

PRÁVNICKÁ FAKULTA MASARYKOVY  
UNIVERZITY

Teorie a praxe přípravného řízení trestního

Katedra trestního práva



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Zvláštnosti vyšetřování silničních dopravních  
nehod**

**Jan Pánek**

**2012/2013**



*„Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: Zvláštnosti vyšetřování silničních dopravních nehod zpracoval sám. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použil k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.“*

.....

Jan Pánek

## **Poděkování**

Tímto bych rád poděkoval vedoucímu této práce JUDr. Karlu Meixnerovi, Csc., za odborné vedení práce a velmi cenné rady, které mi byly velkým přínosem.

## **Abstrakt**

Tato bakalářská práce je rozdělena do jednotlivých kapitol, ve kterých je charakterizována silniční dopravní nehoda, včetně její klasifikace, příčin vzniku a vymezení trestně právních a správně právních aspektů. Dále popisuje typické vyšetřovací situace a zejména pojednává o počátečních a následných úkonech vyšetřování dopravních nehod.

K zpracování této práce jsem využil zejména odbornou literaturu, zabývající se problematikou dopravních nehod, právní předpisy a zkušenosti nabyté v praxi u Policie České republiky. Práce je popisná a ve stanoveném rozsahu je pouze skromným příspěvkem k problematice vyšetřování dopravních nehod.

## **Seznam klíčových slov**

Dopravní nehoda, vyšetřování, ohledání, kriminalistické stopy, kriminalistická expertíza.

## **Abstract**

This Bachelor thesis is divided into particular chapters, in which is a road traffic accident characterized, including its classification, causes of a specific criminal laws and legal aspects. It also describes the typical investigation of the situation and in particular it discusses the initial and subsequent acts in investigation of accidents.

For this work I used mainly literature dealing with traffic accidents, legislation and experience gained in practice at the Police of the Czech Republic.

The work is descriptive and within the specified range there is only a modest contribution to the issue of investigating traffic accidents.

## **List of key words**

Traffic accident, investigation, inspection, forensic traces, forensic expertise.

## Obsah:

Úvod .....	7
1. Silniční dopravní nehoda .....	8
1.1 Kriminologická charakteristika silniční dopravní nehody .....	8
1.2 Klasifikace silničních dopravních nehod .....	9
1.3 Příčiny dopravních nehod .....	10
1.4 Vymezení trestně právních a správně právních aspektů silniční dopravní nehody .....	11
2. Typické vyšetřovací situace .....	14
3. Počáteční úkony při vyšetřování dopravních nehod .....	16
3.1 Počáteční neodkladná opatření .....	16
3.1.1 První pomoc .....	16
3.1.2 Odvracení hrozícího nebezpečí .....	17
3.1.3 Uzávěry .....	18
3.1.4 Zajištění stop před poškozením .....	19
3.2 Počáteční neodkladné vyšetřovací úkony .....	19
3.2.1 Ohledání místa dopravní nehody .....	20
3.2.2 Kriminologické stopy na místě dopravní nehody .....	25
3.2.3 Ohledání vozidel .....	28
3.2.4 Ohledání mrtvol .....	30
3.2.5 Lékařská prohlídka osob .....	31
3.2.6 Zjišťování stavu účastníků .....	32
4. Následné úkony vyšetřování .....	35
4.1 Výslechy účastníků a svědků dopravních nehod .....	35
4.2 Výslech obviněného .....	36
4.3 Vyšetřovací pokus a rekonstrukce .....	36
4.4 Součinnost s odborníky na místě události .....	37
5. Součinnost s veřejností při pátrání .....	40
Závěr .....	41
Seznam použitých pramenů a literatury .....	42

## Úvod

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybral téma „Zvláštnosti vyšetřování silničních dopravních nehod“. Tato problematika je mi velmi blízká, jelikož jsem toho času ve služebním poměru u Policie České republiky na Dopravním inspektorátu ve Vyškově. I když jsem zařazen ve skupině dohledu nad silničním provozem, spoustu služeb vykonáváme společně se skupinou dopravních nehod, které s vyšetřováním silničních dopravních nehod pomáháme. Proto mi jsou veškeré úkony týkající se vyšetřování silničních dopravních velmi blízké.

Cílem této bakalářské práce je charakterizovat co to vlastně silniční dopravní nehoda je a vysvětlit a popsat všechny kriminalistické úkony spojené s vyšetřováním silničních dopravních nehod a zejména zdůraznit důležitost úkonů na místě dopravní nehody, jejichž význam je často podceňován.

V první části bakalářské práce se zabývám teorií dopravní nehody, kdy jsem vymezil pojem silniční dopravní nehody, příčiny dopravních nehod a charakterizoval silniční dopravní nehody z aspektů trestně právních a správně právních a uvedl jsem typické vyšetřovací situace. Hlavní a nejrozsáhlejší část práce je věnována počátečním úkonům na místě silniční dopravní nehody. V poslední části práce jsou popsány následné úkony vyšetřování dopravních nehod.

K popsání této zajímavé a specifické činnosti, jakou jistě vyšetřování silničních dopravních nehod je, jsem přečetl a nastudoval spoustu kriminalistické a odborné literatury, týkající se dopravních nehod. Poznatky z těchto publikací jsem porovnal se svými zkušenostmi nabytými praxí u Policie České republiky a danou problematiku popsal v následujícím textu.

# 1. Silniční dopravní nehoda

Dopravní nehodou se rozumí „událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“.<sup>1</sup>

O dopravní nehodu se jedná pouze, pokud jsou naplněny všechny znaky uvedené v § 47 odst.1 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Každá dopravní nehoda je tvořena dvěma komponenty, kterými jsou nehodové jednání a nehodová událost. Za nehodové jednání je označeno jednání či opomenutí účastníka dopravní nehody, kterým způsobil nehodovou událost. Za nehodovou událost je označen konkrétní projev dopravní nehody (např. srážka, havárie apod.).<sup>2</sup>

## 1.1 Kriminologická charakteristika silniční dopravní nehody

Silniční dopravní nehoda je nezamýšlená, nepředvídaná, ale předvídatelná událost v silničním provozu motorových a nemotorových dopravních prostředků na veřejných komunikacích, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo způsobila škody na majetku.<sup>3</sup>

Tato základní definice, jež je platná pro všechny druhy dopravních nehod, zahrnuje tři základní znaky, kterými jsou neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost nehody, provoz na pozemní komunikaci a následek.

Dopravní nehody jsou tedy události neočekávané, náhlé, ovšem vzhledem k jednání účastníka silničního provozu se dá očekávat, že k nim dojde. Předvídatelnost událostí má určité hranice, z teoretického hlediska ho můžeme rozdělit do dvou rovin a to na předvídaní reálné a předvídaní abstraktní. U reálného předvídaní jde o předvídaní konkrétní události, ke které s největší pravděpodobností dojde v určitém čase na určitém místě, pokud existuje konkrétní příčina daná konkrétní událostí. Například lze reálně předvídat, že riskantní jízda řidiče vysokou rychlostí a předjíždění v nepřehledném úseku při hustém provozu bude mít za následek dopravní nehodu. U abstraktního předvídaní jde

<sup>1</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, § 47 odst. 1

<sup>2</sup> KONEČNÝ, J., Šetření a dokumentace dopravních nehod. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011, str. 7

<sup>3</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. Kriminologie. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2001., str. 449



o předvídání abstraktně možné události, která by mohla teoreticky nastat, kdyby byla naplněna řada spolu souvisejících příčin a podmínek. Jde zde o malou pravděpodobnost vzniku události, vázanou na řadu příčin a podmínek.

Druhým pojmovým znakem dopravní nehody je provoz na pozemní komunikaci. Provoz lze definovat, jako pohyb činitelů dopravy, což jsou řidič či jiný účastník a dopravní prostředek, po dopravní cestě v určitých objektivních podmínkách. Za dopravní prostředek se v tomto případě chápe motorové i nemotorové vozidlo, povoz i kolo. Za dopravní cestu je v silniční dopravě považována i účelová komunikace, tedy cesta, která spojuje jednotlivé objekty s ostatními pozemními komunikacemi.

Třetím pojmovým znakem dopravní nehody je následek. Jedná se o způsobení škody na životě, zdraví, majetku nebo jiného, zvláště závažného následku. Škodou je myšlena reálná, přímá škoda, která vznikla v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Následkem může být i vznik obecného nebezpečí, u kterého není podmínkou vznik následku.<sup>4</sup>

## 1.2 Klasifikace silničních dopravních nehod

Dopravní nehody je možno klasifikovat podle více kritérií. Jako nejdůležitější kritéria jsou uváděny klasifikace z hlediska charakteru dopravní nehody a klasifikace z hlediska nehodového jednání.

Z hlediska charakteru dopravních nehod se dělí na tři základní druhy a to:

- Srážky - jedná se o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, kdy se alespoň jeden z nich pohyboval silničním vozidlem. Může se jednat o srážky (ať už čelní, boční nebo náraz zezadu), střet dopravního prostředku se zvířetem či chodcem, náraz dopravního prostředku do pevné překážky.
- Havárie - v tomto případě má na dopravní nehodě účast pouze jediné vozidlo (často převrácení vozidla). O havárii se jedná pouze za podmínek, že při havárii nedojde ani k následnému střetu s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem či zvířetem, jinak by se jednalo o první druh – srážku.

---

<sup>4</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 17

- Jiné nehody - zde se jedná o nehody, které nelze zařadit do žádné z výše uvedených kategorií. Jedná se např. o zranění ve vozidle způsobené náhlým bržděním, vypadnutí z jedoucího vozidla apod.

Z hlediska nehodového jednání se dopravní nehody dělí na subjektivní a objektivní.

Za subjektivní nehodové jednání se považuje nepřiměřená rychlost, nedodržení přednosti v jízdě, jízda po nesprávné straně, jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, nedodržení vzdálenosti mezi vozidly apod.

Za objektivní nehodové jednání se označuje špatný technický stav pozemní komunikace a nepředvídatelná událost.<sup>5</sup>

### **1.3 Příčiny dopravních nehod**

Silniční dopravní nehody jsou nejčastěji souhrnem několika příčin a podmínek. Tyto podmínky nám stanovují pravidla silničního provozu, které je povinen dodržovat každý účastník silničního provozu. Jednou ze základních příčin dopravních nehod je porušení daných podmínek.

