

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a v seznamu uvedl veškerou použitou literaturu.

Svým podpisem stvrzuji, že jsem seznámen se skutečností, že práce bude zpřístupněna třetím osobám prostřednictvím informačního systému AMBIS vysoké školy, a.s.

V Bílovci dne 16. dubna 2023

Jakub Kubečka

Poděkování

Rád bych poděkoval za odborné vedení práce a věcné připomínky PhDr. Bc. Aleši Simotovi.

Dále bych chtěl poděkovat za pomoc s praktickou částí npor. Ing. Filipu Gregorovi.

Zadání práce



AMBIS VYSOKÁ ŠKOLA, A.S.

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Akademický rok: 2022/2023

| | |
|--|--|
| Student: | Jakub Kubečka |
| UČO: | 49308 |
| Program: | Bezpečnostní management |
| Studijní obor: | Bezpečnostní management |
| Téma: | Zvláštnosti postupu objasňování silničních dopravních nehod s účastí řidičů pod vlivem alkoholu |
| Topic: | Peculiarities of the procedure for clarifying road traffic accidents involving drivers under the influence of alcohol |
| Vedoucí bakalářské práce: | PhDr. Bc. Aleš Simota |
| Cíl práce: | <p>Cíl práce: Na základě analýzy zvláštností postupů objasňování dopravních nehod s účastí řidičů pod vlivem alkoholu navrhnout možné zefektivnění prokazování požití alkoholu před jízdou</p> <p>Metody pro vypracování práce: literární rešerše, případové studie, komparace, syntéza a analýza.</p> <p>Osnova práce: 1. Úvod 2. Dopravní nehoda 3. Ohledání místa dopravní nehody 4. Zjišťování stavu účastníků dopravní nehody 5. Detekce alkoholu 6. Možnosti prokazování ovlivnění alkoholem z časového hlediska 7. Praktická část 8. Závěr</p> |
| Základní prameny a odborná literatura: | <p>CHMELÍK, Jan. <i>Dopravní nehody</i>. Plzeň: Aleš Čaněk, s.r.o., 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.</p> <p>KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. <i>Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování</i>. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čaněk, 2021. ISBN 978-80-7380-859-4.</p> <p>PPP 1/2021 Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ze dne 1.1.2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2021.</p> <p>MODJEFSKY, R JANSE, W SPIT, D JANKOWSKA-KARPA, I BUTTLER a B EIKEFJORD. <i>Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report</i>. Luxembourg: EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT, 2022. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a0ec8db9-8ed8-11ec-8c40-01aa75ed71a1></p> |

ŠACHL, JINDŘICH, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ. *Soudní znaleství v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0.

BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

Anotace

Předmětem bakalářské práce jsou dopravní nehody pod vlivem alkoholu a postup při jejich objasňování dopravní policií. Jsou zde popsány metody, které se při objasňování používají a dále historie dopravních nehod. Praktická část práce je zaměřena na reálně šetřené případy Policií České republiky. V závěru jsou navrženy možnosti zefektivnění prokázání alkoholu před jízdou.

Klíčová slova

Dopravní nehoda, ohledání, alkohol, detekce alkoholu, časové hledisko.

Annotation

The subject of this bachelor's thesis is traffic accidents under the influence of alcohol, and the procedure for investigating them by the traffic police. The methods that are used in investigation are described here, as well as the history of traffic accidents. The practical part of the work is focused on real cases investigated by the Police in the Czech Republic. In the conclusions, options are proposed to improve the effectiveness of testing for alcohol prior to driving.

Key words

Traffic accident, crime scene investigation, alcohol, alcohol detection method, point in time.

Obsah

| | |
|--|----|
| Úvod | 7 |
| 1 Dopravní nehoda | 8 |
| 1.1 Historie dopravních nehod | 9 |
| 1.2 Silniční dopravní nehoda..... | 11 |
| 2 Ohledání | 13 |
| 2.1 Ohledání místa dopravní nehody..... | 14 |
| 3 Zjišťování stavu účastníků dopravní nehody..... | 16 |
| 4 Detekce alkoholu | 21 |
| 4.1 Resorpce a vylučování alkoholu | 21 |
| 4.2 Detekce alkoholu z dechu | 22 |
| 4.3 Detekce alkoholu z krve | 23 |
| 5 Možnosti prokazování ovlivnění alkoholem z časového hlediska | 26 |
| 6 Případová studie č. 1..... | 31 |
| 7 Případová studie č. 2..... | 36 |
| 8 Případová studie č. 3..... | 41 |
| Závěr..... | 47 |
| Seznam použité literatury | 49 |
| Knihy a učebnice..... | 49 |
| Interní akty řízení | 49 |
| Zahraniční zdroje | 50 |
| Online zdroje..... | 50 |
| Seznam zkratk..... | 52 |
| Seznam obrázků, tabulek a grafů..... | 53 |
| Přílohy | 54 |

Úvod

Bakalářská práce se zabývá tématem dopravních nehod, při kterých byli přítomni řidiči pod vlivem alkoholu. Téměř každý den se ve zprávách, ať už televizních, elektronických či tištěných objevuje problematika nehod, které byly způsobeny nedodržením zákona o silničním provozu a zpravidla se jedná o řízení pod vlivem alkoholu. Jen málokdy je však ve zprávách zmíněno, jak k daným výsledkům policie přišla a co vedlo k objasnění daného případu. Práce má proto dále vysvětlit, jaké postupy jsou při objasňování daných dopravních nehod používány a k jakým výsledkům by měly dovést.

Dle Policie České republiky bylo za loňský rok známých 4754 nehod, které byly způsobeny pod vlivem alkoholu a při těchto nehodách bylo usmrceno celkem 46 lidí. Celkově bylo při dopravních nehodách usmrceno 454 osob. U dopravních nehod s alkoholem za volantem bylo tedy usmrceno 10,13 % lidí ze všech dopravních nehod, a přitom jenom cca 4,83 % ze všech dopravních nehod bylo s řízením pod vlivem. Lze tedy dovodit, že v celkovém měřítku dopravních nehod je úmrtnost při nehodách způsobených pod vlivem alkoholu vysoká (Straka a Pelešková, 2023).

Cílem práce je analýza zvláštnosti postupů objasňování dopravních nehod. Pro lepší pochopení jsou v práci také popsány řešené postupy při nehodách v praxi a možné zefektivnění prokazování požití alkoholu před jízdou.

První část bakalářské práce proto objasňuje pomocí odborné literatury samotnou terminologii a historii dopravních nehod, jejich rozdělení a znaky. Dále poukazuje na postavení dopravních nehod v českém právním řádu.

Další kapitoly se věnují ohledání jako celku a poté konkrétnímu ohledání místa dopravní nehody, stavu účastníků při nehodě a porovnání již zmíněné nehodovosti s jiným státem, který má podobný počet obyvatel jako Česká republika. Následují kapitoly o detekci alkoholu, jak z dechu, tak z krve a o resorpci a vylučování alkoholu. Poslední kapitola pojednává o možnostech prokazování ovlivnění alkoholickou látkou z časového hlediska.

Praktická část práce potom popisuje záznamy z praxe Policie České republiky, kdy se jedná o vyšetřování a ohledávání tří případů, ve kterých byla nehoda zaviněna řidičem, který byl pod vlivem alkoholické látky.

1 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je nepředvídatelná, ale zpravidla předvídatelná událost, k níž došlo na dopravní cestě a která měla za následek vznik škody na životě, zdraví nebo majetku. Předvídatelnost události má určité meze a je možná ve dvou základních rovinách. Je to předvídaní reálné a abstraktní (Chmelík, 2009, s. 17). Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, 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 (Příbyl, 2018, s. 91). Je charakterizována dvěma komponenty. Což jsou nehodové jednání a nehodová událost a existuje mezi nimi příčinná souvislost.

Chmelík (2009, s. 19) klasifikuje dopravu v úvodu své knihy takto:

„Podle prostředí, ve kterém leží dopravní cesta, dopravu dělíme na:

- *pozemní (kolejová a bezkolejová)*
- *podzemní*
- *vzdušná, vodní*

Podle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí se doprava rozděluje na:

- *silniční*
- *železniční*
- *leteckou*
- *plavební*

Podle vzdálenosti a místa provádění dopravy dopravu dělíme na:

- *dálkovou*
- *místní*
- *městskou*
- *speciální (např. závodní, školní apod.)*

Podle druhu přepravy dopravu rozdělujeme na:

- *nákladní*

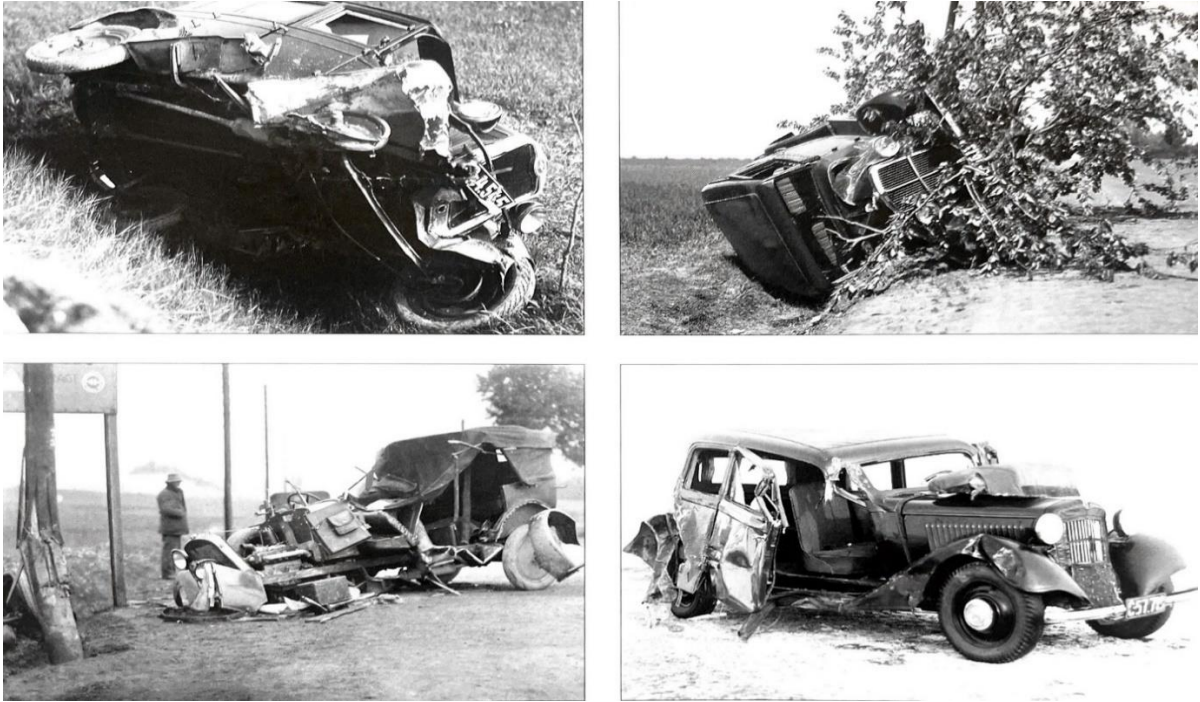
- *osobní*

Všechny uvedené druhy dopravy se vyznačují podstatnými zvláštnostmi, které jsou dány jednak prostředím, ve kterém se doprava uskutečňuje, a jednak způsobem, jakým se doprava uskutečňuje, který je podmíněn jak prostředím, tak i účelem dopravy.“

Dopravní nehody pod vlivem alkoholu vznikají nejčastěji z následujících příčin. Řidič jel vysokou a nepřiměřenou rychlostí, nerespektoval dopravní znační nebo světelnou signalizaci, nedal přednost v jízdě, nebezpečně předjížděl nebo měl opožděnou reakci na změny v dopravním prostředí (Hirt, 2012, s. 99).

1.1 Historie dopravních nehod

Na přelomu dvacátých až třicátých let minulého století se zvyšovalo množství automobilů a tím započal nárůst dopravních nehod. Objasňování dopravních nehod v té době nebylo vůbec jednoduché. Obvinění z dopravní nehody měli dostatečný náskok před policejními orgány a soudy, který využili k poradě s advokáty, znalci a případně s řidiči, kteří spáchali již dříve dopravní nehodu. Policie měla za úkol zjistit všechny okolnosti a stopy, které by měly vést k objasnění případu a potrestání viníka. Jednalo se zejména o to, zda osoba, která řídila automobil měla vůdčí list a oprávnění k řízení vozidla. Dále jestli nebyl řidič pod vlivem alkoholu. Jestli došlo k nějakým zraněním, popř. k úmrtí chodců nebo řidičů. Zjišťovaly se případné škody na majetku apod. Podstatné bylo také popsání místa nehody, které by se dalo později použít u soudu. Hlavní bylo zjistit příčinu dopravní nehody a míru zavinění jednotlivých účastníků (Machutová a Broncová, 2009, s. 25-27).



Obrázek č. 1: Fotografie zachycující vozy po různých nehodách v letech 1932–1939 (Machutová a Broncová, 2009, s. 26).

V roce 1932 soudní znalec František Rosenbach opatřil výkladem nové předpisy pro motoristy tak, aby se s nimi seznámila co nejširší veřejnost. Již v té době byl alkohol za volantem velice závažným jednáním. Postup úřadu proti takovým přestupkům nebyl jednotný. Některé ho považovaly za přestupek jiné zase za trestný čin opilství. Dopravní policie používala k dokazování alkoholu u řidičů v průběhu let různé prostředky. Nejznámější jsou Hargerův přístroj, detekční trubičky, elektronické měřiče alkoholu v dechu a nyní užívaný přístroj Dräger (Machutová a Broncová, 2009, s. 40-42).

První smrtelná dopravní nehoda byla zaznamenána 12. února 1898. Dvačtyřicetiletý Henry Lindfield cestoval z Londýna do Brightonu za doprovodu svého osmnáctiletého syna. Při sjíždění kopce v Londýnské ulici Russel Hill jim selhaly brzdy a narazili do stromu. Jel nepovolenou rychlostí 30 km/h. V té době byla povolená rychlost vozu pouhých 15 km/h. Zatímco jeho syn vylétl ze sedadla spolujezdce a téměř nic se mu nestalo, Lindfieldova noha zůstala zaklíněna mezi vozem a stromem. Byl odvezen do nemocnice, kde mu nohu museli amputovat. Bohužel druhý den na následky šoku z amputace zemřel (Pecák, 2008).

