

**M A S A R Y K O V A
U N I V E R Z I T A**

PRÁVNICKÁ FAKULTA

**Specifika vyšetřování
dopravních nehod
z pohledu policejního
orgánu**

Bakalářská práce

MICHAELA BLAHÁKOVÁ

Vedoucí práce: prof. JUDr. Marek Fryšták, Ph.D.

Katedra trestního práva
Obor Teorie a praxe trestního a správního procesu

Brno 2022



Bibliografický záznam

Autor:	Michaela Blaháková Právnická fakulta Masarykova univerzita Katedra trestního práva
Název práce:	Specifika vyšetřování dopravních nehod z pohledu policejního orgánu
Studijní program:	Teorie a praxe trestního a správního procesu
Studijní obor:	Teorie a praxe trestního a správního procesu
Vedoucí práce:	prof. JUDr. Marek Fryšták, Ph.D.
Rok:	2022
Počet stran:	69
Klíčová slova:	nehoda doprava policie vyšetřování kazuistika kriminalistika znalci

Bibliographic record

Author: Michaela Blaháková
Faculty of Law
Masaryk University
Department of Criminal Law

Title of Thesis: Specifics of traffic accident investigation from the point of view of a police authority

Degree Programme: Theory and Practice of Criminal and Administrative Proced

Field of Study: Theory and Practice of Criminal and Administrative Procedure

Supervisor: prof. JUDr. Marek Fryšták, Ph.D.

Year: 2022

Number of Pages: 69

Keywords: accident traffic police investigation case study
criminology experts

Anotace

Bakalářská práce Specifika vyšetřování dopravních nehod z pohledu policejního orgánu se zabývá událostmi na pozemní komunikaci šetřených dopravním policistou. Obsahuje teoretické pojednání o dopravních nehodách a praktický pohled v rámci jejich šetření s využitím kazuistiky z oboru dopravy se zaměřením na kriminalisticko-technickou činnost. Práce pojednává o spolupráci policejního orgánu a expertů při zpracování dopravní nehody z teoretické i praktické stránky jako ukázka náročné práce, kterou je vyšetřování dopravních nehod.

Abstract

The bachelor's thesis Specifics of the investigation of traffic accidents from the point of view of a police authority deals with road events investigated by a traffic police officer. It contains a theoretical treatise on traffic accidents and a practical view of their investigation using case studies from the field of transport with a focus on forensic technology. The thesis deals with the cooperation of police and experts in the processing of traffic accidents from a theoretical and practical point of view as an example of the demanding work, which is the investigation of traffic accidents.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma **Specifika vyšetřování dopravních nehod z pohledu policejního orgánu** zpracovala sama. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použila k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.

V Brně 12. dubna 2022

.....
Michaela Blaháková

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala prof. JUDr. Marku Fryštákovi, Ph.D. za vedení mé bakalářské práce a za přínosné rady a konzultace. Dále svému manželovi, za trpělivost a pomoc během zpracování celé práce, za poskytnutí cenných rad plk. Ing. Ivo Stáňovi, za umožnění přístupu do spisového materiálu náměstkovi ředitele pro SKPV KŘP JmK plk. Ing. Liboru Kachlíkovi a zástupci vedoucího 1. odd. OOK SKPV KŘP JmK plk. Mgr. Lud'ku Blahákovi.

Obsah

Seznam obrázků	13
Seznam pojmů a zkratk	14
1 Úvod	15
2 Vymezení základních pojmů	17
2.1 Vybrané pojmy v dopravě	17
2.2 Trestněprávní pojmy.....	18
2.3 Ostatní pojmy	23
3 Dopravní nehoda	26
3.1 Klasifikace.....	26
3.2 Příčiny a následky.....	29
3.3 Dopravní nehody vozidel ADR.....	30
3.4 Současné dopravní problémy	31
4 Kriminalistika	33
4.1 Ohledání	34
4.2 Ohledání místa dopravní nehody	35
4.3 Technika	37
4.4 Získávání informací	40
5 Šetření dopravní nehody	42
5.1 Postup orgánů činných v trestním řízení	42
5.2 Prvotní a neodkladné úkony	45
5.3 Znalci	47
5.4 Prověrka na místě a vyšetřovací pokus	49
6 Kazuistika	52
7 Závěr	59
8 Použité zdroje	60

OBSAH

Monografie	60	
Online zdroje	60	
Judikatura	61	
Zákony	62	
Obrázky.....	62	
Ostatní	63	
Příloha A	Náčrtek DN	64
Příloha B	Formulář pro škodní událost	65
Příloha C	Záznam o dopravní nehodě tzv. euroformulář	66
Příloha D	Záznam o dopravní nehodě zaviněné zvěří	67

Seznam obrázků

Obrázek 1 Časové odbourání alkoholu v krvi, zdroj: Policie ČR.....	25
Obrázek 2 Srážka dvou osobních vozidel, zdroj: Bezpečné Brandýsko	29
Obrázek 3 Havárie cisterny, zdroj: Hasičský záchranný sbor ČR	31

Seznam pojmů a zkratk

ADR	– Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
DN	– Dopravní nehoda
ETR	– Evidence trestního řízení, elektronický evidenční systém policie
IZS	– Zákon č. 239/2000, o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů
OČTŘ	– Orgány činné v trestním řízení
OKTE	– Odbor kriminalistické techniky a expertiz
PČR/Police ČR	– Policie České republiky
PK	– Pozemní komunikace
ŘP	– Řidičský průkaz
ŘSDP	– Ředitelství služby dopravní policie
SDP	– Služba dopravní policie
SKPV KŘP JmK	– Služba kriminální policie a vyšetřování Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje
TČ	– Trestný čin
TŘ	– Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů
TZ	– Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
ZoP	– Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů
ZP	– Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
ZPPK	– Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

1 Úvod

Doprava a s tím spojená Služba dopravní policie České republiky se rozvíjela už ve 20. letech minulého století. S nárůstem počtu vozidel na pozemních komunikacích vzrostl i počet nehod, přestupků, neukázněných řidičů i chodců, vozek a dalších účastníků. Ve větších městech bylo pro tehdejší policejní složky jednodušší koordinovat veškerý pohyb, ale v případě venkova, kde četnictvo mělo na starost rozsáhlejší oblasti, které příslušníci obcházeli pěšky nebo na kole, se začala neukázněnost řidičů jevit jako palčivý problém. Z toho důvodu vznikly 1. května 1935 v četnických odděleních Četnické silniční kontrolní stanice, jejichž příslušníci dohlíželi na dodržování dopravních předpisů, kontrolovali technický stav vozidel, udělovali blokové pokuty za přestupky, ale v případě potřeby také poskytovali první pomoc při zranění u dopravních nehod.¹

Zvyšující se hustota provozu vedla k nutnosti jej regulovat a vytvořit systematický plán a první dopravní předpisy. Platnost prvních vyhlášek o koňské či vozidlové dopravě se datuje už na konec 19. století, například vyhláška *Plán cestovní a jednacích odvodních komisí pro pravidelný odvod*, která platila v letech 1886-1914, kterou poté nahradil *Uliční a jízdní řád*, který upravoval jízdu tehdy ještě vlevo, vyhýbání, předjíždění a sjednochoval další vyhlášky a předpisy do jednoho dokumentu.²

Od roku 1953 pak Služba dopravní policie byla kompetentní provozovat autoškoly, vydávat řidičská oprávnění, technické průkazy nebo státní poznávací značky, a to až do roku 2003, kdy tato pravomoc byla převedena do kompetence správních úřadů a Policie České republiky v rámci Dopravních inspektorátů vykonává dohled a provádí šetření nehod. Snahou bylo snížení tehdejšího zatížení policejního orgánu správní agendou, a naopak zvýšení kontrolní činnosti na silnicích.³

Ačkoliv je problematika dopravy u Policie ČR zdánlivě zanedbatelnou z hlediska převedení některých kompetencí pod jiné orgány státní správy, opak je pravdou. V současnosti je vlastnictví řidičského průkazu považováno společností za samozřejmost, na komunikacích se potkávají

¹ Macek, Pavel; Uhlíř Lubomír. *Dějiny policie a četnictva II*. Police History: Praha, 1999, str. 66

² Výstava Dopravní služby. Praha, Muzeum Policie ČR, stálá výstava

³ Důvodová zpráva k návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích a změně některých zákonů ze dne 22. prosince 1999

řidiči s rozdílnými zkušenostmi, jízdními styly a vozidly rozdílných konstrukcí a vlastností. S vyšší hustotou provozu dochází k úměrnému zvýšení rizika vzniku dopravních nehod, které je Policie ČR povinna řešit.

Problematika dopravních nehod je velice rozsáhlá a zahrnuje i drobné střety bez zranění a bez větších škod na majetku, ale i pojistné podvody a obecné ohrožení.

Jelikož autorka práce slouží jako dopravní policistka, jedná se o téma jí blízké, a z tohoto důvodu si vybrala za cíl této bakalářské práce poněkud zkrácenou formou pojednat o teorii i praxi výkonu služby policistů z Oddělení dopravních nehod. Snahou je přiblížit práci dopravní policie, která je náročná jak po praktické stránce výkonu služby, tak i po stránce teoretické z hlediska množství právních norem, které policista musí znát a musí být schopen je správně uplatňovat a vymáhat. Tato práce poukazuje na některé nedostatky v zákonech, které jsou dle autorky práce podstatné. Dále autorka popisuje teoretickou stránku dopravních nehod, současné dopravní problémy, v jejichž důsledcích dopravní nehody vznikají a zamýšlí se nad jejich možným řešením.

Práce dále obsahuje kapitolu Kriminalistika, kde definuje kriminalistiku jako samostatnou vědní disciplínu a zabývá se zejména kriminalisticko-technickými úkony v případě dopravní nehody, které provádí dopravní policista a/nebo kriminalistický technik a/nebo expert (znalec). Navazuje kapitola Šetření dopravních nehod, která konkrétně popisuje postup policejního orgánu na místě dopravní nehody tak, jak jej upravují interní akty řízení, zmiňuje význam experta, průběh případných procesních úkonů, zejména prověrky na místě.

Součástí přílohové části práce je případová studie dopravní nehody z kriminalisticko-technické oblasti, která se na území České republiky stala. Jedná se autentický případ, který byl z důvodu ochrany osobních údajů anonymizován. Na tomto bude vysvětlen kriminalistický postup v případě prvotní běžné nehody, kdy změnou právní kvalifikace se z této stala nehoda přesahující hranici běžných nehod.

Práce je zpracována na základě vlastních zkušeností a podle metodiky pro dopravní policisty Policie ČR, a dále podle odborné literatury z oblasti dopravy a silničních nehod. V případě kazuistiky je využito odborných konzultací s policejním orgánem, který se přímo i nepřímo podílel na vyšetřování.

2 Vymezení základních pojmů

Z hlediska základního pojmového aparátu v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích lze užit § 2 ZPPK, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a § 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Zákony taxativně uvádí a definují výrazy přímo spojené s problematikou dopravy či provozu na pozemních komunikacích a jsou součástí primárních terminologických zdrojů využívaných při dokumentaci vyšetřované skutečnosti.

2.1 Vybrané pojmy v dopravě

Jedná se o pojmy důležité v rámci šetření dopravních nehod, které se často objevují souvislosti s nimi a je vhodné je stručně popsat.

2.1.1 Zákaz řízení

Zákaz řízení je ukládán v rámci správního trestání podle § 47 ZP v situaci, kdy řidič překročí součtem bodů z předchozích přestupků hranici 12 bodů, tzv. se „vyboduje“, nebo dojde k odebrání řidičského průkazu (dál jen „ŘP“) v důsledku závažného přestupku (např. jízda rychlostí převyšující nejvyšší povolenou rychlost o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec).⁴ Řidiči je odebrán ŘP a zakázáno řízení motorových vozidel na dobu určenou správním orgánem. Přesáhne-li tato doba jeden rok, k opětovnému nabytí ŘP musí řidič po jejím uplynutí požádat o vydání nového, ale také podstoupit zdravotní vyšetření, psychologické vyšetření a absolvovat zkrácený kurz v autoškole. Na rozdíl od běžného účastníka kurzu má řidič na splnění zkoušky jeden řádný a jeden opravný pokus. V případě neúspěchu musí absolvovat celou autoškolu znovu.

