

AMBIS vysoká škola, a.s.

Katedra bezpečnosti a práva

**Zvláštnosti šetření dopravních nehod s uprchlým
účastníkem**

Bakalářská práce

Autor: **Matyáš Pytel**

Bezpečnostní management, kriminalistika a kriminologie

Vedoucí práce: **PhDr. Bc. Aleš Simota**

Odborný konzultant: **npor. Mgr. Jan Kalivoda**

Územní odbor Klatovy – Dopravní inspektorát

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a v seznamu uvedl veškerou použitou literaturu. Zároveň prohlašuji, že jsem dodržel/a požadavky na minimální rozsah práce stanovený vnitřními předpisy AMBIS VŠ.

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

V Praze, dne 24.4.2023

Matyáš Pytel

Poděkování

Můj největší dík patří npor. Mgr. Janu Kalivodovi z Územního odboru Klatovy – Dopravní inspektorát za jeho cenné rady, vstřícný přístup a pomoc, bez které bych se při psaní této bakalářské práce neobešel.

Dále děkuji vedoucímu práce PhDr. Bc. Aleši Simotovi za pomoc při sestavování cíle této práce a za připomínky, díky nimž jsem se vyvaroval zbytečných chyb.

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Akademický rok: 2022/2023

Student:	Matyáš Pytel
UČO:	50751
Program:	Bezpečnostní management
Studijní obor:	Bezpečnostní management
Téma:	Zvláštnosti postupu šetření silničních dopravních nehod s uprchlým účastníkem
Topic:	Peculiarities of the investigation procedure for road traffic accidents with a fleeing participant
Vedoucí bakalářské práce:	PhDr. Bc. Aleš Simota
Cíl práce:	<p>Cílem práce je na základě komparace postupů šetření silničních dopravních nehod s uprchlým účastníkem prováděných v praxi s postupy uvedenými v odborné literatuře navrhnout optimálnější řešení.</p> <p>Metody zpracování: Analýza dokumentů, literární rešerše, komparace</p> <p>Obsah: 1. Úvod 2. Teoretická část - způsoby chování snižující riziko odhalení - postupy šetření silničních dopravních nehod s uprchlým řidičem podle odborné literatury - postupy šetření silničních dopravních nehod s uprchlým řidičem v praxi 3. Praktická část - Komparace postupů šetření 4. Závěr</p>
Základní prameny a odborná literatura:	<p>VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. <i>Dopravní právo</i>. Praha: Praktická knihovna, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4.</p> <p>PORADA, Viktor a Peter POLÁK. <i>Kriminalistika</i>. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-558-6.</p> <p>POLICIE, cz. <i>STATISTIKA NEHODOVOSTI</i>. 2018. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d></p> <p>PORADA, Viktor. <i>Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi</i>. Praha: Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.</p> <p>MINISTERSTVO, DOPRAVY. <i>Strategie BESIP 2021-2030</i>. Česká republika, 2020. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf></p>

Anotace

Tato bakalářská práce je zaměřena na postupy šetření silničních dopravních nehod s uprchlým účastníkem a je rozdělena na část teoretickou zabývající se činností dopravních policistů, jejich náplní práce, jejich pomůckami a vybavením, až po šetření dopravních nehod.

Praktická část seznamuje s příkladem postupů šetření dopravní nehody s uprchlým účastníkem v praxi. Výsledkem je komparace těchto dvou částí a navržení optimálnějších řešení.

Klíčová slova

dopravní nehody, útěk z místa nehody, postupy šetření, bezpečnost silničního provozu, komparace, viníci, prevence

Annotation

The bachelor thesis is focused on the investigation procedures of road traffic accidents with a fleeing participant, and it is divided into a theoretical part that deals with the activities of traffic police officers, their job responsibilities, tools, and equipment, up to the investigation of road traffic accidents.

The practical part provides an example of investigation procedures of a road traffic accident with a fleeing participant in practice. The result is a comparison of these two parts and proposing more optimal solutions.

Key words

traffic accidents, hit-and-run, investigation procedures, road safety, comparison, culprits, prevention.

Obsah

Úvod	9
1 Státní správa a policie	10
1.1 Služba dopravní policie	11
1.2 Výjezdová služba	13
1.3 Technické prostředky výjezdové služby	15
1.4 Evidování dopravní nehody	17
2 Dopravní nehoda a její charakteristika	18
2.1 Nejčastější příčiny silničních dopravních nehod	21
2.2 Statistika dopravní nehodovosti	24
2.3 Způsoby utajování dopravních nehod	26
3 Ohledání místa dopravní nehody	28
3.1 Ohledání dopravního prostředku	29
3.2 Zjišťování a zajišťování stop	29
3.3 Stopy pneumatik a stopy dopravního prostředku	30
3.4 Stopy na zúčastněných vozidlech	33
3.5 Stopy na pevných objektech	34
3.6 Nezřetelné stopy	35
3.7 Digitální stopy	35
3.8 Stopy biologické	36
3.9 Pachové stopy	36
4 Dokumentace místa dopravní nehody	37
5 Praktická část práce	40
5.1 Ujetí z místa dopravní nehody	41
5.1.1 Postup výjezdové služby	42
5.1.2 Překážky ve ztotožňování vozidel	44
5.1.3 Práce s digitální stopou	45
5.2 Útěk z místa dopravní nehody	46
5.2.1 Postup výjezdové služby	46
5.2.2 Překážky ve ztotožňování řidičů a objasňování okolností	47
6 Návrhy optimálnějších řešení	48
7 Závěr	52
Seznam použité literatury	54

Úvod

Pro tuto bakalářskou práci bylo vybráno téma „Zvláštnosti šetření silničních dopravních nehod s uprchlým účastníkem“. Tyto silniční dopravní nehody jsou zhruba z jedné čtvrtiny nehodami z celkového počtu dopravních nehod v ČR v roce 2022, což je v současné době, kdy dochází ke stále většímu rozvoji silniční dopravy a ke stále vyššímu počtu dopravních prostředků, ve zvyšujícím se počtu. Na těchto nehodách se podílejí hlavně řidiči, jejich nepozornost i narůstající agresivita. Je třeba podotknout, že ne vždy řidič od nehody ujede, aniž by si byl vědom, že nějakou nehodu způsobil.

Úkolem práce je představit všechny postupy dopravní policie, jejímž úkolem je na základě šetření pachatele dopadnout.

Po zajištění všech stop, důkazů, jejich prošetření a vyhodnocení dochází ke zjištění, zda se jedná pouze o přešupek, či trestný čin. Práce policie je prací mravenčí, a ne vždy je zaručený kladný výsledek. V některých případech dochází pouze k vypátrání vozidla, řidič však zůstane nezjištěn. V tomto případě je kladným výsledkem alespoň odškodnění poškozeného účastníka dopravní nehody. V případě přešupku dochází k předání spisu ke správnímu řízení, v případě trestného činu k dalšímu šetření policií.

Bakalářská práce je rozdělena na část teoretickou a část empirickou. První část práce obsahuje definici silniční dopravní nehody, seznámení se státní správou, strukturou a složkami Policie ČR, s úkony prováděnými na místě DN a s technickým vybavením Policie ČR služba dopravní policie.

Empirická část práce seznamuje s příkladem postupu šetření silničních dopravních nehod Policií ČR službou dopravní policie v praxi.

Cílem práce je na základě komparace postupů šetření silničních dopravních nehod s uprchlým účastníkem prováděných v praxi s postupy uvedenými v odborné literatuře navrhnout optimálnější řešení.

Teoretická část práce

1 Státní správa a policie

Státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává ministerstvo, které je ústředním orgánem státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností, Ministerstvo vnitra a policie. (Zákon č. 361/2000 Sb.)

V České republice existují celkem tři bezpečnostní sbory s označením policie, a proto je potřeba tyto složky rozlišovat.

Obecní policie – Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii

Obecní policie je orgánem obce a zabezpečuje místní záležitosti veřejného pořádku v rámci působnosti obce. Obecní policie při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku se podílí v rozsahu stanoveném zákonem na dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Současně odhaluje přestupky, jejichž projednávání je v působnosti obce. Typickým příkladem je nesprávné parkování a vjezd vozidel do míst, kde to není povoleno. Strážník obecní policie dokonce může provést kontrolu řidiče vozidla, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Vyšetření a objasnění dopravní nehody však jejich pravomocí není. (Zákon č. 553/1991 Sb.)

Vojenská policie – Zákon. č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii

Vojenská policie odhaluje trestné činy vojáků v činné službě nebo příslušníků ozbrojených sil jiného státu. Působí v řízení o trestných činech jako policejní orgán a šetří přestupky. Dohlíží nad bezpečností provozu vozidel ozbrojených sil, vozidel ozbrojených sil jiného státu a nad bezpečností provozu ostatních dopravních prostředků v chráněných objektech. Řídí provoz vozidel na pozemních komunikacích v souvislosti s provozem vozidel ozbrojených sil nebo vozidel ozbrojených sil jiného státu na pozemních komunikacích po území České republiky, zajišťuje ochranu a doprovod přesunů ozbrojených sil jiného státu po území České republiky. Vojenská policie vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí provozu vozidel ozbrojených sil nebo vozidel ozbrojených sil jiného státu a objasňuje dopravní nehody nebo jiné události v provozu, na kterých měla účast pouze tato vozidla, při nichž nevznikla škoda na majetku nebo zdraví třetí osoby. (Zákon č. 300/2013 Sb.)

Policie České republiky – Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky

Policie České republiky (dále jen „policie“) slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu. (Zákon č. 273/2008 Sb.)

Policie vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích tím, že:

- kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení,
- objasňuje dopravní nehody,
- vede evidenci dopravních nehod,
- projednává příkazem na místě přestupky podle zákona,
- provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

(Zákon č. 361/2000 Sb. § 124)

Evidenci dopravních nehod obsahuje

- údaje o účastnících dopravní nehody,
- údaje o vozidlech, která měla účast na dopravní nehodě,
- údaje o místu a době dopravní nehody,
- údaje o příčinách dopravní nehody.

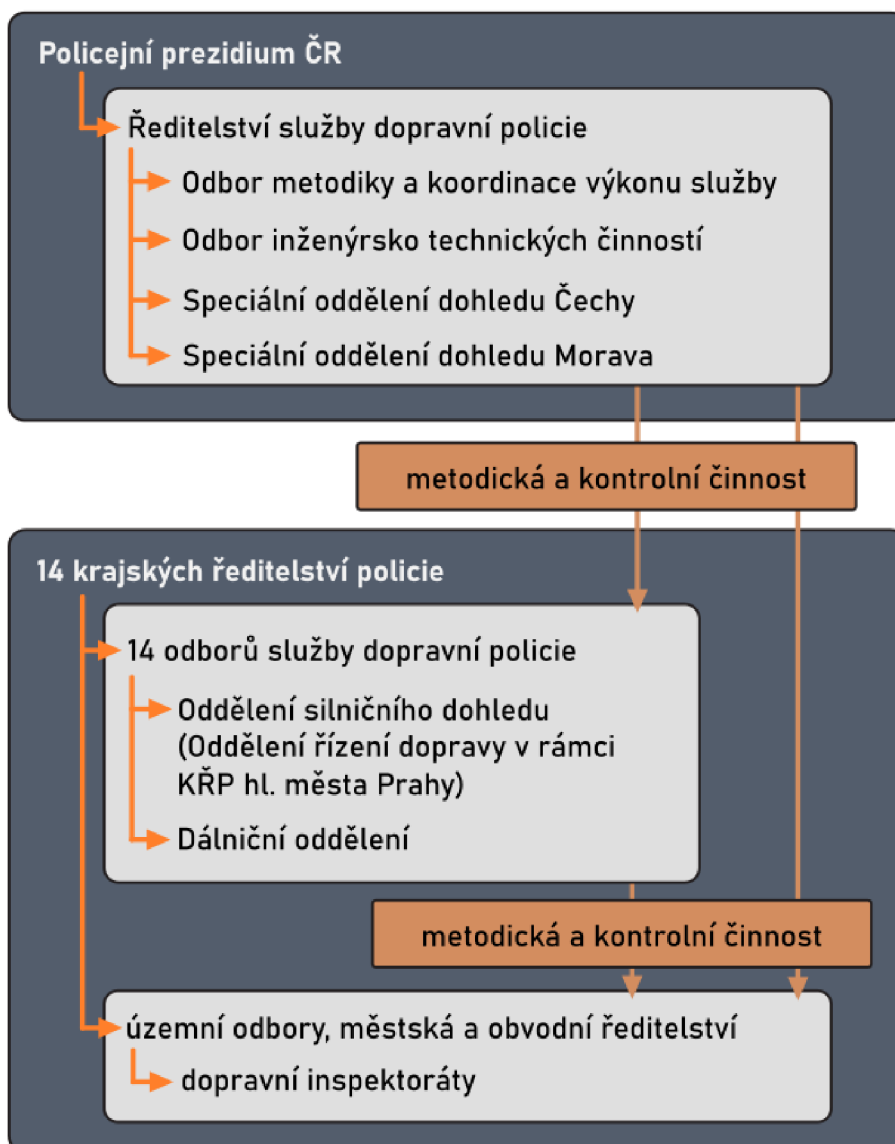
(Zákon. č. 361 /2000 Sb. § 124)

1.1 Služba dopravní policie

Služba dopravní policie není samostatným útvarům s celostátní působností. Jednotlivé organizační články služby dopravní policie jsou začleněny do Policejního prezidia České

republiky a krajských ředitelství policie. V rámci Policejního prezidia České republiky je zřízeno ředitelství služby dopravní policie. V rámci krajských ředitelství policie jsou zřízeny odbory služby dopravní policie, které řídí oddělení silničního dohledu a dálniční oddělení. Výjimku představuje Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, jehož odbor služby dopravní policie řídí oddělení centrálního řízení dopravy, oddělení řízení dopravy, oddělení dopravního inženýrství a oddělení dopravních nehod. V rámci městských ředitelství policie, obvodních ředitelství policie v hlavním městě Praze a v rámci všech územních odborů jsou zřízeny dopravní inspektoráty. (policie.cz, 2023)

Organizační struktura služby dopravní policie



Obrázek 1: Organizační struktura služby dopravní policie (policie.cz, 2023)

Dopravní inspektoráty jsou základním pilířem dopravní služby, které organizačně spadají pod územní odbory, městská a obvodní ředitelství. Na každém dopravním inspektorátu je skupina silničního dohledu, specialisté na vybranou problematiku, policisté určení pro šetření dopravních nehod a dopravně inženýrskou činnost. Základní činností je dohled na silniční provoz a šetření dopravních nehod, které spočívá ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu v souvislosti s dopravní nehodou. (policie.cz, 2023)

1.2 Výjezdová služba

Šetření dopravních nehod je činnost spočívající ve zjišťování, odhalování a dokumentování dopravních přestupků nebo trestných činů, kterou provádí výjezdová služba. Výjezd na místo dopravní nehody je prováděn vždy nejméně dvěma policisty.

