu. Důvodem je to, aby vytvořil dostatečný časový fond pro plnou náhradu škody, která byla pí. způsobena a která bude ze strany obviněné neprodleně uhrazena po jejím písemném vyčíslení.

Nato obhajpba prohlašuje, že nemá dalších dotazů. To je vše, co mohu k věci uvést. Zápis jsem četla, rozumím jeho znění a nepožaduji změn ani dpolnění textu. Skončeno a podepsáno dnešního dne v 10.00 hod

Vyslechl :

 mjr. Mgr. Husák J.

Přítomen .
 obhájce
 Mgr. Michal Petráček



Obviněný :
 Andrea

41

ČTS: ORST-413/OK-2003
Č.j.: PSP-159/OVDN-2003

V Praze dne 30.10.2003

**PROTOKOL O VÝSLECHU OBVINĚNÉHO
POKRAČOVÁNÍ**

jméno a příjmení: Andrea

datum a místo nar., r.č.: 23.10.1984/ Praha

ost. nacionále, viz prot. o výslechu obviněného ze dne : 9.10.2003

P O U Č E N Í

Jako obviněného vás poučuji :

Podle § 33 odst.1 tr.řádu máte právo vyjádřit se ke všem skutečnostem, které se vám kladou za vinu a k důkazům o nich, nejste však povinen vypovídat. Můžete uvádět okolnosti a důkazy sloužící k vaší obhajobě, činit návrhy, podávat žádosti a opravné prostředky. Máte právo zvolit si obhájce a s ním se radit i během úkonů prováděných orgánem činným v trestním řízení. S obhájcem se však v průběhu svého výslechu nemůžete radit o tom jak odpovědět na již položenou otázku. Můžete žádat aby jste byl vyslýchán za účasti svého obhájce a aby se obhájce účastnil i jiných úkonů přípravného řízení (§ 165 tr.řádu). Jste-li ve vazbě nebo ve výkonu trestu odnětí svobody, můžete s obhájcem mluvit bez přítomnosti třetí osoby. Uvedená práva vám přísluší i tehdy, jste-li zbaven způsobilosti k právním úkonům, nebo je-li vaše způsobilost k právním úkonům omezena. Podle § 2 odst.14 tr.řádu máte právo užívat svého mateřského jazyka, či jazyka o kterém prohlásíte že jej ovládáte. Podle § 33 odst.2 tr.řádu, osvědčíte-li že nemáte dostatečných prostředků, aby jste hradil náklady obhajoby, máte právo na obhajobu bezplatnou nebo na obhajobu za sníženou cenu. Návrh na rozhodnutí o bezplatné obhajobě či za sníženou cenu včetně příloh, jimiž má být prokázána jeho důvodnost, musíte předat prostřednictvím státního zástupce.

Máte právo podle § 63 odst.2 tr.řádu uvést adresu na kterou vám bude doručováno.

Podle § 65 odst.1 tr.řádu máte právo nahlížet do spisů, činit si z nich výpisky a poznámky a na svoje náklady si pořizovat kopie spisů a jejich částí. Podle § 65 odst.2 tr.řádu vám může orgán činný v trestním řízení ze závažných důvodů toto právo odeprít. V tomto případě máte právo požádat, aby státní zástupce přezkoumal závažnost důvodů odeprění.

Podle § 92 odst.2 tr.řádu máte možnost se k obvinění podrobně vyjádřit, zejména souvisle vyličit skutečnosti, které jsou předmětem obvinění, uvést okolnosti, které obvinění zeslabují či vyvracejí a nabídnout o nich důkazy.

Podle § 93 odst.1 tr.řádu vám může být dovoleno, aby dříve než dáte odpověď, jste nahlédl do písemných poznámek, jež musíte vyslýchajícímu, požádá-li o to, předložit k nahlédnutí.

Podle § 165 odst.1 tr.řádu se můžete se souhlasem policejního orgánu účastnit vyšetřovacích úkonů a klást otázky vyslýchaným svědkům.

Podle § 174 tr.zákona je trestné; obviníte-li křivě jiného ze spáchání trestného činu v úmyslu přivodit mu trestní stíhání.

Podle § 95 odst.2 tr.řádu máte právo, aby vám po skončení výslechu byl protokol předložen k přečtení nebo požádáte-li o to přečten. Máte právo žádat, aby byl protokol doplněn nebo, aby v něm byly provedeny opravy v souhlase s vaší výpovědí.

Podle § 157a tr.řádu máte právo kdykoliv v průběhu vyšetřování žádat státního zástupce, aby byly odstraněny

průtahy ve vyšetřování nebo závady v postupu vyšetřovatele.

Podle § 307 odst.1 tr.řádu v řízení o tr.činu, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje pět let, může se souhlasem obviněného soud a v přípravném řízení státní zástupce podmíněně zastavit tr. stíhání, jestliže se obviněný k tr.činu doznal a nahradil škodu, pokud byla tr. činem způsobena, nebo s poškozeným o její náhradě uzavřel dohodu, anebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě.

Četla a porozuměla .. B. Chlouď . Androna

42

Druhý list pokračování Protokolu o výslechu obv. Andrea
nar. 23.10.1984, sepsaný dne 30.10.2003

Po opětovném poučení podle výše uvedených ustanovení tr.ř., které byly obv. vysvětleny, obv. prohlašuje: poučení, jakož i podstatě věci v plném rozsahu rozumím, obhájce jsem si zvolila a je přítomen mému výslechu a k věci budu dobrovolně vypovídat.

K o s o b ě : Vše podstatné k mojí osobě je uvedeno na prvním listě protokolu o mém výslechu a dále nemám ke své osobě co dodat.

K v ě c i :
Vzhledem k tomu, že ve výslechu dne 9.10.2003 nebyl dostatečně popsány okolnosti DN je mi položena k doplnění následující otázka:

Popište kdy a kde jste začala řídit vozidlo, o jaké vozidlo a či se jednalo, kudy jste jela, jak probíhala jízda až do doby vzniku nehodového děje a popište tento děj:

Vozidlo jsem měla zapůjčené asi dva dny před tím od rodičů, kteří jej provozují jako firemní. Dne 12.4.2003 jsem s ním byla na chatě a jak jsem již popsala dříve, tak jsem asi kolem 19. té hodiny jsem odjížděla z chaty kamaráda směrem na letiště. Jaké byly povětrnostní a viditelnostní podmínky si již nevzpomínám, přijela jsem do nějaké obce, jak se jmenovala nevím a neznám to tam. Přijela jsem ke křižovatce, před kterou jsem přibrzdila, jela jsem rychlostí do 30 km/h, možná i pomaleji, rozhlédla se nic jsem neviděla přijíždět, a tak jsem najela do křižovatky. V ten okamžik jsem zaregistrovala zleva přijíždět osobní auto, které se vynořilo za keři, které stínily výhledu. Již jsem nestačila nijak reagovat a s vozidlem jsem se následně střetla, kdy narazilo do mého levého boku. Já jsem byla v šoku, zranění jsem ale žádné neutrpěla. Příčinu nehody spatřuji v tom, že jsem přehlédla značku Stop a nedala přednost v jízdě vozidlu na hlavní, zavinění je na mé straně. Po poučení s § 307 tr. řádu uvádím, že výslovně souhlasím s jeho použitím v případě mého tr. stíhání. Obhájce je v jednání s právním zástupcem poškozené, již jsou dohodnuti o náhradě škody a v příštím týdnu dojde k jejímu podpisu a vyrovnání. To je vše co mohu k věci uvést.

Beru s obhájcem na vědomí, že vyšetřování je ukončeno a mohu se seznámit s jeho výsledky a to dne 6.11.2003 v 9.00 hod. na zdejší úřadě SKPaV Praha 4, Sdružení 1.

Po přečtení prohlašuje obviněná, že protokol souhlasí s obsahem jeho výpovědi a nežádá jeho oprav ani doplnění.

Skončeno v 09:45 hod.

Policejní rada

kpt. Ing. D. Kaiser

Obhájce

Mgr. Michal Petráček

Obviněná

Andrea

Andrea

2.2. Vyšetřovací pokus

Pro získání co nejpřesnějších podkladů k řádnému zpracování znaleckého posudku byl vyžádán vyšetřovací pokus s cílem zjištění výhledových a rozhledových poměrů účastníků DN.

Vyšetřovací pokus se konal dne 21.10.2003 s tím, že údaje a výsledky vyšetřovacího pokusu jsou uvedeny v níže uvedeném protokolu okresního soudu Strakonice:

V protokolu o vyšetřovacím pokusu je mimo jiné uvedeno:

"...Úkon probíhá za účasti znalce Ing. Karla Kubáta, který byl opatřením soudkyně v trestní věci příbrán. Na místě je ještě přítomen Jan _____ bytem Strakonice, Nad školou 317, majitel vozidla Peugeot J5, SPZ STI 51-48, nejedná se o vozidlo řízené obžalovaným v době nehody, ale dle vyjádření znalce je vozidlo naprosto shodných technických parametrů jako vozidlo řízené obžalovaným tak, jak je popsáno v obžalobě.