2.1.2 Účastník provozu na pozemních komunikacích

Podle § 2 ZPPK je „účastníkem provozu na pozemních komunikacích každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunika-

⁴ § 125c, odst. 6, písm. b) ZPPK

cích.“ Týká se to řidiče motorového nebo nemotorového vozidla, tramvaje, chodce, vozky, průvodce hnaných zvířat, cyklisty, osoby na koloběžce, řidiče segwaye a dalších osob, které využívají pozemní komunikaci.

2.1.3 Povinnosti řidiče

Povinnosti řidiče definuje několik právních norem. Významným je § 5 ZPPK, který odkazuje na předcházející § 4, kde jsou uvedeny obecné podmínky, jako například ohleduplné chování a sledování situace na vozovce a přizpůsobení stylu jízdy její povaze, zejména v případě zhoršení sjízdnosti v důsledku sněhové pokrývky, ledu, mokré vrstvy nebo zhoršeného stavu vozovky ve smyslu vad konstrukčního materiálu, defektů na vozovce a dalších. V § 4 odst. 2 ZPPK je řidiči uložena povinnost dbát pokynů policistů nebo jiných osob, které mohou zastavovat vozidla, a odkazuje na taxativně vyjmenované možnosti provedení úkonu zastavení. Jedná se o zastavování vztyčenou paží nebo zastavovacím terčem, při snížené viditelnosti světelným mečem. V případě zastavování vozidla z jedoucího vozidla oprávněná osoba dává pokyn k zastavení pohybem paže vysunutě z okénka směrem nahoru a dolů nebo vysunutím zastavovacího terče. Řidiči vozidla lze dát pokyn k zastavení pomocí světelné signalizace rozsvíceným nápisem „STOP“, tak jak stanovuje ustanovení § 79, odst. 2 ZPPK. V praxi je nejčastěji využíván zastavovací terč, v případě snížené viditelnosti pak světelný meč a za jízdy světelná signalizace.

V § 5 ZPPK je pak detailněji popsáno, co je povinností řidiče a co řidič nesmí. Taxativně vyjmenované povinnosti řidiče obsahují závažný nedostatek, kterým je reflexní vesta. Výše uvedené ustanovení obsahuje povinnost řidiče, mít na sobě reflexní prvky – reflexní vestu, z důvodu viditelnosti pohybu osoby na PK. Problém ale nastává v případě, že ač ustanovení ukládá řidiči povinnost mít na sobě reflexní prvky, nikde v zákoně není ustanoveno, že řidič je povinen mít reflexní vestu nebo jiný materiál u sebe. Nastává tedy určitý nevyřešený rozpor, jelikož v případě neužití reflexní vesty na PK se řidič, případně jiné osoby, dopouští přestupku.

2.2 Trestněprávní pojmy

Pojmy důležité v případě trestního práva, které jsou důležitou součástí problematiky dopravy a provozu na pozemních komunikacích.

2.2.1 Přestupek

Řízení o přestupcích je upraveno v ZP a č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, které obsahují předmětnou úpravu některých přestupků.

ZP v § 5 definuje přestupek jako „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“ Jedná se tedy o čin, který nedosahuje tak vysoké společenské škodlivosti, aby byl posuzován podle TZ, ale zároveň byl porušen zákon, tedy je nutné potrestat přestupce, pro kterého z jeho jednání plynou důsledky.

V případě přestupku je policejní orgán nebo jiný správní orgán oprávněn věc vyřešit na místě nebo věc oznámit, pokud přestupce nesouhlasí s uložením trestu v podobě pokuty na místě nebo pokud není kompetentní věc řešit. V případě oznámení věci příslušnému správnímu orgánu musí policejní nebo správní orgán předložit důkazy dokazující spáchání přestupku a jeho právní kvalifikaci. Další řízení je následně ve věci příslušného správního orgánu.

Jedná-li se o uložení pokuty na místě, musí být splněny zákonem dané podmínky, kdy přestupce souhlasí s uložením pokuty na místě, souhlasí s právní kvalifikací a se spáchaným činem, má dostatečnou finanční hotovost na uhrazení pokuty a převezme blok, kde svůj souhlas stvrdí podpisem.

2.2.2 Trestný čin

Definice TČ je obsažena v § 13 TZ jako „*společensky škodlivý čin, který je zákonem dán jako trestný a splňuje znaky uvedené v TZ*“. Zároveň jde o tak závažný čin, na který je nutné aplikovat TZ jako *ultima ratio*. V tomto případě se jedná o velice škodlivý protiprávní čin, který má následky natolik závažné, že jej nelze jinak postihnout.

Trestný čin může mít za následek větší škody než spáchání přestupku. Jeho postihování má tedy i ochrannou funkci, aby se jemu podobný čin nestal a ochránil tak ostatní osoby před jeho opětovným spácháním. Cílem státu je ochraňovat osoby, ať už přímo postižené činem, ale preventivně i ty, které by se v budoucnu mohly stát jeho účastníky v roli postižených.

Snahou současného českého restorativního trestního práva je využití alternativních náprav pachatele, aby došlo k jeho resocializaci, nahrazení škody poškozeným a zvýšení šance na snížení viktimizace obětí, ale také o snížení zatížení přeplněných věznic. Dochází tak k výkonu

trestu i v jiné podobě, než je odnětí svobody, případně kombinací více druhů trestů s úmyslem dosáhnout nápravy pachatele.

2.2.3 Pachatel

Definice pojmu „pachatel“ je uvedena v § 22 TZ, který uvádí, že pachatel je osoba, která „svým jednáním naplnila znaky skutkové podstaty trestného činu nebo jeho pokusu či přípravy, je-li trestná.“ Jedná se tedy o osobu, které je dokázáno, že svým jednáním, ať úmyslným nebo neúmyslným způsobila konkrétní TČ a podle zákona bude následovat za něj trest. Ačkoliv pachatelem může být fyzická i právnická osoba, v případě dopravních nehod vždy hovoříme jen o TČ spáchané fyzickou osobou. Nicméně pokud je provozovatelem vozidla právnická osoba, není možné se vyvinít z případného vzniku dopravní nehody. I v tomto případě je možné právnické osobě udělit trest – zákaz činnosti, náhradu škody, peněžní trest nebo propadnutí věci, kdy nelze provozovatele vyvinít a jako osoba zodpovědná za vozidlo nese následky v případě nehody, i když vozidlo v danou dobu neřídila.⁵

V případě dopravních nehod jsou nejčastěji páčány TČ uvedené v Hlavě VII., tj. TČ obecně nebezpečné z důvodu ohrožení většího počtu osob a vzniku škod velkého rozsahu.⁶ Ohrožení většího počtu osob znamená, že vozidlo musí být plně obsazeno nebo musí dojít k ohrožení více účastníků provozu, kdy ze soudní praxe se jedná o 7 a více osob, aby byla naplněna skutková podstata TČ obecné ohrožení. Dojde-li ke zranění většího počtu osob, je aktivován koordinovaný postup složek integrovaného záchranného systému dle vyhlášky č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení IZS, která je zároveň podzákonou vyhláškou k zákonu č. 239/2000 Sb.⁷ Pro zásah s nasazením sil a prostředků IZS je typické působení alespoň dvou jeho složek a v případě deseti a více zraněných osob i aktivace opatření v podobě traumatologického plánu urgentního příjmu zdravotnických zařízení v dosahu.

⁵ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR - senát sp. zn. 8 Cz 4/69

⁶ § 138 odst. 1 TZ

⁷ Následně složky IZS postupují podle tzv. Typových katalogů, kdy u dopravní nehody rozhoduje počet zraněných nebo usmrčených osob, podle toho se postupuje buď podle – STČ 08/IZS – Dopravní nehoda anebo STČ 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob.

Pachatel musí kromě naplnění skutkové podstaty trestného činu splňovat i povinné znaky, tj. věk a přičetnost. Z tohoto důvodu je nutné znalecky přezkoumat, zda jsou splněna obě kritéria a pachatel je trestně odpovědný za svůj čin. Tuto povinnost stanovuje § 67 ZoP a § 105 TŘ, kdy obě ustanovení ukládají vypracovat znalecký posudek nebo odborné vyjádření na základě opatření o přibrání znalce nebo držitele znaleckého oprávnění v oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie a odkazují na vyhlášku č. 505/2020 Sb., kterou se stanoví seznam znaleckých odvětví jednotlivých znaleckých oborů, jiná osvědčení o odborné způsobilosti, osvědčení vydaná profesními komorami a specializační studia pro obory a odvětví. V případě dopravní nehody způsobené mladistvým, který dle zákonných podmínek obdržel řidičské oprávnění pro řidičskou skupinu AM (od 15 let), tj. jednostopé vozidlo a při splnění podmínek řídit i dvoustopé vozidlo v kategorii B, je nutné přihlížet i k tomu.

Nejen u řidiče-mladistvého, ale i v případě řidiče-začátečníka, je důležitým faktorem jeho zkušenost s řízením, případně jeho „nezkušenost“. Za řidiče-začátečníka odborná literatura považuje řidiče do 5 let praxe řízení.⁸ Riziko spočívá v nedostatečné praxi v řízení v běžném silničním provozu, ale zejména v nepředvídatelných situacích. Zároveň uplynula krátká doba od výcviku pod dohledem, kdy za tyto řidiče většinou řešil kritické situace instruktor, který do řízení zasáhnout a zabránit tak nehodě. Dalším faktorem je únava a tzv. řidičská osobnost, která se formuje v průběhu pomocí nabytých praktických zkušeností a je významně ovlivněna samotnou osobností řidiče, tedy jak vnímá ostatní účastníky a jak se k nim chová, jaké má vnitřní a tělesné chování a jak dokáže reálně zhodnotit kritickou situaci. Situaci by zlepšila povinnost řidiče-začátečníka mít po dobu danou zákonem společníka, který by zároveň za řidiče ručil. Znamenalo by to, že by řidič-začátečník nesměl bez svého ručitele zasednout za volant a v případě přestupku či TČ by i ručitel nesl část viny. Dohady o možné zkušební době nového řidiče vedou již řadu let, ale i přesto zůstalo zatím u debat. Podobná zkušební doba pro mladé řidiče funguje např. v USA.

⁸ CHMELÍK Jan. a kol: *Dopravní nehody*, Plzeň: Aleš Čeněk, str. 167

2.2.4 Usmrcení

Usmrcení osoby je nejvážnější následek dopravní nehody, se kterým se účastník provozu na PK může setkat. V důsledku nehody může být usmrcen chodec, cyklista, motocyklista, spolujezdec nebo samotný řidič. V případě posádky vozidla je možné předejít nebo zmírnit následky nehody pomocí aktivních a pasivních bezpečnostních prvků. V případě aktivních se jedná o rozhledovou vzdálenost, brzdy, kvalitní a správně nahuštěné pneumatiky, bezpečnostní systémy instalované ve vozidle (ABS, ASR, ESP)⁹ a další instalované prvky, které usnadňují řidiči jízdu a v případě potřeby se aktivují a zabrání nebo alespoň sníží vznik nehody.

K pasivním bezpečnostním prvkům se řadí takový typ zádržných systémů, které sníží v případě nehody její fatálnost. Řadí se k nim bezpečnostní pásy, dětská autosedačka, airbagy, dobře a řádně nastavená hlavová opěrka a sedadlo a hlasový asistent na přivolání pomoci (tzv. eCall).

Velké množství nehod s následkem smrti u řidiče je způsobeno podceněním bezpečnostních prvků, převážně nevyužitím bezpečnostního pásu za jízdy, kdy v roce 2017-2018 se jednalo až o 26 % úmrtí na silnicích z důvodu nepřipoutání řidiče. V případě úmrtí spolujezdců při dopravní nehodě se jednalo v roce 2019 o 35 % všech vzniklých úmrtí.¹⁰

2.2.5 Ublížení na zdraví

„Kdo jinému úmyslně ublíží na zdraví, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta. (...) Odnětím na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem v uvedeném v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví. (...) Odnětím svobody na pět až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt.“¹¹

Ublížení na zdraví je skutek, kterým pachatel poškozenému způsobí takové zranění, v důsledku, kterého není poškozený schopen běžného

⁹ ABS – protiblokovací systém, ASR – systém regulace prokluzu kol, ESP – elektronický stabilizační program, který je rozšířenou funkcí systému ABS a ASR, který pomáhá stabilizovat automobil, kdy mu přibrzdí některé z kol a omezí výkon motoru

¹⁰ Na českých silnicích zemře ročně 80 nepřipoutaných osob [online]. *Centrum dopravního výzkumu*. 2021. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/na-ceskych-silnicich-zemre-rocne-80-nepripoutanych-osob/>

¹¹ § 146 zákona č. 40/2009 Sb., TZ

výkonu práce, sociálního života nebo je mu tento běžný standard podstatně snížen. Podle doby léčby a jeho návratu do běžného režimu se posuzuje, zda se jedná o lehké či těžké ublížení na zdraví.