1.2 Silniční dopravní nehoda

Dále se již budeme zabývat silničními dopravními nehodami. Silniční dopravní nehody jsou nejčastější trestnou činností a také jsou i jedním z nejzávažnějších přestupků. Jedná se o nedbalostní delikty. Pachatelé jsou lidé různého věku, zaměstnání a většinou bez kriminální minulosti. Tyto osoby ve většině případech reagují citlivě na jednání policistů. Také se tyto osoby snaží vinit z dopravní nehody jiné účastníky silničního provozu. Často se setkáváme i se zkratkovým jednáním jako je např. ujetí nebo útěk pachatele z místa dopravní nehody nebo požití alkoholických nápojů po nehodě (Konečný, 2011, s. 6-7).

Dopravní nehoda je definována v § 47 zákona č. 361/2000 Sb. „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“ (Bušta, 2016, s. 102).

Naplněním znaků uvedených v § 47 zákona č. 361/2000 Sb. odst. 1 se rozlišuje, že se jedná o dopravní nehodu nebo škodní událost. O dopravní nehodu se nejedná, pokud došlo k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, popř. chodcem, zvěří (Příbyl, 2018, s. 91-92).

Základními znaky silničních dopravních nehod jsou nepředvídatelnost, událost v silničním provozu, způsobení škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku, přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu. Nepředvídatelnost nebo také neočekávanost naznačuje, že dopravní nehoda je událost, kterou během silničního provozu nelze očekávat (moment překvapení), ale vzhledem k jednání účastníka lze předpokládat, že k nehodě dojde. K nehodě musí dojít na silniční komunikaci, tzn. na dálnici, silnici, místních a účelových komunikacích. Pokud k ní dojde např. na poli, v lese, na zahradě nebo v tovární hale, nejedná se o dopravní nehodu. Škody na životě, zdraví osoby a majetku musí mít příčinnou souvislost s dopravní nehodou. Při dopravní nehodě se vozidlo musí pohybovat po pozemní komunikaci (Konečný, 2011, s. 8).

Základní klasifikace dopravních nehod má tři základní druhy:

- havárie – jedná se o jediné vozidlo, např. sjetí vozidla do příkopu nebo převrácení vozidla. O havárii se nejedná v případě poškození cizí věci,

- srážka – při srážce musí dojít ke středu dvou anebo více účastníků silničního provozu. Alespoň jeden z těchto účastníků se musel s vozidlem pohybovat. Např. střet osobního automobilu se zvěří,
- jiné nehody – jedná se o ty dopravní nehody, které nemůžeme zařadit mezi srážky a havárie. Jedná se například o zranění při náhlém zabrzdění (Chmelík, 2009, s. 184).

Z hlediska nehodového jednání dělíme na:

- subjektivní nehodové jednání za které můžeme považovat např. jízdu nepřiměřenou rychlostí, nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly, jízda po nesprávné straně vozovky a jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek,
- objektivní nehodové jednání – lze za něj označit např. špatný technický stav komunikace nebo nepředvídatelnou událost. Nepředvídatelnou událostí je např. pád stromu na pozemní komunikaci vlivem větru (Porada, 2000, s. 112-113).

Z hlediska nutnosti zásahu složek IZS dělíme nehody takto:

- při nichž je zásah složek IZS nutný,
- při nichž není zásah složek IZS nutný,
- při nichž je nutné přivolat kromě základních složek IZS také některé ostatní složky IZS nebo odborné služby vodohospodářské, energetické, plynárenské, komunikační a jiné (Konečný, 2011, s. 11).

2 Ohledání

Ohledání je široký pojem, pod kterým lze specifikovat nejen ohledání místa činu, ale i živých a mrtvých osob, zvířat, předmětů, dokumentů. V první řadě je důležité si tento pojem vysvětlit. „*Ohledání je kriminalistická metoda, kterou se na základě bezprostředního pozorování zjišťuje, zkoumá, hodnotí a podchycuje materiální situace nebo stav objektů majících vztah k prověřované události. Podstata ohledání tedy spočívá v tom, že se bezprostředně svými smysly poznávají fakta o události a jejím charakteru, která mají kriminalisticko-taktický a důkazní význam. Ohledání v sobě zahrnuje nejen pozorování a zkoumání, ale i postupy, kterými je dosahováno účelu ohledání, jimiž jsou zejména různá měření, popisování, srovnávání a experimentování, včetně dokumentace postupu i výsledku ohledání*“ (Konrád et al., 2021, s. 46).

Základní zásady ohledání jsou:

- řízení ohledání jediným vedoucím – ohledání místa činu musí být vedeno jednou osobou, která řídí ostatní pracovníky. Mezi účastníky se řadí policisté, technici a jiní specialisté. Vedoucí týmu je zpravidla nejzkušenější policista,
- neodkladnost ohledání – ohledání musí být provedeno v co nejkratším čase po vzniku události z důvodu možného znehodnocení stop. Důležitá je bezprostřednost ohledání z důvodu faktorů okolních podmínek jako je např. počasí, biologické a chemické reakce nebo jednání jiných osob,
- neopakovatelnost ohledání – nelze opakovat ohledání stejného subjektu či místa činu. Při následném ohledání již nikdy nebude mít subjekt nebo místo shodnou strukturu,
- nezastupitelnost ohledání – v praxi velice podceňovaná zásada, která je ovšem jednou z nejdůležitějších a přímo souvisí se všemi předešlými zásadami. Ohledání místa činu nelze nahradit jinými úkony např. rekonstrukcí, výslechy svědků apod. (Chmelík a Bervidová, 2021, s. 33-35).

Cílem ohledání místa činu je bezprostřední zkoumání situace na místě činu. Odhalení, nahromadění dokumentace, zkoumání a hodnocení stop a jiných důkazů. Získání informací, jak se prověřovaná situace stala a následné zjištění příčin a podmínek prověřované události. Účelem ohledání místa činu je odpovědět na sedm základních kriminalistických otázek, které jsou Co, Kdy, Kde, Kdo, Jak, Čím a Proč byl čin spáchán (Chmelík a Bervidová, 2021, s. 40).

2.1 Ohledání místa dopravní nehody

Pro ohledání místa dopravní nehody je důležité znát i postup vyšetřování dopravní nehody. Tento postup může být rozdělen do 5 segmentů:

- příjem ohlášení nehody – v tuto chvíli by mělo být získáno co nejvíce informací. Jako je přesné místo havárie, jakákoli utrpěná zranění a nouzové vybavení a další zdroje, které mohou být vyžadovány.
- vyšetřování na místě – je možná nejdůležitější část celého procesu vyšetřování dopravní nehody. Ve většině případů závisí úspěch nebo neúspěch všech ostatních částí vyšetřování téměř výhradně na důkazech shromážděných během vyšetřování na místě.
- následné vyšetřování – vyšetřování na místě má velmi často své limity, pokud jde o shromažďování důkazů, jako je sledování provozu před místem a jednání účastníků nehody a schopnost provést důkladnou mechanickou kontrolu zúčastněných vozidel. Za těchto okolností je ke shromáždění nebo získání tohoto typu důkazů vyžadováno následné vyšetřování.
- rekonstrukce – určuje, jak k havárii došlo na základě všech dostupných důkazů shromážděných na místě nebo během následného vyšetřování.
- analýza příčin havárie – po dokončení vyšetřování a shromažďování důkazů se provádí analýza příčin, přičemž se berou v úvahu a analyzují všechny aspekty nehody, jako jsou jiní řidiči, vozidla, stav vozovky a další faktory okolního prostředí (Rivers a Badger, 2010, s. 4).

Prvotními vyšetřovacími úkony, které policejní orgán provede na místě silniční dopravní nehody pro zajištění důkazů a pro pozdější dokazování soudům a správním úřadům jsou: ohledání místa silničních dopravních nehod, ohledání dopravních prostředků, lékařské prohlídky zraněných osob a ohledání mrtvol, pronásledování účastníka, který z místa nehody ujel, vysvětlení účastníků a svědků nehody, zjištění užití alkoholu nebo jiných návykových látek (Konečný, 2011, s. 31).

„Účelem ohledání místa dopravní nehody je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele. Zvláštností ohledání místa dopravní nehody je, že při něm je použito postupu technického charakteru vyžadujících odborné technické znalosti orgánů činných v trestném řízení provádějících ohledání, zejména z konstrukce a provozu dopravních prostředků. I u dopravních nehod platí

zásada systematického a důsledného ohledání místa činu, protože místo dopravní nehody je rozhodujícím nositelem informací – důkazů pro objasnění dopravní nehody. Postup při ohledání místa dopravní nehody není ničím zvláštním od postupu uplatňovaného při ohledání míst jiných druhů trestných činností“ (Konrád et al., 2021, s. 309).

Místo silniční dopravní nehody jako místo činu se vyznačuje jistými zvláštnostmi. Ve většině případů se jedná o nedbalostní delikt. K dopravním nehodám dochází často na místech s vysokou frekvencí provozu, kde pachatel obvykle zůstává na místě a někdy se snaží ovlivnit svědky nehody. Na místě nehody se často vyskytují zranění, kterým musí být poskytnuta první pomoc. Při ohledání je nutné vedle ostatních úkonů zajistit bezpečnost a plynulost silničního provozu. Stopy mohou být neúmyslně znehodnoceny svědky nebo zasahujícími složkami IZS, popřípadě úmyslně pachatelem dopravní nehody (Konečný, 2011, s. 32).

Při ohledání místa silniční dopravní nehody se musí vyšetřující orgány zaměřit zejména na význam dopravních značek, stav silnice, přehlednost, dopravní značky a jejich viditelnost, nejvyšší dovolenou rychlost, vliv počasí, stopy na místě dopravní nehody a jejím okolí, technický stav zúčastněných vozidel, zranění účastníků, zdravotní potíže, známky požití alkoholických nápojů či jiných návykových látek, případně jiných poškozených apod. (PPP 300/2020, s. 2).

Dopravní nehoda se vždy zadokumentuje fotograficky nebo video záznamem, aby byla patrná poloha vozidel a jejich poškození. Před samotným provedením fotodokumentace jsou stopy na místě nehody označeny čísly. Je vyhotoven náčrtek, ve kterém je zakreslena poloha vozidel, těl, stop, předmětů na vozovce a dopravního značení. K dokumentaci místa nehody je využito ze strany policisty pásma, krokoměru, laserového měřiče, 3D skenování apod. Totální stanice se využívá zejména u dopravních nehod, při kterých dojde ke smrtelnému zranění jedné či více osob, popř. těžkému zranění nebo při jiných složitých dopravních nehodách. Pokud policista nevyužije totální stanici musí si před zaměřením stanovit výchozí bod měření, který musí být pevný a neměnný (PPP 300/2020, s. 2-3).

3 Zjišťování stavu účastníků dopravní nehody

Řidič jako účastník dopravního provozu nesmí během jízdy požit alkoholický nápoj nebo návykovou látku. Nesmí ani řídit dopravní prostředek, včetně jízdy na zvířeti, po požití alkoholického nápoje či návykové látky nebo v době, kdy by mohl být ještě pod jejím vlivem (Chmelík, 2009, s. 30–31).

Jedním z prvních úkonů prováděným policisty na místě dopravní nehody je zjišťování stavu účastníků dopravní nehody. Jedná se hlavně o to, zda řidiči vozidel nebyli v době nehody pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Je to důležitá součást vyšetřování, neboť v mnoha případech jsou dopravní nehody způsobeny pod vlivem alkoholu nebo jiných látek. Je prokázáno, že lidé pod vlivem vnímají realitu zkresleně a snižuje se jim schopnost soustředění. Některé omamné látky zvyšují sebevědomí řidičů a ti pak mají sklony více riskovat. Jiné zase prodlužují reakční dobu a zužují zorné pole. Tyto faktory negativně ovlivňují řidiče a jsou často hlavními důvody dopravních nehod (Konečný, 2011, s. 47).

Proces zjišťování alkoholu nebo jiné návykové látky Policií ČR probíhá v následujících krocích:

- laická kontrola (řeč, zápach, pohyby apod.),
- vyloučení nemoci
- kontrola stavu měřidla
- objektivnost měření v přímé závislosti na vlivu předchozího užití jídla, pití, léků, kouření apod.
- poučení
- výzva k provedení detekce alkoholu nebo jiné návykové látky
- seznámení řidiče s prováděnou zkouškou
- provedení zkoušky a následný postup v závislosti na výsledku vyhodnoceného měření (Konečný, 2011, s. 47).