K tomu znalec dodává, že výška referenční osy předních světlometů - 82 cm nad povrchem vozovky je naprosto shodná s výškou referenční osy, kterou zjistil při ohledání vozidla původního. Dále znalec dodává, že výška oka od povrchu vozovky je ve vzdálenosti 25 cm a opět odpovídá vzdálenosti naměřené při ohledání původního vozidla.

Vyšetřovací pokus **zahájen** oficiálně v 17,30 hodin s tím, že před tím probíhalo za účasti policie a všech přítomných zdokumentování místa nehody v tom směru, že byly na vozovce zakresleny stopy tak, jak vyplývá z fotodokumentace obsažené v trestním spise. Jedná se konkrétně o tyto stopy:

- na vozovce zajištěný knoflík označený jako stopa č. 5,
- stopa č. 4 v pravém příkopu, kde byl nalezen mobilní telefon poškozeného,
- stopa č. 3 – krevní stopa,
- stopa č. 2 – dřecí stopa zajištěná na místě nehody
- a dále bylo i zajištěno jako stopa č. 1 pravděpodobné místo, kde jsou dle fotodokumentace obsažené ve spise patrné známky, resp. otisky oděvu poškozeného na namrzlém povrchu vozovky.

Vyšetřovací pokus se koná za těchto klimatických podmínek: je zataženo, teplota přibližně 4 stupně Celsia, povrch vozovky je mokrý. Dle vyjádření znalce jsou v době konání vyšetřovacího pokusu výrazně horší rozlišovací možnosti ve srovnání s podmínkami v době dopravní nehody tak, jak jsou patrné z protokolu o dopravní nehodě.

Cílem vyšetřovacího pokusu je zjistit dosvit světel vozidla Peugeot J5 v úseku před úrovní střetu a dále zjistit rozhledové poměry řidiče tohoto vozidla. Tento úkon proběhne tím způsobem, že na místě, kde byla zajištěna stopa po otiscích oděvu na vozovce, byla umístěna figurína chodce v tmavém oblečení, a to obdobně oblečená tak, jak byl oblečen poškozený, jak vyplývá

z fotodokumentace, a ve směru jízdy vozidla Peugeot J5 bylo vyznačeno tzv. staničení, t.j. na vozovce byly křídou označeny značky, které označují vzdálenost 10 metrů a poté mezipolohy po 5 metrech. Vozidlo Peugeot J5 bylo postaveno zhruba do vzdálenosti staničení 240 metrů od výchozího bodu měření (VBM), kterým je dopravní značka tak, jak to vyplývá z fotodokumentace obsažené ve spise. Úkon proběhl následujícím způsobem:

Varianta č. 1:

Figurant chodce byl umístěn do příčné polohy, t.j. napříč vozovce, a vozidlo Peugeot J5 má znečištěná světla. To bude první varianta vyšetřovacího pokusu. Dále se poznamenává, že vyšetřovací pokus bude probíhat za úplného setmění. ...obžalovaný bude vždy vyzván, aby usedl za místo řidiče a zhodnotil výhledové poměry.

S první variantou pokusu započato přibližně v 19,00 hodin. Průběh úkonu je zaznamenáván do tabulky, jež připravil znalec a jež bude sloužit jako podklad pro konečné zpracování protokolu.

Vyšetřovací pokus - zápis měření – varianta č. 1

Měř. č.	poloha vozidla Peugeot J5 (staničení) v metrech	Výsledek měření (viditelnost rozhled), dokumentace, poznámka
1	210	je vidět zlom horizontu, ve stínu není vidět nic
2	200	obžalovaný nevidí nic, jen světlou tečku
3	190	obžalovaný vidí totéž, jako při předchozím měření, se zakrytou hlavou figuranta nevidí nic <i>* pozn. byly zhotoveny 2 fotografie, a to jednak se ZH i NH</i>
4	180	obžalovaný vidí totéž jako při měření ad 3) při nezakryté hlavě figuranta
5	170	s nezakrytou hlavou figuranta (NZ) vidí obžalovaný totéž jako při předchozích měřeních, se zakrytou hlavou figuranta (ZH) nevidí nic
6	160	s NH vidí bílý bod a nejasné kontury, se ZH „sotva tam něco vidí“
7	150	s NH vidí obžalovaný ležet něco tmavého, neurčí velikost ani tvar, možná, že jde o těleso se ZH vidí něco jako hrbol nejasně rozlišitelný
8	140	s NH – dle obžalovaného „tam něco leží, je jasně vidět světlý bod“ se ZH – „jako kdyby tam něco leželo“ <i>• pozn. byly opět zhotoveny 2 fotografie</i>
9	130	se ZH - obžalovaný: „Vidím objem nějakého tvaru, který leží na silnici. Objem něčeho, nevím, nedovedu určit, pořád mi to připadá, že to prostě člověk není“. Znalec uvádí: „Při této poloze již rozeznávám těleso, vidím stín, který tvořený za tělesem, ale nerozlišuji, co to na silnici leží přesně.“ s NZ – obžalovaný: „Vidím tam něco ležet, ale nerozeznám, co to je, nepoznám to“. - znalec: „Vidím jasnou světlou skvrnu, nicméně stále nerozlišuji, o co se jedná“. <i>• i z tohoto místa byly provedeny 2 fotografie</i>
10	120	s NH – obžalovaný: „Vidím tam něco ležet, ale pořád mi to jako člověk nepřipadá. Záleží také na tom, že za jízdy to vypadá úplně jinak, nedokáži to posoudit“. - znalec: „Opět vidím objemné těleso, jasný stín za tímto tělesem a vidím světlou skvrnu, ale nerozlišuji přesně, o co se jedná. Už se mi to

		<p>začíná jevit, že by to mohl být ležící chodec, ale jist si tím ještě nejsem“.</p> <p>se ZH – obžalovaný: „Pořád nerozeznám, co to je, pořád je to jenom nějaké ležící těleso“.</p> <p>Znalec se vyjadřuje následovně: „Obdobný závěr jako při nezakryté hlavě, rozlišuji objem tělesa a vidím stín za tělesem, nerozlišuji však jednoznačně, jestli se jedná o chodce, možná že se to tak v tuto chvíli už začíná jevit“.</p>
11	110	<p>se ZH – obžalovaný: „Vidím nějaké těleso, ale pořád bych neřekl, že to je člověk“.</p> <p>Znalec se vyjadřuje následovně: „Vidím objemné těleso, jasně ohraničené hrany, jasný stín za tělesem, ale nemohu říci, že vidím chodce“.</p> <p>* pozn. na této úrovni byla provedena fotografie</p> <p>s NH – obžalovaný: „Už to vypadá jako člověk, ale ještě pořád si nejsem jistý, že by to mohl být“.</p> <p>Znalec uvádí: „Já se shoduji s názorem obžalovaného, s tím jeho pohledem, že to může již vypadat jako chodec, ale nemohu si tím být jistý“.</p>
12	100	<p>s NH – obžalovaný z místa řidiče uvádí: „Už to vypadá jako člověk, ale na 100 % si nejsem pořád jistý“</p> <p>- znalec uvádí: „Já rozlišuji kontury chodce, zřetelně již vidím i nohy, tzn. že v tuto chvíli už bych jednoznačně při statickém pohledu řekl, ano, je to chodec“.</p> <p>* znalec zhotovuje fotografii</p> <p>se ZH – obžalovaný: „Pořád si nejsem jistý, že by to byl člověk“.</p> <p>- znalec: „Já to rozlišuji v podstatě shodně, vidím již jasné kontury, nohy, vidím, že je to objemné těleso a řekl bych, že v tuto chvíli je to ležící chodec“.</p> <p>* pozn. zhotovena fotografie –policí i znalcem</p>
13	80	<p>se ZH – obžalovaný: „Vypadá to, že už tam někdo leží, vypadá to jako člověk“</p> <p>- znalec: „Já v tuto chvíli už poměrně jasně vidím ležícího chodce“.</p> <p>pozn. varianta s NH nebyla již prováděna</p> <p>* pozn. byla zhotovena fotografie</p>

Při pokusu se obžalovaný vyjádřil tak, že s vozidlem před nehodou nejel přímo při pravé krajnici, ale spíše blíže ke středu vozovky.

Varianta č.2:

Další varianta bude probíhat tím způsobem, že postava figuranta bude umístěna podélně ve směru vozovky tím způsobem, že bude směřovat hlavou proti směru jízdy. Vozidlo má stále špinavá světla. I při této variantě budou prováděny dva způsoby, a to první s odkrytou hlavou chodce a druhý se zakrytou hlavou chodce. Pokus začne na úrovni staničení 210 metrů.