Mezi nejčastější závažná porušení pravidel silničního provozu, které vedou k ublížení na zdraví se řadí:

- Řízení pod vlivem alkoholu a drog.
- Nepřiměřená rychlost.
- Předjíždění v místech, kde je to zakázáno (v zatáčkách, na horizontu, na nepřehledných místech, na přechodě, aj.)
- Špatný technický stav vozidla.
- Nedání přednosti v jízdě.

2.3 Ostatní pojmy

Pojmy související s dopravou, které jsou taktéž důležité a nelze se bez nich v případě dopravní nehody obejít.

2.3.1 IZS

Dle § 2 odst. 1 písm. a) IZS spočívá zásah složek integrovaného záchranného systému v koordinovaném postupu všech jeho složek při řešení mimořádné události. Zákon definuje základní a ostatní složky IZS, jejich působnost a pravomoci na taktické, operační i strategické úrovni. Základními složkami jsou Hasičský záchranný sbor České republiky, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje, Policie ČR a poskytovatelé zdravotnické záchranné služby.

2.3.2 Mimořádná událost

Mimořádnou událostí se rozumí „škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.“¹² Jedná se tedy o situaci, která není obvyklá a k její nápravě je třeba nasazení mimořádných sil a prostředků, které poskytuje kromě základních složek IZS i Armáda ČR, Městská policie, Červený kříž,

¹² § 2 písm. b) zákona č. 239/2000 Sb. IZS

havarijní služby technických a technologických prvků, Báňská záchranná služba aj.

2.3.3 Alkohol a jiné návykové látky

Užití alkoholu a jiných návykových látek při řízení vozidla zakazuje zákon o provozu na pozemních komunikacích, který ve svých ustanoveních zmiňuje užití alkoholu a jiných návykových látek jak před jízdou, tak i během, ale i dobu, kdy by mohl být řidič ovlivněn některou z těchto látek a usednout do vozidla jako řidič.¹³ V případě alkoholu lze dopočítat dobu, kdy je řidič ještě pod vlivem a kdy je možné už cestu odřídit (viz *Obrázek 1 Časové odbourání alkoholu v krvi, zdroj: Policie ČR*), případně užít ke kontrole alkohol tester, který lze koupit a je volně dostupný.

V případě drog je náročné určit, kdy tělo vyloučí veškeré zbytky látky z organismu.¹⁴ Mezi faktory ovlivňující vyloučení zbytkového množství látky se řadí četnost užívání látky, metabolické vlastnosti těla a užitého množství.

V praxi Policie ČR v případě podezření, že osoba řidiče požila alkohol nebo jinou návykovou či psychotropní látku, vyzve řidiče k orientačnímu vyšetření na přítomnost alkoholu v dechu nebo jiných omamných a psychotropních látek v potu nebo ze slin. Řidič může vyšetření odmítnout a dále je zajištěn a předveden k dalším úkonům. V případě, že řidič chce vykonat vyšetření, je mu ze strany příslušníka policie přiložen kalibrovaný dechový analyzátor, a v případě že řidič požil alkohol se na přístroji zobrazí orientační výsledek v promile. Nejčastěji se používá přístroj Dräger 7510. Pokud je zkouška negativní, řidič je bez postihu a věc se dále neřeší. V případě zjištění alkoholu v dechu je provedena opětovná zkouška nejdříve po uplynutí 5 minut od první zkoušky. Pokud by byl naměřen rozdíl větší než 10 %, opakuje se dechová zkouška po třetí. Následně je řidič vyzván k lékařskému vyšetření ke zjištění alkoholu v krvi z odebraných vzorků krve, případně i z moči, který má možnost odmítnout, nicméně je na něj již pohlíženo jako by alkohol požil. Stejně tak se s řidičem jedná, pokud se odmítne podrobit vyšetření na alkohol, s tím, že je zároveň podezřelý z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. d) ZPPK s tím, že poruší ustanovení § 5 odst. 1 písm. f) stejného zákona, kdy je

¹³ Jedná se o § 5 odst. 2, písm. a) a b) zákona č. 361/2000 Sb., ZPPK

¹⁴ CHMELÍK Jan a kol.: *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, str.31

jeho snahou úmyslné maření řádného zjištění, zda se skutek stal. V případě naměřené nízké hladiny alkoholu v krvi u řidiče je dokonce žádoucí, aby se řidič podrobil lékařskému odběru a vyloučil tak, že požil alkoholický nápoj a naopak potvrdil, že se jedná o přirozenou biologickou hladinu alkoholu v krvi v lidském těle.¹⁵

V případě orientačního testu na drogy, Policie ČR využívá jednorázový test Dragwipe, kdy pomocí přiložené sěrky je řidiči odebrán sěr z úst, v případě nedostatečné tvorby slin z potu tváře, a po přiložení sěrky zpět ke zbytku těla testu a rozbití ampulky s kontaktní látkou, se vyčkává 10-15 minut pro výsledek. Opět se jedná orientační test, který má velkou míru chybovosti (uvádí se až 30 %), kdy je tedy nutné po pozitivním výsledku konfrontovat řidiče a vyzvat ho k podstoupení lékařského vyšetření k přesnějšímu zjištění jaké látky a v jakém množství požil. Zároveň test neodhaluje všechny drogy v těle, ale jen amfetamin, metamfetamin, kokain, opium a marihuanu. Zároveň může odhalit i nepatrné složky, které se vyskytují jak v drogách, tak i ve velkém množství léků na předpis, proto je lékařské vyšetření v případě drog velice žádané. Odebírá se opět krev a, v tomto případě vždy i moč.

Jaký čas potřebuje alkohol, než zmizí z krve řidiče (údaj hod:min).

Pivo 10°	muž/žena	Pivo 12°	muž/žena	Víno přírodní	muž/žena	Lihovina 40%	muž/žena
0,5 l	2:15/3:42	0,5 l	2:45/4:31	0,2 l	2:28/4:04	0,5 dcl	3:15/3:42
1 l	4:30/7:24	1 l	5:30/9:12	0,4 l	4:56/8:08	1 dcl	4:30/7:24
1,5 l	6:45/11:07	1,5 l	8:15/13:33	0,6 l	7:24/12:13	1,5 dcl	6:45/11:07
2 l	9:00/14:49	2 l	11:00/18:04	0,8 l	9:52/16:18	2 dcl	9:00/14:49
2,5 l	11:15/18:31	2,5 l	13:45/22:35	1 l	12:20/20:22	2,5 dcl	11:15/18:31
3 l	13:30/22:15	3 l	16:30/27:06	1,2 l	14:48/24:26	3 dcl	13:30/22:13
3,5 l	15:45/25:57	3,5 l	19:15/31:37	1,4 l	17:16/28:30	3,5 dcl	15:45/25:57
4 l	18:00/29:38	4 l	22:00/36:06	1,6 l	19:44/32:34	4 dcl	18:00/29:38
4,5 l	20:15/33:20	4,5 l	24:45/40:37	1,8 l	22:12/36:38	4,5 dcl	20:15/33:20
5 l	22:30/37:02	5 l	27:30/45:08	2 l	24:40/40:42	5 dcl	22:30/37:02

Doba odbourávání alkoholu je vždy ovlivněna aktuálním zdravotním stavem, případně i užíváním některých léčiv. Schopnost řídit motorové vozidlo je podstatně zhoršena i při tzv. "kocovině", kdy již alkohol z krve vymizel.
Poznámka: výpočty jsou orientační a berou v úvahu muže o hmotnosti 85 kg a ženu o hmotnosti 60 kg.

www.policie.cz

Obrázek 1 Časové odbourání alkoholu v krvi, zdroj: Policie ČR

¹⁵ Rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 As 24/2009-65

3 Dopravní nehoda

3.1 Klasifikace

Podle zákona se jedná o „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“¹⁶ Kapitán Konečný ve své knize *Šetření a dokumentace silničních nehod* na str. 7 uvádí širší definici nehody jako „*nezamýšlenou, nepředvídanou, přesto za určitých okolností očekávanou událostí v silničním provozu, k níž došlo na dopravní cestě a která měla za následek vznik škody na životě, zdraví nebo majetku v souvislosti s provozem vozidla.*“ V tomto případě by však za nehodu bylo možné považovat i událost, která se sice stala na pozemní komunikaci, ale do dopravní nehody ji nelze zahrnout (např. pád ledu ze střechy domu na zaparkované auto) a to z důvodu nesplnění základních znaků silniční dopravní nehody. Je vždy nutné rozlišovat dle skutkového stavu, zda je řešení události v kompetenci dopravní policie nebo se jedná o případ obecný, který spadá do kompetence obvodního oddělení.¹⁷

K přesnému zjištění, zda se jedná o dopravní nehodu, kterou bude šetřit Oddělení dopravních nehod Policie ČR, je nutné naplnění základních znaků: *nepředvídatelnost (též neočekávanost)*, musí se jednat o *událost v silničním provozu*, dále *způsobení škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku* a je nutná *přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu*.

Nepředvídatelnost lze charakterizovat jako náhodný stav, který při riskantním nebo protiprávním jednání řidiče může vést ke srážce nebo k havárii. Pokud řidič nevěnuje po čas řízení dostatek pozornosti vozovce a jejímu okolí, není schopen dostatečně včas a adekvátně reagovat na vzniklou situaci. Dochází k vyšší pravděpodobnosti momentu překvapení a vzniku nehody.

Událost v silničním provozu znamená, že se událost odehrála na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci. Důležité je tedy místo vzniku nehody.

¹⁶ § 47, odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., ZPPK

¹⁷ KONEČNÝ Jaroslav: *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*, Praha: Ministerstvo vnitra, str.7

Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku je důležitým určovacím znakem. Opět je nutné zdůraznit, že se musí jednat o škodu, která vznikla příčinnou souvislostí s vyšetřovanou nehodou.

Přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu. Vozidlo, ať motorové, nemotorové nebo tramvaj, které se vyskytlo u dopravní nehody, musí mít přímou souvislost s vyšetřovanou událostí.¹⁸

Nehody lze rozdělit podle několika teorií. Kapitán Mgr. Jaroslav Konečný je dělí na:

1. Havárie
2. Srážka
3. Jiné nehody

Havárie je dopravní nehoda, na které mělo účast pouze jedno silniční vozidlo bez toho, aniž by srazilo jiné vozidlo, chodce, zvěř nebo jinou pevnou překážku. Jedná se např. o smyk vozidla, které v důsledku toho vyjelo ze silnice a skončilo převrácená na střeše.

Srážka je dopravní nehoda dvou a více vozidel, případně kdy došlo ke střetu s chodcem, zvěří nebo s jinou pevnou překážkou. Střety mohou být čelní, boční, z boku nebo zezadu. Jako příklad lze uvést sražení srny vozidlem.

Jiné nehody jsou nehody, které nelze zařadit to předcházejících dvou kategorií. Jedná se o vypadnutí předmětu z vozidla za jízdy nebo upadnutí cestujícího za jízdy v hromadném dopravním prostředku.¹⁹

Další možnost dělení vychází od prof. JUDr. Ing. Viktora Porady, Dr.Sc., dr. h. c. mult., který dělí nehody z několika hledisek:

1. Z hlediska nehodového jednání,
2. z hlediska nutnosti zásahu složek IZS,
3. z hlediska statistický a evidenčních účelů.

