

**Právnická fakulta Masarykovy univerzity  
Katedra trestního práva**

## **BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

### **Nedbalostní dopravní nehody a vybrané otázky jejich dokazování**

**Pavel Bořek**

**2007**

Prohlašuji tímto, že jsem bakalářskou práci na téma „Nedbalostní dopravní nehody a vybrané otázky jejich dokazování“ zpracoval sám a uvedl jsem veškeré použité prameny.

**V Pardubicích dne 6. srpna 2007**

**Podpis:.....**

Děkuji tímto prof. JUDr. Vladimíru Kratochvílovi, CSc. za odborné vedení při zpracování této práce.

## OBSAH :

Úvod	4
<b>1. Vymezení základních pojmů</b>	5
1.1. Doprava a její právní úprava	5
1.2. Dopravní nehoda, vývoj nehodovosti	7
1.3. Protiprávní jednání v dopravě – trestné činy, přestupky	8
1.4. Úprava trestných činů v dopravě od roku 1961 do současné doby	10
<b>2. Nedbalostní silniční dopravní nehoda</b>	11
2.1. Pojem a klasifikace	11
2.2. Příčiny silničních dopravních nehod	13
2.3. Právní kvalifikace trestných činů u nedbalostních silničních dopravních nehod	14
<b>3. Vyšetřování silničních dopravních nehod</b>	22
3.1. Pojem a prvky kriminalistické charakteristiky silničních dopravních nehod	22
3.2. Počáteční opatření na místě silniční dopravní nehody	24
3.3. Zjišťování příčin silniční dopravní nehody	24
<b>4. Dokazování ve vztahu k silničním dopravním nehodám</b>	26
4.1. Pojem dokazování	26
4.2. Ohledání	28
4.3. Výpověď	32
4.4. Znalecké zkoumání	35
4.5. Vyšetřovací pokus, rekonstrukce a prověrka na místě	37
4.6. Rozdílnosti naší úpravy dokazování s ohledem na vybrané zahraniční právní úpravy	39
<b>Závěr</b>	40
<b>Resumé</b>	42
Seznam použité literatury	43
Seznam použitých zkratk	44
Přílohy k bakalářské práci (1 – 7)	45

## Úvod

Od počátku dějin lidské rasy byl člověk obdařen rozumem, a to jak již z pohledu antropologického vývoje a evoluce, tak z pohledu náboženství. Jedná se o neoddiskutovatelnou přednost, neboť svou fyzickou konstrukcí je člověk zranitelnější a pomalejší než ostatní oběti predátorů. Rozum a jeho používání nás odlišuje od ostatních živočichů a společně s přirozenou leností a snahou vyniknout, objevit něco nového, jsou základním motorem vývoje člověka. Vývoj člověka byl provázen nutností pohybu a nápady, jak si tuto činnost ulehčit až do fáze vývoje parního stroje a dalších převratných objevů mechaniky, které začaly nahrazovat po tisíciletí v dopravě používané živé tvory. Každý vývoj přináší mimo pozitiv i negativa, tak je tomu i u moderní dopravy, ale je jen na lidstvu, jaká bude hranice negativ, která nás přinutí se jimi zabývat a odstranit je. Přírodu lze ochránit za využití obnovitelných zdrojů (vodíkové články, elektromotory apod.), nehodovost by bylo možné snížit mimo řádného chování řidičů, které by bylo nejlepším řešením, také technickým vybavením vozidel majícím za následek zlepšení aktivní i pasivní bezpečnosti posádky vozidla a ostatních nemotorizovaných účastníků (řídící jednotky se zabudovanými omezovači rychlosti propojenými na navigaci, senzory udržující potřebnou vzdálenost od ostatních vozidel k bezpečnému zastavení vozidla) nebo také stavebně dopravními opatřeními, které by vyčlenily ostatní nemotorizované účastníky mimo vozovky (kvalitní stezky pro chodce a cyklisty mimo vozovky, mimoúrovňové řešení napojení komunikací apod.).

Tématem této práce jsou nedbalosti dopravní nehody, tedy jeden z nešvarů, které s sebou přinesl vývoj dopravy. Známé přísloví, že nehoda není náhoda, není daleko od pravdy. Každoroční statistiky vyjadřující počet a příčiny silničních dopravních nehod v naší republice jsou nelichotivé až zarážející. V počtu dopravních nehod se odráží mnoho aspektů, které se v této bakalářské práci pokusím rozvést a přiblížit. Dále budou v práci uvedeny vybrané otázky dokazování nedbalostních dopravních nehod, práce a možnosti orgánů činných v trestním řízení, z nich zejména policejního orgánu.

Základním předpokladem úspěšného boje proti dopravním nehodám je odborné vyšetřování těchto událostí, které umožní zjistit pravé příčiny selhání lidského faktoru a v návaznosti na tato zjištění umožnit účinnou prevenci v oboru dopravní bezpečnosti. „Poznat příčiny a najít cesty k jejich odstranění je jediný možný způsob, jak dopravním nehodám čelit.“<sup>1)</sup>

---

1) Musil, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994, str.17

# 1. Vymezení základních pojmů

## 1.1. Doprava a její právní úprava

Doprava je nevyhnutelnou součástí každé společnosti. Patří mezi nejstarší základní lidské činnosti a její definice může znít, že „doprava je v obecném pojetí soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.“<sup>2)</sup> Hovoříme o ní jako o organizované činnosti za účelem přemístění věci či osob z jednoho místa do druhého a toto přemístění je produktem dopravní činnosti. Její význam zasahuje do všech oblastí našeho života. Jejím prostřednictvím jsou po staletí zajišťovány lidské potřeby, a to ve stále markantnějším rozsahu, má neopomenutelný význam pro ekonomickou sféru. Její rozvoj je základním charakteristickým rysem moderní civilizace. Mimo těchto vyjmenovaných kladů má doprava své specifické zápory, těmi jsou negativní vliv na životní prostředí a nehodovost.

Dopravu rozdělujeme z mnoha hledisek, které ukazují určité odlišnosti jak do prostředí, ve kterém se uskutečňuje, způsobu, druhu užitého dopravního prostředku, tak i do účelu zvolené dopravy.

Dělení dopravy :

- podle druhu přepravy na osobní a nákladní,
- podle způsobu na silniční, železniční, leteckou a plavební,
- podle prostředí na pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní,
- podle vzdálenosti a místa na dálkovou, místní, městskou a závodní.<sup>3)</sup>

Tato práce je v návaznosti na zadání zaměřena nejvíce na pozemní silniční dopravu, která v průběhu minulého století zaznamenala celosvětově velký rozmach a nárůst. Nejinak je tomu i v České republice, kde zůstávají ostatní způsoby pozemní dopravy potlačeny. Vzhledem ke geografické poloze naší země v srdci Evropy a nízkým poplatkům na rychlostních komunikacích se stala Česká republika tranzitní cestou nákladní silniční dopravy.

Pozemní silniční doprava se uskutečňuje na pozemních komunikacích, které jsou označeny typově, pro dosažení kategorie se vychází na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení.<sup>4)</sup>

---

2) Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str. 5

3) Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str. 6

4) Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále i ZPK), §2

Pozemní komunikace jako dopravní cesta se dělí na tyto kategorie :

- a) dálnice,
- b) silnice ,
- c) místní komunikace,
- d) účelové komunikace.<sup>5)</sup>

Na uvedených komunikacích probíhá provoz nejen motorových vozidel, účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích<sup>6)</sup>, jedná se o řidiče motorových, nemotorových vozidel (zde řadíme i jezdce na zvířatech a vozky) a chodce (mezi tyto patří průvodci hnaných zvířat). Veškerý provoz je řízen právními normami, všech stupňů právní síly, které nastavují pravidla provozu, zasahují do schvalování jednotlivých vozidel, homologace náhradních a doplňkových dílů vozidel, způsobu a povinnosti pojištění vozidel, osazení značení pozemních komunikací, jejich tvaru a barevného provedení a do mnoha dalších oblastí souvisejících s dopravou.

Mezi nejdůležitější právní normy v oblasti dopravy patří :

**zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů** (dále i ZPPK), který vytyčuje úpravu provozu na pozemních komunikacích, upravuje práva a povinnosti všech účastníků silničního provozu a vymezuje pravomoc a působnost orgánů státní správy a samosprávy v této oblasti,

**zákon č. 11/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů**, zabývající se provozem dopravy za účelem podnikání,

**zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů** (dále i ZPK), který upravuje podmínky užívání pozemních komunikací, jejich kategorizaci, proces schvalování a povinnosti vlastníků a správců komunikace,

**zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**, zabývající se kategorizací vozidel, technickými požadavky na kategorii registrací, vyřazením a další správní agendou,

a dále **zákon č.168/1999 Sb. o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů**, **zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů**, **zákon č.12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**.

---

5) ZPK, §2

6) ZPPK §2

V poslední době je v oblasti dopravy nejvíce diskutovanou změnou novela ZPPK ve znění zákona č.411/2005 Sb., kterou se měnily i další právní předpisy.

Mezi nejdůležitější doplnění patří :

- pravomoc příslušníků PČR zadržet za přesně vymezených podmínek řidičský průkaz ihned po spáchání protiprávního jednání,
- bodový systém na principu „dvanácti trestných bodů“,
- uložení kauce při důvodném podezření ze spáchání přestupku,
- zpřesnění podmínek pro zdravotní způsobilost řidičů „z povolání“.

Problémem novely se ukázalo být příliš represivní pojetí, zejména sankce za způsobení dopravní nehody se zraněním osoby jsou neúměrně vysoké. Jedná se o 25.000,- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel v délce 12 měsíců. Mezi tyto jsou řazeny i nehody, kdy dojde ke zranění pouze přestupce, což potvrzují současné kroky poslanecké sněmovny, spočívající ve zmírnění těchto sankcí a úpravy tohoto ustanovení. Novela s sebou přinesla i navýšení administrativní činnosti příslušníkům PČR a dopravněsprávních agend obcí. Mezi chyby novely lze také zařadit totožnost jednání a jeho následku, které jsou trestnými činy a zároveň přestupky :

- §223 a §224 TrZ x § 22 odst. 1 písm. h) ZP
- §180d TrZ x § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 ZP
- §201 odst. 1, 2 TrZ x § 22 odst. 1 písm. c) ZP

## **1.2. Dopravní nehoda, vývoj nehodovosti**

Fenomén současné doby zvaný nehodovost není spojen pouze s rozmachem dopravy, výrazný vliv na jeho růst má neukázněné a nezodpovědné chování řidičů, špatný stav komunikací a vozového parku. V minulosti nebyla problematice dopravy a nehodovosti věnována taková pozornost, jakou by si zasloužila, negativní následky nehod však situaci změnily. Nepříznivý stav si vynutil opatření na vládní úrovni, byl nastaven represivnější způsob dopravní politiky. O zlepšení dopravy se zasazují i nadnárodní organizace, např. EU. Zejména se jedná o Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu a Evropskou chartu bezpečnosti silničního provozu.

Dopravní nehody jsou ve své podstatě jevy, které zanechávají přechodné, ale i trvalé změny na zdraví jejich účastníků, na technickém stavu dopravních prostředků a někdy i na dopravní cestě<sup>7)</sup>.

---

7) Čechot, V. a kol. Dopravné nehody. Bratislava : Vydavateľstvo a nakladateľstvo respo, spol. s r.o., 2003, str. 10

Dopravní nehody dělíme podle způsobu dopravy, při kterých k těmto jevům došlo, na:

- a) **silniční,**
- b) **železniční,**
- c) **letecké,**
- d) **plavební.**

Nehodovost není skutečnost, se kterou bychom se měli smířit, nelze ji brát jako úkaz, který je nutně se silniční dopravou spojený, který je spojený s jejím nárůstem. Je nutné analyzovat příčiny vzniku dopravních nehod a pokusit se o jejich předcházení zlepšením infrastruktury komunikací, technickým vybavením vozidel po stránce bezpečnosti, dokonalejší přípravou nových řidičů a zkvalitňováním přípravy řidičů současných.

Nepříznivý vývoj nehodovosti v naší republice za posledních 16 let zachycuje tabulka Policejního prezidia ČR (<http://www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html>) vedena jako příloha č.1. K této problematice uvádím přílohy 2 až 7, jedná se o statistiky z internetové stránky <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-95.htm#titl>, kde jsou vyjádřeny absolutní počty nehod, jejich skladba z pohledu následků na zdraví a porovnání s jinými zeměmi, dále graf s podílem trestných činů na celkovém počtu dopravních nehod a tabulka příčin dopravních nehod.

### **1.3. Protiprávní jednání v dopravě – přestupky, trestné činy**

Jako každá oblast lidského chování tak i silniční doprava má svá pravidla, tato jsou nastavena tak, aby nedocházelo k nežádoucím následkům. Zmíněná pravidla pro silniční dopravu regulující chování účastníků, jsou především obsažena v ZPPK. Při jejich porušení vyvstává hrozba sankce ze strany orgánů, kterým byl nad silničním provozem svěřen dohled. Jedná se o :

- příslušníky PČR,
- strážníky obecních policií,
- o příslušníky Celní správy a Vojenské policie.