Příčiny silničních dopravních nehod mohou spočívat v jednání účastníků nehody, v technickém stavu zúčastněných vozidel, v situaci silničního provozu (hustota provozu, viditelnost, povětrnostní situace apod.), v jiných okolnostech (např. ve stavu pozemních komunikací). Výše uvedené příčiny dopravních nehod lze dále členit na dvě skupiny a to na subjektivní a objektivní příčiny dopravních nehod.

Za subjektivní příčiny dopravních nehod je označováno jak chování účastníků dopravní nehody, tak i špatný technický stav vozidla, které užil účastník k jízdě, ač věděl, že toto vozidlo je ve špatném technickém stavu a takovým vozidlem nehodu způsobil. Nejčastějšími subjektivními příčinami dopravních nehod jsou nevěnování se plně řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nedodržení dostatečné bezpečnostní vzdálenosti, nesprávné otáčení nebo couvání, nezvládnutí řízení vozidla, nedání přednosti v jízdě upravené dopravní značkou „dej přednost v jízdě“, nepřizpůsobení rychlosti

---

<sup>5</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 7

dopravně technickému stavu vozovky, jízda po nesprávné straně vozovky, vyhýbání bez dostatečné boční vůle, jiný druh nesprávné jízdy.

Objektivní příčiny dopravních nehod jsou příčiny, které nevznikly vlastním konáním subjektu. Mezi objektivní příčiny řadíme i zdravotní potíže, které se projeví náhle a nečekaně během jízdy a řidič tyto potíže nemohl předvídat a kvůli kterým nebyl schopen zabránit následku dopravní nehody. Může se jednat o selhání srdeční činnosti nebo glykemické či jiné záchvaty. V takových případech je důležité, že dopravní nehody nebyly způsobeny zaviněným jednáním subjektu a za způsobené následky dopravní nehody nemají tyto subjekty právní ani jinou odpovědnost. Tato skutečnost však musí být potvrzena lékařskou zprávou nebo zdravotní pitvou v případě zemřelého. Objektivní příčiny dopravních nehod mívají často i technický charakter. Nejčastěji to bývají závady na brzdovém systému nebo řízení vozidla v případech, kdy je vyloučeno, že technická závada vznikla nedostatečnou údržbou vozidla, například u nových automobilů. Další objektivní příčinou dopravní nehody technického charakteru je i špatný stav pozemní komunikace, kam se řadí neoznačená překážka silničního provozu, nerovnost vozovky či nedostatečná údržba komunikace v zimním období.<sup>6</sup>

#### **1.4 Vymezení trestně právních a správně právních aspektů silniční dopravní nehody**

Některé dopravní nehody nepodléhají oznamovací povinnosti Policii ČR. Oznamovací povinnost vyplývá z okolností dopravní nehody. Pokud nedošlo ke zranění nebo usmrcení osoby, ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí zřejmě převyšující částku 100 000 Kč, ke hmotné škodě na majetku třetí osoby (např. poškození dopravního značení, veřejného osvětlení, svodidel apod.), potom účastníci oznamovací povinnost nemají, ale jsou povinni sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli. Pokud došlo k naplnění alespoň jedné z výše uvedených podmínek, je účastník povinen dopravní nehodu oznámit a Policie ČR takovou nehodu šetřit. Policejní orgán poté musí vždy každé protiprávní jednání přesně právně kvalifikovat, zejména rozhodnout, zda se jedná o přestupek nebo trestný čin.

---

<sup>6</sup> KONEČNÝ, J., Šetření a dokumentace dopravních nehod. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011, str. 13-14

Dopravní nehoda v podobě přestupku není v zákoně o provozu na pozemních komunikacích blíže specifikována. Příčinami dopravních nehod jsou různé přestupky, kterých se osoby dopouštějí. Tyto přestupky jsou blíže definovány v § 125c odst. 1 zákona o silničním provozu.

*„Přestupek je 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 právních předpisů anebo o trestný čin.“<sup>7</sup>*

Jak z definice přestupku vyplývá, méně závažná jednání, důsledkem nichž k dopravní nehodě došlo, která svým nízkým stupněm nebezpečnosti pro společnost nejsou trestným činem, lze kvalifikovat jako přestupek dle ustanovení § 125c odst.1 zákona o silničním provozu. Například v případě, kdy příčinou dopravní nehody bylo nedání přednosti v jízdě, došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu.

Dopravní nehoda není v trestním zákoníku specifikována jako trestný čin. Při silničních dopravních nehodách se osoby dopouštějí jiných nedbalostních trestných činů, jejichž skutkové podstaty jsou obsaženy v trestním zákoníku. Silniční dopravní nehody jsou nedbalostními delikty, jedná se tedy o trestné činy (přečiny nebo zločiny) spáchané z nedbalosti.

*„Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. Zločiny jsou všechny trestné činy, které nejsou podle trestního zákona přečiny.“<sup>8</sup>*

Trestné činy páchané v souvislosti s dopravní nehodou, tedy skutky zaviněné nedbalostí, jsou ve většině případů pouze přečiny. V souvislosti s dopravní nehodou se setkáváme pouze se třemi druhy zločinů, kterými jsou:

- *Usmrcení z nedbalosti*, podle ustanovení § 143 trestního zákoníku.
  - *Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti*, podle ustanovení § 147 trestního zákoníku.
- Pokud dojde hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí nebo dopravy k těžkému zranění nejméně dvou osob.

---

<sup>7</sup> Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, §2 odst. 1

<sup>8</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, §14

- *Obecné ohrožení z nedbalosti*, podle ustanovení § 273 trestního zákoníku. Pokud je tímto ohrožením způsoben těžší následek (tzn. pokud je způsobena smrt nebo v souvislosti s porušením důležité povinnosti způsobena škoda velkého rozsahu nebo těžká újma na zdraví).<sup>9</sup>

Zbývající trestné činy, se kterými se setkáváme v souvislosti se silniční dopravní nehodou, jsou tedy přečiny a jsou to:

- *Ublížení na zdraví z nedbalosti*, podle ustanovení § 148 trestního zákoníku.
- *Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku*, podle ustanovení § 151 trestního zákoníku.
- *Ohrožení pod vlivem návykové látky*, podle ustanovení § 274 trestního zákoníku.
- *Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti*, podle ustanovení § 277 trestního zákoníku.
- *Ohrožení a poškození životního prostředí*, podle ustanovení § 294 trestního zákoníku.
- *Opilství*, podle ustanovení § 360 trestního zákoníku.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> KONEČNÝ, J., Šetření a dokumentace dopravních nehod. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011, str. 15-16

<sup>10</sup> KONEČNÝ, J., Šetření a dokumentace dopravních nehod. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011, str. 16

## 2. Typické vyšetřovací situace

Při vyšetřování dopravních nehod vznikají dvě typické počáteční vyšetřovací situace. První situace nastává, pokud je na místě dopravní nehody relativně nezměněný stav konečné struktury místa dopravní nehody. Zúčastněná vozidla tedy zůstanou na původním a konečném místě po nehodě a svědci a účastníci nehody jsou na tomto místě přítomni. V tomto případě se jedná o situaci příznivou, která umožňuje rychlé a snadné vyhledávání, zajištění a dokumentaci stop a jiných důkazů na místě dopravní nehody, výslechy svědků a účastníků nehody. Konečná nezměněná struktura místa nehody je tedy předpokladem rychlého zjištění příčin i viníka dopravní nehody.<sup>11</sup>

Druhá situace nastává v případě, kdy na místě dopravní nehody ke změnám konečné struktury místa nehody došlo. Například pokud se některý z účastníků z místa nehody vzdálí nebo zúčastněná vozidla byla přemístěna ke krajnici. Tato počáteční vyšetřovací situace je z hlediska zjišťování skutkového stavu věci mnohdy dosti obtížná. Stupeň obtížnosti závisí na povaze a množství změn, které byly způsobeny v konečné struktuře místa dopravní nehody. V rozsahu této problematické počáteční vyšetřovací situace rozlišujeme několik různých situací:

1. Nejmenší problémy bude činit situace, kdy jsou na místě dopravní nehody sice vozidla odtažena například ke krajnici, ale jejich konečné postavení bylo na vozovce zaznačeno, rovněž byla-li vyznačena poloha zraněných osob odvezených k ošetření a stopy na vozovce jsou chráněny před jejich znehodnocením. Nezranění účastníci a svědkové dopravní nehody jsou na místě události. Tato situace se podobá vyšetřovací situaci relativně nezměněné konečné struktury místa nehody, proto nebude zjištění a dokumentace stop průběhu nehodové události nijak zvlášť obtížné.
2. Výrazně problematičtější bude situace, kdy byla na místě dopravní nehody konečná struktura místa dopravní nehody značně změněna činností osob, které odvracejí další přímo hrozící nebezpečí, vyprošťují osoby z vozidel, hasí požár, nebo pokud se někteří z účastníků či svědků vzdálí z místa dopravní nehody. V takových případech budou hrát významnou roli nejen výslechy účastníků nehody, ale zejména výslechy osob, které se na místo události dostavili jako první,

---

<sup>11</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2001., str. 452

zrovna jako těch, kteří se podíleli například na hasebním zásahu či vyprošťování osob. V případech, kdy se někteří z účastníků dopravní nehody z místa události vzdálili, bude nezbytné zajistit stopy uvnitř vozidla za účelem prokázání přítomnosti osob ve vozidle, a provést výslechy osob, které v době po dopravní nehodě přišly do styku s pravděpodobnými účastníky nehody.

3. Extrémně obtížná vyšetřovací situace nastává v případech, kdy pachatel z místa dopravní nehody ujel a nehoda byla opožděně oznámena náhodnými osobami, které však nebyly zároveň svědky silniční dopravní nehody. Časový odstup v takových případech umožňuje pachateli odstranit stopy na zúčastněném vozidle (např. krevní stopy), opravit jeho poškození či zmařit zjištění ovlivnění alkoholickými nápoji a podobně.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> STRAUS, J. a kol., Kriminologická metodika, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2006, str. 211-213

### 3. Počáteční úkony při vyšetřování dopravních nehod

Počáteční úkony při vyšetřování silničních dopravních nehod můžeme rozdělit do dvou základních skupin a to na počáteční neodkladná opatření a počáteční neodkladné vyšetřovací úkony.