Když jsme byli na variantě 210 metrů staničení, byl horizont osvětlen do úrovně staničení 165 metrů. Za ním byl stín.

Od úrovně staničení 120 metrů při druhé variantě bylo vyjádření obžalovaného i znalce nahráváno. Do té doby bylo zaznamenáváno písemně do tabulky

Vyšetřovací pokus - zápis měření - varianta č. 2

Měř. č.	poloha vozidla Peugeot J5 (staničení) - v metrech	Výsledek měření (viditelnost rozhled)
1	210	obdobný jako při variantě ad 1)
2	200	ZH - obžalovaný nevidí nic, NH - obžalovaný vidí tečku, jinak nic
3	180	NH - obžalovaný vidí tečku ZH - nevidí nic
4	160	se ZH - nevidí nic s NH - vidí jen bílou tečku, jinak nic
5	140	se ZH - obž. nevidí nic, znalec - plošný barevný odstín, ne těleso s NH - obž. vidí o něco větší bílou tečku, znalec obdobně
6	120	se ZH - obžalovaný uvádí: „Už to vypadá, že tam něco leží, ale je to ještě nejasné“. Znalec uvádí: „ <i>Já vidím něco, co vypadá už jako těleso, je za tím stín podlouhlý, ale vůbec není rozlišitelné, co to je</i> “. s NH - obžalovaný: „Vidím nějaký bílý flek a za ním nějaké těleso. Nemohu říci, co by to mohlo být“. znalec uvádí: „ <i>Já se s tímto vyjádřením ztotožňuji</i> “.
7	110	s NH - obžalovaný - „Vidím nějaké těleso, ale pořád nemohu říci, co by to mohlo být“. - znalec: <i>„Rovněž vidím jasné kontury, bílý flek, ale nerozlišuji, jestli se jedná o hlavu nebo něco jiného, a vidím, že za tělesem je jasný stín“</i> . se ZH - obžalovaný - „Vidím ležet nějaké těleso“. - znalec - „ <i>Se zakrytou hlavou je to pro mě o něco lépe rozlišitelné, nicméně není k rozeznání, zda se jedná o ležícího chodce</i> “.
8	100	se ZH - obžalovaný - „Vidím ležet nějaké těleso, ale nedokáži rozeznat, co to je“. - znalec: „Vidím těleso, již rozlišuji jasně kontury, už bych mohl odvodit, že se jedná o chodce, ale není to úplně jednoznačné a zřetelné“. pokus s nezakrytou hlavou chodce (NH) neprobíhal, neboť již nebyl nutný
9	90	se ZH - obžalovaný: „Nejsem si jist, ale už by to i vypadalo, že by to mohl být člověk.“ - znalec: „ <i>Ano, podobný závěr, je to zjevně obtížnější než když ležel příčně, ale řekl bych, že už se jedná o chodce</i> “.

Obhájce obžalovaného a státní zástupkyně dotázání, zda mají k průběhu těchto dvou variant nějaké připomínky, tyto nejsou. Ještě se poznamenává, že varianta číslo dva vyšetřovacího pokusu probíhala tak, že oba zúčastnění, t.j. jak obžalovaný, tak znalec, hodnotili své výhledové poměry z místa na vozovce vedle místa řidiče.

Varianta č. 3

vyšetřovacího pokusu proběhne tím způsobem, že budou očistěna světla vozidla a chodec, resp. figurant, bude umístěn v příčné poloze tak, jako při první variantě. Při variantě č. 3 přibližně v 20,30 hodin se objevila na vozovce mlha, a to konkrétně byla zpozorována při staničení na úrovni 150 metrů. Znalec v této fázi navrhuje, aby další měření bylo provedeno až na úrovni 110 metrů, neboť to pro účely zpracování posudku z technického hlediska plně postačuje. Na zmiňovaném místě bude provedeno porovnání výhledových poměrů v tom směru, zda jsou tyto lepší v porovnání s výhledovými poměry, když byla světla znečištěna.

Vyšetřovací pokus - zápis měření - varianta č. 3

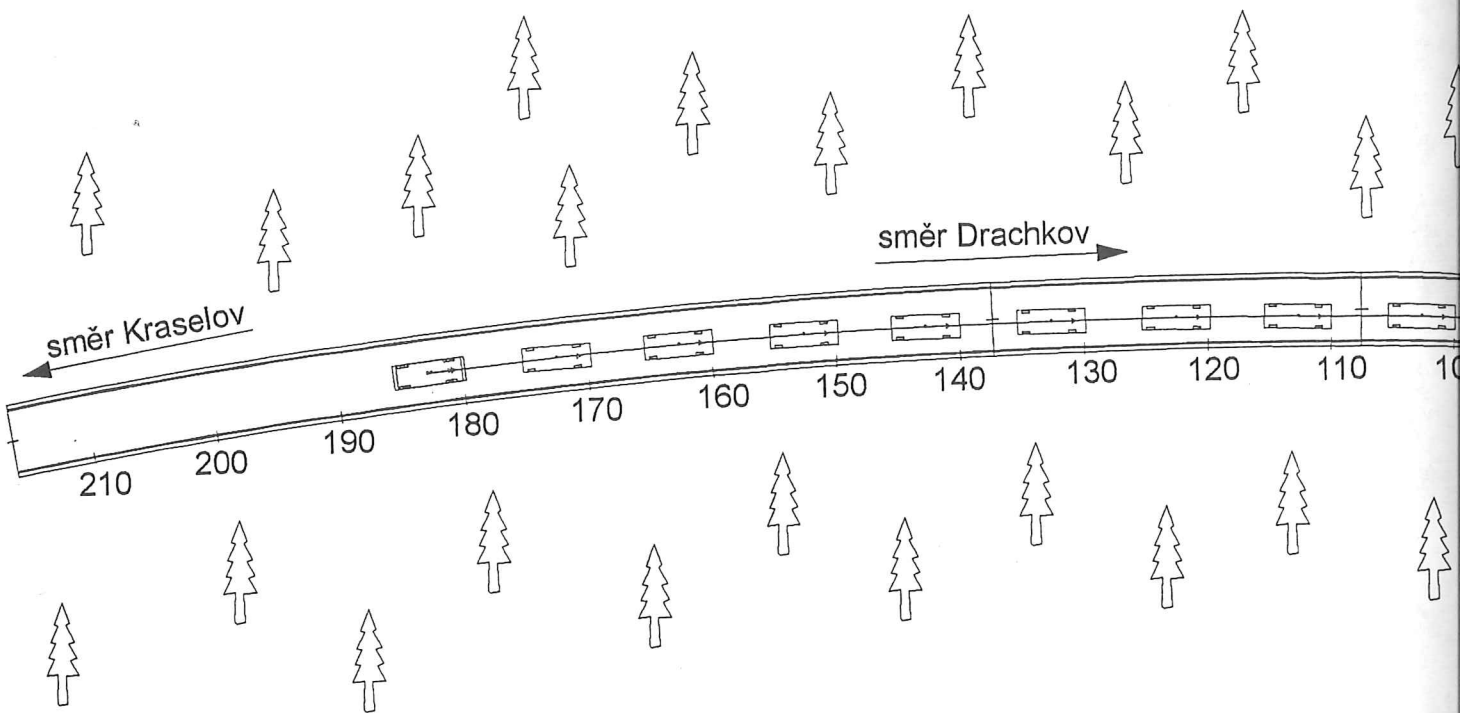
Měř. č.	poloha vozidla Peugeot J5 (staničení)	Výsledek měření (viditelnost rozhled)
1	210	obdobně jako varianta ad 1) a ad 2)
2	190	obdobně jako varianta ad 1) a ad 2)
3	170	s NH – obžalovaný vidí bílou tečku, znalec stejně se ZH – nevidí nic, znalec vidí barevný plošný odstín
4	150	se ZH – obžalovaný vidí flek na silnici, nevypadá, že by tam něco leželo, znalec vidí něco mezi plochou a tělesem, dle znalce je vidět lépe než se špinavými světly, ovšem již se projevuje vliv mlhy
5	110	s NH – obžalovaný: „Pořád mi to nepřipadá jako člověk“. - znalec: „ <i>Má to jasné kontury, jasný stín za tělesem, už bych se mohl domnívat, že se jedná o ležícího chodce, ale nemohu si tím být jistý.</i> “ dle subjektivního pocitu znalce se mu zdají rozlišovací možnosti o něco lepší než se znečištěnými světly. • <i>pozn. byla zhotovena fotografie</i> se ZH – obžalovaný: „Vidím ležet nějaké těleso.“ znalec: „ <i>Viděl bych to obdobně jako s odkrytou hlavou, opět jasné kontury tělesa, jasný stín za tělesem, už se mi to může jevit jako chodec, ale nemohu si tím být jistý.</i> “
6	100	se ZH – obžalovaný: „Vidím něco ležet na silnici, už by to mohl být eventuelně člověk, ale nejsem si jistý“. - znalec: „ <i>Už rozlišuji, že to má kontury chodce ležícího, už rozlišuji nohy, myslím si, že v tuto chvíli se při statickém pohledu dá říci ano, je to ležící chodec.</i> “ Znalec v tuto chvíli konstatuje, že není třeba provádět variantu s odkrytou hlavou chodce z technického hlediska.
7	90	se ZH – obžalovaný: „Už rozlišuji, že by to mohl být člověk“. - znalec: „ <i>Jednoznačně již rozlišuji chodce, je zřejmé, že se jedná o ležícího chodce.</i> “ * <i>byla zhotovena fotografie</i>

Znalec sděluje, že z technického hlediska není nutné provádět variantu čtvrtou, totiž při čistých světlech s podélnou polohou chodce, neboť docházíme stále ke stejným závěrům. I k variantě č. 3 se poznamenává, že tato probíhala tak, že jak obžalovaný, tak znalec, se vyjadřovali, když stáli vedle vozidla u místa řidiče.