Protiprávní jednání, které může být způsobeno, dělíme podle jeho nebezpečnosti pro společnost na dva druhy :

- přestupky,
- trestné činy.

Pojem přestupku je definován v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále i ZP), kde je popisován v paragrafu druhém – jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních



předpisů nebo trestný čin. K spáchání přestupku postačuje zavinění z nedbalosti, pokud zákon výslovně nepožaduje zavinění úmyslné. Toto jednání z hlediska stupně nebezpečnosti pro společnost nepřesahuje v případě dospělého pachatele stupeň nepatrný a v případě mladistvého pachatele malý. Se stupněm nebezpečnosti jednání pro společnost je dále spjat rozsah sankcí, pravomocí státních orgánů řešících přestupky, společenské odsouzení přestupce atd.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti na pozemních komunikacích jsou obsaženy v § 22 tohoto zákona. Jedná se o skutkové podstaty spočívající v taxativním porušení §§ ZPPK, bez předpokladu škodlivého následku, tuto výjimku tvoří dopravní nehody, se kterými je vždy spojen škodlivý následek.

„Trestný čin neboli čin soudně trestný je čin, který konkrétně vykazuje zákonem diferencovaně stanovený typový charakter a stupeň nebezpečnosti pro společnost, vyjádřený v zákonné skutkové podstavě pomocí znaku objektu, objektivní stránky, subjektu a subjektivní stránky, za které zákon stanoví trest.“<sup>8)</sup> Jedná se o zákon č.140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále i TrZ), který trestný čin vymezuje ve svém třetím paragrafu. Z hlediska subjektivní stránky je požadováno úmyslné zavinění, pokud zákon ve zvláštní části výslovně nestanoví, že postačuje zavinění z nedbalosti. Tresty za takovéto jednání mají mnohem vážnější zásah do práv a chráněných zájmů jednotlivců než sankce za přestupky. Trestná jsou i jednání směřující k dokonání úmyslného trestného činu, což v případě přestupků v dopravě v úvahu nepřichází.

Trestné činy, kterých se lze dopustit v souvislosti s dopravou běžně dělíme na :  
úmyslné

- maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 odst. 1 písm. c) TrZ
- řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TrZ
- ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 odst. 1, 2 TrZ
- neposkytnutí pomoci dle § 208 TrZ
- neoprávněné užívání cizí věci dle § 249 TrZ

nedbalostní

- ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 odst. 1, 2 TrZ
- ublížení na zdraví dle § 223 a § 224 TrZ

Tento výčet není taxativní, v souvislosti s dopravou či spíše s dopravní nehodou se lze dopustit i dalších trestných činů. Pojem dopravní nehody připouští i taková jednání, kdy je

---

8) Kratochvíl, V. a kol. Trestní právo hmotné. Obecná část. 3. vydání, Brno: MU v Brně 2002, str.158

např. vozidlo použito jako zbraň (§ 219 TrZ vražda atd.) nebo prostředek k podvodu (§ 250a TrZ pojistný podvod atd.).

### **1.3. Úprava trestných činů v dopravě od roku 1961 do současné doby**

Účinnost současné normy upravující trestní právo hmotné se datuje k roku 1961, skutkové podstaty postihující protiprávní jednání v dopravě od této doby neprošly podstatnými změnami, docházelo k úpravám, které měly za úkol reagovat na aktuální celospolečenské problémy s požadovaným stupněm nebezpečnosti, a to zejména po roce 1990, kdy byly do zákona zapracovány i nové skutkové podstaty, předchozí úpravy byly spíše textovými korekcemi zákona.

Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 TrZ doznal nejvýraznější změny v roce 1990 (z.č.457/90 Sb.), kdy byla skutková podstata rozšířena o dva odstavce a bylo do ní zapracováno ustanovení písm. c) v odst. 1 „vykonává činnost, která mu byla zakázána“, které lze aplikovat i na trestné činy v dopravě.

Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TrZ je novým ustanovením, vloženým do zákona s novelou o provozu na pozemních komunikacích (z.č.411/06 Sb.).

Trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 184 TrZ přibyl k úmyslnému jednání od roku 1990 (z.č.457/90 Sb.).

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TrZ nesl v letech 1961 až 1990 název opilství, v roce 1990(z.č.45/90 Sb.) došlo ke změně skutkové podstaty i názvu trestného činu, společně se značným rozšířením protiprávního jednání. Opilstvím bylo od této doby kvalifikováno protiprávní jednání mající znaky trestného činu spáchané pod vlivem návykové látky ve stavu nepřičetnosti. Od roku 2006 (z.č.411/06 Sb.) je toto ustanovení opět novelizováno, postačí i nedbalostní zavinění k uvedení se do stavu vylučujícím způsobilost. Trestná je již samotná jízda s motorovým vozidlem v tomto stavu, které bylo stylizováno do prvního paragrafu, v druhém je původní skutková podstata s podmínkami, jež charakterizují nebezpečnější jednání pro společnost než je samotná jízda.

Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 223 a § 224 TrZ, zaznamenaly změnu v roce 1990 Sb. (z.č.457/90 Sb.), kdy z § 223 ubyl první odstavec, podle kterého bylo trestné každé způsobení ublížení na zdraví z nedbalosti, v současné době je dle tohoto ustanovení trestné ublížení na zdraví způsobené porušením důležité povinnosti.

Trestné činy obecné ohrožení podle §180 TrZ a neposkytnutí pomoci podle § 208 TrZ nezaznamenaly žádných změn.

## 2. Nedbalostní silniční dopravní nehoda

### 2.1. Pojem a klasifikace

Pod pojmem silniční dopravní nehoda (dále jen dopravní nehoda nebo nehoda, který se více pro tuto událost vžil do povědomí lidí) se nám vybaví nahodilá událost související s provozem vozidel, při které dojde ke škodlivému následku na zdraví, životě či majetku. Autoři zabývající se danou problematikou uvádějí, že „silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo majetku.“<sup>9)</sup> Jedná se o souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, kterými se dostává do rozporu s právními předpisy upravujícími dopravu a právními normami působícími na ochranu společnosti před protiprávním jednáním.

Pro posouzení, zda se jedná skutečně o dopravní nehodu pro orgány Policie ČR, jimž zákon ukládá šetření těchto událostí, je přednostní definice uvedená v ZPPK – dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie, srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Z výše uvedených definic lze stanovit základní znaky pojmu dopravní nehody :

- a) *nepředvídanost, ale zásadně předvídatelnost,*
- b) *událost v provozu na pozemních komunikacích,*
- c) *způsobení škodlivého následku,*
- d) *přímá souvislost s provozem vozidla.*

a) „nepředvídanost“ je charakterizována již pojmem nehody. Tento pojem je v definici velice dobře doplněn pojmem předvídatelnost, neboť jednání účastníků „viníků“ dopravní nehody zcela nepochybně směřuje k následku spočívajícím v nehodě. Přívlastek „nepředvídanosti“ spočívá v momentu překvapení pro všechny účastníky události, že k silniční dopravní nehodě došlo právě v daný okamžik, s čímž je souvislá i nemožnost odvrácení a zabránění nehodě. „Předvídatelnost je důležitý znak z hlediska trestněprávního, neboť předvídatelnost nachází svůj výraz v subjektivní stránce trestného činu, tzv. nedbalosti nepřímé.“<sup>10)</sup>

b) přesná specifikace místa vzniku nehody – pozemní komunikace je podstatná pro možnost

---

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

10) Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str.105

uložení povinností účastníkům silničního provozu, kdy je přesně specifikováno právními normami, co je provozem na pozemních komunikacích a kde tento může být uskutečňován.

c) způsobení škodlivého následku může být ve formě :

- usmrcení,
- zranění osob či osoby,
- škody na majetku.

Bez poruchového následku nelze hovořit o dopravní nehodě.

d) přímou souvislostí s provozem vozidla je zamýšleno plnění účelu, pro jaký bylo vozidlo konstruováno, nezáleží na druhové či typové klasifikaci vozidel, zda se bude jednat o vozidlo motorové či nemotorové nebo tramvaj, ale na podmínce, že se jednalo o jízdu vozidla.

Pro tuto práci považuji za nejdůležitější následující klasifikaci dopravních nehod:

z hlediska nehodového jednání, kde se spojuje klasifikace podle zavinění a hlavní příčiny (dvě základní jednání) :

- 1) *subjektivní nehodové jednání – jejich vznik se odvozuje od jednání účastníků silničního provozu*
- 2) *objektivní nehodové jednání – vznik byl podmíněn objektivními příčinami (špatný stav komunikace, nepředvídatelné události)*

z hlediska jejich průběhu (tři základní průběhy) :

- 1) *srážky – jde o střet dvou či více účastníků silničního provozu ( i pevné překážky), z nichž se alespoň jeden pohyboval*
- 2) *havárie – zde je typická účast pouze jediného silničního vozidla, se vznikem škody právě na tomto*
- 3) *jiné nehody – jde o události, které nejdou zařadit ani do jedné z výše uvedených, proto se specifikují typickými příklady. Např. vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy v hromadných prostředcích vlivem brzdění, ...*

a dále z hlediska právní kvalifikace dopravních nehod , kdy jednání viníků dopravních nehod lze charakterizovat podle stupně nebezpečnosti pro společnost na trestné činy a přestupky <sup>11)</sup> .

V souvislosti s dopravními nehodami se setkáváme s jednáním majícím za vliv utajování vzniku a následků dopravní nehod. Jedná se o nežádoucí jev spojený s dopravní nehodou, který může mít a v dosti případech má i vliv na gradaci následků na zdraví účastníků dopravní nehody. Tato činnost není vždy uskutečňována „viníky“ dopravní nehody, spočívá v ujetí z místa dopravní nehody nebo opuštění místa nehody řidičem. S ujetím jsou spojeny následné

---

11) Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str.112-3

další činnosti spočívající v zahlázení stop na vozidle, vytváření technických závad, falešného alibi, utajení vlivu alkoholu či fingovaného odcizení vozidla, s nímž měl účast na dopravní nehodě. Dále se jedná o změnu nehodové situace – bezprostřední požití alkoholu po dopravní nehodě za účelem maskování již požitého alkoholu před jízdou, vytváření technických závad na vozidle, změny konečných postavení vozidel či poloh účastníků, výměna řidičů, záměrné vytváření nepravdivých verzí.

## 2.2. Příčiny silničních dopravních nehod

Příčinnou dopravní nehody je jeden z faktorů - *člověk, dopravní prostředek a prostředí*<sup>12)</sup> - jak statistická zjištění ukazují, nejvíce z tohoto systému selhává člověk. Jedná se o dlouhodobý aspekt, kdy z celkového počtu dopravních nehod má 94 % dopravních nehod svou příčinu v nesprávném jednání účastníků silničního provozu (řidič motorového osobního vozidla přes 90 % všech dopravních nehod<sup>13)</sup>), asi 2,5 % tvoří technické závady dopravních prostředků, 0,1 % závady komunikací a 2,5 % tvoří jiné příčiny<sup>14)</sup>.

Z obecného hlediska charakteristiky silničních dopravních nehod dělíme příčiny na :  
subjektivní - spočívající v nesprávném chování účastníků silničního provozu (nerespektování pravidel silničního provozu, neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy, nerespektování ustálených zvyklostí)  
objektivní - spočívají ve špatném stavu dopravního prostředku a prostředí.

Člověk je tedy nejproblémovějším a nejrizikovějším faktorem z celého dopravního systému, není se čemu divit, jedná se o lidskou bytost, kterou nelze naprogramovat, nelze ani s jistotou kontrolovat její funkce před či během jízdy. Jeho jednání je zejména ve stresových situacích nepředvídatelné a jedinečné. Na tomto všem se podílí osobnost, její struktura a rozsah vnímání.

Každý vznik a průběh nehody je tvořen nehodovým jednáním účastníka silniční dopravy (konáním nebo opomenutím), kterým způsobí nehodovou událost (spočívající ve srážce, havárii atd), jedná o příčinnou souvislost mezi jednáním a následkem.

Jednání řidiče klasifikujeme jako důsledek určitého psychického stavu, který je tvořen složkou psychických a somatických faktorů. Dopravní nehoda by tedy z tohoto pohledu neměla nastat, pokud řidič přizpůsobí své chování provozu na pozemních komunikacích. Jed-

---

12) Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str.85

13) Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str.85

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

ná se o takový stav, kdy jeho vnímání, sledování, myšlení a schopnosti reagovat splňují požadavky kladené dopravními předpisy. Nesprávná koordinace vyjmenovaných faktorů může být způsobena několika činiteli. Jedná se buď o zkratovou reakci nebo o prodloužení reakční doby až po její absenci, či o rozpor reakce mezi očekávanou situací a skutečnou situací v silničním provozu. Proto je nutné při šetření dopravních nehod věnovat také pozornost fyzické a duševní způsobilosti řidiče k řízení motorového vozidla, a to z hlediska dlouhodobého tak i momentálního, jeho schopnosti sledovat a vnímat provoz na pozemních komunikacích a okolnostem, jež by tento stav mohly narušovat, a to jak po stránce subjektivní (únava, absence bezpečnostních přestávek atd.) tak i objektivní (narušování pozornosti ze strany spolujezdců, oslnění atd.).