Hledisko nehodového jednání se dále dělí na objektivní a subjektivní nehodové jednání. Subjektivním je jednání účastníka silničního provozu,

¹⁸ KONEČNÝ Jaroslav: *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*, Praha: Ministerstvo vnitra, str. 8

¹⁹ Tamtéž, str.9

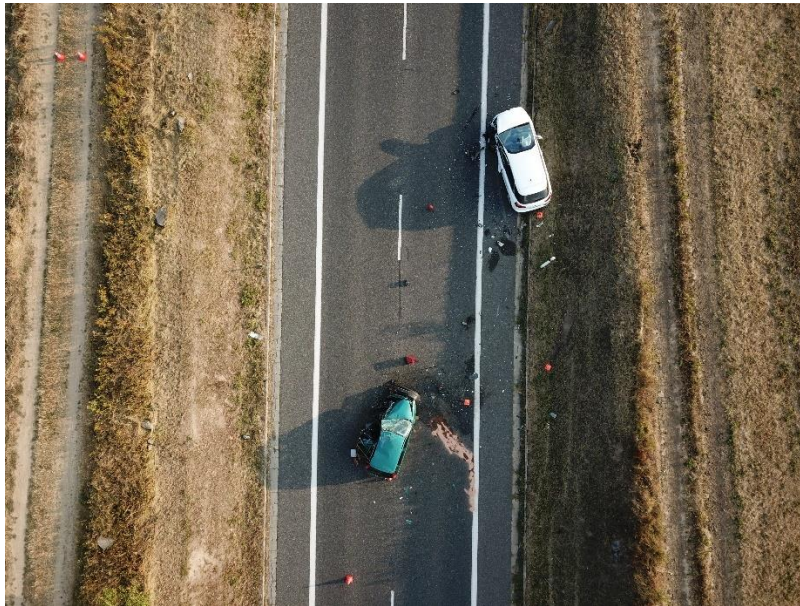
kteřý porušil pravidla provozu na pozemních komunikacích a tím způsobil nehodu. Nejčastěji se jedná o řízení pod vlivem alkoholu, nepřiměřená rychlost nebo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. Objektivní jednání zahrnuje důvody nehody, které jsou nejspíše přímo zapříčiněny chováním řidiče. Jedná se o technický stav vozovky nebo tzv. vyšší moc, kdy vlivem silného větru spadne strom na vozovku.

Hledisko nutnosti zásahu IZS je možné rozdělit na nutné, není nutné a nutné s pomocí dalších složek IZS. Pokud je nutné vyjetí IZS, jedná se o zranění osoby, vyproštění osoby, likvidace nebezpečných látek, únik nebezpečných látek na vozovku nebo požár. V případě nehody bez zranění nebo vážnější dopravní nehody, vyjíždí na místo jen hlídka PČR.

Hledisko statistických a evidenčních účelů dělí nehody podle následků (usmrcení, těžké zranění, lehké zranění, bez zranění), podle zavinění (zaviněné, nezaviněné), podle příčin (podle jejich statistické četnosti dle statistik ŘSDP Policejního prezidia ČR – způsoby jízdy), podle vozidel zúčastněných (osobní, nákladní, autobus, kombinace druhů vozidel), podle místa nehody (situační – v obci, mimo obec nebo charakteristiky místa – v zatáčce, v přehledném úseku, na železničním přejezdu, aj.) a podle škody na zdraví a majetku. Jedná se o široce obsáhlé hledisko, které vychází ze statistik a zohledňuje vícero faktorů. Kromě výčtu výše uvedených hledisek, prof. Porada přidává ještě jedno, a to *hledisko způsobu jejich řešení*, kdy se zabývá možnostmi, zda projednat nehodu příkazem na místě, oznámením, škodní událostí nebo se jedná o střed vozidla se zvěř. ²⁰ Jedná se o statistiky, které jsou volně přístupné na stránkách policie. ²¹

²⁰ PORADA Viktor a kol: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, str.106-112

²¹ Policie ČR: *Statistika nehodovosti* [online]. 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>



Obrázek 2 Srážka dvou osobních vozidel, zdroj: Bezpečné Brandýsko

3.2 Příčiny a následky

Příčinou nehod je jednání účastníka silničního provozu, jež svým konáním či opomenutím způsobí nehodovou událost²² Jedná se především o nerespektování pravidel silničního provozu, neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy a nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě.²³

Následky dopravních nehod jsou rozličné, od materiálních škod na zúčastněných vozidlech, na pozemních komunikacích, pouličních osvětleních, domech, přepravovaných věcech, až po škody na zdraví a životu osob. V případě materiálních škod se jedná o hmotné předměty, které jsou nahraditelné, ale v případě fyzického ublížení na osobách se jedná o citelnou ztrátu, která je hůře napravitelná. Podle Světové zdravotnické organizace umírá na silnicích okolo 1,3 milionů lidí ročně a více než

²² KONEČNÝ Jaroslav: *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*, Praha: Ministerstvo vnitra, str.7

²³ CHMELÍK Jan: *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra, str. 5

50 milionů lidí je zraněno, kdy se jedná o jeden z nejčastějších důvodů úmrtí ve věkové kategorii 5-29 let.²⁴

Na základě toho vzniklo v roce 2004 sdružení České sdružení obětí dopravních nehod na podporu lidem, kteří z důvodu nehody ztratili své blízké nebo se vyrovnávají s traumatem spojený s dopravní nehodou. Sdružení se snaží komunikovat nejenom s pozůstalými, ale snaží se o osvětovou kampaň, spolupracují s dalšími neziskovými organizacemi, poskytují psychologickou pomoc a zapojují se do projektů Ministerstva dopravy.²⁵

Jednou z dalších nadací je Dětská dopravní nadace, která vznikla roku 1995 a jehož cílem je zabezpečit materiálně a finančně děti, které v důsledky dopravní nehody přišli o rodiče nebo v důsledky dopravní nehody mají fyzické následky.²⁶

3.3 Dopravní nehody vozidel ADR

V rámci DN je nutné zmínit i dopravní nehody vozidel ADR, které se řadí mezi speciální a velmi náročné dopravní nehody. Vozidlo ADR je vozidlo převážející nebezpečné látky, výbušniny nebo věci.²⁷ Definici likvidace dopravní nehody takového vozu upravuje Metodika Ministerstva dopravy z roku 2017 s odkazem na evropskou dohodu *Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road* platnou od 1.1.2021.²⁸ Tato metodika je novelizována vždy po dvou letech a upravována pro aktuální potřeby dopravy.

V metodice pod podkapitolou 1.8.5. *Hlášení o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí* lze nalézt podrobný popis postupu likvidačních prací, ohlášení dopravní nehody a následné

²⁴ World Health Organization [online]. 2021. Dostupné z: <https://who.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

²⁵ České sdružení obětí dopravních nehod [online]. 2021. Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/nase-sluzby>

²⁶ Dětská dopravní nadace [online]. 2021. Dostupné z: <https://www.detskadopravninadace.cz>

²⁷ § 22 zákona č. 111/1994 Sb., Zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

²⁸ UNECE [online]. 2021. Dostupné z: <https://unece.org/transportdangerous-goods/adr-2021-files>

nutné administrativní práci s tím spojené. Postup se liší podle převážené látky, druhu dopravní nehody (drobné nehody až po vážné se zraněním nebo úmrtím).²⁹ Nicméně i v případě těchto událostí existují postupy složek IZS upravené jejich interními předpisy, které popisují a navádí přítomné zasahující policisty, hasiče a zdravotníky krok po kroku, jak v případě takovéto nehody postupovat.



Obrázek 3 Havárie cisterny, zdroj: Hasičský záchranný sbor ČR

3.4 Současné dopravní problémy

Na tomto místě bych ráda alespoň okrajově zmínila problémy, které v rámci dopravy po rozmluvě s dopravními znalci lze vyvodit jako aktuální.

Závažným problémem, který se promítá i do statistik nehodovosti a byl zde již zmíněn určitě nedodržení rychlosti a nedání přednosti v jízdě. Oboje porušení v rámci silničních nehod dominují v prvních příčkách coby důvod nehod. Pokud se na problém zaměříme pozorněji, zjistíme,

²⁹ Ministerstvo dopravy [online]. 2021. *Přeprava nebezpečných věcí, dohoda ADR*. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021/02_ADR-2021_Cast-1.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021/02_ADR-2021_Cast-1.pdf.aspx)

že kromě výše zmíněných porušení dominují i další, řekněme neviditelné. Jedním z nich je nedodržení bezpečné vzdálenosti (§ 19 odst. 1 ZPPK), který dominuje co do počtu nehod v rámci městské silniční dopravy. Důvod, proč i když se jedná o velký počet nehod, není jejich výše zaznamenaná ve statistikách je, že řidiči, pokud se domluví, sepíší vše v Protokolu o dopravní nehodě (jinak také euroformulář) a věc předají k dalšímu řešení ke svým pojišťovnám (o rozdělení nehod viz Podkapitola 5.1). V tu chvíli se policejní orgán o nehodě nedozví a nelze jej zahrnout do výslednosti. Stejně je to s nevěnováním se plně řízení (§ 5 odst. 1 písm. b) ZPPK). Nicméně, i když statistiky zrcadlí reálné důvody střetu, bohužel ne co do jejich počtu.

Dle názorů znalců je k tomu nutné přičíst ještě druhotný problém. Každý rok se zveřejňují, právě dle statistik, nejrizikovější místa s častým výskytem DN. Jedná se většinou o místa, kde dochází nejčastěji k nehodám se zraněným a podkladem jsou oficiální statistiky.³⁰ Zde ale přichází ten problém, který má návaznost na možnosti vyplnění euroformuláře. Pokud se totiž splněné podmínky, řidiči se domluví a formulář vyplní, tak tento typ DN se ve statistice neobjeví. Dochází tak k reálnému zkreslení rizikových míst a zkreslení statistik, které mají následně jen orientační výpověď.

Nicméně je dobré podotknout, že většina Dopravních inspektorátů má velmi dobrý přehled o svém okresu a zná svá riziková místa. Umí tedy odhadnout, která místa jsou opravdu riziková, ať z důvodu vyššího výskytu zvěře nebo špatného značení, ale i v jakém období v roce lze očekávat na určitém úseku větší potíže (ku příkladu zvýšený počet turistů v návaznosti na společenské, kulturní nebo přírodní akce). Dále je vhodné podotknout, že tyto statistiky jsou veřejně dostupné a jedná se spíše o varování širší veřejnosti, kdy policejní orgán, jak jsem již zmiňovala, má povědomí i o dalších kritických místech a tedy, i když statistiky jsou nepřesné, jsou alespoň dobrým orientačním ukazatelem.

³⁰ Např. zde <https://apps.allianz.cz/vse-o-allianz/nadacni-fond/nehodova-mapa/>

4 Kriminalistika

Kriminalistika je samostatným vědním oborem, která se společně s kriminologií, penologií trestněprávní vědou a dalšími forenzními disciplínami, zabývá negativním společenským jevem ve smyslu zločinnosti a objasňováním zákonitostí vzniku, vyhledáváním, zajišťováním a využíváním kriminalisticky relevantních stop a skutečností. Pro tyto potřeby zpracovává metody, postupy, prostředky a doporučení uplatnitelné při praktické činnosti.³¹

Objekty zkoumání kriminalistiky jsou obecně obraz objektivní reality ve smyslu změn v materiálním prostředí či vědomí, behaviorální projevy zainteresovaných osob (pachatel, poškozený, ale i vyšetřovatel, a další) a informace z hlediska trestně relevantní události, mechanismu jejich odrazu v prostředí a manipulace s nimi.³²

V současnosti se kriminalistika dělí podle prof. JUDr. Jana Musíla, CSc., dr. h. c. mult. na tři části, kterými jsou „I. Úvod do kriminalistické vědy“, „II. Obecná část kriminalistiky“ a „III. Zvláštní část kriminalistiky“. Obsahem II. části jsou mj. „Kriminalistické metody odhalování, vyšetřování a prevence trestných činů“, kde podkapitoly o kriminalistické metodologii, technice a taktice, jsou obecně považovány za dynamické a stále se rozvíjející.³³

Kriminalistická metodologie je systém metod stanovujících postupy, pomocí nichž je možné vysvětlit příčiny stavu nebo změny kriminalisticky relevantní skutečnosti.³⁴

Kriminalistická technika může být definována jako způsob, kterým policejní orgán v mezích zákona a s využitím technických a přírodovědných metod a prostředků, proniká do společenských vztahů, sleduje vliv různých okolností na člověka a změny v materiálním prostředí, včetně popisu jejich příčin. Uplatňování kriminalisticko-technických metod

³¹ PORADA V. a kol.: *Kriminalistika – technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň, Nakladatelství Aleše Čeňka, 2019, str. 29

³² Tamtéž, str. 30

³³ NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty*. Policejní akademie České republiky v Praze. Praha: Abook. 2017, str. 17

³⁴ PORADA V. a kol.: *Kriminalistika – technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň, Nakladatelství Aleše Čeňka, 2019, str. 33

vede k vyhledávání, shromažďování, fixování zajišťování, zkoumání a hodnocení kriminalisticky relevantních stop a skutečností.³⁵

Kriminalistická taktika je systém vědeckých teorií jejichž uplatněním dochází k organizaci, plánování a zajištění, hodnocení a využívání kriminalistických stop a dalších, za účelem dovršení kriminalistické praktické činnosti.³⁶

Kriminalistická metodologie, technika i taktika jsou vzájemně související a ovlivňující se oblasti, jejichž společným uplatňováním v kriminalistické praxi vede k řádnému vyšetření negativního společenského jevu.