Na místě dopravní nehody výjezdová služba získává základní údaje o příčinách vzniku dopravní nehody, průběhu nehodového děje, následcích dopravní nehody, zajišťuje a provádí ohledání a další prvotní, neodkladné a neopakovatelné úkony, informuje příslušné operační středisko policie o charakteru dopravní nehody a o situaci na místě dopravní nehody, včetně rozsahu omezení dopravy.

Výjezdová služba příslušného organizačního článku služby dopravní policie krajského ředitelství je příslušná k šetření dopravních nehod,

- a) při kterých dojde k usmrcení nebo zranění osoby,
- b) kdy vznikne podezření, že některý ze zúčastněných řidičů řídil vozidlo po požití alkoholu nebo jiné návykové látky před nebo během jízdy,
- c) u kterých dojde k úniku nebezpečné věci (látky),
- d) pokud se jedná o přepravu nadrozměrného nákladu,
- e) uplatňuje-li řidič technickou závadu na vozidle jako příčinu dopravní nehody,
- f) dojde-li k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč,
- g) u kterých vznikne hmotná škoda na majetku třetí osoby.

(PPP č. 300/2020)

Mezi prvotní a neodkladná opatření prováděná výjezdovou službou na místě dopravní nehody náleží zejména:

- poskytnutí první pomoci a zajištění zdravotnického ošetření zraněným osobám, zajištění technické nebo jiné pomoci (např. vyproštění osoby z havarovaného vozidla),
- zajištění odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého při dopravní nehodě (např. překážka na vozovce, únik plynu, poškození elektrického vedení, rozlité hořlavé látky, výbušniny, radioaktivní materiál, jedy apod.),
- předběžná informace operačnímu středisku policie o situaci na místě dopravní nehody s uvedením, zda jde o mimořádnou událost,
- označení místa dopravní nehody v případech, že tak nemůže učinit řidič, který měl účast na dopravní nehodě,
- uzavření místa dopravní nehody, zajištění stop a jiných důkazů před poškozením nebo zničením,
- zajištění okamžitého opatření cestou příslušného operačního střediska policie, jestliže účastník dopravní nehody ujel nebo utekl; v případě důvodné obavy, že se účastník dopravní nehody pokusí překročit státní hranice, zajištění součinnosti s ředitelstvím pro mezinárodní policejní spolupráci policejního prezidia popřípadě společného centra policejní spolupráce pro příslušnou část hranice cestou operačního střediska policie,
- úzká spolupráce s obsluhou centrálně řízeného silničního provozu v případě, že k dopravní nehodě došlo v místě, které spadá do oblasti s centrálně řízeným silničním provozem (dálnice nebo město s provozovaným telematickým systémem),
- zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody (včetně rodného čísla, pokud je přiděleno) a svědků dopravní nehody, u zraněných zjištění zdravotní pojišťovny, u které jsou pojištěni; zjištěné osobní údaje účastníků dopravní nehody je třeba chránit před jejich zneužitím (Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů)
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a v případě potřeby provedení odklonu silničního provozu včetně předání potřebných informací cestou operačního střediska policie,
- po předchozí výzvě provedení orientačního vyšetření formou odborného měření ke zjištění, zda přímí účastníci dopravní nehody nejsou ovlivněni alkoholem,

- po předchozí výzvě provedení orientačního vyšetření ke zjištění, zda přímí účastníci dopravní nehody nejsou ovlivněni jinou návykovou látkou; k orientačnímu vyšetření přistoupí policista pouze po nabytí podezření, že účastník jiné návykové látky požil,
- zajištění odborného lékařského vyšetření spojeného s odběrem biologických materiálů; odborné lékařské vyšetření spojené s odběrem biologických materiálů je vyžadováno v případech stanovených v závazném pokynu,
- provedení dalších potřebných úkonů s ohledem na charakter jednotlivého případu dopravní nehody, např. kontrola lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel u řidičů starších 65 let (§ 87 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.)
- provedení lustrace zúčastněných vozidel na dopravní nehodě, účastníků dopravní nehody a jejich dokladů v informačních systémech provozovaných pro účely pátrání po vozidlech a osobách (Čl. 2 písm. f) pokynu policejního prezidenta č. 235/2020, o pátrání), za využití dostupného technického vybavení, popřípadě prostřednictvím operačního střediska policie,
- zabezpečení nebo zajištění vozidla, nákladu nebo jiných věcí, o které se nemůže účastník dopravní nehody postarat, vyhotovení seznamu zajištěných věcí na místě dopravní nehody. (PPP č. 300/2020)

Zjistí-li výjezdová služba po příjezdu na místo dopravní nehody, že jde o podezření z trestného činu ve věcné příslušnosti služby kriminální policie a vyšetřování, informuje o této skutečnosti integrované operační středisko s žádostí o vyslání policisty plnícího úkoly policejního orgánu služby kriminální policie a vyšetřování. Do doby jeho příjezdu zajišťuje provádění prvotních, neodkladných a neopakovatelných úkonů. Po převzetí věci tímto policistou se policisté výjezdové služby řídí jeho pokyny. (PPP č. 300/2020)

1.3 Technické prostředky výjezdové služby

Výjezdová služba dopravní policie k výkonu služby využívá speciálně upravená vozidla VW T6.1 4x4, která slouží jako pojízdná kancelář s výbavou pro ohledání a dokumentování dopravní nehody. Na střeše vozidla se nachází teleskopický stožár pro osvětlení místa dopravní

nehody v případě zhoršených povětrnostních podmínek a výklopný panel pro nastavení vybraných provozních informací.



Obrázek 2: Služební dopravní prostředky policie (policie.cz, 2023)

Součástí výbavy každého výjezdového vozidla je přenosný notebook, multifunkční tiskárna, digitální fotoaparát s potřebnou sadou objektivů, videokamera, ruční svítilny, hasicí přístroj, zdravotnický batoh a defibrilátor. Nedílnou součástí výjezdového vozidla je nejrůznější měřicí technika: měřicí kolečka, pásma, metry a laserové dálkoměry.



Obrázek 3: Měřicí technika (policie.cz, Metody ohledání, 2017)

Pro přesné zaměření vozidel, předmětů a stop na místě dopravní nehody využívá výjezdová služba geodetické přístroje – totální stanice, drony.

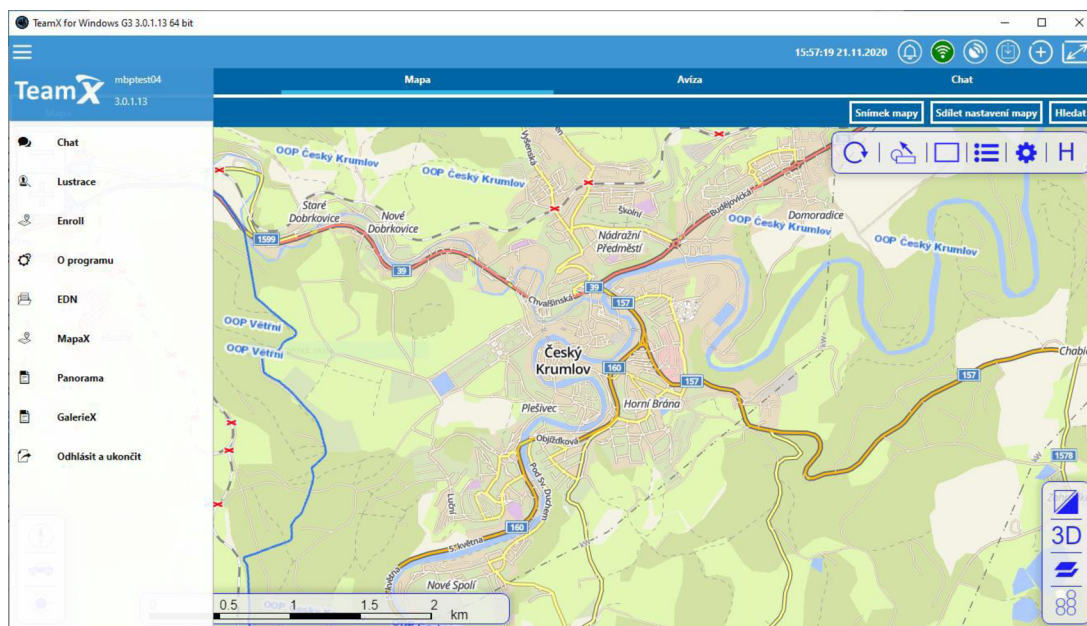


Obrázek 4: Geodetická technika (policie.cz, Metody ohledání, 2017)

K označení místa dopravní nehody využívá policista zvláštní výstražná světelná zařízení na služebním vozidle, výstražné kužely, LED diodová světla (tzv. světelné puky), LED diodový informační panel s proměnným značením umístěným na střeše vozidla a další obdobné technické vybavení. V případech, kdy má dopravní nehoda bezprostřední vliv na bezpečnost a plynulost silničního provozu, policista umístí služební vozidlo s tímto technickým vybavením tak, aby byl světelný panel dobře viditelný a upozorňoval na možné hrozící nebezpečí a pohyb složek integrovaného záchranného systému v daném úseku komunikace. (Pokyn Ř ŘSDP č. 1/2021)

1.4 Evidování dopravní nehody

K zadokumentování dopravní nehody policie využívá modul Dopravní nehody, který je součástí aplikace MBP v zařízení mobilní bezpečné platformy. Dopravní nehody šetřené a zpracované policií tedy podléhají informačnímu systému EVIDENCE DOPRAVNÍCH NEHOD (EDN), který od 1. 1. 2023 nahradil historicky první informační systém pro zpracování a evidenci dopravních nehod tzv. Lotus Notes. K následnému zpracování spisové dokumentace a evidenci dopravní nehody policie využívá informační systém ETR (Evidence trestního řízení). ETR se využívá až po návratu z terénu, neboť není online.



Obrázek 5: Evidence dopravních nehod (police.cz, Uživatelská dokumentace – aplikace EDN, 2023)

2 Dopravní nehoda a její charakteristika

Silniční dopravní nehody jsou jedním z nejzávažnějších přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jde o nedbalostní delikty, jejichž pachatelé jsou osoby různého věku, povolání a v převážné míře osoby bez kriminální minulosti, tedy bezúhonní občané, s větší či menší zkušeností v řízení dopravních prostředků. U pachatelů dopravních nehod lze zpravidla očekávat, že na místě dopravní nehody velmi citlivě reagují na jednání zasahujících

policistů a v některých případech můžeme toto jejich jednání zaznamenat i v průběhu dalších úkonů souvisejících s šetřením dopravní nehody. V daleko větší míře než u jiných deliktů lze u nich očekávat účelovou obhajobu a snahu vinit z dopravní nehody jiného účastníka silničního provozu. Nejčastěji se s tímto jednáním pachatelů dopravních nehod můžeme setkat u vážných dopravních nehod, kdy dochází k závažným zraněním jejich spolujezdců, kteří jsou pro charakter svého zranění v ohrožení života, nebo zemřou na místě dopravní nehody, či při převozu do nemocnice. (Porada, 2000)

Dopravní nehoda jako trestný čin není v trestním zákoníku nijak specifikována. Z hlediska zavinění jsou dopravní nehody nedbalostními delikty, tedy po subjektivní stránce jde o trestné činy spáchané z nedbalosti. Při těchto dopravních nehodách se osoby dopouštějí jiných nedbalostních trestných činů, jejichž skutkové podstaty trestní zákoník obsahuje. Pokud by byla dopravní výsledkem úmyslného jednání, bude se jednat o trestné činy, jejichž zpracování nebudou provádět příslušníci dopravní policie, ale např. příslušníci obvodních oddělení nebo pracovníci kriminální policie. (Prerad, 1995; Porada, 2000)

Silniční dopravní nehody, vzhledem k jejich následkům na životech a zdraví účastníků a škodám na majetku, se stávají stále více rizikovým faktorem provozu na pozemních komunikacích. Rychlé a objektivní objasnění dopravních nehod, včetně jejich příčin a podmínek vzniku, významně přispívá k prevenci, která je nedílnou součástí bezpečnosti silničního provozu. Objasnění dopravních nehod klade vysoké odborné nároky na orgány činné v trestním řízení, v přípravné řízení trestním, zejména, ale na vyšetřovatele a policejní orgány.