Tabulka č. 1: Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v ČR

| Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek | počet nehod v roce 2022 | rozdíl nehod oproti roku 2021 | | počet usmrcených | rozdíl usmrcených oproti roku 2021 |
|--|-------------------------|-------------------------------|--|------------------|------------------------------------|
| | | 2021 | | | |
| Alkohol u viníka do 0,24‰ | 150 | -34 | | 2 | -1 |
| Alkohol u viníka 0,24 až 0,5‰ | 331 | 43 | | 1 | -1 |
| Alkohol u viníka 0,6 až 0,8‰ | 328 | 80 | | 2 | 1 |
| Alkohol u viníka 0,8 až 1,0‰ | 221 | 14 | | 1 | 0 |
| Alkohol u viníka 1,0 až 1,5‰ | 690 | 11 | | 5 | -2 |
| Alkohol u viníka 1,5‰ a více | 2964 | 202 | | 28 | 4 |
| Alkohol a drogy | 70 | -14 | | 7 | 4 |
| Alkohol celkem | 4754 | 302 | | 46 | 5 |
| Drogy celkem | 277 | -42 | | 5 | -3 |

(Zdroj dat: Straka a Pelešková, 2023)

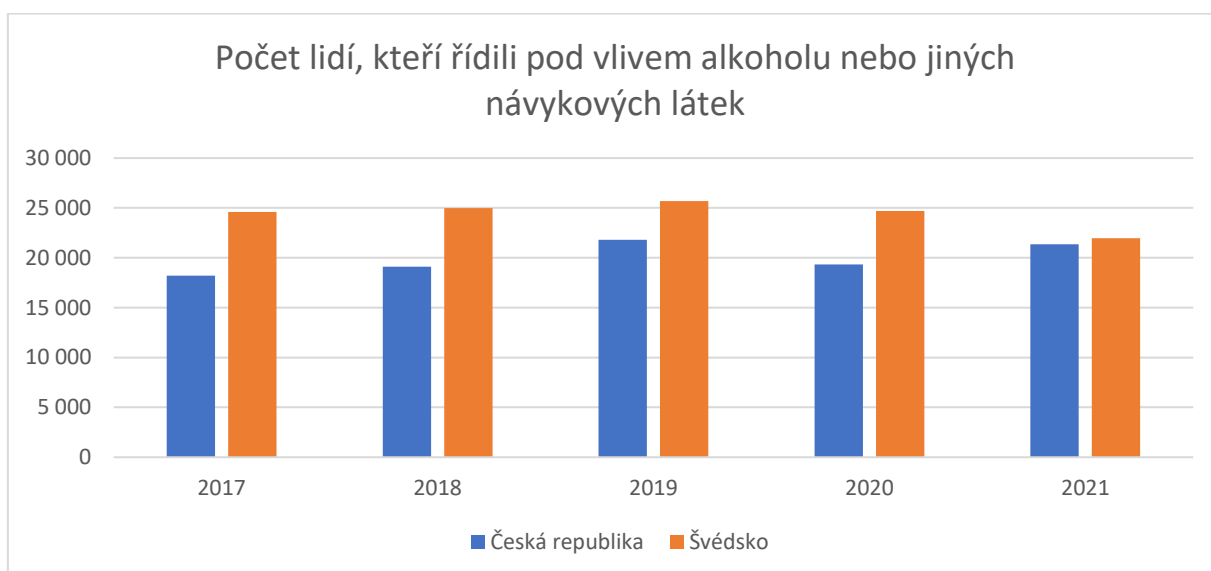
V tabulce č. 1 je zobrazena statistika dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek v roce 2022 se srovnáním oproti roku 2021. V roce 2022 bylo způsobeno o 302 dopravních nehod více než v roce 2021. Celkově bylo usmrceno 51 osob, což je o 5 více než v roce 2021. Ze statistiky dále vyplývá že nejvíce dopravních nehod je způsobených s hladinou alkoholu nad 1,5‰. V případě 70 nehod bylo zjištěno, že řidiči byli pod vlivem alkoholu a drog současně. V roce 2022 bylo celkově Policií České republiky šetřeno 98 460 dopravních nehod, na tzv. Euroformulář bylo evidováno 34 886 dopravních nehod. Celkem bylo šetřeno 133 346 událostí. 454 osob bylo při těchto nehodách usmrceno. Z toho vyplývá, že vlivem alkoholu a drog u řidičů, bylo usmrceno 9,9 % z celkového počtu mrtvých na silnicích v roce 2022.

Tabulka č. 2: Počet lidí, kteří řídili pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek

| Rok | Počet lidí, kteří řídili pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek | |
|---------------|---|----------------|
| | Česká republika | Švédsko |
| 2017 | 18 201 | 24 610 |
| 2018 | 19 106 | 24 994 |
| 2019 | 21 814 | 25 675 |
| 2020 | 19 339 | 24 699 |
| 2021 | 21 343 | 21 980 |
| Celkem | 99 803 | 121 958 |

(Zdroj dat: Statista, 2022, MDČR, 2022)

V tabulce č. 2 a grafu č. 1 je zobrazen počet lidí, kteří řídili pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek dopravní prostředky v České republice a Švédsku v letech 2017 až 2021. Porovnání České republiky oproti Švédsku je z důvodu podobného počtu obyvatel. Jak vidíme z tabulky v České republice počet řidičů pod vlivem má stoupající tendenci oproti Švédsku, která má klesající tendenci. V roce 2021 je rozdíl oproti Švédsku pouhých 637 případů. Ve Švédsku je tolerance alkoholu za volantem 0,2 promile, oproti České republice, která má nulovou toleranci. Řízení pod vlivem alkoholu od 0,2 – 0,99 promile je trestáno pokutou a odnětím řidičského průkazu na 6 měsíců až 1 rok s možností odnětí svobody až na 1 měsíc. Nad 1 promile je kromě peněžité pokuty odebráno řidičské oprávnění na 1 až 2 roky, ale může být odebráno i na delší dobu a hrozí trest odnětí svobody od 1 měsíce až 2 let s možností kauce (ETSC, 2023).



Graf č. 1: Počet lidí, kteří řídili pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (Zdroj: Statista, 2022, MDČR, 2022)

V České republice řízení pod vlivem alkoholu do 1,00 promile je hodnoceno jako přestupek. Zákaz řízení na 6 měsíců až 1 rok a pokuta od 2 500 Kč až 20 000 Kč hrozí při naměřené hodnotě do 0,3 promile. Při hodnotě od 0,3 – 1,00 promile hrozí pokuta od 2 500 Kč do 20 000 Kč, 7 trestných bodů v rámci bodového systému a zákaz řízení na 6 měsíců až 1 rok. Při hodnotě nad 1,00 promile se jedná o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky za který hrozí podmíněný nebo nepodmíněný trest v délce až 1 roku vězení, 7 trestných bodů, peněžité pokutě od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákazem řízení na 1-2 roky. V případě odmítnutí dechové zkoušky

se jedná o přešupek, peněžitou pokutu 25 000 Kč až 50 000 Kč, 7 trestných bodů a zákazu řízení na 1-2 roky (Bušta, 2016, s. 298-300).

V případě dopravní nehody pod vlivem alkoholu se řídíme dle zákona č. 40/2009 (trestní zákoník) § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky:

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

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

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

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.“

Pro určení stavu vylučujícího způsobilost je u řidiče motorového vozidla hranice hladiny alkoholu v krvi 1 promile, kdy se jedná o tzv. absolutní nezpůsobilost. Tato hodnota je rozhodující k určení, zdali se jedná o přešupek (do 1 promile) nebo trestný čin (nad 1 promile). V konkrétních případech se může jednat i o hodnotu nižší, ale je zde nutnost prokázat, že schopnost řídit vozidlo byla skutečně snížena tak, že jeho způsobilost byla vyloučena (Šámal et al., 2022, s. 910).

Tabulka č. 3: Ohrožení pod vlivem návykové látky v ČR

| Rok | Celkem registrováno | Objasněno | Spácháno pod vlivem alkoholu | Spácháno opakovaně | Dopravní nehody pod vlivem alkoholu |
|------|---------------------|-----------|------------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| 2019 | 8975 | 8364 | 5955 | 2025 | 4627 |
| 2020 | 8858 | 8076 | 5466 | 1994 | 4486 |
| 2021 | 8146 | 7622 | 5156 | 1916 | 4452 |

Zdroj dat: Statistické přehledy kriminality, 2022

V tabulce č. 3 se nachází porovnání celkového počtu skutků způsobených pod vlivem návykové látky, jejich objasněnost a recidiva. Počet registrovaných případů má klesající tendenci.

Objasněnost je vysoká a pohybuje se okolo 93 %. Větší část skutků je způsobena pod vlivem alkoholu a z toho větší polovina skončila dopravní nehodou.

4 Detekce alkoholu

Požítí alkoholických nápojů oslabuje pozorovací a ovládací schopnosti člověka. Alkohol snižuje zábrany, snižuje pozornost, omezuje schopnost soustředění, prodlužuje reakční dobu, vyvolává malátnost, poruchy vědomí apod. V psychické sféře vede alkohol k poruchám sensorických a motorických funkcí těla. Z těchto důvodů je řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu nebezpečné, neboť řízení vyžaduje plné soustředění a schopnost řidiče rychle a účinně reagovat (Modíjefsky et al, s. 31).

Stupeň ovlivnění organismu alkoholem je brán podle hloubky postižení psychických, sensorických a motorických funkcí. Dle toho dělíme několik stupňů ovlivnění alkoholem:

- podnapilost (0,51-1,00 g/kg) – jde o tzv. hovornou opilost. Zjistit jde většinou jen speciálními testy a takový stav pozná na ovlivněném osoba, která ho dobře zná,
- lehký stupeň opilosti (1,01-1,5 g/kg) – projevuje se lehkým postižením psychických, smyslových i motorických funkcí. Je zvýšená hovornost, vtípkování, větší uvolněnost. U některých osob se může vyskytovat zvýšená agresivita. Je zde narušená rovnováha a může se vyskytovat neobvyklá chůze,
- střední stupeň opilosti (1,51-2,00 g/kg) – dochází zde k výraznému snížení pozornosti a zpomalení tělesných výkonů. Chůze je nejistá až vrávorává. Někteří lidé mají v této fázi tendence ke spánku,
- těžký stupeň opilosti (2,01-3,00 g/kg) – silná vrávoravá chůze a časté pády. Ztráta místní i časové orientace,
- otrava alkoholem (nad 3,01 g/kg) – útlum vyšší nervové činnosti, riziko bezvědomí a neschopnost pohybu,
- nebezpečí smrti nastává v případě nad 4,00 g/kg (Chmelík, 2009, s. 34-35).

4.1 Resorpce a vylučování alkoholu

Požítím alkoholického nápoje začíná resorpce alkoholu. V případě vdechování alkoholických výparů, působením na kůži nebo podržením alkoholu v ústech nedojde ke zvýšení hladiny alkoholu v krvi. Zhruba 20 % vypitého alkoholu se vstřebává v žaludku a zbylých 80 %

ve dvanáctníku a v tenkém střevě. Některé látky mohou zrychlit nebo zpomalit proces vstřebávání. Resorpci může ovlivnit i teplota nápoje, silné nervové vypětí, únava, zdravotní stav a přijatá strava. Průběh je exponenciální. Ve chvíli, kdy dosáhne křivka hladiny alkoholu vrcholu, vstřebání alkoholu do krve ještě pokračuje (Zikmund, 2001).

Alkohol se vylučuje zejména dechem a močí v závislosti na hladině alkoholu v krvi. K vylučování alkoholu nedochází konstantně. Vylučování alkoholu závisí na pohlaví osoby, fyzické kondici, hmotnosti (Zikmund, 2001).

4.2 Detekce alkoholu z dechu

Alkohol v lidském těle lze detekovat metodou zjištění alkoholu v dechu. Tato dechová zkouška většinou předchází laboratornímu vyšetření krve, moči nebo jiných biologických materiálů a jedná se o zkoušku orientační. Dříve se prováděla pomocí detekčních trubiček, které jsou nyní již nahrazeny digitálními přístroji. Reakční hladina alkoholu v krvi těchto metod je cca od 0,2-0,3 g/kg hmotnosti člověka. Hladina alkoholu v dechu může být ovlivněna různými vlivy (např. konzumace jídla a nápojů, léky apod.) a proto se doporučuje, aby zkouška byla opakována. Výsledek dechové zkoušky není z trestněprávního hlediska rozhodující a musí po něm proběhnout laboratorní vyšetření (Chmelík a Bervidová, 2021, s. 217).

K zjištění alkoholu v dechu se používá Dräger Alcotest. Pomocí tohoto přístroje se provádí odborné měření. Má mnoho typových řad a splňuje zákonné podmínky dle zákona 509/1990 Sb., o metrologii a jeho prováděcí vyhláškou č. 345/2002 Sb. (Konečný, 2011, s. 48-49). Před provedením odborného měření je řidič vyzván ze strany policisty k podrobení se odborného měření. Pokud se řidič odmítne podrobit odbornému měření, bude policistou vyzván k odbornému lékařskému vyšetření spojeného s odběrem biologického materiálu (krve). Jestliže bude výsledek měření u řidiče pozitivní, musí se toto měření po uplynutí 5 minut opakovat. Rozdíl výsledku mezi těmito měřeními by neměl být větší než 10 %. Pokud je výsledek větší než 10 %, provede se třetí měření. Jestliže bude výsledek mezi druhým a třetím měřeními větší než 10 %, bude řidič vyzván policistou k odbornému lékařskému vyšetření spojeného s odběrem krve. Výsledky dechových zkoušek se následně vytisknou a nechají se podepsat řidičem. Pokud je řidič odmítne podepsat, zaznamená se to na výtisk odborného měření (Příbyl, 2018, s. 89).

Dle zákona o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek č. 65/2017, § 20:

„Orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření je povinna se podrobit osoba,

a) u které je důvodné podezření, že pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky vykonává nebo vykonávala činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo jiné osoby nebo poškodit majetek,

b) u které je důvodné podezření, že se požitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky uvedla do stavu, v němž bezprostředně ohrožuje sebe nebo jinou osobu, majetek nebo veřejný pořádek,

c) u které je důvodné podezření, že přivodila sobě nebo jiné osobě újmu na zdraví anebo způsobila jiné osobě škodu na majetku v souvislosti s požitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky.

V případě, že povinná osoba podle odstavce 1 orientační vyšetření odmítne nebo takové vyšetření nelze provést nebo úspěšně dokončit, provede se odborné lékařské vyšetření. Pokud odborné lékařské vyšetření osoba odmítne, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. “

4.3 Detekce alkoholu z krve

Detekce alkoholu z krve, moči nebo jiných biologických materiálů ve většině případů následuje po zjištění alkoholu z dechu. Vyšetření alkoholu z dechu je nespecifické a spíše orientační. Vyšetření alkoholu v krvi je metoda, kterou lze považovat za dostatečně průkaznou na přítomnost etylalkoholu v krvi. Hodnota se udává vždy v gramech na kilogram lidské váhy (Chmelík a Bervidová, 2021, s. 217).

Stanovení etylalkoholu se provádí na základě metodického pokynu ministerstva zdravotnictví ČR. Alkohol v krvi se zjišťuje nejen z důvodu zdravotnických, ale i právních (např. na žádost policie). Odběr vzorku krve ze žíly může provést pouze lékař, popř. jím pověřený zdravotnický pracovník. Před samotným odběrem krve je ze strany lékaře vždy provedeno vyšetření, zda testovaná osoba vykazuje známky požití alkoholu. U živých osob se odebírá vzorek z loketní žíly. Dezinfekce kůže se nesmí provádět látkami obsahující alkohol nebo jiné těkavé látky. Krev je odebírána do čisté zkumavky, která se musí označit celým jménem, datem narození a přesným časem odběru, který se zaznamená do protokolu. V případě právních důvodů je vzorek krve předán v zapečetěném obalu oprávněnému žadateli, který ho následně dopraví do příslušné toxikologické laboratoře (Věstník MZČR, 2006, s. 13-14).