4.1 Ohledání

Dle § 113 TŘ, se ohledání koná, „*mají-li být přímým pozorováním objasněny skutečnosti důležité pro trestní řízení.*“ Definice ohledání v TŘ je velmi obecná a společně s § 114 a § 115 obsahuje všechny druhy ohledání, tedy místa činu, místa mimořádné události, jiných kriminalisticky významných míst, mrtvoly a místa jejího nálezů, předmětů, těla živé osoby, aj.³⁷

Jedná se o procesní úkon, který z hlediska zjištěných skutečností přispívá k tvorbě prvotních kriminalistických verzí a plánování vyšetřování.³⁸

Ohledání lze dělit z hlediska posloupnosti na prvotní, opakované a doplňující a realizované za dodržení obecných zásad (aktivnost, rychlost, objektivnost, úplnost) a specifických zásad (řízení jediným vedoucím, neodkladnost, neopakovatelnost, nezastupitelnost).³⁹

³⁵ STRAUS, Jiří. *Kriminalistická technika*. 3., Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012, str. 8

³⁶ NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty*. Policejní akademie České republiky v Praze. Praha: Abook, 2017, str. 15

³⁷ Tamtéž, str. 195

³⁸ PORADA V. a kol.: *Kriminalistika – technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň, Nakladatelství Aleše Čenka, 2019, str. 513

³⁹ NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty*. Policejní akademie České republiky v Praze. Praha: Abook, 2017, str. 200-215

V případě šetření situace, která není kvalifikována jako trestný čin, získává policejní orgán informace v souvislosti s odhalováním a šetřením přestupků dle § 67 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR.

Subjektem ohledání je kterýkoliv orgán činný v trestním řízení, v praxi však ohledání provádí výhradně policejní orgán, snad jen s výjimkou vybraných specifických míst, které primárně ohledávají vyšetřovatel nebo expert Hasičského záchranného sboru ČR, například požářiště nebo únik nebezpečných látek.⁴⁰

S ohledem na právní kvalifikaci skutku, druh a povahu místa činu, znalosti a zkušenosti policejního orgánu, vede v policejní praxi ohledání vyšetřovatel a z hlediska kriminalistické techniky policista zařazený na místním oddělení policie a/nebo kriminalistický technik Odboru kriminalistické techniky a/nebo kriminalistický expert Odbor kriminalisticko-technické expertízy, a to samostatně, ve výjezdové skupině, nebo v součinnosti s expertem jiného odvětví, například v případě mrtvoly ohledává místo činu policejní orgán a dle § 105 TŘ přibraný soudní lékař zahajuje na místě úkony jejichž dovršením je soudní pitva, resp. pitevní protokol.

Při ohledání je prováděna dokumentace ve formě protokolu, fotografie a videozáznamu, topografie, náčrtku, resp. plánu.

4.2 Ohledání místa dopravní nehody

Cílem je zjištění skutkového stavu na místě DN pro potřeby vyšetřování. Jedná se o neodkladnou, neopakovatelnou a nezastupitelnou kriminalisticko-technickou a taktickou činnost na místech, která se ve většině případů nachází v otevřeném prostoru, kdy jsou všechny materiální změny vystaveny přírodním vlivům. O to větší je kladen důraz na precizní a bezchybné prvotní ohledání místa. Vyšetřovatel DN musí mít technické znalosti a vědomosti, které získává v rámci odborné přípravy a dalšího interdisciplinárního vzdělávání, například v podobě vzdělávací stáže na OKTE.

Při příjezdu na místo je DN zaměřena pomocí gps lokátoru pro zjištění přesného místa střetu. Dále je základem ohledání místa DN je vytyčení výchozího, případně i pomocného bodu měření. Jedná se o pevné

⁴⁰ NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty*. Policejní akademie České republiky v Praze. Praha: Abook, 2017, str. 209

body, které jsou variabilní a předpokládá se jejich stálost v čase. Tyto body stanovuje policista provádějící ohledání. Jsou to body jako například roh budovy, kovový plot, dopravní značka, mostní konstrukce, aj., od kterého se postupuje při topografickém zaměření nehody.⁴¹ Pomocný bod měření je pak bod s obdobnými vlastnostmi navíc, který v případě prostorově rozlehlého místa DN pomáhá zjednodušit topografickou dokumentaci. Kromě využití bodů při měření a následného zakreslení do náčrtků jsou body důležité pro případné obnovení situace do původního stavu, prověrku na místě, rekonstrukci nebo kriminalistický experiment. S využitím správně provedené dokumentace je možné situaci na místě zrekonstruovat i několik měsíců po samotné nehodě. Poté se zvolí typ zaměřovací metody, nejběžnější a nejužívanější je metoda pravoúhlých souřadnic, kdy se, zjednodušeně, místo nehody rozdělí na dvě kolmé přímky a od nichž se měří. Další možnou metodou je trojúhelníková, ta je stavěna na měření nehod v zatáčce, kdy pomocí vyměření několika trojúhelníku je zakreslen střet. Jedná se už o pokročilejší a složitější metodu. Dále existují metody průsečíkové nebo polárních souřadnic⁴², ale v rámci této práce není nutné jejich další popisování. První dvě zmíněné metody jsou nejvyužívanější.

Následně, jak již bylo zmíněno, je stav změřený na místě zanesen do náčrtku, který je tvořen přímo na místě DN rukou, bez použití měřítka. Ačkoliv je možné v literatuře najít rozdělení druhu náčrtků (Porada a kol. 2016, str. 737), v praxi se využívá jediný, na A4 či A3 (podle rozsahu nehody). Je to z důvodu usnadnění, ale také z praktických důvodů při tvorbě náčrtku přímo v terénu, kdy není možné vždy vytvořit několik variant různých náčrtků z různých úhlů. Snahou je tedy zachytit celé místo DN na jediný list papíru. Současně je pořizována fotografická dokumentace místa a v případě potřeby i videodokumentace. Videodokumentace se v policejní praxi nejčastěji využívá při větších DN. V současnost se jako doplňková dokumentace používají drony, kterými ale standardně útvary SDP nejsou vybaveny a v případě potřeby se jedná o nasazení dalších sil a prostředků spojených s výjezdem útvaru s potřebným vybavením (podrobněji v kapitole Technika).

⁴¹ CHMELÍK Jan, *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeňka s.r.o., str. 432

⁴² PORADA V. a kol.: *Kriminalistika – technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň, Nakladatelství Aleše Čeňka, 2019, str. 911

Z náčrtku místa DN je následně vytvořen plánec, který náčrtek kopíruje, ale jedná se již o zakreslení místa pomocí přesného měřítka a bez kót měření (Příloha A). Obojí je pak přiloženo ke spisovému materiálu.

Dále lze na místě využít totální stanici nebo zařízení pro digitální laserové snímání. V případě totálních stanic se jedná o klasické vybavení Dopravních inspektorátů, kdy je vždy na jednom útvaru alespoň jedno zařízení. Digitální laserové snímače jsou nadstandartní vybavení, které vlastní většinou Krajské ředitelství a jen v případě individuálního vyžádání jej ke konkrétní nehodě lze využít.

V rámci ohledání DN se na místě ohledává nejenom vozidlo a její součást (je nutné naznačit nejenom samotné postavení vozidla a poškozených částí, ale i stav vně vozidla – zda jsou vystřelené airbagy, poškození bezpečnostního pásu, podle kterého lze poznat, zda osádka auta byla připoutaná, zaseknutý tachograf, postavení řadící páky a sedadel, nalezené věci ve vozidle aj.), ale zahrnuje i vozovku, její stav, brzdné dráhy, stav poškození svodidel, značek, zeleně, případně majetku třetích osob jako jsou ploty, dům, jiná zaparkovaná vozidla aj. Bohužel v této práci není dostatek prostoru zabývat se rozbořem každé výše zmíněné položky, proto jsou zde uváděny jen jako taxativně jmenované.

4.3 Technika

V rámci aktualizace technických prostředků a vybavení Policie ČR, jsou policisté vybavováni novými prostředky, vč. zvyšování odbornosti. Technické vybavení Policie ČR v oblasti DN v rámci možností koresponduje s aktuálními nároky na kvalitu zpracování ohledání. Zejména se jedná o rozšíření počtu totálních stanic, laserových dálkoměrů, fotografické techniky a s ohledem na zvyšující se množství možných úkonů na místě i o zvláštní vybavení, jako jsou například odběrové soupravy na biologický materiál nebo palubní kamerové systémy. Šetření DN klade na policejní orgán vysoké nároky v oblasti odborných technických znalostí. Jedná se o základní vybavení každého nehodového výjezdu, kdy je dopravní policista se zaměřením na DN proškolen v manipulaci s nimi. Veškeré uvedené přístroje mají i svá negativa, nicméně v současnosti se jedná o vybavení, které v kombinaci s pečlivým zacházením ze strany dopravního policisty, je na vysoké úrovni. Ačkoliv se ozývají hlasy z řad znalců, i technických laiků, že využití dostupné techniky je špatné, je nutné k tomu podotknout, že ze stran kritiky nedošlo k návrhům na

změnu či zlepšení, jen právě k oné kritice vybavenosti. Naopak, jak bude zřejmé z vybraného případu v rámci kazuistiky, omílané – pokud se přístroje používají správně a proškolenou osobou, výsledek je nezpochybnitelný.

K jednotlivému vybavení stručně:

Dálkové kolečko lze užit jen na hladkých površích, kdy je nízké riziko, že bude z důvodu překážek na povrchu odchylka měření malá. Jedná se zjednodušeně o nejužívanější přístroj pracující na principu výpočtu vzdálenosti podle ujeté vzdálenosti od výchozího bodu měření k zaměřovanému objektu. Při užívání vyžaduje pečlivost, protože jakákoliv odchylka znamená nepřesnost. Manipulace je jednoduchá. Funkce přístroje umožňuje přístroj zapnout, následně sám počítá v metrech ujetou vzdálenost a lze jej vystornovat a počítat znovu.

Poněkud složitější je užití totální stanice. Jedná se původně o zeměměřičský přístroj, kdy přístroj zaměří vodorovné a svislé úhly a zároveň s tím i vzdálenost a zaznamená GPS souřadnice změřeného místa. Následně při připojení na počítač na základě zjištěných informací namaluje situační plánec. Její přesnost je mnohem vyšší než při užití dálkového kolečka, ale jejich nevýhodou je vysoká cena.⁴³ Nicméně např. v rámci Dopravních inspektorátů Brna-města a Brna-venkova je k dispozici několik kusů. Díky své přesnosti je vhodný na závažnější dopravní nehody. Nutné je ale řádné proškolení, protože oproti kolečku vyžaduje jeho obsluha už odborné znalosti, nicméně nejedná se o výrazně složitě technické zařízení.

Hojně se v dnešní době diskutuje nad využitím GNS lokátoru a 3D skeneru. Ačkoliv jejich využití a výsledky jsou nadstandartní, má jejich užívání zatím pro policii pár nedostatků. Pokud se zaměříme na GNS, tak v současné chvíli ji využívá jen jeden kraj v rámci republiky. Ty jej kombinují zároveň s drony. Bohužel nevýhodou je značné časové zatížení. Podobné je to u 3D skeneru, který navíc PČR nemá. V současnosti jej vlastní například Centrum dopravního výzkum v.v., Ústav soudního inženýrství pod VUT nebo je v majetku Karlovarského kraje. Samozřejmě lze jej v rámci spolupráci s výše zmíněnými organizacemi domluvit a vypůjčit. Zajímavostí je, že na rozdíl od GNS lokátoru 3D skener není až tak časově náročný, ale na rozdíl od něj zpracovaný výsledek je v řádu gigabyte a obsahuje díky tomu tak vysoká data, že jej nelze zpracovat na běžném

⁴³ PORADA V. a kol.: *Kriminalistika – technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň, Nakladatelství Aleše Čenka, 2019, str. 916

počítači. Princip 3D skeneru je jednoduchý. Jedná se o zařízení na stativu, které se otáčí okolo sebe a tím naskenuje panorama. Více než v dopravě se v současnosti využívá při násilných trestných činech v uzavřeném prostoru, např. v pokoji.