### **2.3. Právní kvalifikace u nedbalostních silničních dopravních nehod**

Z trestněprávního pohledu struktury trestného činu řadíme dopravní nehody ve většině případů mezi tzv. nedbalostní delikty.

Objektem těchto trestných činů je zájem společnosti na ochraně lidského života a zdraví, ochraně majetku a bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Pachatelem čili subjektem může být pouze účastník provozu na pozemních komunikacích, nejčastěji řidič (konkrétní subjekt).

Objektivní stránka spočívá porušení zejména zákona ZPPK, konáním v podobě rozporu s ním nebo opomenutí vyznačujícím se nerespektováním, nedodržováním.<sup>15)</sup>

Subjektivní stránka těchto deliktů je dána v obou formách zavinění z nedbalosti:

- a) vědomé podle § 5 písm. a) TrZ, kdy pachatel ví, že může způsobem v tomto zákoně uvedeným porušit nebo ohrozit zájem chráněný tímto zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhá, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí,
- b) nevědomé podle § 5 písm. b) TrZ, kdy pachatel neví, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač by o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Jedná se ve většině případů o pocit falešné důvěry ve své schopnosti, schopnosti vozidla, nepozornost a podceňování dopravní situace.

### **Trestný čin blížení na zdraví z nedbalosti podle § 223 TrZ**

Tento trestný čin je zařazen v hlavě sedmé trestního zákona, která obsahuje trestné činy proti životu a zdraví. Jedná se o trestný čin poruchový, předpokládající vznik ublížení na

---

15) Musil, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994, str.244

zdraví jedné nebo více osobám. Jeho objektem je společenský zájem na ochraně lidského zdraví, které bývá zpravidla definováno jako normální funkce lidského těla, a předmětem útoku je člověk.

V případě aplikace skutkové podstaty je nutné prokázání dvou znaků objektivní stránky trestného činu spočívající v porušeních důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona, a v následku spočívajícím v ublížení na zdraví jiné osobě. Tyto základní znaky skutkové podstaty nejsou trestním zákonem ani jiným předpisem přesně definovány a orgány činné v trestním řízení proto musí vycházet zejména z ustálené judikatury.

Pojem ublížení na zdraví je soudní praxí stanoven tak, že se jedná o takovou poruchu zdraví, která má pro poškozeného vliv na obvyklém způsobu života a v důsledku které zpravidla dojde k dočasnému vyřazení z pracovního procesu (porušení normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňujících výkon obvyklé činnosti, vyžaduje lékařské ošetření a nezanechá trvalé následky). Přechodné bolesti, nevolnost, oděrky, hučení v uších apod. nejsou brány jako stav, kdy došlo k ublížení na zdraví. Naproti tomu takovému stavem jsou projevy spočívající v déle trvajících bolestech, horečce, nespavosti, nechuti k jídlu, nemožnosti pohybu, upoutání na lůžku a také případy, kdy došlo ke zhoršení nemoci, kterou již poškozený měl, co do množství tak i do intenzity příznaků. Při posuzování újmy na zdraví je nutné vycházet z povahy způsobené poruchy na zdraví, jakými příznaky se projevovала, která funkce a který orgán byl narušen, bolestivost poranění a její intenzita, posuzuje se stav poškozeného komplexně a individuálně a dále i potíže popsané poškozeným se srovnávají s lékařským nálezem jeho zdravotní újmy. Soudní praxí byla stanovena pro posouzení ublížení na zdraví minimální doba spočívající ve výše uvedených následcích jednání pachatele po dobu sedmi dnů.<sup>16)</sup>

Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení má za dané situace za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, nebo kde jejím porušením může snadno dojít k takovému následku. Zpřesnění pro problematiku dopravy zejména poskytuje judikatura k tomuto ustanovení, ve které je uvedeno, že za porušení důležité povinnosti ve smyslu § 223, § 224 odst. 2, § 180 odst. 2 písm. b) TrZ nelze mechanicky považovat porušení jakéhokoli předpisu o provozu na pozemních komunikacích, ale jen takové povinnosti, jejíž porušení podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost například tím, že má za následek nebezpečí pro lidský

---

16) Šámal, P., Půry, F., Rizman, S. Trestní zákon. Komentář. 6. vydání. II.díl. Praha: C.H.Beck, 2004, str.1313-20

život nebo zdraví. Povinnosti účastníků silničního provozu, zejména řidičů motorových vozidel, jež jsou porušením důležité povinnosti podle dikce TrZ nelze vyjmenovat, neboť závisí od okolností konkrétního případu.

Judikatura uvádí příkladný výčet :

- řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu,
- nepřiměřeně rychlá jízda v zatáčce, již se vozidlo dostane do protisměru,
- couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další osobou,
- nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují,
- porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, železničním přejezdem, nepřehlednou zúženou zatáčkou,
- bezohledná jízda řidiče motorového vozidla ve vztahu k chodcům nacházejícím se na vyznačeném přechodu, a to zejména k dětem a osobám těžce zdravotně postiženým, apod.

Oproti tomu porušením důležité povinnosti nebude např. nesprávná reakce, nezkušenost řidiče začátečníka. Posoudit konkrétní situaci se závěrem, zda jde o porušení důležité povinnosti uložené podle zákona je povinností soudu, nelze však takové stanovisko vyslovit, pokud mezi porušením takové povinnosti a následkem trestného činu není příčinná souvislost.<sup>17)</sup>

V případě trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 TrZ není možný souběh s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TrZ.

### **Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 224 TrZ**

Trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 TrZ je také velice často se vyskytujícím nedbalostním trestným činem v dopravě jako § 223 TrZ, nejčastěji ve svém prvním odstavci, téměř sporadicky podle odstavce třetího. Rozdílnost oproti trestnému činu podle § 223 TrZ spočívá v následku jednání pachatele trestného činu. K naplnění skutkové podstaty je nutné způsobení těžké újmy na zdraví. Pojem těžké újmy je definován v § 89 odst. 7 TrZ.

Pro spáchání t.č. ublížení na zdraví podle 224 odst.1 TrZ postačuje jednání spočívající

---

17) Šámal,P.,Půry, F.,Rizman, S. Trestní zákon. Komentář. 6. vydání. II.díl. Praha: C.H.Beck, 2004, str.1324-30



v porušení jakéhokoliv ustanovení z právního předpisu upravujícího provoz na pozemních komunikacích mající za následek dopravní nehodu, při které dojde k těžké újmě poškozeného nebo smrti. Podle odst. 2 § 224 je vyžadováno porušení důležité povinnosti, a to ve stejném rozsahu, který je požadován pro ust. § 223 TrZ.

Pojem těžké újmy na zdraví je vymezen dvěma podmínkami, které musí být obě splněny, vždy musí jít o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění a těžká újma na zdraví musí odpovídat alespoň jednomu z taxativně uvedených typů pod písmenem a) až ch). Jedná se o vymezení obecné, typy poruch těžké újmy se mohou různě překrývat. O jaký typ se v konkrétním případě jedná, je otázka právní, přísluší soudu, na kterou může zodpovědět pouze na podkladě znaleckého posudku či odborného vyjádření z oboru zdravotnictví, zejména soudního lékařství, nikoli na základě subjektivních stesků poškozeného. Znalci se vyjadřují k povaze a závažnosti zranění nebo onemocnění, k příčinám jejich vzniku, ke způsobu a trvání jejich léčení a k jejich případným následkům, touto problematikou se zabýval Nejvyšší soud v rozhodnutí pod číslem II/1965, což je plně rozvedeno v komentáři k TrZ.

„Způsobení smrti“ je druhým možným následkem jednání pachatele zakládajícím trestní odpovědnost podle § 224 TrZ, vedle způsobení těžké újmy na zdraví. Pojem smrti je vykládán na základě poznatků lékařské vědy jako *biologická smrt mozku (cerebrální smrt)*<sup>18)</sup>, stav organismu, u kterého je obnovení všech životních funkcí již vyloučeno. Vždy se prokazuje příčinná souvislost mezi smrtí poškozeného a následky dané dopravní nehody. Tato skutečnost je součástí otázek, jež zodpovídají dva znalci z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, přibrání k prohlídce a pitvě mrtvoly.

K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu podle odstavce třetího musí jednání pachatele obsahovat hrubé porušení jednoho z předpisů, jež jsou taxativně vyjmenovány a způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti více osobám. Jde se o jedno z nejnebezpečnějších jednání v dopravě směřující proti životu a zdraví. O této skutečnosti také svědčí výše trestní sazby a okolnost s touto spojená (nutná obhajoba).

Hrubým porušením předpisů se rozumí takové porušení některé právní normy, které má za konkrétní situace zpravidla za následek možnost reálného nebezpečí, že dojde k následku předvídanému v ustanovení § 224 odst. 3 tr. zákona, např. R 13/1972.

Důležitým pojmem tohoto ustanovení je pojem více osob, čímž se rozumí nejméně tři osoby, také je podstatné, že se nedbalost musí vztahovat i k hrubému porušení

---

18) Novotný a kol. Trestní právo hmotné, II. Zvláštní část, 3. vydání, Praha: Codex 1997, str. 20

vyjmenovaných předpisů, neboť pokud by pachatel způsobil těžší následek a nešlo by o hrubé porušení vyjmenovaných předpisů, bylo by jeho jednání posuzováno podle ust. odstavců 1 nebo 2.

O trestný čin ublížení na zdraví podle tohoto ustanovení nepůjde, jestliže pachatel způsobil požadovanou újmu jednáním, které naplňuje znaky jiného trestného činu, u něhož je takový následek okolností podmiňující použití vyšší trestní sazby, kdy není možný jeho souběh s trestným činem obecné ohrožení podle § 180 TrZ.

### **Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TrZ**

Jedná se o ohrožovací delikt, který je ve zvláštní části TrZ umístěn v hlavě páté, chránící občanské soužití. Objektem jsou život, zdraví lidí a majetek. Jedná se o stejnou skupinu zájmů jako v případě trestných činů obecně nebezpečných. Takovéto jednání hrubě narušuje občanské soužití a podle toho jsou ukládány tresty.

K naplnění skutkové podstaty zejména podle prvního a dále i podle druhého odstavce písm. a) – *stejnorodá recidiva v posledních 2 letech*, b) – *postižení v posledních dvou letech jiným orgánem než soudem*, d) *specifikace jednání ve zvláštním postavení*, postačuje zahájení jízdy řidičem motorového vozidla, oproti tomu u písmena c) tohoto odstavce je nutné naplnění další zákonem stanovené podmínky – způsobení vyjmenovaného následku. Novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích (z.č.411/2005 Sb.) doznalo ust. § 201 TrZ podstatné změny, které vedou k rapidnímu statistickému nárůstu těchto trestných činů.

Jako stav vylučující způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky, je stav, při kterém ovlivnění fyzických a psychických schopností vylučuje způsobilost vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost, při které by mohl být ohrožen život nebo zdraví osob nebo způsobena značná škoda na majetku. Tento stav je v každém konkrétním případě nutné zjišťovat a dokazovat a přihlížet ve vztahu k zaměstnání nebo jiné činnosti, kterou pachatel vykonává. U řidičů motorového vozidla byla judikaturou pro stav vylučující způsobilost vlivem aplikace alkoholu ustálena spodní hranice, to je hladina 1 promile – 1 g/kg alkoholu v krvi. Jako soudem uznaný důkaz se zjišťuje za pomoci lékařského vyšetření spojeného s odběrem tělních tekutin, zejména krve, laboratorním zkoumáním je stanovena hladina alkoholu. Již delší dobu je pro tento účel používána metoda plynové chromatografie, která je citlivější než předchozí Widmarkova zkouška (nevýhoda – ovlivnění výsledku i jinými těkavými látkami), dále nastupují i nové metody rozboru krve – např. enzymatickým způsobem, který je méně nákladný a rychlejší, vadou takového to rozboru je, že není přímo

určen pro stanovení výše ethylalkoholu. Orientační zjištění hladiny alkoholu přináší dechová zkouška. V dnešní době jsou policisté vybaveni kalibrovanými elektronickými přístroji na stanovení výše alkoholu v dechu, např. PČR je vybavena dvěma druhy těchto přístrojů (značky Dräger a Lion), které jsou relativně přesné, bohužel výsledek zkoušky není brán jako důkaz. Soudní praxe se ustálila na využití dechové zkoušky jako podkladu pro následný znalecký posudek soudního znalce z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství či psychiatrie, a to za předpokladu zajištění dalších důkazů specifikujících množství požitého alkoholu (výpověď obsluhy, osob, jež byly přítomny konzumaci, jiných osob, které byly svědky chování pachatele, orientační dechové zkoušky „detekční trubičkou“, ...). Stanovení stavu vylučujícího způsobilost jiné návykové látky než alkoholu je podstatně složitější, míra ovlivnění se vždy musí prokazovat znaleckým posudkem z odvětví psychiatrie v návaznosti na laboratorní vyšetření, což v některých případech ztěžuje výrazně práci orgánům činným v trestním řízení. Do současné doby policisté nedisponovaly možností orientační zkoušky na přítomnost „drog“. Podezření že osoba požila tuto návykovou látku vycházelo pouze z praxe policistů. Současně policisté v praxi zkoušejí tester Drugwipe je schopen odhalit ze slin (do 1 hodiny po požití) nebo z potu (během 1 – 4 hodin po požití) osoby požití cannabis, kokainu, extáze, amfetaminu, heroínu a opiátů. M9ru ovlivnění bude nadále nutné zjišťovat lékařským vyšetřením.