U mrtvé osoby je krev odebírána při pitvě ze stehenní žíly. K odběru se dá případně použít i moč nebo mozkomíšni a tkáňový mok. Nesmí se odebírat krev ze srdce, tělních otvorů ani z cév v okolí žaludku (Chmelík, 2009, s. 45).

Vyšetření se provádí zejména v ústavech soudního lékařství dvěma na sobě nezávislými metodami:

- Widmarkova zkouška je poměrně přesná a spolehlivá. Její nevýhodou je nespecifičnost. Nelze s ní detekovat alkohol v mrtvolné krvi. Výsledkem testu je hladina redukujících látek v krvi v době odběru.
- Plynová chromatografie je velmi přesná metoda zkoumání, která je rozhodná pro zjištění hladiny alkoholu v krvi. Výhodou této metody je zjištění, o jaký druh alkoholu se jedná a v jaké koncentraci. K detekci je dostačující již zanedbatelné množství krve a zkouška probíhá zcela automaticky (Konečný, 2011, s. 51-52).

Výpočet se provádí dle vzorce:

$$C = A \div p \times r$$

Kde C je množství alkoholu v krvi v g/kg

A je množství vstřebaného alkoholu v gramech,

p je hmotnost osoby v kg,

r je redukční faktor, jehož koeficient je pro muže 0,7 a pro ženy 0,6 (Chmelík a Bervidová, 2021, s. 217).

Aby se výpočet mohl uskutečnit je nutné znát druh a množství požitého alkoholu, pohlaví a hmotnost osoby. V každém druhu alkoholu se vyskytuje jiná koncentrace etylalkoholu a udává se výrobcem v objemových procentech. V takzvaném tvrdém alkoholu (okolo 40 %) je obsah v 1 litru 320 g etylalkoholu, ve víně (12-17 %) 80-96 g, v půllitru 10stupňového piva je to 13 g a v 12stupňového pak 15,5 g (Chmelík a Bervidová, 2021, s. 217-218).

- Metoda ADH je další z metod možné k prokázání alkoholu v krvi. Jedná se však o metodu poměrně nákladnou, a tudíž málo využívanou. Katalytickou oxidací etylalkoholu se enzymaticky určuje hladina alkoholu v krvi (Konečný, 2011, s. 51-52).

Přítomnost alkoholu a jiných návykových látek se dá dále prokázat z moči, vlasů, slin, potu u mrtvých osob i z tkání, synoviálních tekutin v kloubech apod. Prokazování z moči, slin a potu

se používá více k prokazování návykových látek. Konzumace alkoholu se dá prokázat z vlasů a ochlupení v řádech měsíců po konzumaci. Ve vlasech se ukládají čtyři etylestery mastných kyselin (FAEEs). Tato metoda se zatím používá spíše k laboratornímu výzkumu a pokusům (Otava, 2004).

5 Možnosti prokazování ovlivnění alkoholem z časového hlediska

V případě dopravní nehody se povinně zjišťuje ze strany policie přítomnost alkoholu u osob podezřelých z řízení vozidla. Tato povinnost vyplývá ze zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích § 5 odst. 1 písm. f). Pokud je u řidiče dechovou zkouškou zjištěna přítomnost alkoholu, provede se odběr krve. Jestliže některý z účastníků dopravní nehody uvádí, že alkohol požil až po dopravní nehodě, je nutné provést odběr opakovaně, a to do uplynutí 1 hodiny od odběru předešlého. Zjišťování stavu účastníku dopravní nehody není ze strany trestního řádu blíže specifikováno (Porada, 2019, s. 889). Trestní řád v § 114, odst. 2 stanovuje: *„Je-li k důkazu třeba provést zkoušku krve nebo jiný obdobný úkon, je osoba, o kterou jde, povinna strpět, aby jí lékař nebo odborný zdravotní pracovník odebral krev nebo u ní provedl jiný potřebný úkon, není-li spojen s nebezpečím pro její zdraví. Odběr biologického materiálu, který není spojen se zásahem do tělesné integrity osoby, jíž se takový úkon týká, může provést i tato osoba nebo s jejím souhlasem orgán činný v trestním řízení. Na požádání orgánu činného v trestním řízení může tento odběr i bez souhlasu podezřelého nebo obviněného provést lékař nebo odborný zdravotnický pracovník.“*

Alkohol se vstřebává do krve do 30 minut až 2 hodin od posledního požití. Dochází k tzv. resorpčnímu deficitu, při kterém průměrně 10 % z celkového množství vypitého alkoholu je vyloučeno z organismu stolicí. Souběžně se vstřebáváním dochází i k postupnému odbourávání a vylučování z organismu v rychlosti 0,12-0,20 g etylalkoholu za hodinu (Chmelík a Bervidová, 2021, s. 218). Toto je jeden z důvodů, že se dechová zkouška nebo odběr krve musí provést v co nejkratším čase od doby uskutečnění dopravní nehody.

K výpočtu doby, po kterou ještě řidič nebude schopen řídit slouží vzorec:

$$c = \frac{dl \times \% \times 0,8}{m \times r}$$

c – obsah alkoholu v krvi v promile, popř. g/kg

dl – množství požitého alkoholu v dl

% - procenta alkoholu v požitém nápoji

0,8 – zaokrouhlená specifická hmotnost etylalkoholu

m – hmotnost osoby v kg

r – hodnota vyjadřující podíl vody v organismu, u mužů 0,7 a u žen 0,6 (Chmelík, 2009, s. 39).

Prokazování alkoholu v krvi z časového hlediska se ve většině případu vztahuje ke dvěma situacím, a to při ujetí z místa nehody nebo když řidič vozu tvrdí, že alkohol požil až po dopravní nehodě. Někdy se vyskytují obě tyto situace současně.

Jev, při kterém řidič opouští místo dopravní nehody buď s dopravním prostředkem, který nehodu způsobil nebo jiným dopravním prostředkem případně útekem, se nazývá ujetí z místa nehody. Účastník k tomu většinou přistupuje v případech vážného zranění jiného z účastníků dopravní nehody, poškození veřejného či soukromého zařízení nebo po dohodě účastníků nehody. Ve většině případech při snaze o zatajení požití alkoholického nápoje před nebo během jízdy účastník zanechává vozidlo na místě nehody (Chmelík, 2009, s. 20).

V případě ujetí nebo útěku řidiče z místa nehody je ohledání místa dopravní nehody zaměřeno na:

- motiv, proč řidič z místa nehody ujel nebo utekl,
- podrobný popis vozidla, v případě že řidič ujel,
- zajištění všech stop z vozidla (biologické, pachové a DKT stopy), v případě že řidič utekl,
- operativní šetření v nemocnicích a opravnách vozidel (Konrád et al., 2021, s. 307)

Pomocí Widmarkovy zkoušky lze z množství požitého alkoholu zjistit hladinu alkoholu v krvi v okamžiku odběru nebo provádět zpětný propočet na množství alkoholu v těle a v krvi v době spáchání činu. Dá se použít i v případě kdy obviněný odmítl odběr krve. Když obviněný tvrdí, že alkohol požil až po spáchání trestného činu je nutné provést odběr opakovaně v intervalu půl hodiny. Tím se zjistí, jestli má hladina alkoholu klesající nebo stoupající tendenci. Tímto způsobem se dá určit, jestli k požití došlo před nebo po nehodě. Je nutné si vyžádat znalecký posudek (Chmelík, 2009, s. 39-40, 46). Pokud se řidič chytne 5 hodin po nehodě, tak se v praxi provede dvojitý odběr krve na přítomnost alkoholu a nechá se vypracovat posudek znalcem.

„Při zpětném přepočtu vycházejícím z výsledku stanovení koncentrace etanolu v odebrané krvi je nutno zachovat tyto podmínky:

a) stanovení koncentrace etanolu v krvi je provedeno dle Pokynů uveřejněných v Soud. Lék., 3, 1998, 43, s. 46,

b) v krvi byla zjištěna koncentrace etanolu nejméně 0,21 g/kg,

c) je přesně známý čas odběru,

d) v čase, ke kterému je přepočít prováděn, již bylo skončeno vstřebávání etanolu (čas leží na eliminační fázi křivky),

e) zpětný přepočít je možný do 15 hodin, nad 15 hodin výjimečně s upozorněním na značnou nepřesnost.

Výpočet koncentrace etanolu na základě jeho požití (bilanční výpočet) je možný při znalosti těchto údajů:

a) čas začátku a konce pití etanolu, příp. rychlost pití (přerušované pití),

b) druh a objem vypitých alkoholických nápojů,

c) tělesná hmotnost a výška obviněného,

d) druh, množství a čas požití potravy, případné zvracení“ (Soudní lékařství, 1998).

U výpovědi pachatele může dojít k nepřesným údajům o množství vypitého alkoholu a o době začátku a konce jeho konzumace. Policie v tomto případě použije údaje, které pachatel sdělil, popřípadě údaje z výpovědi svědků, a nechá vypracovat znalecký posudek, z něhož většinou vyplyne nepřesnost uvedených údajů.

V případě dokazování alkoholu z časového hlediska je důležité i svědectví ostatních osob. Může se jednat o spolucestující, svědky na místě dopravní nehody, a to v době před a po události. Tito svědci mohou potvrdit nebo vyvrátit, zda osoba, která řídila motorové vozidlo požíla před nebo během jízdy alkoholický nápoj nebo jiné návykové látky. Například se může jednat o provozovatele restaurace ve které řidič před jízdou konzumoval alkohol nebo o kolegu z práce, který se účastnil firemního večírku, na kterém řidič konzumoval alkohol. Svědci mohou uvést v jakou dobu řidič začal s konzumací, kolik alkoholu požil, o jaký druh alkoholu se jednalo. Lze zajistit kamerové záznamy z objektu v němž řidič nápoje konzumoval nebo z městských kamerových systémů, pokud na nich je řidič zachycen. V případě útěku řidiče z místa nehody mohou svědci uvést, kterým směrem řidič utekl.

Výjimečně může dojít k případům, kdy řidič uvede množství zkonsumovaného alkoholu. Ve většině případech řidič množství vypitého alkoholu neuvede nebo uvede nižší množství, než ve skutečnosti požil. V těchto případech je opět důležitá výpověď svědků a samozřejmě je provedení dvojité odběru krve u řidiče.

V situaci, kdy řidič odmítne dechovou zkoušku a odběr krve může policista pořídit např. videozáznam s projevy řidiče. To znamená jeho celkové chování, mluva, motorické dovednosti, místní a časová orientace. Může se projít po čáře nebo si může dát prst ruky na nos při zavřených očích. Všechny tyto videozáznamy, nasvědčující užití alkoholu, mohou sloužit jako důkaz, že řidič pil před nehodou.

Dále připadá v úvahu po zahájení úkonu v trestní řízení přibrat příslušného znalce, aby se na základě projevů řidiče vyjádřil k možné hladině alkoholu. V praxi ovšem vždy záleží na daném státním zastupitelství a soudu. Každý orgán činný v trestním řízení může nahlížet jiným způsobem na znalecký posudek a akceptovat ho v souvislosti s případným potrestáním řidiče.

Pouze znalec může zpracovat znalecký posudek a musí být zapsán v seznamu znalců, a to v oboru a odvětví pro kterou má kvalifikaci. V trestním řízení musí při vypracování znaleckého posudku postupovat zákonným způsobem, aby mohl být znalecký posudek použit jako důkaz. Když nejsou okolnosti a parametry z policejního ohledání místa nehody zjevné je potřeba vyžádat znalecký posudek (Šachl et al., 2020, s. 36). Náklady s vypracováním znaleckého posudku jsou v současné době stanoveny ve vyhlášce ministerstva spravedlnosti č. 504/2020 Sb. Odměna za znalečné znalci se pohybuje v částce okolo 6.000 Kč. Za odborné lékařské vyšetření spojeného s odběrem krve se částka pohybuje ve výši 900 Kč. Podklady pro zpracování znaleckého posudku jsou: úřední záznam o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky před nebo během jízdy, protokol o nehodě v silničním provozu, úřední záznam o podání vysvětlení, záznam o dechové zkoušce a protokol o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem.

V případě, že se na místě dopravní nehody vyskytuje skupina více osob, kteří tvrdí, že žádná z nich neřídila vozidlo, je potřeba všechny osoby vyzvat k podrobení se dechové zkoušce na základě ustanovení § 20 zák. č. 65/2017 Sb. Poté provést ohledání místa činu a na místo přizvat kriminalistického technika. Zajistit především biologické stopy z volantu nebo stěry krve např. z airbagu nebo čelního skla na místě řidiče. Dále ohledat vzdálenosti pedálu a volantu od sedadla řidiče. V případě, že se v okolí nachází sněhová pokrývka nebo podklad ze kterého jsou patrné trasologické stopy, tyto zajistit, a to zejména na straně od řidiče, poté je porovnat s podrážkou obuvi zúčastněných osob. U přítomných osob připadá v úvahu nechat je usednout na místo řidiče, aby se mohlo zadokumentovat usazení osoby ve vozidle. Lze provést fotodokumentaci osob např. s teleskopickým výškovým metrem nebo alespoň vyfotit např. se služebním vozidlem policie. V dané věci zjistit fyziologickou stavbu těla osob (výška, váha). Provést výsledky všech osob. Zaměřit se mimo jiné i na to, jestli si jízdu někdo z přítomných

osob nenatáčet na svůj mobilní telefon. Pokud ano videozáznam z mobilního telefonu se může zajistit v příp., že se ve věci jedná o přešupek na základě ustanovení § 34 zákona č. 273/2008 Sb. v případě, že se jedná o trestný čin, tak na základě ustanovení § 78 odst. 1 trestního řádu.

