

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra trestního práva

Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod

Diplomová práce

Václav Vitouš

Vedoucí práce: doc. JUDr. František Vavera, Ph.D., LL.M.

Plzeň, 2023

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Václav VITOUŠ**
Osobní číslo: **R19M0448P**
Studijní program: **M0421A220004 Právo a právní věda**
Téma práce: **Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod**
Zadávací katedra: **Katedra trestního práva**

Zásady pro vypracování

1. ÚVOD
2. SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODY (charakteristika, pojem)
3. TRESTNÉ ČINY VYPLÝVAJÍCÍ ZE SILNIČNÍ DOPRAVY
4. METODIKA VYŠETŘOVÁNÍ SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD
5. PREVENCE TÝKAJÍCÍ SE SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI
6. BODOVÝ SYSTÉM, EVIDENCE A STATISTIKY SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD
7. ZÁVĚR
8. POUŽITÁ LITERATURA

Rozsah diplomové práce:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

- Jelínek, J a kol.: Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část. 7. vydání. Praha: Leges, 2019, 1 000 s. ISBN 978-807502-380-3
- Jelínek, J. a kolektiv: Trestní právo procesní. 6. vydání. Praha: Leges, 2021, 942 s. ISBN 978-80-7502-550-0
- FENYK, J., CÍSAŘOVÁ, D., GRIVNA, T a kol. Trestní právo procesní. 7. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, 952 s. ISBN 978-80-7598-306-0
- KONRÁD, Z.; PORADA, V.; STRAUS, J.; SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. 318 s. ISBN 978-80-7380-535-7
- KONRÁD, Z.; PORADA, V.; STRAUS, J.; SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 414 s. ISBN 978-80-7380-547-0.
- CHMELÍK J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009
- CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. 1. vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, 88 s.
- PORADA V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000
- CHMELÍK J. a kol., Rukověť kriminalistiky. Plzeň, Aleš Čeněk, 2005
- Straus Jiří, Porada Viktor a kolektiv., Teorie, metody a metodologie kriminalistiky. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. 420 s. ISBN 978-80-7380-666-8
- Straus Jiří, Kriminalistická metodika, 2. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o. 2008 ISBN 978-80-7380-124-3
- Straus Jiří, Porada Viktor, Kloubek Martin, Suchánek Jaroslav, Fürbach Martin. Kriminalistická technika, 3. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o. 2013 ISBN 978-80-7380-409-1
- Porada, Straus, Chmelík, Holcr, Ivor, Vavera, Šimovček, Hlava, Polák. Kriminalistika (teorie, metody, metodologie). Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o. 2014 ISBN 978-80-7380-490-9
- Hoskovec Jiří; Šmolíková Jana; Štikar Jiří. Psychologická prevence nehod (teorie a praxe). Praha: Karolinum, 2006 ISBN 80-246-1096-5
- STRAUS, Jiří, Zdeněk SADÍLEK a Oldřich MAŘÍK, 2012. Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6.

Vedoucí diplomové práce:

Doc. JUDr. František Vavera, Ph.D., LL.M.
Katedra trestního práva

Datum zadání diplomové práce:

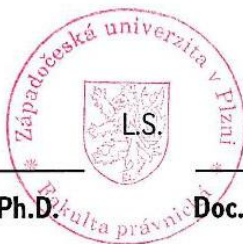
28. března 2022

Termín odevzdání diplomové práce:

31. března 2023



JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan



Doc. JUDr. František Vavera, Ph.D., LL.M.
vedoucí katedry

V Plzni dne 8. srpna 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svoji diplomovou práci vypracoval samostatně, s použitím literatury a ostatních zdrojů, které jsou řádně citovány a uvedeny v seznamu literatury.

V Plzni dne 30. 3. 2023

.....
Vlastnoruční podpis
Václav Vitouš

Poděkování

„Chtěl bych na tomto místě poděkovat, panu doc. JUDr. Františkovi Vaverovi, Ph.D., LL.M. za odborné vedení mé diplomové práce. Zároveň za vstřícné jednání, připomínky a rady, které mi dopomohly v psaní mého tématu. Zároveň bych rád poděkoval i panu prof. MUDr. Miroslavu Hirtovi, CSc. Za odbornou konzultaci a rady týkající se soudního lékařství ve vztahu k mé práci.“

Obsah

1. ÚVOD	9
2. SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODY (CHARAKTERISTIKA, POJEM)	11
2.1 POJEM	11
2.2 CHARAKTERISTIKA	13
2.3 PŘÍČINY VZNIKU SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	17
2.3.1 <i>Technický stav vozidla</i>	18
2.3.2 <i>Dopravní prostředí</i>	19
2.3.3 <i>Člověk, jako účastník silničního provozu</i>	19
2.4 UTAJOVÁNÍ SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	20
3. TRESTNÉ ČINY VYPLÝVAJÍCÍ ZE SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	22
4. METODIKA VYŠETŘOVÁNÍ SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	25
4.1 CHARAKTERISTIKA JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ TRESTNÝCH ČINŮ.....	25
4.1.1 <i>Trestné činy proti životu a zdraví</i>	25
4.1.2 <i>Trestné činy obecně nebezpečné</i>	36
4.2 STOPY U SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	41
4.2.1 <i>Materiální stopy u silničních dopravních nehod</i>	41
4.2.2 <i>Paměťové stopy</i>	50
4.3 PŘEDMĚT VYŠETŘOVÁNÍ	52
4.4 PODNĚT VYŠETŘOVÁNÍ	55
4.5 PRVOTNĚ VYŠETŘOVACÍ ÚKONY A ÚKONY JIM PŘEDCHÁZEJÍCÍ	56
4.5.1 <i>Ohledání</i>	58
4.6 ZVLÁŠTNOSTI VYŠETŘOVACÍCH VERZÍ, PLÁNOVÁNÍ A ORGANIZACE VYŠETŘOVÁNÍ U SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	68
4.7 NÁSLEDNÉ ETAPY VYŠETŘOVÁNÍ	71
4.8 ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI DO VYŠETŘOVÁNÍ	76
5. PREVENCE TÝKAJÍCÍ SE SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI	78
5.1 PREVENTIVNÍ PROJEKTY	79
5.2 PŘÍČINY CHYBNÉHO JEDNÁNÍ Z PSYCHOLOGICKÉHO HLEDISKA A EMOCE ŘIDIČŮ.....	81
6. BODOVÝ SYSTÉM, EVIDENCE A STATISTIKY SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD...	84
6.1 BODOVÝ SYSTÉM.....	84
6.2 EVIDENCE A STATISTIKY SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD	86
7. ZÁVĚR	88
POUŽITÁ LITERATURA	90

ODBORNÁ LITERATURA	90
POUŽITÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY	92
POUŽITÁ JUDIKATURA	92
INTERNETOVÉ A OSTATNÍ ZDROJE	93
CIZOJAZYČNÉ RESUME	94

1. Úvod

Téma metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod, jsem si zvolil pro vypracování diplomové práce z několika důvodů. Silniční dopravní nehody máme denně na očích a chtěl jsem se zároveň psaním této práce o jejich problematice co možná nejvíce dozvědět, jelikož si myslím, že ve společnosti je obecně tato problematika, ale i trestná činnost z ní vycházející dosti bagatelizována, ačkoliv jejich následky mohou být fatálních rozměrů. Dalším důvodem je obsahová stránka problematiky, která v sobě zahrnuje širokou škálu vědních oborů a odvětví, přičemž se nejedná pouze o oblast trestního práva. Hlavně tento důvod mě vedl pro vypracování diplomové práce na toto téma, kde jsem měl možnost prolínat trestní právo s kriminalistikou, ale i jinými obory.

Po obsahové stránce je moje práce složená z pěti základních kapitol a podkapitol.

V první části mé diplomové práce, nepočítáme-li úvod, jsem se zaměřil na obecnější pojetí problematiky silničních dopravních nehod. Jedná se tedy primárně o vysvětlení základních pojmů, principů a pojetí charakteristiky silničních dopravních nehod, včetně jejich příčin, v této části jsem věnoval pozornost i pohledu z oblasti správního práva pro správné pochopení jak první části, tak ale i komplexní materie.

Druhá kapitola zahrnuje stručné nastínění trestných činů, které ze silniční dopravní nehodovosti mohou vyplývat. Dochází zde k vyjmenování těch trestných činů, které budou následně rozebírány.

Další část tvoří podstatu mé diplomové práce, a tedy samotnou metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod. Věnuji pozornost zmíněným trestným činům, jak z hlediska teorie, tak z pohledu judikatury, problematice stop, předmětu a podnětu vyšetřování, včetně jejich zvláštností k silničním dopravním nehodám. Jsou nastíněny kriminalistické verze, plánování a organizace. Jistá část této kapitoly se též věnuje prvotním úkonům a následným etapám vyšetřování a celá kapitola je zakončena zapojením veřejnosti do vyšetřování.

Čtvrtou kapitolu jsem vyhradil otázkám prevence silničních dopravních nehod. Považuji ji za primární, a proto jsem ve své práci dal tomuto tématu prostor

ve vlastní kapitole, abych vyzdvihl její důležitost v celém kontextu, přičemž obsahem je i můj názor na současný stav z hlediska preventivní činnosti.

Poslední kapitola se zabývá bodovým systémem, k čemu slouží a jaký je jeho současný stav pro rok 2023. Dále je uvedena evidence a statistiky silničních dopravních nehod.

Jednotlivé dílčí cíle mé diplomové práce, měly podobu v nastínění jednotlivých částí a jejich popisu k pochopení základních principů. Celkový cíl mé práce nebylo vytvoření nového pojetí, nebo snad náhledu na metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod, ale vytvořit pro čtenáře systematický a strukturovaný popis metodiky vyšetřování silničních dopravních nehod a docílit tak základního popisu a povědomí o celkovém stavu silničních dopravních nehod, včetně jejich vztahu k trestnímu právu a kriminalistickému pojetí.

K naplnění dílčích cílů a celkového cíle mé diplomové práce, jsem použil zejména metody analýzy a syntézy.

2. Silniční dopravní nehody (charakteristika, pojem)

V první řadě, je zapotřebí si vydefinovat dopravní nehodu obecně a jednotlivá specifika, včetně pojmových znaků silniční dopravní nehody. Z hlediska teorie, se jedná o podstatnou část této práce, ale samozřejmě i vzhledem k vymezení jistých pojmů a principů, ji považuji za neopomenutelnou kapitolu v návaznosti na další problematiku.

Vzhledem ke své povaze, jsou silniční dopravní nehody velmi různorodé, a i proto jsem v této první kapitole použil výklad i z hlediska oblasti správního předpisu, jelikož jsem to pro následné trestněprávní a kriminalistické pojednání cítil za nutné.

2.1 Pojem

Dopravní nehody jako takové, se stávaly, stávají a stávat se budou. Vzhledem k této skutečnosti, si samotná definice prošla časem jistými změnami, ač samotná podstata, zůstala vždy zachována. V současné době, nám Zákon č. 361/2000 Sb., (o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů) definuje dopravní nehodu jako: „*Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“¹

Zmíněnou zákonnou definici bych doplnil o pojetí, které nám říká, že: „*Silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.*“²

Z tohoto pojmového vymezení, je možné se dostat k otázce předvídatelnosti silniční dopravní nehody. V tomto případě zastávám názor, že „náhoda“³ ve spojení

¹ § 47 odst. 1 Zákona č. 361/2000 Sb., (Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.) dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

² KONRÁD, Z.: PORADA, V.: STRAUS, J.: SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodika vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 304 s. ISBN 978-80-7380-547-0.

³ Tamtéž s. 304

se silniční dopravní nehodou není zcela přesný termín, jelikož se vždy jedná o jistý souhrn skutečností, či událostí, které vedou k dané nehodě, a byť samostatně, nebo ve spojení s dalšími okolnostmi. Nyní je zapotřebí si uvést základní znaky takové silniční dopravní nehody.

První znak, který jsem jistým způsobem už uvedl, je zmiňovaná **nepředvídanost, ve shodě s předvídatelností konkrétní události**. Co si pod tímto znakem můžeme představit? Musíme vycházet z toho, že předvídaní je do jisté míry omezené, jelikož přesně stanovit v předvídaní následek silniční dopravní nehody, či samotnou událost (průběh) je situací nepředvídanou. Předvídaní je možné chápat z dvou oblastí. Buď se budeme bavit o předvídaní reálném, nebo o předvídaní abstraktním. Reálné předvídaní se opírá o vysokou míru rizika, že dojde k silniční dopravní nehodě, jelikož došlo k vytvoření příčiny, která byla dána jistou událostí.⁴ Typicky by se mohlo jednat o situaci, kdy řidič má podstatně snížené rozpoznávací schopnosti na základě požití alkoholu a v husté silniční dopravě předjíždí několik vozů. Abstraktní předvídaní naopak vychází z velmi malé pravděpodobnosti vzniku konkrétních příčin a událostí, které by vedly k silniční dopravní nehodě.⁵ Nazval bych to tedy spíše jako teoretické chápání mnoha faktorů, které až ve svém propojení mohou zapříčinit konkrétní událost v podobě dopravní nehody.

Druhý znak je možné definovat jako **pohybování se po dopravní cestě dopravním prostředkem**⁶, nebo je tento znak též pojmenován, jako **provoz na pozemní komunikaci**.⁷ Důležitý prvek tohoto znaku, je pohyb onoho vozidla, jelikož bez takového pohybu není možné dojít k závěru, že došlo k silniční dopravní nehodě, pokud tedy spadne na stojící automobil led z okraje střechy, nejedná se o silniční dopravní nehodu. Můžeme tedy říct, že silniční dopravní nehoda je negativním vyústěním takového pohybu, po pozemní komunikaci.⁸

⁴ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 17 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁵ Tamtéž s. 17

⁶ Tamtéž s. 17

⁷ PORADA, Viktor a kol. Kriminologická metodika vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007. 132 s. ISBN 978-807380-042-0

⁸ Tamtéž s. 132

Jako třetí znak je **považována újma na zdraví, na životě, nebo způsobená škoda na majetku**. U tohoto znaku, je dle mého názoru důležité pojetí smyslu slova újma, jelikož újmu lze chápat jako reálnou tzv. faktická škoda na majetku zdraví, či životě, ale lze ji pochopit i jako újmu hrozící, nebo bych řekl přímo hrozící. Z hlediska právě této hrozící újmy, se jedná o takové porušení pravidel silničního provozu (např. přejetí plné čáry v nepřehledné zatáčce), že i takovou újmu, ač s žádným reálným následkem, lze považovat za faktický znak dopravní nehody, a tedy i silniční dopravní nehody.⁹

2.2 Charakteristika

V předchozí podkapitole, jsem se věnoval pojmu a základním pojmovým znakům a nyní bych rád danou problematiku rozvedl z hlediska charakteru, charakterizačních znaků a jistého rozdělení.

Můžeme říci, že silniční dopravní nehoda (ale i obecně dopravní nehody) jsou charakteristické dvěma body. První z nich je nehodové jednání a druhý je nehodová událost.¹⁰

Nehodové jednání vychází z vůle účastníka silniční dopravní nehody, respektive z jeho konání, či opomenutí, prostřednictvím kterého došlo k vytvoření a způsobení nehodové události.¹¹

U nehodového jednání, bychom mohli rozlišovat nehodové jednání z hlediska objektivitu a subjektivitu, tedy *subjektivní nehodové jednání*, které bude typické pro situace, kdy opomene dát řidič přednost v jízdě, jede vyšší rychlostí, než je dovoleno, jízda v protisměru, či dokonce užití alkoholu nebo drog.¹²

Zatímco pod *objektivním nehodovým jednáním*, si lze představit velmi těžko předvídatelnou událost, respektive nepředvídatelnou událost. Mezi pomezím subjektivním a objektivním nehodovým jednáním stojí problematika, která se týká

⁹ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 18 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

¹⁰ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. 104 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6

¹¹ Tamtéž s. 104

¹² CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 184 ISBN 978-807380-211-0

špatného technického stavu pozemní komunikace.¹³ Já osobně zastávám názor, že se jedná spíše o subjektivní nehodové jednání, jelikož každý řidič je povinen přizpůsobit svoji jízdu (styl, rychlost, vlastní zkušenosti) technickému stavu vozovky.

Druhý bod, tedy **nehodová událost**, je typická v podobě havárie, nebo například srážky. Jedná se tedy již o finální podobu, nebo chceme-li konkrétní výsledek nehodového jednání, které zapříčinilo silniční dopravní nehodu. Je charakteristická právě svým následkem a přesným průběhem.¹⁴

Co se týče charakteru, tak je možné dopravní nehody obecně rozdělit na tři základní kategorie. Jedná se o havárie, srážky a jiné nehody.¹⁵

Havárie a jejich primární znak, je způsobení dopravní nehody za účasti jediného silničního vozidla. V tomto případě tedy nedochází ke kolizi více účastníků, může se jednat například o smyk vozidla na zledovatělé silnici a následné převrácení vozidla.¹⁶

Další kategorií jsou **srážky**, v tomto případě se již jedná o vícero (min. dvou) účastníků silničního provozu, respektive o jejich vzájemný střet. Podstatným prvkem srážky je pohyb, který je bezpodmínečně nutný alespoň ve vztahu k jednomu z účastníků.¹⁷ Může se tedy jednat o srážky čelní, které je možné dále rozlišovat na fronto-frontální (čelně-čelní), fronto-dorzální (čelně zádový) či fronto-laterální (čelně boční). Možné jsou i srážky zezadu, tedy dorzo-frontální (zádově-čelní) a dorzální/frontální tedy zádový/čelní či boční srážky, latero-laterální (bočně-boční).¹⁸

Třetí, a tedy poslední kategorií z toho hlediska rozdělení jsou tzv. **jiné nehody**. Tato skupina nehod svým způsobem stojí mimo předchozí dvě kategorie,

¹³ Tamtéž s. 184

¹⁴ Tamtéž s. 104

¹⁵ PORADA, Viktor a kol. Kriminologická metodika vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007. 133 s. ISBN 978-80-7380-042-0

¹⁶ Tamtéž s. 133

¹⁷ Tamtéž s. 133

¹⁸ HIRT, Miroslav a František VAVERA. Soudní lékařství pro právníky. Praha: Grada Publishing, 2022. 31 s. ISBN 978-80-271-3280-5.

jelikož se jedná o taková nehody, které ze své podstaty nelze zařadit jak do havárií, tak ani do srážek. Tudíž se bude jednat například o: vypadnutí z jedoucího vozu apod.¹⁹

Jedno z možných rozdělení, se opírá i například o způsob řešení ze strany policie. V takovém případě lze hovořit o skupinu malých dopravních nehod a ostatních dopravních nehod.²⁰

Malé dopravní nehody je možno klasifikovat jako takové, které ze své podstaty, lze řešit na místě. Znamená to tedy, že následek a samotná závažnost nepřekračovala takovou míru, aby nebylo možné projednání policie na místě a dospění k závěru, že se jednalo o dopravní přestupek.²¹

Ostatní dopravní nehody mají opačné charakterové znaky než malé dopravní nehody. Tyto dopravní nehody mají tedy z pohledu následku závažnější dopad a z hlediska zavinění totéž. Nejedná se o situace, které lze řešit na místě, a to většinou z mnoha faktorů, např. (nejednoznačnost viníka, vážnější zranění účastníka).²²

Zmiňoval jsem rozdělení podle charakteru, ale je možné silniční dopravní nehody rozdělovat i k statistickým a evidenčním účelům. Takové rozdělení spadá do šesti skupin, a to sice:

- Podle následku silniční dopravní nehody
- Podle zavinění silniční dopravní nehody
- Podle příčiny silniční dopravní nehody
- Podle konkrétního vozidla
- Podle místa dopravní nehody
- Podle způsobené újmy na životě, či zdraví nebo škodě na majetku.²³

¹⁹ PORADA, Viktor a kol. Kriminalistická metodika vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007. 133 s. ISBN 978-80-7380-042-0

²⁰ KOPECKÝ, Zdeněk. Občan a dopravní nehoda. Praha: Prospektrum, 1998. 10 s. Právo do kapsy. ISBN 80-7175-068-9

²¹ Tamtéž s. 10

²² Tamtéž s. 10

²³ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. 106, 107, s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

Co se týče rozdělení podle **následku** silniční dopravní nehody, tak se pohybujeme ve čtyřech rovinách následků. Jedná se buď o následek největší, tedy usmrcení účastníka, případně účastníků. V dalším případě může nastat těžké poranění, a naopak lehké poranění. Pokud vše dopadne nejlépe, jak je možné, tak bude takový následek vyjádřen bez poranění.²⁴

Druhou skupinou je **zavinění** silniční dopravní nehody. Z tohoto hlediska rozlišujeme silniční dopravní nehody na zaviněné a nezaviněné. Nezaviněné silniční dopravní nehody, jsou úzce propojeny s objektivními příčinami a s nepředvídatelnými událostmi. Může se jednat typicky o nějaký sesuv půdy, či kamení na dané projíždějící auto. Naopak u zaviněných dopravních nehod se jedná o negativní vyústění v podobě silniční dopravní nehody na základě rozporného jednání účastníka²⁵(subjektivní nehodové jednání).

K této skupině silničních dopravních nehod, je možné dodat i rozdělení vycházející z postavení osoby viníka konkrétní silniční dopravní nehody. Bavíme se tedy o řidiči vozidla (motorového, nemotorového, tramvaje), chodci, zvěři (může být i lesní) a ostatních osobách.²⁶

Třetí skupinou jsou samotné **příčiny** silničních dopravních nehod, kterým se budu věnovat v následující podkapitole.

Ve čtvrté skupině se bavíme o **konkrétním vozidle (vozidlech) zúčastněných na silniční dopravní nehodě**. Lze sem zařadit jak vozidla totožného druhu (osobní s osobním), tak vozidla odlišného druhu (osobní s nákladním), nebo i silniční dopravní nehody pouze jednoho jediného vozidla, což je příznačné pro převrácení.²⁷

Pátá skupina se zaobírá **místem dopravní nehody**. Takové místo je možné rozlišit dle situačních údajů a dle charakteristiky místa. U situačních údajů se bude jednat o takové dopravní nehody, které se staly buď v uzavřené obci (intravilánu),

²⁴ Tamtéž s. 107

²⁵ Tamtéž s. 107

²⁶ Tamtéž s. 107

²⁷ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. 109 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6

mimo uzavřenou obec (extravilánu), případně takové dopravní nehody, které se staly mimo veřejné komunikace. Charakteristika místa je samozřejmě v přímém vztahu k situačním údajům a jedná se o takové nehody, které se staly: Na přímém úseku komunikace, ve spletité zatáčce, na přehledné křižovatce, v nepřehledné křižovatce či železničním přejezdu.²⁸

Šestou a poslední skupinou, rozdělení podle statistických a evidenčních účelů, je na základě **způsobené újmy na životě, zdraví, nebo škody na majetku**. Jedná se o skupinu, která se v první části, tedy otázce života a zdraví váže na rozdělení podle následku. Bavíme se tedy o členění na těžké poranění, lehké poranění, nebo usmrcení. Naopak druhá část této skupiny se zaobírá situacemi, kdy nedošlo k újmě na životě, či zdraví, ale škodě na majetku. První možností je způsobená škoda na dopravním prostředku, dále škoda způsobená na komunikaci nebo jejího vybavení. Zároveň mohla být, ale škoda na majetku způsobena i například na okolní stavbě (branka, plot atd.).²⁹

2.3 Příčiny vzniku silničních dopravních nehod

„Příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích je každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny.“³⁰

V této podkapitole si rozdělíme příčiny vzniku silničních dopravních nehod na dvě části, a to sice na část subjektivní a objektivní, lépe řečeno na subjektivní příčiny vzniku nehod a objektivní příčiny vzniku nehod.