Zařazení silniční dopravní nehody do kategorie nedbalostních deliktů vyplývá již ze samotného výkladu „nehody“- Z pohledu kriminalistického rozdíl mezi nedbalostním a úmyslným jednáním je závislý na způsobu jeho spáchání. Nedbalostní čin je spáchán obvykle nějakou formou opomenutí, zatímco čin úmyslný je spáchán záměrně a svým motivem a jednáním sleduje konkrétní cíl. Pachatel úmyslného činu k následku úmyslně a cílevědomě směřuje. U nedbalostního činu je výsledek dopad rozporuplného jednání viníka. Vzniká náhle, neplánovaně, je to prvek překvapení. U dopravních nehod se jedná o nedbalost vědomou a nevědomou. (Chmelík, 2009)

Základní znaky dopravní nehody

Každá dopravní nehoda vykazuje určité specifické znaky. Abychom mohli s jistotou říci, že jde skutečně o dopravní nehodu, je důležité znát její základní znaky. V případě, že nastane situace, kdy budeme muset učinit správné rozhodnutí, zda se jedná o dopravní nehodu,

či jinou škodní událost, můžeme pomocí těchto základních znaků s jistotou říci, že v daném případě jde, či nejde o dopravní nehodu a na základě toho závěru zvolit správný způsob jejího šetření a zadokumentování. Základní znaky vyplývají z definice pojmu „dopravní nehoda“. Mezi základní znaky silniční dopravní nehody patří neočekávanost, ta je znakem dopravní nehody, který je dán momentem překvapení. Silniční dopravní nehody jsou události neočekávané, náhlé, ale u kterých je možné z hlediska chování řidiče nehodu předvídat. Např. nebezpečná jízda rychle jedoucího vozidla prudkou zatáčkou, u tohoto příkladu lze předvídat, že řidič rychle jedoucího vozidla způsobí dopravní nehodu. V tomto případě vznik dopravní nehody sebou přináší i momenty překvapení pro ostatní účastníky nehody, provoz na pozemní komunikaci je dalším znakem dopravní nehody. Doprava je charakterizována jako pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě. Dopravním prostředkem je rozuměno motorové i nemotorové vozidlo, kolo i povoz. O dopravní nehodu se nejedná, pokud na stojící vozidlo padne při velkém větru strom či na vozidlo padne padající kámen nebo škoda na vozidle při sesuvu půdy apod., způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. To je třetím a posledním základním znakem dopravní nehody. Způsobením škody je myšleno vznik škody reálné, která vznikla v přímé souvislosti s nehodovou událostí. Pokud nenastane škodní událost, nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin (jsou ty, které zákonem chráněný objekt přímo porušují). Pokud v přímé souvislosti s dopravní nehodou celkové nebezpečí, bude takové jednání účastníka silničního provozu klasifikováno jako ohrožovací trestný čin (např. ohrožení pod vlivem návykové látky, obecné ohrožení aj.). (Porada, 2000; Chmelík, 2009)

Rozdělení dopravních nehod

- a) havárie – účast na dopravní nehodě má pouze jedno vozidlo, za předpokladu, že nedojde ke srážce s pevnou překážkou, či jiným předmětem, např. vyjetí vozidla mimo komunikaci, kde dochází k jeho poškození
- b) srážka – jeden z druhů dopravních nehod, při kterém dochází ke srážce dvou a více vozidel, srážce vozidla s chodcem, srážce vozidla se zvěří nebo zvířetem a ke srážce vozidla s pevnou překážkou
- c) jiná dopravní nehoda – např. upadnutí cestujícího v průběhu jízdy prostředku hromadné dopravy, vypadnutí za jízdy z dopravního prostředku (Porada, 2000)

2.1 Nejčastější příčiny silničních dopravních nehod

Příčinou vzniku dopravních nehod jsou jevy, bez kterých by následky v podobě dopravní nehody nenastaly. Dopravní nehody na pozemních komunikacích jsou výsledkem tří činitelů – člověkem, vozidlem a objektivními podmínkami dopravního provozu. K dopravním nehodám dochází většinou kombinacemi několika příčin a podmínek, které jsou více či méně významné pro vznik dopravní nehody.

Příčiny silničních dopravních nehod mohou spočívat:

- v chování účastníků – chování řidičů můžeme rozdělit do několika skupin podle úhlu pohledu, který je zvolen. Rizikové chování řidičů je možné najít v dopravních statistikách jako nevěnování se řízení vozidla. Tento důvod bývá nejčastější příčinou dopravních nehod, hned po nepřizpůsobení rychlosti. Můžeme do něj zahrnout všechny vedlejší aktivity, které nesouvisejí s řízením. Jsou to např. kouření, telefonování za jízdy, jídlo, pití, rozhovor se spolujezdci apod. Riziková může být sama osobnost řidiče, rizikový může být momentální psychický a zdravotní stav řidiče, neznalost dopravních předpisů apod.
- v technickém stavu zúčastněných vozidel
- v situaci silničního provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silničního provozu, např. hustota provozu, povětrnostní situace, viditelnost apod.
- v jiných okolnostech, např. ve stavu pozemní komunikace (Chmelík, 2009)

Silniční dopravní nehoda je výsledkem v rozporném jednání účastníka s podmínkami silniční dopravy:

- nerespektování pravidel silničního provozu
- nerespektování zvyklostí v dopravě
- neplnění povinností orgánů a pracovníků na úseku plynulosti a bezpečnosti dopravy (Chmelík, 2009)

Vznik a průběh dopravní nehody je tvořen:

- a) Nehodovým jednáním – účastníka SDN je jeho konání nebo opomenutí, kterým způsobil dopravní nehodu

Z hlediska nehodového jednání můžeme silniční dopravní nehody rozdělit na subjektivní a objektivní.

Za subjektivní nehodové jednání lze považovat např.:

- Nepřiměřenou rychlost
- Nedodržení přednosti v jízdě
- Nedodržení vzdálenosti mezi vozidly
- Jízda po nesprávně straně vozovky
- Jízda pod vlivem drog nebo jiných návykových látek apod.

Za objektivní nehodové jednání lze považovat např.:

- Špatný technický stav komunikace (tyto nehodové události jsou většinou označovány jako nehody z nedbalosti řidiče, který nepřizpůsobil rychlost a způsob jízdy stavu a povaze vozovky)
- Nepředvídatelná událost

- b) Nehodovou událostí – projev silniční dopravní nehody (srážka, havárie), její průběh a následek (Chmelík, 2009)

Z pohledu chování účastníka dopravní nehody můžeme nejčastější příčiny dopravních nehod dále kategorizovat jako:

- Nesprávný způsob jízdy – nesprávný způsob jízdy většinou zahrnuje širokou škálu faktorů. Důvody mohou být různé, nejvíce jde o používání mobilního telefonu za jízdy, nevěnování se plně řízení vozidla, jízda po nesprávné straně, nedodržení bezpečné vzdálenosti, nezvládnutí řízení vozidla, chyby při otáčení a couvání. Následkem nesprávného způsobu jízdy bývá často havárie, mnohdy provázená převrácením vozidla, nárazem do pevné překážky nebo do jiného vozidla apod. a může skončit i vážnými následky na zdraví účastníků.

- Nedání přednosti v jízdě – k nedání přednosti v jízdě dochází nejčastěji na křižovatkách, při odbočování, vjíždění na místa ležící mimo pozemní komunikaci a vyjíždění z nich. Nedání přednosti v jízdě patří k závažným přestupkům proti pravidlům silničního provozu.
- Nepřiměřená rychlost – nepřiměřená rychlost není jen překročení povolené rychlosti, ale především nepřizpůsobení rychlosti konkrétní situaci. Jedná se především o dopravní situaci (hustota provozu, technický stav silnice i vozidel), okolí silnice (škola, dětské hřiště, parkoviště) a povětrnostních podmínek (děšť, mlha, sněžení, náledí).
- Nesprávné předjíždění – špatně zvládnuté předjíždění vede k vážným dopravním nehodám, mnohdy i s tragickými následky. Během předjíždění se řidiči neumí správně chovat, tedy neumí správně používat znamení o změně směru jízdy, nesledují provoz a neznají základní principy a postupy, jak takový manévr správně a bezpečně zvládnout. To však platí i pro předjížděné, kteří rychlé a bezpečné předjetí neumožní. (Možný, 2021)

Unikátním výzkumným projektem, kterému je v České republice věnována vysoká pozornost, je projekt „Hlubková analýza dopravních nehod (HADN)“, která se zabývá analýzou šetřením příčin vzniku dopravních nehod, které v největší míře zavíní člověk. Může za to většinou jeho nepozornost, nepřiměřená rychlost, nesprávné vyhodnocení situace, alkohol za volantem, nezkušenost, únava nebo mikrospánek. Za povšimnutí stojí také vědomé nerespektování pravidel silničního provozu, reakce v panice, riskantní předjíždění, zdravotní indispozice nebo vliv léků. Data z analýzy lidského faktoru mohou sloužit k prevenci rizikového chování. Hlubková analýza dopravních nehod je unikátním výzkumným projektem CDV (Centrum dopravního výzkumu). (Centrum dopravního výzkumu, 2015)

Systémové hloubkové šetření nehod poskytuje nový pohled na příčiny nehod, přístupy a opatření k jejich prevenci. Data z Hlubkové analýzy nehod přináší komplexní pohled na veškeré faktory, které s konkrétní nehodou souvisejí a také slouží ke zjištění a následné analýze charakteristik vedoucích k jejímu vzniku, ovlivňují její průběh a její následky, analýza dat je nezávislá na vyšetřování policie, výsledky šetření nejsou podkladem pro správní ani trestní řízení – jsou anonymní, navrhovaná opatření se mohou zasloužit o snížení nehodovosti ve všech lokalitách nejen v těch kritických, informace o deformaci vozidel, koordinace vozidla a řidiče atd., mohou soužit konstruktérům nových vozidel ke zvýšení bezpečnosti a návrhu nových prvků vozidel sloužící k bezpečnosti.

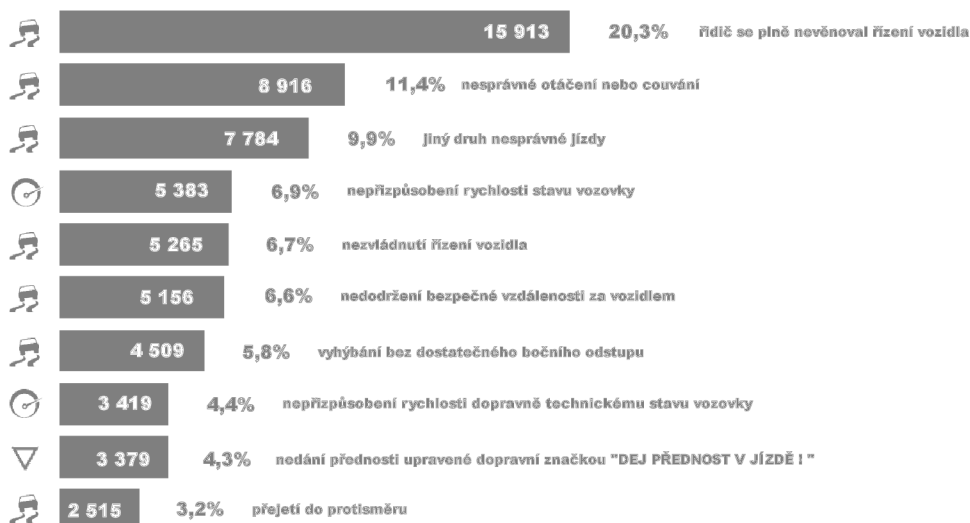
Nepřetržité rozšiřování datové základny HADN umožňuje nalezení souvislostí a vyhodnocování změn některých charakteristik a příčin dopravních nehod. Získané poznatky jsou dále analyzovány a z nich jsou odvozeny obecnější závěry pro systémové odhalení příčin nehod v určitých charakteristických podmínkách. Projekt poskytuje významnou podporu pro změnu stávajících nápravných opatření a nalezení efektivnějších řešení. Na základě spolupráce s Federálním dálničním výzkumným institutem BASt je využívána také německá databáze GIDAS (German In-Depth Accident Study), což je databáze hloubkové analýzy příčin dopravních nehod v Německu. Díky této spolupráci je zajištěna mezinárodní kompatibilita dat. Podle doporučení odborníků Evropské unie by měla být hloubková analýza příčin dopravních nehod používána ve všech zemích členských států. Mezi státy, které se příčinami vzniku dopravních nehod a jejich analyzováním, kromě již zmíněného Německa, zabývají jsou např.: Velká Británie (Transport Research Laboratory), Finsko (The Finish Crash Data Institute), Španělsko (Applus IDIADA), Švédsko (Swedish Accident Investigation Authority), Spojené státy Americké (National Highway Traffic Safety Administration, National Automotive Sampling System) a Austrálie (Centre for Automotive Safety Research).