Pojem návykové látky je definován v TrZ pod § 89 odst. 10, hovoříme o alkoholických nápojích, omamných látkách, psychotropních látkách a ostatních látkách ovlivňujících psychiku člověka.

### **Trestný čin obecné ohrožení podle § 180 TrZ**

Trestný čin obecného ohrožení dle § 180 TrZ je činem, který vykazuje z trestných činů v dopravě nejnebezpečnější znaky pro společnost, je obsažen v hlavě čtvrté mezi trestnými činy obecně nebezpečnými a postačuje nedbalostní jednání pachatele. Pro tento okruh trestných činů je zpravidla charakteristický velký rozsah nebezpečí, např. dopravní nehoda na železnici, výbuch plynu, požár, povodeň, letecké neštěstí, důlní katastrofa nebo epidemie, apod. Jedná se o ohrožovací delikt, jehož objektem je zájem na ochraně života nebo zdraví lidí nebo cizího majetku, samozřejmě postačuje ohrožení jednoho z uvedených zájmů a po objektivní stránce již postačuje stav, kdy bezprostředně hrozí nebezpečí, tedy konkrétní hrozba vzniku, s ní spojená určitá živelnost a neovladatelnost průběhu vyvolané události, kdy vznik poruchy na zákonem chráněném zájmu není závislý jen na jednání pachatele, ale především na nahodilých okolnostech.

Jako způsobení obecného nebezpečí není každé jednání, jímž by mohl vzniknout popsany následek, ale pouze takové jednání, jehož pojem je definován zejména pod ust. § 179, kdy vznikne situace, která svou povahou, rozsahem a intenzitou ohrožení se rovná nebezpečí požáru, povodně, výbuchu apod., tedy hrozí lidem bezprostřední nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví anebo velké škody na majetku. V silniční dopravě se s ním setkáváme při nehodách hromadných dopravních prostředků, při převážení nebezpečných látek v tzv. režimu ADR (Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí), při dopravních nehodách na železničních přejezdech, zaviněných zejména řidiči motorových vozidel s celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Pachateli nemusí být pouze řidiči výše uvedených vozidel, ale mohou jimi být řidiči všech motorových a to např. při ohrožení ostatních účastníků silničního provozu po dopravní nehodě vzhledem k zanedbání opatření směřující k zabránění dalším nehodám (neoznačení místa nehody) nebo při vjetí do pochodujícího útvaru vojáku vlivem nebezpečného stylu jízdy. Výchozí je ohrožení většího počtu osob, který se ustálil na nejméně sedm osob, nepostačuje nebezpečí jakékoliv újmy, ale musí jít přinejmenším o možnost vzniku těžké újmy na zdraví (odvozeno od § 170 odst. 1 TrZ, kde se za vydání lidí v smrt nebo těžké újmy na zdraví ve smyslu obecného ohrožení považuje ohrožení nejméně sedmi osob). „Obecným ohrožením tedy nebude pouhé řízení autobusu obsazeného cestujícími opilým řidičem, ale již jím je tato jízda, pokud při ní bezprostředně hrozila havárie nebo k ní došlo. V tom případě bylo způsobeno obecné nebezpečí i tehdy, nebyl-li nikdo z cestujících zraněn nebo nebyla-li ani způsobena hmotná škoda.“<sup>19)</sup>

Mimo způsobení a vyvolání stavu, kdy obecné ohrožení bezprostředně hrozí, je naplněním objektivní stránky jednání pachatele spočívající ve zvýšení obecného nebezpečí anebo ztížení jeho odvrácení nebo zmírnění. Není důležité, zda se jednání pachatele uskutečnilo před či po vzniku obecného nebezpečí, ale nepostačuje stav, kdy obecné ohrožení bezprostředně hrozí.

Pro naplnění kvalifikované skutkové podstaty odstavců 2, 3 a 4, vyjma odst. 2 písm. b), kde je požadováno porušení důležité povinnosti (vysvětleno u t.č. ublížení na zdraví) nepostačuje stav bezprostředního ohrožení, odst. 2 písm. a) vyžaduje následek v úmrtí či těžké újmě (specifikováno pod trestným činem ublížení na zdraví), odst. 2 písm. c) značné škody, kterou je hodnota 500.000,-Kč. Odstavec 3 je odvozován od odstavce 2 písm. b), kde je požadováno porušení důležité povinnosti a pod písmenem a) vyžaduje způsobení škody velkého rozsahu, což je nejméně 5.000.000,-Kč a pod písmenem b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt. Odstavec 4. obsahem navazuje na odst. 2 písm. b) a k jeho naplnění se požaduje způsobení těžké újmy

---

19) Šámal, P., Půry, F., Rizman, S. Trestní zákon. Komentář. 6. vydání. II. díl. Praha: C.H.Beck, 2004, str.1076

na zdraví nebo smrt více osob, pod pojmem více osob je judikaturou stanoven počet nejméně tří osob jako u § 224 odst. 3 TrZ.

Trestnost obecného ohrožení zaniká v souladu s § 66 TrZ účinnou lítostí. K naplnění zákonných předpokladů je třeba zamezit nebo napravit škodlivý následek nebo učinit o trestném činu oznámení státnímu zástupci nebo policejnímu orgánu v době, kdy škodlivému následku trestného činu mohlo být ještě zabráněno.

### **Trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 TrZ**

Tento trestný čin je ve čtvrté hlavě zvláštní části trestního zákona, mezi trestnými činy obecně nebezpečnými. Tvoří „blok“ (§182 - §184) skutkových podstat majících za objekt trestného činu zájem na ochraně provozu obecně prospěšných zařízení. Konkrétně se jedná o nedbalostní trestný čin ohrožovacího typu, který k trestní odpovědnosti pachatele nevyžaduje vznik následku, ale postačí stav bezprostředního ohrožení obecně prospěšného zařízení. V souvislosti s dopravními nehodami se setkáváme s trestnými činy podle výše uvedené skutkové podstaty zřídka, zejména se může jednat o nehody na železničních přejezdech, pokud nepůjde o „obecné ohrožení“, nehody na křižovatkách řízených světelnou signalizací v případě, že v důsledku poškození tohoto zařízení dojde k jeho výpadku.

„Obecně prospěšným zařízením se rozumí technicky složitější veřejná zařízení, která slouží potřebám velkého okruhu osob.“<sup>20)</sup> Vzhledem k poměrně podrobné úpravě tohoto pojmu a k malému výskytu daného trestného činu se k tomuto problému vyjadřuje minimum soudních rozhodnutí. Skutková podstata odkazuje přímo na demonstrativní výčet, který nalezneme v ust. § 182 odst. 1 TrZ. Mezi takovéto zařízení nepatří „dopravní značky“, ale patří k nim dopravní zařízení, jako je např. světelná signalizace. Dále se k tomuto pojmu vyjadřují rozhodnutí R 11/1986 a R 16/1974.

Při splnění podmínek § 66 TrZ pachatelem je možné užití institutu „účinné lítosti“.

---

20) Šámal, P., Půry, F., Rizman, S. Trestní zákon. Komentář. 6. vydání. II. díl. Praha: C.H.Beck, 2004, str. 1129

### 3. Vyšetřování silničních dopravních nehod

#### 3.1. Pojem a prvky kriminalistické charakteristiky silničních dopravních nehod

Pojem kriminalistické charakteristiky silniční dopravní nehody vychází z nutnosti objasnění této události. Jedná se o stanovení prvků, které danou problematiku charakterizují a na jejichž základě jsou vytvářeny metody a postupy vedoucí k předpokládanému cíli. Kriminalistika také předpokládá, že dopravní nehoda je událostí nezamýšlenou a nepředvídanou v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobenou motorovými i nemotorovými dopravními prostředky, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo škodu na majetku <sup>21)</sup> Vzhledem ke skutečnosti, že vyšetřování dopravních nehod má svá výrazná specifika, byla kriminalistikou stanovena samostatná metodika vyšetřování.

Předmět vyšetřování silničních dopravních nehod je systém jednání a chování účastníků dopravní nehody, které ve svém souhrnu zapříčiní nehodu a její následky, proto je nutné zjistit všechny okolnosti, které vedly ke vzniku dopravní nehody, její konkrétní znaky skutkového děje a jeho následků. Předmět vyšetřování je širší než předmět dokazování, protože zahrnuje i ta jednání a chování účastníků, které bezprostředně s dopravní nehodou nesouvisí, ovšem ve svých důsledcích vedou ke vzniku kolizních situací <sup>22)</sup>.

Z tohoto důvodu zjišťujeme :

- stav zdravotní i psychický,
- chování řidiče před jízdou (únava, bezpečnostní přestávky) a během jízdy před dopravní nehodou,
- požití léků, alkoholu a jiných psychotropních látek,
- jiné skutečnosti, které by mohly ovlivnit fyzický a psychický stav,

neopomeneme chování dalších účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména ostatních účastníků dopravní nehody a jejich vliv na vznik předstřetového děje a následnou událost dopravní nehody.

Bezesporu je nutné zadokumentovat :

- přehlednost daného úseku a dopravního značení,
- povětrnostní podmínky a hustotu provozu ,
- stav komunikace a kvalitu povrchu vozovky,
- technický stav vozidel zúčastněných na dopravní nehodě.

---

21) Čermín, S. a kol. Kriminalistika – dopravní nehody. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1968; str.18

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

Mezi prvky kriminalistické charakteristiky dopravních nehod řadíme :

- A. způsob spáchání a utajování dopravní nehody
  - B. typické dopravní situace
  - C. osobnostní rysy pachatelů dopravních nehod
  - D. poškozené osoby při dopravních nehodách <sup>23)</sup>
- A. „Způsob páchaní silničních dopravních nehod je typický pro nedbalostní delikty“ <sup>24)</sup>, hůře se rekonstruuje než u úmyslných trestných činů. Je poměrně často zachycen pouze nevýrazným odrazem v materiálních stopách, častěji je zachycen v paměťových stopách účastníků dopravní nehody. Odraz v paměťových stopách nezachycuje ve většině případů celou událost, neboť vždy reaguje na nějaké podmněty, ty vznikají zejména až v době nehodového děje a pro řádné objasnění věci je zejména důležité shromáždění okolností, které tomuto ději předcházely, protože způsob spáchání dopravních nehod je představován poměrně složitým působením systému prvků „řidič-vozidlo-prostředí“. Tyto skutečnosti podstatně ztěžují vyšetřování předmětné události. Ke způsobu spáchání dopravních nehod patří i jejich utajování, které není tak častým prvkem.
- B. Typické situace jsou důležité pro vytváření metodiky vyšetřování. Je patrné, že jiné následky, možnost zabránění dalším následným škodám, rychlé obnovení provozu, atd., budou u nehod v hustém provozu v obci, než na okresní komunikaci.
- C. Osobní rysy pachatelů dopravních nehod se výrazně odlišují od ostatních pachatelů trestných činů. Potencionálním pachatelem tohoto trestného činu je většina dospělé populace, tzn. ti, co vlastní řidičské oprávnění. Jde především o osoby bez předchozí kriminální minulosti, s různou zkušeností ovládání motorových vozidel. Statistiky ukazují, že přibližně 98 % řidičů zaviní v průběhu své aktivní kariéry dopravní nehodu. Zkušenosti však ukazují, že část těchto pachatelů klade řádnému vyšetření věci různé překážky, využívá odborných znalostí a snaží se aktivně mařit vyšetřování, také vyvíjejí tlak na orgány činné v trestním řízení za účelem přesvědčení o své nevině, a to zejména obviňováním ostatních účastníků dopravní nehody z porušení platných norem pro dopravu. Tato skutečnost není spojena s kriminální minulostí uvedených osob, ale jde o obecnou reakci a obavy z možných důsledků. <sup>25)</sup>
- D. Poškozené osoby lze dělit podle vztahu k pachateli na osoby, bez vztahu k pachateli a na

---

23) Musil, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994, str.242

24) Musil, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994, str.243

25) Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str. 133

osoby, které jsou v blízkém poměru k pachateli. U první skupiny osob je patrná snaha o jednostranné podání průběhu události, ač v některých případech se dopustily jednání, které následek nehody gradovalo, u druhé skupiny je naopak patrné zlehčení viny pachatele. Osamoceně pak stojí osoby, které vlivem psychické újmy či zranění ztratily schopnost k reprodukci dopravní nehody zčásti či zcela.