Objektivní příčiny vzniku silničních dopravních nehod spočívají zejména ve vozidle, respektive v jeho technickém stavu a ve stavu a charakteru pozemní komunikace.³¹

²⁸ Tamtéž s. 109

²⁹ Tamtéž s. 109

³⁰ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 186 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

³¹ KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. Praha: Linde, 2002. 31, 32 s. ISBN 80-7201-321-1.

Subjektivní příčiny vzniku silničních dopravních nehod se opírají o osobu řidiče, a to jak z hlediska jeho charakterových vlastností, zkušeností, zdravotnímu stavu, psychickému stavu a jeho ovlivnění na základě požití návykové látky.³²

2.3.1 Technický stav vozidla

Za objektivní příčinu vzniku silniční dopravní nehody lze považovat technický stav vozidla. Tato příčina souvisí s opomíjením kontroly svého vozu a zanedbávání jeho konstantní údržby.³³ Bohužel většina řidičů takové činnosti nekoná, ačkoliv je to jejich povinností, jelikož každý řidič může užit jen takové vozidlo, které splňuje náležité technické podmínky.³⁴ Mezi další povinnost patří správné přizpůsobení své jízdy, konkrétně ve vztahu k technickým vlastnostem vozidla, případně k fyzickým vlastnostem zvířete.³⁵ Důležitou skutečností a zároveň zákonnou povinností je ustanovení, které nám říká že: *„Řidič je povinen odstranit na místě závadu, zjistí-li během jízdy, že vozidlo nebo náklad nesplňuje stanovené podmínky uvedené v § 52, nemůže-li tak učinit, smí v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit. Přitom musí učinit takové opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemní komunikace ani životního prostředí.“*³⁶

Pokud rozebíráme tedy nedostačující stav vozidla z hlediska technické nezpůsobilosti, tak se bude jednat ve většiny případů o závadu v řídicí jednotce, na brzdách, popřípadě na pneumatikách,³⁷ ať už jejich nadměrné přehřtění, podhřtění, ale například i nedostatečné či nekvalitní upevnění.

³² Tamtéž s. 32

³³ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 187 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

³⁴ §5 Odst. 1. písm. a) Zákona č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

³⁵ Tamtéž § 5 odst. 1 písm. c)

³⁶ Tamtéž § 5 odst. 1 písm. e)

³⁷ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 188 ISBN 978-80-7380-211-0.

2.3.2 Dopravní prostředí

Jako další objektivní příčinu můžeme označit dopravní prostředí. Pod pojmem dopravní prostředí (v negativním pojetí vzhledem k silniční dopravní nehodě), si můžeme představit pozemní komunikaci, která je ve zhoršeném stavu, jako příklad bych uvedl značné výmoly v pozemní komunikaci, které jsou nesprávně či vůbec nejsou označeny. Nemusí se však jednat vždy o špatný stav pozemní komunikace, ale třeba o nedostatečnou údržbu, a to sice zejména v zimních měsících, kdy je veliké riziko námrazy a sněhového pokrytí. Za rizikovější dopravní prostředí lze považovat i zvýšenou hustotu provozu, jelikož čím větší je hustota provozu, tím se zvyšuje riziko jakékoliv kolize.³⁸

2.3.3 Člověk, jako účastník silničního provozu

Nyní se již dostáváme k subjektivním příčinám silniční dopravní nehody. Jaké konkrétní činnosti ze strany řidiče vedou k silničním dopravním nehodám? Nejčastěji se bude jednat o: „*Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla. Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání, nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky, nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“, nezvládnutí řízení vozidla. Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, vjetí do protisměru, vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu a nedání přednosti při odbočování vlevo.*“³⁹

V nadpisu stojí člověk, jako účastník silničního provozu, ale z výše uvedeného je zcela zjevné, že tím nejvíce chybujícím účastníkem je řidič jako takový. Faktorů, proč tomu tak je, je nepochybně celá řada, ale já vidím největší problém v tzv. “nevyježděnosti“ mladších řidičů, tedy začátečníků a málo zkušeností. Problematiky začíná už u autoškol a postupuje v neznalost konkrétních právních předpisů a povinnosti řidičů. Více se k této otázce vyjádřím v kapitole, která se bude zabývat prevencí.

Jako další subjektivní příčinu, kterou zahrnu do této části, jelikož se váže na účastníka silničního provozu, je psychologická a fyziologická stránka konkrétního

³⁸ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 191 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

³⁹ Tamtéž s. 193

účastníka. Samozřejmě se budeme bavit hlavně a zejména o řidiči. Takovým všeobecně známým fyziologickým faktorem, který má veliký vliv na kondici řidiče je únava, která se dostavila z dlouhé jízdy. Takový faktor zvyšuje riziko snížení pozornosti a bdělosti, což může vést k dopravní nehodě.⁴⁰

Problémový faktor, může být ale i z hlediska duševního rozpoložení řidiče. Stres, který zvedá za volantem z pomyšlení na nedávno prožitou nehodu a celá řada jiných skutečností vedoucí k nerovnováze duševního stavu řidiče, mohou vést k jeho chybovosti.⁴¹

Velice dobře známý důvod celé řady silničních dopravních nehod je mikrospánek. Mikrospánek nám představuje krátkodobý (v řádu sekund) spánek, který je ale možné vždy u zdravého řidiče rozpoznat (jeho příznaky) a vyvarovat se tak negativním důsledkům.⁴²

2.4 Utajování silničních dopravních nehod

Bohužel i u silničních dopravních nehod, tak jako u jiných druhů trestné činnosti dochází k jejímu utajování a zatajování. Hlavní záměr je vyvázání se z trestní odpovědnosti, či snaha o snížení trestní odpovědnosti.⁴³ K utajování dochází především za situací, kdy silniční dopravní nehodou vznikl vážnější následek.⁴⁴

V praxi jako takové, se nejčastěji setkáme s jedním z dvou způsobů onoho utajování. Buď se bude jednat o ujetí řidiče z místa nehody, nebo o změnu nehodové události. Ujetí řidiče z místa silniční dopravní nehody je typické při vzniku těžkého poranění, nebo i smrti některého z dalších účastníků. Dále za situací, kdy se na

⁴⁰ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 194 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁴¹ Tamtéž s. 194

⁴² Tamtéž s. 194

⁴³ CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 425 s. ISBN 80-86898-36-9.

⁴⁴ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac. a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2004. 492 s. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

takovém postupu dohodnou účastníci, jelikož tak vidí nejlepší možné řešení vzniklé události.⁴⁵

Samotné ujetí od nehody, je příznačné v okamžiku, kdy se na inkriminovaném místě nenachází nikdo jiný a žádná jiná osoba nehodu neviděla. Po ujetí od dopravní nehody řidič většinou vytváří smyšlené příběhy, které v případě jeho odhalení použije, aby se pokusil z celé situace vyklouznout, dochází z jeho strany k zahlazení stop na autě (například lak z druhého automobilu) a odstraňuje vzniklé škody na svém voze.⁴⁶

Změna nehodové události je ze své podstaty oproti první situaci rozdílná v tom, že pachatel silniční dopravní nehody místo neopustí, ale dělá vše proto, aby částečně, či zcela úplně změnil nehodovou událost, a to s cílem co nejmenšího postihu. Aby docílil takového výsledku, tak se snaží dohodnout na změnách s dalším účastníkem, nebo on sám provádí takové změny. Změna může být například simulace technické závady na voze, nebo úprava sedačky, zrcátek, aby mohl tvrdit, že on automobil neřídil. Jednou z dalších fint je užití alkoholického nápoje co možná nejrychleji po nehodě, aby došlo k zamaskování, a tedy i nezjistitelnému přesnému výsledku hladiny alkoholu v krvi. V takových případech se řidiči často vymlouvají na stres po nehodě a že se snažili alkoholem pouze uklidnit.⁴⁷

⁴⁵ STRAUS, Jiří. Kriminalistická metodika. 2., rozš. Vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. 207 s. ISBN 978-80-7380-124-3.

⁴⁶ Tamtéž s. 208

⁴⁷ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 197 a 198 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

3. Trestné činy vyplývající ze silničních dopravních nehod

V mé další kapitole diplomové práce, se zaměřím na problematiku trestných činů, které se k silničním dopravním nehodám vztahují, problematika bude v této kapitole ale pojata obecněji a půjde spíše o nastínění těch trestných činů, které budou rozebírány z hlediska jejich charakteristiky v mé další a hlavní kapitole, tedy metodice vyšetřování silničních dopravních nehod a přesněji řečeno v podkapitole charakteristika jednotlivých druhů trestných činů. Ačkoliv se tato práce nemá zabírat výlučně problematikou trestných činů, tak jejich základní rozdělení a charakteristika ve spojení se silniční dopravní nehodovostí je na místě.

Trestné činy, které se vztahují k silniční dopravě v sobě zahrnují celou řadu specifik a jedná se o jednu z nejčastějších skupin trestných činů, kterých se pachatelé dopouštějí. Většina těchto silničních dopravních nehod je však způsobena nedbalostním způsobem, což nás vede k ne zcela typickému pachateli trestného činu jako takovému.⁴⁸ Takový pachatel je v převážné míře bez výraznějších problémových rysů osobního rázu, zpravidla je bez předešlé kriminální minulosti a nevykazuje znaky jakýchkoliv tendencí se stejných, či podobných činů dopouštět i v budoucnosti.⁴⁹ Náhled společnosti, alespoň tak jak to vnímá já, je benevolentnější (z pohledu společenské škodlivosti) k pachateli trestného činu spáchaného silniční dopravní nehodou než například u pachatele trestného činu proti lidské důstojnosti v sexuální oblasti. Ačkoliv je nutné si uvědomit, že z hlediska následku dochází u takový trestných činů k vážným újmám na zdraví, nebo životě.

Trestné činy této problematiky nejsou uceleně zakotveny v žádné společné hlavě trestního zákoníku, tudíž je zřejmé, že se jedná o poměrně rozmanitou škálu z hlediska zákonem chráněného zájmu.⁵⁰

Než přistoupím k jednotlivým druhům trestných činů, tak je důležité uvést, že bez porušení důležité povinnosti, v našem případě pravidel silničního provozu, tak k trestnému činu jako takovému nedojde, tudíž se vše odvíjí od právě

⁴⁸ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana. ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. 627 s. Praktická knihovna (C.H.Beck). ISBN978-80-7400-409-4.

⁴⁹ Tamtéž s. 629

⁵⁰ Tamtéž s. 628

nedodržení, nebo nerespektování povinností, které jsou například řidiči dány zákonem, nebo jiným právním předpisem. Za takové nejtypičtější provinění vůči pravidlům silničního provozu může být: Užití alkoholu za volantem, jízda nepřiměřenou rychlostí, předjíždění jiného účastníka silničního provozu v místě zákazu, nerespektování přednosti v jízdě či agresivní a bezohledné chování řidiči vůči ostatním účastníkům.⁵¹

Směrodatný je jako vždy kauzální nexus, tedy to, „že mezi porušením důležité povinnosti (jednáním) a následkem trestného činu, musí být dána příčinná souvislost, tj. musí být prokázáno, že k porušení na zdraví nebo majetku došlo z důvodu – v příčinné souvislosti s porušením důležité povinnosti, přičemž každé porušení důležité povinnosti ve vztahu k následku je posuzováno samostatně.“⁵²

V mé další kapitole nebudou rozebrány výlučně všechny trestné činy, které si můžeme představit ve spojení se silniční dopravní nehodou. Důvodem je ať už dodržení tématu mé práce, tak ale i vzhledem k mému prioritnímu zaměření na ty trestné činy, které mi přijdou lukrativní k částečnému rozebrání, či kvůli jejich velké specifičnosti a ojedinělosti co se týče dopravních nehod, typicky u trestného činu vraždy, nebo zcela naopak vůli jejich typické vazbě na silniční dopravní nehody.

O jakých trestných činech budu v následujícím textu v metodice vyšetřování pojednávat a které trestné činy vyplývají ze silničních dopravních nehod, lépe řečeno vyplývat mohou?

V první řadě se zaměřím na **trestné činy proti životu a zdraví**, včetně **trestných činů ohrožující život nebo zdraví**. Konkrétně to bude vražda, podle ustanovení § 140 trestního zákoníku a usmrcení z nedbalosti podle ustanovení § 143 trestního zákoníku.⁵³

⁵¹ CHMELÍK, Jan Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 251 a 252 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁵² PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. 116 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

⁵³ § 140 a § 143 Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

Dále trestné činy proti zdraví, kde svoji pozornost upřu na trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti podle ustanovení § 148 trestního zákoníku a trestný čin těžké ublížení na zdraví podle ustanovení § 147 trestního zákoníku.⁵⁴

U trestných činů ohrožujících život nebo zdraví přiblížím trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle ustanovení § 151 trestního zákoníku a trestný čin neposkytnutí pomoci dle ustanovení § 150 trestního zákoníku.⁵⁵

A závěrem budou zmíněné **trestné činy obecně ohrožující**, a sice trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 trestního zákoníku.⁵⁶

Teď se již přesunu k mé hlavní kapitole diplomové práce, ve které začnu právě problematikou jednotlivých trestných činů, které byly nastíněny.

⁵⁴ § 147 a § 148 Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

⁵⁵ § 150 a § 151 Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

⁵⁶ § 274 Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

4. Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod

Abychom se mohli bavit o silniční dopravní nehodě, je zapotřebí ji vůbec zjistit, po následném zjištění následuje proces vyšetřování. Jedná se o metodiku, která je specifická od samotných stop až po osobu pachatele, oproti vyšetřování jiných kriminalistických událostí.

Celý proces vyšetřování a objasňování příčin je nelehkou záležitostí a do značné míry hrají roly prvotní a neodkladné úkony na místě silniční dopravní nehody, zajištění veškerých důkazů, následný výslech svědků a účastníků, znalecké a analytické zkoumání a pak také bezprostřední jednání právě účastníků po dopravní nehodě.⁵⁷

Nejobsáhlejší část mojí diplomové práce zahájím problematikou charakteristik daných druhů trestných činů, které ze silniční dopravní nehody vyplývají.

4.1 Charakteristika jednotlivých druhů trestných činů

Jak jsem uvedl v předchozí kapitole, tak nyní se pokusím charakterizovat jednotlivé druhy trestných činů. Rozebrány budou z pohledu své skutkové podstaty a zároveň dojde na judikaturu, které nám bude nápomocná v pochopení kontextu trestných činů s problematikou silničních dopravních nehod.

4.1.1 Trestné činy proti životu a zdraví

V tomto případě se bavíme o trestných činech, které jsou zakotveny ve zvláštní části první hlavy trestního zákoníku. Obecně lze říci, že trestné činy proti životu a zdraví v dopravě zvedají velkou měrou hodnoty celkové kriminality těchto trestných činů.⁵⁸

Z hlediska objektu se bavíme o životě a zdraví a objektivní stránce o způsobené smrti nebo újmě na zdraví. U subjektivní stránky se bavíme o trestných

⁵⁷ KOPECKÝ, Zdeněk. Občan a dopravní nehoda. Praha: Prospektrum, 1998. s. 32 Právo do kapsy. ISBN 80-7175-068-9.

⁵⁸ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. 548 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.

činech jak úmyslných (např. vražda) tak nedbalostních (např. usmrcení z nedbalosti).⁵⁹

U **trestných činů proti životu** ve sféře silničních dopravních nehod se bavíme zejména o trestném činu vraždy a usmrcení z nedbalosti.

Trestný čin vraždy, není pro danou problematiku zcela typickým a nikterak častým, ale přesto případy existují, jelikož se dopravní prostředek může stát jakýmsi nástrojem a být zneužit ke spáchání tohoto trestného činu.⁶⁰

Zájem chráněný zákonem u tohoto trestného činu je lidský život, z čehož můžeme dovodit, že předmětem útoku může být pouze živá osoba, která již není plodem v lůně mateřském. V praxi se má za to, že člověk se z plodu stává okamžikem začátku porodu. Přejdeme-li k objektivní stránce, tak ta vychází z usmrcení člověka. Ono usmrcení člověka je ale příznačné a nutné si vykládat buď ze strany pachatele konáním, což je u vraždy nejklassičtější, nebo ale i opomenutím konání, které měl pachatel vzhledem ke svému postavení vykonat.⁶¹

Subjektivní stránku u tohoto trestného činu vidíme ve formě úmyslu. Podstatný prvek je ten, že pachatelovo jednání musí být směřováno k cíli usmrtit jiného člověka. Poněvadž se může stát, že pachatel úmyslným jednáním chtěl porušit, či ohrozit zájem chráněným trestním zákoníkem, ale jiný než ten u trestného činu vraždy, tak případně vzniklý následek, který může mít podobu usmrcení nezakládá u pachatele trestní odpovědnost za spáchání trestného činu vraždy, jelikož nebyla naplněna jeho skutková podstata.⁶²

Z judikatury k trestnému činu vraždy u silniční dopravní nehody bych vytyčil judikát Nejvyššího soudu České republiky, ze kterého nám plyne kupříkladu situaci, kdy pachatel chtěl spáchat sebevraždu ve svém voze, a to tím, že narazí do protijedoucího vozu plnou rychlostí. Z celé situace je zřejmé, že pachatel musel

⁵⁹ Tamtéž s. 548

⁶⁰ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. 639 s. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

⁶¹ ŠÁMAL, PAVEL. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1297 a 1299 Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

⁶² Tamtéž s. 1300

vědět, že s naprostou pravděpodobností dojde k usmrcení min. druhého řidiče, ne-li i ostatních členů posádky vozu. V daném případě nedošlo k usmrcení, takže příslušný soud dané jednání vyhodnotil jako pokus trestného činu vraždy, dle § 8 odst. 1 trestního zákoníku § 219 odst. 1 trestního zákoníku, a to sice dle tehdejší právní úpravy. Přesto, že se jedná o případ, který byl kvalifikován před účinností Zákona č. 40/2009 Sb., tak se nic nemění na vyhodnocení skutkového děje a subsumování pod právní kvalifikaci.⁶³

U trestného činu vraždy bych ještě malou chvíli zůstal a rozebral bych otázku rozmyslu a předchozího uvážení.

Jak rozmysl, tak i předchozí uvážení jsou kauzálně propojené, ačkoliv je v nich zároveň shledán rozdíl a oba pojmy od sebe lze zcela podstatně odlišovat.⁶⁴ Jedná se o faktory, které odlišují a jsou dělicí čarou mezi vraždou prostou dle ustanovení § 140 odst. 1 trestního zákoníku, a naopak typem závažnější vraždy, která je v ustanovení § 140 odst. 2 trestního zákoníku.⁶⁵

Tak, jak je chápán a vysvětlován rozmysl můžeme stanovit jeho největší rozdílnost oproti předchozímu uvážení. Ta leží ve velikosti míry kontroly jednání pachatele, směřující k usmrcení člověka. A jelikož se jedná o stupeň nižší než předchozí uvážení, je právě rozmysl tím hlavním odlišením vraždy prostě a premeditativní. U rozmyslu se může jednat o podstatně kratší dobu v promýšlení celého jednání, zatím co v předchozím uvážení si pachatel promýšlí, jakou použije zbraň, kde skutek vykoná nebo i dobu spáchání apod.⁶⁶

Jak jsem již uvedl, tato diplomová práce se nemá zaobírat do větší hloubky problematikou jednotlivých trestných činů, ale spíše jejich vztahem k silničním

⁶³ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20.8. 2008, sp.zn. 7 Tdo 1019/2008, ECLI:CZ:NS:2008:7.TDO.1019.2008.1. Dostupné z: (www.nsoud.cz)

⁶⁴ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1303 Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

⁶⁵ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8 aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022 s. ISBN 978-80-7502-576-0. 551 a § 140 odst. 1 a 2 Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

⁶⁶ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1305 Velké komentáře. ISBN978-80-7400-178-9.

dopravním nehodám, a proto se nyní přesunu na další trestný čin, a to sice na trestný čin usmrcení z nedbalosti.

Trestný čin usmrcení z nedbalosti, už jen ze své definice bude v měřítku oproti trestnému činu vraždy častější. My tento TČ nalezneme v ustanovení § 143 trestního zákoníku, který obsahuje celkem 4 odstavce.⁶⁷

Objektem je zde lidský život, tedy zájem na jeho zákonné ochraně, přičemž trestný čin usmrcení z nedbalosti spadá do trestných činů poruchových, což si můžeme vysvětlit jako nutnost předpokládání smrti člověka. Nejde o naplnění skutkové podstaty trestného činu vraždy, zdali došlo pouze k ohrožení života z nedbalosti.⁶⁸

Objektivní stránku můžeme vykládat u probíraného trestného činu jak v jednání ze strany pachatele konáním, tak ale i případném opomenutím.⁶⁹

Osoba pachatele může být u tohoto poruchového trestného činu kdokoliv, u silničních dopravních nehod to bude především řidič, ale není vyloučena ani osoba chodce, nebo jiného účastníka. K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu může dojít i ze strany provozovatele vozidla, které zapříčinilo silniční dopravní nehodu, nýbrž i spolujezdec, který tak může být označen, pokud nějakým způsobem vnikl do řízení vozu.⁷⁰

Jedná se o trestný čin, u kterého se nám objevuje forma zavinění nedbalostní a v takovém případě, je vzhledem k silniční dopravní nehodě nutné přihlížet k povinnostem, které vycházejí z celé řady dalších zákonů: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, dále zákon č. 56/2001 Sb., či například zákon o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích č. 56/2001 Sb., ale i dalších. Z těchto a jiných zákonů lze čerpat objektivní kritéria.⁷¹

⁶⁷ § 143 Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

⁶⁸ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1335 Velké Komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

⁶⁹ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1336 Velké komentáře. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁷⁰ Tamtéž s. 1340

⁷¹ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. 562 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.