#### 3.1 Počáteční neodkladná opatření

*Počáteční a neodkladná opatření na místě dopravní nehody můžeme charakterizovat jako soubor úkonů, které jsou prováděny bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody a po zjištění stavu na místě dopravní nehody s cílem co možná nejvíce eliminovat následky dopravní nehody, hrozí nebezpečí a fixovat stav na místě dopravní nehody.<sup>13</sup>*

Prováděné úkony v této fázi činnosti na místě dopravní nehody nejsou taxativně vymezeny a také jejich pořadí nevyjadřuje pořadí důležitosti. Jejich pořadí je vždy potřeba přizpůsobit situaci na místě nehody. Samozřejmě, že přednostně se vykonávají úkony, kterými je odvráceno nebezpečí hrozící účastníkům dopravní nehody (první pomoc). Neméně důležité jsou i úkony, kterými se odvrací hrozící nebezpečí jiných vážných následků dopravní nehody, jako odvrácení nebezpečí požáru, výbuchu, ekologické havárie apod.

##### 3.1.1 První pomoc

Před lékařská první pomoc, kterou poskytuje policista nebo i jiná civilní osoba, by měla vést k odstranění akutního nebezpečí smrti a pokud je to možné i k zamezení možnosti vzniku dalšího poškození zdraví. Součástí této pomoci může být i pomoc technická, která by měla vést k odstranění vnějších fyzikálních a chemických příčin, které poškozují lidský organismus a jejich vytrvalé působení může vést ke zhoršování zdravotního stavu nebo až ke smrti účastníka nehody. Mezi tyto opatření technického charakteru patří i vyprošťování zraněných osob z poškozeného vozidla. Často je k technické pomoci zapotřebí speciálních technických prostředků, kterými disponuje záchranný tým hasičů. První pomoc, kterou poskytuje policista nebo běžný občan je

---

<sup>13</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 143



závislá na schopnostech a znalostech zásad první pomoci. První pomoc by neměla být zároveň tou poslední, která je zraněnému poskytována. Zároveň s první pomocí zpravidla dochází i k zajišťování majetku poškozených osob. Dochází k zajišťování zejména cenných věcí, jako jsou peníze či šperky a osobních dokladů či dalších osobních věcí. Zajištěný majetek poškozených je poté nutné sepsat do protokolu o zajištěných věcech.<sup>14</sup> To se samozřejmě neděje hned ve fázi počátečních neodkladných opatření na místě nehody, nejprve se poznamená, o jaké věci se jedná a kde byly zajištěny a protokol se vyhotoví později.

### **3.1.2 Odvracení hrozícího nebezpečí**

Odvracení hrozícího nebezpečí mívá řadu podob. Může se jednat o vykázaní osob z místa dopravní nehody, pokud hrozí reálné nebezpečí výbuchu unikajících pohonných hmot a již nelze zamezit jejich vznícení od hořícího vozidla. Může také spočívat v zajištění vypnutí elektrického proudu či plynu, došlo-li k poškození elektrického vedení či plynovodu. Dále ve vyproštění či vytažení osob z poškozeného vozidla, zajištění uvolněného nákladu, zabránění pádu vozidla ze srázu, v zamezení vytékání a roztékání provozních kapalin vozidla, odstranění vznětlivých či výbušných látek z motorového prostoru apod. Často nám naše síly k odvracení hrozícího nebezpečí nestačí, proto je potřeba odborné pomoci, kterou zajistí operační důstojník Policie ČR tím, že odbornou pomoc vyžádá přímo u specializovaného pracoviště. Vyžádá si na místo například příjezd hasičů, nechá vypnout elektrický proud či nechá odstavit plyn od specializovaných pracovníků apod. Veškerá tato činnost na místě dopravní nehody mívá zpravidla negativní dopad na stopy, které dopravní nehodou vznikly. Zásahy, které směřují k zamezení šíření škodlivého následku dopravní nehody, mění umístění stop a často i ničí jejich informační hodnotu. Je proto vhodné, pokud to okolnosti dovolí, tuto činnost na místě dopravní nehody průběžně dokumentovat, fotografováním či natáčením na video.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 282

<sup>15</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 144

### 3.1.3 Uzávěry

Zřízení uzávěry je příznačným opatřením prvního zásahu na místě dopravní nehody. Uzávěra je součástí úkonů směřujících k zajištění místa dopravní nehody a je zároveň nejvýznamnějším nástrojem k tomuto zajištění. Uzávěra má několik významů, z nichž nejdůležitější jsou ochrana stop a zabezpečení nerušeného ohledání místa dopravní nehody. Rozsah uzávěry určuje rozsah dopravní nehody a konkrétní situace a podmínky silničního provozu. Zabezpečení neporušenosti a původnosti místa dopravní nehody je zásadní potřeba a předpoklad vedoucí k objektivnímu zjištění stavu na místě dopravní nehody. Rozlišujeme dva druhy uzávěr a to vnitřní a vnější.<sup>16</sup>

**Vnitřní uzávěra** slouží k ochraně vlastního místa dopravní nehody a je vymezena rozsahem prostoru předpokládaného centra dopravní nehody. Její velikost je závislá nejen na počtu a rozložení stop na místě dopravní nehody, ale také dopravní situací a vlastním charakterem místa dopravní nehody. Vytváření vnitřních uzávěr je běžnou záležitostí. Policisté zřizují vnitřní uzávěry technickými prostředky, nejčastěji vhodným postavením služebních motorových vozidel s výstražným zařízením k vymezení prostoru, kde jsou koncentrované nejdůležitější stopy dopravní nehody, aby zamezili vstupu nepovolaným osobám či vjezdu ostatním vozidlům do tohoto prostoru.<sup>17</sup>

**Vnější uzávěra** je ve své podstatě mimořádným opatřením, které značí podstatný zásah do plynulosti silničního provozu. Využívá se v případech řetězových dopravních nehod nebo u dopravních nehod, jejichž následky blokují všechny jízdní pruhy vozovky a neumožňují průjezd prostorem dopravní nehody. Tento vymezený prostor vozovky bývá též využit k likvidaci následků dopravní nehody, přistání vrtulníku záchranné služby, vyprošťování poškozených vozidel, překládání nákladu z poškozeného vozidla apod. Součástí vnějších uzávěr bývá obvykle zřízení objížděk. Tyto objížděky musí být dostatečně a jasně technicky vyznačeny a zpravidla vyžadují přítomnost policistů, kteří řídí a usměrňují provoz. Na uzavření místa dopravní nehody nebo zřízenou objížděku musí být řidiči včas informováni, aby měli dostatek času na přizpůsobení své jízdy změněným podmínkám provozu na pozemních komunikacích. Vnější uzávěry spojené s objížděkou se

---

<sup>16</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 283

<sup>17</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 35-36

zřizují na dobu nezbytně nutnou k provedení ohledání místa nehody a odstranění jejich následků.<sup>18</sup>

### **3.1.4 Zajištění stop před poškozením**

Během celého stadia počátečních a neodkladných opatření na místě dopravní nehody je důležité průběžně zajišťovat stopy před jejich znehodnocením. Je třeba fotograficky či videozáznamem dokumentovat všechna opatření, která vedou ke změně stavu na místě dopravní nehody. Je třeba si uvědomit, že se jedná o změny nezvratné, které mohou zásadní měrou změnit stav na místě nehody a tím negativně ovlivnit objektivní vyšetřování dopravní nehody. Dalším velmi důležitým opatřením je v tomto stadiu i zajišťování účastníků a svědků dopravní nehody. Svědci dopravní nehody, kteří by mohli osvětlit řadu otázek vyšetřujícím policistům, se často z místa nehody vzdalí a tím bývá značně ztíženo objektivní zjištění příčin a průběhu dopravních nehod. Opilí řidiči zase mívají snahu z místa nehody odjet, aby se vyhnuli dechové zkoušce ke zjištění, zda neřídili vozidlo pod vlivem alkoholu. Tomu je samozřejmě třeba zabránit například i tím, že jsou vyňaty klíče ze spínací skříňky. Všichni řidiči zúčastněných vozidel dopravní nehody jsou obligatorně vyzváni k provedení dechové zkoušky ke zjištění, zda neřídili vozidlo pod vlivem alkoholu. Není totiž vyloučeno, že se později budou hájit tím, že alkohol požili až po dopravní nehodě. Pokud je některá z dechových zkoušek pozitivní, je dotyčný vyzván k odběru žilní krve spojeném s lékařským vyšetřením. Pokud řidič tvrdí, že alkohol požil až po dopravní nehodě, odběr žilní krve se provede opakovaně nejméně po půl hodině.<sup>19</sup>

## **3.2 Počáteční neodkladné vyšetřovací úkony**

Za charakteristické počáteční vyšetřovací úkony při vyšetřování silničních dopravních nehod považujeme obzvláště ohledání místa dopravní nehody, ohledání vozidel, ohledání osob a mrtvol, vyžadování potřebných vysvětlení od účastníků dopravní nehody a očitých svědků a dokumentaci dopravní nehody.

---

<sup>18</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 283-284

<sup>19</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 36-37

### 3.2.1 Ohledání místa dopravní nehody

*„Účelem ohledání místa dopravní nehody je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele.“<sup>20</sup>*

Zvláštností ohledání místa dopravní nehody je, že je při něm používáno postupů technické povahy, které si vyžadují odborné technické znalosti vyšetřujících policistů, zvláště z konstrukce a provozu dopravních prostředků. U ohledání místa dopravních nehod platí totéž co u ohledání místa jiných trestných činů, tedy zásada systematického a důsledného ohledání místa činu, protože místo dopravní nehody je důležitým nositelem informací, tedy důkazů pro objasnění dopravní nehody. Postup při ohledávání se také nijak zvlášť neliší. Nezbytně nutné při ohledání místa dopravní nehody je důsledně číselně značit stopy na místě nehody a ty poté důsledně a přesně popsat. Nutnou podmínkou důsledného a objektivního vyšetření každé dopravní nehody je fixace stop, která se kromě grafické fixace provádí především fotograficky, u rozsáhlých dopravních nehod je využíváno i videozáznamu a pouze výjimečně je využívána ve spolupráci se specializovanými kriminalistickými pracovišti i metoda fotogrammetrie, která je sice ideálním způsobem zobrazení dané situace, je ovšem technicky a organizačně velmi náročná.