### **3.2. Počáteční opatření na místě silniční dopravní nehody**

Práce policistů na úseku šetření dopravních nehod je specifickou činností vymezenou od nejvyšších právních norem až po individuální právní akty policejního prezidenta (závazný pokyn policejního prezidenta) a přímého nadřízeného. Metodika vyšetřování dopravních nehod ve své struktuře zahrnuje i počáteční opatření na místě dopravní nehody pro svou důležitost nazývané jako „Prvotní a nedokladné úkony a opatření“. Jejich význam spočívá především v koordinaci činnosti těchto příslušníků PČR na místě nehody podle důležitosti a nutnosti. Provádějí se bezprostředně po příjezdu na místo nehody a jedná se o činnosti na záchraně lidského života až po zajištění důkazního materiálu pro další postup ve věci. Současná koordinace integrovaného záchranného systému téměř vylučuje, aby se lékařská pomoc dostala na místo později než hlídka dopravní policie, ale není výjimkou, že policisté po příjezdu na místo nehody pomáhají při poskytování první pomoci zdravotnickému personálu. Na policisty vyšetřující dopravní nehody je kladen všeobecný tlak pro co nejrychlejší provedení úkonů na místě dopravní nehody a znovuoobnovení silničního provozu. Mezi prvotní a nedokladné úkony a opatření patří úkony podle čl. 97 Závazného pokynu policejního prezidenta č.85/2006.

### **3.2. Zjišťování příčin silniční dopravní nehody**

„V případě silničních dopravních nehod je způsob spáchání nedbalostního deliktu obtížněji zjištělný na rozdíl od úmyslných trestných činů.“<sup>26)</sup>

Ke zjišťování příčin nehod jsou využívány obecné poznávací metody (pozorování, měření, komparace), metody modifikované kriminalistikou (mechanoskopie, defektoskopie, metalurgie), metody forenzních disciplín (soudní lékařství, psychiatrie) a soudního inženýrství. Vždy je třeba použité metody používat v logické návaznosti s ohledem na zjištění, zajištění a dokumentování stop. Ke zjišťování příčin se využívají také kriminalisticko taktické činnosti. Taktickými jsou vytěžení a výslechy účastníků a svědků, prověrka verzí ...

---

26) Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str.130



Po příjezdu na místo dopravní nehody je nutné seznámit se se situací a stanovit postup pro provádění prvotních a neodkladných úkonů a opatření a následných úkonů vyšetřování dopravní nehody. Toto vychází z prvotního orientačního ohledání místa dopravní nehody, zúčastněných osob a vozidel, a pokud to situace před poskytováním první pomoci dovolí, tak rychlého, ale přesného vyšetření zúčastněných osob a svědků události a vytvoření situace pro zachování a následnou dokumentaci materiálních stop. Po těchto úkonech jsou stanoveny v návaznosti na konkrétní případ prvotní vyšetřovací verze. Veškerá činnost na místě nehody je časově omezena, protože je nutné v co nejkratší době a okamžitě provádět množství organizačních opatření a prvotních úkonů.

Verze směřují ke zjištění, co dělali účastníci před nehodou a v okamžiku nehody, zda k nehodě došlo porušením ZPPK a v jakém rozsahu se na porušení podílely zúčastněné osoby (subjektivní příčiny), nebo zda k nehodě došlo a v jakém rozsahu následkem technických závad vozidel, špatného stavu vozovky atd. (objektivní příčiny).

Po vytyčení prvotních verzí a provedení neodkladných úkonů v návaznosti na nich je nutné :

- ohledání místa dopravní nehody se zadokumentováním a zajištěním materiálních stop, dopravní situace s dopravním značením, stavu komunikace, povětrnostních podmínek a výhledových poměrů,
- ohledání vozidel se zjištěním poškození vzniklým při dopravní nehodě a technického stavu vozidel před nehodou, případným ohledáním mrtvol,
- podrobným vyšetřením účastníků či svědků dopravní nehody o jejich chování před a v době dopravní nehody se zjištěním jejich stavu a případné míry ovlivnění únavou, léky, alkoholem, návykovou látkou či jinými faktory (ostatní účastníci nehody, nepředvídatelná situace atd.) s možnou konfrontací jejich výpovědi se zjištěnými materiálními stopami a operativním ověřením jejich verzí (o místě a množství požitého alkoholu, zapůjčení vozidla k vyloučení další trestné činnosti či podílu dalších osob na trestné činnosti ve formě účastenství),
- případné využití pomoci znalců z různých oborů, ať už na místě dopravní nehody nebo mimo něj v závislosti na zajištění stop,
- na základě zjištění skutečností plánování dalšího postupu vyšetřování – vytyčení verzí.

Některé z činností na místě dopravní nehody nemají důkazní charakter, ale mají za výsledek mnoho relevantních informací důležitých pro stanovení verzí a následný další postup ve věci. Vzhledem k charakteru dnešní dopravní situace, rychlosti ztrát stop a porušení celistvosti místa dopravní nehody, neochotě občanů svědčit a přihlásit se na výzvu ve sdělovacích prostředcích, jsou úkony na místě nehody neopakovatelné.

## 4. Dokazování ve vztahu k silničním dopravním nehodám

### 4.1. Pojem dokazování

„Hlavním úkolem trestního řízení je zjistit, zda skutek, jenž je předmětem tohoto řízení, se stal, zda je trestným činem a kdo je jeho pachatelem. Je třeba také zjistit okolnosti, které vedly k trestné činnosti nebo umožnily její spáchání.“<sup>27)</sup> Předmětem trestního řízení je skutek, který se stal v minulosti, a orgány, jež o něm vedou řízení, orgány činné v trestním řízení, ho samy nepozorovaly a skutek mohou poznat jen tak, že si ho rekonstruují, a to postupem upraveným v trestním řízení, který se nazývá dokazování.<sup>28)</sup> Dokazování v obecné rovině lze nazývat jako zákonem stanovený postup orgánů činných v trestním řízení. Odrážejí se v něm obecné zásady trestního řízení, vycházející z vnitrostátních i mezinárodních pramenů. Z mezinárodních se jedná zejména Úmluvu o ochraně lidských práv a základních svobod, která byla Českou republikou ratifikována jako zákon č. 209/1992 Sb. Během trestního řízení se střetávají dva protikladné požadavky, na jedné straně je to ochrana práv a svobod jednotlivce a na druhé represivní činnost státních orgánů znamenající hrozbu zásahu do práv a svobod jednotlivce.<sup>29)</sup> Tyto možné kolizní situace proto striktně řeší trestní řád, popř. upravuje judikatura, která se k otázkám dokazování vztahuje. Z tohoto je patrné, že na výsledku dokazování, tedy na tom do jaké míry se podaří zmíněná rekonstrukce skutku, závisí zjištění skutkového stavu věci a správnost rozhodnutí. Dokázána musí být vždy vina, pouhé nevyvrácení podezření k odsouzení nestačí.<sup>30)</sup>

Dokazování tvoří podstatnou a nezastupitelnou součást trestního řízení.<sup>31)</sup> Jedná se o činnost orgánů činných v trestním řízení směřující k vyhledání, zajištění, provedení a zhodnocení poznatků důležitých pro poznání skutkových okolností významných pro rozhodování o vině a trestu i dalšího postupu v trestním řízení. Současná právní úprava umožňuje, aby jako důkaz sloužilo vše, co může přispět k řádnému objasnění věci. Dokazování upravuje zákon č.141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále i TrŘ) v hlavě páté v § 89, kde jsou popsána obecná ustanovení, dále v §§ 90 až 118, v nichž jsou upraveny postupy při provádění důkazů jednotlivými důkazními prostředky.

---

27) Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001, str.166

28) Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Trestní právo procesní. 2.vydání. Praha: C.H.Beck, 2003, str.373

29) Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001, str.166

30) Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001, str.183

31) Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001, str.166

V souvislosti s dokazováním hovoříme o termínech, které lze nazvat jako **základní pojmy dokazování**. Jedná se zejména o :

- a) předmět důkazu,
- b) důkazní prostředek,
- c) důkaz,
- d) nositel (pramen) důkazu.

Předmětem důkazu se označuje skutečnost, která má být dokazováním zjištěna. O činnosti orgánů činných v trestním řízení směřující ke zjištění této skutečnosti je hovořeno jako o důkazním prostředku, patří sem zejména ohledání osob nebo věcí, výslech obviněného, svědka, znalce, zjištění obsahu listinných důkazů zachycených v určité podobě apod. Důkazem je poté přímý poznatek orgánů činných v trestním řízení vyplývající z důkazního prostředku při jeho provádění, jedná se o výsledky získané ohledáním, obsah výpovědí, zjištěný obsah listin či zpráv zachycených jiným způsobem než písemně. Nositelem jsou osoby nebo věci.

Okolnosti, které jsou předmětem dokazování, závisí na konkrétních okolnostech případu, tj. zejména na jeho povaze a stádiu řízení. Základní obecný okruh zmíněných okolností je stanoven ust. § 89 odst. 1 TrŘ.

„Dokazování se provádí ve všech stádiích trestního řízení, přičemž v každém stadiu má dokazování určité zvláštnosti, které vyplývají z účelu jednotlivých stadií. Každé stadium ve vztahu ke konečnému meritornímu rozhodování různý význam a funkci.“<sup>32)</sup>

Jako každou činnost tak i dokazování je možné rozdělit do jednotlivých fází, etap:

- vyhledání pramene důkazu
- opatření důkazu,
- provádění důkazu,
- prověření důkazu,
- hodnocení důkazu.<sup>33)</sup>

Dokazování ve vztahu k dopravním nehodám má svá specifika, Je zcela jasné, že jiné prameny důkazů můžeme použít pro havárii, střet vozidel, střet s chodcem či střet s kolejovým vozidlem. Každý typ uvedené dopravní nehody při dokazování vyžaduje zvláštnosti, na které je nutné se zaměřit.

Mezi okolnosti důležité pro dokazování v případě silničních dopravních nehod je třeba

---

32) Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Trestní právo procesní. 2.vydání. Praha: C.H.Beck, 2003, str.396

33) Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Trestní právo procesní. 2.vydání. Praha: C.H.Beck, 2003, str.400

zařadit takové, jež mají přímou souvislost s vyšetřovanou událostí, měly vliv na její vznik, průběh a následky. Obecně se by se daly definovat tak, že se jedná o okolnosti důležité pro rozhodnutí ve věci samé, okolnosti důležité pro postup v trestním řízení a okolnosti, které umožnily spáchání trestného činu.

Mimo okolností uvedených v § 89 odst. 1 TrŘ jsou předmětem dokazování silničních dopravních nehod tyto okolnosti :

- „ustanovení“ (zjištění) účastníků dopravní nehody, místa a času dopravní nehody,
- vyhodnocení, který z účastníků dopravní nehody odpovídá za její následek, kdo vytvořil krizovou situaci v provozu na pozemních komunikacích v takovém rozsahu, že ostatní účastníci na ni nedokázali reagovat a nastal následek specifický pro výše popsané trestné činy. Je nutno opět zmínit, že jakékoliv porušení právních norem v oblasti dopravy nezakládá vznik nehodového děje, a z tohoto důvodu je třeba zkoumat porušení s ohledem na konkrétní okolnosti a je nutné zpětně imaginárně zrekonstruovat jednání předcházející nehodové situaci,
- „ustanovit“ tohoto účastníka (myšleno vozidlo), pokud místo nehody opustí, což se děje zejména v případech, kdy nejsou svědci dopravní nehody a druhý účastník je ve stavu, kdy není schopen s policisty spolupracovat na jeho dopadení,
- „ustanovit“ okruh podezřelých, jež mohli vozidlo řídit, poté konkrétního řidiče vozidla, které vyvolalo nehodovou událost a to i v případě, že místo nehody neopustí, ale posádka nebyla ve vozidle připoutána nebo má závažný důvod k utajování řidiče (alkohol, drogy, jízda bez ŘO, obava o zaměstnání atd),
- „ustanovení“ okruhu svědků dopravní nehody,
- stav a druh poškození zúčastněných vozidel,
- zjištění stavu a povahy vozovky a kvality její údržby, povětrnostních podmínek v době nehody, viditelnosti a přehlednosti úseku komunikace.

#### **4.2. Ohledání /§ 113-118 TrŘ/**

Ohledání místa činu se považuje za zvláštní případ ohledání věci. Je nejvyužívanějším a nejdůležitějším důkazním prostředkem při vyšetřování silničních dopravních nehod. „Jeho účelem je přímým pozorováním získat obraz o situaci a okolnostech, za kterých byl trestný čin spáchán, zjistit stopy trestného činu i pachatele a zajistit je.“<sup>34)</sup> „Ohledání místa činu se

---

34) D Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001, str.226

uskutečňuje především zjišťováním zkoumáním, hodnocením a dokumentováním stavu takového místa.“<sup>35)</sup> Je rozhodujícím nositelem materiálních stop (informací).