Jestliže řidič odejde nebo ujede od dopravní nehody ještě před příjezdem policie lze pátrat takzvaně po horké stopě. Hlídka, která se na místo dopravní nehody dostaví jako první, provede kontrolu vozidla a bližšího okolí. Pokud zjistí, že se na místě nenachází žádná osoba dle přidělených registračních značek na vozidle nebo VIN kódu, vylustruje předmětné vozidlo a zjistí vlastníka a provozovatele vozidla. Poté cestou integrovaného operačního střediska zažádá o spolupráci ostatních hlídek policie s cílem nalezení řidiče. Provedení fyzických prověrek v místě bydliště. Provést prověrku na trase od místa dopravní nehody do místa bydliště řidiče. Provést lustraci k vozidlu s cílem zjistit, kdo vozidlo v minulosti řídil. V případě, že je vozidlo registrováno právnickou osobou, provést prověrku u dané společnosti ke zjištění totožnosti osoby řidiče. Operační důstojník dané hlídky koordinuje celou situaci. V této věci lze zažádat o psouvoda, zejména v případě, že řidič od vozidla odešel. V rámci součinnosti lze požádat o pomoc Městskou policii, pokud se v dané oblasti nachází. Rovněž je možné zhlédnout případné záznamy z městských kamer.

6 Případová studie č. 1

Dne 15. 1. 2022 v 17:15 hodin na silnici III. třídy paní X řídila po předchozím požití alkoholických nápojů s vědomím, že je tímto ovlivněna, osobní vozidlo zn. Volkswagen Passat, přičemž vlivem požití alkoholických nápojů na zledovatělém povrchu komunikace nezvládla řízení vozidla. Následkem čehož havarovala vpravo mimo komunikaci, kde přední částí vozidla narazila do stromu. Řidička nebyla schopna se na místě podrobit dechové zkoušce. Následně se dne 15. 1. 2022 v 18:10 hodin v nemocnici podrobila lékařskému vyšetření spojenému s odběrem krve, jehož rozbořem byla zjištěna přítomnost 2,37 g/kg alkoholu v krvi. Výše uvedeným jednáním vykonávala činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila vlivem návykové látky, při které mohla ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku a tímto jednáním způsobila dopravní nehodu.

Výpověď paní X zněla následovně. Dne 15. 1. 2022 v 6 hodin ráno přijela do místa svého zaměstnání osobním vozem Volkswagen Passat. V zaměstnání do 10 hodin vykonávala pracovní činnost. Poté co skončila, přišla za ní její známá a přinesla na okoštování čerstvě vypálenou slivovici. V době od 10:00 do 10:15 vypily každá 3 malé štamprle o objemu 2 cl uvedené slivovice. Od té doby již žádný jiný alkohol nepila. Pobyla se svou známou nějaký čas a pak šla do města vyřídit nějaké nákupy.

Přibližně okolo 16 hodiny se vrátila do místa svého zaměstnání a čekala zde, až se jí ozve manžel, který jí měl v práci vyzvednout. Po 16 hodině jí zavolala dcera, která jí sdělila, že šla vynést koš a zabouchla si přitom dveře od bytu a nemůže se dostat domů. V domě zůstal zabouchnutý její 9letý bratr. Dále jí řekla, že se nemůže dovolat jejímu manželovi. Jelikož paní X na sobě necítila žádné ovlivnění alkoholem, rozjela se domů za dcerou. Přibližně v 16:50 hodin nasedla do vozidla a rozjela se domů. Po celou jízdu jela s vozidlem opatrně. Silnice byla namrzlá. Při jízdě do kopce se rozhodla na vozidle přišlápnout plyn, tak aby nezůstala v kopci stát a bez potíží kopec vyjela. Když takto učinila, tak pocítila, že se vozidlo dostává zadní částí vozu do smyku. V dále viděla, že směrem k ní přijíždí nějaké větší vozidlo. Jelikož její vozidlo bylo stále plně neovladatelné, dostala strach, že by se na úzké vozovce mohla s protijedoucím vozidlem čelně střetnout. Proto strhla raději řízení vozidla doprava a sjela do travnatého příkopu a čelně narazila do vzrostlého stromu. Mohla jet rychlostí cca do 60 km/h. Po nárazu do stromu měla pocit, že stále zadní částí vozidla zasahuje do komunikace. Z toho důvodu chtěla s vozidlem couvnout a popojet více do příkopu mezi stromy. Toto se jí bohužel nepodařilo. Po tomto úkonu si vzala telefon a pokoušela se zavolat svému manželovi. Manželovi se ale

nedovolala. Stále seděla ve vozidle. Byla v silném šoku a celá se třepala. Trpí Tetanií. Tato nemoc se u ní projevu pouze ve velkém stresu, formou tetanického záchvatu. Má pocit na zvracení, dušnost, rychle ji tepe srdce a potřebuji čerstvý vzduch a studenou tekutinu. V tu chvíli měla tetanický záchvat, potřebovala se něčeho napít a popadla první láhev, která se nacházela v levých předních dveřích. Jednalo se o průhledný plastový obal o obsahu 0,5 l od nějaké perlivé vody. Dvakrát se z této láhve napila. Až po napití zjistila, že se jedná o slivovici, kterou ji její přítelkyně dala s sebou. Láhev uzavřela a hodila někam vedle sebe na pravou stranu. Odepla si bezpečnostní pás. Po chvíli si otevřela dveře a lehla si směrem na sedadlo spolujedoucího. Co se dělo dále si již pamatuje jen matně. Ví, že k ní přišel nějaký muž, kterému řekla, že již volala manželovi a ten si pro ni přijede. Pak si pamatuje, že jela v sanitce, která ji odvezla do nemocnice, kde se podrobila řadě vyšetření. Bylo jí zjištěno, že v důsledku dopravní nehody utrpěla zranění spočívající v naražení brady a hrudníku. Poté byla propuštěna do domácího léčení.

K zavinění dopravní nehody uvádí, že zavinění spatřuje v povětrnostních podmínkách a horší sjízdnosti pozemní komunikace. V době dopravní nehody byla ve vozidle sama, připoutaná bezpečnostním pásem a na vozidle měla rozsvíceno povinné osvětlení. Na vozidle byly užity zimní pneumatiky. Po technické stránce bylo vozidlo v pořádku. Komunikace byla namrzlá, padala jinovatka a byla již tma. Místo nehody nebylo osvětleno veřejným osvětlením ani jiným zdrojem. Před dopravní nehodou byla po zdravotní stránce zcela v pořádku. Z ničeho se neléčila. Sice uvedla, že trpí tetanií, ale na tuto nemoc užívá pouze hořčičk. Byla v mírném stresu a chtěla se dostat domů za dětmi. Po celou dobu jela opatrně a věnovala se silničnímu provozu. Ke škodě na vozidle uvádí, že tu řešil manžel a vozidlo si sám opravil.

Výpověď svědka, který řídil autobus a celou nehodu viděl. Silnice III. třídy, na které se dopravní nehoda udála byla neosvětlená a namrzlá. Při jízdě před autobusem nejelo žádné jiné vozidlo a řidič autobusu měl před sebe dostatečný výhled. Jel po rovném úseku a ve vzdálenosti přibližně 250-300 m viděl, jak z protisměru směrem k němu přijíždí 2 vozidla. Dále viděl, jak dvě světla, jež byla najetá v jeho jízdním pruhu se vrací zpět do svého jízdního pruhu, načež najednou vyjela vlevo mimo komunikaci a zhasla. Druhá světla jedoucí z protisměru se přestala pohybovat. Řidič autobusu zpomaloval, až dojel k místu, kde viděl, jak v levém silničním příkopu je čelně do stromu nabourané osobní vozidlo Volkswagen Passat. Ihned na místě dopravní nehody zastavil. Na místě nehody stálo v protisměru i jiné osobní vozidlo.

Z autobusu vystoupil a šel na místo dopravní nehody. Současně vystoupil i řidič druhého osobního vozidla a šel také na místo nehody. Na havarovaném vozidle nesvítlo žádné osvětlení

a ani neběžel motor. Svědek otevřel dveře na místě řidiče, druhý řidič mu svítil mobilem. Za volantem seděla žena, která měla nohy v prostoru pod volantem a horní částí těla bezvládně ležela přes sedadlo spolujedoucího na předním sedadle. V uvedené době nebyla připoutána bezpečnostním pásem. Svědek vzal řidičku za ruku a začal na ní mluvit. Žena se pokoušela ruku vyprostit, byla při vědomí. Celou událost nahlásil na linku 112. Po nahlášení na uvedenou linku druhý muž nasedl do stojícího vozidla a z místa odjel. Bližší informace k tomuto muži svědek nevěděl. Jediné, co věděl je, že se jednalo o nějakého cizince.

Celou dobu až do příjezdu RZS zůstal svědek u řidičky. Stál hned u ní a celou dobu ji měl na očích. Snažil se s ní komunikovat. Žena stále opakovala, že musí jet domů, že jede z místa pryč. Viditelně nebyla zraněná a ani si na nic nestěžovala. Dále z chování řidičky bylo zřejmé, že je pod vlivem alkoholu. Při komunikaci špatně vyslovovala, artikulovala, motal se jí jazyk. Jednu chvíli z ničeho nic zabouchla dveře u řidiče, nastartovala vozidlo a chtěla se s ním rozjet. Toto se jí povedlo, ujela cca 50 cm směrem dopředu, kde narazila znovu do již nabouraného stromu. Svědek ji otevřel dveře a vytáhl ji klíče se spínací skříňky. Poté řidička vystoupila z vozu. Bylo na ní vidět, že je pod vlivem alkoholu. Musela se opírat o dveře řidiče, nedokázala stát rovně na nohou, vrávorala. Stále chtěla z místa nehody odjet nebo odejít. Po příjezdu RZS a hasičů předal svědek klíče od vozu, potřebné údaje a po schválení pokračoval ve služební jízdě.

K zavinění dopravní nehody se řádně nemůže vyjádřit, neboť přímo nehodu neviděl, ale myslí si, že řidička dostala na zasněžené komunikaci smyk a sjela do příkopu, kde narazila do stromu. Od uskutečnění dopravní nehody do jeho příchodu na místo nehody uplynula cca 1 minuta. Celou dobu měl řidičku na dohled. Řidička od jeho příchodu nic nepila ani nikomu nevolala. Neměla v ruce žádnou láhev a ani se žádná ve voze nenacházela. Z důvodu, že když muž dorazil k vozidlu, tak u zadních sedadel byly sklopeny obě opěrné části a na sedadlech byla umístěna dětská sedačka, tak auto prohledal, zda se tam nenachází např. dítě. Při tomto ohledání nikde neviděl žádnou láhev od alkoholického nebo nealkoholického nápoje.

Policie dorazila na místo dopravní nehody v 18:56 a začala s ohledáním místa nehody. K dopravní nehodě došlo na silnici III. třídy. Jedná se o přímý úsek komunikace, bez spádových poměrů. Provoz je zde veden oběma směry, jednotlivé jízdní pruhy jsou od sebe odděleny vodorovným dopravním značením V2a (podélná čára přerušovaná). Po obou stranách komunikace se nachází vodorovné dopravní značení V4 (vodící čára), za kterou se nachází zpevněná krajnice o šíři 0,2 m. Po obou stranách komunikace ve směru jízdy se nachází mělký silniční příkop, který přechází v travnatou plochu, na které se nacházejí vzrostlé stromy. Povrch komunikace je zde ze živce, bez výtluků a výmolů. Na krajnici je komunikace pokrytá sněhem

a na vozovce se nachází náledí. Rychlost jízdy zde není nijak omezena, platí zde ustanovení § 18 odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb. mimo obec maximální rychlost 90 km/hod. Přehlednost a rozhledové poměry jsou v popisovaném místě dobré, ničím neztížené. V době ohledání místa nehody je zatažená obloha, námraza a teplota -2 °C. Odborné měření na přítomnost alkoholu v dechu nebylo u řidičky možno provést, proto bylo cestou operačního střediska zažádáno o odběr biologického materiálu v nemocnici, kam byla řidička po dopravní nehodě převezena.

Jako výchozí bod měření (dále jen VBM) je vzata pomyslná kolmice přes silnici III v místě, kde se po pravé straně ve směru jízdy do Vršku nachází začátek zaoblení vjezdu na pole. Jako pomocný bod měření (dále jen PBM) byl vzat levý okraj komunikace ve směru jízdy do Vršku. Ve vzdálenosti 44,7 m od VBM a 2,5 m od PBM se nachází levý přední roh vozidla Volkswagen Passat. Ve vzdálenosti 48,9 m od VBM a 2,6 m od PBM se nachází levý zadní roh vozidla Volkswagen Passat. Ve vzdálenosti 54,7 m od VBM a 0,0 m od PBM se nachází začátek smykových stop levých kol, které později přecházejí v rycí stopy. Ve vzdálenosti 57,4 m od VBM a 0,0 m od PBM se nachází začátek smykové stopy, která později přechází v rycí stopu vozidla. Ve vzdálenosti 44,7 m od VBM a 2,9 M od PBM se nachází strom, do kterého řidička s vozidlem havarovala.

Předmětem ohledání je osobní motorové vozidlo Volkswagen Passat, které je ohledáno v postavení bezprostředně po dopravní nehodě na travnaté ploše vedle silnice III v přítomnosti jeho vlastníka. Na vozidle jsou užity zimní pneumatiky Sava Eskimo o rozměru 195/65 r 15 s dostatečnou hloubkou dezénových drážek na všech čtyřech kolech. V době ohledání je vozidlo uzamčeno a skrze zamrzlou okenní výplň dveří řidiče není možno jednoznačně určit, jaké předměty se ve vozidle nacházejí. Patrná je zde jen dětská autosedačka nacházející se v prostoru zadních sedadel. V souvislosti s dopravní nehodou je na vozidle poškozena přední část, přední nárazník, kapota, maska a chladič. Provedené úkony: fotodokumentace digitálním fotoaparátem, lustrace vozidla, náčrtek místa dopravní nehody, odebrání vzorku krve, ohledání místa dopravní nehody.

V rámci šetření dopravní nehody bylo zažádáno o poskytnutí nahrávky z linky tísňového volání 155, na které je zachycena komunikace oznamovatele (řidiče autobusu) s operátorkou tísňové linky, kde se oznamovatel dotazuje řidičky havarovaného vozidla, zdali jí něco bolí a ihned na to dodává, že na něj má paní dýchnout a že je opilá. Operátorka dále v hovoru tuto skutečnost tázacím tónem opakuje a řidič autobusu ji potvrzuje stav opilosti řidičky.