Dalším hojně diskutovaným pomocníkem je využití dronu. Dron je schopný v současnosti zaznamenat nehodu jak z výše několika metrů, tak i z pohledu jedoucích řidičů, čímž se otevírá zajímavá možnost posouzení výhledu účastníků nehody. Zpracování získání dat je rychlé, stejně jak jejich získání. Na místě nehody je dron schopen zaznamenat během 15 minut vše potřebné. Drony u nás má na starost Letecká služba PČR, která je podřízena přímo Policejnímu prezidiu. V tom nastává určitý problém, protože pokud si výjezd dopravních nehod vyžádá součinnost tzv. dronařů, je nutné jejich žádost zaslat přes operační důstojníky až přímo na Policejní prezidium, což může znamenat i několik desítek minut, než se žádost dostane k dožadovanému útvaru a s příjezdem k nehodě to tak může trvat i hodinu a déle. Nicméně záznamy z dronů jsou vysoce kvalitní a v případech vážných a komplikovaných DN i doplňujícím pomocníkem.

Nelze opomenout softwarové vybavení pro šetření nehod. Prvním důležitým systémem, do kterého se sepisuje DN je program Lotus Notes. Je v něm zaznamenaná každá nehoda, která je šetřena policií. Využívají ji jen dopravní policisté proškoleni na dopravní nehody. Již několik let se mluví o přechod pod nový systém, který by byl více propojený s policejním systémem ETR. Důvod je prostý, část informací potřebných pro sepsání DN se musí tvořit v Lotusu a následně data přenést do systému ETR a doplnit další údaje v něm. Takže čas na sepsání nehody je delší, než kdyby se tvořilo jen v jednom systému. Původně bylo ohlášen přechod pod nový systém k 1. 1. 2022, nicméně toto datum se nestihlo a nový systém je pořád v rámci testování. Proto jako nové datum bylo ustanoveno 1. 7. 2022.

Posledním zmiňovaným softwarem je PC Crash. Jedná se o program, kteří využívají i znalci pro tvoření plánu DN. Na základě změřených vstupních informací získaných na místě události, dokáže program vytvořit předpokládanou trajektorii vozidla, vypočítat jedoucího rychlost vozidla, jeho brzdnu dráhu a další informace. Je zde možnost vybrat typ a model vozidla a simulaci vytvořit přímo na něj. Jedná se o program, který je běžně dostupný i pro širší veřejnost.

4.4 Získávání informací

V rámci vyšetřování dopravní nehody policejní orgán vytěžuje informace důležité pro objasňování vyšetřované události. Vychází tedy nejen z prvotních informací získaných při ohledání ve smyslu zjištění a případně i zajištění materiálních změn a stop, ale i z výpovědí přímých účastníků v pozici pachatel (resp. obviněný) a poškozený, svědků, třetích osob a z evidencí či databází.

Obecně je na místě prováděno získávání informací formou zjištění totožnosti účastníků, lustrace v mobilní platformě nebo přes operačního důstojníka, případně i přes systém Lotus Notes, dále pak kontrola ŘP, pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, karty řidiče a další.

V případě postupu podle zákona o PČR provádí policejní orgán úkon podání vysvětlení dle § 63. V trestní věci pak realizuje úkony dle § 158 - 158b TŘ a § 164 TŘ (jedná se o neopakovatelné a neodkladné úkony jako je výslech svědka, osoby mladší osmnácti let, pokud je schopen interpretovat děj nehody a jeho psychický stav mu to dovolí, dále výslech poškozených, který ale následně je nutné pomocí písemného protokolu zaevidovat.)

V rámci prvotního šetření na místě nehody jsou prováděny nejen úkony na místě události, ale mohou být vytěžovány i relevantní informace od třetích osob, například rodinných příslušníci, kamarádů či jiných osob, zaměstnavatele, evidencí a databází správních úřadů a další.

Při vyšetřování dopravních nehod provede policejní orgán zajištění kamerových záznamů z videodohledového systému nebo z dohledového poplachového a přijímacího centra, jsou-li jeho koncové prvky (kamery) umístěny tak, že se lze domnívat, že by mohly zachytit události související s vyšetřovanou událostí. Tyto informace mohou být získány na základě ústní žádosti policejního orgánu de facto ihned nebo domluvou s provozovatelem na jiném způsobu předání, například z důvodu nepřítomnosti správce videodohledového systému, a policejní orgán vyhotoví o této skutečnosti protokolaci úředním záznamem, nebo si tyto záznamy vyžádá na základě § 78 odst. 1 TŘ. V policejní praxi se postupuje oběma způsoby, přičemž zaslání vyžádání dle § 78 odst. 1 TŘ je častěji vyžadováno orgány státní správy a samosprávy, například dohledového poplachového a přijímacího centra Městské policie Brno.

Obdobně lze vyžádat informace mobilního operátora, například z důvodu ověření, zda jeden z účastníků při řízení neuskutečňoval telefonní hovor a/nebo společnosti, která spravuje data globálního pozičního systému (GPS), je-li ve vozidle toto zařízení instalováno, a dalších.

5 Šetření dopravní nehody

5.1 Postup orgánů činných v trestním řízení

Postup orgánů činných v trestním řízení, konkrétně policejního orgánu se odlišuje od typu dopravní nehody. V zásadě se dopravní nehody rozdělují podle typu jejího zpracování:

1. Škodní událost
2. DN, které lze vyřešit na místě
3. Střet se zvěří
4. DN, které nelze vyřešit na místě

Nehody v odstavcích 1. – 3. jsou oprávněny zpracovat jen proškolení dopravní policisté (až na výjimku v bodě b) – viz níže). V případě škodní události je možné převzetí a šetření v dikci jakéhokoliv útvaru, tedy i obvodního oddělení. Škodní událostí se rozumí DN, která není zaviněna konkrétní osobou, případně není ji možné dostatečně zjistit a její vznik je spojen s hmotnou škodou (viz Příloha B). O škodní události se sepíše úřední záznam v místě prvního ohlášení a v případě vyžádání od poškozeného mu policisté poskytnou kopii záznamu pro další řízení s pojišťovnou.

DN, kterou lze vyřešit na místě lze dále rozdělit na DN s možností přítomnosti policie a bez přítomnosti policie. Pokud se jedná o nehodu bez možnosti přítomnosti policie, mluvíme také o nehodě, kdy řidiči nehodu společně sepíší na Záznam o dopravní nehodě, tedy na tzv. euroformulář (viz Příloha C). Slovo „bez možností“ je tu nasnadě z důvodu, že pokud by se jednalo tento typ nehody, tedy nejsou splněny zákonné podmínky pro její nahlášení (škoda nad 100 tis. korun, zranění nebo úmrtí, podezření na alkohol nebo drogy, špatný technický stav vozidla, poškození přepravovaného majetku nebo majetku třetí osoby, znečištění životního prostředí nebo účastníci nejsou schopni obnovit provoz na PK) a řidiči se nedomluví na sepsání euroformuláře s tím, že je zavolaná dopravní hlídka k jejímu vyřešení, musí být předpokládánému viníkovi udělena pokuta na základě zásady oficiality. Jedná se dle mého názoru o trochu nešťastnou povinnost z více důvodů. Prvním je výše způsobené škody, která, jak zákon stanovuje je 100 tisíc korun. Tady nastává

problém s určením škody, kdy zákon ukládá účastníkům DN oznámit nehodu, pokud je „*hmotná škoda převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000,- Kč.*“⁴⁴ Problém je tedy jasný a ačkoliv ZPPK byl již několikrát novelizován, dokonce se jedná o jeden z nejčastěji novelizovaných zákonů, i přesto zákonodárce nedokázal jasně stanovit na základě čeho přesně má účastník nehody určit výši škody. Nelze předpokládat, že řidiči jsou automechanici s přehledem o cenách dílů. Jedná se tedy o jakousi volnou ruku řidičů při rozhodování o následcích DN v oblasti hmotné škody. S tím ale je také větší šance na možné pojistné podvody. Dále by bylo možné polemizovat o částce určující přivolání hlídky na místo nehody. V současné době moderních vozů se totiž jedná prakticky o menší „*ťukanec*“ či odření laku. Pokud zmíníme například nehodu vozu Tesla nebo Mercedes třídy C, je určená hranice značně překonaná. Tím pádem nedochází ale k efektivnímu zrychlení práce dopravních policistů, protože ačkoliv je to banální nehoda, nelze ji sepsat samostatně řidiči na Záznam o dopravní nehodě, ale je nutné policii zavolat.

Druhá, spíše otázka k zamyšlení, je již zmíněná nutnost udělení pokuty na místě viníkovi DN. V případě DN se často lze setkat s šokem, kterým tato událost pro spoustu osob je. I když se jedná o událost bez zranění, osoba je vystrašena a snaží se celou věc mít rychle za sebou. Zároveň pro spoustu osob, potvrzeno z vlastní zkušenosti, které jsou staršího věku nebo nemají žádnou zkušenost s policií, je právě uniformovaná osoba mnohdy větším zdrojem stresu než samotná situace. Z toho vyplývá, že množství stresových faktorů způsobí, že ač nehodu nemusel způsobit, pod tlakem a špatným vyhodnocením policisty souhlasí s pozicí viníka a přijme blokovou pokutu. Ačkoliv je osoba vždy poučena a je možné s příkazem na místě nesouhlasit a věc postoupit do řešení správního orgánu, představa dalšího řešení a „*tahání se*“ s úřady vede k udělení pokuty na místě. Následně policie provede dokumentaci místa DN, sepíše s řidiči Záznam o dopravní nehodě, kdy přestupci z druhé strany označí formulář přelepku s logem policie, se svým podpisem a evidenčním číslem. Dále na něm uvede, o jaké porušení zákona se jednalo a výši pokuty. Následně je věc zaznamenána do systému Lotus Notes, tedy systému pro evidenci dopravních nehod. V případě udělení pokuty je pokuta zadána do systému ETŘ a následně se překloupí do Lotus Notes.

⁴⁴ § 47 odst. 4 ZPPK

Pokud se jedná o DN bez přítomnosti policie, řidiči se domluví, kdo je viník nehody a společně si sepíší Záznam. Jsou si zároveň povinni sdělit své údaje podle § 47 odst. 3 písm. f) ZPPK. Pokud by se tak nestalo, je nutné kontaktovat Policii ČR a jednalo by se opět o řešení DN s přítomností policie.

Dalším častým typem nehody je srážka se zvěří (viz Příloha D). Jedná se o jeden z nejčastějších důvodů DN v období jara a podzimu, tedy v neaktivnější době zvěře.⁴⁵ Nicméně opět zde je jedna určitá mezera, která stojí za zmínku a o které se nemluví. Ve většině případů by k tomuto typu DN měla být volána PČR, která věc řádně vyšetří z důvodu, zda nebyl na místě alkohol, drogy, špatný technický stav vozidla, zranění, úmrtí a zda se opravdu jednalo o střet se zvěří. Realita je, že tento typ DN je možné zaznamenat na euroformulář bez přítomnosti PČR a až následně celou věc oznámit na příslušný útvar. Nastává zde ale několik problémů. Zpětně nelze zjistit, jak se věc stala. Často je složité najít zvíře a pokud je jen zraněné, může být od místa nehody značně vzdálené a tím prodloužena jeho agonie. Tento střed není zahrnut do statistiky, neboť sběr dat probíhá pomocí formulářů v systému Lotus, kde se takto zaznamenaná nehoda neobjeví. Výsledkem jsou statistická data, která jsou publikovaná, ale zároveň značně zkreslená. Určitou pojistkou jsou v dnešní době pojišťovny, které požadují po řidiči i vyjádření Policie ČR, že se událost opravdu stala, tudíž je řidič nucen zavolat na místo dopravní hlídku k vyšetření nehody. Ta, pokud je na místo zavolaná a nezjistí žádné porušení, případně nalezne zvěř nebo její část na místě, sepíše „Protokol o nehodě v silničním provozu“, oznámí věc majiteli zvěře (myslivci rajonu nebo starostovi katastru v jehož místě došlo k události, případně městské policii nebo pokud je zvěř sražena na dálnici, tak správci komunikace) přes operačního důstojníka a následně je věc odložena podle § 76 odst. 1 písm. k) ZP.