2.2 Statistika dopravní nehodovosti

V roce 2022 se podle údajů Ředitelství služby dopravní policie stalo celkem 98.460 dopravních nehod. Při dopravních nehodách bylo 454 osob usmrceno a 24.186 osob zraněno. Z celkového počtu zraněných bylo 1.734 osob zraněno těžce a 22.452 osob zraněno lehce.

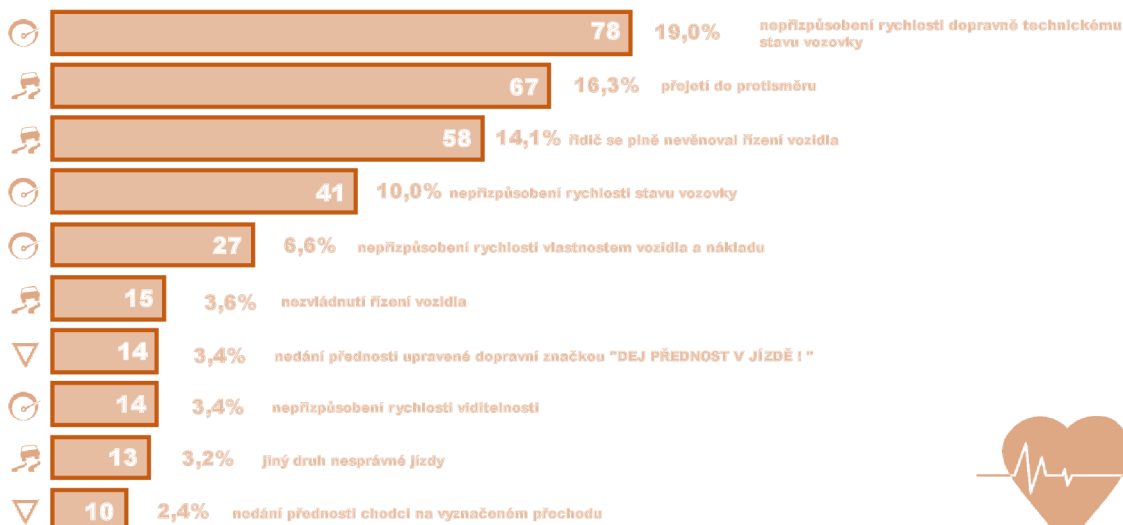
Při dopravních nehodách byla způsobena škoda, která byla odhadnuta a vyčíslena částkou 7 542,0 mil. Kč. (Straka, Pelešková, 2023)

NEJČASTĚJŠÍ PŘÍČINY NEHOD



VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V ROCE 2022

NEJTRAGIČTĚJŠÍ PŘÍČINY NEHOD



VÝVOJ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI V ROCE 2022

Obrázek 6: Vývoj dopravní nehodovosti v roce 2022 (Straka, Pelešková, 2023)

Z celkového počtu 98.460 dopravních nehod policie eviduje 21.224 dopravních nehod, při kterých nebyl pachatel zjištěn, tzn. ujel nebo uprchnul z místa dopravní nehody (policie.cz, 2023). Podíl uprchlých účastníků dopravní nehody tak činí 21,6 %. V Praxi se bude jednat o velké číslo poškozených účastníků dopravní nehody, kteří neporušili žádná pravidla silničního

provozu, a přesto jim byla způsobena někdy i nemalá škoda na majetku. Škoda, kterou jim nikdo nikdy neuhradí. (policie.cz, 2023)

2.3 Způsoby utajování dopravních nehod

Typickou kategorií dopravních nehod, determinujících i trestní postih pachatelů, je utajování dopravních nehod. Utajování dopravních nehod má úzký vztah na jednání pachatele a následky dopravní nehody. Utajování je mimo jiné důsledkem příčinného vztahu mezi pachatelem a evidentností a charakterem následku. Utajováním okolností dopravní nehody pachatel obvykle sleduje cíl uniknout trestní odpovědnosti, případně se sníží stupeň trestní odpovědnosti snížit nebo ztížit odhalení pachatele. (Chmelík, 2009)

Budeme-li vycházet z podmínek utajování dopravních nehod s úmyslem uniknout trestní odpovědnosti, je možné charakterizovat typické okruhy způsobu utajování:

- útěk (ujetí) účastníka dopravy z místa dopravní nehody nebo opuštění místa dopravní nehody
- změna nehodové situace (Chmelík, 2009)

Ujetí řidiče z místa dopravní nehody je typický jev pro silniční dopravní nehody, při kterém řidič místo dopravní nehody opustí i s dopravním prostředkem (kterým však může být i jiný dopravní prostředek než jenom automobil). K tomuto způsobu utajování účastník dopravní nehody přistupuje obvykle z důvodu:

- vzniku vážného zranění jiného účastníka dopravní nehody
- poškození veřejně prospěšného zařízení v důsledku dopravní nehody
- po vzájemné dohodě účastníků dopravní nehody přímo na místě (Chmelík, 2009)

Po útěku z místa dopravní nehody pachatel obvykle pokračuje v další činnosti směřující k utajení dopravní nehody s cílem snížit možnost odhalení, zničit stopy dopravní nehody, znemožnit prokázáním vlivu alkoholických nápojů na jednání řidiče, odstranit závady na motorovém vozidle, vytvořit falešné alibi apod. (Chmelík, 2009)

Opuštění místa dopravní nehody je charakteristické u dopravních nehod ve všech druzích dopravy. Pachatel se z místa dopravní nehody vzdaluje a dopravní prostředek zanechává na místě dopravní nehody. Tento způsob utajování je typický zejména v případech, když řidič před

jízdou nebo během jízdy požil alkoholické nápoje a dopravní nehodu způsobil pod vlivem alkoholu, nebo v případech, kdy účastník dopravní nehody dopravní prostředek odcizil nebo neoprávněně užíval.

Druhý způsob utajování spočívá ve změně nehodové situace. Tento způsob je charakteristický tím, že řidič (obecně účastník dopravní nehody) – podezřelý ze zavinění dopravní nehody v rámci utajování:

- provádí změny na místě dopravní nehody (např. v případech, kdy následkem nehody druhý účastník nehody zemřel nebo utrpěl vážná zranění)
- dohodne na místě dopravní nehody s druhým účastníkem způsob a rozsah utajování,
- inscenuje technickou závadu na dopravním prostředku
- bezprostředně po nehodě požije alkoholický nápoj, a to zpravidla v případech, kdy nehodu způsobil pod vlivem alkoholu
- uvádí smyšlené informace o příčině, vzniku a průběhu dopravní nehody (Chmelík, 2009)

Vycházíme-li z předpokladu, že cílem utajování je uniknout trestní odpovědnosti nebo snížit stupeň trestní odpovědnosti, pachatel v souvislosti s utajováním dopravní nehody provádí podstatné zásahy do místa dopravní nehody (ničí stopy, vytváří falešné stopy apod.). V případě více účastníků dopravní nehody může tak činit i po vzájemné dohodě s ostatními účastníky dopravní nehody. Obvyklým způsobem utajování je inscenování technické závady na dopravním prostředku, uvádění nepravdivých údajů o rozhodujících okolnostech dopravní nehody nebo jiná forma lži a úskoků. (Chmelík, 2009)

Studie v Asii (Singapur 2008) poukázala na to, že řidiči ujedou z místa dopravní nehody až o 30 % častěji než řidičky. (Tay, Rifaat, Chin, 2008)

Na základě studie v USA bylo zjištěno, že u řidičů mladších 30 let nebo starších 55 let je míra pravděpodobnosti ujetí z místa nehody vyšší. Starší řidiči se obávají ztráty bonusu z povinného ručení, popřípadě ztráty řidičského oprávnění, kdežto mladší řidiči snáze podstupují rizika. (Tay, Kattan, Sun, 2010)

3 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa dopravní nehody je jedním z nejdůležitějších úkonů, neboť se jím zajišťují k trvalému uchování všechny důkazy důležité pro pozdější dokazování. Přitom je třeba si uvědomit, že na základě ohledání budou třetí osoby (státní zástupce, soudci nebo správní orgány) rozhodovat o zavinění dopravní nehody.

Pojem ohledání

Ohledání je kriminalistická metoda, kterou se na základě bezprostředního pozorování zjišťuje, zkoumá, hodnotí a podchycuje materiální situace nebo stav objektů, mající vztah k prověřované události, k jejímu poznání a získání důkazů i dalších informací důležitých pro trestní řízení. (Konrád, Porada, Straus, Suchánek, 2015)

Účel ohledání

- zjištění a zajištění důkazů a skutečností rozhodných pro posouzení příčin, podmínek a okolností dopravní nehody
- zjištění porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích jednotlivými účastníky dopravní nehody (Chmelík, 2009)

Při ohledání místa dopravní nehody se pozornost věnuje zejména:

- a) dopravní situaci na místě dopravní nehody (např. významu jednotlivých komunikací, způsobu řízení provozu, povrchu, stavu a povaze vozovky, okolí místa dopravní nehody, přehlednosti, umístění dopravních značek a zařízení, jejich viditelnosti, čitelnosti, nejvyšší dovolené rychlosti)
- b) povětrnostním podmínkám a jiným souvisejícím okolnostem (např. viditelnosti, denní době, stínům, oslnění, směru větru, dešti, sněžení)
- c) stopám na místě dopravní nehody a v okolí (na vozovce, vozidlech, osobách, nákladu a dalších předmětech), poloze vozidel, předmětů, usmrceným osobám
- d) technickému stavu zúčastněných vozidel včetně konečného stavu a polohy ovládacích prvků vozidla, postavení kol, charakteru poškození apod.
- e) stavu účastníků dopravní nehody (zranění, zdravotní potíže, únava, známky požití alkoholických nápojů, léků, či jiných návykových látek)

- f) zjištění ostatních poškozených, kteří nejsou účastníky silničního provozu, např. majitele poškozeného plotu, zábradlí, domu (Pokyn Ř ŘSDP č. 1/2021)

3.1 Ohledání dopravního prostředku

Ohledání dopravního prostředku patří rovněž mezi prvotní vyšetřovací úkony prováděné na místě dopravní nehody. Pokud ohledání dopravního prostředku bude provádět výjezdová služba na místě dopravní nehody, musí se zaměřit zejména na polohu a funkčnost jednotlivých ovládacích prvků, stav přístrojové desky, polohu a případné poškození bezpečnostního pásu apod. Při vlastním ohledání dopravního prostředku musí výjezdová služba postupovat vždy systematicky a musí svou pozornost věnovat zejména všem stopám nacházejícím se ve vnitřním prostoru vozidla, ale i na vnějších částech vozidla. Zpravidla se bude jednat o jednotlivé stopy poškození vozidla, biologické stopy, části pevných předmětů zachycených vozidlem, části oděvu chodců apod. (Porada, 2000; Konrád, Straus, 2014)

3.2 Zjišťování a zajišťování stop

Stopou rozumíme každou změnu vzniklou v příčinné (věcné, časové a místní) souvislosti s vyšetřovanou událostí (dopravní nehodou), která je zjiřitelná, zajistitelná a obsahuje informace významné pro vyšetřovanou událost. Při ohledání místa dopravních nehod je nutné si uvědomit, jaké stopy lze na místě dopravní nehody nalézt. Na místě dopravní nehody můžeme nalézt velké množství paměťových a materiálních stop. (Chmelík, 2009)

- Paměťové stopy se vytvářejí v paměti člověka. Jde o proces vjemů, pocitů, představ a vnímání nezávislých na vůli člověka. Na tyto vjemy působí další vlivy jako např. strach, inteligence a schopnost člověka si zapamatovat. Jsou velmi důležité pro objasnění příčiny dopravní nehody, ale i pro vyřešení otázky zavinění. Paměťové stopy v mnoha případech odrážejí nejen vlastní průběh dopravní nehody, ale mnohdy i chování jednotlivých účastníků dopravní nehody před ní, jako je způsob jízdy, použití výstražných znamení, chování chodců, skřípání brzd, rychlost jízdy apod., včetně jejich chování po nehodě. Paměťové stopy mohou výrazně přispět ke komplexnímu posouzení celého průběhu dopravní nehody. Paměťové stopy získáváme pomocí výslechu osoby, která má poskytnout informace týkající se vyšetřované události. (Chmelík, 2009)

- Materiální stopy vznikají v důsledku působení předmětů nebo jevů na mediální prostředí, se kterým přicházejí do kontaktu a zanechávají v něm obraz – zobrazení svých vlastností, částí, struktury apod., např. stopy brzdění nebo blokování na vozovce, stopy jízdy na zaprášené nebo zasněžené vozovce, stopy po chůzi chodce, stopy po střetu vozidla s pevnou překážkou, chodcem, zvířetem apod. U materiálních stop nelze určovat závazné pořadí, ve kterém je třeba jednotlivé stopy vyhledávat a zajišťovat. Ve většině případů se začíná, se zjišťováním polohy vozidel, místa střetu, popř. nárazu na pevné překážky aj. Následně je postupováno obvyklým vyhledáváním a zajišťováním dalších stop. Pokud se na místě dopravní nehody nevyskytují žádní účastníci ani svědci nehody, je důležité vyřadit možnost, že na místě nehody došlo ke změnám či úmyslnému zinscenování jiného průběhu dopravní nehody. (Porada a kol., 2000; Porada, 2019; Chmelík, 2009)