Z vyžádaného výpisu hovorů z data 15. 1. 2022 v časovém rozmezí od 15:40 do 18:40 hodin je patrné, že v tomto časovém rozmezí byl uskutečněn pouze dva hovory, a to odchozí hovor z tel. čísla řidičky volající neznámému číslu v čase 15:50:41, trvající 93 sekund a dále příchozí hovor od manžela řidičky v čase 17:45:49.

Dopočet alkoholu ani znalecký posudek v tomto případě nebyl vypracován. Jako důkazný prostředek byla dostačující hodnota hladiny alkoholu v krvi získaná odběrem biologického materiálu a výpověď svědka. Státní zastupitelství akceptovalo předložené důkazy Policií ČR a navrhlo uložení peněžitého trestu ve výši nejméně 50.000 Kč a trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel uloženého nejméně v trvání 2 let a 6 měsíců. Příslušný okresní soud vydal odsuzující rozsudek pro přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 písm. a) trestního zákoníku, kdy uložil peněžitý trest ve výši 40.000 Kč a trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na 2 roky a 6 měsíců. Obžalovaná se proti rozsudku odvolala k příslušnému krajskému soudu a její žádosti nebylo vyhověno a trest byl shledán jako přiměřený.

7 Případová studie č. 2

V sobotu 23. 5. 2020 v 15:30 hodin v obci Hulín došlo k dopravní nehodě. Při této nehodě mladý řidič po předchozím požití alkoholických nápojů nebo v době po požití alkoholických nápojů, kdy ještě mohl být pod jejich vlivem při projíždění pravotočivé zatáčky se plně nevěnoval řízení vozidla vlivem čehož vyjel vlevo mimo komunikaci kde narazil do betonové podezdívky oplocení domu. Poté řidič z místa nehody odešel a následně se na místo nehody vrátil. Vrátil se přibližně v 16:09 hodin a byl vyzván k odbornému měření na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger. V 16:10 mu byla naměřena hodnota 2,09 promile alkoholu v dechu a opakovaným měřením v 16:16 mu byla naměřena hodnota 2,1 promile alkoholu v dechu. Uvedeným jednáním ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, činností, při které mohlo ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku a tímto činem způsobil dopravní nehodu. Při této nehodě způsobil újmu na majetku města Hulín. Vzhledem k časovému rozestupu od dopravní nehody k provedení odborného měření na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger byl u řidiče proveden dvojitý odběr biologického materiálu (krve) v nemocnici. Ke zranění osob nedošlo. Řidiči byl zadržen řidičský průkaz. Technická závada, jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Odtah vozidla zajistil bratr řidiče.

Mladý řidič vozidla se vyjádřil k nehodě takto. Předchozího dne 22. 5. 2020 slavil s kolegou narozeniny. V den dopravní nehody neví v kolik se probudil, ale asi měl nějaký zbytkový alkohol z předešlého dne. Před jízdou vypil pět dvanáctistupňových piv při sledování hokeje. Poté se vydal vozem domů. Cestou domů pravděpodobně usnul, vjel do protisměru a narazil do kamenného plotu. Řidič se probral až v protisměru, kde se stočil doprava zpátky do svého jízdniho pruhu, aby podvědomě neblokoval provoz. Dále to nejelo a zjistil, že má vystřelené airbagy a cítil střelný prach. Vystoupil z auta a zjistil, že narazil do nějakého plotu. Umístil výstražný trojúhelník, vzal uražené levé přední kolo s poloosou, které zavázelo v protisměru a naložil ho na zadní sedačky auta. Neměl u sebe telefon, tak běžel za svým známým do baru Medúza. Nebyl ovšem doma. Našel poblíž taxi a jel domů. Z důvodu šoku si pořádně lokl ze slivovice. Pak šel za bratrem bydlícím vedle v domě, vylíčil mu celou situaci a on ho odvezl zpět na místo dopravní nehody. Na místě již byla policie. Řidič jim oznámil, že on tuto dopravní nehodu způsobil. S policií ve všem spolupracoval, předložil jim všechny potřebné dokumenty, podrobil se dechové zkoušce. Jeden z policistů mu zadržel řidičský průkaz. Jeho bratr vyřešil odklizení a odtah nepojízdného vozidla. Poté byl řidič odvezen policií na krev do nemocnice

ke dvojitému odběru. Nakonec ho bratr z nemocnice odvezl. Všeho zpětně lituje, od té doby nepije a za volant už v budoucnu nehodlá usednout opilý a uvědomuje si, jak moc by mohlo být řízení pod vlivem alkoholu nebezpečné. Je rád, že se nikomu nic nestalo.

Na místě nehody byl svědek. Slyšel ránu a uviděl kouřící auto kolem kterého běhala neznámá osoba. Jestli nabourané vozidlo řídila si nevšiml. Byl to muž ve světle modré mikině, světlými vlasy a výškou okolo 170 cm. Osoba běžela směrem ke mně. Prosil mě o zavolání o pomoc. Byl zmatený. Řekl, že zaspal a asi by nadýchal. Poté, co to řekl, tak utíkal do parku, pryč od dopravní nehody. Svědek zavolal městskou policii, která přibližně za 3 minuty dorazila na místo nehody. Hlídce svědek vše vypověděl. Hlídka šla řidiče hledat a poprosila svědka, ať zůstane na místě a vyčká příjezdu dopravní policie. Po příjezdu dopravní policie vše se svědkem sepsala a poslala ho pryč.

Dopravní policie dorazila na místo nehody v 15:50 hodin. Místo dopravní nehody se nachází na silnici I. Třídy v obci Hulín. Automobil narazil do kamenné zídky, která náleží domu ve vlastnictví obce. Jízdní pruhy jsou ve sledovaném úseku řádně od sebe odděleny vodorovnou dopravní značkou V1a (podélná čára souvislá) a ohraničeny vodorovnou dopravní značkou V4 (vodící čára). Šířka pravého jízdního pruhu je ve sledovaném úseku 3,3 metrů a šířka levého jízdního pruhu je rovněž 3,3 metrů. Místo nárazu do plotu je situované na protilehlé straně komunikace oproti jízdě do centra Hulína, která naproti poškození mírně zatáčí vpravo (opět ve stejném popisovaném směru). Úsek je přehledný. Nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h je stanovená v ustanovení § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. V době ohledání se ve směru jízdy nehody nevyskytovaly žádné okolnosti přitěžující běžnému provozu. Jen několik metrů před pravotočivou zatáčkou se nachází výstražný trojúhelník, který zde po nehodě umístil podezřelý řidič.

V době ohledání je denní odpolední doba, slunečno, větrno, teplota 10 °C, bez deště. Zvýšený provoz je řízený kyvadlově Městskou policií. Řidič, který se dostavil s časovým odstupem 40 minut od dopravní nehody, vykazuje známky požití alkoholu. Má zarudlé oči, malátný postoj, nervozita, nesoustředěnost, zadržává při komunikaci. Odborné měření na přítomnost alkoholu v dechu je provedeno v čase 16:10 hodin s pozitivním výsledkem 2,09 promile alkoholu v dechu a následně druhé měření na přítomnost alkoholu v dechu bylo provedeno v čase 16:16 hodin s rovněž pozitivním výsledkem 2,10 promile alkoholu v dechu. Vlivem odmítání požití alkoholu v průběhu řízení nebo bezprostředně před jízdou je řidič převezzen hlídkou do nemocnice ke dvojitému odběru krve.

Jako výchozí bod měření je zvolen (dále jen VBM) východní rohový bod cihlové budovy vily Augusty a vily Johanny, který přímo náleží levému chodníkovému tělesu (pohledem do centra Hulína). Výchozí rovina měření (dále jen VRM) je tvořena pomyslným prodloužením stěny již zmíněné pomocné budovy, protínající VBM, a který je právě kolmý k související komunikaci I. třídy. Jako pomocná rovina měření (dále jen PRM) je tvořena pomyslným prodloužením severozápadní stěny již zmíněné pomocné budovy, protínající VBM pomyslně vedoucí v ose mezi kamennou zídkou plotu obou vil a levého chodníkového tělesa (pohledem do centra Hulína).

Jako č. 1 je označeno vozidlo, které je v době ohledání nepojížděné odstaveno v pravém jízdním pruhu silnice I. třídy (pohledem do centra Hulína). Přední levý roh č. 1 je umístěn 3 m od VRM a 5,7 m od PRM. Zadní pravý roh č. 1 je umístěn 8,3 m od VRM a 8,0 m od PRM. Jako č. 2 je označeno místo poškození kamenné zídky plotu. Střed pátého kamenného sloupku od zlomu plotu směrem na centrum Hulína je umístěn 36,7 m od VBM a přímo leží na PRM. Jako č. 3 je označeno místo shluku střepů z vozidla, vč. odpovídajícího chromovaného rámečku přední masky, která je umístěna 29,3 m od VRM a 1,2 m od PRM.

Bližším ohledáním motorového osobního vozidla tovární značky Kia Ceed combi modré barvy jsou zjištěna následující poškození. Čerstvě aktivované přední airbagy. Celá levá přední část je deformovaná v plném rozsahu odpovídající nárazu do kamenné podezdívky, vypadlý přední světlomet. Levý blatník a levá část předního nárazníku zdeformovaná směrem do motorové části. Levé přední dveře mají otěr v místě otevírání výškově umístěný v pravé spodní části a dále blíže přední části odpovídající druhotnému po nárazovému otěru. Celá přední část, včetně motorového prostoru a kapoty je deformovaná. Přední mřížka chladiče se znakem Kia je pootočená a zatlačena pod kapotu. Přeměřením bylo zjištěno, že stopa č. 3 zcela lícuje na poškozenou masku jak tvarem, tak typem. Přední mlhovka je vypadlá na vozovku. Levé přední kolo chybí. Řidič ho ihned po nehodě vzal a uložil do vozu.

V souvislosti s nárazem došlo na straně řidiče k zaseknutí bezpečnostního pásu. Přední čelní sklo je poškozené v levé spodní části a v pravé dolní čtvrtině řidičovým pohledem. Na vozovku vyteklo malé množství kapaliny z ostříkovače. Zjištěné otěry kombinované se zbytky červené barvy a lehkých promáčeklin na pravé přední části ohledaného vozidla se jeví jako neupotřebitelné. Nejsou čerstvé a nesouvisejí s touto dopravní nehodou. Pneumatiky na všech kolech typově odpovídají ohledanému vozidlu, stavem nepoškozené, výška desény dostatečná. V ohledaném vozidle nebyly nalezeny žádné nádoby s požitelným alkoholem.

Od stopy č. 2 vede po rovnoměrné dráze čerstvá mělká oblouková třecí stopa (mělká povrchová rýha v chodníku a obou pruzích vozovky) přesně navazující na odstavené nepojízdné ohledané vozidlo. Odpovídá trajektorii odraženého vozidla od poškozené kamenné zídky až po místo odstavení. Její nejvzdálenější místo zakřivení od PRM se nachází 17 m od VRM a 8 m od PRM. Bližším ohledáním kamenného plotu bylo zjištěno, že pátý kamenný sloupek je vychýlen směrem do vozovky. Ve výšce 97–115 cm od vozovky je vodorovně poškozen s opadnutou omítkou a nepravidelnou rýhou kolem celého obvodu. Sloupek měl natolik poškozenou statiku, že musel být opáskován městskou policií. Odřená a poškozená kamenná podezdívka plotu v rozsahu 0-200 cm na délku a 0-88 cm nad povrchem vozovky je ve formě popraskaných nebo rozpadlých částí kamenů tvořících podezdívku.

Na místě činu byla provedena dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníka dopravní nehody, která byla pozitivní. Byla zajištěna fotodokumentace (digitální fotoaparát), lustrace osob, lustrace vozidla, náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody, proveden odběr biologického materiálu, šetření k pachateli dopravní nehody a zjištění totožnosti svědků. Řidiči byl zadržen řidičský průkaz a bylo mu vystaveno potvrzení o zadržení řidičského průkazu.

Bylo požádáno o vypracování znaleckého posudku z oboru zdravotnictví (odvětví toxikologie) k vypočtení hladiny alkoholu v krvi v době dopravní nehody. Zadáním bylo, zda posuzovaný řidič byl v době dopravní nehody ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení a jaké hodnoty ethanolu měl řidič v krvi. Zadavatel nesdělil znalci žádnou skutečnost, která může mít vliv na přesnost závěru posudku. Při zpracování znalec vycházel z protokolu o nehodě, úředním záznamu o podaném vysvětlení řidiče, úředního záznamu o kontrole řidiče, záznamu o dechové zkoušce a protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem. Výsledek toxikologického vyšetření u odběru krve byl:

- 1. krev – stanoveno 1,96 g/kg alkoholu,
- 2. krev – stanoveno 1,85 g/kg alkoholu.

Závěrem bylo, že se řidič v době dopravní nehody nacházel ve stavu středního stupně opilosti (1,5 – 2,0 g/kg), který se projevuje výrazným postižením psychických, motorických a senzorických funkcí. Projevuje se zřetelným snížením pozornosti, výrazným zpomalením tělesných výkonů a blábolivou řečí. V pohybové oblasti se projevuje nejistou až vrávoravou chůzí. Jde o ovlivnění neslučitelné s bezpečným řízením motorových vozidel.

Pokud by řidič po dopravní nehodě nepožíval alkoholické nápoje, pohybovala by se hladina alkoholu v krvi v době dopravní nehody v rozpětí 2,11 – 2,21 g/kg. Pokud by požil pouze po dopravní nehodě 1 lok (0,05 l) slivovice, pak by se hladina alkoholu v krvi době dopravní nehody mohla pohybovat v rozpětí 1,87 – 1,97 g/kg při obsahu alkoholu 40 % (obj.) nebo v rozpětí 1,81 – 1,91 g/kg při obsahu alkoholu 50 % (obj.). Požití 2 dcl výše uvedeného alkoholického nápoje v uvedeném čase je nereálné. Za dobu 10 minut, která uplynula od počátku požívání alkoholického nápoje po dopravní nehodě do dechové zkoušky, by nemohlo být dosaženo naměřených hodnot alkoholu v krvi dechovým analyzátozem.

Stav vylučující způsobilost byl prokázán vypracovaným znaleckým posudkem, podaným vysvětlením řidiče i svědka, záznamem o dechové zkoušce a výsledkové zprávě toxikologického vyšetření. Státní zastupitelství akceptovalo předložené důkazy Policií ČR a navrhlo uložení peněžitého trestu ve výši okolo 40.000 Kč a trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel uloženého nejméně na dobu 30 až 48 měsíců. Okresním soudem byl vydán trestní příkaz pro přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 písm. a) trestního zákoníku, kdy uložil peněžitý trest ve výši 40.000 Kč a trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na 3 roky a 6 měsíců.