Uvedl jsem objektivní kritéria, jelikož z pohledu nedbalostního zavinění silniční dopravní nehody, můžeme dojít k závěru dvojího rozdělení, jedná se o rozdělení objektivní a subjektivní. Objektivní jsou konkrétní povinnosti vyplývající z právních předpisů, dalo by se říci potřebná a nezbytná míra opatrnosti,⁷² naproti tomu subjektivní pohled se zaměřuje na míru opatrnosti, jenž je řidič v inkriminovaný moment schopen vynaložit.⁷³

S problematikou silničních dopravních nehod a dopravních nehod obecně je v úzké souvislosti otázka principu omezené důvěry. Tento princip se používá právě při řešení trestných činů, lépe řečeno se aplikuje u posuzování samotné trestní odpovědnosti. Merit tohoto principu stojí na možnosti spolehnout se řidiče na jiné účastníky silničního provozu a na to, že budou dodržovat své povinnosti, tedy pravidla silničního provozu, za předpokladu, že nedojde k okolnostem, z kterých by plynul opak.⁷⁴

Právě tento princip je v souvislosti s dopravními nehodami často řešen a jeden z takových judikátů bylo například usnesení Nejvyššího soudu České republiky 3 Tdo 593/2007, ve kterém soud řekl, že pokud řidič jedoucí po hlavní silnici v obci jede značně vyšší rychlostí, než je povoleno, tak následné vjetí vozu ze silnice vedlejší a způsobení silniční dopravní nehody není možné považovat za jednání, které je možno kvalifikovat jako například trestný čin usmrcení z nedbalosti, jelikož řidič z vedlejší silnice nemohl vzhledem k takové rychlosti druhého vozu svojí povinnost dát přednost v jízdě uplatnit.⁷⁵

Jedná se o jeden judikát, který se tímto principem zabýval, ačkoliv pro pochopení smyslu principu omezené důvěry je postačující. Nejednalo by se o pravý princip, kdyby z něho nebyly nějaké výjimky, a proto se i zde najdou případy, u kterých se tento princip nepoužije. Budou to hlavně takové momenty, kdy na

⁷² CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 255 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁷³ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges. 2022 563 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.

⁷⁴ Tamtéž s. 563

⁷⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13.6. 2007, sp. Zn. 3Tdo 593/2007, ECLI:CZ:NS:2007:3.TDO.593.2007.1

pozemní komunikaci, či v její blízkosti dochází k pohybu osob s omezenou pohyblivostí, zdravotně postižených lidí či dětí.⁷⁶

V praxi může nastat celá řada okolností, které mohou vést k silniční dopravní nehodě, a proto je i k výkladu ustanovení § 143 vhodné poznamenat, že závada na brzdách, která byla příčinou silniční dopravní nehody, bude posuzována k osobě řidiče, a sice zdali měl a mohl danou závadu zjistit při kontrole vozidla před jízdou, nebo během konání jízdy. Důležité bude posouzení, jestli šlo o závadu náhlou, nebo přetrvávající o které řidič věděl, nebo vědět měl. Z tohoto rovnou přejdu k opravě konkrétní závady, jelikož řidič je v pozici, kdy se může spolehnout na řádně opravenou závadu a počítá s jejím opravením, a tedy nepodstupuje vědomě, ani nevědomě jízdu s technickou závadou. Dojde-li ale během jízdy k obnovení závady a řidič takovýto stav vyzoroval není provedená oprava (k tomu určeným specializovaným servisem) relevantní a řidič si je vědom takového stavu.⁷⁷

Nyní se dostáváme k **trestným činům proti zdraví**, které jsou upraveny ve zvláštní části Trestního zákoníku, a to sice v první hlavě a druhém dílu. Já zde zmíním primárně trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, jakožto trestné činy, které z této části ve vztahu k silničním dopravním nehodám převažují.

Objektem u těchto trestných činů je lidské zdraví jako takové. Chápat pod tím musíme standartní fungování lidského těla, a to jak z hlediska fyzického, tak psychického.⁷⁸

U objektivní stránky je nutné si rozlišit míru stupně konkrétního ublížení na zdraví, tedy závažnost onoho jednání ve vztahu ke zdraví poškozeného. Zákon č. 40/2009 Sb., nám hovoří o dvou stupních, první z nich je ublížení na zdraví a druhý je těžká újma na zdraví. Posouzení, o jakou míru stupně jde je vždy na

⁷⁶ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 261 s. ISBN 978-80-7380-211-0-

⁷⁷ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1339 Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

⁷⁸ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. 565 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.

příslušném soudu, který vychází z velmi detailních lékařských zpráv či případně znaleckých posudků.⁷⁹

Podstatný je § 122 odst. 1 a 2 trestního zákoníku, který nám přesně říká, co je považováno za těžkou újmu na zdraví. Podle druhého odstavce se jedná o: „zmrzačení, ztrátu nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztrátu nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohydění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy, delší dobu trvající porucha zdraví.“⁸⁰

Co si pod jednotlivými pojmy představit se nyní pokusím ve stručnosti nastínit.

Pod pojmem zmrzačení si představme nezměnitelný chorobný stav. Takový stav vykazuje jisté znaky. Budou to kupříkladu patrné změny na těle nebo podstatné změny jeho jedné, či více částí. Tyto změny mohou být jak z vizuálního hlediska, tedy z pozice tvaru, ale také z hlediska funkčního. A druhý znak je vykazován úplnou ztrátou celé končetiny (horní nebo dolní) či její podstatné části.⁸¹

Ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti je zapříčiněn nenávratným chorobným stavem, popřípadě i ztrátou části těla, které zapříčinilo podstatné snížení nebo úplné vymizení pracovní způsobilosti.⁸²

Ochromení údu se zakládá na omezené (snížené) pohyblivosti dolní nebo horní končetiny, nevylučuje se takové omezení i u podstatné části dané končetiny. Tento stav však může být i zcela trvalý a v plném rozsahu, nikoliv jen omezené. Typicky se tedy jedná například o končetiny, které nemusely být amputovány, ale jsou trvaly ochrnuty.⁸³

Ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí. Celkem máme pět smyslů, kam patří hmat, chuť, čich, zrak a také sluch. Mezi nejčastěji postižené

⁷⁹ Tamtéž s. 565

⁸⁰ § 122 odst. 2 Zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

⁸¹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, ZUZANA ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H.BECK, 2016. 643 s. Praktická knihovna (C.H.BECK). ISBN 978-80-7400-409-4.

⁸² Tamtéž s. 644

⁸³ Tamtéž s. 644

smysly patří zrak a sluch, u kterých lze za úplnou ztrátou těchto smyslů považovat celkovou hluchotu a slepotu. Když zůstanu u těchto dvou smyslů. Tak za podstatné oslabení funkce je považována ztráta 51 % předchozího stavu.⁸⁴

Poškození důležitého orgánu. Tento způsob těžké újmy na zdraví lze skutečně takto nazvat v případě, kdy je poškození tak rozsáhlé, že je nebezpečné pro život, popřípadě došlo k trvalému následku, nebo alespoň k následku, déletrvajícím. Je velice těžké rozlišit, který orgán lze označit za důležitý a který již za důležitý ne.⁸⁵ Já bych spíše řekl, že není tak těžké označit orgán důležitý, ale není možné označit orgán nedůležitý. Ačkoliv za důležitý orgán, respektive jeho poškození můžeme považovat commotio mozku (za situaci, kdy trvalo delší dobu), contusio mozku, u kterého jsou viditelné morfologické změny.⁸⁶

Zohydění je charakteristické několika prvky. Jedním z nich je zhoršení se prosazení ve společnosti nebo zhoršená kvalita života po duševní stránce a vzbuzení zhnusení a celkový odpor. Jedná se o navenek viditelné změny na těle, které trvale znetvořují vzhled poškozeného. Co je zde důležité poznamenat, tak je to, že není možné za zohydění považovat takové defekty, které lze odstranit nenáročnou operací.⁸⁷

Vyvolání potratu nebo usmrcení plodu. Tento druh těžké újmy na zdraví je definován následkem jednání, při kterém dochází k zásahu do těhotenství a jeho přerušení. V silniční dopravní nehodovosti může například dojít ze strany řidiči k porážení těhotné ženy na přechodu pro chodce a následnému potratu.⁸⁸

Mučivé útrapy se i klasických příhod moc nevyskytují, jelikož chybí charakter mučivosti. Nicméně, jedná se o mimořádné tělesné či duševní bolesti, které se mohou, jak stupňovat, nebo prodlužovat.⁸⁹

⁸⁴ Tamtéž s. 644

⁸⁵ Tamtéž s. 644 a 645

⁸⁶ HIRT, Miroslav a František VAVEVRA. Soudní lékařství pro právníky. Praha: Grada Publishing, 2022. 23 s. ISBN 978-80-271-3280-5.

⁸⁷ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H.BECK, 2016. 645 s. Praktická knihovna (C.H.BECK). ISBN. 978-80-7400-409-4.

⁸⁸ Tamtéž s. 645 a 646

⁸⁹ Tamtéž s. 646

Poslední část z ustanovení § 122 odst. 2 Trestního zákoníku je delší dobu trvající porucha zdraví. V tomto případě nám judikatura stanovila, že za dobu, kterou lze považovat za dobu delší, je alespoň 6 týdnů. To znamená, že konkrétní porucha zdraví musí přetrvávat minimálně 42 dní.⁹⁰

Co se týče subjektivní stránky trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, tak je vyžadováno zavinění v podobě nedbalostního jednání (vědomá, nevědomá).⁹¹

Zavinění nedbalostní u řidiče vozidla je přípustné a možné si takto vyložit jenom v případě, kdy je možnost a s tím spojená povinnost v předvídání ohrožení či porušení onoho zájmu v jeden a ten stejný moment, tedy současně. Toto nás vede k důležitému tvrzení, kdy je řidičovo předvídání primárně důležité zkoumat ze všech objektivních faktorů dané silniční dopravní nehody, jelikož je zapotřebí dojít k individuální hranici těch okolností, které řidič může anebo naopak nemůže předvídat.⁹²

Problematika, která se vztahuje k trestnému činu ublížení na zdraví z nedbalosti a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti vztážená k silničním dopravním nehodám je takřka totožná jako u trestného činu usmrcení z nedbalosti. Myšleno v kontextu porušení povinnosti, hrubého porušení povinnosti a co je a není považováno za hrubé porušení takové povinnosti. Proto jsem považoval za nutné zde uvést zejména popis těžké újmy na zdraví, aby bylo zřejmé v čem se tyto dva trestné činy také liší.

Abych ale uvedl některá porušení důležité povinnosti v dopravě, tak jsou to taková porušení, která mohou mít za následek vážnou silniční dopravní nehodu, na zřetel se bere kupříkladu i hmotnost vozidla či jeho rychlost. Důležitý faktor v posuzování, jestli jde o porušení důležité povinnosti je ten, který nám říká, že o porušení důležité povinnosti jde tehdy, pokud je takovým jednáním riziko zvýšeného nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Konkrétně se jedná o nepřiměřenou rychlost, předjíždění v zakázaných místech nebo požití alkoholu.

⁹⁰ Tamtéž s. 646

⁹¹ Tamtéž s. 643

⁹² ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1391 a 1392. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

Není ale možné zde vyjmenovat, nebo snad taxativně vypsát všechny způsoby jednání, které lze za porušení povinnosti považovat a sice kvůli jejich nadměrné šíři.⁹³

K trestným činům proti životu a zdraví patří i mimo jiné trestné činy ohrožující život nebo zdraví, mám na mysli trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 Trestního zákoníku a trestný čin neposkytnutí pomoci dle § 150 odst. 1 a 2 téhož zákona⁹⁴.

Z hlediska objektu u těchto dvou trestných činů je život a zdraví člověka, je nutné si však uvědomit, že jejich samotná ochrana je vázána pouze k určitým konkrétním situacím a zároveň mířena proti konkrétnímu ohrožení. Zda-li budeme vycházet z trestného činu neposkytnutí pomoci, tak ten v sobě zahrnuje dvě skutkové podstaty, proto i jeho rozdělení do dvou odstavců. Tyto podstaty jsou dány ve vztahu speciality, a to tak, že k prvnímu odstavci, respektive jeho skutkové podstatě je druhý ve vztahu speciality. Zároveň je vhodné doplnit, že trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku je též ve vztahu speciality, a to sice k oběma dvěma odstavcům trestného činu neposkytnutí pomoci.⁹⁵

V čem ale tedy spatřujeme základní rozdíly mezi oběma trestnými činy. Budou to tři faktory, první z nich je počátek a vyvolání nebezpečí, které je spjato s dopravní nehodou (§ 151 Zákon č. 40/2009 Sb.) a je nutné právě ono nebezpečí odvrátit. Trestný čin neposkytnutí pomoci zahrnuje nebezpečí, které není vztaženo k dopravní nehodě. Druhý faktor nás zavede opět k nebezpečí, tentokrát nikoliv k jeho původu, ale charakteru. V ustanovení trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku se dočteme pouze o újmě na zdraví, která může mít jakoukoliv podobu, není zde požadována smrt (její nebezpečí), žádná vážná porucha zdraví dokonce ani jiné vážně onemocnění. Poslední, třetí faktor je v osobě pachatele, což už ze samotného názvu trestného činu vyplývá, jelikož pachatelem trestného činu podle § 151 Trestního zákoníku může být pouze řidič dopravního

⁹³ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010 s. 1411 Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

⁹⁴ § 150 a § 151 Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

⁹⁵ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. 575 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0

prostředku (výlučné nikoliv pouze motorového), které měl jakoukoliv účast na dopravní nehodě, ať jest v roli poškozeného, nebo naopak.⁹⁶

K objektivní stránce bych řekl to, že se tyto trestné činy dají zařadit do skupiny omisivních trestných činů. Chybí zde vyjádření účinku trestného činu, tedy například v podobě těžké újmy na zdraví apod.⁹⁷

Objektivní stránka u trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku v sobě nemusí obsahovat těžkou újmu na zdraví, nebo ani míru ublížení na zdraví, nesmí mít pouze zcela zanedbatelné a přechodné újmy. Pomoc, která musí být poskytnuta má mít charakter odvrácení a zabránění nebezpečí v podobě smrti, nebo újmy na zdraví. V mnoha případech je za splnění povinnosti poskytnutí pomoci považováno jen přivolání záchranné služby.⁹⁸

Subjekt je nám vyjádřen v osobě pachatele trestného činu, když se tedy podíváme na § 150 odst. 1 a 2 Trestního zákoníku, tak zjistíme, že v prvním odstavci se jedná o kohokoliv, kdo má v inkriminované situaci povinnost potřebnou pomoc poskytnout, tudíž nemá nějaké speciální vlastnosti, či není nikterak jinak charakterizován. Oproti tomu v odstavci druhém, je již přesněji specifikováno, kdo ze svého “postavení“, může naplnit skutkovou podstatu tohoto trestného činu, podle odstavce druhého a zároveň může být potrestán vyšší trestní sazbou. Postavením jsem měl na mysli povahu zaměstnání, což nám zákon výslovně stanovuje. Typicky by se mohlo jednat o lékaře. Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku může spáchat pouze a jedině řidič dopravního prostředku, který měl na takové dopravní nehodě účast.⁹⁹ Subjektivní stránka je u těchto trestných činů vyžadována v úmyslu.¹⁰⁰

⁹⁶ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H.Beck, 2016. 665 s. Praktická knihovna (C.H.Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

⁹⁷ JELÍNEK, Jiří, Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. 575 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0

⁹⁸ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1428 Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

⁹⁹ Tamtéž s. 576, 577 a 578

¹⁰⁰ Tamtéž s. 576

Úmysl je u trestného činu neposkytnutí pomoci nutné chápat ale i tak, že pokud by pachatel úmyslně svoji povinnost poskytnout pomoc opomenul s cílem dosáhnoutí smrti osoby, je zde varianta, že by se mohlo jednat o spáchání trestného činu vraždy, případně zabití, pokud by pachatel právě neposkytnutím pomoci porušil zvláštní povinnost, které mu náleží.¹⁰¹

Pokud se podíváme na judikaturu a trestný čin dle § 151 TrZ., tak byla mnohokrát řešena otázka dokonání trestného činu ve vztahu k jednání řidiče dopravního prostředku. My můžeme vycházet z toho, kdy Nejvyšší soud ČR konstatoval, že nepůjde o dokonání trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TrZ, jestliže nebyl poškozený nikterak zraněn, nebo zdali došlo k jeho okamžitému úmrtí. To ale neznamená, že může dotyčný řidič bez jakéhokoliv ujištění zdravotního stavu ujet a spoléhat na tyto dvě možnosti, a tedy nedokonání trestného činu, jelikož i v takovém případě se může jednat o pokus zmíněného trestného činu, dle § 21 odst .1 TrZ. Tudíž je bezpodmínečně nutné, aby se řidič vždy ujistil a potřebnou pomoc zajistil, samozřejmě pokud to je možné (nesmí vzniknout nebezpečí jemu samotnému, nebo někomu jinému). Není možné se tedy pouze spoléhat na své vlastní přesvědčení, že je například poškozený mrtev, nebo není, jelikož i pro případného lékaře se jedná na daném místě a okamžitě po silniční dopravní nehodě o velice složitý postup a samotné zjištění je velice komplikované.¹⁰²

4.1.2 Trestné činy obecně nebezpečné

Jako další trestné činy, které bych uvedl, jsou trestné činy obecně nebezpečné. Tyto trestné činy nalezneme též ve zvláštní části Trestního zákoníku a konkrétně se jedná o ustanovení § 272-292. Ještě, než přistoupím k trestnému činu,

¹⁰¹ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 1424 Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

¹⁰² Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 7.8. 2013, sp. Zn. 5 Tdo 578/2013, ECLI:CZ: NS2013:5 TDO.578.2013.2 dostupné z: (www.nsoud.cz) a Usnesení Nejvyšší soudu ze dne 16.4.2014, sp. Zn 3 Tdo 486/2014, ECLI:CZ: NS:2014:3.TDO.486.2014.1 dostupné z: (www.nsoud.cz)

který zde budu chtít především zmínit, tak si uvedeme způsoby, jak takové trestné činy obecně charakterizovat.¹⁰³

Mezi základní charakteristiku trestných činů obecně nebezpečných patří tři základní faktory (rysy).¹⁰⁴

První rys spočívá v „blanketním charakteru dlouhé řady skutkových podstat.“¹⁰⁵ Je tomu tak z důvodu, že jednotlivé právní normy trestných činů obecně nebezpečných se nám vztahují na jinou právní úpravu a závisí na porušení těchto právních předpisů, které jsou mimotrestní.¹⁰⁶

Druhý rys nám říká, že u těchto trestných činů se jedná primárně o trestné činy ohrožovací, toto tvrzení si můžeme vykládat tak, že k samotnému dokonání trestného činu nám postačí již ohrožení zájmu, které je zákonem chráněn. Případný vzniklý následek tedy nemá důležitou roli v posuzování dokonání trestného činu, ale bude důležitý například pro posuzování použití vyšší trestní sazby.¹⁰⁷

Poslední rys spočívá v subjektivní stránce, jelikož u valné většiny těchto TČ vychází z ohrožovacího úmyslu. Tento úmysl směřuje tedy k možnosti vzniku poruchy, nikoliv k jejímu faktickému uskutečnění.¹⁰⁸

Jelikož se jedná o trestné činy obecně nebezpečné, tak velkou roli hraje význam slova nebezpečí a co si pod ním představit. U těchto trestných činů se nám objevuje nebezpečí ve formách: konkrétního, abstraktního anebo bezprostředního či vzdáleného.¹⁰⁹

¹⁰³ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8 aktualizované vydání, Praha: Leges, 2022. 766 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.

¹⁰⁴ Tamtéž s. 766

¹⁰⁵ Tamtéž s. 766

¹⁰⁶ Tamtéž s. 767

¹⁰⁷ Tamtéž s. 767

¹⁰⁸ Tamtéž s. 768

¹⁰⁹ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 2526 Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

Abstraktní nebezpečí je ten typ, který bude důležitý pro trestný čin následující, jelikož princip tohoto nebezpečí je pouhá existence těch okolností, které odpovídají znakům trestného činu.¹¹⁰

Nyní bych z této zvláštní části trestního zákoníku v jisté míře rozebral jeden konkrétní trestný čin, který mi přijde ve vztahu k silničním dopravním nehodám, ale i obecně k silniční dopravě podstatný, a to i ze jména, že se v něm vyskytují návykové látky jako takové. Jedná se tedy o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 Trestního zákoníku.

Začneme-li opět u objektu, tak zde je objektem zájem na ochraně života, zdraví a majetku, který je chráněn proti vlivu návykových látek ve vztahu k vykonávání jistých činností. Jde tedy o ochranu proti ohrožení, které mohou určité činnosti v souvislosti s užitím takové látky vyvolat. Z tohoto můžeme dovodit, že trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky spadá do trestných činů, u kterých nemusí fakticky ohrožení a nebezpečí hrozit, ale stačí samotná možnost takového ohrožení, která by vedla k poruše.¹¹¹

V objektivní stránce nám hraje důležitou roli stav pachatele, tento stav (do kterého se přivedl) pachatele je charakterizován vylučující způsobilostí, na základě požití návykové látky, k vykonávání zaměstnání, či jiné činnosti, při které by tímto jeho jednáním mohl být ohrožen život, zdraví nebo by mohlo dojít ke značné škodě na majetku.¹¹²

Důležitý je tedy stav, který vylučuje způsobilost, jedná se o bezpodmínečnou podmínku, která musí být naplněna k tomu, aby zde existovala trestní odpovědnost za tento trestný čin. Pokud to vztáhneme na řidiče automobilu, tak za takový stav se považuje situace, kdy má osoba jedno promile alkoholu v krvi. Na každého sice právě hladina jednoho promile alkoholu v krvi bude působit jinak, ale

¹¹⁰ Tamtéž s. 2526

¹¹¹ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. 774 s. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0

¹¹² Tamtéž s. 774

obecně lze říci, že taková stav zapříčiňuje nemožnost řízení vozu bezpečným způsobem.¹¹³

Mezi klíčový pojem u tohoto trestného činu je návyková látka, přímou definici, co si pod návykovou látkou můžeme představit nám poskytuje § 130 Trestního zákoníku, který říká že:

„Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“¹¹⁴

Mohou se vést diskuze, zdali je takový název zcela vhodný, jelikož ne každá taková látka v sobě zahrnuje potenciální návykovost.

Byl uveden stav vylučující způsobilost k vykonávání činnosti, nebo zaměstnání. Za takovou typickou činnost lze považovat řízení motorového vozidla, jelikož v případě vyloučení způsobilosti není možné dosáhnout bezpečného řízení v podobě včasného a správného rozhodování, soustředěnosti na svoji jízdu a na další účastníky, které mohou mít na jízdu vliv a pohotové reakce na nenadálé okolnosti.¹¹⁵

U zaměstnání to mohou být například lékaři vykonávající operaci,¹¹⁶ případně řidiči dopravních autobusů či piloti dopravních letadel.

Otázka subjektu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky je dle zákona specifikována tak, že jím může být kdokoliv, ale důležité je si říci, že se do role pomocníka tohoto trestného činu může dostat ten, kdo například navádí zjevně opilého člověka k řízení automobilu, nebo pokud mu alkoholické nápoje dává během jízdy, či před jízdou s následným cílem řídit, popřípadě i úmyslné přenechání řízení vozu takové osobě.¹¹⁷

¹¹³ Tamtéž s. 775

¹¹⁴ § 130 Zákona č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník.

¹¹⁵ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. 691 s. Praktická knihovna (C.H.BECK) ISBN 978-80-7400-409-4.

¹¹⁶ JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. s. 776 Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.