Na závěr třetí varianty byla provedena fotografie.

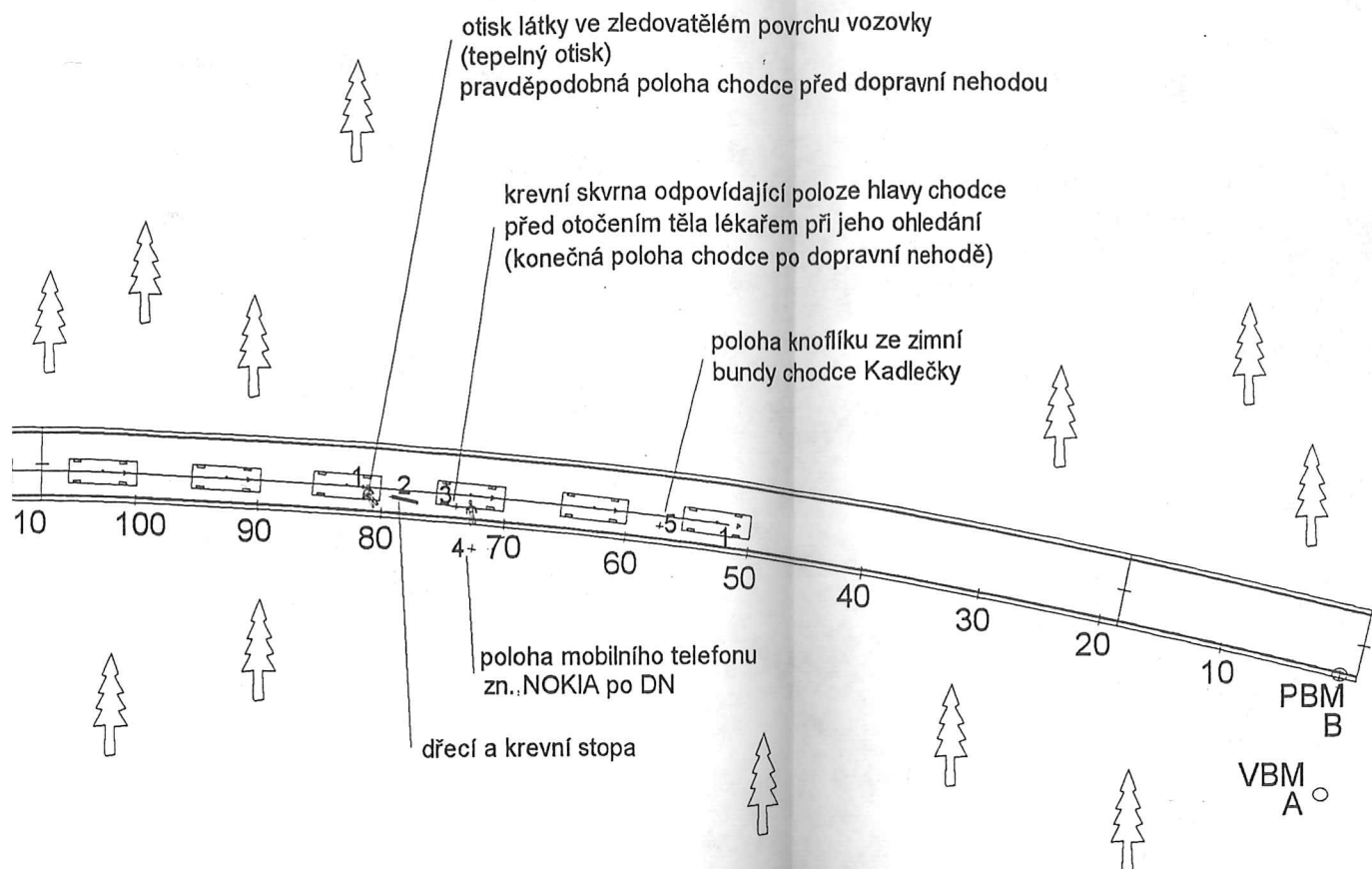
Vyšetřovací pokus ukončen ve 20,45 hodin, bez námitek vůči protokolaci."