8 Případová studie č. 3

Dne 21. 10. 2021 v 19:30 v obci Kojetín řídil řidič Y osobní motorové vozidlo tovární značky Ford Ranger. Při vyjíždění z místní komunikace nezvládl řízení vozidla v důsledku akcelerace se dostal do smyku vlivem čehož vyjel vlevo mimo pozemní komunikaci, kde přední částí vozidla narazil do oplocení areálu nejmenované společnosti, které poškodil. Následně z místa nehody odešel do 30 metrů vzdálené autodílny, kde dle jeho tvrzení vypil $\frac{3}{4}$ obsahu láhve o celkovém objemu 0,7 l alkoholického nápoje Whisky. V průběhu šetření dopravní nehody ze strany Policie ČR se řidič Y dostavil na místo dopravní nehody a doznal se, že dopravní nehodu zavinil. Z tohoto důvodu byl vyzván k odbornému měření na zjištění alkoholu v dechu. S čímž souhlasil. Provedením odborného měření přístrojem zn. Dräger byla u řidiče v čase 20:36 hodin naměřena hodnota 1,68 promile alkoholu v dechu. Opakovaným měřením po stanovených 5 minutách byla naměřena hodnota 1,67 promile alkoholu v dechu. Řidič s naměřenými hodnotami souhlasil, nežádal lékařské vyšetření ani odběr biologického materiálu.

Řidič Y k dopravní nehodě uvedl. Dne 21. 10. 2021 mezi 14–15 hodinou přišel do dílny. V dílně se sešel ještě se svými dvěma kamarády a společně dělali opravu na vozidle značky Subaru. Po dokončení opravy vozu Subaru šel chystat vozidlo Ford Ranger, neboť mělo jít následující den do prodeje. Jeden z kamarádů již dílnu opustil a druhý byl ve vedlejší dílně, kde dělal údržbu na svém vozidle. Rozhodl se udělat ještě s vozidlem Ford Ranger kontrolní jízdu. Vyjel tedy s vozidlem na pozemní komunikaci a jel směrem do města. Pršelo, bylo mokro a stmívalo se. Po sešlápnutí plynového pedálu se vlivem mokré vozovky vozidlo roztočilo a ustřelilo směrem doleva přes chodník a narazilo do plechového oplocení. Snažil se s vozidlem vyjet, ale nešlo mu to. Vystoupil, obešel auto a díval se k jaké škodě došlo. Na levém předním kole došlo k odtržení řídicího čepu, byl mimo svou osu. Dále došlo k poškození přední části vozidla a na předním pravém kole došlo k vyzutí pneumatiky.

Řidič se vrátil pěšky zpět do dílny, kde si sedl do kanceláře a vypil během 30 minut asi 0,5 l alkoholu značky Whisky. Do kanceláře údajně dorazil okolo 18 hodiny. Pak přemýšlel nad tím, co bude dělat. Zhruba po hodině za ním přišel jeho kamaráda a řidič mu sdělil, co se stalo. Kamarád se vydal k nabouranému vozu a snažil se s ním přijet do dílny. To se mu nepodařilo a zanechal ho na parkovišti zhruba 300 m od dopravní nehody. S vozidlem nešlo zatáčet. V této době zavolal řidič Y svému společníkovi a spolumajiteli vozu a řekl mu, co se stalo. Ten se rozhodl ihned přijet. Mezitím kamarád z dílny, který s vozem popojížděl odjel domů. Okolo 20:00 hodiny se vydal řidič na cestu k zaparkovanému vozu Ford Ranger. Na místo již dorazil

jeho společník a také v místě nehody již stála dopravní policie. Když společník viděl, že řidič je pod vlivem alkoholu, tak mu řekl, že vezme dopravní nehodu na sebe, neboť je střízlivý. Hlídka po nich chtěla doklady a společník se přiznal k dopravní nehodě. Hlídka tomu ale nevěřila a po předložení argumentů se k nehodě přiznal skutečný viník. Řidič byl vyzván k dechové zkoušce, která dopadla s pozitivním výsledkem. S naměřenými hodnotami řidič souhlasil. Řidič nežádal o odběr biologického materiálu a nezmínil, že alkohol užil až po dopravní nehodě. S hlídkou dále plně spolupracoval. Po dořešení celé události řidiče odvezl jeho kolega domů.

K zavinění dopravní nehody se přiznává. Poškozené oplocení do týdne opravil na své vlastní náklady. Auto je z poloviny v jeho vlastnictví a na vyrovnání škody se domluví s druhým vlastníkem. Odhad škody je cca 200.000 Kč. Dopravní nehodu Policii ČR nenahlásil, neboť se nikdy předtím v takové situaci nenacházel a nenapadlo ho tuto situaci řešit s Policií ČR. Skutečnost, že alkohol užil až po dopravní nehodě neuvedl z důvodu, že se jej na to nikdo neptal.

Výpověď svědkyně č. 1 zněla takto. Bydlí nedaleko místa nehody a dne 21. 10. 2021 okolo 19 hodiny byla v kuchyni s manželem a slyšela velkou ránu. Zprvu si myslela, že se něco děje v nedalekém areálu továrny a nepřikládala tomu pozornost. Dále slyšela hluk z vytáčeného motoru. Vyšla na balkón a na komunikaci viděla motorové vozidlo tmavé barvy, které mělo poškozenou přední část a nárazník byl zaražený pod vozidlo. Řidič se s vozidlem snažil popojet, ale nedařilo se mu to. Vozidlo se nedalo ovládat. Po té řidič z vozidla vystoupil, obešel vozidlo k přední části, kdy u pravého předního kola do něčeho kopal a následně to z pod vozidla vytrhl a hodil na ložnou plochu vozidla. Následně do vozidla nasedl a dojel ve směru centra města. Po celou dobu jízdy řidič s vozidlem kličkoval. Po cca 60 metrech řidiče svědkyně ztratila z dohledu. Nehodu ohlásila na linku 158 a dále situaci nesledovala. Po 25 minutách svědkyně viděla z okna majáky a hlídku policie v doprovodu osoby, ve které bezpečně poznala řidiče vozidla, který z místa nehody odjížděl. Jednalo se o muže vysokého asi 190 cm urostlejší postavy s tmavými vlasy. Oblečen byl v tmavé bundě a tmavých kalhotách.

Výpověď svědka č. 2, kamarád řidiče, který zůstal na dílně. Dne 21. 10. 2021 v odpoledních hodinách opravoval motorové vozidlo zn. Subaru se svými dvěma kamarády. Okolo 17 hodiny ukončili opravu. Jeden z kamarádů odjel a druhý šel připravovat vůz Ford Ranger. Tento vůz měl jít následující den do prodeje. On odešel do druhé dílny, kde pracoval na svém voze. Slyšel, že kamarád se zmíněným vozem odjel. Kam, to nevěděl. Po nějaké době chtěl odejít domů a uviděl, že jeho kamarád se nachází v kanceláři. Seděl v křesle a bylo na něm zřejmé, že je pod

vlivem alkoholu. Ptal se ho, co se stalo. On mu řekl, že naboural a rozbil vůz Ford Ranger. Svědek č. 2 odešel na místo nehody, zkontrolovat vzniklou škodu na vozidle. Při příchodu k vozu zjistil, že vůz má poškozenou přední část, urvané levé přední kolo a pravý disk bez pneumatiky. Ve vozidle se nacházely klíče, proto se rozhodl, že s vozidlem pojedou do dílny. S vozidlem vyjel na cestu směrem k velkému parkovišti, kde chtěl vozidlo zaparkovat. S vozidlem se nedalo odbočit vlevo, tak vozidlo zanechal za pravou krajnicí mimo cestu. Vozidlo zamknul a vrátil se zpět na dílnu. Zde řekl řidiči, ať zajistí odtah vozidla a odjel domů.

Výpověď svědka č. 3, společníka pana Y. Dne 21. 10. 2021 okolo 19:30 mu zavolal jeho společník a sdělil mu, že s vozidlem Ford Ranger je nějaký problém a jestli by mohl přijet. Za dalších 15 minut mu volal znovu, že je opravdu nutné, aby přijel, že s vozidlem byla způsobena dopravní nehoda. U nabouraného vozu viděl Policii ČR. Zastavil na parkovišti, kde se sešel s panem Y. Ten mu popsal, co se stalo a z důvodu, že si svědek č. 3 všiml, že je pan Y pod vlivem alkoholu, řekl mu, že policii uvede, že nehodu způsobil on. Došli k policii a svědek č. 3 uvedl, že vůz řídil on. Byla mu provedena dechová zkouška a test na návykové látky. Oba testy byly s negativním výsledkem. Po diskusi s policií se pan Y nakonec sám přiznal k tomu, že nehodu způsobil on. Podrobil se dechové zkoušce s pozitivním výsledkem. Svědek č. 3 společně s panem Y spolupracoval, a nakonec odvezl pana Y domů. Škodu na vozu odhaduje na cca 100 až 150 tisíc korun.

Policie byla k nehodě přivolána 21. 10. 2021 v 19:35. Pan Y řídil vůz Ford Ranger bezprostředně po požití alkoholického nápoje, nebo v takové době, kdy by mohl být ještě pod vlivem alkoholu s vědomím, že je tímto ovlivněn, kdy ve stavu vylučující způsobilost nezvládl řízení vozidla, dostal se do smyku a následně čelně havaroval do oplocení areálu továrny. Řidič následně z místa nehody odjel a poškozené vozidlo odstavil na ulici a vzdálil se od něj. Následně se vrátil a podrobil se odbornému měření analyzátozem alkoholu v dechu Draeger, kdy mu prvním měřením byla v 20:36 hodin zjištěna hodnota 1,68 promile alkoholu v dechu. Opakovaným měřením v 20:42 hodin hodnota 1,67 promile alkoholu v dechu. Řidič s naměřenými hodnotami souhlasil a nežádal lékařské vyšetření. Při nehodě nedošlo ke zranění osob. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla na místě ohledání zjištěna ani uplatněna.

Místo dopravní nehody se nachází na místní komunikaci v obci Kojetín. Jedná se o obousměrnou pozemní komunikaci širokou 7,8 metrů. Ohledání místa dopravní nehody bylo provedeno ve směru jízdy vozidla Ford, tedy ve směru do centra města. Komunikace je vodorovným dopravním značením V2a (podélná čára přerušovaná) rozdělena na dva jízdní pruhy.

Pravý jízdní pruh ve směru ohledání je široký 3,4 metrů. Levý jízdní pruh je široký 3,6 metrů. Po pravé straně komunikace ve směru ohledání se nachází ve vzdálenosti 0,8 metrů do konce živičného povrchu komunikace ocelové svodidlo. Za tímto svodidlem se nachází koryto potoku, který se nachází pod úrovní komunikace. Břehy tohoto koryta jsou zarostlé vegetací náletových dřevin. Z levé strany na živičný povrch komunikace navazuje betonový obrubník, který je výškově nad úrovní komunikace. Za tímto se nachází záhon skalniček a jiných okrasných rostlin široký 2,1 metrů. Na tento navazuje betonovou zámkovou dlažbou dlážděný pás, který je rozdělen druhem dlažby na dvě části, a to na chodník široký 1,2 metrů a na cyklostezku, která je široká 2,7 metrů. Za dlážděným pásem se nachází travnatý pás široký 2,4 metrů, na který navazuje oplocení areálu továrny, které je tvořené betonovými sloupky a vlnitým plechem. Místní komunikace i přilehlá cyklostezka je nasvětlena veřejným osvětlením. Sloupy veřejného osvětlení lemují komunikaci po levé straně ve směru ohledání, kdy patky těchto sloupů se nachází v záhonu skalniček a jiných okrasných rostlin. Povrch komunikace je v místě dopravní nehody tvořený živicí, je v dobrém technickém stavu bez výmolů a výtluků. Maximální dovolená rychlost je v místě dopravní nehody omezena obecnou úpravou pro jízdu v obci na 50 km/h. V době ohledání místa dopravní nehody je noční doba. Počasí je zatažené s deštěm. Komunikace je mokrá. Viditelnost je dobrá, nikterak neztížená. Veřejné osvětlení je v době ohledání místa nehody v činnosti. Provoz v místě je nulový.

Na místě dopravní nehody bylo provedeno jeho měření, kdy jako výchozí bod měření (dále jen VBM) byla zvolena kolmice na komunikaci v místě sloupu veřejného osvětlení č. 2342, který se nachází před místem dopravní nehody ve směru ohledání po levé straně komunikace. Měření od tohoto bodu bylo vedeno podél s komunikací ve směru jízdy vozidla. Jako pomocný bod měření (dále jen PBM) bylo zvolené ocelové svodidlo, které se nachází po pravé straně komunikace ve směru ohledání, kdy měření do tohoto bodu bylo vedeno kolmo na měření od VBM směrem ke středu komunikace. Kužel č. 1 je ve fotodokumentaci označeno osobní motorové vozidlo Ford Ranger. Vozidlo není zakreslené v plánu místa dopravní nehody, neboť se nenachází v konečném postavení po dopravní nehodě. Řidič s vozidlem odjel ve směru své původní jízdy, kde cca po 400 metrech vozidlo odstavil na vjezdu k čistírně odpadních vod. Tam bylo vozidlo ohledáno. Kuželem č. 2 je v plánu a fotodokumentaci označené poškozené oplocení areálu továrny, tedy přeražený betonový sloup tohoto oplocení. Tento se nachází ve vzdálenosti 47,5 metrů od VBM a 16,1 metrů od PBM. Poškození oplocení začíná ve vzdálenosti 42,4 metrů od VBM a 16,1 metrů od PBM a končí ve vzdálenosti 48,7 metrů od VBM a 16,1 metrů od PBM.