Posledním typem jsou ty DN, které nelze řešit na místě. Jedná se o ty, u kterých došlo ke zranění nebo usmrcení osob, škodě na přepravovaném majetku nebo majetku třetích osob nebo je zjištěn alkohol a/nebo drogy u řidiče či řidičů. V tomto případě se událost dokumentuje fotograficky, na místě se vytvoří náčrtek, následně plánek, a pokud je to třeba, je

⁴⁵ Velice zajímavě zpracovaná statistika je k nalezení na <http://srazena-zver.cz/cz/user/home/graph/>, kdy stránka je provozována Centrem dopravního výzkumu v.v.i., který dlouhodobě spolupracuje i s Policií ČR.

na místo přivolán kriminalistický technik, psův, místo události je zaměřeno totální stanicí, případně zaznamenáno pomocí dronu nebo 3D skeneru. Následně je věc šetřena dopravními vyšetřovateli na místě příslušném Dopravním inspektorátu. V případě Jihomoravského kraje se jedná o určitý unikát v rámci šetření DN, neboť v jiných krajích je při zjištění nebo při podezření na TČ věc předána vyšetřovateli SKPV a Dopravní inspektoráty vyšetřují jen přečiny.

Zvláštní podskupinu DN tvoří nehody vozidel ADR, příslušníků bezpečnostních sborů, ústavních soudců, osob požívajících imunit a diplomatů, poslanců a senátorů a kolejových vozidel.

V případě nehody vozidel ADR bez úniku kapalin je možné událost zpracovat na euroformulář a následně nehodu oznámit na Ministerstvo dopravy. V případě úniku kapalin je aktivována typová činnost k mimořádné události, kdy velitelem zásahu se stává velitel výjezdu Hasičského záchranného sboru a policie zajišťuje okolí a uzavírá místo DN, zamezí vstup na místo, ztotožňuje osoby, chrání majetek a řídí se pokyny velitele zásahu. Vždy je ale nutné při příjezdu na jakýkoliv druh DN provést prvotní a neodkladné úkony k zajištění jak bezpečnosti svého a okolí, ale i z důvodu zajištění dostatku stop k následnému šetření dopravní nehody.

5.2 Prvotní a neodkladné úkony

Při příjezdu na místo DN musí hlídka učinit prvotní a neodkladné úkony. Jedná se o úkony stanovené interními neveřejnými předpisy vydané Ředitelstvím služby dopravní policie.

Prvotním úkonem po příjezdu na místo je označení místa DN tak, aby bylo pro ostatní viditelné a zabezpečit tak místo, aby se předešlo nebezpečí vzniku další nehody. Jedná se o taktické postavení policejního vozidla v bezpečné vzdálenosti od místa havárie, zanechání kolegy k řízení nebo zastavování dopravy, pokud se jedná o vícečlennou posádku nebo usazení výstražného trojúhelníku v bezpečné vzdálenosti od nehody. Dalším krokem je zjištění stavu zraněných nebo usmrcených osob a zhodnocení jejich zdravotního stavu. Pokud by se jednalo o lehká zranění, je možné osoby vyprostit, v případě vážnějších zraněných, kde je důvodné podezření na frakturu páteře nebo vnitřní poranění, je nutné

osobu ponechat na místě. Tady lze pozorovat určitý rozpor mezi odbornou literaturou a interními směnicemi.⁴⁶ Současně probíhá komunikace s operačním důstojníkem, kterého hlídka informuje o stavu a předává informace pro hasiče a zdravotníky. V případě nouze mají možnost policisté pomocí tzv. rychlých statusů sami zavolat z místa přes radiostanici hasičskou jednotku nebo záchranku, ale v tomto případě je to neefektivní z důvodu nemožnosti popsat stav zraněných nebo stav na PK. Proto je rychlejší komunikace přes jejich operačního důstojníka, kterého mají nepřetržitě k dispozici a který může předávat informace o potřebných posilách, situaci na místě, stavu a rozsahu zranění aj.

Následuje odstranění hrozícího nebezpečí. Jedná se o odklon dopravy, zainteresování dalších osob do poskytování první pomoci nebo instruuování poškozených osob. Pokud je to možné a situace to umožňuje, může být zahájena prvotní dokumentace události pro další řízení. Ač to působí značně nemístně, jedná se o prvotní a jedinečný stav, který při příjezdu hasičů či zdravotníků bude narušen. Pro další potřebné kroky je tento unikátní moment zaznamenat, pokud to však situace dovolí. K podobnému zaznamenání událostí se kloní i prof. Porada.⁴⁷

Zároveň pokud jsou na místě k dispozici síly a prostředky v dostatečném množství, je místo DN kompletně uzavřeno a tvoří se místo pro příjezd ostatních složek integrovaného záchranného systému. Pokud pachatel z místa nehody ujel, cestou operačního důstojníka se vyhlásí pátrání. Následně je dle nutného rozsahu zajištěna součinnost zdravotníkům a hasičům, tj. pro zdravotníky ztotožnění osob, kam jsou osoby převáženy, zajištění dechových zkoušek, pokud to zdravotní stav osob dovolí aj. Pokud jsou na místě svědci jsou taktéž ztotožněni, zajistí se na ně

⁴⁶ Např. prof. V. Porada ve své knize „Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi“ uvádí, že policista má poskytnout první pomoc zraněným osobám, případně je vyprostit z vozidla a až následně zabezpečit místo nehody (str. 142). Je tedy značně diskutabilní, který postup je ten správný. V případě vícečlenné posádky není problém takto postupovat, ale pokud by se jednalo o běžnou hlídku, která je zpravidla dvoučlenná, sama bych se přikláněla k rychlému zabezpečení místa dopravní nehody a následně ke zjištění zranění osob tak, jak to upravuje interní předpis. Nicméně i prof. Porada tuto možnost připouští s tím, že jednání na místě lze přizpůsobit aktuální situaci (str. 143).

⁴⁷ PORADA V. a kol.: *Kriminalistika – technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň, Nakladatelství Aleše Čenka, str. 885

kontakt, ústní podání vysvětlení k události, jsou poučeni a je s nimi domluvena doba na podání vysvětlení přímo na Dopravním inspektorátu.

Po ukončení záchranných prací ostatních složek začíná práce na místě. Zajišťuje se opětovná fotografická dokumentace, tentokrát však s detailním zaznamenáním stop, měření, vytváření náčrtků (pokud se jedná o hromadnou DN je možné mít náčrtek na několik listů), zaevidování věcí na místě, případně přizvání kriminalistického technika. Všechny relevantní věci na místě jsou písemně s detailním popisem zaznamenávány. To se děje i u cenností, které jsou na zemřelých osobách. Ty jsou na místě události ponechány i po odjezdu zdravotníku a jsou samostatně odváženy na ústav soudního lékařství k provedení soudní pitvy. Následně se věci zraněných nebo zemřelých oproti podpisu předají rodině na útvaru Policie ČR.

Pokud je v průběhu vyšetřování zjištěno, že k objasnění vyšetřované skutečnosti nemá policejní orgán dostatečné znalosti a vědomosti, přesto je nutné tyto skutečnosti objasnit, lze k vyšetřování přibrat znalce dle § 105 TŘ nebo usnesením v občanskoprávním řízení podle § 56 zákona č. 500/2004 Sb., Správního řádu.

5.3 Znalci

Znalci z oboru Doprava, odvětví Silniční doprava jsou nepostradatelnou složkou při šetření DN. Počátky znalecké činnosti v oboru Doprava se datuje do 60. let 20. století, kdy při Vysokém učení technickém v Brně vznikl Ústav soudního inženýrství, který měl za cíl edukovat specialisty na šetření DN, kteří by se nehodou zabývali komplexně a připravil tak studenty i na možnou práci soudního znalce. V dnešní době je znalecká činnost z odvětví Silniční doprava vykonávána 216 znalci v rámci celé České republiky, kteří se řídí zákonem č. 36/1967 Sb. v pětiletém přechodném období a zákonem č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech.⁴⁸

Znalci ve svých oborech a odvětvích zpracovávají znalecké posudky nebo i odborná vyjádření. Odborné vyjádření v případě DN s přítomností

⁴⁸ Data přebraná z databáze Justice vedená Ministerstvem vnitra. [online]. 2022. Dostupné z: [http://datalot.justice.cz/justice/repznatl.nsf/\\$\\$SearchForm?OpenForm](http://datalot.justice.cz/justice/repznatl.nsf/$$SearchForm?OpenForm) ke dni 25.1.2022

alkoholu nebo drog, vyjádření lékaře ke zdravotní dokumentaci anebo k lehčím poraněním způsobené dopravní nehodou.⁴⁹

Kromě znalců a odborníků vyhotovujících odborné vyjádření je možné v rámci policie v souladu s věcnou a místní příslušností Kriminalistickému ústavu v Praze nebo krajskému OKTE je vyšší vnitřní organizační složkou Policie ČR vykonávající znaleckou činnost v odvětvích oboru kriminalistika a expertiza písma. V případě přivolání kriminalistického technika na místo DN lze provádět odběr pachových stop, biologického materiálu, chemický rozbor tkanin ve vozidle či laku, ale i rozpoznání státních poznávacích značek pomocí zajištěných videozáznamů z průmyslových nebo soukromých kamer. Činnost OKTE je v dnešní době široká a poskytuje vyšetřovateli více možností ve vyšetřování.

Přibrání znalce provádí OČTŘ pomocí písemného opatření. Znalec se přibere na základě ustanovení § 105 TŘ v případě potřeby odborných znalostí a vědomostí, například v případě ověření výpovědi účastníků, kdy se jednotlivé důkazy rozcházejí, případně neodpovídají zjištěným skutečnostem.

Jakmile je znalec ustanoven, poskytne mu OČTŘ potřebné materiály a podklady k posouzení. Pokud znalec uzná za vhodné, může si vyžádat další rozšiřující podklady. Provedení kvalitní dokumentaristické činnosti, zejména v případě fotografické dokumentace, se stále častěji řadí mezi primární zdroje informací, které znalec využívá při znaleckém zkoumání. Časté je, že je znalec přítomen při procesních úkonech, jako je prověrka na místě, kde se přítomných svědků, poškozených a obviněných může doptávat na skutečnosti, které jsou mu nejasné nebo z důvodu pohledu přímého účastníka události. V současné době má znalec k dispozici i záznamy z totální stanice, videodokumentaci a fotodokumentaci, náčrtek a plánek z místa nehody, záznamy z dronu. Znalecký posudek nelze vytvořit jen na základě přítomnosti znalce při rekonstrukci nebo prověrce na místě, ale znalec musí brát v potaz všechny materiály sesbírané v rámci šetření policejním orgánem⁵⁰, případně si je i vyžádat, pokud uzná za vhodné.

Znalci je stanovena délka k vypracování posudku úměrná k jeho náročnosti, nicméně znalec může požádat o její prodloužení, případně délka není stanovena.

⁴⁹ ŠACHL Jindřich., ŠACHLOVÁ Zora, MITÁŠ Richard.: *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha, Policejní akademie České republiky v Praze, str. 16

⁵⁰ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR – senátu, sp. zn. 5 Tz 145/98

V rámci zpracování posudku znalec odpovídá na otázky, které mu OČTŘ spolu s dodaným materiálem předá. Tím pádem jsou zpracovávány pouze odpovědi na konkrétní otázky, kdy znalec nevybočuje mimo rámec dané problematiky a odvětví, v němž je znalcem. Je tedy důležité, aby položené otázky byly řádně a dostatečně kvalitně vypracovány, jinak hrozí, že vypracovaný znalecký posudek nemusí být soudem připuštěn jako důkaz.

Pokud by vypracovaný znalecký posudek byl pro laika nesrozumitelný či obsahoval nesrovnalosti, je možné znalce předvolat k výslechu k hlavnímu líčení, kde jsou mu pokládány doplňující dotazy. V případech hrubých vad v posudku se znalec vystavuje sankcí až do výše 250 tis. korun.⁵¹

5.4 Prověrka na místě a vyšetřovací pokus

V průběhu vyšetřování dopravní nehody může vyšetřovatel přistoupit k provedení zvláštních způsobů dokazování podle § 104a - § 104e TŘ nebo ke kriminalistickému experimentu. V kriminalistické praxi jsou v případě trestných činů v dopravě nejčastěji využívány procesní úkony vyšetřovací pokus a prověrka na místě, které se konají za účelem prověření nebo upřesnění zjištěných skutečností nebo zjištění nových skutečností.