PC-CRASH

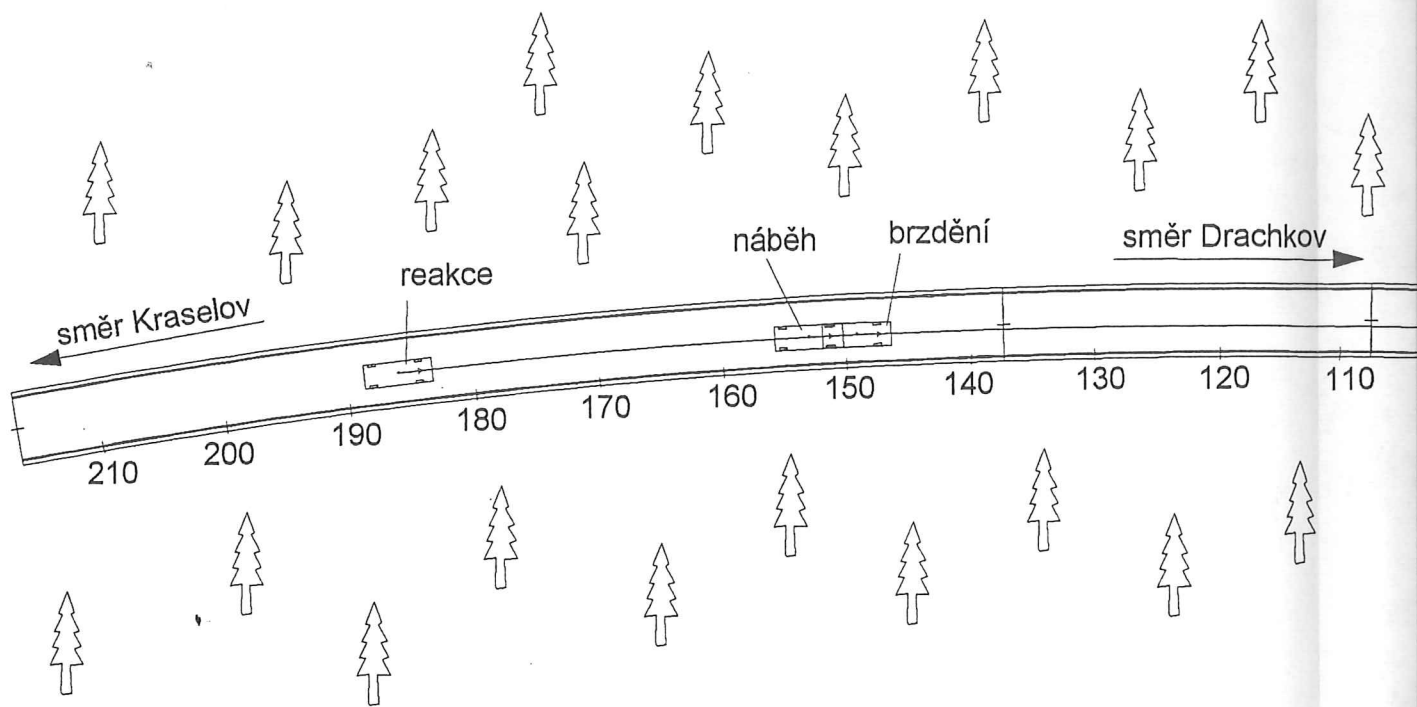


vozidla :
PEUGEOT J5

mřížko 1: 600

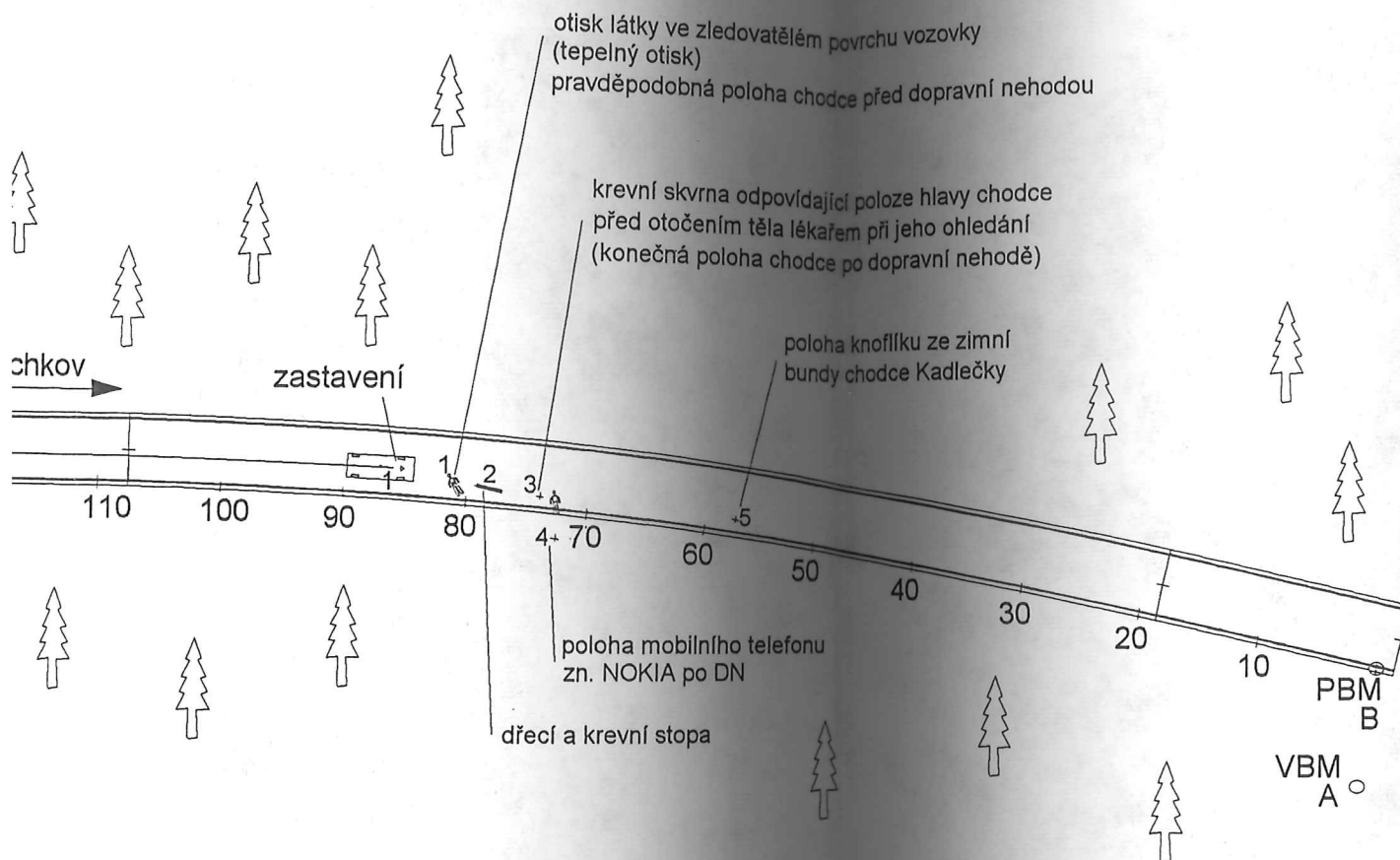


vyznačení mezípoloh po 10-ti m



vozidla :
PEUGEOT J5

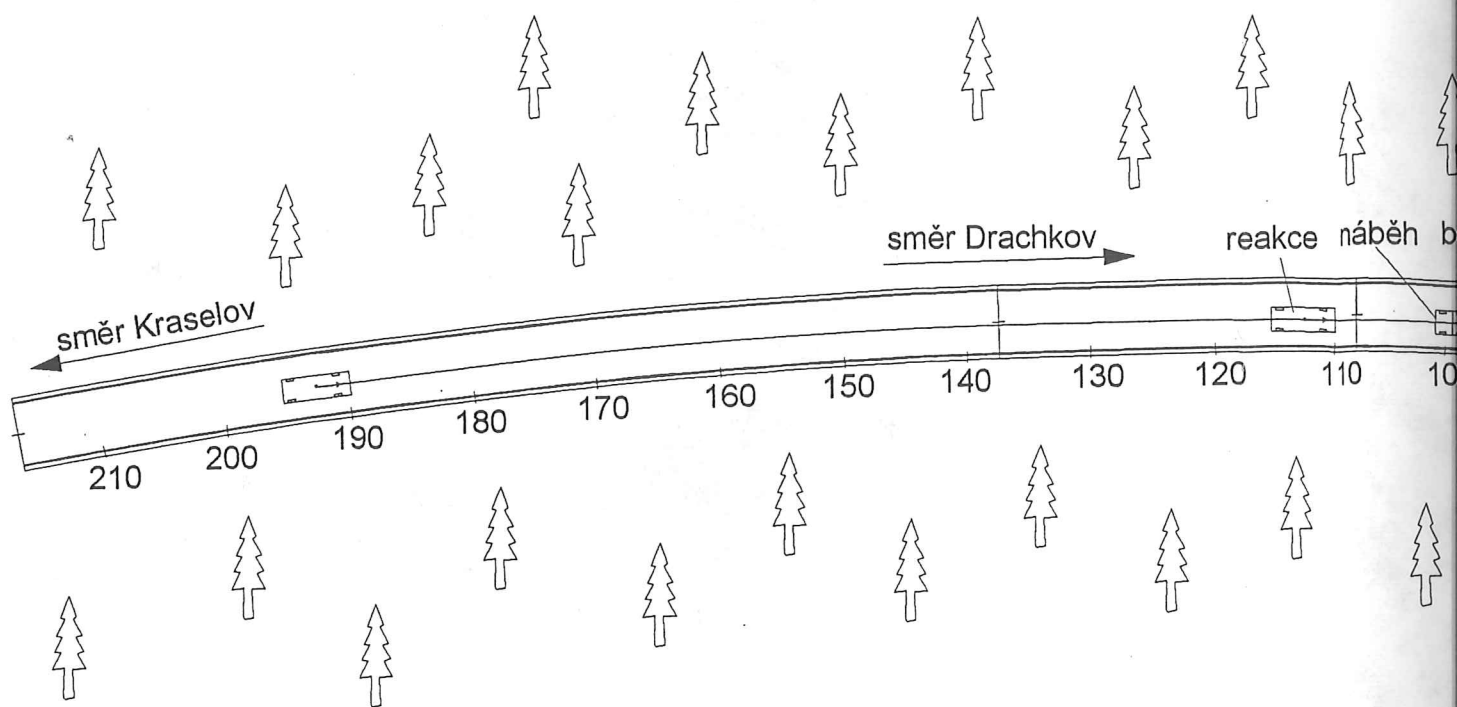
měřítko 1: 600



Znázornění pohybu vozidla Peugeot J5
na dráze potřebné pro zastavení.
Vozidlo zastavuje před ležícím chodcem