3.3 Stopy pneumatik a stopy dopravního prostředku

Velikost těchto stop je dána adhezí, což je poměr síly směru pohybu a radiálního zatížení kola. Součinitel adheze se odvíjí od stavu vozovky, stavu pneumatiky, rychlosti jízdy a na poměrech ve stopě (kontaktní ploše pneumatiky s vozovkou) a v poslední řadě na velikosti skluzu mezi pneumatikou a vozovkou – zablokované kolo má 100 % skluzu. Stopy vzorků pneumatik, které lze najít na vozovce, se rozlišují do dvou druhů – stlačený (vzniká při zrychlení) a roztažený (vzniká při brzdění). Oba tyto druhy lze od sebe rozlišit na základě vzhledu zadní části stopy. (Chmelík, 2009)

Stopy jízdy vozidla – vznikají na vozovce za jízdy volně se otáčejícími nebrzděnými koly vozidla, jejich kvalita závisí na povrchu vozovky, na váze vozidla a v neposlední řadě i na stavu pneumatik. Jsou dobře znát na prašných cestách nebo jiných vozovkách s tvárným povrchem (např. rozehrátý živičný povrch vozovky, sníh, bláto apod.). Naopak velmi obtížně zjistitelné jsou na dlažebních kostkách. Jízdní stopa je charakteristická tím, že její tvar i reliéf desénu jsou zanechány na vozovce nebo zpevněné části komunikace a odpovídají skutečnosti - viz obr. (1). (Chmelík, 2009)



Obr. č. 1 – stopa jízdy osobního vozidla (Konečný, 2011)

V těchto případech lze ze stopy určit zvláštnosti pneumatiky (např. poškozený povrch, nepravidelnost desénu apod.), podle nichž je později možné identifikovat vozidlo. Málo nahuštěná pneumatika nebo pneumatika po defektu zanechává na vozovce charakteristickou stopu převalování pneumatiky ze strany na stranu, někdy i se stopami ráfku. V místech, kde se vozidlo zastaví nárazem na překážku, vzniká v měkkém povrchu vozovky hlubší stopa po opakovaném dopadu vozidla po nárazu.

Brzdné stopy – jsou dalším druhem stop, které vznikají při brzdění, když se ještě otáčejí kola. Brzděním vozidla je zpomalován jeho pohyb a kola se stále ještě otáčejí jejich setrvačností. V důsledku toho se otisk pláště pneumatiky na vozovce ve směru jízdy rozmazává, tvar a obrazec vzorku je zkreslený viz obr. (2). Na měkkém povrch je brzdná stopa hlubší než stopa jízdy, protože brzdící vozidlo je svou hmotností více přitlačováno k vozovce. (Chmelík, 2009)



Obr. č. 2 – brzdné stopy osobního vozidla (Konečný, 2011)

Blokovací stopy – vytvářejí neotáčející se kola a na silnici je vidíme jako tmavý pruh – viz obr. (3). Čím více pneumatiky třou o povrch vozovky, tím je výraznost blokovacích stop vyšší. Pokud chceme zjistit rychlost jízdy vozidla před blokováním, musíme zajistit délku brzdné a

blokovací stopy včetně průběhu (tzn. zda jsou přímé nebo v oblouku), stav, povrch a polohu vozovky (klesání, stoupání, rovina apod.), stav pneumatika a účinnost brzd. (Chmelík, 2009)



Obr. č. 3 – blokovací stopy osobního vozidla (Konečný, 2011)

Stopy smyku – vznikají při nepřiměřené rychlosti vozidla a jeho nachýlením do strany a současně pohybem vpřed v zatáčkách a při náhlém brzdění na kluzké vozovce. Další smykové stopy vznikají při prudkém otočení volantu při vyšší rychlosti, při výskytu listí na vozovce nebo skvrn, pokud nejsou pneumatiky stejně nahuštěné nebo je jejich vzorek sjetý. Zpravidla mají tvar křivky – viz obr. (4). (Chmelík, 2009)

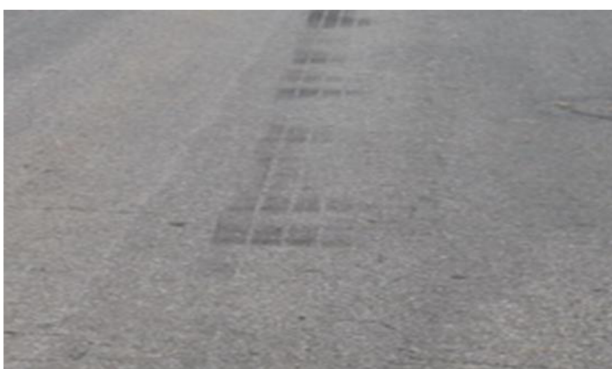


Obr. č. 4 – smykové stopy osobního vozidla (Konečný, 2011)

Stopy dření a vlečení, rýhy – vznikají tlakem tvrdých předmětů na vozovku při pohybu vozidla. Zpravidla vznikají při nárazu vozidla na překážku, která je poté tlačena nebo vlečena. Mohou vzniknout i od střepů světlometů, oken, odlétnutím těžkých předmětů. Stopy dření je nejlépe zřetelné při bočním střetu vozidla se svodidlem. Stopy rýhy vznikají např. při havárii motocyklu, kdy stupačka setrvačností způsobí rýhu do vozovky. Dále můžeme rycí stopy vidět v nezpevněných částech komunikací nebo svahů, příkopů, v polích a loukách. Stopy vlečení

nalezneme při kontaktu vozidla s chodcem, zvířetem nebo zvěří, kdy jsou vozidlem zachyceny a vlečeny. Při uvedeném vlečení můžeme zpravidla nalézt množství biologických stop na vozovce i na vozidle. (Chmelík, 2009)

Stopy ABS – zanechávají na vozovce vozidla vybavená brzdovým systémem ABS, který při brzdění na vozovce zanechává stopy kombinované s jízdou a brzděním vozidla. Vznikají ve velmi krátkém časovém úseku viz. obr. (5). (Chmelík, 2009)



Obr. č. 5 – pohled na stopy vozidla s ABS (Konečný, 2011)

Stopy různých kapalin – mohou stejně jako stopy krve pomoci při určování místa střetu vozidel. Může se jednat například o uniklé provozní kapaliny (chladicí kapalina, brzdová kapalina, motorový olej). Například podle unikající chladicí kapaliny můžeme na vozovce zjistit stopy po pohybu vozidla z místa střetu až do konečné polohy po dopravní nehodě. (Chmelík, 2009)

3.4 Stopy na zúčastněných vozidlech

Nejčastěji se jedná o deformace nebo destrukce na vozidlech, které závisí na síle nárazu, poškrábání nebo odření. Při vyšetřování nehod je nejdůležitější jako první zjistit místo střetu – místo, kde jsou vidět prokazatelné deformace, či poškození. Na základě místa střetu je možné později usoudit přibližný průběh celé nehody. Mezi tyto stopy nejčastěji patří promáčknutí karoserie, odřeniny. Dále také, pokud došlo k rozbití některých z částí vozidel, střepy (např. ze světel, předního skla nebo oken, zrcátek) nebo i stopy uvnitř vozidla jako jsou posunutá sedadla, poškozený volant nebo deformovaná palubní deska. Některá vozidla (nejčastěji autobusy a

služební vozy) mají povinně nainstalované tachografické kotouče – díky nim je možné určit rychlost vozu (záznam rychlosti) např. při nárazu do překážky. (Chmelík, 2009)

V případě, že již došlo k zajištění všech nalezených stop, je důležité určit několik věcí:

- jestli všechny stopy souvisejí s nehodovou událostí;
- způsoby vzniků stop;
- místo proti stopy (pokud existuje) (Chmelík, 2009)

Velmi důležitou skupinou stop jsou stopy, které vznikly po kontaktu s dalšími objekty – vržené objekty, přenesené objekty (např. bláto, textilie zachycené na automobilu). V této skupině jsou zařazeny i všechny stopy uvnitř vozidel na fixních součástech interiéru (ukazatele na palubní desce, polohy ovládacích pák, stav tachometru atd.). Další stopy jsou stopy biologické (části těla – vlasy, kůže atd. nebo chemické částice a zvláštnosti v interiéru). Mezi důležité části vozidla při ohledání patří nejen horní část vozu, ale i jeho podvozek (hlavně části, které jsou níže, než by měly být). (Chmelík, 2009)

3.5 Stopy na pevných objektech

Mezi tyto stopy se zařazují např. stopy na zdech domů, plotech, svodidlech, sloupech, stromech apod. Velmi často lze nalézt v blízkosti těchto míst i jiné stopy – části vozidel (střepy), lak, rozsypaný náklad nebo i předměty, či části těla zúčastněných osob.

Stejně jako můžeme najít stopy vozu na jiných předmětech, tak můžeme nalézt i stopy jiných předmětů na vozidlech. Mezi tyto stopy patří například stopy nátěrů, omítka nebo třísky z plotů a stromů. Nalezení těchto stop hraje největší roli právě v případě, že účastník odjel od místa nehody. Tyto stopy se nejčastěji vyskytují na vrchní části vozu (nejčastěji nad koly). Pokud není možné zjistit původ těchto stop z objektů v blízkosti nehody, je nutné sledovat cestu vozidla ještě dál a hledat objekty, které se podobají stopám na vozu a které s ním mohly přijít do styku. Při určování těchto stop je opět důležité určit, zda souvisí s nehodou a od kterého vozidla pocházejí. Podle místa a vzdálenosti nehody od střetu s pevným objektem je možné určit trajektorii a rychlost pohybu vozidla. (Chmelík, 2009)

3.6 Nezřetelné stopy

V případě možnosti využití speciální termovizní techniky, je možné detekovat teplotní stopu, která vznikla v důsledku intenzivního brzdění vozidla na suché vozovce. Tato teplotní stopa je však zřetelná pouze v rozmezí cca 15 až 30 minut. Tímto způsobem je také možné detekovat konečnou polohu vozidla i po jeho přemístění. Zjistitelná je jeho celková půdorysná silueta, otisk tepelného vyřazování motoru a výfukového potrubí nebo tepelný otisk pneumatiky, a to v rozmezí do cca 45 minut. (Chmelík, 2009; Konrád, Porada, Straus, Suchánek, 2015)

3.7 Digitální stopy

Mobilní telefony, digitální fotoaparáty, průmyslové kamery, auto kamery jsou technologická zařízení, která získávají, zpracovávají a uchovávají konkrétní druh záznamu, který může být z kriminalistického pohledu stopou, konkrétně stopou digitální. Digitální stopa je speciálním druhem mikrostopy, která obsahuje vnitřní, funkční, dynamickou a jinou významovou informaci odráženého objektu. (Rak, 2005)

Tak jako všechny kriminalistické stopy i digitální stopy mají své specifické vlastnosti a charakteristiky. Vznikají aktivitou uživatele na softwaru, funkcí digitálního zařízení nebo působením jednoho zařízení na druhé a odrážejí vlastnosti digitálních informačních a komunikačních technologií. Typickými a specifickými vlastnostmi digitálních stop jsou:

- nehmotnost digitálních stop
- latentnost digitálních stop
- časová trasovatelnost digitálních stop
- informační hodnota digitálních stop
- velmi nízká životnost digitálních stop
- uchování a kvalita archivních záznamů
- velké objemy digitálních dat
- vysoká datová hustota digitálních záznamů
- dynamika vývoje digitálních technologií

- dynamika činnosti informačních systémů
- komplexnost prostředí
- velký geografický rozsah prostoru s digitálními stopami
- dostupnost kvalitní ochrany digitálních dat
- možnosti automatizace při identifikaci digitálních stop
- možnosti změny identity pachatele v kyberprostoru
- obnovitelnost digitálních stop
- problém originality digitálních stop
- nedůvěra v důkazní sílu digitálních stop (Rak, Kopencová, 2020)

3.8 Stopy biologické

V případě dopravních nehod se bude zejména jednat o krev a vlasy, které uprchlý účastník zanechal na místě dopravní nehody. Krev je výsledkem způsobeného zranění, které vznikne nejčastěji pořezáním od skla nebo aktivací airbagu. Vlasy bývají často znakem nepřipoutání účastníka v motorovém vozidle, kdy zůstanou v poškozeném čelním skle vozidla. Biologické stopy podle kriminalistiky vedou k individuální identifikaci osoby. (policie.cz, 2023; Musil, Konrád, Suchánek, 2004)

3.9 Pachové stopy

Každý člověk jako zdroj tzv. tělesného pachu zanechává na místech, kde přebýval, pachové stopy. Vědeckým zkoumáním bylo zjištěno, že tělesný pach jednotlivce se vyznačuje natolik specifickými vlastnostmi, že by bylo možné aplikací vhodné vědecké metody srovnáním pachové stopy sejmuté na místě trestného činu a pachu sejmutého z těla podezřelé osoby jednoznačně odůvodnit závěr, že pachová stopa zajištěná na místě trestného činu náleží právě jen podezřelé osobě. (epravo.cz, Novák, 2023)

4 Dokumentace místa dopravní nehody

Každá dopravní nehoda je dokumentována:

- protokolem o nehodě v silničním provozu
- plánkem dopravní nehody
- fotodokumentací místa dopravní nehody

Náčrtek a plánek místa dopravní nehody musí poskytovat věrný obraz jeho povrchu a okolí i postavení vozidel, stop, dopravních podmínek atd. Náčrtek i plánek musí být jasný, přehledný a výstižný. K přehlednosti slouží řada již v praxi ověřených symbolů a značek (číselné značení). Označení stop v protokolu o nehodě, v plánu i na fotografii musí být vždy shodné.