Ohledání na místě dopravní nehody se skládá z :

- a) ohledání místa,
- b) ohledání zúčastněných vozidel,
- c) ohledání osob a mrtvol.

a) S ohledáním místa je spojeno ohledání pozemní komunikace a jeho okolí, patří sem zjištění charakteru komunikace, její stav (poškození, znečištění, ...), hustota provozu při ohledání, zjištění dopravního značení (vodorovného i svislého), povětrnostních podmínek, denní doby, viditelnosti při ohledání. V okolí je nutné zaznamenat veškeré změny související s průběhem dopravní nehody jako poškození zeleně, svahu příkopů, dopravního značení a stopy na pevných objektech.

b) Při ohledání vozidel zaznamenáváme jejich technická data a stav, provádíme podrobnou prohlídku vozidla, funkčnosti jak základních prvků vozidla (řízení, brzdy, osvětlení), tak i doplňkových (stěrače, blinkače, stav přepínačů a kontrolky na přístrojové desce,...). Nutný je podrobný popis poškození a jeho korespondence s ostatními vozidly či okolním terénem, uložení a zajištění nákladu. Zajišťujeme k vyhodnocení výstupy ze záznamových zařízení vozidla (tachografický kotouček, ...). Součástí ohledání vozidla je zajištění biologických stop ať již z vnější části vozidla (střety s chodci a nemotorovými vozidly) či interiéru (využití ke ztotožnění posádky vozidla, jejich umístění ve vozidle během události).

c) Ohledáním osob je myšlena prohlídka těla a jiné podobné úkony za účelem zjištění stavu účastníků, rozsahu zranění a jejich mechanismu vzniku a zejména jejich ovlivnění alkoholem či jinými návykovými látkami. Ke zjištění alkoholu jsou využívány elektronické detekční přístroje, v případě pozitivního výsledku je osoba vyzvána k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu ke zjištění hladiny alkoholu. Prokazatelná orientační zkouška na omamné a psychotické látky byla do současné doby nemožná, detekční sady na tyto látky jsou zaváděny až v současné době. Ohledání těla oběti se provádí za účasti lékaře. Zjišťuje se vnější zranění postižených částí těla, jejich rozsah, charakter a rozmístění na těle mrtvol <sup>36)</sup>. Je s ním spojeno ohledání oblečení oběti, zejména její poškození. V místě poškození oblečení jsou nacházeny stopy vedoucí k druhové identifikaci dopravního prostřed-

---

35) Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Trestní právo procesní. 2.vydání. Praha: C.H.Beck, 2003, str.456

36) Musil, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994, str.246

ku (možnost několikanásobného přejetí těla ležícího chodce, utajování dopravní nehody aj.) a společně se zraněním vypovídá o průběhu události.

Postup při ohledání silničních dopravních nehod se výrazně neliší od postupu uplatňovaného při ohledání jiných trestných činů, ale jeho provedení vyžaduje odborné technické znalosti nebo praxí získané zkušenosti z konstrukce a provozu dopravních prostředků<sup>37)</sup>.

Platí zásada systematického a důsledného ohledání místa dopravní nehody, nezbytným předpokladem jeho objektivnosti je mimo grafické dokumentace stop i dokumentace optická, která je prováděna nejčastěji fotograficky nebo ve spojení s videozáznamem. Současný posun techniky naznačuje nové možnosti dokumentování místa dopravní nehody od metody fotogrammetrie až po využití speciálních programů rektifikace s následným zapracováním do softwaru sloužícímu k analýze dopravních nehod.

Základem každého ohledání je zjištění situace (předběžné - orientační ohledání) na místě události, stanovení hranice ohledání, a to s ohledem na skutečnost, že okolnosti důležité či mající vztah k následku dopravní nehody se mohou nacházet ve značné vzdálenosti od místa konečného postavení vozidla nebo epicentra ostatních stop. Při stanovení vycházíme ze stavu komunikace, jejího profilu, z předpokladu možného chování účastníků dopravní nehody apod.

Následuje detailní ohledání, při kterém veškeré zjištěné stopy číselně označíme (pro lepší orientaci na místě i v náhledné fotodokumentaci případně stopu vyznačíme křídou či sprejem), a zjišťujeme charakter (druh) stopy, pro tuto činnost je nutné zvolit si výchozí bod měření, pevný a relativně neměnný bod, od kterého veškeré měření provádíme.

Ohledání provádíme v jednom směru, abychom minimalizovali možnost přehlédnutí stop, a již při této činnosti si vytváříme postupnou představu o mechanismu vzniku nehody, zároveň nesmíme dovolit, aby nás verze, kterou jsme si vytvořili, ovlivnila při dalším vyšetřování, verzi je nutné vytvářet s ohledem na relevantně zjištěné stopy (materiální i ověřené paměťové). Dle odborné literatury je možné uplatnit jakýkoliv ze čtyř způsobů ohledání (frontální, rajónový, excentrický a koncentrický), na základě osobní zkušenosti se přikláním při orientačním ohledání k excentrickému způsobu a při detailním ohledání k modifikaci frontálního ohledání.

Konečná fáze ohledání slouží k vyhodnocení postupu a výsledků ohledání, zajištění a odeslání stop na expertízu.

---

37) Viktor Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000, str.148

„Součástí ohledání je dokumentace průběhu a výsledku ohledání. Dokumentace zachycuje především průběh, použité metody a prostředky a výsledky ohledání.“<sup>38)</sup> V případě silničních dopravních nehod se využívá protokol o nehodě v silničním provozu obsahující:

- obecnou část , kde je označení místa a doby vzniku události, údaje o účastnících, popis události, technické údaje k vozidlům,
- část popisující ohledání, která je dělena na:

úvodní část - podrobně popisující komunikaci, stav dopravního značení, povětrnostní podmínky a přítomné osoby v době ohledání,  
popisnou část – popisující způsob ohledání, jednotlivé stopy a poškození okolí a věci,  
závěrečnou část – popisující provedená opatření.

Při každém ohledání místa dopravní nehody je vyhotoven kótovaný náčrtek, kde jsou zaznamenány všechny zjištěné stopy, z náčrtku se následně vyhotovuje plánec místa nehody v měřítku, tento je součástí protokolu o nehodě v silničním provozu.

Ohledání místa dopravní nehody mimo to, že je důležitým zdrojem materiálních stop, je i důležitým podkladem pro posouzení objektivnosti paměťových stop účastníků a svědků dopravní nehody a východiskem pro vyhotovení znaleckého posudku z oboru dopravy.

Materiální stopy zjišťované při ohledání :

- stopy na vozovce - tzv. trasologické stopy - jízdní, brzdné, blokovací, smykové, dřecí, rycí a stopy vlečení, stopy od obuvi a také biologické stopy a případně stopy různých kapalin,
- stopy na zúčastněných vozidlech – deformace různých částí vozidel, otěry navrstvené, odvrstvené, biologické stopy na „vrchním plášti vozidla“ (od jiných účastníků či pevné překážky) a vně (od posádky či nákladu), k objektivnosti a pro význam těchto stop je nutné najít „protistopu“,
- stopy na pevných objektech – v terminologii dopravních nehod na pevných překážkách – stavebních objektech, stromech, sloupech, obrubnicích atd.
- stopy na tělech obětí nebo zraněných osob – i jejich oděvu, z kterých se dá také zjistit mechanismus vzniku úmrtí, zranění a celé dopravní nehody, ale zejména kdo vozidlo řídil, jak byla posádka vozidla rozsazena, zda byla připoutána bezpečnostními pásy, důležitá je již z místa spolupráce se soudním znalcem z oboru zdravotnictví pro potvrzení příčinné souvislosti mezi vzniklými stopami na těle a dopravní nehodou, tím vyloučení úmrtí jiným protiprávním jednáním nebo verze o přejetí jinými vozidly.

---

38) Musil, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994; , str.155

Mimo vlastní ohledání je práce na místě činu spojena s operativněpátracími činnostmi spočívajícími ve vytěžení zúčastněných osob, svědků, oznamovatelů a v některých případech v prověření jejich verzí o činnosti před dopravní nehodou, a případné činnosti spočívající v pronásledování účastníka dopravní nehody, který místo nehody opustil. V odborné literatuře je uváděno, že zpravidla se k ohledání přibere znalec, s čímž se tak často v praxi nesetkáme, znalec je přizván na místo pouze při složitých dopravních nehodách, kdy „vyšetřovatel“ usoudí, že jeho znalosti v návaznosti na stopy nalezené na místě nehody nestačí k objasnění příčin události, např. jsou zde výrazné pochybnosti o směru jízdy, průběhu nehodového děje a překrytí vozidel při střetu atd.

#### Praktické východisko

Při závažných dopravních nehodách jsou komisaři Služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen vyšetřovatel) přivolání na místo dopravní nehody hlídkou Skupiny dopravních nehod (dále jen nehodáři). Místo dopravní nehody je do doby jejich příjezdu zcela či zčásti uzavřeno. S vyšetřovatelem zpravidla na místo přijíždí kriminalistický technik. Vyšetřovatel si od nehodářů vyžádá souhrn důležitých událostí k průběhu a následkům dopravní nehody. Sám projde místem dopravní nehody a provede orientační ohledání. Vytěží přítomné účastníky nehody a svědky a rozdělí způsob práce na místě nehody (kdo bude ohledávat místo, kdo zapisuje údaje do počítačového systému Lotus notes upravený pro evidenci dopravních nehod, kdo zajistí převoz na lékařské vyšetření při ovlivnění alkoholem atd.). Sám nebo s nehodářem provede podrobné ohledání místa s fixací, číselným označením a zaměřením stop, které fotograficky zadokumentuje technik. Dále s technikem provede ohledání vnější i vnitřní částí vozidel, kdy podle okolností případu zajišťuje z těchto stopy.

Při haváriích či při absenci svědků jsou zajišťovány stopy v interiéru vozidla svědčící o rozsazení posádky ve vozidle. Jedná se o latentní daktyloskopické stopy z ovládacích prvků vozidla, viditelné biologické stopy z částí interiéru, o které si posádka způsobila zranění (čelní sklo, zpětné zrcátko aj.) a pachové stopy z volantu, řadící páky a sedadla řidiče. Zaznamená polohu sedadla řidiče ve vztahu k ovládacím prvkům.

Při ujetí účastníka z místa nehody jsou zajišťovány stopy laků a barev k chemické expertíze (jak na vozidlech, tak na oblečení oběti), poškozené části z ujíždějícího vozidla, jež na místě zůstanou k určení konkrétního typu vozidla a následnému porovnání.

### **4.3. Výpověď /§90 - §104 TrŘ/**

Dalším důležitým důkazním prostředkem při vyšetřování dopravních nehod je výpověď. Naše právní úprava umožňuje orgánům Policie ČR provádět tento důkazní prostředek



v omezené míře. Provádí se formou výslechu. „Výslech je metoda kriminalistické praktické činnosti, při které formou výpovědi osob se získávají poznatky o vyšetřované události, které jsou obsaženy v paměťových stopách vyslýchaných osob.“<sup>39)</sup> Stejně jako ohledání je upravena trestním řádem jako procesní úkon. Vychází z teze o uchování paměťové stopy na předmětnou událost a následné reprodukce. Zaznamenání takovéto stopy je složitý psychický proces vzhledem k nepředvídatelnosti nehody a tedy nepřipravenosti osob zaznamenávat detaily.

Výslech je sám o sobě také psychologicky náročná činnost. Nemělo by se jednat jen o bezmyšlenkovité zaznamenání výpovědi osoby, ale po jejím samostatném slovním projevu by měl být výslech směřován k objasnění důležitých skutečností pro vznik dopravní nehody, rozporů mezi obsahem výpovědi a relevantně zjištěnými skutečnostmi.

Výslechy dělíme nejčastěji podle procesního postavení vyslýchané osoby, kdy každá forma takového výslechu má svá specifika. Nejčastěji je prováděn výslech obviněného (případně podezřelého ve zkráceném přípravném řízení). Výslechy svědků a znalců jsou většinou přenechávány k dokazování před soudem. Trestní řád striktně zúžil možnosti výslechu svědka před zahájením trestního stíhání na neopakovatelnost či neodkladnost jako povinný znak tohoto úkonu, za účasti soudce a v případech uvedených v ust. § 158 odst. 8 TrŘ. Po zahájení trestního stíhání je rozsah možností policejního orgánu provést výslech obdobný, ale již bez účasti soudce. Z těchto důvodů jsou svědci a ostatní účastníci dopravních nehod pouze vyzváni k podání vysvětlení (jedná se o specifickou formu výslechu), které nemá žádnou důkazní hodnotu, ale slouží „soudci“ k vyhodnocení, zda provedou při hlavním líčení výslech svědka. Výjimku tvoří řízení před samosoudcem ( § 314d odst. 2 TrŘ).

Vzhledem k závažnosti výslechu pro trestní řízení je nutné dodržování obecných pravidel a metodiky výslechu. Do obecných pravidel lze řadit poučení o právech vyslýchaného – odepření výpovědi a zákaz výslechu určitých osob, užití mateřského jazyku, vyloučení ovlivňování, zákaz kladení kapciózních a sugestivních otázek, oddělené výslechy spoluobviněných.