Aby bylo ohledání místa dopravní nehody úplné, je nutné správně stanovit hranice ohledání, tedy vymežit prostor, ve kterém bude ohledání provedeno. Je důležité tento prostor vymežit dostatečně široce, aby v něm byly zahrnuty všechny důležité objekty, které se na místě dopravní nehody nacházely. Místo ohledání dopravní nehody netvoří pouze vozovka, na které se nachází nejvíce stop chování vozidla těsně před nehodou, ale i místa přilehlá k vozovce.<sup>21</sup>

Na samém počátku ohledání je třeba stanovit výchozí místo ohledání. Stanovení tohoto místa je ryze individuální podle vzniklé situace na místě dopravní nehody, podle vzniklých následků a rozsahu nehody a také podle intenzity provozu. Pokud se na místě nehody nachází mrtvola, zpravidla se ohledání začíná u ní, výchozím místem ohledání tedy bývá mrtvola. Výchozím místem ohledání nejčastěji bývá místo střetu vozidel nebo místo, na kterém došlo ke srážce s jiným účastníkem nehody. V případě havárií

---

<sup>20</sup> KONRÁD, Z., a kol., Metodika vyšetřování jednotlivých druhů tr. činů, skriptum Policejní akademie, Praha 1996

<sup>21</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 286-287

motorových vozidel se doporučuje ohledání začít od konečného postavení vozidla, které havarovalo. Pokud byla ještě před samotným ohledáním místa nehody vozidla odtažena nebo změnila svou původní polohu (např. z důvodu odvrácení hrozícího nebezpečí) nebo byly zraněné osoby či mrtvoly odvezeny, vyznačí se původní poloha vozidel po nehodě i poloha zraněných či mrtvol na vozovce nebo i mimo vozovku. K tomuto vyznačení polohy vozidel nebo i zraněných či mrtvol je nutné vyžádat informace od svědků či účastníků nehody. Tuto skutečnost je nutné poznamenat do protokolu o ohledání místa dopravní nehody. Při zjišťování původní polohy vozidel, mrtvol či věcí je třeba vždy uvažovat nad tím, že uvedené objekty jsou často z místa střetu odmrštěny i do velkých vzdáleností vlivem setrvačnosti. V žádném případě se při ohledání místa dopravní nehody neprovádí rekonstrukce polohy vozidel, je tedy nepřipustné aby se vozidlo stavělo zpět do polohy, ze které bylo odtaženo.

Jako další krok je stanovení výchozího bodu měření, od kterého jsou při ohledání vztahovány vzdálenosti jednotlivých stop, vzdálenosti vozidel a ostatních objektů, které se na místě ohledání dopravní nehody nacházejí. Jako výchozí bod měření se volí relativně stálý a neměnný objekt. Nejčastěji se k tomuto účelu používají označnický kilometrů, dopravní značení, sloupy elektrického vedení, v obci rohy budov a podobně.

Součástí ohledání místa dopravní nehody je tzv. zachycení objektivních podmínek na místě dopravní nehody v době ohledání, tzn. popis samotného místa dopravní nehody, povětrnostních podmínek, světelných a rozhledových podmínek atd. Je nutné zjistit a do ohledání popsat:

- charakter vozovky (zda se jedná o silnici první třídy či místní komunikaci, přímý úsek či zatáčku, počet jízdních proudu v jednom směru apod.),
- povrch vozovky (zda se jedná o povrch betonový, živičný či o dlaždice, zda je povrch mokrá, suchý, pokrytý sněhem, námrazou, znečištěný blátem, posypaný štěrkem, pískem nebo solí apod.),
- rozměry vozovky včetně odbočovacích pruhů, krajnice apod.,
- charakteristiku okolí navazujícího na vozovku a případně i rozměry (např. příkop a jeho hloubka a šířka, travnatá plocha, lesní porost, chodník apod.)
- stav vozovky (zda se na místě nacházejí vyjeté koleje, výmoly či výtluky a jejich velikost a rozmístění),
- dopravní značení, jeho rozmístění, popřípadě viditelnost

- způsob řízení dopravy (zda je křižovatka řízena světelným signalizačním zařízením či dopravními značkami apod.)
- povětrnostní podmínky v době ohledání (tzn. jasno, slunečno, zataženo, déšť, silný boční vítr apod.)
- viditelnost (důležité je stanovení viditelnosti v noci či v mlze)
- světelné poměry (zda k nehodě došlo ve dne či v noci a světelné podmínky v době ohledání)
- hustota provozu (stanoví se odhadem)
- další charakteristické zvláštnosti<sup>22</sup>

Při ohledávání místa dopravní nehody lze uplatnit kterýkoliv ze způsobů ohledání. Ať už se jedná o excentrický, koncentrický, frontální či rajonovitý, vždy je stanovení postupu závislé zejména na následcích a rozsahu dopravní nehody. U běžných dopravních nehod se nejčastěji využívá excentrický způsob ohledání. U rozsáhlejších, zejména řetězových nehod se doporučuje rozdělit místo na jednotlivá místa a ty pak ohledávat samostatně. Při ohledání místa dopravní nehody je nutné vnímat, které stopy lze na místě nehody nalézt.

Za nejdůležitější a nejnáročnější činnost na místě nehody je považováno **měření**. V praxi se používají tři základní druhy měření, kterými jsou metoda pravoúhlého měření, měření průsečnou metodou a měření trojúhelníkovou metodou.

**Metoda pravoúhlého měření** se používá zejména k měření rovných krátkých úseků míst dopravních nehod. Není příliš vhodná k měření členitých vozovek, zatáček apod. Spočívá ve vztyčování kolmic na přímce k měřeným bodům. Měřené místo se označí nejméně dvěma body, které se propojí přímkou. Jednotlivé body, které charakterizují stopy, postavení vozidel nebo i samotné místo nehody, jsou poté na kolmici spuštěny a vzniklé úsečky měřeny.

**Metoda průsečného měření** spočívá v zaměření bodu (stopy) místa nehody ke dvěma pevným bodům - výchozím bodům měření, které se zpravidla stanovují v blízkosti vyměřovaného bodu. Měřený bod je poté určen nejméně dvěma mírami od výchozích bodů měření. Při rozsáhlejších dopravních nehodách je vhodné zvolit i více výchozích bodů měření, aby měřené vzdálenosti nebyly příliš velké. Přispívá to k přesnějšímu měření.

---

<sup>22</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 149-150

**Metoda trojúhelníkového měření** se využívá zejména při měření členitých silnic, zejména zatáček či serpentin. Spočívá v pokrytí prostoru obsahujícím body potřebné zaměřit pomyslnou sítí trojúhelníků a ve změření takto vzniklých délek. Jedná se o podobný způsob, který používají geodeti při zaměřování pevných bodů. Veškeré body vzniklé použitím této metody musí být důsledně značeny, jinak hrozí v měření chaos. Konstruování trojúhelníků je možné více způsoby, v praxi se však nejvíce používá konstrukce pomocí tří stran, protože měření úhlů trojúhelníku je na místě dopravní nehody velmi náročné.

Každá z výše uvedených metod má své výhody i nevýhody. Při vyměřování dopravních nehod je tak často používána kombinace těchto metod.<sup>23</sup>

Dále bych uvedl, že pouze ve výjimečných případech se používají zvláštní případy měření, jako vyměřování sklonu vozovky, klopení zatáčky, spádu vozovky, vyměřování silničních profilů či vyměřování silničních svahů a příkopů. Tyto zvláštní případy měření jsou velmi náročné, v praxi se používají opravdu vzácně, pro potřeby trestního řízení zpravidla postačuje fotodokumentace místa dopravní nehody.<sup>24</sup>

Zpravidla každá dopravní nehoda je zadokumentována protokolem o nehodě v silničním provozu, topograficky (náčrtek a plánek) a fotodokumentací místa dopravní nehody.<sup>25</sup>

V současné době se dopravní nehody zpracovávají v informačním systému zpracování a evidence dopravních nehod, v programu Lotus Notes, ve kterém je možné vytvářet celou řadu formulářů potřebných pro výkon služby dopravní policie, v případě dopravních nehod je to samozřejmě **Protokol o nehodě v silničním provozu**. Tento protokol má předem stanovenou formu a obsahuje všechny náležitosti potřebné ke kompletnímu popsání celé nehody, tedy zejména:

- datum a čas dopravní nehody, jejího oznamovatele,
- místo dopravní nehody, včetně GPS souřadnic,
- údaje o zúčastněných vozidlech, včetně jejich poškození

---

<sup>23</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 48-49

<sup>24</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 301-302

<sup>25</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 293

- údaje účastníků dopravní nehody, jako jsou data narození, místo pobytu, čísla dokladů, telefonní čísla, v případě zraněných osob jejich zdravotní pojišťovna, u viníka dopravní nehody právní kvalifikace skutku, kterým dopravní nehodu způsobil,
- vyličení příčiny a průběhu dopravní nehody,
- kdo provedl ohledání místa dopravní nehody, kdy toto ohledání započal a skončil,
- ohledání místa dopravní nehody

Co se týče **topografické dokumentace**, jejím úkolem je zachytit situaci na místě dopravní nehody pomocí grafického znázornění. Jak jsem již výše uvedl, mezi topografickou dokumentaci řadíme náčrtek a pláněk.

**Náčrtek** je rukou kreslený obraz místa dopravní nehody v přibližném měřítku, zobrazující jeho horizontální průmět. Náčrtek je prováděn během ohledání místa dopravní nehody. Je podkladem pro zpracování plánu, v některých případech ho i nahrazuje. Do náčrtku se zakresluje původní postavení vozidel, zjištěné stopy a předměty mající příčinnou souvislost s dopravní nehodou (např. dopravní značení) a přilehlé okolí místa dopravní nehody. Do náčrtku se vyznačuje výchozí bod měření, od kterého se stopy, předměty, vozidla apod. vyměřují jednou z výše uvedených metod měření a takto opatřené vzdálenosti se vyznačují kótováním.<sup>26</sup> Dále se na něj uvádí číslo jednací, pod kterým je dopravní nehoda šetřena, místo, datum a čas nehody, čas provedení ohledání, značka směru severu, jméno zpracovatele náčrtku, směr jízdy účastníků nehody, povětrnostní podmínky v době ohledání, stav vozovky, míra provozu, poškození vozidel. S tímto náčrtekem by měli být účastníci na místě seznámeni, což stvrzují svým podpisem.