Pro znázornění začátku a průběhu dopravní nehody je důležité označit a graficky znázornit stopy jízdy, brzdění, blokování, smyku vozidel a jejich délku.

- Protokol o nehodě v silničním provozu – k jeho vypracování je používán typizovaný formulář, který je vyplňován podle předtisku. Třetí strana je protokolem o ohledání místa činu. Platí zásada, že je sepisován vždy v přítomném čase (vozidlo stojí, blokovací stopa se nachází atd.) Dále je uváděno, kdo a kdy nehodu oznámil, kdo byl ohledání přítomen a jaká opatření na místě byla přijata, časové rozmezí, kdy bylo ohledání prováděno. (Chmelík 2005)
- Plánek dopravní nehody – při jeho kreslení jsou využívány obdobné postupy jako při měření na místě dopravní nehody

Každý plánek by měl obsahovat:

- charakteristiku místa dopravní nehody včetně vozovky
- konečné postavení vozidel, polohu zraněných a usmrcených osob
- zjištěné stopy na místě dopravní nehody, jejich charakter a rozmístění v ploše
- věci a předměty, které bezprostředně souvisí s dopravní nehodou
- rozmístění dopravních značek
- vyznačení směrů jízdy vozidel a pohybu ostatních účastníků DN

- výchozí bod měření (VBM)
- doporučuje se uvést i postavení svědků, odkud sledovali průběh DN

Dále musí plánek obsahovat měřítko, označení světových stran, datum vyhotovení a podpis autora plánu.

- Fotodokumentace – je rovněž nedílnou součástí dokumentace z místa dopravní nehody. Měla by podat věrný a ucelený pohled na místo dopravní nehody. Je nutné pořizovat celkové záběry z místa DN, dílčí úseky, jednotlivé předměty, vozidla, stopy atd.

Fotografie by měly obsahovat:

- celkové (orientační) záběry z místa DN
- nepřehledná místa
- charakteristické zvláštnosti vozovky
- snímky z místa střetu vozidel
- postavení vozidel
- stopy, věci a různé předměty související s DN
- místa nálezu poškozených osob, jejich polohu, viditelná zranění
- rozsah poškození vozidel
- postavení svědků, orientační a VBM ve vztahu k místu DN
- výhledové poměry řidičů

Fotodokumentace musí být provedena tak, aby poskytovala celkový pohled na fotografovaný objekt a poté jeho detaily. Musí zachycovat i číselné označení stop a objektů na místě DN. (Porada, 2000; Chmelík, 2009)

Videodokumentace místa dopravní nehody

V případě dopravních nehod je videozáznam využíván především u vážných dopravních nehod, kde je většinou pořizován pracovníkem výjezdové skupiny SKPV, který je k tomuto odborně proškolen. Značnou výhodou videozáznamů je především to, že zachycuje situaci v její dynamice a při správném ovládní kamery je z něj zřejmá prostorová návaznost jednotlivých záběrů a umožňuje nám zadokumentovat vyjádření jednotlivých účastníků, či svědků dopravní nehody, kteří se na místě nacházejí. Předpokladem k vytvoření kvalitního záznamu je však vedle nezbytné techniky především schopnost policisty kvalitně zpracovat pořizený videozáznam. V každém případě je důležité, aby záznam pořizený z místa dopravní nehody byl použitelný jako důkaz. (Porada, 2000)

5 Praktická část práce

Cílem empirické části práce je komparace postupů šetření dopravních nehod s uprchlým účastníkem prováděných v praxi s postupy uvedenými v odborné literatuře a následné navržení optimálnějšího postupu. Navržené postupy mají být efektivní a účinné při odhalování uprchlých účastníků (viníků), a mají napomáhat při objasňování tohoto druhu dopravních nehod v budoucnosti.

K vypracování této práce bylo využito odborných znalostí policistů z Dopravního inspektorátu Klatovy včetně jejich nashromážděných dat o dané problematice.

Statistika dopravního inspektorátu Klatovy za rok 2022

- dopravních nehod zpracovaných v EDN (Lotus Notes/EDN) – 523 x
- dopravních nehod zpracovaných na euroformulář (ETR) – 464 x
- dopravní nehoda zpracovaná na euroformulář (zaviněno zvířem) – 291 x
- nezjištěný pachatel dopravní nehody – 132 x

Výjezd k dopravní nehodě celkem ve 1278 případech. V průměru připadá 3,5 dopravní nehody na den. Podíl nezjištěných pachatelů by se však podle npor. Mgr. Jana Kalivody neměl vypočítávat z celkového počtu výjezdů, ale z počtu vyřešených dopravních nehod, kde výsledkem dopravní nehody bylo zaviněné jednání účastníka silničního provozu. Střet se zvířem je totiž zpravidla klasifikován jako dopravní nehoda nezaviněná řidičem. Pokud tedy budeme vycházet z počtu 987 zpracovaných dopravních nehod, potom podíl nezjištěných pachatelů na dopravním inspektorátu Klatovy tvoří 13,4 %. Opět se jedná o nemalé číslo poškozených, kterým vznikla škoda na majetku bez jakékoliv úhrady. K tomu je potřeba doplnit, že škoda způsobená při dopravní nehodě se vždy hradí z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, které musí mít každé vozidlo zapsané v registru silničních vozidel podle § 1 odst. 2 písm. a) a b) zák. č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). Majitelům vozidel zcela nepomůže jako ochrana před neznámým pachatelem dokonce ani havarijní pojištění, kde vždy hraje roli spoluúčast. Nejčastěji nabízejí pojišťovny spoluúčast na havarijním pojištění od 0 % do 30 %. Čím nižší spoluúčast si klient zvolí, tím vyšší je cena pojistného. Pokud tedy bude při dopravní nehodě na motorovém vozidle způsobena škoda např.

100.000,- Kč, pak při sjednané spoluúčasti 5 % zaplatí člověk ze svého 5.000 Kč a 95.000 Kč uhradí pojišťovna. Takže poškozený je vždy tzv. v minusu.

Praktická část byla následně zaměřena na postup policistů na místě dopravní nehody, kde účastník ujel nebo uprchnul.

5.1 Ujetí z místa dopravní nehody

Ujetím z místa dopravní nehody se rozumí zejména případy, kdy pachatel (viník) neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost ostatním účastníkům dopravní nehody. Základní povinnosti účastníků dopravní nehody jsou uvedeny v ustanovení § 47 odst. 2 a odst. 3 Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Mezi prvotní povinnosti účastníků dopravní nehody bezpochyby patří neprodleně zastavit vozidlo, učinit opatření k zabránění vzniku další škody, prokázání své totožnosti a sdělení údajů o svém vozidle.

K ujetí dochází převážně při poškození zaparkovaného vozidla jedoucím vozidlem. Typickým příkladem jsou parkoviště s velkým počtem parkovacích míst, např. u obchodních a nákupních domů nebo v sídlištích. Dalším příkladem může být střet dvou protijedoucích vozidel, kdy dojde k poškození bočních zpětných zrcátek nebo jiné poškození, ke kterému dojde v důsledku jiného nesprávného způsobu jízdy řidiče vozidla.

Nejčastějším důvodem ujetí od dopravní nehody se škodou na majetku jiné osoby je podle policistů strach řidiče z případného postihu. Ojedinele existují také případy, kdy účastník neví, že něco způsobil. S nevědomostí se setkávají hlavně u seniorů, kteří s ohledem na svůj věk a zdravotní způsobilost, vnímají odlišně okolnosti a znaky dopravní nehody. Pak jsou to vozidla velkých rozměrů, kdy si například řidič nákladního vozidla s návěsem nevšimne škody, kterou způsobil. Důvodem ujetí bývá samozřejmě také zakrývání jiných přestupků, jako je propadlá technická prohlídka na vozidle, nepojištěné vozidlo, zapomenuté doklady nebo absence řidičského oprávnění vůbec apod.

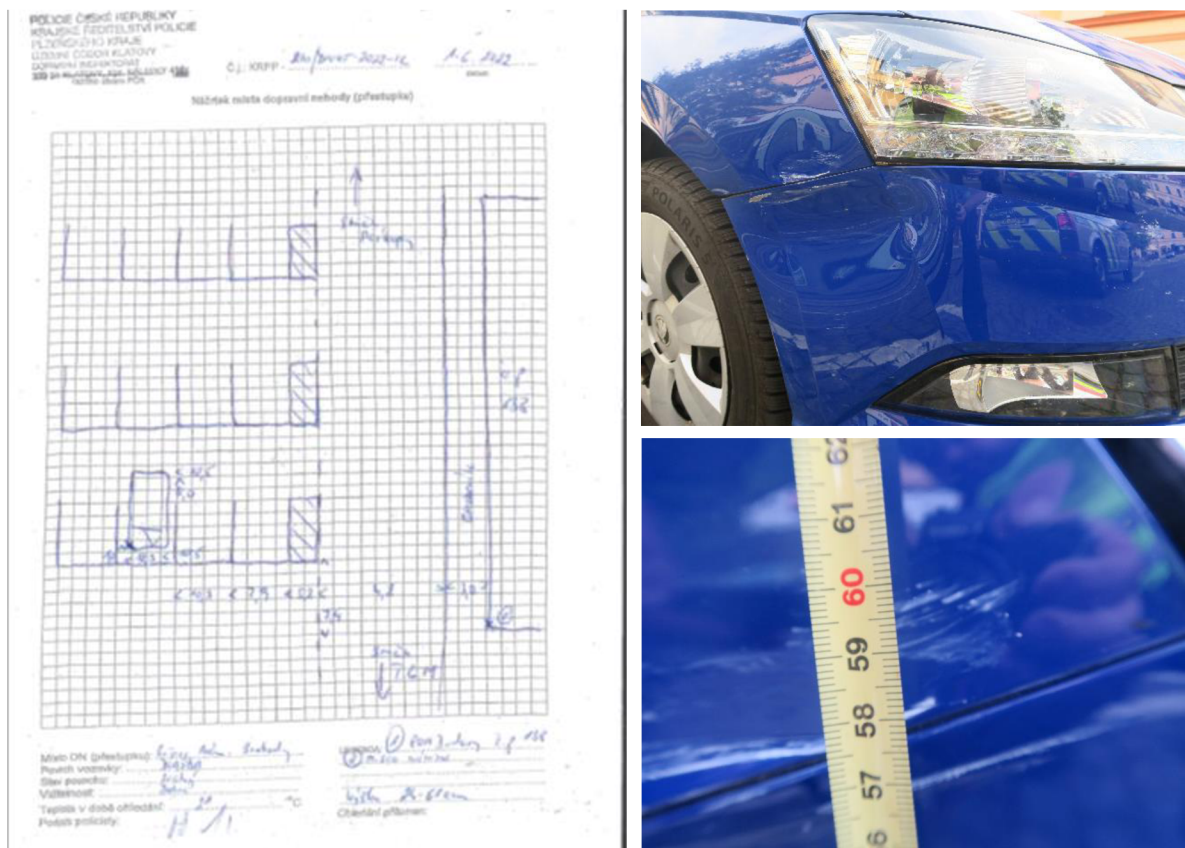
Základem úspěchu objasnění takové dopravní nehody je správné a úplné ohledání místa dopravní nehody, zajištění všech relevantních stop a důkazních prostředků, které v budoucnu budou sloužit k prokázání viny uprchlého účastníka.

5.1.1 Postup výjezdové služby

K objasnění dopravní nehody s uprchlým účastníkem mohou vést jen logické a chronologicky provedené kroky:

- Dopravní nehoda se škodou na majetku – ujetí nebo nedovolené opuštění místa
- Určení místa, kde k poškození došlo – v praxi se policisté setkávají s případy, kdy místo oznámení dopravní nehody není místem vzniku poškození. Příklad: Řidič jezdí s vozidlem celý den sám, nastupuje tedy z levé strany vozidla, ale poškození je na straně spolujezdce. Řidič si poškození všimne až při opakovaném zastavení nebo parkování. Jedna z prvních otázek policisty tedy je, jak řidič zjistil poškození a jak může vyloučit, že k poškození nedošlo na jiném místě.
- Určení doby (času) dopravní nehody – určení času dopravní nehody může mít vliv na další postup policistů. V kriminalistice se objevuje známý pojem „pátrání po horké stopě“, které může vést k vypátrání pachatele v době blízké od doby dopravní nehody. K tomu výjezdová služba využívá zejména spolupráce s kolegy ze služby pořádkové policie zařazených na místně příslušných obvodních odděleních. Dobrou koordinací a spoluprací policejních hlídek může dojít k vypátrání uprchlého účastníka dříve, než stačí například dojet do místa svého bydliště nebo jinak ukrýt svoje vozidlo.