¹¹⁷ Tamtéž s. 776

Po stránce subjektivní je u tohoto trestného činu vyžadováno úmyslné zavinění.¹¹⁸ Není ale směrodatné a rozhodující, jestli pachatel tohoto trestného činu věděl o vykonávání činnosti nebo zaměstnání v inkriminované době požívání alkoholu, případně jiné návykové látky, které měly za důsledek vyvolání stavu vylučujícího tuto činnost, nebo zaměstnání. Pro naplnění skutkové podstaty je dostačující fakt, kdy pachatel věděl, že ve stavu, do kterého se přivedl vykonává činnost nebo zaměstnání, které by vykonávat neměl, jelikož tím ohrožuje život, zdraví osob a také možnost vzniku značné škody na majetku.¹¹⁹

To, co považuji za podstatné a vyplývá to z judikatury je konstatování Nejvyššího soudu České republiky, který řekl, že v případě užití odlišné návykové látky než alkoholu, jest nezbytné provést všechny kroky ke zjištění návykové látky (o jakou se jednalo), včetně užitého množství, a to vše v návaznosti především na ovlivnění stavu řidiče takovou látkou a daného množství. Samotný fakt spočívající v užití dané návykové látky řidičem ještě apriori neznámá, že byl ve stavu, který vylučuje způsobilost konání této činnosti.¹²⁰

Poslední, který uvedu a celkem známý judikát k tomuto trestnému činu vydal Nejvyšší soud České republiky, z kterého nám plyne, že pokud měl v době řízení motorového vozidla řidič v krvi jedno promile alkoholu, tak je způsobilost k řízení zcela vyloučena, a to i vzhledem k tomu, že jedno promile alkoholu v krvi na každého může působit jinak. To, co je ale podstatné z tohoto judikátu je především fakt, že menší hladina alkoholu v krvi, než je jedno promile neznámá automaticky způsobilost k řízení vozidla, ale naopak i menší hladina alkoholu v krvi může vést k totožné nezpůsobilosti, dokazování v takovém případě bude probíhat zejména na základě svědeckých výpovědí, či lékařských vyšetření.¹²¹

¹¹⁸ Tamtéž s. 776

¹¹⁹ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. s. 2551 Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.

¹²⁰ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12.5.2010, sp. Zn. 8 Tdo 449/2010, uveřejněné pod číslem 23/2011 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní, ECLI:CZ:NS:2010:8,TDO.449.2010.1

¹²¹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22.8.2007, sp. Zn. 5 Tdo 874/2007, uveřejněno pod číslem 26/2008 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní, ECLI:CZ:NS:2007:5.TDO.874.2007.1

Do problematiky trestných činů vyplývajících, či vztahujících se k silničním dopravním nehodám by se dalo zahrnout zcela nepochybně ještě několik trestných činů, ale mým záměrem bylo především přiblížení těch, které jsem považoval za časté a primárnější z hlediska chráněného zájmu zákonem.

4.2 Stopy u silničních dopravních nehod

Obecně bychom mohli za stopu považovat „Každou změnu v materiálním prostředí nebo ve vědomí člověka, která příčinně nebo alespoň místně nebo časově souvisí s vyšetřovanou událostí, obsahuje kriminalisticky nebo trestněprávně relevantní informaci a je zjištělná, zjistitelná a informace z ní využitelná pomocí přístupných kriminalistických, přírodovědných a technických metod, prostředků a postupů.“¹²²

Jedná se o jednu z definic, která se v odborné literatuře vyskytuje, tudíž se nejedná o zcela nezpochybnitelnou definici, ale podle mého uvážení vystihuje nejlépe charakter stopy jako takové.

Kriminalistické stopy, u silničních dopravních nehod, lze dělit na materiální a paměťové, přičemž v níže popsaných podkapitolách se pokusím jednotlivé stopy a jejich specifika u silničních dopravních nehod popsat.

4.2.1 Materiální stopy u silničních dopravních nehod

O materiálních stopách můžeme obecně říci, že se rozdělují dle obsahu informací k vnější stavbě objektu, kde hovoříme především o stopách balistických či trasologických apod. A k vnitřní stavbě objektu, v takovém případě se bude jednat o stopy chemické nebo například defektoskopické (velmi často u silniční dopravní nehody). Materiální stopy můžeme dále i dělit podle jejich ukazatelů ve vztahu k funkčním a případně dynamickým vlastnostem. Existuje i rozdělení, které nám tyto stopy dělí na statické, dynamické, objemové či plošné, a to sice pokud jsou jejich vlastnosti ve vztahu k odraženému objektu.¹²³

¹²² STRAUS, Jiří. Úvod do kriminalistiky, 3., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. s. 78 ISBN 978-80-7380-367-4.

¹²³ STRAUS, Jiří a Viktor PORADA. Teorie, metody a metodologie kriminalistiky. Plzeň a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. 82 a 83 s. 978-80-7380-666-8.

Než přistoupím k materiálním stopám v příčinném vztahu k silničním dopravním nehodám, tak je vhodné si uvést, jakými způsoby materiální stopy vznikají, tedy nikoliv jen u silničních dopravních nehod, ale jsou dány jisté zákonitosti, podle kterých vznikají u všech kriminalistických událostí.

Jako první způsob je vydání své energie jinému objektu, kdy dochází k deformačním účinkům na vnější stavbě objektu, který je v pozici odrážejícího. V takových případech dochází velmi často k menším, nebo větším oddělení dílčích částí.¹²⁴

Druhý způsob vychází z dvou principů, a to sice přijímání nebo předávání hmoty. Předávání a přijímání můžeme následně označit za proces navrstvení, nebo odvrstvení. Navrstvení je typické u krevních stříkanců, stružek apod. na nábytku. Naopak odvrstvení stojí na opačné vlastnosti, kdy dochází právě ke ztrátě vlastní hmoty. Může se jednat o setření části prachu z nábytku.¹²⁵

Poslední obecný způsob vzniku materiálních stop, je kombinace obou předešlých způsobů. Dochází tedy ve stejném momentu jak k předání, nebo přijetí hmoty, tak zároveň k přenosu energie. Tento způsob je charakteristický pro některé mechanoskopické stopy.¹²⁶

Po obecnější části, která se věnovala materiálním stopám z širokého pojetí se nyní zaměřím na ty stopy, které se vážou k silničním dopravním nehodám.

Z materiálních stop u silničních dopravních nehod budeme vycházet z rozdělení, které tyto stopy kategorizuje do čtyř částí. Jedná se o stopy: na povrchu komunikace (vozovce), na vozidlech, na pevných objektech a na tělu zraněné osoby, nebo oběti.¹²⁷

První kategorií stop jsou tedy **stopy na vozovce**. Jedná se o kategorii stop, která má své nedílné zastoupení ve vzniku stop od pneumatik. Ty nejvíce negativní fenomény (kam spadá smyk, prokluzování a zablokování kola) se snaží zachránit

¹²⁴ Tamtéž s. 83

¹²⁵ Tamtéž s. 83

¹²⁶ Tamtéž s. 83

¹²⁷ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s.150 Vysokoškolská učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

některé bezpečnostní systémy, kam bude spadat protiblokovací, protiprokluzový a elektronický stabilizační systém.¹²⁸

Systém protiblokovací má jednoznačný úkol, a to, aby nedošlo k zablokování kol. Hlavní důvod, proč byl tento systém uveden je zamezení vozidlu, aby se vymklo kontrole a zůstalo do jisté míry ovladatelné, ačkoliv dochází k velmi prudkému a ostrému brzdění. Dá se říct, že systém má automaticky vyhodnotit míru brzdění a regulovat jeho případné nadměrné hodnoty a snížit tento tlak na nižší hodnoty, přičemž vyhodnotí následující podmínky a opět může tento tlak zvýšit.¹²⁹

Protiprokluzový systém, nám představuje regulovanost objemu daného skluzu, a to buď na vícero kolech, nebo i na kole jednom při rozjíždění, případně zrychlování jízdy. Tato soustava dále umí zaznamenat prokluzování kol, pokud k takové skutečnosti dojde, dochází ze strany systému k ubrání rychlosti kola, u kterého k prokluzu dochází. Soustava je schopná i pomoci řidiči při jízdě s plynem do zatáčky, kdy vyrovnává a stabilizuje celé auto.¹³⁰

Posledním systémem, který jsem uvedl výše je elektronický stabilizační systém. Tento systém je klíčový pro momenty, kdy vozidlo dostává smyk, respektive úloha systému je ve stabilizaci vozidla. Tento systém je ze svého nastavení schopen posoudit natočení volantu a rychlost jízdy, přičemž následně vyhodnotí dané údaje a umožní co možná nejlepší podmínky pro bezpečné projetí zatáčky. Systém je schopen pomáhat stabilizovat vozidlo takřka na každé vozovce (pokrytá sněhem, mokrá). Snížená adheze či přilnavost tedy není pro tento systém neřešitelný problém, ačkoliv se dle mého názoru jistě najdou výjimky (zasněžená vozovka s větším pokrytím ledové vrstvy, či zledovatělé části vozovky).¹³¹

Jak tedy můžeme jednotlivé stopy pneumatik na vozovce definovat si nyní rozebereme. Jako první druh této stopy je jízdní stopa pneumatiky¹³², někdy

¹²⁸ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 201 ISBN 978-80-7380-211-0.

¹²⁹ Tamtéž s. 201

¹³⁰ Tamtéž s. 201

¹³¹ Tamtéž s. 201

¹³² Tamtéž s. 202

uváděna i jako stopa jízdy vozidla¹³³. Tyto stopy jsou vytvořeny koly, které nejsou žádnou silou brzděná a jsou tedy zcela přirozeně ve volném pohybu a otáčejí se. Důležité pro hodnocení kvality stopy je jak hmotnost vozu, stav konkrétní vozovky a do značné míry hraje roli kondice pneumatiky (pneumatik). U těchto druhů stop je pro další případné zjištění vozidla důležitá forma a plastika dezénu, jenž byl zanechán na vozovce, poněvadž odpovídá realitě.¹³⁴

Jako další stopy tohoto druhu, rozlišujeme stopy brzdové. Pro tyto stopy je charakteristický vznik za současného otáčení kol. Vznikají tedy tak, že vozidlo snižuje svoji rychlost a vlivem setrvačnosti se kola stále otáčejí. Díky tomuto faktoru dochází ke vzniku stopy, která je porušena, respektive rozmazána a forma způsobeného otisku na vozovce je hůře přesněji rozpoznatelná. Na měkčích površích zanechávají brzdné stopy větší hloubky, a to sice vzhledem k hmotnosti vozu, která se prostřednictvím brzdění více do vozovky promítne.¹³⁵

Můžeme pokračovat na stopy blokovací, tento druh stop je na rozdíl od předešlých dvou zmíněných stop odlišný, jelikož zde je vznik vázán na nečinnost kol, tedy u těchto stop nedochází k jejich otáčení. Zanechávají po sobě na vozovce typické silné tmavé pruhy, jelikož z důvodu neotáčení se kol je vyvíjen velmi silný tlak na vozovku ze strany pneumatik a následným třením dochází k vytvoření blokovací stopy.¹³⁶

Mezi časté stopy nalezené na místě silniční dopravní nehody patří stopy smykové. Ke vzniku zmíněné stopy je charakteristické: vychýlení vozidla z předešlého směru jízdy (nachýlení), pokračování v pohybu, brzdění na kluzké vozovce, či na vozovce, která vzhledem ke svému stavu představuje vyšší riziko smyku při provádění náhlého brzdění či neadekvátní rychlost ve chvíli průjezdu zatáčkou. Jistě existují další faktory, které mohou mít na takový druh stop svůj vliv,

¹³³ STRAUS, Jiří. Kriminalistická metodika. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. s. 208 ISBN 978-80-7380-124-3.

¹³⁴ STRAUS, Jiří. Kriminalistická metodika. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. s. 208 a 209 ISBN 978-80-7380-124-3.

¹³⁵ PORADA, Viktor. Kriminalistická metodika vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. s. 134 ISBN 978-80-7380-042-0

¹³⁶ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodika vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. s. 307 ISBN 978-80-7380-547-0.

ať už je to třeba sypký materiál na vozovce, rychle provedené otočení volantu během jízdy pod větší rychlostí, ale i například rozdílné nebo nesprávné natlakování pneumatik, jelikož tlak v pneumatikách má velký vliv na jejich vlastnosti a v případě nedodržení předepsaných limitů, může dojít k podstatnému snížení jejich účinnosti. Co se týče jejich tvaru na vozovce, jedná se zejména o tvar, který připomíná křivku.¹³⁷

Otěrová stopa pneumatik je považována za obecný pojem, který je použit u veškerých stop vytvořených pneumatikou ve smyku, případně skluzu.¹³⁸

Jako poslední stopu od kol, zmíním akcelerační stopu. Jedná se o stopu, kterou vystihuje rychlejší otáčení kola, než jakou samotná adheze dokáže na povrch přenést. Tato stopa se však vyskytuje pouze u těch vozidel, u kterých není systém ASR. Charakteristický vzor pro akcelerační stopu je: Šířka, která je dána v závislosti na šířce pneumatiky, přenášejíci energii, tudíž pouze taková šířka, která je v kontaktu s vozovkou, nikoli šířka celého kola. Další rys se týká rychlosti vozidla, lépe řečeno změny rychlosti jízdy. Pokud dojde ke snížení, či zvýšení rychlosti, tak zmíněná stopa bude na svém začátku podstatně tmavší než na jejím konci, kde bude mít světlejší barvu a v závěru přestane stopu zanechávat úplně.¹³⁹

Ještě než se přesunu k dalším stopám, které spadají do kategorie stop na vozovce, tak bych věnoval pár řádků problematice pneumatik a sice k vysvětlení některých pojmů.

Primární roli při zjišťování a určování druhu pneumatik a o jaké vozidlo se jednalo představuje dezén vnějšku (struktury) běhounů pneumatik. V souvislosti s ním jsou klíčové též rozměry týkající se rozchodů a rozvorů vozu.¹⁴⁰

První pojem je rozměr pneumatiky. Jedná se o údaj, podle kterého můžeme určit, jak je konkrétní běhoun pneumatiky široký a zároveň si stanovit vnitřní

¹³⁷ CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 440 ISBN 80-86898-36-9.

¹³⁸ CHMELÍK, Jan, Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 208 ISBN 978-80-7380-211-0.

¹³⁹ Tamtéž s. 208

¹⁴⁰ KONRÁD, Zdeněk a Jiří STRAUS. Kriminalistika: teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. s. 231 ISBN 978-80-7380-535-7.

prostřednost. Můžeme obecně říct, že se bavíme o specifickém individuálním identifikačním znaku (specifickém, jelikož jde o SDN), podle kterého je možné přesně určit označení kola a tím pádem i vozidlo. Aby bylo měření a údaj přesný, tak se zaměřuje od kraje jednoho vzoru po kraj vzoru druhého. K jasnému určení obvodu pneumatiky se používá způsob, který tkví ve vyhledání minimálně dvou stejných znaků, které stopa vykazuje. Takové hledání se provádí na nepřetržitém (trvalém) povrchu.¹⁴¹

Druhý pojem je dezén a jeho tvar. Co lze s jistotou tvrdit je skutečnost, která nám říká, že velikost pneumatik = tvar dezénu. Tento tvar není samozřejmě vždy stejný, stejné jsou pouze ty, které jsou vytvořeny ve stejné sérii a podle jednotné šablony. Žebrování a jeho finální podoba vychází z hmotnosti naloženého vozu, technickém stavu vozovky a také na tlaku v pneumatikách.¹⁴²

Měření prováděné od prostředku stopy pravého předního kola ke středu stopy levého předního kola dojdeme k hodnotě, která se nazývá rozchod kol vozu. Pro ideální měření, a tedy i vyhodnocení údajů je vhodná situace, kdy jsou takové stopy vytvořené v menší zatáčce, ve které nedochází ke splnutí stop z předních a zadních pneumatik. Mezi okolnosti, které ovlivňují hodnoty rozchodu patří například: hmotnost vozidla a náprava vozidla (dělená x pevná).¹⁴³

Jako poslední nám zůstal rozvor automobilu. Tento znak je možné považovat za nejdůležitější a pokud dojde k jeho správnému zaměření, jedná se z hlediska určení vozu o významný znak. Na otázku, proč tomu tak je, si můžeme lehce odpovědět, protože prakticky většina vozů stejného druhu má stejný rozvor. Problém ale nastává při zjišťování tohoto znaku, poněvadž je možno tak učinit pouze ze dvou situací. Za prvé, pokud vozidlo otáčením couvá anebo za druhé, tedy kdy vozidlo prudce brzdí.¹⁴⁴

¹⁴¹ Tamtéž s. 231

¹⁴² KONRÁD, Zdeněk a Jiří STRAUS. Kriminalistika: Teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. s. 231 ISBN 978-80-7380-535-7

¹⁴³ Tamtéž s. 232

¹⁴⁴ Tamtéž s. 232

Opusťme již otázku pneumatik u této kategorie stop a pojďme si říct, jaké další stopy zde rozlišujeme.

Stopy způsobené vyvíjením energie a přenosem její síly na vozovku, kdy může dojít k jejímu poškození. Jedná se například o poškození v podobě brázd nebo vrypu. Jsou způsobeny buď samotným vozem, nebo některou jeho částí (poškozenou nebo i rozbitou) nebo předmětem, který vůz po vozovce tlačil.¹⁴⁵

A jako poslední stopy u této kategorie jsou stopy vytvořené pohybem člověka, nebo zvířete, tedy na základě lokomoce, dále bych sem zařadil i veškeré stopy kapalin a též i stopy biologického původu. Všechny tyto stopy se mohou na místě silniční dopravní nehody vyskytnout, ačkoliv nemusí být ani při prvotním náhledu na místo a ohledání patrné. Co se týče stop lokomoce, tak se bude jednat především o stopy vytvořené obuví, v takovém případě je zcela jasné, že se budou vyskytovat především v situacích, kdy u SDN hraje roli chodec. Jsou to tedy různé srážky vozidla s chodcem apod. Na vozovce lze i velmi často shledávat kapaliny různého druhu, které například po srážce dvou automobilů unikají z porušených částí vozidel. Může se jednat o kapaliny, které slouží at' už jako pohonné, případně olejové kapaliny, nebo i kapaliny které se přidávají do odstřikovacích částí.¹⁴⁶ U celé řady těchto kapalin zároveň hrozí vysoké riziko požáru, proto se jedná o nebezpečný důsledek silniční dopravní nehody, a nikoliv pouze ve vztahu k možnému požáru, ale i k ohrožení okolního životního prostředí, podzemních vod apod. Biologické stopy na místě silniční dopravní nehody budou zpravidla tvořeny krví. Tyto stopy se dají zařadit do každé kategorie materiálních stop u silničních dopravních nehod. Velmi často je právě krev tím klíčovým vodítkem, podle kterého lze určit celou řadu podstatných faktů k objasnění celé nehodové události. Tato stopa nám může například říci, kam se řidič během nárazu do překážky uhodil a zranil, kdo vlastně řídil, zdali řidič po nehodě opustil vozidlo apod. Jakákoliv manipulace s osobou, která byla poraněna, či usmrcena a zanechala krevní stopu (stopy) je následně možné s poměrně velkou mírou pravděpodobnosti stanovit, že

¹⁴⁵ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 151 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6

¹⁴⁶ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 152 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

došlo ke změně polohy dané osoby, která by například takové změny nemohla dosáhnout sama bez pomoci jiné osoby, vzhledem k poraněním, které utrpěla.¹⁴⁷

V praxi se již mnohokrát ukázalo, že právě biologické stopy u SDN mohou vést nikoliv pouze k faktu, že byl například někdo zraněn, ale mohou vyvrátit i tvrzení řidiče, že došlo z jeho strany ke střetu se zvířím (došlo z jeho strany k přejetí chodce a opuštění místa nehody bez splnění svých zákonných povinností). Díky biologickým stopám, v tomto případě krve došlo k jednoznačnému závěru, že řidič byl pachatelem oné SDN.¹⁴⁸

Přesunu se ke druhé kategorii materiálních stop, a to jsou **stopy na vozidlech silniční dopravní nehody**.

V této kategorii si můžeme představit zejména, nikoliv však výlučně, stopy vykazující změnu (především deformační) vozidla oproti předchozímu stavu, tedy před dopravní nehodou. Změny mohou být zcela patrné, například masivní poškození automobilu, ale i těžko viditelné na první pohled, to budou hlavně menší rýhy a škrábance. Charakteristické je u těchto stop, že jejich vznik se váže jak k interiéru, tak exteriéru vozidla.¹⁴⁹ Jedná se o „*stopy, které spolu se stopami na vozovce umožňují zpravidla určit místo střetu a modelovat průběh dopravní nehody.*“¹⁵⁰

Jak jsem již napsal v předešlé kategorii, tak i do této spadají veškeré biologické stopy, které byly nalezeny v ně vozidla, nebo na vozidle.

Veškeré stopy na vozidlech, které byly předmětem SDN jsou nepostradatelné pro zodpovězení některých otázek, které vedou k ucelenému vyobrazení SDN. Musí se přijít na to, zdali konkrétní stopa, nebo stopy mají příčinný vztah s dopravní nehodou, jelikož jisté deformace mohou být způsobeny kupříkladu některou událostí z minulosti a nebyly dosud odstraněny (pokud si při

¹⁴⁷ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 218 ISBN 978-80-7380-211-0.

¹⁴⁸ HIRT, Miroslav. Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství. Praha: Grada, 2012. s. 354 ISBN 978-80-247-4308-0.

¹⁴⁹ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 152 Vysokoškolská a právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

¹⁵⁰ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 152 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

couvání ze své garáže odřu celou pravou boční stranu automobilu, tak vzniklé rýhy nebudou stopy, které by měly jakoukoliv vypovídající hodnotu k SDN, která se mi stala následně). Pokud je stopa nalezena, je zapotřebí odůvodnit její vznik a přesně stanovit, jakým způsobem k ní došlo. Řeší se i otázka, jak bych já nazval “dvojitý stopy“, princip této stopy je například situace, kdy dojde k čelnímu nárazu dvou vozů a u jednoho dojde k poškození pravého předního světla a u druhého poškození nárazníku. Jedná se o takový druh stopy, která souvisí se stopou jinou.¹⁵¹

Třetí kategorii nám vyplňují **stopy vzniklé na pevných objektech**. Abychom si mohli říci, co je zde za pevný objekt myšleno, tak je to takový objekt, které není ze své podstaty schopen pohybu a není k tomu určen. O čem je tedy řeč? Například různé hradby a oplocení, domy, svodidla, ale i keře a stromy. Tyto objekty na sobě mohou stopy vykazovat, ale samy je mohou utvářet (strom bude mít oloupanou kůru a zároveň dojde k prasknutí předního čelního skla v důsledku naražení).¹⁵²

Jako poslední, tedy čtvrtá kategorie je věnována **stopám na těle zraněné osoby, nebo oběti**.¹⁵³ Prvotně bych chtěl podotknout, že tento název mi nepřijde zcela přesný, spíše naopak je zavádějící, jelikož stopy je možné pozorovat i na účastnících dopravní nehody, kteří nebyli usmrceni a ani poraněni. Může se jednat o celou řadu biologických stop, které mohou tyto osoby zanechat, tak můžou být zanechány na nich. Z tohoto důvodu bych volil spíše označení stop na těle účastníka SDN.

Zmíněná kategorie stop se bude týkat stop vnitřních (mohou to být různá vnitřní poranění orgánů) a vnějších. Vnější stopy vy smyslu zranění se ošetřují a zajišťují prvotně. Opět zde vyvstává otázka, na kterou je důležité odpovědět, a to zdali ono poranění má příčinnou souvislost s uskutečněnou silniční dopravní nehodou.¹⁵⁴ Z lékařského hlediska existuje skutečně celá řada poranění, které

¹⁵¹ Tamtéž s. 152

¹⁵² CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 443 ISBN 80-86898-36-9.