**Pláněk** je také jako náčrtek půdorysným obrazem místa dopravní nehody, ale na rozdíl od náčrtku je přesným grafickým znázorněním místa nehody a jeho okolí bez jeho kótování.<sup>27</sup> V policejní praxi se ke kreslení plánek využívá program PC-Crash, přesněji řečeno jeho neúplná verze PC-Draw. Pláněk se pokud možno vyhotovuje v měřítku 1:200, přičemž podle velikosti místa dopravní nehody se volí formát papíru. Pláněk musí obsahovat všechny formální náležitosti, jako označení součásti policie (razítka útvaru), kterých účastníků se týká, včetně uvedení vozidel, číslo jednací pod kterým je nehoda šetřena, označení světových stran (vyznačení severu), měřítko ve kterém je vyhotoven,

<sup>26</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 294-295

<sup>27</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 298-299



datum vyhotovení, legendu (vysvětlivky k plánu) a podpisovou doložku zpracovatele včetně jeho podpisu.

**Fotografická dokumentace** je zpravidla nejdůležitějším důkazním prostředkem, jehož kvalita často ovlivňuje i případné vypracování znaleckého posudku. Je proto potřeba jí na místě věnovat patřičnou pozornost a pečlivost. Fotografie nám podává věrný a ucelený obraz místa dopravní nehody. Při fotografování je potřeba pořídit celkové snímky i dílčí úseky místa dopravní nehody. Stejně tak i jednotlivé předměty, vozidla, stopy apod. je potřeba zachytit nejprve v kontextu s okolím a poté pořídit jejich detailní snímky. Samozřejmostí jsou snímky charakterizující vozovku, její zakřivení, stoupání, klesání apod., nepřehledná místa, výhledové poměry řidičů a pořízení fotografií z protisměru. Dále je nutné zachytit místa nalezených poškozených osob a v neposlední řadě detailní poškození vozidel i ostatních předmětů na místě dopravní nehody.<sup>28</sup>

### 3.2.2 Kriminallistické stopy na místě dopravní nehody

Při silniční dopravní nehodě vznikají na místě události stopy materiální a stopy paměťové.

**Paměťové stopy** účastníků a svědků dopravní nehody jsou velmi důležité pro objasnění dopravní nehody. Často neodrážejí jen vlastní průběh nehody, ale i chování jednotlivých účastníků před ní, jako je způsob jízdy, přebíhání přes vozovku, odhad rychlosti jízdy, apod. I přes rizika možného omylu uvedených skutečností, vzhledem ke krátkému časovému úseku působení podnětu, jeho intenzitě a úleku mohou paměťové stopy přispět k posouzení a objasnění celé události. Získávání informací z paměťových stop výsledkem je poměrně složité a vyžaduje od vyšetřujících policistů základní znalosti forenzní psychologie a individuální přístup ke každému ze svědků.

**Materiální stopy** můžeme rozdělit do čtyř skupin:

- a) stopy na vozovce
- b) stopy na zúčastněných vozidlech
- c) stopy na pevných objektech
- d) stopy na tělech poškozených

---

<sup>28</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 60-61

## a) Stopy na vozovce

Prvním druhem stop na vozovce jsou **stopy jízdy vozidla**, které jsou na vozovce vytvářeny volně se otáčejícím nebržděným kolem. Kvalita těchto stop je závislá především na povrchu vozovky, na váze vozidla a také na stavu pneumatik. Kvalitní a dobře rozeznatelné bývají na prašných cestách či na vozovkách s tvárným povrchem, jako je rozehrátý živičný povrch, bláto, sníh apod. Proti tomu velmi těžko zjistitelné bývají tyto stopy na dlažebních kostkách. Jízdní stopa je typická tím, že její tvar i vzorek dezénu, který je zanechaný na vozovce, se shoduje se skutečností. To je často důležitý faktor při pátrání po řidiči, který z místa dopravní nehody ujel. V těchto případech se vyšetřující policisté snaží ze stopy jízdy určit markanty pneumatiky (např. poškození či nepravidelnost dezénu), podle kterých je možné vozidlo později identifikovat. Pneumatika po defektu nebo méně nahuštěné pneumatika na vozovce zanechává typickou stopu převalování pneumatiky ze strany na stranu, někdy se objeví i stopy ráfku. Pokud vozidlo nárazem o překážku zastaví, vznikne v měkkém povrchu vozovky hlubší stopa po opětovném dosednutí vozidla na vozovku po jeho nárazu.

Druhým druhem stop na vozovce jsou **brzdné stopy**, které vznikají ještě se otáčejícími se koly vozidla. Důsledkem brždění vozidla je zpomalován jeho pohyb, ovšem kola jsou setrvačností nucena se stále otáčet. Důsledkem toho je, že se otisk pláště na vozovce ve směru jízdy rozmazává a obrazec dezénu je zkreslený a zdeformovaný. Vlivem hmotnosti vozidla, která jej při brždění přitlačuje k vozovce, je brzdná stopa na měkkém povrchu hlubší než stopa jízdy vozidla.

Dalším druhem stop na vozovce jsou **blokovací stopy**, které jsou tvořeny neotáčejícími se koly. Na vozovce je nalzáme v podobě tmavého pruhu. Vlivem silného tření pneumatiky o povrch vozovky jsou blokovací stopy velmi výrazné. Po zjištění délky brzdné a blokovací stopy je možné zjistit rychlost vozidla před samotným bržděním. Dále je k nutné k určení rychlosti jízdy zjistit průběh brzdných a blokovacích stop, zda jsou přímé nebo v oblouku, stav, povrch a polohu vozovky, zda se jedná o rovný úsek, klesání či stoupání, stav pneumatik vozidla a v neposlední řadě účinnost brzd.

**Stopy smyku** jsou dalším druhem stop na vozovce, které vznikají nachýlením vozidla do strany zároveň s pohybem vpřed při nepřiměřeně rychlé jízdě v zatáčkách a náhlým bržděním na kluzké vozovce. Dalšími důvody vzniku smykových stop jsou prudké otáčení volantem při vysoké rychlosti, listí či jiné nečistoty na vozovce, např.

olejové skvrny, nestejně nahuštěné pneumatiky či sjetý vzorek dezénu pneumatiky. Smykové stopy mívají zpravidla tvar křivky.

Další skupinou stop na vozovce jsou **stopy dření a vlečení a rýhy**. Tyto stopy vznikají tlakem tvrdých předmětů na vozovku při pohybu vozidla. Nejčastěji vznikají při nárazu vozidla na překážku, kterou poté vozidlo tlačí nebo vleče. Mohou je také způsobit střepy světlometů a oken či odlétnuvší těžké předměty. V neposlední řadě je vytvářejí samotná vozidla, která se po nárazu otočí přes střechu či nárazem utrhnou kolo nebo prorazí pneumatiku a pokračují v pohybu po vozovce.

V dnešní době jsou již velmi rozšířeny antiblokovací brzdové systémy „**ABS**“, kterými jsou vybaveny takřka všechna nová vozidla. Činností tohoto systému zanechávají kola motorových vozidel specifické stopy, které lze stručně popsat jako kombinaci stop jízdy vozidla a brzdných stop, které vznikají ve velmi krátkém časovém sledu.

Pro úplný výčet stop na vozovce je nutné uvést i stopy obuvi, v případě, kdy došlo ke střetu s chodcem. Dále jsou to biologické stopy a stopy různých kapalin, jako jsou brzdové kapaliny, oleje, pohonné látky a další. Tyto stopy mají často význam pro pozdější znalecké zkoumání.

## **b) Stopy na zúčastněných vozidlech**

Obvykle se jedná o různé deformace až destrukce vozidel, jejichž míra je ovlivněna intenzitou nárazu, poškrábání či odření nebo i o stopy uvnitř vozidel, kam řadíme např. deformovaný volant, uvolněné sedačky nebo i biologické stopy, pokud došlo ke zranění či usmrcení osoby apod. U vozidel zúčastněných na dopravní nehodě je nutné zjistit místo nárazu, kterým často bývá místo vykazující poškození vozidla. Není ovšem pravidlem, že místo s největším poškozením je zároveň místem střetu. Následná poškození vozidla po nárazu mohou být mnohem závažnější než ty, která vznikla samotným střetem s jiným vozidlem. U všech zajištěných stop zúčastněných vozidel je nutné zjistit, zda se jedná o stopy, které vznikly v příčinné souvislosti s dopravní nehodou, mechanismus vzniku stopy a zda a kde existuje protistopa. Stopy na zúčastněných vozidlech společně se stopami na vozovce obvykle umožňují stanovit místo střetu a modelovat průběh dopravní nehody.

### **c) Stopy na pevných objektech**

Tyto stopy se objevují při sjetí vozidla mimo vozovku. Bývají to stopy na domech, zábradlích, obrubnicích, sloupech veřejného osvětlení, plotech apod. Kromě stop na těchto předmětech je často možné v jejich blízkosti nalézt další stopy v podobě částí vozidla, jako jsou střepy světlometů či oken, kusy plastů nebo i část rozsypaného nákladu a další. Při nárazu na pevné objekty se často vyskytují stopy, které jsou pro vyšetřujícího policistu příznivé a důležité pro zjištění vozidla, v případě kdy z místa nehody řidič ujel. Jedná se o stopy nátěru předmětů, části omítky, třísky plotů apod.