- Ohledání místa dopravní nehody a poškozených částí vozidla nebo předmětů – ohledání je pravděpodobně druhý nejdůležitější krok v daném řetězci. Zjištěné a zajištěné stopy



- totiž budou sloužit k prokázání účasti druhého vozidla, popř. objasnění nehodového děje. Viz „obrázek modrého auta“
- Vytěžení svědků – svědci podávají prvotní informace, které mají vést hlavně ke ztotožnění vozidla a jeho řidiče, popř. k objasnění nehodového děje. Vzhledem k tomu, že si svědci málokdy zapamatují registrační značku podezřelého vozidla, je účelem jejich vytěžení zejména zjištění druhu vozidla (osobní, nákladní, motocykl, pracovní stroj apod.), se kterým byla dopravní nehoda způsobena, jeho barva, směr jeho příjezdu a odjezdu, popis řidiče (muž/žena).
- Šetření v místě a okolí – šetření bývá zaměřeno na vyhledání svědků, kteří se sami nepřihlásí policistům na místě ohledání. Dále bývá šetření zaměřeno na zajištění dalších důkazních prostředků, jakou jsou kamerové záznamy z průmyslových, ale i jiných objektů. Specifickým druhem šetření po svědcích jsou relace v tisku a médiích. K tomu příslušná organizační součást policie v dnešní době využívá hlavně regionální tisk, především pak jimi provozované sociální sítě jako je Facebook, Instagram a Twitter.

5.1.2 Překážky ve ztotožňování vozidel

Identifikačním znakem každého vozidla je jeho registrační značka nebo tzv. VIN číslo (Vehicle identification number) – mezinárodně uznávaná jednoznačná identifikace vozidla. VIN je kombinace 17 písmen a čísel vyražených do karosérie vozidla nebo do štítku připevněném trvale na karoserii vozidla. Tato čísla jsou však z pohledu svědka neviditelná. Důležitou roli tedy při ztotožňování vozidel hraje registrační značka, kterou musí mít každé registrované vozidlo v ČR. Registrační značka zpravidla obsahuje číslice a písmeno, které označuje kraj registrace vozidla.

Policie České republiky ke ztotožňování vozidel využívá elektronický Registr vozidel, který provozuje Ministerstvo dopravy a spojů. K tomu je potřeba dodat, že policisté kromě plného přístupu do českého registru vozidel mají také v omezené míře přístup do informačního systému EUCARIS (EUropean Car Registration and Driving licence Information System), který byl původně vytvořen jako informační systém pro výměnu informací o vozidlech a řidičských průkazech z národních registrů členských států Evropské unie, které jej využívaly na základě přistoupení k dohodě EUCARIS. Výměnu informací z registru vozidel členských států upravuje Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413/EU ze dne 11. března 2015, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Výměna informací se vztahuje na celkem osm dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, konkrétně:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti
- nepoužití bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů
- nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení
- řízení vozidla pod vlivem alkoholu
- řízení vozidla pod vlivem drog
- nepoužití ochranné přilby
- použití zakázaného jízdního pruhu
- nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy

Pokud řidič spáchá na území jiného členského státu některý z výše uvedených dopravních deliktů, tamní policejní orgán příslušný k řešení tohoto deliktu může požádat prostřednictvím informačního systému o údaje k vozidlu, jakož i k majiteli, či provozovateli vozidla.

Nevýhodou ztotožňování vozidel v registru silničních vozidel je podle policistů zadávání všech znaků registrační značky. Pokud tedy policista nezná všechna čísla a písmena registrační značky, nemůže provést ztotožnění vozidla a zjištění jeho majitele, popř. provozovatele vozidla. Jedno chybějící číslo z registrační značky lze nahradit postupnou záměnou číslice 0-9, zatímco u dvou a více chybějících čísel se jedná o velké množství kombinací čísel. Policisté ke ztotožňování vozidel také využívají vlastní informační systémy IS ETŘ a IS Kontrola. Jedná se o systémy, které vlastně evidují již kontrolovaná vozidla nebo vozidla, která se dopustila nějakého přestupku. Tyto systémy pak dokážou vyhledávat vozidlo na základě podobnosti znaků, např. podle typu a výrobní značky vozidla nebo podobnosti znaků v registrační značce. Ztotožnění vozidla je vždy zárukou jeho vypátrání.

5.1.3 Práce s digitální stopou

Digitální stopy v podobě kamerových záznamů mohou být dobrým vodítkem ke ztotožnění vozidla nebo objasnění nehodového děje. Nejčastěji jsou využívány záznamy z kamerových systémů obcí a měst, kde byla zřízena obecní nebo městská policie. Dále jsou to záznamy kamer z průmyslových objektů, jako jsou nákupní a obchodní centra, čerpací stanice, záznamy auto kamer apod.

Nevýhodou těchto záznamů je zejména jejich latentnost, kvalita a jejich životnost. Záznamy bývají pro svou velikost dat uchovány v tzv. smyčkách, což znamená, že se záznam po nějaké době přemazává. Bývá to nejčastěji doba max. 7–14 dnů. Kvalita záznamů je dalším palčivým problémem při ztotožňování vozidel. Zatímco přítomnost kamer není v dnešní době nic neobvyklého, jejich kvalita přináší jisté starosti. Jednak se může jednat o barevné provedení záznamu (černobílý/barevný), jednak o kvalitu pořízeného obrazu, ze kterého nelze zjistit právě požadovaný identifikační znak vozidla, registrační značku. Pokud se nepodaří samotná identifikace vozidla, může být kamerový záznam zdrojem dalších relevantních informací vedoucích ke ztotožnění uprchlého vozidla. Jedná se především o další markanty, specifické znaky hledaného vozidla, jako jsou různá reklamní loga a nápisy, odlišnosti v provedení karoserie (např. jiná barva blatníku, tvar disků, poškození od dopravní nehody apod.). Relevantní informací může být i pohlaví řidiče a počet osob ve vozidle. Práce s digitální stopou

proto musí být vždy důsledná a nelze ji podceňovat. Absence technologií, které by umožňovaly například vyčištění a ostření záznamů, by měla být v zájmu vedení policie. Konkrétně lepší využití umělé inteligence, tzn. vytvoření programů ve spolupráci s jinými odbornými institucemi.

5.2 Útěk z místa dopravní nehody

Útěkem z místa dopravní nehody se rozumí zejména případy, kdy poškozené vozidlo zůstane na místě dopravní nehody, ale řidič uteče. Stává se to hlavně za okolností, kdy se vozidlo stane nepojízdným nebo ho účastník nedokáže sám a v tichosti vyprostit. Obecně platí pravidlo, že dokud účastník může, snaží se vždy ujet i s poškozeným vozidlem. Jsou známé případy, kdy účastník ujel s poškozeným vozidlem i desítky kilometrů, například s proraženou pneumatikou, kdy za sebou zanechává dřecí stopu od jiskřícího disku. Někdy zase uteče jen řidič a spolujedoucí zůstane na místě. Částečnou výhodou pro policisty zůstává fakt, že jim odpadá proces ztotožňování vozidla, i přestože účastník z vozidla odstraní registrační značky.

Nejčastějším důvodem útěku účastníků dopravní nehody bývá zakrývání jiného protiprávního jednání. Zpravidla to je požití alkoholu nebo jiné návykové látky, uložený zákaz řízení motorových vozidel, páčání jiné trestné činnosti jako jsou krádeže apod.

5.2.1 Postup výjezdové služby

Postup výjezdové služby se při útěku účastníka dopravní nehody primárně zaměřuje na co nejrychlejší ztotožnění řidiče a jeho vypátrání.

- Dopravní nehoda s útěkem účastníka
- Pátrání na místě a v okolí – prvním krokem na místě takové nehody je pátrání po řidiči a zraněných osobách. Policisté zkontrolují interiér vozidla a podle prvotních stop si dělají představu o počtu osob, které mohly být ve vozidle. K tomu jim mohou napovědět třeba krevní stopy, vytažené a zaseklé bezpečnostní pásy, otevřené dveře od vozidla apod. K pátrání v okolí využívají zejména i jiné hlídky, nejčastěji služebního psůvoda, který se pokouší vypracovat stopu na základě pachových stop z vozidla. Perimetr pátrání vždy bude záležet na místě dopravní nehody. V neobydlené a nezastavěné části bude pravděpodobně větší než ve městě.

- Hledání majitele vozidla – prostřednictvím registru vozidel policisté snadno a rychle zjistí totožnost a bydliště jeho majitele. Současně pomocí vlastních informačních systémů a za využití sociálních sítí dohledávají telefonní a jiné kontakty takové osoby. Účelem není nic jiného než zjistit, kdo vozidlo v době dopravní nehody řídil a kde se nachází.
- Ohledání vozidla a místa dopravní nehody – se zaměřuje na vyhledání a zajištění stop, které budou sloužit pro pozdější dokazování, kdo v době dopravní nehody řídil, co bylo její příčinou a za jakých okolností k dopravní nehodě došlo.

5.2.2 Překážky ve ztotožňování řidičů a objasňování okolností

Největší překážkou ve ztotožňování řidičů je neochota majitelů vozidel spolupracovat s policejním orgánem. Pokud policie tedy včas dohledá a kontaktuje majitele vozidla, tento častokrát odmítá sdělit, komu vozidlo půjčil a současně odmítá policejnímu orgánu vydat jakýkoliv kontakt na takovou osobu. Pokud byl řidičem sám majitel, pak se mu někdy daří se před policií skrývat dostatečně dlouho, kdy je to už na újmu zjištění, zda před jízdou požil alkohol nebo jinou návykovou látku. V tomto případě, kdy policie nemá podezření na závažný trestný čin, nemůže porušit ústavní právo na nedotknutelnost obydlí a vstoupit například do bytu, kde se řidič zjevně ukrývá. Řidič zpravidla sám kontaktuje policii s odstupem několika hodin až dnů. Při svém vysvětlení barvitě popisuje, v jakém byl šoku, kdy nebyl schopen ovládat své chování a kontaktovat policii dříve. K tomu je potřeba doplnit, že útěk nebo újezd z místa dopravní nehody je považován za vážný přestupek, za který hrozí větší trest nebo sankce než za způsobenou dopravní nehodu. Za nezastavení vozidla nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody hrozí řidiči ve správním řízení peněžitý trest v částce od 2500,- Kč až do 5000,- Kč a zápis 7 bodů do evidenční karty řidiče. Pokud řidič stejný přestupek spáchá opakovaně v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, bude mu správním orgánem ještě uložen trest zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od jednoho měsíce do šesti měsíců. (Zákon č. 361/2000 Sb. § 125c)

Pachové a krevní stopy, přestože mají vést k individuální identifikaci osoby, nemusejí být v takových dopravních nehodách rozhodujícím důkazem. Někdy stačí pouhé vysvětlení, že se osoba ve vozidle nacházela jako spolujedoucí a vznikají nové pochybnosti o tom, kdo vozidlo řídil. V české právu platí zásada „In dubio pro reo“ – povinnost rozhodovat ve prospěch

obžalovaného, pokud o jeho vině existují pochybnosti, které nelze odstranit. Policejní orgán tedy svoji činností musí jednoznačně prokázat, kdo tzv. seděl za volantem. (epravo.cz, 2023)

Překážkou při ztotožňování řidičů může být také problematika nepřevedených (nepřepsaných) vozidel. Půjde zejména o opakovaný prodej vozidla bez přepisu jednotlivých nových vlastníků, kdy původní vlastník zapsaný v registru vozidel vůbec netuší, kde se vozidlo nachází a kdo ho užívá.

Řešením by mohla být odpovědnost majitelů a provozovatelů vozidel za takové přestupky, obdobně jako je taková odpovědnost již uzákoněna v případě překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Pokud je totiž překročení nejvyšší dovolené rychlosti zjištěno automatizovaným systémem (radarem), pak odpovědnost za tento přestupek je přenesena právě na provozovatele vozidla. To by bezpochyby napomohlo k tomu, aby provozovatelé při objasňování tohoto druhu dopravní nehody spolupracovali s policejním orgánem.

6 Návrhy optimálnějších řešení

Návrhy optimálnějších řešení z pohledu laika (bez letité praxe u bezpečnostního sboru a znalosti dané problematiky) nejsou jednoduché. Bylo vycházeno ze zkušeností policistů z Dopravního inspektorátu Klatovy. Velmi zajímavá je myšlenka projektu Plzeňského kraje s názvem „Klidné příhraničí“. Jedná se o systém sběru informací o průjezdu a měření rychlosti vozidel na území Plzeňského kraje.

Plzeňský kraj
Dopravní informace z regionu

Úvodní stránka O systému Oblasti Zapojení do projektu Nápověda Přihlášení

Novinky na portálu

Spuštěn nový portál
Dne 1.6.2015 byl spuštěn nový portál projektu Plzeňského kraje „Systém sběru informací o průjezdu a měření rychlosti vozidel na území Plzeňského kraje“. Na portálu naleznete množství zajímavých a užitečných informací souvisejících s dopravou v regionu.

Dopravní události v regionu

Dopravní kolona
Horní Lukavice, 27
2015-05-23 13:21:09 - 2015-05-23 13:35:09

Dopravní kolona
Plzeň, Nepomucká
2015-05-23 13:18:16 - 2015-05-23 13:44:02

Dopravní kolona
Plzeň, Nepomucká

Dopravní mapa
Přehled omezení, uzavírek, kamer, parkovacích míst, čerpacích stanic, počasí atd.
Přejít na stránku

Města a obce
Seznam měst a obcí které jsou aktuálně zapojené do projektu Plzeňského kraje.
Přejít na stránku

Navigace
Plánování trasy s ohledem na dopravní události s využitím chytrého telefonu.
Ke stažení

Opendata
Aktuální i historická dopravní data pro vlastní využití (tedy otevřená data)
Ke stažení

O projektu
Projekt „Systém sběru informací o průjezdu a měření rychlosti vozidel na území Plzeňského kraje“ je spolufinancován Evropskou unií v rámci programu Cíl 3/Ziel 3 na podporu přeshraniční spolupráce 2007-2013 mezi Českou republikou a Bavorskem.