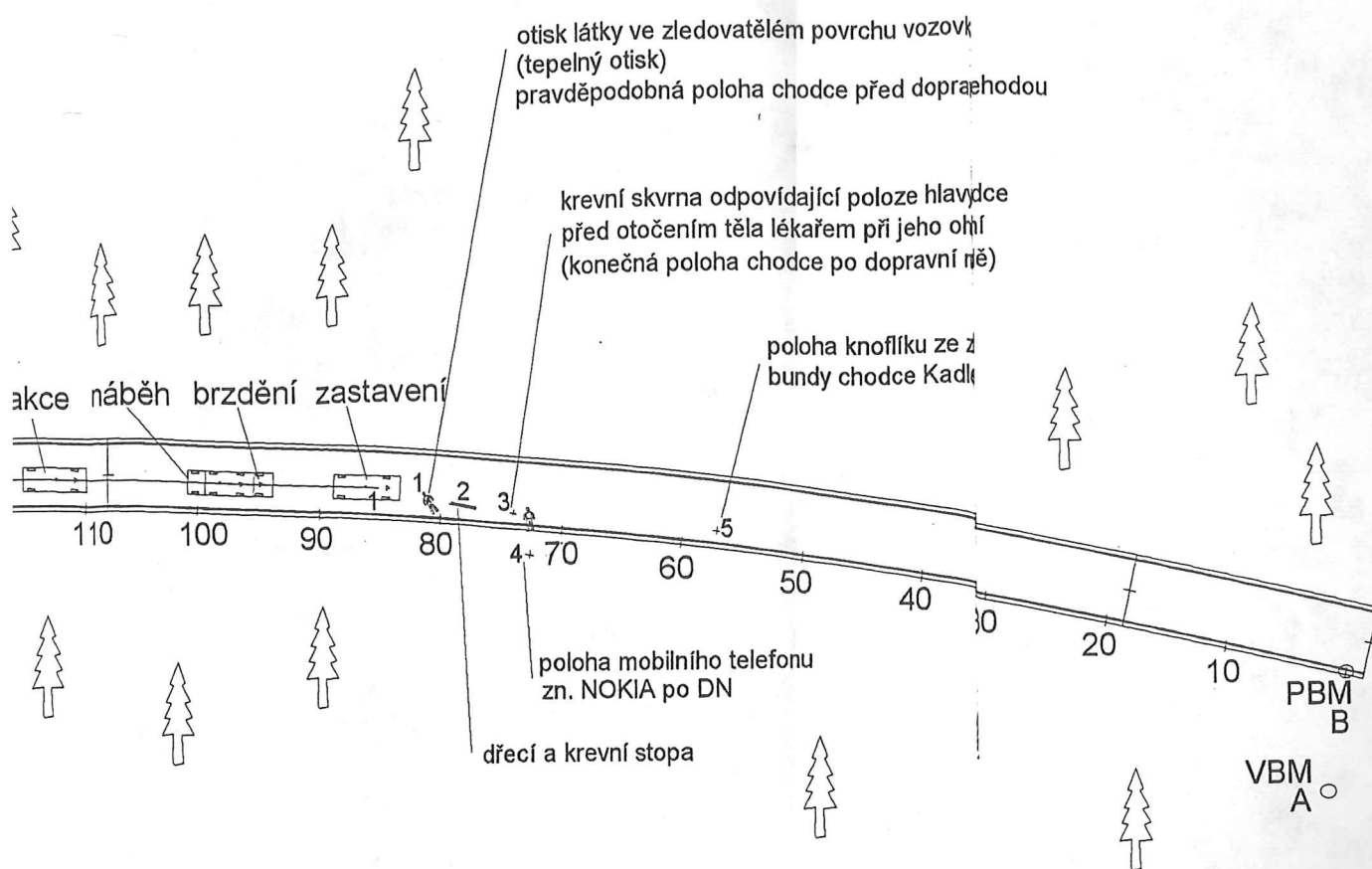
PC-CRASH

Maximální rychlost pro od



Vozidla :
1 PEUGEOT J5

Měřítko 1: 600



Znázornění pohybu vozidla Peugeot J5 při rozpoznání ležícího chodce
na vzdálenost 30 m a zastavení z rychlosti 32 km/h



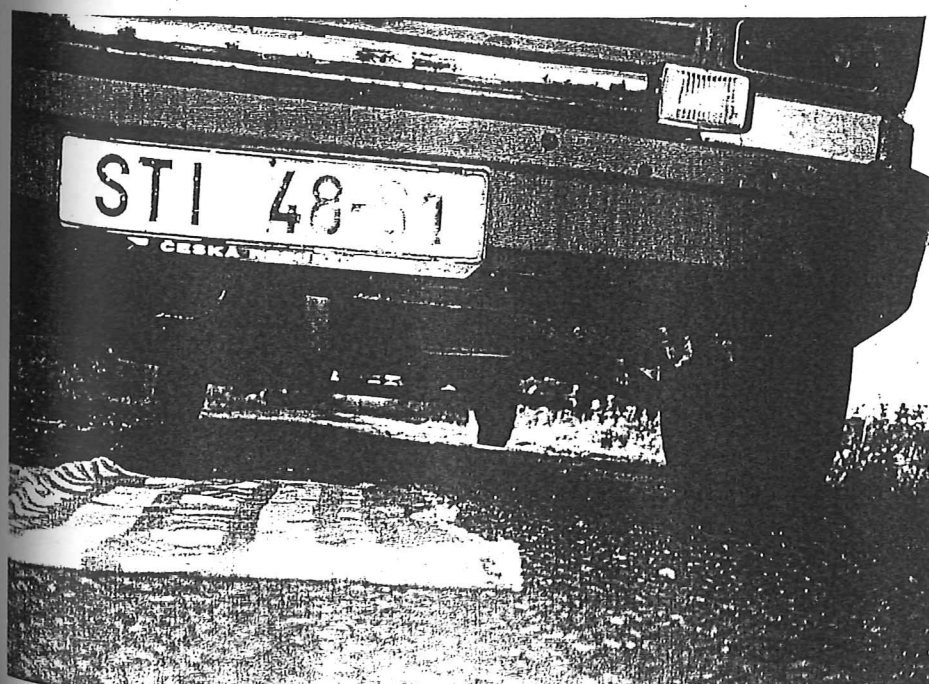
snímek č. 1

pohled na přední část
vozidla Peugeot J5



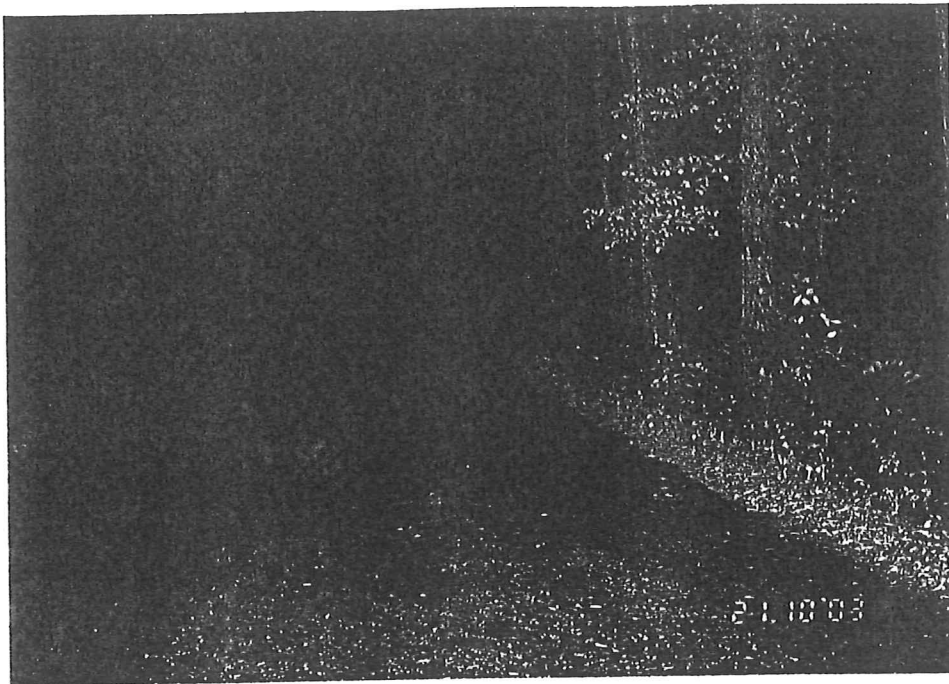
snímek č. 2

pohled na pravou
přední část podvozku
vozidla Peugeot J5



snímek č. 3

pohled na levou přední
část podvozku vozidla
Peugeot J5



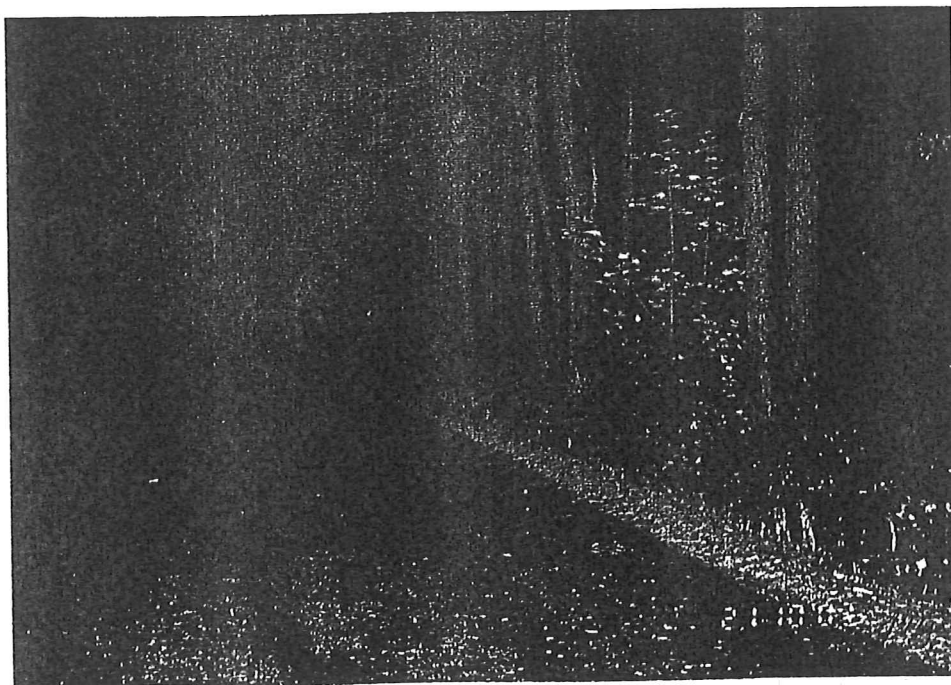
snímek č. 4

pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 190, ze vzdálenosti 110 m od ležící figuríny s nezakrytou kontrastní hlavou



snímek č. 5

pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 190, ze vzdálenosti 110 m od ležící figuríny se zakrytou kontrastní hlavou