### **d) Stopy na tělech poškozených**

Typickými materiálními stopami jsou také stopy na těle oběti či zraněných osob a stopy na jejich oděvu. Často tyto stopy pomohou objasnit podstatu nehody. Jedná se o vnější i vnitřní zranění, která posuzuje přivolaný lékař, u mrtvol se vše podstatné zjistí v průběhu pitvy. Dle postižených částí těla a závažnosti zranění účastníka nehody lze v některých případech zjistit, kdo vozidlo při nehodě řídil. Je doporučeno, aby se každá osoba, která vykazuje byť nepatrné zranění, nechala prohlédnout lékařem. Kromě stop nacházejících se přímo na těle zúčastněné osoby je nutné zajistit i stopy na oděvu poškozeného, může se jednat například o otisk pneumatiky vozidla. Podřevý oděv zase může být způsoben vlečením těla po vozovce anebo také utržené části oděvu, které mohou být způsobeny nárazem vozidla. Zjišťování a uchování těchto stop na oděvu a těle poškozené osoby je v praxi na místě dopravní nehody velmi obtížné, neboť zraněné osoby jsou velmi často dost brzy po nehodě odváženy k ošetření či vyšetření do zdravotnických zařízení. Je proto vhodné, pokud to okolnosti před odvozem zraněných dovolují, pořídit alespoň fotografickou dokumentaci poškozeného. Prohlídku zraněných osob ve většině případů provádí až dodatečně lékař ve zdravotnickém zařízení. Pro účely trestního řízení je vhodné od zraněných osob zajistit oděv, který měly na sobě v době dopravní nehody. Tento oděv může být využit ke znaleckému kriminalisticko-technickému zkoumání.<sup>29</sup>

### **3.2.3 Ohledání vozidel**

Podrobné ohledání technického stavu vozidla vyžaduje odborné znalosti, které obvykle vyšetřující policista nemá. Ani dopravní situace na místě nehody zpravidla

---

<sup>29</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 148-154

neumožňuje toto podrobné ohledání provést. Z těchto důvodů je ohledání motorového vozidla zaměřeno na polohu a funkčnost jednotlivých ovládacích prvků vozidla a podrobně se popisují stopy na vozidle a jeho poškození. Ohledání motorového vozidla by mělo být systematické, proto je doporučen následující postup:

- *„typ, barva, registrační značka a základní charakteristika vozidla (uvedení čísla motoru, čísla karoserie, kde se nachází motor, duh pohonu apod.)*
- *uvést datum poslední technické kontroly podle známky vylepené na registrační značce*
- *pokud je vozidlo vybaveno záznamovým zařízením tak zajistit záznam o průběhu jízdy vozidla*
- *postavení a zaměření vozidla vzhledem k výchozímu bodu měření a ostatním stopám na místě dopravní nehody*
- *celková charakteristika rozsahu poškození vozidla*<sup>30</sup>

Mezi celkovou charakteristiku rozsahu poškození vozidla patří:

a) podrobný popis poškození vnějších částí vozidla:

- *„přední náprava (stav, funkčnost, nahuštění pneumatik apod.),*
- *přední maska, rozsah jejího poškození,*
- *světlomety (neporušenost, funkčnost, stav žárovek a jejich vláken, barva žárovek, které žárovky svítí apod.),*
- *přední ukazatele směru (stav, neporušenost, stav žárovek a jejich vláken, zda a případně, který ukazatel svítí apod.),*
- *přední sklo vozidla (jeho celistvost, rozsah poškození a jeho přesná lokalizace, rozsah znečištění),*
- *stěrače, jejich funkčnost a účinnost,*
- *pravá strana vozidla, zejména rozsah poškození a přesná lokalizace stop na karoserii, zpětné zrcátko,*
- *zadní náprava (stav, funkčnost, stav pneumatik apod.),*
- *zadní část vozidla – rozsah poškození,*
- *zadní sdružené svítilny (neporušenost, funkčnost, stav žárovek a jejich vláken, která světla zapnuta, viditelnost osvětlení vozidla apod.),*

---

<sup>30</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 154

- *levá strana vozidla, zejména rozsah poškození a přesná lokalizace stop na karoserii, zpětné zrcátko,*
- *u nákladních a dodávkových automobilů, druh a způsob uložení nákladu,*
- *u osobních automobilů stav a rozsah poškození střechy vozidla,*
- *stav spřežení u přívěsů a návěsů,“<sup>31</sup>*

b) *podrobný popis interiéru vozidla:*

- *„celková charakteristika stavu vnitřního vybavení vozidla,*
- *stav ukazatelů na palubní desce,*
- *polohy ovládacích pák a spínačů na panelu řízení (v jaké poloze spínač světlometů, ukazatel směru jízdy, přepínání dálkových a tlumených světel apod.) a jejich funkčnost včetně zvukového výstražného znamení,*
- *stav tachometru, palivoměru, teploty chladicího média a kontrolních žárovek,*
- *stav a funkčnost řízení,*
- *poloha klíčku ve spínací skřínce,*
- *stav nožních ovládacích pedálů a jejich funkčnost, zejména spojkový a brzdový pedál,*
- *stav řadicí páky a jaký je zařazen rychlostní stupeň,*
- *stav a poloha předních sedaček, rozsah jejich poškození,*
- *stav a funkčnost bezpečnostních pásů,*
- *další markanty a zvláštnosti v interiéru vozidla včetně dalších stop (např. biologických).“<sup>32</sup>*

Podrobnější ohledání vozidla se na místě dopravní nehody neprovádí. Podrobnější ohledání se provádí až po zajištění vozidla a jeho odtažení na místo, kde jej provede znalec či další specialisté.

### **3.2.4 Ohledání mrtvol**

Ohledání mrtvol můžeme označit za zjišťování, hodnocení, zkoumání a fixaci charakteru místa nálezu a pozice mrtvoly, stavu jejího oblečení a stop nacházejících se na těle mrtvoly a rozsahu poranění a dalších příznaků smrti. Problémem bývá, že mrtvoly

---

<sup>31</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 290

<sup>32</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 290-291

bývají často odvezeny ještě před příjezdem vyšetřovatele. U ohledání vraždy, železniční či letecké nehody je žádoucí přítomnost soudního lékaře. Na rozdíl od silniční dopravní nehody, kde ohledání provádí zpravidla obvodní lékař či lékař vykonávající službu u rychlé lékařské pomoci. Při ohledání mrtvol na místě dopravní nehody je důležité zaměřit svou činnost k nalezení osobních předmětů, které pomohou identifikovat mrtvolu. Dále je třeba se zaměřit na tvary předmětů, které působily na tělo mrtvoly. Těla zemřelých je nutné dokumentovat ve vztahu k terénu a k motorovému vozidlu, aby se dala co nejpřesněji určit příčina smrti. Proto je velmi důležité při ohledání mrtvol zadokumentovat místo a polohu nálezu, rozsah tělesného poškození a jejich charakter a další stopy, jež mohou objasnit příčinu smrti. Ohledání samotného těla provádí lékař, policejní orgán věnuje zvýšenou pozornost ohledání šatů mrtvoly. Je zapotřebí, aby podrobně popsal druh, barvu, vnější stav a zjevné poškození oděvu a dále popsal stopy nacházející se na oděvu, kterými bývají stopy po pneumatikách nebo stopy vzniklé kontaktem s vozidlem, jako střepey, oděrky laku na pevných částech oděvu apod. Jak jsem již výše uvedl, ohledání těla mrtvoly provádí lékař, může se ovšem stát, že ohledání těla bude provádět policejní orgán. V tomto případě se zaměří na dokumentaci typických stop po pneumatikách, chladiči, nárazníku, blatníku atd. a věnuje pozornost jejich tvaru, povrchu, vzhledu, rozměru apod. Tělo mrtvoly se popisuje systematicky od hlavy směrem dolů, tedy k dolním končetinám. Aby bylo možné stanovit charakter, rozsah, stupeň a rozmístění poranění na těle mrtvoly jsou lokalizovány a popisovány všechny stopy poranění a průběhu nehodové události. Tyto popsané stopy jsou poté společně s výsledky pitvy nezbytným podkladem ke stanovení příčiny smrti. Ohledání mrtvoly je samozřejmě zapotřebí detailně fotograficky dokumentovat. Stopy na těle mrtvoly je potřebné porovnávat se stopami na vozidle nebo v jeho interiéru.<sup>33</sup>

### **3.2.5 Lékařská prohlídka osob**

Lékařskou prohlídku spojenou s popisem stop či poranění provádí výhradně lékař, který poté policejnímu orgánu doručí lékařskou zprávu. U lékařských prohlídek je důležitý popis charakteru, rozsahu a rozmístění poranění na těle poškozeného. Lékař musí u těchto prohlídek přesně stanovit veškeré vlastnosti poranění a stop, jako jejich rozměr, polohu, ohraničení, tvar apod. Tyto zjištěné stopy jsou často důležitým pokladem ke

---

<sup>33</sup> CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, str. 293-294

stanovení mechanismu zranění, ke stanovení polohy osoby vzhledem k vozidlu v době nehody a v neposlední řadě také k objasnění průběhu samotné nehody.<sup>34</sup>

### 3.2.6 Zjišťování stavu účastníků

Mezi počáteční neodkladné úkony, které na místě výjezdová služba provádí, patří také zjišťování stavu účastníků dopravní nehody. Jedná se o prověření, zda účastníci dopravní nehody, myšleno řidiči vozidel, nebyli při dopravní nehodě ovlivněni alkoholem či jinou návykovou látkou. Tato zjišťování se provádí z důvodů velkého množství dopravních nehod, jež jsou zapříčiněny řízením pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Jak je prokázáno, řidič pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek vnímá realitu naprosto zkresleně, má zvýšené sebevědomí a snahu více riskovat, prodlužuje se jeho reakční doba a zhoršuje jeho soustředění apod. Tohle jsou negativní faktory a časté hlavní příčiny dopravních nehod.

Policista při zjišťování, zda řidič požil alkoholický nápoj, postupuje následovně. Nejprve provede laickou kontrolu, kdy si udělá úsudek o gestech, řeči, pohybech či případném zápachu z úst apod. Zjistí, zda řidič netrpí nějakou nemocí, která by mohla ovlivnit výsledek dechové zkoušky (zejména u diabetiků může být zvýšená hladina alkoholu v krvi). Objektivnost měření zajistí také tím, že zjistí, zda řidič v době před provedením zkoušky nepožil látky, které mohou tuto zkoušku ovlivnit (u jídla a pití výrobce dechových analyzátorů uvádí 15-20 minut a u kouření 3-4 minuty). Poté řidiče poučí a vyzve ke zjištění ovlivnění a postup zkoušky mu popíše, poté s ním samotnou zkoušku provede.<sup>35</sup>

Nejčastěji používaným přístrojem v rámci Policie ČR ke zjištění požití alkoholu řidiči je dechový analyzátor Dräger. Tímto se provádí, jak dechová zkouška, která má orientační charakter, tak i odborné měření. Orientační zkouška se provádí v režimu pasivního odběru, při němž přístroj vyhodnotí pouze, zda je alkohol přítomen či nikoliv. Obsluha ovšem v případě pozitivní zkoušky nepozná jakým množstvím alkoholu je dotyčný ovlivněn. V tomto případě se přistupuje k odbornému měření přístrojem Dräger. Tento přístroj je Českým metrologickým institutem schválen, jako pracovní měřidlo stanovené. Výsledky odborného měření jsou tedy za dodržení metodiky k provádění