Metodika výslechu tento rozděluje do fází :

přípravy - analýza skutkového děje, osobnosti vyslýchaného, stanovení místa a doby,

taktiky provedení výslechu

- podle stadií - úvodní, monolog a dialog

- taktických postupů - vytváření příznivé výslechové situace a kontaktu s vyslýchaným,

---

39) Musil, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994; , str.156

analýza výpovědi v průběhu výslechu, pomoc odstranit nedostatky výpovědi, působení, aby nevyprávěl lživě,

dokumentace výslechu - protokol, zvukový záznam, videozáznam.<sup>40)</sup>

#### Výpověď obviněného /§ 91-96/

Obsahem výslechu obviněného nikdy nemá být jen doznání, neboť „doznání obviněného nezabavuje vyslýchaného povinnosti přezkoumat všechny okolnosti případu“<sup>41)</sup>, a proto je třeba, „aby bylo prověřeno a potvrzeno i jinými věrohodnými důkazy.“<sup>42)</sup> Tedy výslechem obviněného je nutné objasnit po monologu rozpor mezi materiálními stopami zjištěnými na místě nehody a výpovědí obviněného. Při hodnocení rozporů je nutné vycházet ze skutečnosti, že vnímání mohlo být sníženo různými okolnostmi, obviněný může mít sníženou vybavovací či vyjadřovací schopnosti, ale zejména je nutné brát v úvahu, že výslech obviněného je prostředkem obhajoby. Obviněný není povinen vypovídat.

Praktické východisko :

Při výslechu je nutné objasnění obecných skutečností až po skutečnosti přímo se vztahující k dopravní nehodě.

Obecnými skutečnostmi (mimo osobních dat, osobních a majetkových poměrů) jsou:

- oprávnění k řízení motorových vozidel a praxe, druh a četnost deliktů v dopravě,
- celkový zdravotní stav a omezení pro řízení motorových vozidel.

Přímo vztahujícími se skutečnostmi jsou :

- činnost před jízdou,
- momentální stav před událostí (zdravotní, ovlivnění alkoholem, léky, únava, ...),
- průběh jízdy (rychlost, viditelnost, přehlednost, hustota provozu, znalost prostředí a dopravního značení, v jaké části komunikace jel, zda se plně věnoval řízení vozidla či byl rozptýlován, chování ostatních účastníků provozu, ...),
- technický stav vozidla (stáří, účinnost ovládacích prvků vozidla, stav pneu, ...)
- průběh vlastní nehody (počátek nehodového děje, jeho reakce, podmínky jeho reakce na situaci, určení vzdáleností a času ke svým reakcím, ...),
- chování účastníků nehody (i jeho) po události (manipulace s vozidly, osoby na místě přítomné, poskytování první pomoci, ...),
- také z jeho pohledu, co bylo příčinou nehody a jeho podíl na ní.

---

40) Musil, J. a kol. Kriminologie. Praha: Naše vojsko, 1994; , str. 158

41) Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001, str.194

42) Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Trestní právo procesní. 2.vydání. Praha: C.H.Beck, 2003, str. 421

### Výpověď svědka /§ 97-104/

„Svědek je osoba odlišná od obviněného, která byla vyzvána orgánem činným v trestním řízení, aby jako svědek vypovídala o skutečnostech, které vnímala svými smysly“<sup>43)</sup> čímž se stává nezastupitelným jinou osobou. Jeho pozice je neslučitelná s pozicí znalce a obhájce.<sup>44)</sup> Na základě zákonem uvedených případů nesmí být od svědka požadována výpověď (povinnost mlčenlivosti) nebo má právo ji odepřít (nebezpečí tr.stíhání sobě či osobám blízkým). Za zákonem stanovených podmínek lze využít institut „utajovaného svědka“ (§55 odst. 2 TrŘ). Odlišnosti ve vedení výslechu si vyžaduje osoba svědka (osoba mladší 15 let, poškozený, duševně chorý atd.)

### Praktické východisko :

U osob majících účast na nehodě se setkáváme od zkreslování nehodové události až po lživé výpovědi, které svým „majitelům“ mohou přivodit trestní stíhání. Poškození často zveličují následky nehody, vinu obviněného, mnohdy ve snaze zakrýt své spoluzavinění, osoby se vztahem k pachateli činí pravý opak, z těchto důvodů je nutné řádné prověření jejich výpovědi s relevantními skutečnostmi. Objektivnější jsou poté výpovědi nezávislých svědků, ač uvádění rychlostí a vzdáleností může být subjektivně zkreslené.

Mimo vylíčení události je nutné výslechem svědka objasnit:

- vztah k obviněnému,
- jakým způsobem se do pozice svědka dostal (sám se přihlásil OČTŘ na místě či na výzvu, požádán účastníky nehody o svědectví atd.),
- místo, ze kterého událost pozoroval a fázi, od které událost začal pozorovat, kdy bylo jeho pozorování ukončeno,
- jakou činnost při tom vykonával a čím byl rozptylován,
- chování účastníků po nehodě,
- smyslové kvality svědků,
- znalost a praxe v řízení motorových vozidel.

### **4.4. Znalecké zkoumání - znalci /§105-111 TrŘ/**

Pro objasnění konkrétních skutečností důležitých pro trestní řízení, které vyžadují odborné znalosti, trestní řád orgánům činným v trestním řízení umožňuje přibrání znalce. „Znalec je

---

43) Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001, str.198

44) Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Trestní právo procesní. 2.vydání. Praha:C.H.Beck, 2003,str.429-32

osoba rozdílná od procesních stran a orgánů činných v trestním řízení, kterou tento orgán přibírá za tím účelem, aby na základě svých odborných znalostí objasnila tu či onu skutečnost důležitou pro trestní řízení.<sup>45)</sup> Znalci jsou zapsáni v seznamu znalců krajských soudů nebo Ministerstva spravedlnosti nebo se jedná o ústavy nebo jiná specializovaná pracoviště se zaměřením na znaleckou činnost. Pokud není osoba zapsána v seznamu znalců, může být ustanovena, jestliže není pro daný obor žádný znalec zapsán nebo pokud zapsaný znalec nemůže úkon provést nebo jestliže provedení by bylo spojeno s nepřiměřenými obtížemi a náklady. Takovýto ustanovený znalec musí složit do rukou orgánu, jež jej ustanovil, slib. Praxe ukazuje nutnost přibrání znalců, neboť vyšetřovatel nemůže znalostně obsáhnout veškerou odborně technickou či medicínskou problematiku dopravních nehod.

Nejčastěji jsou při dopravních nehodách přibírání znalci z oboru :

- ❖ dopravy k vypracování analýzy nehodového děje
- ❖ zdravotnictví
  - soudního lékařství k rozsahu újmy na zdraví a mechanismu jejího vzniku, k dopočtu alkoholu, k pitvě (dva znalci),
  - toxikologie k rozboru odebraného biologického materiálu,
  - psychiatrie k posouzení duševního stavu, míry ovlivnění alkoholu a návykových látek,
  - soudní psychologie také k posouzení duševního stavu a osobnosti,
  - neurologie k činnosti mozku.
- ❖ všeobecného strojírenství a ekonomiky – posouzení technického stavu dopravních prostředků a ocenění vzniklé škody na nich.

Výsledkem znaleckého zkoumání je písemná forma, nazývá se znalecký posudek. Skládá se obecně z nálezu, posudku a znalecké doložky. Posudek musí být vždy vypracován tak, aby byl přezkoumatelný. V žádném případě by se znalec neměl odchýlit od své odbornosti a zabývat se otázkami z jiného oboru či. otázkami právními.

Zvláštním znaleckým zkoumáním, nejen při dokazování u silničních dopravních nehod, jsou kriminalistické expertízy, které provádějí specializovaná pracoviště Policie ČR. Jsou jimi Kriminalistický ústav a na úrovni bývalých krajů Odbory kriminalistické techniky (OKTE). Tato pracoviště odborně vyhodnocují zajištěné stopy na místě činu a provádějí tzv. expertízy (srovnávání a vyhodnocování sporého a srovnávacího materiálu) – trasologické (stopy pneu a obuvi), daktyloskopické (nejsou u dopravních nehod tak obvyklé), mechanoskopické (úlomky

---

45) Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001, str. 215

střepů a jiných částí vozidel, vznik poškození pneu - defektoskopie), biologické (krev, tělní sekret, nedopalky) a chemické (barvy, mazadla, pohonné látky).

Podle ustanovení platných pro příbrání znalce, kdy orgán činný v trestním řízení přibere znalce za účelem vypracování znaleckého posudku, může si ze stejných důvodů, relativně nově, vyžádat odborné vyjádření. Základní pohnutkou při rozhodování tohoto orgánu, zda bude postačující odborné vyjádření či je nutný znalecký posudek, je složitost posuzované otázky. Ke znalcům řadíme i tlumočníky, kteří jsou jejich „zvláštním druhem“.

#### Praktické východisko :

V případě znaleckého posudku z oboru dopravy je posudek tvořen úvodní částí, kde znalec uvádí podklady, které mu byly pro vypracování posudku poskytnuty, účel posudku, úlohu znalce, datum vyžádání posudku a datum, ve kterém je vypracován. Nálezová část zachycuje stav zadané věci předloženým spisovým materiálem, vlastním ohledáním místa. Posudková část obsahuje výpočty k analýze děje dopravní nehody. Poslední částí posudku je závěr, ve kterém souhrnně znalec zodpoví položené otázky. Přílohami posudku jsou zejména grafické přílohy a vstupní data s výpočty některého z počítačových programů k analýze dopravních nehod. Znalecká doložka je nezbytnou součástí posudku.

Znalci mohou sami provést tzv. technický experiment, a to za účelem zjištění dílčích technických (odborných) skutečností důležitých pro vyhotovení zadaného posudku, jako je např. průjezdnost zatáčky, změření podélného a příčného sklonu vozovky, změření adhezních vlastností vozidla a vozovky, technická prohlídka vozidla atd. To vše bez účasti orgánů činných v trestním řízení, tento úkon musí být rozpracován v nálezové části posudku.

#### **4.5. Vyšetřovací pokus, rekonstrukce a prověrka na místě**

##### **Vyšetřovací pokus /§104c TrŘ/**

Vyšetřovací pokus je úkon, kterým se zjišťuje, ověřuje nebo upřesňuje pozorování v uměle vytvořených podmínkách, zda se určitá skutečnost, která má význam pro trestní řízení, stala nebo mohla stát určitým způsobem a za určitých podmínek. Rozhodující podmínkou úspěšnosti a vypovídací schopností vyšetřovacího pokusu je zajištění objektivnosti jeho výsledků, objektivnosti hodnot vyšetřovacím pokusem zjišťovaných. Většinou se provádí za konzultace a účasti znalce z oboru dopravy, neboť se jím nejčastěji ověřují skutečnosti zjištěné jeho znaleckým zkoumáním, které bývá často pomyslným stupínkem v důležitosti před vyšetřovacím pokusem. Zejména v případech dopravních nehod se jedná o úkon blízký se svou podobností až rekonstrukci, kdy částečnou simulací za co nejpodobnějších podmínek místa a doby nehody můžeme vyvrátit určitá výsledkem zjištěná tvrzení. Identičnost

podmínek vyšetřovacího pokusu je nutné dodržet v místě vyšetřovacího pokusu, stavu a vlastnosti místa, a viditelnosti v místě dopravní nehody.<sup>46)</sup>

Běžně jsou předmětem vyšetřovacího pokusu: zjišťování dohlednosti v místě nehody, výhledu z vozidla, rychlosti a směru jízdy vozidla či chodce, akcelerační nebo brzdny účinek vozidla, ověření slyšitelnosti zvukových výstražných signálů, změření intervalů náběhových fází na světelných signalizačních zařízeních, případně další okolnosti, které vyplývají z vyšetřování dopravní nehody. Zásadně se neprovádějí vyšetřovací pokusy, při kterých by byla ohrožena bezpečnost aktivních účastníků, např. zjišťování možné rychlosti pro průjezd zatáčkou.<sup>47)</sup>

### **Rekonstrukce /§104d TrŘ/**

Tento úkon zahrnuje v sobě určitý souvislý celek jednání pachatele (popřípadě svědků, poškozených), který spočívá v obnovení situace a okolností, za kterých byl trestný čin spáchán, nebo které k němu mají podstatný vztah. Účelem je rekonstruovat původní podmínky předchozí události, celkovou, popřípadě dílčí situaci a skutkové okolnosti případu. Policejní orgán provede rekonstrukci pouze tehdy, je-li toho třeba k objasnění věci a jiné důkazy provedené v trestním řízení k tomu nepostačují. Rozdíl v porovnání s vyšetřovacím pokusem spočívá v celistvém opakování zjišťovaného děje, pokud jde o postup při rekonstrukci. Rekonstrukci za účasti mladistvého nebo osoby mladší patnácti let lze provést jen tehdy, nehrozí-li narušení jejich duševního nebo mravního vývoje. Pokud lze účelu rekonstrukce dosáhnout jiným způsobem, policejní orgán od ní upustí.

### **Prověrka na místě /§104e TrŘ/**

Jedná se o úkon, při kterém vyslechnutá osoba (svědek, poškozený, podezřelý, obviněný) ukazuje místa a objekty spojené s vyšetřovaným případem, popisuje a demonstruje určitou činnost, o které vypověděla, s cílem porovnání uvedených skutečností s konkrétním místem, získání nových faktů nebo zajištění dalších důkazů.

Pro postup při rekonstrukci i při prověrce na místě se přiměřeně užijí ustanovení o vyšetřovacím pokusu.