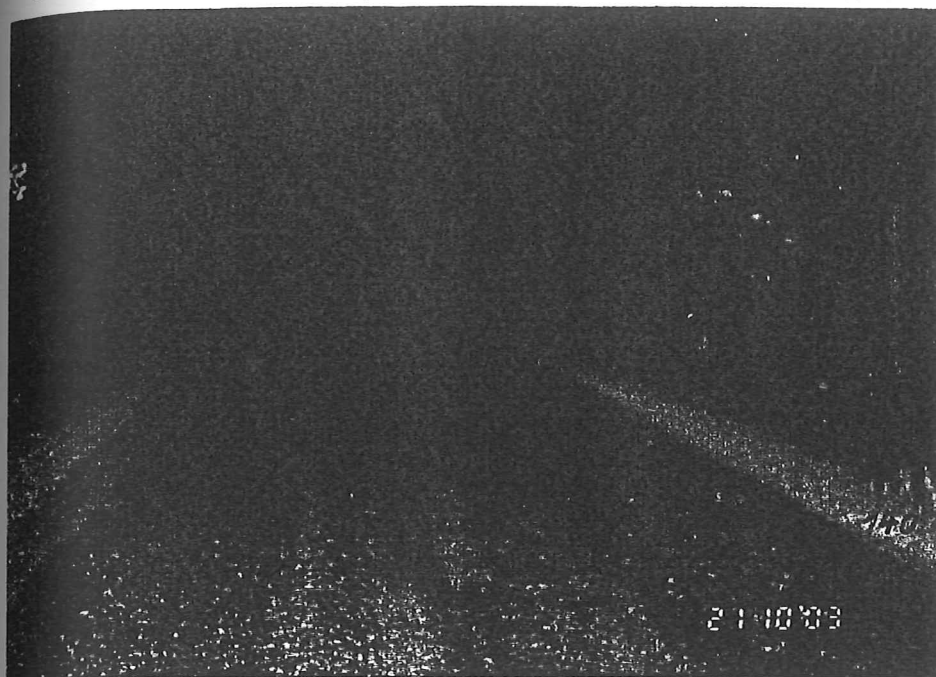
snímek č. 6

pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 140, ze vzdálenosti 60 m od ležící figuríny s nezakrytou kontrastní hlavou

165

t č. 2 164

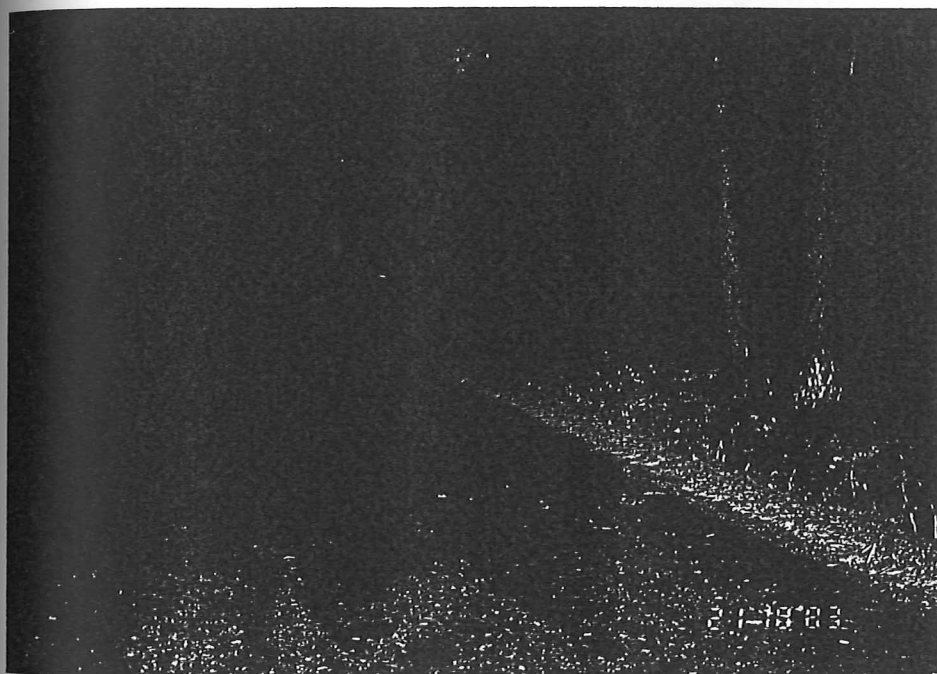
ěru jízdy
eot z
ení 190,
ti 110 m
riny s
ontrastní



snímek č. 7

pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 140, ze vzdálenosti 60 m od ležící figuríny se zakrytou kontrastní hlavou

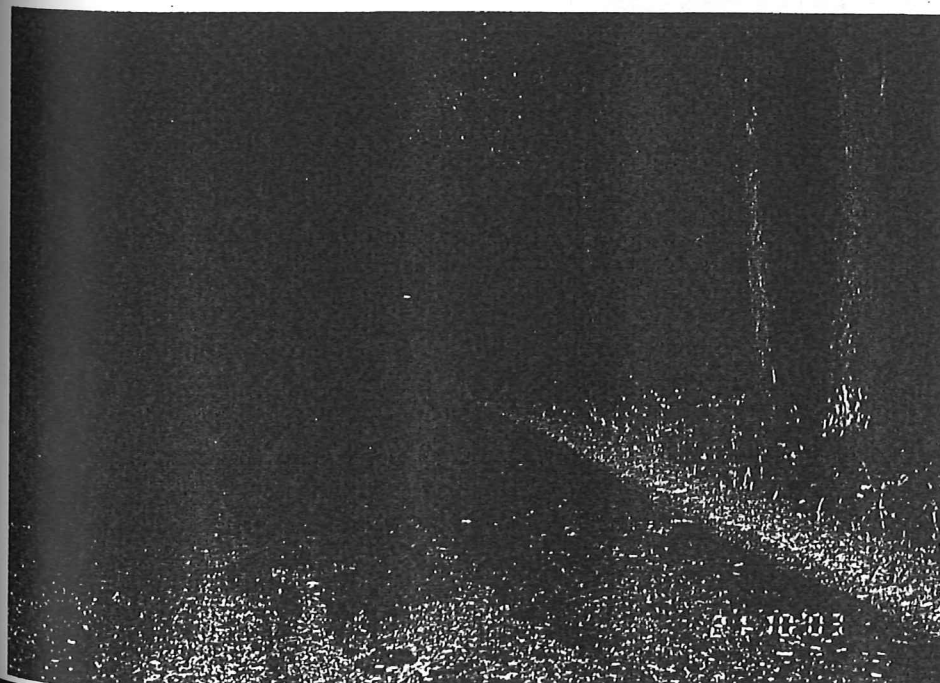
ěru jízdy
eot z
ení 190,
i 110 m
íny se
trastní



snímek č. 8

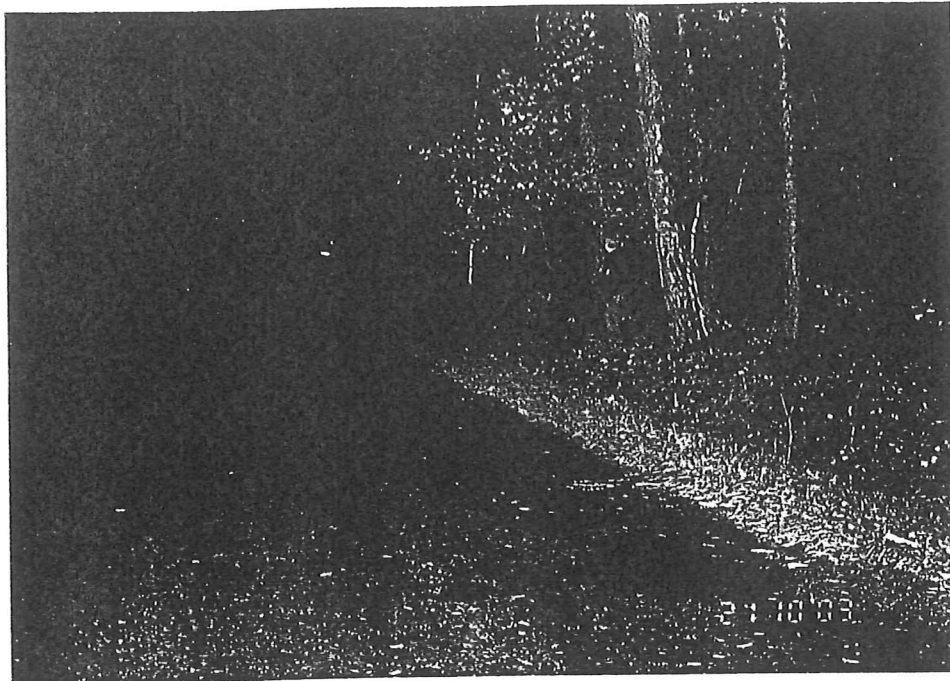
pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 130, ze vzdálenosti 50 m od ležící figuríny s nezakrytou kontrastní hlavou