¹⁵³ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 153 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

¹⁵⁴ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 153 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6

mohou při dopravní nehodě vzniknout. Pokud se budeme věnovat řidiči vozidla, tak velkou roli hraje jeho připoutání bezpečnostními pásy. Pokud není řidič připoután, je poměrně vysoké riziko, že dojde k jeho vymrštění do předního skla a v takovém případě dochází v lepší případě k hematomům, nebo oděrkám, v horším případě ke zlomením (frakturám), ale může dojít i k fatálním poraněním. Zmínil jsem bezpečnostní pásy, k nim bych rád podotkl, že mají poměrně vysokou účinnost v případě čelních střetů, respektive střetů dorzálních nebo frontálních, pokud dojde ke střetu bočnímu, tedy laterálnímu, především k nárazu do levých bočních dveří, tedy strany řidiče, jejich efektivita a účinnost vykazují spíše symbolické prvky.¹⁵⁵

Zcela nepochybně ale nemusí vždy dojít ke stopám pouze v podobě zranění, takové stopy jsou velmi patrné na oblečení, většinou se bude jednat o různá natržení části oděvu, oděv může být od kapalin, nebo i krve. V případě srážky s chodcem jsou časté stopy v podobě otisku pneumatik na oděvu chodce. V praxi je poměrně problematické kvalitně zajistit tyto stopy na oblečení, jelikož v případě takové události dochází k okamžitému ošetřování osob a jejich případné transportace do nemocnice, proto je vhodné pořídít některé fotografie či jiný podobný záznam z kterého bude možné se stopami dále pracovat.¹⁵⁶

4.2.2 Paměťové stopy

Paměťové stopy mají nezastupitelnou roli při posuzování a vyšetřování silničních dopravních nehod. Prvně bychom si měli říci, základní charakteristiku tak, jak tomu bylo u stop materiálních.

Klíčový pojem u těchto stop je “vjem“, dal by se vysvětlit jako jisté vyobrazení buď předmětu, nebo okolností, které se staly v jistý moment a byly vnímány prostřednictvím smyslů ve vzájemný součinnosti. Na celý tento proces vnímání jistých události má vliv několik faktorů, budeme sem řadit například strach, nervozitu, počasí a denní doba, únava, ale například i inteligence osoby.¹⁵⁷

¹⁵⁵ HIRT, Miroslav. Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství. Praha: Grada, 2012. s. 78 a 93 ISBN 978-80-247-4308-0.

¹⁵⁶ PORADA, Viktor, Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 153 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

¹⁵⁷ STRAUS, Jiří a Viktor PORADA. Teorie, metody a metodologie kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. s. 101 ISBN 978-80-7380-666-8.

Negativní měřítkem by se dle mého dalo usuzovat, že paměťová stopa je ve velké míře ovlivněna momentálním rozpoložením osoby, která situaci vnímá, mám na mysli to, že celé jeho posuzování může být velmi zkreslené a vjemy z jeho strany vnímané nemusí být ani ze své podstaty vnímány tak, jak celá situace doopravdy byla, zvláště u SDN, kde se celá událost děje velmi rychle a vyhodnocení těchto vjemů může být v kontextu vyložení skutečné reality dosti nezáviděníhodnou činností.¹⁵⁸

Ve skutečnosti se tedy stává, že osoba vykládá celou situaci v rozporu se skutečností, přičemž to ale nemusí být nikterak úmyslné jednání z její strany, pouze to v inkriminovaném okamžiku takovým způsobem vnímala a působením všech okolních faktorů nabyla závěru, ve kterém došlo například k nesprávnému popsání průběhu silniční dopravní nehody.¹⁵⁹

U těchto stop lze vytyčit určité body o které se lze z hlediska teorie i praxe opírat. První bod je skutečnost, že paměťové stopy vznikají na základě všech pěti smyslů. Druhý bod by se dal nazvat v nedokončenosti pochopení tvorby paměťových stop, jelikož tam existuje celá řada proměnných. Třetí bod zahrnuje důležitý názor, a to sice, že velkou roli na paměťovou stopu osoby hrají jeho vlastnosti a schopnosti. K tomuto budu bych jen podotkl, že jediný příklad může být v podobě umění se vyjadřovat, jelikož ten, kdo má kvalitní vyjadřovací schopnosti a je schopen vylíčit celou událost jasně, zřetelně a třeba i do jisté míry odborně, tak taková paměťová stopa bude mít z hlediska obsahové stránky jiné možnosti využitelnosti než taková, která je popsána někým, kdo je na tom zcela opačně. Důležitým bodem, nebo spíše faktorem je přímá závislost použitelnosti paměťové stopy na osobě, která ji svými smysly vnímala. Pokud se osoba rozhodne ať již ze své vlastní vůle, tedy že nechce, nebo nemůže z nějakého jiného důvodu, tak je obsah paměťové stopy nezjistitelný. A poslední bod se váže na život osoby, pokud dojde k její smrti, dochází i k zániku jejího obsahu.¹⁶⁰

¹⁵⁸ Tamtéž s. 102

¹⁵⁹ Tamtéž s. 102

¹⁶⁰ CHMELÍK, Jan Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 138 a 139 ISBN 978-80-7380-211-0.

K paměťovým stopám z hlediska teorie a popsání zapomínání, rozpadu této stopy, její změny v průběhu času a celé řady dalších teoretických částí bych vzhledem k tématu této práce nevěnoval takový prostor a pokročil k předmětu vyšetřování.

4.3 Předmět vyšetřování

Předmětem vyšetřování se má na mysli „*system jednání a chování účastníků, které ve svém souhrnu zapříčinilo vznik dopravní nehody a její následky.*“¹⁶¹

Já jsem ve své práci, a to sice v první kapitole, věnoval jistou pozornost i právě otázkám týkající se jednání pachatele a příčin vzniku silničních dopravních nehod, nebo i technickému stavu vozovky. Proto se v části, která se zaobírá metodikou vyšetřování a konkrétně předmětem vyšetřování budu soustředit na specifika vztahující se k druhům dopravních nehod a to, co je u nich mimo jiné prokazováno a zjišťováno.

V níže uvedených případech popíšu zvláštnosti předmětu vyšetřování u:

- srážky dvou vozidel,
- sražení chodce,
- najetí na pevnou překážku,
- havárie,
- srážky s kolejovým vozidlem,
- ujetí nebo útěku řidiče z místa silniční dopravní nehody.¹⁶²

Srážka dvou vozidel-Pokud nastane takový případ, je krom obecného předmětu vyšetřování zkoumána jízda všech vozidel, respektive řidičů, kteří byli účastníky silniční dopravní nehody. Zjišťován bude směr jednotlivých vozidel a také způsob, kterým řidič své vozidlo řídil. Zmíním zjišťování příčiny vybočení z dráhy směru jízdy, určení řidiče vozidla v době nehodové události, přítomnost alkoholu, návykové nebo jiné omamné látky, musí být znám stav spolujezdců a

¹⁶¹ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 137 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

¹⁶² PORADA, Viktor. Kriminalistická metodika vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. s. 137, 138, a 139 ISBN 978-80-7380-042-0.

jejich případný vliv na dopravní nehodu, zjišťováno je též chování ostatních účastníků, zdali nemohlo z jejich strany dojít k zásahu a působení na řidiče.¹⁶³

Sražení chodce-U sražení vozidlem chodce je velký důraz kladen na samotné chování chodce a jeho celkový stav v době nehodové události. Zdali například nebyl pod vlivem alkoholu a nevstoupil do dráhy vozidla náhle, a tudíž nemohlo dojít ze strany řidiči již k žádné adekvátní reakci, vedoucí k odvrácení jeho sražení. Otázka předvídatelnosti takové události bude posuzována u strany řidiče, přičemž podstatnou roli mohou dle mého názoru v tomto případě hrát znalci a jejich posouzení míry předvídatelnosti a možností, které měl řidič pro zabránění srážky.¹⁶⁴

Najetí na pevnou překážku-Zjišťování u pevné překážky bude vyplývat z jejího umístění a přesné polohy. Bude se řešit otázka jejího legálního umístění, případně jejího označení, jakožto překážky situované v silničním provozu či její viditelnost v době nehody. Otázky vázané na osobu řidiče se budou týkat opět možnosti předvídání takové překážky a posouzení způsobu jízdy, kterým řidič vozidlo řídil.¹⁶⁵

Havárie-Pokud dojde k havárii je zvláštností předmětu vyšetřování zjišťování hypotetické únavy řidiče a případně velikost této únavy s možnostmi adekvátní reakce. S tímto souvisí z logiky věci tedy i posuzování, zdali za příčinou havárie nemohl stát mikrospánek. Od únavy a mikrospánku řidiče se dostáváme k zjišťování, i případné technické závady na vozidle, která by měla onu havárii zapříčinit.¹⁶⁶

Srážka s kolejovým vozidlem-U této srážky se bude jednat zejména o kolizi s tramvají. Zjišťování předmětu bude u této srážky například ve výstražném signálu, respektive, jestli dal řidič tramvaje prostřednictvím signálu znamení

¹⁶³ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminální taktika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. s. 310 ISBN 978-80-7380-547-0.

¹⁶⁴ STRAUS, Jiří. Kriminální taktika. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. s. 214 ISBN 978-80-7380-124-3.

¹⁶⁵ Tamtéž s. 214

¹⁶⁶ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminální taktika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. s. 311 ISBN 978-80-7380-547-0.

o blízkosti tramvaje všem ostatním účastníkům provozu. Někdy například dochází ze strany řidiče tramvaje pouze k použití signálu, ale již nenásleduje korekce rychlosti jízdy, což je též při tomto druhu silniční dopravní nehody zkoumáno. Samozřejmě se přihlíží ke svědectví, které poskytují cestující tramvaje, ale vždy se bere v potaz, kde konkrétní cestující v době nehody seděl, případně z jakého místa celou situaci vnímal svými smysly. V praxi dochází k případům, kdy cestující vypovídají skutečnosti, které ale nemohly být z jejich místa vůbec dohledné, tudíž se jedná spíše o emotivní vyjádření, které je ale třeba rozpoznat. V praxi patří mezi uváděné důvody řidičů automobilu například to, že nebylo slyšet výstražného signálu. Proto je nutné umět posoudit moment nehodové události i z tohoto úhlu pohledu, například jestli nebyl signál rozpoznatelný, nebo vůbec slyšet z důvodu probíhající stavební úpravy v bezprostředním místě silniční dopravní nehody.¹⁶⁷

Ujetí, případně útěk z místa silniční dopravní nehody-Za této situací se bude zcela jednoznačně zjišťovat pohnutka, která vedla řidiče k opuštění místa nehody. Pokud existují nějací svědci silniční dopravní nehody, bude od nich zjišťován popis vozidla, nebo dokonce i popis řidiče. Vzhledem k následnému určení pachatele na místě dopravní nehody dojde k zajištění daktyloskopických stop, biologických stop a pokud je to možné, je příhodné vyhledat a zajistit i stopy pachové. Jeli z nehody zřejmé, že vozidlo, kterým řidič opustil místo silniční dopravní nehody utrpělo určité poškození, policisté by měli provést šetření zaměřené na opravy vozidel, jelikož je důvodné podezření, že se bude řidič snažit vozidlo opravit a dovést ho, do co možná nejvíce stavu připomínajícímu před dopravní nehodou. Následně po nalezení vozidla je zapotřebí provést důkladné ohledání, ke kterému bývá v těchto případech přibrán i znalec. Celý průběh ohledání bude mnohem složitější, jelikož prodlení mezi nehodou a nalezení vozidla mohlo být větší, a tudíž měl pachatel větší časový úsek pro případné zakrytí stop.¹⁶⁸

¹⁶⁷ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminální taktika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. s. 311 ISBN 978-80-7380-547-0.

¹⁶⁸ Tamtéž s. 311 a 312

Tímto bych zakončil část popisující zvláštnosti předmětu vyšetřování u silničních dopravních nehod a přesunul se k dalším zvláštnostem a sice podnětů vyšetřování.

4.4 Podnět vyšetřování

Jak bylo uvedeno na konci předchozí podkapitoly, nyní bych rád nastínil, o jaké podněty vyšetřování se bude jednat v případě vyšetřování silničních dopravních nehod.

Mezi nejklassičtější a nejvíce frekventovaný podnět se dá zařadit přímé oznámení učiněné účastníkem silniční dopravní nehody, nebo náhodným svědkem.¹⁶⁹

Kdo dále může stát za oznámením nehody? Může jej například provést některé ze zdravotnických zařízení, či provozovatel jistých zařízení, které byly následkem silniční nehody poškozeny.¹⁷⁰

Valná většina oznámení probíhá telefonickou formou a informace získané nejsou vždy celistvé a systematické. Proto je zapotřebí, při přijmutí oznámení získat ucelený obraz zejména o celkovém stavu všech účastníků silniční dopravní nehody, dále jeli možno popsat alespoň dílčím způsobem vzniklé následky, zdali došlo k obeznámení této události ostatním složkám integrovaného záchranného systému, samozřejmě informace o místě, kde se nehoda stala, včetně nástinu aktuálního provozu (hustoty) a bezpochyby dojde k dotazu na jméno a také adresu oznamovatele, ale jsou případy, kdy v takové situaci oznamovatel nechce své údaje poskytnout.¹⁷¹

¹⁶⁹ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminálnístika. 2., přeprac. A dopl. Vyd. V Praze: C.H. Beck, 2004. s. 496 Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

¹⁷⁰ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminálnístika. 2., přeprac. A dopl. Vyd. V Praze: C.H. Beck, 2004. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

¹⁷¹ STRAUS, Jiří. Kriminálnístická metodika. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. s. 216 ISBN 978-80-7380-124-3.

4.5 Prvotně vyšetřovací úkony a úkony jim předcházející

Po otázkách předmětu a podnětu vyšetřování, respektive jejich zvláštностech k silničním dopravním nehodám je důležité si rozebrat další nedílnou součást metodiky vyšetřování silničních dopravních nehod, a to jsou prvotně vyšetřovací úkony, (ohledání nebo podání vysvětlení od účastníků), přičemž já se zaměřím zejména na problematiku ohledání, ale také úkony, které jim předcházejí a svým způsobem vytváří možnost jejich následné realizace.

Z pojmenování úkonů jim předcházejících, jak jsem v nadpisu této podkapitoly uvedl, jsem chtěl dát najevo jejich realizaci z pohledu času a hlavně cíle, jelikož je nezbytné, aby byly provedeny dříve, než započne například ohledání. Bavíme se zde tedy o **neodkladných bezpečnostních úkonech a opatřeních**, které jsou charakteristické jako prvotně vykonávané na místě silničních dopravních nehod.¹⁷²

Jako první úkon, je z logiky věci na místě poskytnutí první pomoci všem účastníkům a zajištění ošetření zraněným osobám. Pokud si to situaci vyžaduje, je nutné poskytnout pomoc technickou.¹⁷³ Po tomto úkonu bezprostředně následuje úkon, který má zabránit vzniku jakéhokoliv nebezpečí, které by mohlo následkem nehody hrozit. Nebezpečích vzniklých na místě by mohlo být v mnoha variantách, a proto i jeho odvrácení není lehké zcela jasně vydefinovat, vždy se přihlíží k možnosti vzniku takového nebezpečí a následně se podle toho volí způsob jeho odvrácení. Jako příklad lze uvést zajištění a zachycení vozidla, které je na srázu, či vykázaní osob v případě možnosti vzniku požáru díky úniku pohonných mot. Bohužel existuje i negativní důsledek tohoto jednání, ačkoliv je takový postup nutný. Mám na mysli případné zničení stop vedoucích k objasnění celé nehodové události.¹⁷⁴

Ještě bych rád zdůraznil, že veškeré tyto prvotní úkony nemají přesně stanovenou hierarchii postupu, tudíž vždy záleží primárně na celkovém stavu dané

¹⁷² Tamtéž s. 217

¹⁷³ Tamtéž s. 217

¹⁷⁴ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. s. 283 ISBN 978-80-7380-211-0.

události, následcích, a poté je vždy zvolen nejvhodnější možný postup, kterým lze tyto úkony vykonat.

Pokračujeme dál a dostáváme se k činnosti, které spočívá v dočasném uzavření prostoru a vytvoření vnitřních a vnějších uzávěr. Systém uzavření místa slouží k zejména k zabezpečení celého prostoru z hlediska ochrany stop a vytvoření podmínek pro následné ohledání.¹⁷⁵ Vnitřní uzávěra „chrání vlastní místo dopravní nehody a je ohraničena rozsahem prostoru předpokládaného centra dopravní nehody.“¹⁷⁶ Tato uzávěra je zřizována prakticky automaticky a nejedná se o nic specifického či o nějaký zvláštní postup. Vnější uzávěra je oproti té vnitřní prostorově výraznější a dochází tedy k většímu zásahu do okolního provozu. Nejedná se tedy o automatickou uzávěru, ale spíše o ten druh, který je nutný vykonat, ačkoliv tím bude značně omezen či zcela zastaven provoz na dané nebo vedlejší komunikace. A jelikož dojde k uzavření mnohem většího prostoru, je potřebné z logistického hlediska odklonit dopravu na jiné komunikace, což u vnitřní uzávěry není potřebné.¹⁷⁷

Další úkony se týkají účastníků a svědků silniční dopravní nehody, budou podrobeni zjištění totožnosti, všichni účastníci též podstoupí orientační dechovou zkoušku na alkohol. Pokud je podezření na užití jiné návykové nebo omamné látky dojde též k odběru na přítomnost těchto látek.¹⁷⁸

Pokud to situace dovolí je následně obnoven silniční provoz, přičemž můžou být prováděny další úkony, které si tato nehoda ze své individuálnosti vyžaduje. Je vhodné podotknout, že během celého tohoto procesu dochází při jeho realizaci k zajišťování stop před jakýmkoliv poškozením, tudíž jde hlavně o prevenci, která má za cíl zachovat co možná největší počet stop vytvořených a zachovat je v takové podobě, která má nejlepší možnou vypovídající hodnotu. I proto je během celého procesu tvořeno fotografování a někdy i videozáznam,

¹⁷⁵ Tamtéž s. 283

¹⁷⁶ Tamtéž s. 283

¹⁷⁷ Tamtéž s. 283

¹⁷⁸ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminální taktika: kriminalistická taktika a metodika vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015 ISBN 978-80-7380-547-0.

jelikož dochází k celé řadě změnám na místě silniční dopravní nehody a vytváření negativních okolností. Z fotografií a videozáznamu je částečně možné si vytvořit obraz původního stavu, který byl vlivem nutných opatření změněn.¹⁷⁹

Nyní přistoupím již k počátečnímu úkonu ohledání a vymezím jeho základní podstatu včetně jeho způsobu provedení při silniční dopravní nehodě.

4.5.1 Ohledání

Do kategorie metodiky samotného vyšetřování silničních dopravních nehod a do skupiny počátečních vyšetřovacích úkonů bude spadat bezpochyby ohledání. Jedná se o část vyšetřování, bez které není možné dojít ke kloudnému závěru, tudíž je nemožné si odpovědět na základní kriminalistické otázky: **Kdo, Co, Kdy, Kde, Jak, Čím a Proč.**

V této části se budou prolínat jak obecné informace k ohledání. Tak přímo konkrétně ve vztahu k silničním dopravním nehodám.

Ohledání z kriminalistického hlediska, bychom mohli nazvat jako *„metodou, kterou se na základě bezprostředního pozorování zjišťuje, zkoumá, hodnotí a dokumentuje materiální situace nebo stav objektů, které mají vztah k prověřování události, k jejímu poznání a získání důkazů i dalších informací důležitých pro trestní řízení.“*¹⁸⁰

Bezpochyby mimořádně důležitou roli hraje ohledání v trestním řízení, kdy vnitřním účelem ohledání je objasnění právě těch skutečností, které jsou podstatné pro toto řízení.¹⁸¹

My můžeme poměrně s jistotou tvrdit, že ohledání stojí na pozorovacích schopnostech toho, kdo ohledání provádí, jelikož právě pozorování je možné brát za typickou poznávací metodu. Pozorování v sobě zahrnuje schopnost využít

¹⁷⁹ CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 430 a 431 ISBN 80-86898-36-9.

¹⁸⁰ PORADA, Viktor a Roman RAK. Případové studie primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. s. 90 ISBN 978-80-87236-27-7.

¹⁸¹ Jelínek, J. a kolektiv: Trestní právo procesní. 6. vydání. Praha: Leges, 2021, s. 485 ISBN 978-80-7502-550-0.

veškeré své smysli pro provedení co možná nejpreciznějšího ohledání, a to i za pomoci kriminalistických pomůcek, nástrojů a prostředků.¹⁸²

Cílem ohledání má být jak dopomoc k zodpovězení sedmi kriminalistických otázek, ale cíl je též možno spatřovat ve vyhledání a bezpečném zajištění stop a dalších důkazů, vyjasnění příčiny vzniku události (v našem případě silniční dopravní nehody), opatření si veškerých informací, které mohou vést k pachateli či objasnění případného motivu pro spáchání kriminalistické události.¹⁸³

Co se týče **taktiky ohledání**, tak spočívá ve třech po sobě jdoucích částí, jsou jimi: Prvotní (orientační ohledání), detailní ohledání a následuje závěrečné ohledání.¹⁸⁴

Ve stručnosti charakterizují jednotlivé části, zmíněné orientační ohledání má za cíl získání předběžného přehledu o místě kriminalistické události, tedy i silniční dopravní nehody. Dále by měla tato první část sloužit o získání informací v jakém rozsahu budou vykonávány jednotlivé činnosti a co bude jejich obsahovou stránkou. Můžeme říci, že to je prvotní seznámení s daným místem a celou událostí, přičemž dochází k naplánování dalšího postupu ohledání, vzhledem k charakteru, následkům a všech okolností, které se vzniklou událostí souvisí.¹⁸⁵

Detailní ohledání z logiky věci vychází z předešlého orientačního ohledání. Tento způsob ohledání probíhá za pomoci 4 systémů (Koncentrického, frontálního, excentrického anebo rajonového). Každý z těchto systémů má svá pravidla a zásady, přičemž se uplatňují podle celé řady znaků, které událost vykazuje. Koncentrický a excentrický fungují na opačném principu, ale vykazují stejný postup dle spirály. Koncentrický vychází od kraje směrem do středu, zatímco excentrický od středu směrem ven. Frontální systém je založen na vytvoření "lidské sítě", neboli rojnice, která postupuje. Specifický systém je rajonový, který se na

¹⁸² STRAUS, Jiří. Kriminalistická taktika. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 65 Vysokoškolská učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 80-86898-40-7.

¹⁸³ PORADA, Viktor. Kriminalistika: (teorie, metody, metodologie). Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. s. 290 ISBN 978-80-7380-490-9

¹⁸⁴ CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 15 ISBN 80-86898-36-9.