### **Plánování a protokolace vyšetřovacího pokusu, rekonstrukce a prověrky na místě**

Vyšetřovací pokus a rekonstrukce, popř. prověrka na místě se musí řádně předem připravit a naplánovat. Zabezpečit přítomnost potřebného počtu k tomuto úkonu potřebných osob - k zajištění místa, ke střežení obviněného, pokud je zadržen nebo ve vazbě, přítomnost nezúčast-

---

46) Bradáč, A. a kol. Soudní inženýrství. Brno: Cerm akademické nakladatelství, 1999, str.197

47) Bradáč, A. a kol. Soudní inženýrství. Brno: Cerm akademické nakladatelství, 1999, str.197

něné osoby a je-li toho třeba, lékaře a znalce. O době a místě konání těchto úkonů je třeba v dostatečném časovém předstihu vyrozumět osoby, kterým tuto možnost trestní řád ukládá. K úkonům, které souvisejí s vyšetřovacím pokusem, nesmí být podezřelý, obviněný a svědek, který má právo odepřít výpověď, žádným způsobem donucován. Pro účast osoby mladší patnácti let se přiměřeně užije ust. § 102 trestního řádu.

V případě dopravních nehod se jedná se o dost náročnou činnost po stránce organizace (dokonalé zajištění místa dopravní nehody, shodné povětrnostní podmínky jako v době dopravní nehody, totožnost dopravních prostředků, bezpečnost osob, ...) i vytyčení jeho provedení (co si od vyšetřovacího pokusu slibujeme, že zjistíme). Je-li činnost některého z účastníků vyšetřované události demonstrována figurantem, je třeba dbát na to, aby se figurant alespoň přibližně vzezřením, věkem a oblečením podobal tomu, jehož jednání demonstruje.

O úkonu je sepsán protokol, který musí mimo povinných náležitostí obsahovat účel a cíl úkonu, údaje o době a místě provedeného úkonu, o podmínkách, za nichž byl úkon prováděn, podrobný popis všech dílčích úkonů (pokusů) a jejich výsledky, prohlášení jednotlivých účastníků úkonu, zda zápis odpovídá jeho průběhu a dosaženým výsledkům, podpis policisty, který protokol sepsal, a podpisy osob, které byly úkonu přítomny. Přílohou protokolu je zpravidla foto(video)dokumentace tohoto úkonu, byla-li zpracována, popř. i situační náčrtek.

#### **4.5. Porovnání naší úpravy dokazování s ohledem na vybrané zahraniční úpravy**

##### Slovenská republika

Je zcela zřejmé, že trestněprávní úprava dokazování SR vychází ze stejných základů jako naše. Trestní řád z roku 1961, který je u nás stále v účinnosti, byl na Slovensku měněn k 1.1.2006, kdy vstoupil v účinnost zákon č.301/2005 Sb. Oba státy mají obdobný žebříček kulturních a morálních hodnot, vycházející ze společného historického vývoje obou národů. Také slovenská úprava trestního procesního práva vyznává obdobné důkazní prostředky a způsob jejich provádění.

##### Polsko

Také dokazování v Polsku je stavěno na obdobných zásadách jako naše úprava. Dokazování upravuje „Kodeks postepowania karnego“ (kodex řízení trestního) z roku 1997. Podměty k dokazování dávají strany řízení. Nemusí se dokazovat všeobecně známé skutečnosti. Důkazní prostředky jsou obdobné a v oddílech o dokazování jsou zpracovány i občanské šetření, zadržení věci a prohlídky, kontrola a zaznamenání hovorů.

Otázky a úprava dokazování silničních dopravních nehod se v těchto případech neliší od naší úpravy, shoda je i v právní kvalifikaci společensky nebezpečných jednání v dopravě.

## Závěr

Doprava se stala nedílnou součástí našeho současného životního stylu. Dnešní tempo ji využívá až na hranici jejích možností. Tento stav s sebou nese rizika, která jsou stále častějším průvodním jevem dopravy. Tyto negativní průvodní jevy, poškozování životního prostředí a nehodovost, jsou stejně závažné a je nutné nalézt jejich řešení. Současně nastavená politika vyspělých států, mezi které se také řadíme, negativa dopravy nebere na lehkou váhu a společně s odborníky hledá cestu, která by maximalizovala prospěšnost dopravy za minimální přítomnosti negativních jevů. Problémy ekologického rázu jsou řešeny za využití obnovitelných zdrojů jako paliva dopravních prostředků, výběru dopravních cest s co nejmenším zásahem do rázu krajiny a ekosystému, tedy snižováním dopadů na ekologii.

Nehodovost je nutné nejen řešit výchovou řidičů, ale i zlepšováním bezpečnostních prvků vozidel a zdokonalováním práce i vybavení orgánů činných v trestním řízení (např. je otázkou času, kdy nedílnou součástí vozidla bude tzv. černá skříňka zaznamenávající důležité jízdní úkony, což pomůže vyšetřování). Výchovou řidičů nemám na mysli pouze výchovu v autoškole, ale generální i individuální prevenci trestněprávních norem, která nastupuje jako prostředek ochrany při selhání mechanismů norem regulujících dopravu. Za zvážení také stojí restrukturalizace výchovy nových řidičů, zpřísnění podmínek ve smyslu prodloužení kurzů a vydávání řidičského oprávnění v počátečních letech na dobu určitou, poté opět přezkoušení odborné a praktické způsobilosti a vydání řidičského oprávnění na dobu neurčitou s podmínkou a opět přezkoušení způsobilosti v období pěti let.

Pokud bych nastínil problematická místa trestněprávní úpravy, tak jimi jsou :

- nejednotnost názoru při „spoluvině“ druhého účastníka na právní kvalifikaci jednání pachatele,<sup>48)</sup>
- někdy bezmyšlenkovitá aplikace odklonů trestního řízení (podmíněné zastavení trestního stíhání a narovnání), trestné činy v dopravě patří mezi ty trestné činy, na které je možné odklonů využít. Při využití „restorativního soudnictví“ by měl mít

---

48) např. nedání přednosti v jízdě řidičem motorového vozidla a způsobení těžké újmy na zdraví řidiči druhého vozidla, který nebyl připoután bezpečnostním pásem. Setkal jsem se s třemi způsoby řešení. První způsob jedná se o trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 TrZ. Druhý způsob jedná se o trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 TrZ, vzhledem k situaci, že byl poškozený řidič nepřipoután hodnoceno, že pachatel neporušil důležitou povinnost. Třetí způsob vypracování znaleckého posudku na rozsah újmy poškozeného v případě, že by byl připoután a pak hodnoceno dle charakteru a rozsahu zranění, jako přestupek, trestný čin ublížení na zdraví § podle § 223 TrZ nebo § 224 odst. 1, 2 TrZ.



možnost orgán o odklonu rozhodující uložit pachateli trestného činu opatření spočívající v přezkoušení z odborné a praktické způsobilosti. Tedy toto přezkoušení by mělo být součástí přiměřených omezení a povinností směřující k tomu, aby vedl řádný život,

- absence důkazní hodnoty úředního záznamu o podání vysvětlení.

Obecným a ožehavým tématem současné doby, nejen v trestním řízení, je vymahatelnost rozhodnutí a také nezájem občanů být svědky či pomoci jinému.

V současné době je již připravena kodifikace trestního práva. Současné základní normy tohoto odvětví jsou téměř 50 let staré a i přes veškeré jejich novelizace nelze změnit kostnatost a politický podtext. V novém trestním zákoně byl jinak formulován pojem trestného činu, byla provedena restrukturalizace zvláštní části, v trestním řádu došlo k zapracování nových pojmů, např. nesporné skutečnosti, dohadovací řízení. Z novel je patrná snaha o zrychlení trestního řízení a zmizí materiálně formální pojetí trestného činu. Pravděpodobně se bude jednat o krok správným směrem, který naše trestní právo potřebovalo.

Domnívám se, že vyšetřování dopravních nehod je v naší republice na vysoké úrovni. K této skutečnosti přispívá tradice specializace útvaru Policie ČR se zaměřením pouze na vyšetřování dopravních nehod, kriminalistikou vytvořená metodika této činnosti, moderní právní norma upravující pravidla provozu na pozemních komunikacích a kvalitní trestněprávní úprava. Trestněprávní úprava z pohledu hmotného trestního práva vykazuje dostatečný záběr postihující protiprávní jednání v dopravě a procesní stránka umožňuje orgánům činným v trestním řízení využít metodiku vyšetřování dopravních nehod a odborné znalosti soudních znalců. Pokud nedojde k poklesu takto nastavené hranice odbornosti a do vyšetřování zasáhne již v počátku více výpočetní technika a lepší technické vybavení, neměla by takto nastavená laťka klesat.

## Summary

This bachelor work deals with the theme „ Traffic accidents caused by negligence and chosen questions of their proofs“.

The introduction foreshadows the main issues of this thesis and lays out the aims which are to be explained in it.

In the Chapter 1, I treated the explanation of main notions related to the traffic, its subdivision and the traffic accident and the evolution of the accident rate. I specified the injurious conducts committed by the traffic participants and I tried to catch the basic differences. The fact of the crime in traffic and the main distinction of crimes according to their subjective aspect were specified. In this part, the law regulation of traffic crimes since 1961 was studied.

The Chapter 2 characterizes the traffic accidents caused by negligence, their composition and classification from different points of view. The accident behaviour, the traffic accident course and legal classification are the most important aspects. The causes of traffic accidents were not overseen. Thereinafter, I analyse the legal classifications of crimes according to the frequency of occurrence (battery caused by negligence pursuant to §223 of Penal Code, §224 article 1, 2 and 3 of Penal Code, threat under the thumb of habit-forming drug pursuant to §201 of Penal Code, pursuant to §180 of Penal Code and threatening of public utility facilities functioning pursuant to §184 of Penal Code).

In the following chapter, the investigation of traffic accidents is analyzed from criminal point of view. The object of traffic accidents` investigations was determined and the criminal dimension of the penal activity was described. The initial measures on the spot of the accident and finding the causes were studied.

The Chapter 4 describes the road traffic accidents proving and the notion of proving is analyzed and explained. It specifies the proof, proper evidences, proof bearers and selected issues of proving in the event of traffic accidents. The search of premises, the statements, the expert examination, the enquiry attempt, the reconstruction and the examination on the spot are also described. This chapter includes the comparison of proving methods in Slovakia and in Poland.

The conclusion evaluates the effort to reduce the accident rate and sketches the solution of negative aspects in general. It also details the problematic areas of penal legislation.

## Seznam použité literatura :

### Knižní tituly

- Bradáč, A. a kol. Soudní inženýrství. Brno: Cerm akademické nakladatelství, 1999;
- Císařová, D. a kol. Trestní právo procesní, 1. dotisk. Praha: Linde Praha, a.s., 2001;
- Čečot, V. a kol. Dopravné nehody (vyšetřovanie, dokazovanie a znalecké skúmanie). Bratislava : Vydavateľstvo a nakladateľstvo respo, spol. s r.o., 2003;
- Čermín, S. a kol. Kriminalistika – dopravní nehody. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1968;
- Kratochvíl, V. a kol. Trestní právo hmotné. Obecná část. 3. vydání, Brno: MU v Brně 2002;
- Musil, J., Kratochvíl, V., Šámal, P. a kol. Trestní právo procesní. 2.vydání. Praha: C.H.Beck, 2003;
- Musil, J. a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994;
- Novotný a kol. Trestní právo hmotné, II. Zvláštní část, 3. vydání, Praha: Codex 1997;
- Porada, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha 2000;
- Šámal, P. a kol. Trestní řád. Komentář. 5 vydání. Praha : C.H.Beck, 2005;
- Šámal, P., Půry, F., Rizman, S. Trestní zákon. Komentář. I. a II. díl. 6. vydání. Praha : C.H.Beck, 2004;

### Právní předpisy

- Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č.140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č.141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č.200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 301/2005 Zb., trestný porádek
- Kodeks postepowania karnego;

### Ostatní prameny

- [www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz) (Ministerstvo vnitra ČR – statistiky, články)
- [www.justice.cz](http://www.justice.cz) (oficiální server českého soudnictví)
- [www.autosap.cz](http://www.autosap.cz) (sdružení automobilového průmyslu)

## **Seznam použitých zkratk :**

TrZ - zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů

TrŘ - zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů

ZPPK - zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

ZP - zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

## **Seznam příloh :**

Příloha č.1 - Vývoj nehodovosti od roku 1990 do současnosti v ČR a jejich následky

Příloha č.2 - Absolutní počty nehod v silničním provozu ČR od roku 1980 do současnosti

Příloha č.3 - Absolutní počty usmrcených a zraněných osob v silničním provozu ČR od roku 1980 do současnosti

Příloha č.4 - Počet usmrcených a zraněných osob na 100.000 registrovaných motorových vozidel v ČR

Příloha č.5 - Porovnání počtu usmrcených osob na 100.000 registrovaných motorových vozidel s ostatními zeměmi za rok 1998

Příloha č.6 - Podíl trestné činnosti z celkového počtu dopravních nehod za období 2000 – 2006

Příloha č.7 - Deset netragičtějších a nejčtetnějších příčin dopravních nehod řidičů motorových vozidel v roce 2006