ěru jízdy
ot z
ení 140,
60 m od
s
ontrastní

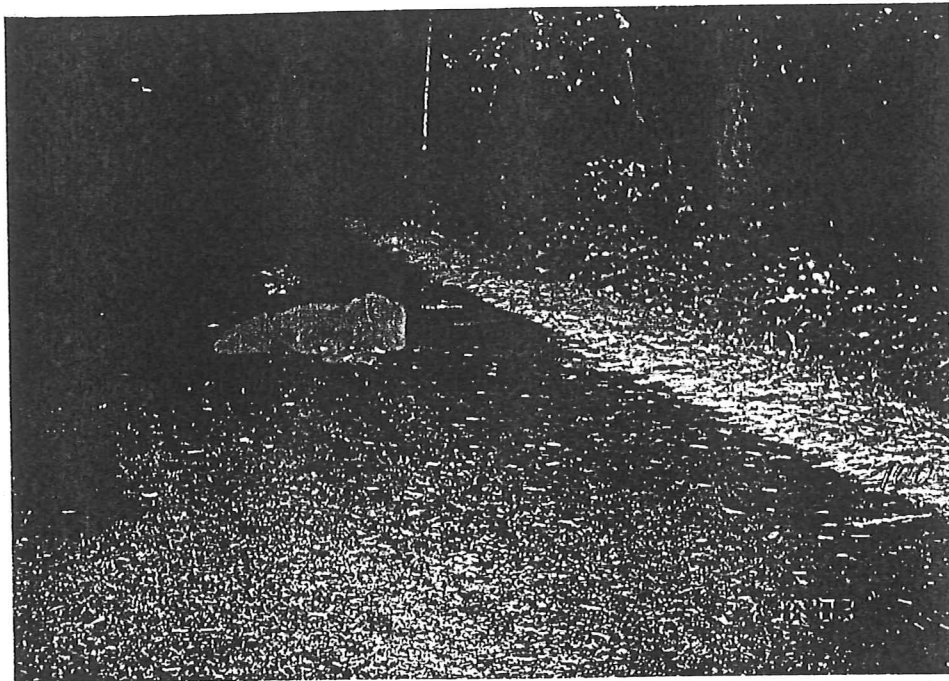


snímek č. 9

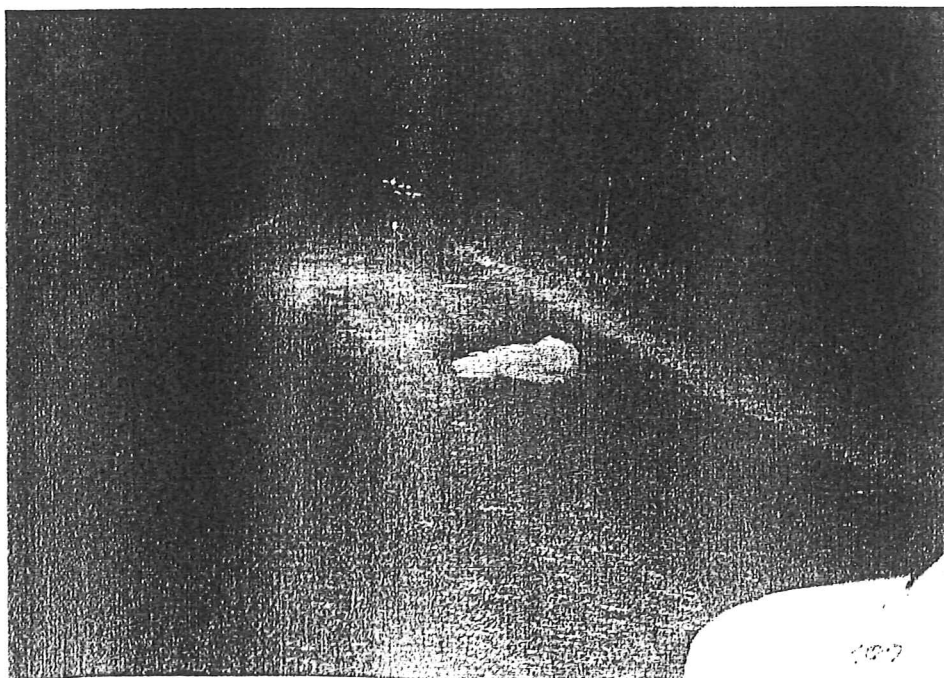
pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 130, ze vzdálenosti 50 m od ležící figuríny se zakrytou kontrastní hlavou

**snímek č. 10**

pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 110, ze vzdálenosti 30 m od ležící figuríny se zakrytou kontrastní hlavou

**snímek č. 11**

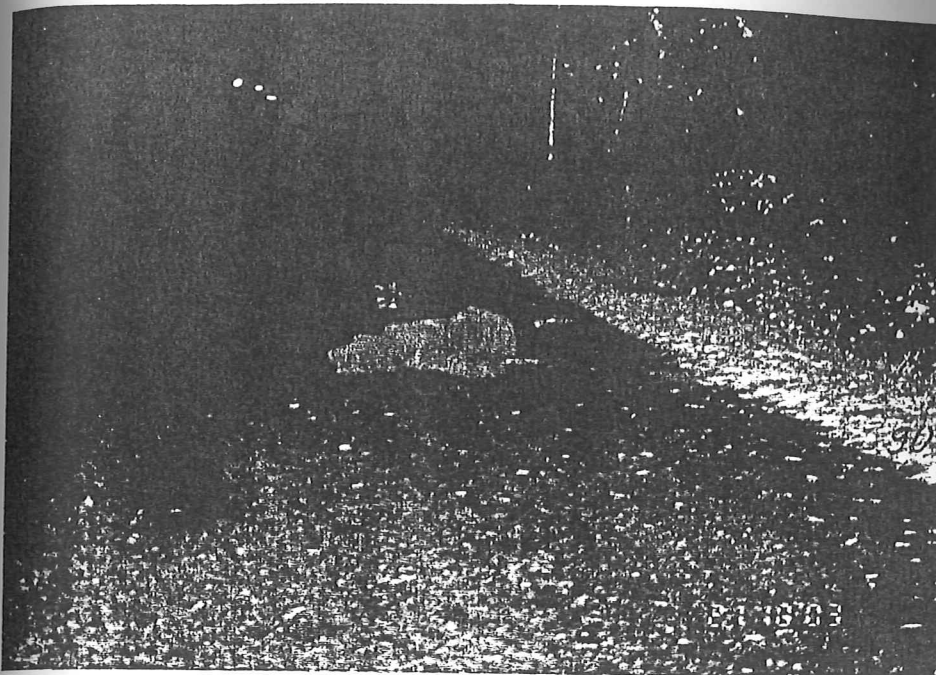
pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 100, ze vzdálenosti 20 m od ležící figuríny se zakrytou kontrastní hlavou

**snímek č. 12**

pohled ve směru jízdy vozidla Peugeot z úrovně staničení 100, ze vzdálenosti 20 m od ležící figuríny se zakrytou kontrastní hlavou (méně kvalitní snímek pořízený fotoaparátém zn. Olympus Z 120)

č. 10

ve směru jízdy
Peugeot z
staničení 110,
vzdálenosti 30 m od
ležící figuríny se
zakrytou kontrastní
hlavou



snímek č. 13

pohled ve směru jízdy
vozidla Peugeot z
úrovně staničení 90,
ze vzdálenosti 10 m od
ležící figuríny se
zakrytou kontrastní
hlavou

č. 11

ve směru jízdy
Peugeot z
staničení 100,
vzdálenosti 20 m od
ležící figuríny se
zakrytou kontrastní
hlavou



snímek č. 14

pohled na místo
dopravní nehody ve
směru jízdy vozidla
Peugeot pořízený za
denního osvětlení

č. 12

ve směru jízdy
Peugeot z
staničení 100,
vzdálenosti 20 m od
ležící figuríny se
zakrytou kontrastní
hlavou (méně kvalitní
pořízený
zářivkou zn.
s Z 120)