¹⁸⁵ Tamtéž s. 16

rozdíl od frontálního používá v nikoliv příliš rovnoměrném terénu a zároveň v sobě zahrnuje systém excentrický, nebo koncentrický. U tohoto systému dojde k vyčlenění prostoru do několika menších zón a ty jsou následně prostřednictvím buď systému koncentrického, nebo excentrického ohledány.¹⁸⁶

U silničních dopravních nehod je možné využít každý z těchto systémů ohledání. Vždy bude rozhodující pro výběr systému konkrétní silniční dopravní nehoda, jelikož každá je svým způsobem specifická, takže se k takové události přistupuje vždy individuálně. Mezi hlavní znaky, které rozhodnou budou způsobené následky a její celkový rozsah. Pokud bychom ale měli i tak uvést některé bližší určení na jakou konkrétní silniční dopravní nehodu jaký systém, tak nejčastěji se používá excentrický. Pokud ale nastane k takové nehodě, která je z hlediska rozsahu velmi značná, dochází k využití rajónového systému ve shodě s excentrickým.¹⁸⁷

Závěrečné ohledání by se dalo nazvat jako shrnující fázi předešlého ohledávání, poněvadž zde dochází k vyhodnocování všech kroků, které byly učiněny v prvních dvou ohledání. Dochází zde k dokončování celé dokumentace či příprava již všech stop k odeslání do tomu vybraných pracovišť. Nesmíme však zapomenout, že v této fázi ohledání dochází k velmi klíčové činnosti, a to sice k takovému zajištění (v míře nutné vzhledem k povaze události), které umožní pokračování v ohledání anebo provést ohledání opakované. Řekněme si ale, že zrovna u silničních dopravních nehod se taková činnost, alespoň z mého úsudku, prakticky neužije, až na výjimečné případy.¹⁸⁸

U silničních dopravních nehod z počátku vycházíme od bodu, který si stanovíme, jako místo, kde započne proces ohledání. Jedná se o místo, které je vždy určeno až na základě konkrétní nehody a podle rozsahu a způsobených následků. Ohled se v tomto případě bere i na pozemní komunikaci, jelikož jiný postup může být zvolen případně události na dálnici, nebo na silnici třetí třídy. Úskalí, které spočívá u silničních dopravních nehod, ale i dopravních nehod obecně je v širokosti

¹⁸⁶ Tamtéž s. 16

¹⁸⁷ CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 433 ISBN 80-86898-36-9.

¹⁸⁸ Tamtéž s. 17

přílehlého okolí a jeho zajištění. Není možné například zajistit pouze danou část pozemní komunikace, kde došlo ke střetu dvou vozidel, ale i části přílehlého okolí, kde se může nacházet celá řada stop potřebná k vyšetřování.¹⁸⁹

Zmíněný bod, jak jsem výše uvedl je stanoven podle celé řady proměnných. Jednou z variant je stanovení takového místa, podle nálezu mrtvoly, zdali se na místě nehody nacházela. Jinak se většinou tento bod určí podle přesného místa střetnutí vozů, nebo například srážky s jiným účastníkem. Když jsme u určování bodu, ze kterého vychází ohledání, je vhodné si zde i uvést bod, ze kterého vychází měřicí postupy. Tento bod, je stanovení místa, které by mělo být ustálené a nemělo by měnit své postavení. Právě k tomuto bodu se následně v měřících jednotkách uvádí vzdálenosti jednotlivých stop, které byly vytvořeny, vzdálenosti vozidel účastněných se na silniční dopravní nehodě a případně i objektů, které mají souvislost a jsou pro průběh vyšetřování a vyřešení oné události důležité.¹⁹⁰

V principu ohledání a následné dokumentaci je patřičné zaznamenat a zcela důkladně charakterizovat místo, kde k silniční dopravní nehodě došlo, takovou činnost můžeme nazvat jako **popis místa události silniční dopravní nehody**.¹⁹¹

Co přesně, je obsahem takového popisu se pokusím níže charakterizovat, jelikož nejde pouze o místo jako takové, tedy jistou pozemní komunikaci, ale například i vnější vlivy, které působily na účastníky v době inkriminované události, mám na mysli počasí (viditelnost apod.)¹⁹²

V první řadě musí dojít k pečlivému vymezení a charakterizování místa, spadá sem tedy například zdali jde o parkoviště u nákupního centra, nebo dálnice. Mělo by se zde stanovit i číselné určení dané komunikace tedy vyjádření o jaký kilometrový úsek se případně jedná, mezi kterými obcemi apod. K tomuto lze zařadit i označení o jaký druh pozemní komunikace jde (např. hlavní).¹⁹³

¹⁸⁹ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009 s. 287 ISBN 978-80-7380-211-0.

¹⁹⁰ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 287 a 288 ISBN 978-80-7380-211-0.

¹⁹¹ Tamtéž s. 288

¹⁹² PORADA, Viktor a Roman RAK. Případové studie primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. s. 104 ISBN 978-8087236-27-7.

¹⁹³ Tamtéž s. 104

Pozornost je dále zaměřena na celkový technický stav vozovky a na ty objekty, které se v její blízkosti nacházejí. Technickým stavem vozovky jsou myšlené různé výmoly, nezpevněné části (především krajnice), mohou to být ale i místa, kde je prováděna některá údržba, či oprava. Objekty v blízkosti vozovky mohou představovat celou řadu skupin. Ať už jde o sloupky, sloupy veř. osvětlení, rodinné domy, stromy, různé jiné porosty, hradby, ploty či některé jiné stavby. U objektů se posuzuje takřka jejich veškerý vztah k nehodě, včetně jejich vlastního poškození, které na základě silniční dopravní nehody vzniklo.¹⁹⁴

Popis v sobě zahrnuje i stanovení možnosti výhledu na základě postavení vozovky. Pod tímto bodem lze chápat především to, jestli je komunikace ve stoupání, klesání, případně vede po rovném a přehledném úseku, nebo jde naopak o nepřehlednou a ostrou zatáčku, místa obecně se zhoršením výhledem na okolní (vedlejší komunikace) díky porostu apod.¹⁹⁵

Dále je nutné uvést velmi důležitou roli viditelnosti z hlediska počasí, nikoliv dle postavení vozovky a panující povětrnostní podmínky. Oba tyto faktory mají ze své logiky podstatný vliv jak na řidiče, tak ale i samotný vůz. Zjišťování panujících povětrnostních podmínek v době, kdy k silniční dopravní nehodě se bude prověřovat zejména v těch situacích, kdy k nehodě došlo na otevřenějším prostranství, někde například mezi poli, kdy vyšší rychlost větru má při bočních nárazech do automobilu značný vliv a může velkou měrou přispět k vychýlení automobilu z vozovky. Samozřejmě viditelnost z hlediska počasí je klasickým faktorem. Můžeme sem řadit posuzování vlivu mlhy, prudkého deště, denní doby, ale spadá sem i občas opomíjená skutečnost, a to je kupříkladu jízda ovlivněna přímým svitem slunce do oblasti očí řidiče.¹⁹⁶

Problematika stop, které by zde případně byly vytvořeny a podléhaly by postupu ohledání jsem popsal v předešlé kapitole.

¹⁹⁴ Tamtéž s. 104

¹⁹⁵ Tamtéž s. 104

¹⁹⁶ PORADA, Viktor a Roman RAK. Případové studie primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. s. 104 ISBN. 978-80-87236-27-7.

Jelikož jsme si stanovily místo silniční dopravní nehody, jeho ohledání a popis, tak se nyní zaměřím na **postup aplikovatelný při ohledání vozidla/vozidel**.¹⁹⁷

Problematika ohledání vozidla je poměrně složitá vzhledem k jeho náročnosti preciznosti a to především, že není možné veškeré detailní kroky provádět právě na místě, kde k nehodě došlo. Proto za situaci, kdy si to daný případ vyžaduje je auto přemístěno na příslušný útvar Police České republiky, nebo místo, tomu určené. Následně může proběhnout takové ohledání, které nebylo možné vzhledem k časové a technické náročnosti provést na místě silniční dopravní nehody.¹⁹⁸

Jaký je tedy konkrétní postup ohledání? Obecně lze říci, že se začíná výrobním typem vozidla, poznávací značkou a samozřejmě barvou, následuje popis a kontrola čísla motoru a také označení pohonu (nafta, plyn, benzín, elektrický či hybridní pohon).¹⁹⁹

Před samotným ohledáním interiéru a exteriéru vozidla, dochází k zajištění veškerých záznamových prostředků, kterými vozidlo disponuje a je též zjištěna technická prohlídka automobilu, které je v kartě uvedena. Následně je možné přistoupit k ohledání a popisu těch částí vozu, které spadají do exteriéru.²⁰⁰

Začíná se u poškození, které se projeví na přední nápravě, pozornost je věnována zejména jejímu celkovému stavu a funkčnosti. Následuje popis rozsahu poškození přední masky a světlometů. U světlometů se zkoumá, zdali a kolik svítí žárovek, tedy jejich funkčnost a celkový stav. Stejný postup popisu se vztahuje i k předním ukazatelům směru.²⁰¹

Přejdeme-li u vozidla o něco výše, dostaneme se k přednímu sklu. U popisu předního skla nedochází pouze k posuzování jeho celistvosti a porušení, ale i

¹⁹⁷ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 154 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

¹⁹⁸ Tamtéž s. 154 a 155

¹⁹⁹ Tamtéž s. 154

²⁰⁰ PORADA, Viktor a Roman RAK. Případové studie primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. s. 105 ISBN 978-80-87236-27-7.

²⁰¹ PORADA, Viktor a Roman RAK. Případové studie primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. s. 105 ISBN 978-80-87236-27-7.

například míra znečištění, samozřejmě není možné zapomenout na stěrače, u kterých dojde k primárnímu zjištění funkčnosti.²⁰²

Poté dojde k přesunu na boční (levou/pravou) stranu vozidla. Popisuje se zde hlavně poškození vzniklé na karoserie, ale také bočních sklech (stejně jako u čelního) a také zpětného zrcátka.²⁰³

Dostáváme se k zadní nápravě, která je z hlediska popisu takřka totožná s přední, opět je zde pozornost věnována její funkčnosti a celkovému stavu. U zadních svítilen je též popis podobný předním světlometům, popis funkčnosti, celkového stavu.²⁰⁴

Specifikum nastává u nákladních automobilů, kde dochází k určení typu nákladu a zejména způsobu jeho uložení, ukotvení a zabezpečení. Pokud vozidlo (i osobní) disponuje přívěsem a návěsem je zapotřebí popsat jeho stav.²⁰⁵

Po kompletním ohledání a popisu škod vzniklých na exteriéru vozidla je pozornost upřena do vnitřku, tedy interiéru automobilu.

Je zapotřebí se věnovat ucelenému charakterizování vybavení vozu. Začne se palubní deskou a jejím stavem. Následuje popis ovládacích pák (jejich polohy) a veškerých spínačů umístěných na řídicím panelu. Důležité jsou zde jejich polohy a bezpochyby opět funkčnost.²⁰⁶

Ohledání je ve vnitřní části vozu orientování i k palivoměru a stavu tachometru, velký důraz je kladen při otázce fungování řízení a jeho stavu, včetně umístění a polohy klíčku ve spínací skříňce.²⁰⁷

Nyní se dostáváme k popisu spodního ovládání, tedy pedálů. Jako takřka u všech předešlých bodů dojde ke zjištění jejich celkového stavu a funkčnosti, přičemž je ze své podstaty tento postup klíčový především pro zjištění takového

²⁰² Tamtéž s. 105

²⁰³ Tamtéž s. 105

²⁰⁴ Tamtéž s. 105

²⁰⁵ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 290 ISBN 978-80-7380-211-0.

²⁰⁶ Tamtéž s. 290

²⁰⁷ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 155 Vysokoškolská právníká učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

stavu u pedálu brzdového a spojkového. Popisována je i poloha řadící páky, ačkoliv není vždy vyloučeno její přeřazení na jiný rychlostní stupeň až vlivem střetu.²⁰⁸

To, co jsem měl možnost i já ve své praxi vidět, je obliba řidičů posouvání přední sedačky (sedadlo řidiče) a následné tvrzení, že vzhledem k takové poloze nemohla dotyčná osoba řídit a tvrzení, že řidičem byl například spolujezdec, jednalo se zejména o situace, kdy byla osoba pod vlivem alkoholu a tím pádem se pokoušela z celé situace, a i trestní odpovědnosti vyvléci. Proto je velmi důležitý popis předních sedaček ne pouze ve velikosti a rozsahu poškození, ale zejména v jejich poloze.²⁰⁹

Abych dokončil ohledání v interiéru vozidla, chybí nám uvést kontrolu stavu bezpečnostních pásů, bude se jednat o kontrolu provedenou na základě zkoušky jejich funkčnosti.²¹⁰

Do problematiky ohledání u silničních dopravních nehod bude jednoznačně spadat i **prohlídka zraněných osob a v horším případě i ohledání mrtvoly**. Jedná se v tomto případě o poměrně složitou činnost, jelikož u valné většiny těchto nehod dochází k převozu zraněných osob a mrtvol z místa nehody, a to sice ještě před příjezdem kriminalisty, který má tak složitější práci. Samotnou prohlídku zraněných osob a případně ohledání mrtvoly u této kategorie dopravních nehody ze své podstaty většinou nevykonávají soudní lékaři, ale lékaři pracující u rychlé lékařské pomoci.²¹¹

Pokud se budeme bavit o zemřelém, tak jeho tělo bude ohledáno zcela systematicky, aby mohlo dojít k nalezení veškerých poranění a stop, které ale se silniční dopravní nehodou souvisejí, respektive je důležité umět odlišit ta poranění a v tomto případě i smrtelná poranění, která byla zapříčiněna onou nehodou. Proto se postup ohledání zvolen od vrchní části, tedy hlavy až po část dolní, tedy k dolním

²⁰⁸ PORADA, Viktor a Roman RAK. Případové studie primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: vysoká škola Karlovy Vary: 2015. s. 106 ISBN 978-80-87236-27-7.

²⁰⁹ Tamtéž s. 106

²¹⁰ Tamtéž s. 106

²¹¹ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodika vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. s. 315 ISBN 978-80-7380-547-0.

končetinám. Takovýto postup má dát za cíl zjištění i všech stop na těle zemřelého v komparaci se zjištěnými stopami v interiéru či exteriéru vozidla.

Nikoliv pouze určení polohy mrtvoly a ohledání těla je u tohoto ohledání nepostradatelné, jelikož není možné zapomenout na veškerý oděv zemřelého. Z hlediska stop, které jsem uváděl v předešlé části mé práce se jedná o místo, kde se nachází celá řada stop biologických nebo stop po pneumatikách vozidla.²¹²

Existuje specifikum, u kterého je nutné rozlišovat, zdali došlo ke smrti po vzniku silniční dopravní nehody, nebo je právě nehoda až vyústěním vzniklé smrti osoby, během řízení vozidla. Existuje celá řada případů, kdy došlo během řízení automobilu například k mozkovému infarktu nebo ruptuře aneuryzmatu aorty či jinému chorobnému příznaku.²¹³

U prohlídky zraněné osoby je potřebné, aby byl popsán charakter a rozsah vzniklých poranění. Bude sem spadat zejména určení druhu poranění, jeho vzhledu, tvaru, umístění na těle osoby, tedy přesné určení polohy. Pokaždě je jakékoliv cizorodé těleso kupříkladu část skla, v těle poraněného, je nutné jej zajistit, jelikož se může jednat o důležitou součást pro určení mechanismu vzniku takového poranění.²¹⁴

V závěru této podkapitoly bych chtěl stručně nastínit **okolnosti, které mají negativní dopad na ohledání**. Prvně si musíme vydefinovat, co je vlastně negativní okolnost, za takovou okolnost lze označit změnu na objektu, který byl předmětem ohledání, zároveň je však změna v rozporu s informacemi, které byly získány z téhož ohledání. Zpravidla se bude jednat o absenci těch znaků, které by ze své logiky neměly chybět, nebo zcela naopak, tedy znaky se vyskytují, ale z logiky věci a charakteru ohledávaného objektu by se vůbec vyskytnout neměly.²¹⁵

²¹² PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 156 a 157 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

²¹³ HIRT, Miroslav. Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství. Praha: Grada, 2012. s. 358 ISBN. 978-80-247-4308-0.

²¹⁴ PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000 s. 158 Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

²¹⁵ CHMELÍK, Jan. Místo činu a znalecké dokazování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 303 ISBN 80-86898-42-3.

Pokud nastane některá z negativních okolností, tak mají razantní vliv na stopy nacházející se v našem případě na místě silniční dopravní nehody a odrážejí se v celém procesu vyšetřování, včetně objasnění všech důležitých kriminalistických otázek a následně tedy i případně v trestněprávní rovině ve vztahu ke spáchání některého z trestných činů.

Negativní okolnosti mohou vyplynout z vůle a promyšleného jednání pachatele, ale nemusí tomu tak být vždy, a proto mohou vzniknout též na základě přirozených jevů, ať už se jedná o přírodní vlivy, nebo jiné tomu podobné.²¹⁶

Jaké rozlišujeme nejčastější příčiny, vedoucí ke vzniku negativních okolností?

První z příčin, by se dala pojmenovat jako nekvalitně provedená práce policisty při výkonu ohledání na místě silniční dopravní nehody (vztaženo k tématu práce). Důvodů, proč tomu tak může nastat je mnoho, ať je to pouze špatná odborná příprava, subjektivní důvody a vnitřní rozpoložení v momentu ohledávání, či podcenění průběhu ohledávání.²¹⁷

Druhá příčina se opírá o přirozené změny. Roli zde budou hrát například přírodní vlivy nebo plynutí času. Pokud například dojde k silniční dopravní nehodě ve velmi prudkém přívalovém dešti, je možné, že některé trasologické stopy zaniknou.²¹⁸

Poslední, třetí příčina spočívá v nepřirozených změnách. Tyto změny má na svědomí převážně úmyslné jednání pachatele. Jedná se o kategorie negativních okolností, které lze v praxi považovat za nejčastěji viditelné.²¹⁹

Volně navážu na poslední příčinu vzniku negativních okolností a zmíním ty nejčastější cíle, které si stanovuje pachatel při úmyslném vytváření negativní okolnosti.

²¹⁶ RAK, Roman. Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. s. 121 ISBN 978-80-87236-26-0.

²¹⁷ Tamtéž s. 121

²¹⁸ Tamtéž s. 121

²¹⁹ PORADA, Viktor a Roman RAK. Případové studie primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. s. 99 ISBN 978-80-87236-27-7.

Častý cíl, je vytvoření a navození umělého dojmu, že na určitém místě došlo např. ke spáchání trestného činu vraždy.²²⁰ U silničních dopravních nehod si nemyslím, že je tento cíl ze strany pachatelů opětovným jevem.

Naopak následující dva cíle, si myslím, že mají u silničních dopravních nehod mnohem větší zastoupení a jsou pachateli mnohem častěji používány.

Druhý cíl je zosnování fiktivního průběhu nehodové události, jehož záměr je zakrytí průběhu reálného, který je pachateli k tíži a touto cestou se může snažit například o zahlazení některého z trestných činů, kterého se mohl dopustit.²²¹

Závěrečný cíl se zakládá na zničení, či zakrytí stop různého druhu, a tedy inscenování falešného dojmu, který má policista během ohledání nabýt.²²²

4.6 Zvláštnosti vyšetřovacích verzí, plánování a organizace vyšetřování u silničních dopravních nehod

U vyšetřovacích verzí, tedy kriminalistických verzí se bavíme o: „*specifické metodě praktické činnosti, která spočívá ve vyvození a prověrce všech shromážděných materiálů opodstatněných domněnek o formách spojení a příčinách jednotlivých jevů vyšetřované události, jako reálně možných objasnění doposud známých faktů a okolností případu a získání faktů nových.*“²²³

Z výše uvedeného si lze kriminalistickou verzi představit jako domněnku, či myšlenkové úsudky o konkrétní události, kterou se snažíme nalézt objektivní skutečnosti. Čím více známe objektivních skutečností například z ohledání, či jiných úkonů, tím pravděpodobnější bude kriminalistická verze reality.²²⁴

Dle mého názoru mají silniční dopravní nehody z hlediska vyšetřovacích verzí nespornou výhodu, jelikož valnou většinu těchto nehod je možno vyšetřovat bez metody zakládající si na vyšetřovacích verzích. Důvodem jsou provedené

²²⁰ PORADA, Viktor. Kriminalistika: (teorie, metody, metodologie). Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. s. 300 ISBN 978-80-7380-490-9.

²²¹ Tamtéž s. 300

²²² PORADA, Viktor. Kriminalistika: (teorie, metody, metodologie). Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. s. 300 ISBN 978-80-7380-490-9.

²²³ <https://www.sosoom-zlin.cz/media/skripta/kriminalistika.pdf> str. 242

²²⁴ Tamtéž s. 242

prvotně vyšetřovací úkony a informace z nich většinou postačují pro vyšetření celé silniční dopravní nehody.²²⁵

Mohou nastat ale i okolnosti, které podmiňují vyšetřovací verze uskutečnit, jelikož k objasnění silniční dopravní nehody nemáme dostatek informací, a tedy nastává fakt, kdy je možné si vykládat průběh nehody několika způsoby. Typicky tomu tak bude v případě útěku nebo ujetí řidiče od nehody.²²⁶

Zmínil bych teď některé vyšetřovací verze, které se u příčin silničních dopravních nehod stanovují. Jednou z možností je, že nehoda byla způsobena jednáním účastníka/účastníků před jízdou, respektive jejich jednání natolik ovlivnilo jejich způsob řízení, že se dá silniční dopravní nehoda označit za důsledek předešlého jednání. Typicky to bude vliv alkoholu, nebo jiné návykové látky. K této verzi bych přiřadil ještě předešlý stav účastníka, například únava nebo stav způsobený stav po lécích.²²⁷

Další verzí může být, že silniční dopravní nehoda se stala kvůli technické závadě na vozidle, špatnému technickému stavu vozovky nebo zhoršené viditelnosti.²²⁸

Typickou vyšetřovací verzí je nezvládnutí jízdy řidičem, tedy způsob jízdy, nebo porušením zákonem stanovených pravidel silničního provozu.²²⁹

Plánování a organizace vyšetřování, opět bychom si měli vymezit, co si pod prvním pojmem tedy plánováním v tomto kontextu představít. Za plánování vyšetřování lze považovat „*myšlenkovou činnost zaměřenou na určení způsobu, metod a prostředků řešení vzniklých kriminalistických situací při odhalování a vyšetřování trestných činů.*“²³⁰

²²⁵ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac. A dopl. Vyd. V Praze: C.H.Beck, 2004. s. 500 Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179878-9.