<sup>34</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 46

<sup>35</sup> KONEČNÝ, J., Šetření a dokumentace dopravních nehod. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011, str. 47



vyšetření pomocí analyzátoru alkoholu v dechu, kterou vypracoval Český metrologický institut na základě požadavku Ministerstva vnitra, důkazem rovnocenným odbornému lékařskému vyšetření krve. Jedná se o „*Pracovní postup č. 114-MP-C008-08 Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátory alkoholu v dechu*“. Jak jsem již výše uvedl, dle metodiky, by první odborné měření mělo proběhnout nejdříve patnáct minut po požití jídla či pití a tři minuty po skončení kouření. Pokud je první odborné měření pozitivní, provede se po pěti minutách opakované odborné měření, kdy rozdíl mezi prvním a druhým odborným měřením nesmí být větší než 10%. Pokud je rozdíl větší než 10%, je měření po dalších pěti minutách opakováno. Pokud je vzájemný rozdíl posledních dvou odborných měření, kdy se provádí maximálně tři, větší než 10%, je kontrolovaná osoba vyzvána k podrobení se odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, tedy krve nebo moči. K podrobení se odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu je také osoba vyzvána pokud odmítla provedení odborného měření dechovým analyzátozem. Pokud odmítne i to, dopouští se přestupku.<sup>36</sup>

Někdy nastávají i případy, kdy řidič požije alkoholický nápoj po dopravní nehodě, jako jakýsi kompenzátor stresu nebo jako zástěrku předchozí konzumace před jízdou a snaží se hájit tím, že alkohol požil až po dopravní nehodě. Pokud řidič vyšetřujícím policistům sdělí, že alkohol požil až po dopravní nehodě, policisté ho vyzvou k podrobení se lékařského vyšetření spojenému s odběrem biologických materiálů, nejčastěji se jedná o krev. Lékař poté musí provést odběr opakovaně a to nejméně dvakrát během jedné hodiny. Z praxe bych uvedl, že se odběr provádí po půl hodině a na jednotlivých vzorcích musí být uveden přesný čas odběru. Tyto vzorky jsou odeslány k laboratornímu zkoumání k zjištění přesné hladiny alkoholu v krvi (Widmarkova zkouška, metoda plynové chromatografie). Výsledky těchto zkoumání jsou poté podkladem pro znalecké výpočty, kterými je stanovena přibližná hladina alkoholu v krvi řidiče v době dopravní nehody a tím pádem vyvrácena či potvrzena tvrzení řidiče o tom, že požil alkohol až po dopravní nehodě.<sup>37</sup>

Orientačně lze uvést příznaky opilosti, které jsou na jednání osoby pod vlivem alkoholu patrné. Hladina alkoholu v krvi (promile či g/kg):

---

<sup>36</sup> Pracovní postup č. 114-MP-C008-08 Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátory alkoholu v dechu

<sup>37</sup> KONEČNÝ, J., Šetření a dokumentace dopravních nehod. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011, str. 47

- Od 1 do 1,5 promile – lehký stupeň opilosti, kdy se vyskytují poruchy chování, jako je snížení prahu pozornosti, soudnosti, mnohomluvnost.
- Od 1,5 do 2 promile – střední stupeň opilosti, který je charakteristický tím, že osoba ztrácí koordinaci pohybů, její reakce jsou velmi zpomalené, špatně artikuluje.
- Od 2 do 3 promile – těžký stupeň opilosti, který je charakteristický tím, že osoba má silně potácivou chůzi až neschopnost chůze bez cizí pomoci, nesrozumitelnou řeč.
- Nad 3 promile – akutní otrava alkoholem, jejíž projevy jsou hodnocené až jako narkotický stav.
- Nad 4 promile – často vede až ke smrti.

Stupeň ovlivněnosti alkoholem je ryze individuální a u každého jednotlivce jsou důležité mnohé faktory, jako je tělesná dispozice jedince, množství a druh potravy před a během konzumace alkoholu, fyzická i psychická kondice apod. Je proto nutné zkoumat i objektivní příznaky po požití alkoholu.<sup>38</sup>

Při dopravní nehodě je vyšetřující policista dále povinen provést kontrolu řidiče, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou. Policista opět nejprve provede laickou kontrolu chování řidiče, kdy se zaměří zejména na velikost a reakci zornic (tzv. symptom reakce zorniček), což je jedním ze základních znaků po požití návykových látek. Dále se policista zaměřuje na postoj, chůzi, gestikulaci a tělesné příznaky užití návykových látek, jako jsou páchnoucí pot, vyrážky, barva kůže, zarudnuté oči apod. Orientační vyšetření Policie provádí pomocí jednorázové testovací sady DRUGWIPE 5+, který je schopen detekovat přítomnost návykových látek ze slin či potu. Vyhodnocení testu trvá přibližně 5-10 minut. Test DRUGWIPE 5+ je schopen rozpoznat přítomnost návykových látek ve čtyřech skupinách, které jsou: CA- kanabinoidy, AM- amfetamin, metamfetamin, extáze, CO- kokain, OP- opiáty. V případě pozitivního výsledku testu na některou z uvedených látek, provede policista fotodokumentaci takového testu a poznačí na něj jméno a příjmení dotyčného a datum a čas provedení testu. Dále je povinen vyzvat řidiče k odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, tedy vzorku moči či krve. Odebrané vzorky se poté zasílají na rozbor do specializované laboratoře.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 159-160

<sup>39</sup> KONEČNÝ, J., Šetření a dokumentace dopravních nehod. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011, str. 50

## 4. Následné úkony vyšetřování

Mezi následné úkony vyšetřování dopravních nehod můžeme zařadit výsledky svědků a účastníků dopravní nehody, včetně výsledku obviněného, dále vyšetřovací experimenty a rekonstrukce silničních dopravních nehod a v neposlední řadě součinnost s odborníky na místě dopravní nehody a následnou znaleckou činnost při řešení silničních dopravních nehod.

### 4.1 Výsledky účastníků a svědků dopravních nehod

Významným zdrojem informací ke zjištění nehodového děje a příčin a podmínek dopravní nehody, jsou výsledky svědků a osob zúčastněných na dopravní nehodě. Velkou roli má při výsledku těchto osob čas, který negativně ovlivňuje zapamatování skutečností týkajících se dopravní nehody. Je proto vhodné, pokud to okolnosti dovolí, provést výsledky svědků, ale i účastníků dopravní nehody co nejdříve po nehodě. Postupně totiž dochází k vědomému či nevědomému zkreslování informací. V některých případech se tak doporučuje provést výsledky na místě dopravní nehody, ihned po ohledání místa dopravní nehody. Osoby, které jsou takto vyslychané, mají méně času na možné zkreslení výpovědi. I z psychologického hlediska je vhodná včasnost výsledku, neboť v paměti svědků i zúčastněných osob dochází k stírání nebo přetváření důležitých momentů nehodové události. U účastníků dopravní nehody je zapomínání způsobeno nenadálostí vzniku dopravní nehody. Rychle zapomínají zejména děti a starší osoby. U svědků dopravní nehody je potřeba počítat se zaujatostí proti řidiči, který je viníkem dopravní nehody. Příčiny a nehodový děj je v jejich podání často zveličován nebo jsou naopak zamlčeny některé informace, které svědčí ve prospěch řidiče. Výsledky je třeba vést tak, aby výpověď byla chronologickým obrazem dopravní nehody obsahující skutečnosti nehodového jednání a nehodové události. Výslech musí být objektivní a musí obsahovat podstatné okolnosti dopravní nehody. Aby byly výpovědi svědků a zúčastněných osob objektivní a věrohodné je nutné ověřit, zda byli schopni vnímat průběh dopravní nehody, zda jsou schopni událost správně reprodukovat a zda měli v době nehodové události příznivé podmínky pro pozorování a vnímání.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 65

## 4.2 Výslech obviněného

Předmětem výslechu obviněného by mělo být zejména objasnění následujících otázek. Zda obviněný vlastní řidičský průkaz opravňující jej k řízení motorových vozidel příslušné skupiny, což si samozřejmě vyšetřující policista ověří v příslušném informačním systému a jaké má dotyčný zkušenosti s řízením motorových vozidel. Jaká byla jeho činnost před samotnou dopravní nehodou, zejména délka trvání jízdy, předchozí odpočinek, zdravotní potíže, požití léků, poslední konzumace jídla a pití apod. Názor obviněného na technický stav vozidla, společně s uvedením, kdy vozidlo naposledy prošlo technickou kontrolou. Jakou rychlostí dotyčný jel před dopravní nehodou. Jaká byla viditelnost a přehlednost úseku, kde k dopravní nehodě došlo. Poté samotný průběh nehody s uvedením chování jednotlivých účastníků, kdy obviněný zpozoroval hrozící nebezpečí vzniku nehody, jak poté reagoval, včetně uvedení brždění a vznik následků dopravní nehody. Jaká je dle jeho mínění příčina dopravní nehody a jaký má na nehodě podíl. Jaké bylo chování a jednání všech účastníků po nehodě, případná první pomoc, provedené změny na místě nehody, manipulace s vozidly apod. V praxi je poměrně časté popírání viny nebo její zlehčování, v těchto případech je vhodné být na výslech dobře připraven a během něj využít výsledky ohledání místa nehody a dopravních prostředků nebo výpovědi svědků či poškozených.<sup>41</sup>

## 4.3 Vyšetřovací pokus a rekonstrukce

Vyšetřovací pokus (experiment) i rekonstrukce patří mezi zvláštní způsoby dokazování, jejichž podmínky jsou uvedeny v trestním řádu. Konkrétně vyšetřovací pokus je upraven v ustanovení § 104c a rekonstrukce v 104d zák. č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním.

**Vyšetřovací pokus** je činnost sloužící k zjištění možného průběhu dopravní nehody či jejího určitého úseku v podmínkách, které jsou systematicky a cílevědomě měněny. Vyšetřovacím pokusem se prověřují jednotlivé epizody nehodového děje nebo jednotlivé fáze mechanismu vzniku dopravní nehody v určitých modelových podmínkách. Smyslem vyšetřovacího pokusu je navodit jednotlivé modelové situace a poté zkoumat, která z modelových situací se shoduje s nehodovou situací a nehodovým dějem.