EVROPSKÁ UNIE
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
INVESTICE DO VAŠÍ BUDOUCNOSTI

ZIEL 3
CÍL 3

Obrázek 7: projekt Klidné příhraničí (plzensky-kraj.cz, 2013)

Ve spolupráci s přeshraničním Akčním spolkem Čerchov a obcemi v oblasti severozápadní Šumavy a Českého lesa realizoval Plzeňský kraj projekt „Klidné příhraničí“. Jeho smyslem bylo zvýšit bezpečnost a plynulost silničního provozu, zlepšit podmínky pro fungování integrovaného záchranného systému a přispět k prevenci a řešení trestných činů.

Projekt „Klidné příhraničí“ byl založen na navržení dopravních opatření a instalaci a následném provozu preventivních zařízení a prvků, které přispívají ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k jeho monitoringu. V rámci projektu bylo ve 27 lokalitách rozmístěno 135 dopravních zařízení. Jednalo se o ukazatele rychlosti a inteligentní ukazatele rychlosti s HDTV kamerou, přičemž tato zařízení byla vybavena softwarem schopným rozpoznávat registrační značky vozidel (www.regionplzen.cz, článek Projekt Klidné příhraničí startuje).

The screenshot displays the website for Plzeňský kraj, featuring a navigation menu with links to 'Úvodní stránka', 'O systému', 'Oblasti', 'Zapojení do projektu', 'Nápověda', and 'Přihlášení'. The main content area is divided into several sections:

- Novinky na portálu:** A news item titled 'Spuštěn nový portál' (New portal launched) dated 1.6.2015, describing a system for collecting traffic data and speed measurements in the Plzeň region.
- Dopravní události v regionu:** A map showing traffic incidents in the region, with a list of incidents including 'Dopravní kolona' (traffic jam) near Homí Lukavice and Plzeň, Nepomucká.
- Dopravní mapa:** A section for viewing traffic restrictions, camera locations, parking spots, and weather at gas stations.
- Města a obce:** A list of cities and municipalities currently participating in the project.
- Navigace:** A navigation tool for planning routes around traffic incidents, available for mobile devices.
- Opendata:** A section for accessing current and historical traffic data for personal use.
- O projektu:** A footer section explaining the project's funding by the European Union under the CIL 3 program, aimed at supporting cross-border cooperation between the Czech Republic and Bavaria.

Obrázek č. 8: projekt Klidné přehraničí (plzensky-kraj.cz, 2013)

Přínosem instalace těchto zařízení mělo být zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu, kamery měly také přispět k prevenci a odhalování trestné činnosti.

Systém by měl ukládat fotografie projíždějících vozidel na vzdálené uložení pracoviště Plzeňského kraje. Policisty z dopravního inspektorátu je tento systém využíván především v případech, kdy znají markanty podezřelého vozidla, zejména čas průjezdu, typ a barvu vozidla. Projekt by měl být nápomocen při ztotožňování a vypátrání vozidel uprchlých z místa dopravní nehody. V současné době provozovatele systému trápí velké objemy zpracovaných dat, kdy se nedaří vyřešit problémy s jejich ukládáním. Projekt je proto již delší dobu z části nefunkční. Další nevýhodou byl malý počet těchto zařízení. Podle názoru policistů měl tento projekt velký potenciál, kdyby taková zařízení byla na příjezdu a odjezdu z každé obce a města. Neoptimálním řešením by bylo, kdyby o systém v budoucnu mohlo uvažovat Ministerstvo vnitra ve spolupráce s Ministerstvem dopravy, věnovalo tomu větší pozornost ohledně

problematiky v rámci úpravy legislativy, v návaznosti na technologický vývoj a rozšířilo ho na území krajů České republiky, aby došlo i ke zjednodušení spolupráce policie mezi kraji nejen v případech řešení dopravních nehod, ale i v rámci prevence a zvýšení bezpečnosti na českých silnicích. V tomto případě by si například předávali informace stažené ze systému ohledně vozidla s pachatelem, a tím by docházelo k jeho případnému dopadení co možná v nejrychlejší čas.

Za zmínku také stojí zařízení eCall, které automaticky volá záchranný systém k dopravním nehodám. Jakmile se systém eCall ve vozidle aktivuje, spojí řidiče prostřednictvím telefonního a datového spojení s pracovníky nejbližšího střediska pro tísňové volání, se kterými mohou cestující ve vozidle případně komunikovat, a středisku jsou automaticky přeposlány základní údaje: přesné místo a čas nehody, identifikační číslo vozidla a směr jízdy. Pokud existuje systém, který odesílá informace o pohybu vozidla, pak se může najít cesta, jak zpracovávat a získávat informace o pohybu vozidel v daném místě a čase, stejně jako je to u mobilních telefonů. (europa.eu, článek: Jak eCall funguje, 2022)

Změna zákonů a zapojení umělé inteligence do vyhodnocování digitálních stop by měly být prvořadým úkolem na cestě pro zlepšení postupů při objasňování dopravních nehod s uprchlým účastníkem.

Vždyť právo na ochranu majetku je zaručeno Listinou základních práv a svobod. Je tedy úkolem zákonodárců a celé veřejnosti, aby se určilo, zda právo na ochranu majetku má přednost před právem volného a nemonitorovaného pohybu osob.

7 Závěr

V bakalářské práci je úkolem seznámit čtenáře s tématem „Zvláštnosti postupu šetření silničních dopravních nehod s uprchlým účastníkem“. Jejím cílem bylo porovnat postupy šetření uvedené v odborné literatuře s postupy šetření policie v praxi a navrhnout optimální řešení. Je samozřejmé, že dopravní nehody existovaly již v minulosti, stále existují, jejich výše není uspokojivá a stále existovat budou.

Teoretická část představuje Státní správu České republiky jako takovou, rozdělení složek Policie ČR dle právní legislativy a jejich náplň práce. Seznamuje s prací Služby dopravní policie, výjezdové služby, s jejich dopravními prostředky a pomůckami. Vysvětluje přesnou charakteristiku silniční dopravní nehody, její nejčastější příčiny, následnou evidenci nehod a dokumentaci. Použitá odborná literatura v bakalářské práci několika autorů zabývajících se tématem dopravních nehod poukazuje na přesné postupy při šetření jakékoliv dopravní nehody, tedy i nehody s uprchlým účastníkem. Jedná se například o utajování nehody, ohledání místa vzniku dopravní nehody, ohledání dopravního prostředku, následné zajišťování stop, hledání svědků aj.

K vypracování empirické části bylo využito odborných znalostí policistů zasahujících při dopravních nehodách. Dle uvedených pasáží je zřejmé, jak policie postupuje při šetření dopravních nehod s uprchlým účastníkem v praxi. Při vedení rozhovorů s policisty jsem byl obeznámen, že Policie ČR musí dbát přesných pokynů vydaných Policejním prezidiem ČR a pokynů Policejního ředitele dopravní služby ČR, které přesně určují postup šetření silniční dopravní nehody. Je nutno dodat, že prvotní úkony Policie ČR k šetření jsou stejné u jakékoliv dopravní nehody. Dle mých poznatků je práce policie prací mravenčí a vyžaduje preciznost při šetření a sběru všech vzniklých stop dopravní nehody, které vedou k určení viníka nebo jeho dopadení v případě útěku, či ujetí.

Závěr empirické části patří navržení optimálnějších řešení k šetření dopravních nehod.

Cílem bakalářské práce je komparace postupů šetření silničních dopravních nehod v odborné literatuře s postupy šetření Policie ČR v praxi. Odborná literatura přesně popisuje postupy šetření SDN, na co se zaměřit a jaký následný postup zvolit tak, aby bylo možné v nejkratším termínu případ šetření dopravní nehody uzavřít a označit viníka. Na straně druhé Policie ČR dopravní služba musí postupovat dle zákona (273/2008 Sb.), následují směrnice a závazné pokyny. Dohled nad dodržováním a samotné dodržování zákonem ustanovených pravidel všech

účastníku silničního provozu nelze vyžadovat a aplikovat v praxi bez toho, aniž by sami příslušníci PČR zákony (Zákon o Policii České republiky, Zákon o silničním provozu atd.) porušovali v kontextu s výkonem jejich pravomocí. Na základě poznatků při psaní bakalářské práce bylo zjištěno, že postupy šetření používané v praxi se maximálně shodují s postupy šetření uvedené v odborné literatuře. Pouze díky progresi nových technologií, může dojít k použití takovéto nové pomůcky či nového prostředku v praxi mnohem dříve, než bude uvedeno v odborné literatuře. Navržení optimálnějších řešení jako je projekt Klidného příhraničí, zařazení eCall, které využívá GPS polohu vozidel pro tísňové volání, zapojení umělé inteligence do vyhodnocování stop, které by byly využity a maximálně zrychlily práci Policie ČR dopravní služby při šetření silničních dopravních nehod s uprchlým účastníkem.

Doufám, že cíl, který byl zvolen, se mi podařilo splnit, a i laik si po přečtení mé práce udělá obrázek o tom, co přesně práce policisty dopravní služby obnáší. Zároveň doufám, že mnou navržené řešení se stanou realitou a ovlivní tak kladně vyřešené dopravní nehody s uprchlými účastníky v České republice.

Seznam použité literatury

Chmelík, J. (2005). Místo činu a znalecké dokazování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 80-86898-42-3.

Chmelík, J. (2009). Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0.

KONEČNÝ, J.(2011). Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR.

Konrád, Z., & Straus, J. (2014). Kriminalistika: teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-535-7.

Konrád, Z., Porada, V., Straus, J., & Suchánek, J. (2015). Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-547-0.

Musil, J., Konrád, Z., & Suchánek, J. (2004). Kriminalistika. (2., přeprac. a dopl. vyd.) Praha: C. H. Beck, Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-878-9.

Porada, V. (2000). Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde. ISBN 8072012126.

Porada, V. (2001). Kriminalistika. Brno: CERM. ISBN 80-7204-194-0.

Porada, V. (2019). Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty. (2. aktualizované a rozšířené vydání) Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-741-2.

Prerad, V. (1995). Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod. In: Konrád, Z. et al. Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů. Praha: Policejní akademie České republiky. ISBN 80-901923-0-0.

Rak R. (2005), Digitální evidence I, V: Security Magazin, No 1, ISSN 1210-8723

RAK R. (2005), Digital evidence II. V: Security Magazin, No 2, ISSN 1210-8723

STRAKA J., PELEŠKOVÁ J. (2023), Statistika nehodovosti – Policie ČR. [online] Praha: Policie ČR, [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Odborné články a studie

Možný, Jiří. Služba dopravní policie. Bakalářská práce. Ambis vysoká škola, a.s., 2021.

RAK, R., KOPENCOVÁ, D., (2020) Využití digitálně uložených informací ve vozidle pro forenzní a kriminalistické účely. Soudní inženýrství, OI: <http://dx.doi.org/10.13164/SI.2021.1.3>. ISSN 1211-443X.

TAY, Richard; Rifaat SHAKIL Mohammad; CHIN, Hoong Chor. A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes. Accident Analysis & Prevention, [online]. 2008, vol. 40. [cit. 05. 01. 2023]. DOI: 10.1016/j.aap.2008.02.003.

TAY, Richard; KATTAN, Lina; SUN, Haojie. Logistic Model of Hit and Run Crashes in Calgary. Canadian Journal of Transportation, [online]. 2010, vol. 4, no. 1. [cit. 20.03. 2023]. Dostupné z: <https://journalhosting.ucalgary.ca/index.php/cjt/article/view/15836/12518>.

Elektronické zdroje

Europa.eu. (2023). Nouzové volání eCall. [online] Available at:

https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/security-and-emergencies/emergency-assistance-vehicles-ecall/index_cs.htm [Accessed 22 Apr. 2023].

Centrum dopravního výzkumu. Hlubková analýza dopravních nehod. [online]. [cit. 2023-04-23]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/hloubkova-analyza-dopravnich-nehod/>

NOVÁK, A. (2003), Pachová stopa jako důkaz v trestním řízení [online]. 3 [cit. 16.04.2023]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/pachova-stopa-jako-dukaz-v-trestnim-rizeni-20647.html>

POLICIE ČR [online]. Ministerstvo vnitra ČR [cit. 16. 4. 2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/>.

Použité právní předpisy

Zákon č. 110/2019 Sb., Zákon o zpracování osobních údajů

Zákon č. 273/2008 Sb., Zákon o Policii České republiky

Zákon č. 300/2013 Sb., Zákon o Vojenské policii

Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu

Zákon č. 553/1991 Sb., Zákon o obecní policii

Zákon č. 168/1999 Sb., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

PPP 300/2020 postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (BESIP) – kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

PPP 235/2020 o pátrání

Pokyn Ř ŘSDP č. 1/2021 činnost při šetření silničních dopravních nehod – kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod

Seznam použitých zkratk

BASt

CDV

DN

EDN

ETR

EUCARIS

GIDAS

HADN

IS

PPP

P ŘDSP

SDN

SKPV

VIN