²²⁶ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac a dopl. Vyd. V Praze: C.H. BECK, 2004 s. 500 Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

²²⁷ Tamtéž s. 501

²²⁸ Tamtéž s. 501

²²⁹ Tamtéž s. 501

²³⁰ <https://www.sosoom-zlin.cz/media/skripta/kriminalistika.pdf> s.250

Z plánování ve velké míře vznikne plán vyšetřování v písemné podobě, z kterého je následně jasný způsob postupování, který je systematický a má vytvářet nejvhodnější volbu podmínek pro zajištění daných úkonů. Po obsahové stránce v něm můžeme naleznout například určení směru, podle kterého bude vyšetřování probíhat, dojde ke stanovení úkolů a úkonů které mají být provedeny včetně jejich cíle, obsahové stránky a specifikování zvolené taktiky.²³¹

Po stránce organizační, tedy organizace vyšetřování, což si může vydefinovat jako „komplex opatření zaměřených na vytvoření optimálních podmínek realizace konkrétních kriminalistických úkonů a opatření a využití kriminalistických prostředků.“²³²

Zatímco podstata plánování tkví v realizaci vhodné programu činností pro danou věc a její celkové vyšetřování, tak organizační podstatu lze vnímat jako formu zprostředkování (zajištění) pro průběh právě zvoleného programu.²³³

Ve stručnosti shrnu jednotlivé druhy či etapy, plánování a organizace vyšetřování, které mohou být použity i v případě silničních dopravních nehod, ačkoliv se jedná o specifickou událost vzhledem k celé fázi ohledně verze, plánování a organizace, a to především z hlediska časové tísně.

Jedná se o etapy: Počáteční, ve které dochází k přijetí podnětu (v našem případě zejména telefonicky) a následné ověření si tohoto podnětu. V následné etapě hovoříme v prvotní fázi o sdělení obvinění a fáze je skončena samotným ukončením vyšetřování pro získání dostatečných důkazů v dané věci. A poslední fáze, tedy závěrečná stojí na obeznámení obviněného s celým výsledkem proběhlého vyšetřování.²³⁴

K první etapě silničních dopravních nehod bych pouze podotkl, že vzhledem k časové tísní, jak jsem již výše uvedl dochází zejména k práci v týmu, nebo dojde k rozdělení na několik menších týmů, které mají rozdělené úkoly a úkony. V tomto případě je zapotřebí jednat maximálně rychle pro celou řadu

²³¹ Tamtéž s. 250 a 251

²³² <https://www.sosoom-zlin.cz/media/skripta/kriminalistika.pdf> s. 250

²³³ Tamtéž s. 250

²³⁴ Tamtéž s. 252

událostí, ať je to samotný silniční provoz, či zvýšené riziko zániku stop, proto je plánování a organizace vyšetřování silničních dopravních nehod při této první etapě výchozí bod v podobě týmové práce.²³⁵

Druhá a třetí etapa, tedy následná a závěrečná jsou podobné a stejně charakterově postavené, jako etapy plánování vztyčených u ostatních trestných činů.²³⁶

Závěrem k této podkapitole můžeme říct, že kriminalistická verze, plánování a organizování vyšetřování silničních dopravních nehod patří do skupiny kriminalistické taktiky v této problematice a samotné verze, plánování a organizování do metod kriminalistické taktiky obecně. Mají v principu dosáhnout uceleného postupu, které je zvolen pro dosažení co možná nejefektivnějšího výsledku z hlediska úspěšného vyšetřování a v našem případě vyšetřování silničních dopravních nehod.²³⁷

V mé další podkapitole, bude nastíněna otázka následného vyšetřování, tedy etap vyšetřování.

4.7 Následné etapy vyšetřování

Právě otázce následných etap vyšetřování se budu nyní věnovat a v textu níže se je pokusím přiblížit tak, abychom pochopili jejich význam a smysl. U jednotlivých úkonů bych se rád věnoval zejména jejich realizaci k silničním dopravním nehodám a částečně k výkladu podle procesních prvků dle trestního řádu.

Tato etapa je z hlediska času posunuta do pozdější fáze, kdy jsou již provedené počáteční úkony a celá řada další činností, v tento moment by se dal za

²³⁵ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. s. 316 ISBN 978-80-7380-547-0.

²³⁶ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac a dopl. Vyd. V Praze: C.H. Beck, 2004 s. 501 Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

²³⁷ <https://www.sosoom-zlin.cz/media/skripta/kriminalistika.pdf> s. 256

začátek následné etapy považovat okamžik, kdo dojde ke sdělení obvinění jisté osobě.²³⁸

Co vše je zahrnuto v následných etapách? Jednoznačně sem bude spadat výslech, a to jak svědků, tak i všech ostatních účastníků silniční dopravní nehody. Můžeme sem zařadit též rekonstrukci a vyšetřovací experiment.²³⁹

Výslech se dá považovat za velmi důležitý prostředek (i důkazní) sloužící k objasnění nehodové události. Bohužel čím delší je prodleva od vyslechnutí svědka, ale i jiných účastníků, tím jsou veškeré informace hůře udržitelné a paměťové stopy se s časem mění či dokonce vytrácí. Proto je záhodné, aby došlo k vyslechnutí v co možná nejrychlejším čase od dopravní nehody. Proto se poměrně často uchyluje k využití ustanovení § 160 odst. 4 trestního řádu, podle kterého je tento způsob možné provést jako úkon neodkladný a bezprostředně po nehodové události. V případě, že se tomu tak stane, není ale možné takový úkon u soudu použít.²⁴⁰

Hlavní cíl výslechu spočívá v získání informací vedoucích k objektivnosti nehodové události pro zjištění těchto informací jsou zvolené otázky, které se svědkovi během výslechu podávají. Tyto otázky bychom mohli rozdělit do 3 fází, jak jdou za sebou, v první fázi se bude klást sada otázek ve kterých bude například: Kde se svědek nacházel při silniční dopravní nehodě, jestli a jakou vykonával činnost, zdali se od místa nehody oddaloval nebo přibližoval, pokud byl on sám ve vozidla, tak jakou vykonával činnost, jaký měl výhled, nebo jestli je on sám aktivním řidičem.²⁴¹

Druhý typ otázek, které se charakterově specializují na jednání účastníků před a po silniční dopravní nehodě. Spadají sem otázky na: Jakým směrem vozidlo jelo, jaký byl způsob a styl jízdy řidiče, jestli bylo možné posoudit brzdění ze strany

²³⁸ PORADA, Viktor. Kriminalistická metodika vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007 s. 145 ISBN 978-80-7380-042-0.

²³⁹ PORADA, Viktor. Kriminalistická metodika vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-042-0.

²⁴⁰ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 295 ISBN 978-80-7380-211-0. a § 160 odst. 4 Zákon č. 141/1961 Sb. trestní řád

²⁴¹ CHMELÍK, Jan. Rukověť Kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 453 a 454 ISBN 80-86898-36-9.

řidiče a případně jaká byla odezva vozidla, zda je možné posoudit řízení vozidla řidičem za ohleduplné, opatrné a obezřetné, jestli přecházející chodec využil přechodu pro chodce, zdali si nevšiml viditelné technické závady na vozidle, jaké bylo chování řidiče po nehodě, případně jestli nepožil alkoholický nápoj.²⁴²

Existuje i třetí kategorie otázek a ta je směřována vůči silničnímu provozu v době, kdy k silniční dopravní nehodě došlo. Konkrétně budou otázky pokládána v podobě: Určení denní doby, kdy došlo k nehodě, jaká byla v tu dobu viditelnost, jaké panovaly povětrnostní podmínky a jaký byl stav počasí, dále může dojít na otázky k popisu vozovky, jestli nebyla pokryta náledím či sněhem, jestli bylo zapnuté okolní osvětlení (myšleno veřejné), jaká byla obecná hustota provozu a jestli si například nevšiml překážky na pozemní komunikaci, v případě že ano, zdali ji dokáže popsat a určit přibližné místo jejího výskytu.²⁴³

Osoba svědka, zvláště u silničních dopravních nehod má problémy se správným způsobem reprodukování informací, které během celé skutečnosti vnímala a které si zapamatovala, zvláště během výslechu, kdy dochází k mnoha vlivům a stresu, tak je vyjadřovací schopnost podstatné části svědků velmi negativně ovlivněna. Proto je nutné samotné vyhodnocení svědeckého důkazu vždy pečlivě promyslet a vše zhodnotit.²⁴⁴

U výslechu osoby poškozené se na základních otázkách nic nemění a jsou jim podávány vždy podle individuálnosti ve vztahu k dané osobě, ale zejména ke konkrétním již zjištěným, nebo naopak chybějícím informacím. Jediné, co lze spatřovat ve vedení výslechu u poškozeného je kladení většího důrazu na otázky, které se týkají celkového charakteru a rozsahu poškození, a to jak z hlediska zdravotního, tedy i psychického, tak majetkové újmy, popisu celé silniční dopravní nehody z jejich pohledu a stanovení jejich postavení včetně popisu konání všech činností, které byly v inkriminovaný moment ze strany poškozeného prováděny.²⁴⁵

²⁴² Tamtéž s. 454

²⁴³ CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 454 ISBN 80-86898-36-9.

²⁴⁴ FENYK, Jaroslav, Dagmar CÍSAŘOVÁ a Tomáš GRIVNA. Trestní právo procesní. 7. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. s. 399 a 400 ISBN 978-80-7598-306-0.

²⁴⁵ Tamtéž s. 455

Pokud se u osoby obviněné jedná o zároveň řidiče, tak je výslech z hlediska otázek v některých v předešlých uvedených kategoriích stejný, ale jsou zde i nové otázky a směr, kterým se ubírají a jaký je cíl jejich podávání. Mezi časté otázky budou patřit: jakou má řidič praxi z hlediska doby řízení a celkové zkušenosti. Jestli někdy v minulosti již zapříčinil silniční dopravní nehodu, nebo byl jejím účastníkem, dojde na otázky, které se týkají zdravotního stavu (jaké bere léky nebo s jakou nemocí se léčí), dále se rozebírá jeho momentální stav ve vztahu k řízení motorového vozidla, únava, jestli odpočíval, případně zdali dodržoval povinné přestávky, pokud má takovou povinnost, zdali nebyl ve stresu apod. Klasická skupina otázek bude věnována i na požití alkoholických nápojů, jestli nějaké alkoholické nápoje požil a případně kdy naposledy. Řidiči bude zároveň kladena otázka, na účel jízdy, jak dlouho jeho jízda trvala a také na znalost místa a okolí, zdali řidič zná prostředí, ve kterém řídil a vyzná se v místních poměrech. Probrány budou i otázky na celkovou dopravní situaci, včetně povětrnostních podmínek a jaké panovaly podmínky z pohledu viditelnosti. Řidič bude též podroben otázkám, které budou mít za cíl objasnění jeho způsobu jízdy, jestli bylo vše z technického hlediska v pořádku a zdali vozidlo nevykazovalo technickou závadu.²⁴⁶

Přejdu od výslechu k dalšímu úkonu, ke kterému je možné přistoupit, a to sice k **rekonstrukci**. Výslech jako takový by bylo možné ještě rozebrat zejména z hlediska povinností svědka, obviněného či jejich práv, ale tato podkapitola se nemůže věnovat pouze jednomu důkaznímu prostředku či jednomu z úkonu vykonávanému v následné etapě vyšetřování, proto přistoupím dále.

U rekonstrukce silniční dopravní nehody, dochází k nastavení předchozího stavu průběhu silniční dopravní nehody a jsou vytvořeny, pokud možno identické podmínky, které byly zjištěny na základě předchozího vyšetřování. Princip rekonstrukce je v ověření faktů, jestli mohlo k průběhu silniční dopravní nehody dojít tak, jak poukazuje předešlé vyšetřování.²⁴⁷

²⁴⁶ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 298 ISBN 978-80-7380-211-0.

²⁴⁷ KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORAD, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminální taktika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. s. 318 ISBN 978-80-7380-547-0.

Rekonstrukci je možné provést jen za předpokladu, že jiné důkazní prostředky v konkrétním trestním řízení nejsou dostatečné. Platí zde tedy požadavek subsidiarity, kdy rekonstrukce nebude smět být provedena, pokud by jiný důkazní prostředek věc objasnil. Jde-li o podmínky užití tohoto důkazního prostředku, tak jsou obdobné jako u vyšetřovacího pokusu, který budu uvádět jako další. Jednou ze stejných podmínek je skutečnost, že pokud bude rekonstrukce uskutečněna v přípravném řízení, je zde povinnost, aby k ní byla přizvána minimálně jedna osoba (nesmí se jednat o osobu zúčastněnou).²⁴⁸

Hlavní rozdíl mezi rekonstrukcí a vyšetřovacím pokusem je ten, kdy u rekonstrukce jsou souhrnným způsobem obnoveny skutkové okolnosti, dle kterých byl trestný čin spáchán, naopak vyšetřovací pokus má za cíl zjistit ony skutkové okolnosti, dle kterých mělo k trestnému činu dojít, tedy svým způsobem opačný proces.²⁴⁹

Vyšetřovací pokus a jeho vazba na silniční dopravní nehody je úzce spjata. Mezi nejtypičtější vyšetřovací pokusy u vyšetřování silničních dopravních nehod půjde o zjištění, jestli mohlo být zabráněno srážce s chodcem při určité rychlosti jízdy vozidla, rychlosti chodcovo přecházení a také viditelnosti a vzdálenosti vozidla od chodce.²⁵⁰

Mezi základní charakteristiku vyšetřovacího pokusu bude spadat jeho podstata a ta je založena na čistě experimentální činnosti, která má vytvořit uměle navozené skutkové okolnosti, ze kterých bude možné pozorovat všechny jevy klíčové pro průběh trestního řízení.²⁵¹

K vyšetřovacímu pokusu se za jistých okolností nepřistoupí, třeba v případě, kdy by to vzhledem k situaci nebylo adekvátní vůči případu nebo osobám podezřelým, obviněným, spoluobviněným, poškozeným nebo svědkům. Za

²⁴⁸ FENYK, Jaroslav, Dagmar CÍSAŘOVÁ a Tomáš GRIVNA. Trestní právo procesní. 7. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. 429 ISBN 978-80-7598-306-0.

²⁴⁹ FENYK, Jaroslav, Dagmar CÍSAŘOVÁ a Tomáš GRIVNA. Trestní právo procesní. 7. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. 428 ISBN 978-80-7598-306-0.

²⁵⁰ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2004. s. 502 Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

²⁵¹ FENYK, Jaroslav, Dagmar CÍSAŘOVÁ a Tomáš GRIVNA. Trestní právo procesní. 7. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. 426 ISBN 978-80-7598-306-0.

takovou neadekvátní okolnost může být považována nemožnost nastolit umělé podmínky, které je zapotřebí vykonstruovat pro zjištění objektivnosti třeba silniční dopravní nehody. I u tohoto zvláštního způsobu dokazování platí a je dodržována zásada subsidiarity.²⁵²

Jaký je vlastně okruh přítomných osob při vyšetřovacím pokusu? Zdali je vyšetřovací pokus realizován ve stádiu přípravného řízení, je povinností, aby byla přivzata nejméně jedna osoba (nikoliv účastník silniční dopravní nehody), v tom samém řízení je možnost vůle, zdali se bude nebo nebude chtít účastnit i na osobě obhájce a pokud si tu vyžaduje konkrétní případ, přibere se znalec v oboru, pro které je to příhodné, případně i osoba obviněná, svědek nebo podezřelá.²⁵³

4.8 Zapojení veřejnosti do vyšetřování

V mé poslední podkapitole, která se vztahuje k samotné metodice vyšetřování silničních dopravních nehod, bych rád uvedl některé informace, které se týkají přímého zapojení veřejnosti do vyšetřování.

Z mého úsudky bych mohl říct, že zapojení veřejnosti u silničních dopravních nehod má mnoho využití a je poměrně dosti využíváno.

Vyšetřování obecně, je ze své podstaty samozřejmě k možnostem spolupráce ze strany veřejnosti ohraničené a má jisté mantinely, vždy záleží, o jakou kriminalistickou událost se jedná a případně o jaký druh trestného činu, jelikož rozptýlení pro případnou spolupráci se vždy odvíjí právě od těchto dvou faktorů.²⁵⁴

Jak jsem napsal výše, tak skutečně, využití veřejnosti u silničních dopravních nehod lze a zapojení je možno realizovat v několika rovinách. První rovina může být v poskytování první pomoci a veškeré další pomoci z hlediska nejnutnějšího ošetření, včetně psychické podpory a uklidňování, což je leckdy

²⁵² Tamtéž s. 427

²⁵³ Tamtéž s. 427

²⁵⁴ STRAUS, Jiří a Viktor PORADA. Teorie, metody a metodologie kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. s. 375 ISBN 978-80-7380-666-8

zapomínáno, ale jedná se o důležitý prvek při poskytování všeobecné pomoci na místě nehody.²⁵⁵

Zapojení veřejnosti může být použito i v případě nutnosti uzavřít místo a učinit uzávěru, případně i v možnosti pomoci při odklánění dopravy z inkriminované pozemní komunikace. K tomuto bodu bych ještě zařadil předcházení a vzniku nebezpečí další srážky, tudíž snaha o varování ostatních účastníků silničního provozu, čímž může dojít k uzpůsobení jízdy ostatních řidičů, jelikož budou předpokládat nějakou “překážku“ v jejich dráze.²⁵⁶

Jedna z primárních rovin, kde může být zapojení veřejnosti do vyšetřování silničních dopravních nehod nepostradatelné, je pomoc při hledání případných svědků oné nehody, případně i při pátrání po pachateli, který z místa utekl, nebo ujel. Pokud jde o takovou pomoc, je v praxi hojně používána a ze strany veřejnosti dochází opravdu k pomoci, která je zcela chtěná a policie z informací získaných od veřejnosti často těží a dochází i díky nim k rychlému dopadení pachatele. Včasné vypátrání pachatele, jak je i mé diplomové práci napsáno vede zejména k zabránění zahlazování stop z jeho strany, a tudíž k lepšímu průběhu vyšetřování, hlavně co se týče jeho závěru.²⁵⁷

Problematiku metodiky vyšetřování jsem zakončil touto částí a nyní bych se přesunul k mé další kapitole, a to bude prevence týkající se silniční dopravní nehodovosti, což je bezesporu téma, které alespoň já považuji za mimořádně důležité, ale ve veřejném prostoru v současné době minimálně viditelné a slyšitelné, přičemž právě prevence nám všem může zachránit život.

²⁵⁵ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2004 s. 503 Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

²⁵⁶ Tamtéž s. 503

²⁵⁷ MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2004. s. 504 Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

5. Prevence týkající se silniční dopravní nehodovosti

Kapitolu o prevenci vnímám, jak jsem si dovolil zmínit na konci předchozího textu, jako zcela zásadní pro další budoucí vývoj silniční dopravní nehodovosti. Jsem přesvědčen o tom, že není v moci nikoho z nás zcela minimalizovat silniční dopravní nehody v České republice na nulu, ale tvrdím, že jsme schopni snížit jejich celkový počet a snažit se o maximální předcházení takových událostí.

My bychom mohli prevenci silničních dopravních nehod definovat jako „soubor opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu s cílem předejít jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věci.“²⁵⁸

Dělení prevence kriminality je v mnoha literaturách čirá spousta, pokud se zaměřím hlavně na silniční dopravní nehodovost, tak se budeme bavit o prevenci primární, jedná se o druh prevence, která má zasáhnout co možná největší počet adresátů, jelikož účastníkem silničního provozu je zřejmě čas od času každý z nás, a proto se nás právě prevence dopravních nehod tolik týká.²⁵⁹

Primární prevence je charakteristická pro svůj vliv v oblastech výchovy, volného času, vzdělávání, ale i vzdělávání v oblasti právního vědomí obecně.²⁶⁰

Jelikož jsem zmínil mládež, tak je zcela na místě si přiznat, že vzdělávat se v oblasti prevence silničních dopravních nehod budeme asi celý život, ačkoliv to klíčové vzdělání je myšleno zejména pro děti.

Právě pro děti vznikly **preventivní projekty** s touto, ale i jinou tematikou a já zde uvedu Ajaxův zápisník a Zebra se za tebe nerozhledne.²⁶¹

²⁵⁸ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe). Praha: Karolinum, 2006. s. 89 ISBN 80-246-1096-5.

²⁵⁹ FIRSTOVÁ, Jana a David ZÁMEK. Prevence kriminality-nedílná součást systému vnitřní bezpečnosti. Praha: Wolters Kluwer, 2021. s. 70 Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7676-057-8.

²⁶⁰ Tamtéž s. 70

²⁶¹ Tamtéž s. 171 a 172

5.1 Preventivní projekty

Ajaxův zápisník je preventivní projekt, jehož vznik se datuje k roku 2001. Projekt slouží hlavně dětem na základních školách a jeho hlavní cíl (v oblasti silničních dopravních nehod) tkví v seznámení se s dopravou v širším slova smyslu. Děti by měly poznat a lépe pochopit kdo je chodec, jaká je jeho postavení v silniční dopravě, jak by se měl a neměl chovat, respektive je jim vysvětlena bezpečná chůze po pozemní komunikaci a také dojde na probrání některých dopravních značek se kterými se setkávají a měly by znát alespoň jejich základní význam a mohly se jimi řídit. Témata dopravní problematiky jsou vylíčena ve dvou měsících, již zde zmíněná spadají pod měsíc říjen a další témata spadají do měsíce března, kdy je dětem přiblíženo, co s sebou obnáší cyklistika, jaké by měly mít ochranné pomůcky, jak se na kole v silničním provozu chovat, bezpečnost na komunikaci, opět probrání dopravních značek a včetně těch, které se jich jako cyklistů týkají. Celá tato dopravní problematika končí u Ajaxova zápisníku dopravním testem.²⁶²

Zebra se za tebe nerozhledne takto se jmenuje další preventivní projekt vytvořen primárně pro žáky základních škol, a sice třetích a čtvrtých tříd. Tento projekt vznikl v roce 2007 Policejním prezidiem České republiky.²⁶³

Projekt je založen na podobném principu, jako výše zmíněný Ajaxův zápisník. I v tomto projektu se jedná o sešit, který u sebe žáci mají a vždy jsou tam jednotlivé kapitole, které se týkají dopravy. Témata jsou vesměs podobná jako v předešlém projektu, tedy bezpečné chování na komunikaci, jak se po ní pohybovat, co znamená být chodcem a jak se chovat, je zde zmíněna i role cyklisty ale i například role spolujezdce.²⁶⁴

²⁶² FIRSTOVÁ, Jana a David ZÁMEK. Prevence kriminality-nedílná součást systému vnitřní bezpečnosti. Praha: Wolters Kluwer, 2021. s. 171 Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7676-057-8

²⁶³ Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>

²⁶⁴ FIRSTOVÁ, Jana a David ZÁMEK. Prevence kriminality-nedílná součást systému vnitřní bezpečnosti. Praha: Wolters Kluwer, 2021. s. 172 Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7676-057-8.

Probrány byly některé projekty zaměřené zejména pro děti a jejich následnou prevenci, ale samozřejmě, že děti nejsou adresáti všech preventivních programů.