---

<sup>41</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2001., str. 459

Vyšetřovací pokus provádí vyšetřující policejní orgán a zpravidla se ho účastní znalec, účastníci dopravní nehody, obhájce a případně i svědci apod.<sup>42</sup>

**Rekonstrukce** se od vyšetřovacího pokusu notně liší. Základní rozdíl je ten, že při rekonstrukci jsou základní fakta o vzniku a průběhu dopravní nehody známa, ale ověřuje se jejich reálnost.<sup>43</sup> Provádí se za relativně stejných podmínek s použitím stejných předmětů a prostředků na základě důkazů získaných vyšetřováním. Cílem je ověřit, zda se nehoda stala tak, jak vyplývá z vyšetřování.<sup>44</sup>

#### 4.4 Součinnost s odborníky na místě události

Za součinnost s odborníkem na místě události (dopravní nehody) lze označit zejména spolupráci se znalcem nebo kriminalistickým pracovníkem. Jedná se o využití znaleckého zkoumání - expertízy. Pomoc odborníků na místě nehody je vyžadována výhradně při vyšetřování závažných dopravních nehod, pokud to vyžaduje složitost situace. Činnost znalce na místě dopravní nehody přináší vyšetřujícím policistům potřebné informace, které nejsou schopni sami bez odborných znalostí získat.

Expertízy můžeme rozdělit do skupin, z nichž první je **kriminalistická expertíza**, jež je prováděna v rámci Policie ČR. Slouží k tomu Odbor kriminalistické techniky a expertízy (dále jen „OKTE“), což je expertizní pracoviště, jež je zapsané do seznamu znaleckých pracovišť, které pracuje jako samostatná forensní laboratoř. Na místo dopravní nehody je tedy v případě potřeby přivolán i kriminalistický technik, který zajistí stopy potřebné k další expertíze. V případě dopravních nehod se může se jednat o zkoušky:

- Trasologické – Tedy zajišťování a zkoumání stop pneumatik či obuvi. Tyto stopy se vyskytují zejména na vozovce, občas i například na oděvu nebo těle zraněné či usmrčené osoby. Dle stop pneumatik lze například určit jejich druh, typ nebo i směr a způsob jízdy. Stopy chůze zase objasňují směr a způsob chůze, druh obuvi.

<sup>42</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 75

<sup>43</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 75

<sup>44</sup> CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998, str. 77

- Daktyloskopické – (otisky prstů, dlaní) Zajišťování a expertiza těchto stop není příliš častým úkonem. Využívá se v případě, kdy řidič z místa nehody utekl, nebo k objasnění, kdo vlastně vozidlo řídil. Zajišťovány jsou zejména z volantů či palubní desky.
- Mechanoskopické – Využívají se při zkoumání střepů z oken, úlomků světlometů, kousků laků z karoserie vozidla nalezených na místě. Touto expertizou lze zjistit druh a typ vozidla, někdy i směr a způsob jízdy, ovšem za podmínek přesného a pečlivého zadokumentování místa nálezu v souvislosti s okolními stopami a předměty.
- Biologické – Kdy se ve vozidle zajišťuje a následně zkoumá krev, vlasy, tělní sekrety, nedopalky cigaret, tkáně, mozková hmota apod. Tato expertiza se opět využívá v případě, kdy řidič z místa nehody utekl, nebo pokud není jasné, která osoba z přítomných ve vozidle, vozidlo v době nehody řídila.
- Chemické – Těmito expertizami se zajišťují a zkoumají zejména pohonné látky, mazadla, barvy apod. Někdy tato expertiza může pomoci k objasnění typu a druhu vozidla.<sup>45</sup>
- Defektoskopické – To znamená nedestruktivní kontrola materiálů. Příkladem využití může být situace, kdy si řidič stěžuje na technickou závadu. Například, že příčinou dopravní nehody bylo utržení celé poloosy s kolem. Vyšetřující policista není schopen na místě nehody určit, zda k utržení kola došlo vlivem vady materiálu nebo až následně nárazem do cizího předmětu. Znalec z oboru defektoskopie je schopen prozkoumáním lomu materiálu tuto příčinu určit.

Další skupinou expertíz je **oborová expertíza**. Nejčastějším případem využití oborové expertízy je potřeba expertízy z oboru automobilové techniky a dopravního inženýrství. Znalec svou expertizou na místě nehody zejména posuzuje charakter a rozsah poškození vozidla, technický stav vozidla, zda byla příčinou dopravní nehody technická

---

<sup>45</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 327-328

závada (případně její charakter) apod.<sup>46</sup> Další expertizy znalce, vedoucí k objasnění dopravní nehody, jsou vypracovány následně na žádost vyšetřujícího policejního orgánu, který znalci poskytne veškeré potřebné podklady k vypracování znaleckého posudku se zadáním konkrétních otázek.

Dalším případem součinnosti s odborníkem na místě nehody je součinnost se soudním lékařem, jehož expertiza na místě dopravní nehody může vést například k objasnění doby a příčiny smrti, stanovení druhotných zranění, které nesouvisí s dopravní nehodou, např. přejetá mrtvola.<sup>47</sup>

Jako poslední případ součinnosti s odborníky na místě dopravní nehody bych uvedl součinnost s odborníky, kteří se přímo nepodílejí na vyšetřování dopravní nehody, ale jistý způsob spolupráce s nimi na místě nehody probíhá. Jedná se zejména o složky integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“), kam tedy mimo Policie ČR patří Zdravotnická záchranná služba kraje (dále jen „ZZS“) včetně Letecké záchranné služby a jednotky požární ochrany (jednotky Hasičského záchranného sboru (dále jen „HZS“) krajů, jednotky Sboru dobrovolných hasičů (dále jen „SDH“) obcí, jednotky HZS podniků). Dále sem lze zařadit správce komunikace a odtahovou službu a další.

---

<sup>46</sup> PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000, str. 329

<sup>47</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2001., str. 460

## **5. Součinnost s veřejností při pátrání**

Pomoc veřejnosti při vyšetřování silničních dopravních nehod spočívá zejména v nalezení svědků události, pomoci při pátrání po vozidle či pachateli, který z místa nehody utekl či ujel. Hlavním nástrojem k oslovení veřejnosti jsou sdělovací prostředky. Velmi často se výzvy a žádosti policie o spolupráci setkávají s kladným ohlasem veřejnosti a jejich informace vedou k vypátrání pachatele či vozidla. Nejčastějším způsobem vydávání výzvy či žádosti policie o pomoc při pátrání je zveřejnění v tisku, zejména je využíváno regionálního tisku, který bývá v dané lokalitě nejčtenější a skýtá tak největší šanci na získání potřebných informací. Méně častým způsobem, je vydávání výzev a žádostí policie o pomoc prostřednictvím celostátních televizních stanic, které mají dokonce pro tyto případy vyhrazené pořady. Tyto pořady ovšem zveřejňují zejména závažnější případy. Tiskové výzvy i výzvy v televizi vždy odkazují na linku „158“, kam může veřejnost své poznatky kdykoliv oznámit.



## **Závěr**

Cílem této práce bylo vysvětlit a popsat všechny kriminalistické úkony spojené s vyšetřováním silničních dopravních nehod a zejména zdůraznit důležitost úkonů na místě dopravní nehody, jejichž význam je často podceňován. Důležitost spočívá v tom, že zanedbáním úkonů na místě dopravní nehody, zejména ledabylým přístupem, se některé informace nenávratně ztrácí. Tyto informace mohou být později nesmírně důležité pro následné dokazování.

V úvodu práce jsem se snažil i prostým laikům popsat o jakou situaci se jedná a co si představit pod pojmem dopravní nehoda, stanovit její kriminalistickou charakteristiku, klasifikovat ji dle charakteru, uvést její příčiny a uvést její trestně právní a správně právní aspekty. Prostřední a nejobsáhlejší část práce popisuje počáteční a následné úkony při vyšetřování silničních dopravních nehod. Závěr práce poté pojednává o součinnosti veřejnosti při vyšetřování.

Silniční dopravní nehody a jejich vyšetřování je velmi zajímavá problematika. Každá dopravní nehoda je totiž jedinečná a tato rozmanitost se zaslouhuje o to, že práce se časem nestává stereotypní. Jelikož metodické pomůcky, nařízení a pokyny nemůžou myslet na všechny situace vzniklé při dopravní nehodě, je vyšetřující policista často nucen využít svých rozumových schopností a zkušeností nabytých v praxi.

I když starší kolegové, vyšetřující dopravní nehody, tvrdí, že úroveň kvality vyšetřování a zpracování silničních dopravních nehod za poslední léta klesla, budu se v praxi snažit, jako zástupce mladší generace, toto tvrzení vyvrátit. Sloužit mi k tomu jistě budou vědomosti, získané nastudováním této problematiky, aplikovatelné v praxi.

## **Seznam použitých pramenů a literatury**

### **Právní předpisy**

- Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č.40/2009 Sb., trestní zákoník, 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.273/2008 Sb., o Policii České republiky
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 100/2001, ke kriminalisticko-technické činnosti Policie České republiky
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

### **Literatura**

- BRYCHTA, NOVÁK, Ohledání místa dopravní nehody, Praha: MV ČR, 1999
- FRYŠTÁK M. a kol., Trestní právo hmotné, Obecná část, 2. zcela přepracované a doplněné vydání, KEY Publishing s.r.o., Ostrava 2009
- FRYŠTÁK M. a kol.: Trestní právo hmotné, Zvláštní část, druhé zcela přepracované a doplněné vydání, KEY Publishing s.r.o., Ostrava 2009
- FRYŠTÁK, M. a kol., Trestní právo procesní, KEY Publishing s.r.o., Ostrava 2009
- CHMELÍK, J. a kol., Dopravní nehody, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009
- CHMELÍK, J. a kol., Rukověť kriminalistiky, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009

- CHMELÍK, J., Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha: MV ČR, 1998
- JELÍNEK, J. a kol., Trestní právo procesní. 1. vydání. Praha: Leges, 2010
- KONEČNÝ, J., Šetření a dokumentace dopravních nehod. 1. vydání. Praha: MV ČR, 2011
- MACEK P., FILÁK A., a kol., Základy teorie policejně bezpečnostní činnosti, vydalo Police History, Praha 2004
- MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. Kriminalistika. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2001.
- MUSIL/KRATOCHVÍL/ŠÁMAL, Trestní právo procesní, 3. Přepřacované a doplněné vydání, C.H. BECK, Praha 2007
- PORADA, V. a kol., Kriminalistika, IURA EDITION, s.r.o., Bratislava 2007
- PORADA, V. a kol., Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi, Linde Praha a.s., Praha 2000.
- RYBÁŘ, M. a kol., Kriminalistika, Metodika vyšetřování vybraných druhů trestných činů, vydala Nava, Plzeň 2008
- STRAUS, J. a kol., Kriminalistická metodika, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2006