Kuželem č. 1 je ve fotodokumentaci označeno osobní motorové vozidlo značky Ford Ranger. Vozidlo má platnou technickou prohlídku. Na vozidle jsou namontovány pneumaticky tovární značky Gourag o rozměru 275/60 R20 s dostatečnou hloubkou hlavních dezénových drážek. S výjimkou pravého předního kola, které v době ohledání je bez pneumatiky. Ta se nachází poškozená v ložném prostoru vozidla. Vozidlo má po dopravní nehodě poškozenou přední část, kdy se jedná o poškození předního nárazníku, masky, kapoty a obou předních blatníků, obou předních světlometů a přední nápravy. Ve vozidle nebyly aktivovány bezpečnostní vaky.

Na místě činu byla provedena dechová zkouška na zjištění alkoholu u účastníka dopravní nehody, která byla pozitivní. Byla zajištěna fotodokumentace (digitální fotoaparát), náčrtek místa dopravní nehody, ohledání místa dopravní nehody a šetření k pachateli dopravní nehody. Řidiči byl zadržen řidičský průkaz a bylo mu vystaveno potvrzení o zadržení řidičského průkazu.

Bylo požádáno o vypracování znaleckého posudku z oboru zdravotnictví (odvětví toxikologie) k vypočtení hladiny alkoholu v krvi v době dopravní nehody. Otázkou bylo stanovit u podezřelého minimální hladinu v době nehody v 19:30 hodin, stanovit, zda podezřelý požil alkoholický nápoj před dopravní nehodou, popřípadě po dopravní nehodě.

Za předpokladu, že podezřelý řidič Y po dopravní nehodě nepožíval alkoholické nápoje, pak by se v době dopravní nehody nacházel ve stavu středního stupně opilosti s hladinou alkoholu v krvi kolem 1,8 g/kg. To za předpokladu, že se v době dopravní nehody nacházel v eliminační fázi alkoholové křivky. Podezřelý uvedl, že požíval alkoholické nápoje (Whisky) až po dopravní nehodě v množství $\frac{3}{4}$ obsahu láhve o objemu 0,7 l, tedy 0,53 l. Množství 0,53 l 40 % alkoholu požitého v uvedené době po dopravní nehodě je v rozporu s hodnotami dechových zkoušek. Nelze však vyloučit požití menšího množství alkoholických nápojů po dopravní nehodě. Z výše uvedeného vyplývá, že tvrzení podezřelého o množství a čase požívání alkoholických nápojů neodpovídá naměřeným hodnotám dechových zkoušek. Aby podezřelý dosáhl naměřených hodnot, musel by požít menší množství alkoholických nápojů, než uvedl (cca 0,4 l) a toto množství alkoholického nápoje by musel požít v čase 19:30 -19:40 hodin, aby se v době dechových zkoušek nacházel na vrcholu vstřebávací fáze. Tato varianta se jeví jako méně pravděpodobná.

Na základě zjištěných skutečností na místě dopravní nehody byly dne 21. 10. 2021 policejním orgánem dle ustanovení § 158 odst. 3 trestního řádu zahájeny úkony trestního řízení směřující k objasnění a prověření skutečností důvodně nasvědčujících tomu, že byl spáchán přečin

ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 odst. 1 a odst. 2 písm. a) trestního zákoníku. V rámci prověřování dané věci byly podány vysvětlení od zainteresovaných osob a zhotoven znalecký posudek. Ze znaleckého posudku nebylo možné jednoznačně stanovit, zda řidič užíval alkohol před dopravní nehodou nebo až po dopravní nehodě. Tvzení řidiče neodpovídá množství a času požívání alkoholických nápojů proti naměřeným hodnotám v dechu. V podaném vysvětlení se řidič Y k zavinění dopravní nehody doznává, ale řízení vozidla pod vlivem alkoholu odmítá. Vzhledem ke skutečnosti, že provedeným prověřováním výše uvedené věci Policií ČR nebylo zjištěno, že by řidič svým jednáním naplnil skutkovou podstatu přečinu dle ustanovení § 274 odst. 1 a odst. 2 písm. a) trestního zákoníku byla věc odevzdána k projednání přestupku podle ustanovení § 159a odst. 1 písm. a) trestního řádu na příslušný městský úřad, pro podezření porušení ustanovení § 4 odst. a), § 47 odst. 2 písm. b), odst. 4 písm. b), odst. 5 písm. a) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, a pro podezření z přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Příslušný městský úřad vydal rozhodnutí ve věci dopravní nehody. Řidič porušil ustanovení § 4 odst. a), § 47 odst. 2 písm. b), odst. 4 písm. c), odst. 5 písm. a) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů a tím se dopustil přestupku podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) a odst. 1 písm. i) bodu 2 a 4 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Trest byl stanoven na peněžitou pokutu ve výši 3.500 Kč a řidiči bylo uděleno 7 trestných bodů.

Závěr

Cílem bakalářské práce byla analýza zvláštností postupů při objasňování dopravních nehod a možné zefektivnění prokazování požití alkoholu před jízdou. Nehodovost pod vlivem alkoholu při řízení je aktuálním problémem již několik desítek let a jak lze dovodit z výše zmíněných dat, tak v České republice každým rokem dochází k postupnému zvyšování dopravních nehod, které jsou způsobeny pod vlivem alkoholu.

V teoretické části je ve stručnosti popsána historie dopravních nehod, dále terminologie a vysvětlení základních pojmů spojených s dopravními nehodami. V následujících kapitolách je popsáno, ohledání a také ohledání místa dopravní nehody, jelikož je toto ohledání trochu specifitější od ohledání jako celku. Dále je v kapitolách popsáno, jak probíhá zajišťování stavu účastníku dopravní nehody, průběh a co je to detekce alkoholu, dále jak probíhá resorpce a vylučování alkoholických látek a detekce alkoholu z dechu a krve. Teoretickou část uzavírá kapitola o možnostech při prokazování ovlivnění alkoholem z časového hlediska.

Praktická část je složena ze tří příkladů vyšetřování a ohledávání dopravních nehod z praxe Policie České republiky. Ve všech případech šlo o dopravní nehody, kdy řidiči tvrdili, že alkohol požili až po dopravní nehodě.

U případu č. 1 byla důležitá výpověď svědka, který byl neprodleně na místě nehody, čímž byl schopen vyvrátit tvrzení řidičky o užití alkoholického nápoje po nehodě. Dále byl schopen popsat její chování, které vykazovalo znaky vyššího stádia opilosti. Řidička nebyla ve svém stavu opilosti schopna se podrobit dechové zkoušce. V tomto případě došlo k nedostatečnému ohledání vozidla ze strany policie, kdy neohledali interiér vozidla, neboť bylo zamčeno. Tím nebylo možno zpětně vyvrátit tvrzení řidičky, že se ve vozidle nacházela láhev se slivovicí, z které měla pít po nehodě. Svědek nehody auto důkladně prohledal z důvodu podezření, že se v autě vyskytuje dítě a policii vypověděl, že si ve vozidle nevšiml žádné láhve. I přes všechny uvedené skutečnosti byla nehoda vyhodnocena jako přečin ohrožení pod vlivem návykové látky.

V případě č. 2 došlo k opuštění místa nehody řidičem. Řidič se na místo nehody vrátil a tvrdil, že alkohol požil až doma. Z výpovědi svědka a pomocí znaleckého posudku, kdy se vycházelo z dechové zkoušky a odběru krve, se prokázalo požití alkoholu před jízdou. Řidič se k užití alkoholu před jízdou nakonec přiznal a nehoda byla hodnocena jako přečin ohrožení pod vlivem návykové látky.

V posledním případě došlo opět řidičem k opuštění místa nehody. Řidič se na místo nehody vrátil a přiznal se k řízení vozu. Byla provedena dechová zkouška s pozitivním výsledkem, se kterou řidič souhlasil. Proto nedošlo k odběru krve. Při následném výslechu ovšem řidič tvrdil, že alkohol požil až po nehodě. Byl vypracován znalecký posudek, který ovšem nebyl schopen prokázat požití alkoholu před dopravní nehodou. Bylo to způsobeno i proto, že nedošlo k odběru krve. V případě, že by řidič skutečnost, že užil alkohol až po nehodě, uvedl policistům hned na místě dopravní nehody, byl by s ním proveden odběr krve. Tudíž by znalec byl schopen přesněji určit hodnotu alkoholu v době dopravní nehody. Tento případ byl hodnocen pouze jako přestupek.

K zefektivnění postupu k prokázání užití alkoholu před jízdou navrhuji, aby v každém případě, kdy se prokáže dechovou zkouškou požití alkoholu u řidiče, musí být řidiči proveden odběr krve k zjištění hodnoty alkoholu. A to i v případech kdy s hodnotou z dechu řidič souhlasí. Dechová zkouška může být pro případné dopočty hladiny alkoholu nedostačující. Ve většině případů řidič již není schopen udat nebo záměrně neudává množství požitého alkoholu. Dále může až při následném výslechu vypovídat, že alkohol užil až po nehodě. Tak jako tomu bylo v posledním praktickém případě.

Seznam použité literatury

Knihy a učebnice

BUŠTA, Pavel, 2016. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta. ISBN 978-80-906024-1-0.

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

CHMELÍK, Jan, 2009. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

CHMELÍK, Jan a Michaela BERVIDOVÁ, 2021. *Teoretické základy místa činu, znalecké činnosti a aplikační praxe*. Praha: Vysoká škola finanční a správní. Eupress. ISBN 978-80-7408-222-1.

KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK, 2021. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 417 s. ISBN 978-80-7380-859-4.

MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed., 2009. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media. ISBN 978-80-87040-14-0.

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

PORADA, Viktor, 2019. *Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty. 2. aktualizované a rozšířené vydání*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-741-2.

ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ, 2020. *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. ISBN 978-80-7251-508-0.

ŠÁMAL, Pavel, Tomáš GŘIVNA, Lukáš BOHUSLAV, Oto NOVOTNÝ, Jiří HERCZEG a Marie VANDUCHOVÁ, 2022. *Trestní právo hmotné. 9., přepracované vydání*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7598-764-8.

Interní akty řízení

KONEČNÝ, Jaroslav. 2011. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Praha:

Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011. str. 142. MV-50082-1/VO-2011.

PŘIBYL, Miloslav, 2018. *Služba dopravní policie*. Praha. Policie České republiky Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy.

PPP 300/2020 Pokyn policejního prezidenta ze dne 23. prosince 2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Věstník MZČR, 2006. Praha: SEVT, ročník 2006.

Zahraniční zdroje

ETSC. Etsc.eu [online]. 2023 [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://etsc.eu/issues/drink-driving/sweden/>

MODIJEFSKY, M., R. JANSE, W. SPIT, D. JANKOWSKA-KARPA, I. BUTTLER a B. EIKEFJORD, 2022. *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report*. In: EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT. Europa.eu: Publications Office of the European Union [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022-02-15 [cit. 2023-01-10]. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a0ec8db9-8ed8-11ec-8c40-01aa75ed71a1>

RIVERS, R. W. a Joseph E. BADGER, 2010. *Technical traffic crash investigators' handbook: (level 3) : a technical reference, training, investigation and reconstruction manual*. 3rd ed. Springfield: Charles C. Thomas Publisher. ISBN 978-0-398-07907-9.

Statista, 2022. Statista.com [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/1178399/number-of-people-driving-under-the-influence-of-alcohol-drugs-in-sweden/>

Online zdroje

MDČR, 2022. Mdcz.cz [online]. Ministerstvo dopravy [cit. 2023-01-14]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky>

PECÁK, Radek. První smrtelná dopravní nehoda se stala před 120 lety. Autorevue.cz [online]. 2008 [cit. 2023-01-14]. Dostupné z: <https://www.autorevue.cz/prvni-smrtelna-dopravni-nehoda-se-stala-pred-120-lety-jak-k-ni-doslo>

OTAVA, Bořek, 2004. Požívání alkoholu už nepůjde utajit. *Hospodářské noviny* [online]. *Economia* [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: <https://archiv.hn.cz/c1-14146430-pozivani-alkoholu-uz-nepujde-utajit>

Soudní lékařství [online], 1998. Česká společnost soudního lékařství a soudní toxikologie [cit. 2023-01-18]. Dostupné z: <https://www.soudnilekarstvi.cz/wp-content/uploads/2020/10/Stanovisko-Spole%C4%8Dnosti-soudn%C3%ADho-l%C3%A9ka%C5%99stv%C3%AD-a-soudn%C3%AD-toxikologie-k-problem....pdf>

Statistické přehledy kriminality [online], 2022. Policie ČR [cit. 2023-04-16]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2021.aspx>

STRAKA, Jan a Jana PELEŠKOVÁ. Statistika nehodovosti 2022 [online]. Policie ČR, 6.1.2023 [cit. 2023-04-16]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Zákon č. 65/2017 Sb. Zákony pro lidi [online], 2023. AION CS [cit. 2023-01-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-65>

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Zákony pro lidi [online], 2023. AION CS [cit. 2023-01-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#cast1>

Zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník [online], 2023. AION CS [cit. 2023-01-14]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40#cast2>

ZIKMUND, Jaroslav, 2001. *Stanovení alkoholu v organismu člověka*. Ing. Jaroslav Zikmund [online]. [cit. 2023-01-14]. Dostupné z: <http://www.zikmund.org/>

Seznam zkratek

ČR – Česká republika

IZS – integrovaný záchranný systém

MDČR – ministerstvo dopravy České republiky

MZČR – ministerstvo zdravotnictví České republiky

odst. – odstavec

PBM – pomocný bod měření

PPP – pokyn policejního prezidenta

PRM – pomocná rovina měření

RZS – rychlá záchranná služba

Sb. – sbírky

VIN - Vehicle identification number

VBM – výchozí bod měření

VRM – výchozí rovina měření

Seznam obrázků, tabulek a grafů

| | |
|--|----|
| Tabulka č. 1: Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v ČR..... | 17 |
| Tabulka č. 2: Počet lidí, kteří řídili pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek..... | 17 |
| Tabulka č. 3: Ohrožení pod vlivem návykové látky v ČR | 19 |
| | |
| Graf č. 1: Počet lidí, kteří řídili pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (Zdroj: Statista, 2022, MDČR, 2022) | 18 |
| | |
| Obrázek č. 1: Fotografie zachycující vozy po různých nehodách v letech 1932–1939 (Machutová a Broncová, 2009, s. 26)..... | 10 |

Přílohy

Příloha č. 1 - Úřední záznam o kontrole řidiče podezřelého z požití alkoholických nápojů nebo jiné návykové látky před anebo během jízdy