Mezi další programy, nebo lépe řečeno kampaň, patřilo velmi známe Nemyslíš, zaplatíš. Jednalo se o kampaň, kterou vytvořilo Ministerstvo dopravy s cílem apelovat zejména na mladší řidiče, tedy do věku 25 let. V této kampani docházelo zejména k vyobrazování právě těch příčin silničních dopravních nehod, kterých se dopouštěli převážně mladší řidiči. Kampaň se zakládala primárně na krátkých video-spotech, ve kterých docházelo k navozování negativních pocitů a vyvolání záporných emocí, které měly vést k odrazení řidičů například od používání telefonu během jízdy.²⁶⁵

Poslední preventivní program, který v mé práci použiji se jmenuje Dožij se dvaceti. Tento preventivní projekt vytvořil nadační fond Kolečko s cílem oslovit na mladé řidiče a mladší skupinu populace. Cíl byl opět hlavně ve snížení nebezpečného a rizikového chování za volantem a předcházet tak silničním dopravním nehodám a zejména jejím následkům. V programu bylo i zahrnuto vysvětlení v poskytnutí pomoci při účasti takové situaci, aby věděl, jak má každý zareagovat.²⁶⁶

Co já musím zmínit na tomto projektu je zejména interaktivita, která zde ze strany organizátorů byla zcela zjevná a myslím si, že to je právě ta pravá cesta, jak dostat problematiku silničních dopravních nehod pod kůži mladým řidičům. Musím kvitovat zejména besedy s lidmi, kteří takové nehody zažili a byli jak na straně viníka, tak na straně poškozeného. Troufám si říct, že právě aspekt toho, kdy na vás mluví někdo, kdo způsobil svým jednáním silniční dopravní nehodu a zapříčinil někomu těžkou újmu na zdraví, nebo i smrt, to skutečně může způsobit a vidím to jako jeden nejpřesvědčivějších způsobů, jak nastávající generaci řidičů vychovávat ve smyslu řízení vozidla, nebo i ve vztahu k silničnímu provozu.²⁶⁷

²⁶⁵ Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/nemyslis-zaplatis>

²⁶⁶ Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/dozij-se-dvaceti>

²⁶⁷ Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/dozij-se-dvaceti>

Projekt Dožij se dvaceti ve svém obsahu má jak tedy besedy s účastníky, tak ale i prezentace o nehodách, probíhala například i zkouška nárazu na příslušném trenážeru či besedy konané za pomoci policistů, kteří mluvili o ovlivňování řidičů alkoholem a jinými omamnými látkami.²⁶⁸

5.2 Příčiny chybného jednání z psychologického hlediska a emoce řidičů

Rád bych poukázal na některé psychologické prvky vedoucí k chybnému jednání, což vede ke spáchání silniční dopravní nehody. Mezi první patří zhoršený tělesný stav a nedostatky ve funkci smyslových orgánů.²⁶⁹

Další tři body spolu úzce souvisejí. První je postrádání správného úsudku a posuzování situací. Druhý je jednoduchý, a to sice že chybí řidičům potřebné zkušenosti. Třetí je malá praxe v pohybové části, lépe bych řekl umění správné motoriky, která zaručuje bezpečné a kvalitní řízení automobilu.²⁷⁰

Všechny tyto 3 body mají většinou společného jmenovatele a tím je nízký věk řidiče. Od těch starších a zkušenějších jsou rozdílní v nevyježděnosti celkové nevyzrálosti za volantem a nemají dostatek zkušeností. V průměru je mladší a začátečnická skupina řidičů velmi horlivá a s chutí si užívají pocity z jízdy bez přiměřené opatrnosti, proto se u nich objevuje tendenční chování vykazující znaky bezohlednosti.²⁷¹

Psychologickým prvkem, může být též charakterové vlastnosti řidiče a pomíjivé stavy. Co patří do pomíjivých stavů? Bude to únava, která časem odezní, ale je velmi nebezpečné ji podceňovat, jelikož je velmi častou příčinou silničních dopravních nehod. Do těchto stavů lze zařadit i náhlé zamyšlení či utlumení smyslových orgánů, a tedy pozornosti a vnímání okolí, takové jednání je v řádu

²⁶⁸ Tamtéž

²⁶⁹ ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. s. 220 Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

²⁷⁰ Tamtéž s. 220

²⁷¹ HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásada chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005. s. 134 ISBN 80-7178-542-3.

sekundy, ale bohužel i taková doba může mít v konečném důsledku nadozírné následky.²⁷²

Z pohledu příčin nám zbývají poslední dva body a tím první je aktuální duševní rozpoložení a druhým časová tíseň. Oba dva faktory jsou velmi problematické a jejich negativní vyústění v jednání řidiče nenesou pozitiva. V časové tísní, kdy má člověk někde už dávno být, a přitom je stále na cestě dochází k porušování mnoha dopravních předpisů a způsob jízdy se může stát skutečně vysoce rizikovým. Duševní rozpoložení naopak může odvádět myšlenky a pozornost od potřebného, což je věnování se řízení a sledování silničního provozu a ostatních účastníků.²⁷³

Jakožto aktivní řidič, se s tím potkávám každý den, mluvím o emocích za volantem, které bych k otázce prevence alespoň v krátkosti nastínil.

Emoce bývají ať ve velkém množství, nebo naopak v malém, vždy pro způsob řízení nebezpečné. Je prokázáno, že řidič, který je emočně na vysoké úrovni a je jimi přehlacen automaticky snižuje svoji pozornost. Emoce tím pádem zaplavují ty smysly, které by se v daný okamžik měly soustředit na úplně jiné činnosti. Řidič s takovou mírou emocí je charakteristický v opožděnosti reakční doby na vzniklé silniční události.²⁷⁴

Velmi blízko ke špatnému rozhodování, či ignorování některých základních pravidel, které by jinak řidič v jiném rozpoložení respektoval je ten, kdo je ovlivněn negativními emocemi. Emoce jako rozčilení, deprese, smutek apod. vytváří podhoubí pro vznik silniční dopravní nehody. V tomto stavu dochází u řidiče k razantnímu rozptýlení, vytváří se tzv. "klapky na oči" tedy snížené zrakového vnímání, který má velký vliv na reakční vlastnosti.²⁷⁵

²⁷² ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. s. 220 Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

²⁷³ Tamtéž s. 221

²⁷⁴ HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005 s. 56 ISBN 80-7178-542-3.

²⁷⁵ HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005. s. 56 ISBN 80-7178-542-3.

Negativní emoce jsou klíčové pro vytváření agresivního chování. Projevuje se například v: bezprostředním a neočekávaném zrychlení, nebo naopak zpomalení, riskantním způsobem jízdy (typicky předjíždění v nepřehledných úsecích, či v silném provozu), bezohledností a nesmíme zapomenout i na neadekvátní rychlost. Nejtypičtější způsob zejména v naší zemi, alespoň podle mých zkušeností je časté blikání, troubení a všelijaká gesta.²⁷⁶

Pokud se setkáme s takovým řidičem, je z pohledu prevence několik rad, jak se s tím vypořádat a předejít i případně jakékoliv kolizi.

V první řadě je nutností zachovat klidnou hlavu a veškeré své negativní emoce vyvolané jiným řidičem též negativním zcela utlumit. Doporučuje se nikterak netroubit, neproblikávat jiné řidiče, nepoužívat žádná vulgární gesta, jelikož všechny tyto kroky vedou pouze k eskalaci celé situace a zvyšuje se pravděpodobnost jakékoliv kolize.²⁷⁷

Bohužel není možnost většího prostoru pro toto téma, jelikož jeho šíře a okruhy s ním spojené jsou skutečně velice rozsáhlé, že by vydaly na napsání celé individuální práce. Záměrem této kapitoly bylo především zmínit existenci prevence a že je nepostradatelným článkem, pro vyvarování se silničních dopravních nehod, stále si stojím za tím, že není z hlediska prevence děláno v této oblasti toliko, kolik by děláno býti mohlo.

²⁷⁶ Tamtéž s. 57

²⁷⁷ Tamtéž s. 58 a 59

6. Bodový systém, evidence a statistiky silničních dopravních nehod

Právě v tento moment jsme se přesunuli již k mé poslední obsahové kapitole diplomové práce, která stručným způsobem popisuje bodový systém v České republice, evidence a statistiky silničních dopravních nehod, u kterých si řekneme, že situaci se silničními dopravními nehodami u nás, není v trendu poklesu, jak se nám snaží občas někdo tvrdit. Stejně jako v první části mé diplomové práce, tak i zde může být problematika vysvětlena i z kontextu správních předpisů pro celistvost a lepší pochopení kapitoly.

6.1 Bodový systém

Tento systém byl do naší právní úpravy zakotven 1. 7. 2006, kdy došlo k jeho účinnosti. Mezi hlavní cíl, který byl tehdy stanoveny, ale přetrvává dodnes spočívá v možnosti lepší vymahatelnosti práva.²⁷⁸

Charakterizovat by se dal jako nástroj, který je postaven na dvou pilířích, a to sice preventivním a represivním. Preventivní pilíř má fungovat jako prostředek k aktivnímu postavení se řidiče proti riziku ztráty řidičského oprávnění. Represivní pilíř je vnímán jako forma pro ty řidiče, kteří si z postihů za své protiprávní jednání nečiní těžkou hlavu a nikterak nereagují.²⁷⁹

Z pohledu zákonné úpravy nám bodový systém sleduje přestupkové jednání, či páchání trestných činů kvůli porušení povinností vyplývajících z předpisu o provozu na pozemních komunikacích. Z druhého úhlu pohledu nám ale i sleduju neporušování povinností, a tedy skutečnost, že se řidič žádného přestupku nebo trestného činu v tomto vztahu nedopustil.²⁸⁰

Dá se skutečně říct, že bodový systém prochází v současné době dynamickým vývojem, ačkoliv je v současné formě takřka nezměněný oproti roku 2022. Můj osobní názor na nový bodový systém je zřejmě neutrální, něco

²⁷⁸ KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. Silniční právo. Praha: Leges, 2009. s. 288 Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3.

²⁷⁹ Tamtéž s. 288

²⁸⁰ §123a Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

kvituji a něco mi přijde, že se mine účinkem. Doufám však, že pokud nový bodový systém dospěje ke své účinnosti, tak přinese především snížení silničních dopravních nehod a celkově přestupkového jednání a páchání trestných činů v silniční dopravě. Nebudu dále spekulovat a podívám se na to, co nám říká současný bodový systém.

V současné bodovém systému můžeme najít 5 kategorií trestných bodů, které se vám mohou započítat. Jedná se o kategorie sedmibodové, pětibodové, čtyřbodové, třibodové a dvoubodové. Maximální počet získaných bodů je 12, pokud tak někdo učiní, tak právě díky svému porušování povinností přišel o řidičské oprávnění.²⁸¹

Čeho se dopustíme v případě přičtení dvou trestných bodů? Může to být kupříkladu méně závažný přestupek parkování na místě pro invalidy, nebo středně závažný přestupek telefon za volantem. Můj subjektivní názor je ten, že za používání telefonu za volantem, bych se nebál být důraznější a přísnější v bodovém ohodnocení.²⁸²

Třibodová kategorie se týká například středně závažného přestupku jízdy na motocyklu bez ochranné přilby nebo jízdy bez připoutání, též vás může čekat přičtení tří trestných bodů za překročení rychlosti o 20 km/h v obci a 30 km/mimo obec a více.²⁸³

Čtyřbodové přičtení trestných bodů na nás bude čekat v případě ohrožení chodce na přechodu, nebo nedání přednosti v jízdě, či řízení bez řidičského oprávnění.²⁸⁴

Předposlední kategorie, tedy pětibodová se vztahuje například k řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé, ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu nebo překročení rychlosti o 40 km/h v obci a 50 km/h mimo obec a více.²⁸⁵

²⁸¹ <https://www.cebia.cz/pruvodce/bodovy-system-a-pokuty>

²⁸² Tamtéž

²⁸³ Tamtéž

²⁸⁴ Tamtéž

²⁸⁵ Tamtéž

Poslední kategorie, kterou můžeme v současném bodovém systému nalézt, je nejpřísnější a vyznačuje se připsáním sedmi trestných bodů. Připsání tohoto množství nás může potkat při spáchání závažných přestupků, kam spadá vyjíždění na železniční přejezd v době zákazu, pokud začneme couvat, otáčet se nebo jezdit v protisměru na dálnici, do středně těžkých přestupků sem bude zapadat jízda se zadrženým řidičským oprávněním. Do nejpřísnější kategorie spadá ale zejména jízda pod vlivem jakékoliv návykové látky či upuštění místa dopravní nehody.²⁸⁶

Od přímého tématu bodového systému se přesunu již na poslední podkapitolu mé diplomové práce, a to je evidence a statistiky silničních dopravních nehod.

6.2 Evidence a statistiky silničních dopravních nehod

Co všechno je možné evidovat a uvádět do statistik v kontextu silniční dopravy je obrovská škála informací a údajů.

Abychom mohli vůbec něco evidovat, tak je zapotřebí mít jasnou a jednoznačnou určitost evidovaného objektu.²⁸⁷

Kdo tedy vede evidenci dopravních nehod? Na tuto otázku nám opět odpovídá zákon o silničním provozu, ve kterém se z § 123 dozvíme, že zmíněnou evidenci vede Policie České republiky. Co všechno evidence obsahuje se též dozvíme z tohoto ustanovení, zahrnuje v sobě informace o jednotlivých účastnících dopravní nehody, údaje o vozidlu/vozidlech, která měl účast na nehodové události, podrobné údaje o místě dopravní nehody a denní době, včetně stanovení příčin, které vedly k nehodě.²⁸⁸

Do problematiky evidence zahrnu dva informační systémy, a to sice PATRMV a EDN. Informační systém PATRMV, tedy pátrání po motorových vozidlech je evidenční systém, který zpracovává údaje o odcizených vozidlech, přívěsných vozidlech ale také specifickém údaji, kterým jsou odcizené registrační

²⁸⁶ Tamtéž

²⁸⁷ CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 182 ISBN 80-86898-36-9.

²⁸⁸ § 123 Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu

značky. Hlavní smysl tohoto systému je využití pro kriminalisty, při vykonávání činností spojené s pátráním a prací v terénu.²⁸⁹

Informační systém EDN tedy evidence dopravních nehod obsahuje údaje a informace o zjištěných a ohlášených dopravních nehodách, které se staly na území České republiky. Systém slouží k co možná nejrychlejšímu přístupu k informacím o konkrétním vozidle případně řidiči, který měl účast na dopravní nehodě, tedy k silniční dopravní nehodě.²⁹⁰

Nyní přihlédnou k otázce statistik a na závěr mé práce uvedu několik čísel, abychom věděli, jak si za poslední dobu z hlediska silničních nehod stojíme. Bohužel si nemyslím, že se jedná o úplně optimistická čísla, jelikož celkový průměr je sražen o ta období, kdy byla silniční doprava kvůli opatřením týkajících se epidemie Covidu 19 podstatně utlumena.

Za rok 2022 bylo zjištěno a nahlášeno 73 661 přičemž v tomto údaji není započítáno poslední čtvrtletí. Z toho v 15 146 případech došlo ke zranění, nebo usmrcení nejméně jednoho účastníka. Návykové látky byly použity a měly vliv na celkem 3 593 případů. Za poslední roky je z hlediska nejmenšího počtu silničních dopravních nehod nejlepší rok 2009, 2010 a 2011 kde se celkový počet nehod pohyboval okolo 75 000 nehod ročně. Z pohledu statistik nemůžu říci, že trend v posledních letech klesá, byly tam jisté výkyvy, ale jak říkám, bylo to způsobeno zejména restrikcemi v této oblasti. Nejhorší roky z hlediska úmrtnosti, která byla zapříčiněna silniční dopravní nehodou byly rok 2009 s 901 úmrtími a v letech bližších například rok 2015 s 739. Jediné, co mohu podotknout a svým způsobem vyzdvihnout jako pozitivum je jednoznačně nezdávající se úmrtnost ze silničních dopravních nehod. Situaci bych nazval konzistentní a pokud má nějakou křivku, tak spíš mírně klesající.²⁹¹

²⁸⁹ CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. s. 192 a 193 ISBN 80-86898-36-9.

²⁹⁰ Tamtéž s. 196 a 197

²⁹¹ Tab. 2 Nehody v silniční dopravě 03.01.2023 (kód: 030018-22) dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady

7. Závěr

Jako aktivní řidič, se každý den setkávám na silnicích s mnoha případy, které by mohly skončit tragédií. Silniční dopravní nehody se mohou dotknout každého z nás a následky z nich plynoucí, si jistě nechceme nikdo z nás ani představit. I proto jsem si při výběru mého tématu zvolil něco, co mi může být do života přínosné i z hlediska lidského úhlu pohledu a dokáže ve mne vyvolat pochopení a respekt k ostatním účastníkům silničního provozu.

Téma metodiky vyšetřování silničních dopravních nehod, mi dala možnost nahlédnout pod pokličku silničních dopravních nehod a zpracováním této práce jsem se dozvěděl mnoho nových poznatků a zkušeností, u kterých věřím, že je dokážu zúročit ať ve svém profesním, nebo i osobním životě.

Samotné téma metodiky vyšetřování jsem rozdělil na 3 části, v té první jsem se pokusil prostřednictvím odborné literatury a porovnáváním poskytnout úvodní náhled v popisu silničních dopravních nehod a také trestných činů, které z nich vyplývají, v této části mi pro pochopení skutkových podstat velmi pomohla judikatura, kterou jsem se zároveň pokoušel do práce zahrnout.

Druhá část byla stěžejní, a šlo tedy o metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod, po prostudování problematiky jsem nabyt vědomí, že tato činnost je hlavní doménou pro činnost police, která musí být v celé fázi velmi precizní.

Poslední částí jsem chtěl vyzdvihnout důležitost prevence, což si myslím, že se mi částečně povedlo a podložit celé téma statistikami, včetně evidence.

V průběhu psaní jsem plnil vždy vytyčené subcíle, prostřednictvím zvolených metod, které měly objasnit základní otázky jednotlivých kapitol, a to jak čistě z teoretického hlediska, tak prostřednictvím judikatury a ve vhodných pasážích byl i můj osobní názor.

Můj celkový cíl, docílit strukturovaného a systematického náhledu na metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod, nebyl nikterak lehký a jsem přesvědčen, že jsem nemohl obsáhnout všechny okruhy, které by se s tímto tématem slučovaly, ale zároveň pevně věřím a doufám, že základní teze a pojetí

byly nastíněny tak, aby bylo pro čtenáře, si udělat o metodice vyšetřování silničních dopravních nehod vhodný obrázek.

Použitá literatura

Odborná literatura

- FENYK, Jaroslav, Dagmar CÍSAŘOVÁ a Tomáš GRIVNA. Trestní právo procesní. 7. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 978-80-7598-306-0.
- FIRSTOVÁ, Jana a David ZÁMEK. Prevence kriminality-nedílná součást systému vnitřní bezpečnosti. Praha: Wolters Kluwer, 2021. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7676-057-8.
- HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3.
- HIRT, Miroslav a František VAVERA. Soudní lékařství pro právníky. Praha: Grada Publishing, 2022. ISBN 978-80-271-3280-5.
- HIRT, Miroslav. Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství. Praha, 2012. ISBN 978-80-247-4308-0.
- CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- CHMELÍK, Jan. Místo činu a znalecké dokazování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-42-3.
- CHMELÍK, Jan. Rukověť kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. ISBN 80-86898-36-9.
- JELÍNEK, J. a kolektiv: Trestní právo procesní. 6. vydání. Praha: Leges, 2021. ISBN 978-80-7502-550-0.
- JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022 Student (Leges). ISBN 978-80-7502-576-0.
- KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ, Silniční právo. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3.
- KONRÁD, Zdeněk a Jiří STRAUS. Kriminalistika: teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-535-7.

- KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0.
- KOPECKÝ, Zdeněk. Občan a dopravní nehoda. Praha: Prospektrum, 1998. Právo do kapsy. ISBN 80-7175-068-9.
- KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi, aneb, Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. Praha: Linde, 2002. ISBN 80-7201-321-1.
- MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika. 2., přeprac. a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2004. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.
- PORADA, Viktor a roman RAK. Případové studie primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. ISBN 978-80-87236-27-7.
- PORADA, Viktor. Kriminalistická metodika vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-042-0.
- PORADA, Viktor. Kriminalistika: (teorie, metody, metodologie). Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-490-9.
- PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- RAK, Roman. Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, 2015. ISBN 978-80-87236-26-0.
- STRAUS, Jiří a Viktor PORADA. Teorie, metody a metodologie kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-666-8.
- STRAUS, Jiří. Kriminalistická metodika. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-124-3.

- STRAUS, Jiří. Kriminalistická taktika. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. Vysokoškolská učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 80-86898-40-7.
- STRAUS, Jiří. Úvod do kriminalistiky. 3., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-367-4
- ŠÁMAL, Pavel, Trestní zákoník: komentář. Praha: C.H. Beck, 2010. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-178-9.
- ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe). Praha: Karolinium, 2006. ISBN 80-246-1096-5.
- ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinium, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.
- VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. Dopravní právo. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

Použité právní předpisy

- Zákon č. 141/1961 Sb. trestní řád
- Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu
- Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

Použitá judikatura

- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13.6. 2007, sp. zn. 3 Tdo 593/2007, ECLI:CZ:NS:2007:3.TDO.593.2007.1
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne. 22.8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007, uveřejněno pod číslem 26/2008 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní, ECLI:CZ:NS:2007:5.TDO.874.2007.1
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20.8. 2008, sp. zn. 7 Tdo 1019/2008, ECLI:CZ: NS:2008:7.TDO.1019.2008.1. Dostupné z: (www.nsoud.cz)
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 7.8. 2013, sp. zn. 5 Tdo 578/2013, ECLI:CZ: NS2013:5 TDO.578.2013.2 dostupné z: (www.nsoud.cz) a

Usnesení Nejvyšší soudu ze dne 16.4.2014, sp. zn. 3 Tdo 486/2014, ECLI:CZ: NS:2014:3.TDO.486.2014.1 dostupné z: (www.nsoud.cz)

- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12.5.2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010, uveřejněné pod číslem 23/2011 Sbírkou soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní, ECLI:CZ:NS:2010:8,TDO.449.2010.1

Internetové a ostatní zdroje

- <https://www.cebia.cz/pruvodce/bodovy-system-a-pokuty>
- <https://www.csodn.cz/texty/dozij-se-dvaceti>
- <https://www.csodn.cz/texty/nemylis-zaplatis>
- <https://www.policie.cz/clanek/zebra-se-za-tebe-nerozhledne-262841.aspx>
- <https://www.sosoom-zlin.cz/media/skripta/kriminalistika.pdf>
- Tab. 2 Nehody v silniční dopravě 03.01.2023 (kód: 030018-22) dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady

Cizojazyčné resume

As an active driver, I encounter many situations that could end in a tragedy. Road traffic accidents can affect all of us, and the resulting consequences are something that none of us would want to even imagine. That's why, when choosing my topic, I decided on something that could be beneficial for me in my life, as well as from a human perspective, and could help me develop understanding and respect for other road users.

I divided the topic of investigation methodology into three parts. In the first part, I tried to provide an initial overview of describing road traffic accidents and the criminal offenses that arise from them through professional literature and comparison. For understanding the factual circumstances, case law was very helpful, which I also tried to include.

The second part was my main focus. The methodology of investigating road traffic accidents. After studying this issue, I became aware that this activity is the domain of the police, who must be very precise throughout the entire process.

In the last part, I wanted to highlight the importance of prevention, which I think I succeeded in. I supported the whole topic with statistics, including evidence.

My overall goal of achieving a structured and systematic approach to investigating road traffic accidents was not easy, and I am convinced that I could not possibly cover all the aspects that would be relevant to this topic. However, at the same time, I firmly believe and hope that the basic and concept were outlined so that it would be possible for readers to get a suitable picture of the methodology of investigating road traffic accidents.