Vyšetřovací pokus nebo prověrku na místě provádí OČTŘ, zpravidla policejní orgán za přítomnosti nezúčastněné osoby, případně i znalce a pomocných osob, tj. například kriminalistického technika, kriminalisty OKTE, figuranta, asistenta a dalších. Vyžadují-li to okolnosti, podstupuje vyšetřovací pokus i osoba v procesním postavení podezřelého, obviněného nebo svědka, která musí s podstoupením úkonu souhlasit. V případě prověrky na místě se účastní vždy. Protože se úkon řídí ustanoveními pro výslech⁵², mohou se jej zúčastnit i státní zástupce a právní zástupci. Eskortu Vězeňské služby České republiky nebo policisté zajišťující bezpečnost na místě střežením osob nebo uzavřením místa a odkláněním dopravy aj., nejsou v pozici účastníků úkonu.

⁵¹ § 40 odst. 2 písm. b) zákona č. 254/2019 Sb. o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech

⁵² Viz § 104c odst. 3 TŘ

Za organizaci rekonstrukce nebo prověrky na místě je odpovědný ten OČTŘ, který prověrku vede a vystupuje v roli moderátora. Organizace spočívá v přípravě protokolu, stanovení cílů a harmonogramu úkonu, zajištění technických prostředků, časové koordinaci všech účastníků a dotčených subjektů (majitel objektu a/nebo komunikace, složky IZS při uzavření úseku komunikace aj.) K zajištění bezproblémového průběhu úkonu je vhodné realizovat předběžnou prohlídku místa.

Z hlediska přípravy je velmi významná komunikace mezi OČTŘ, znalcem, který z úkonu bude čerpat informace pro zpracování znaleckého posudku a dokumentaristou, který zajišťuje technickou stránku dokumentace úkonu. Za tímto účelem vyvolá OČTŘ informační schůzku, kde sdělí znalci a dokumentaristovi cíle prověrky a společně konzultují možnosti realizace z hlediska požadavků znalce a technických možností dokumentaristy, případně OČTŘ vyžádá spolupráci dalších osob a/nebo zajistí zápůjčku potřebného vybavení.

Úkon se skládá z části úvodní, popisné a závěrečné, kdy v úvodní části OČTŘ sdělí do záznamu místo, čas, atmosférické podmínky, jednoznačně identifikuje případ a představí všechny zúčastněné osoby vč. jejich funkcí, provede poučení osob podstupujících úkon, sdělí účastníkům cíle, harmonogram a organizační pokyny. Popisná část je vedena v souladu se stanovenými cíli a harmonogramem. V jejím průběhu je prováděno samotné zjišťování či dokazování skutečností, kdy OČTŘ klade podstupujícím osobám otázky, a rovněž umožní znalcům, státnímu zástupci a právním zástupcům klást doplňující otázky. V závěrečné části OČTŘ shrne a vyhodnotí provedení hlavní části, stejně tak znalci, vyzve osoby podstupující k vyjádření, umožní podat námítky a návrhy stran a sdělí další postup v souvislosti s protokolací a dokumentací úkonu.⁵³

Při provádění videodokumentace je nutné, aby OČTŘ vedoucí úkon vždy ohraničil procesní část videozáznamu časovým údajem zahájení a ukončení a u této nebyl zpracováním proveden žádný střih.

Odbor obecné kriminality SKPV KŘP JmK vyhotovuje o úkonu obligatorní protokol dle § 55 TR a v praxi přistupuje k provedení videodokumentace úkonu dokumentaristou OKTE, který provádí i doplňující fotografickou či topografickou dokumentaci. Z takto získaných dat je zpracován ucelený videozáznam s titulky, popisnou částí bez střihu, přehlednou infografikou, aj.

⁵³ NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty*. Policejní akademie České republiky v Praze. Praha: Abook, 2017, str. 477-479

Z hlediska provádění úkonu v souvislosti s vyšetřováním trestných činů v dopravě může být v popisné části využita kombinace různých prostředků za účelem zvýšení srozumitelnosti spisového materiálu pro další osoby, které se úkonu přímo nezúčastnily, nebo z něj čerpají v průběhu trestního řízení. Jedná se o využití dronu, totální stanice, laserového 3D skeneru a speciální kriminalisticko-technické fotografie, jejichž zpracováním je do videozáznamu zapracována orientační infografika s vyobrazenými skutečnostmi, jako jsou například poloha (GPS souřadnice), vzdálenost nebo zaměření předmětů, rychlost či zrychlení a/nebo zpomalení v podobě záporného zrychlení, výhledové poměry a jiné skutečnosti. Dokumentaristická činnost tak vyžaduje odborné znalosti a s ohledem na moderní technologie i vysokou míru koordinace a komunikace dokumentaristy a znalce, který za účelem zjištění skutečností důležitých pro znalecké zkoumání vstupuje do úkonu i použitím vlastních, speciálních, zařízení.⁵⁴

⁵⁴ PORADA V. a kol.: *Kriminalistika – technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň, Nakladatelství Aleše Čenka, str. 482-506

6 Kazuistika

Tato kapitola je věnována případové studii, která se zabývá dopravní nehodou na území Jihomoravského kraje. V průběhu vyšetřování byla změněna právní kvalifikace na základě apelu zmocněnce poškozených a potvrzena díky vyšetřovacímu pokusu a prověrce na místě. Případ byl původně šetřen v rámci místně příslušného Dopravního inspektorátu, následně předán SKPV Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje. Vyšetřovatel v rámci šetření s využitím prověrky na místě a jiných procesních úkonů zjistil skutečnosti, které potvrdily názor zmocněnce a přispěly ke změně kvalifikace z usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 a 3 TZ a § 337 odst. 1 písm. a) TZ na zvláště závažný zločin obecné ohrožení podle § 272 odst. 1 a 2 písm. d) TZ a přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ.

Obviněný byl rozsudkem soudu prvního stupně uznán vinným ve všech navržených bodech a odsouzen k odnětí svobody ve výši přesahující 10 let ve věznici se zvýšenou ostrahou, trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel po dobu 10 let a k povinnosti finančního odškodnění jednoho z poškozených přesahující částku 50 000 korun. Obviněný se proti rozsudku odvolal a odvolací soud druhého stupně předcházející verdikt soudu prvního stupně zrušil, ale v novém rozsudku uznal obviněného opět vinným ve všech bodech obžaloby s tím, že došlo pouze ke změně typu věznice, kdy soud nařídil výkon trestu ve věznici s ostrahou. Dovolání v tomto případě nebylo podáno a rozsudek byl tímto pravomocný.

Dle spisového materiálu se věc udála následovně:

Na podzim roku 2018 v 17:40 hod. na silnici II. třídy v katastru jihomoravské obce na jedné křižovatce došlo k dopravní nehodě mezi osobním vozidlem řidiče a osobním vozidlem řidičky. K dopravní nehodě došlo tak, že řidič jedoucí s osobním vozidlem ve směru od obce ke kř. nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem, vlastnostem vozidla, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace (zatačka), její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat a při průjezdu z jeho pohledu pravotočivou zatáčkou dostal smyk, který nezvládl s vozidlem přešel do protisměrné části vozovky v době kdy ve směru od kř. na obec přijíždělo osobní vozidlo řidičky a v jejím jízdním pruhu došlo k čelnímu střetu předních částí vozidel.

Po dopravní nehodě bylo vozidlo řidičky odhozeno vpravo mimo komunikaci z pohledu jeho směru jízdy do pole, kde zůstalo v konečném postavení po dopravní nehodě na kolech zadní částí ve směru k obci, vozidlo obviněného pokračovalo v rotaci ve směru jeho původní jízdy, kdy při tomto došlo k utržení motoru, který zůstal na vozovce v jízdním pruhu vedoucím na obec a vozidlo řidiče vyjelo vpravo do pole kde zůstalo stát v konečném postavení po dopravní nehodě zadní částí k vozovce. Během vyjetí vozidla obviněného do pole, došlo k poškození dvou směrových sloupků z majetku právnické osoby SÚS Jmk p.o. Při dopravní nehodě došlo k těžkému zranění řidičky, kterému na místě dopravní nehody podlehl. Tělo zemřelé řidičky bylo z místa dopravní nehody převezeno pohřební službou do Ústavu soudního lékařství v Brně. Řidič utrpěl při dopravní nehodě těžké zranění, se kterým byl leteckou záchrannou službou přepraven do nemocnice. Ohledání na místě přítomen znalec z oboru doprava, který vyloučil technickou závadu jako příčinu dopravní nehody. Vzhledem ke zranění řidiče nebylo možné provést dechovou zkoušku a test na jiné návykové látky, proto byl nařízen odběr biologického materiálu. Imunochemickým vyšetřením vzorku moči v Ústavu soudního lékařství v Brně byl zjištěn orientační (screeningový) pozitivní záchyt na cannabinoidy. Šetřením na místě zjištěno, že řidič má platnou blokadu řídicího oprávnění a platný zákaz řízení motorových vozidel, neboť příkazem Městského úřadu, odboru dopravy mu byla uložena mimo jiné sankce zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 12 měsíců, toto rozhodnutí převzal osobně.⁵⁵

Dle prvotního šetření Dopravního inspektorátu byl na místě vyhotoven Protokol o nehodě v silničním provozu, zajištěno měření pomocí totální stanice a bylo zajištěno 31 stop, včetně biologického materiálu, proveden náčrtek na místě, z něhož následně vycházel situační plánec z místa nehody vytvořený v programu PC Crash, byla pořízena fotodokumentace na místě a videodokumentace a vyžádán úřední záznam hlídky PČR z místa. Dopravní inspektorát následně vyžádal videozáznamy z vozidel svědků projíždějících místem v době dopravní nehody a záznamy videodohledových systémů subjektů podél komunikace. Dále opatřením přibral znalce z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie a znalce z oboru doprava, odvětví doprava městská a silniční se specializací technické posudky o příčinách dopravních nehod a vyžádal si pitevní zprávu poško-

⁵⁵ Texty uvedené kurzívou jsou převzaté ze spisového materiálu v upraveném znění, anonymizovány, bez pravopisných úprav

zené. V průběhu vyšetřování policejní orgán zjistil, že obviněný má vyslovený zákaz řízení motorových vozidel, který si převzal v nedávné době. Zákaz mu byl vystaven na základě pozitivního výsledku testu na přítomnost drog.

Policejní orgán se na základě doposud zjištěných skutečností, zejména po zjištění množství alkoholu v krvi 0,72 g/kg, přikláněl k verzi, v níž řidič nepřizpůsobil svoje řidičské schopnosti stavu vozovky a řídil pod vlivem alkoholu a jiných omamných návykových látek. Byli předvoláni svědci nehody, předpokládaný viník nehody poskytl jednu výpověď, doplňující a následné výpovědi vždy odmítl. Na základě svědeckých výpovědí a závěrů znalců z odvětví toxikologie, bylo proti řidiči vzneseno obvinění podle § 143 odst. 1 a 3 TZ, § 337 odst. 1 písm. a) TZ a § 274 odst. 1 a 2, písm. a) TZ, kdy následně policejní orgán usnesením změnil právní kvalifikaci a obviněný nebyl stíhán za § 274. Důvody se v usnesení neobjevují pravděpodobně z důvodu absorpce vůči § 337 TZ.

Znalecký posudek z oboru dopravy byl jeden z důležitých důkazů, na který později navázali policisté při provádění pokusu a při prověrce na místě. Ten uváděl, že na základě výpočtů byla rychlost vozidla obviněného přibližně 176 km/h, kdy se shoduje s důkazem nalezeným na místě nehody a vyfocený, tj. tachometr se zaseknutým ukazatelem na rychlosti 170 km/h. Dále se ve znaleckém posudku uvádí, že mezní rychlost projetí zatáčky je maximálně 163 km/h.

V tu chvíli se udál obrat ve vyšetřování. I když bylo obviněnému zasláno usnesení o zahájení trestního stíhání, kde je obviněn z trestných činů usmrcení z nedbalosti a přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, právní zástupce poškozených na základě nahlédnutí do spisu zasílá nadřazenému Krajskému ředitelství policie JmK podnět ke zpřísnění právní kvalifikace, kdy v dopise uvádí, že žádá o překvalifikování na zločin obecného ohrožení podle § 272 odst. 1 a 2 písm. b) TZ z důvodu charakteru jízdy obviněného, kdy se odkazuje na znalecký posudek. Dle zmocněnce poškozených je zřejmé, že při rychlosti, kterou obviněný jel a tím, že byl pod vlivem alkoholu je jednání obviněného velmi vážné. Zároveň odkazoval na výpovědi devíti svědků, kteří vypověděli, že obviněný je během své jízdy ohrožoval. Na základě toho byl spisový materiál postoupen krajskému státnímu zástupci, který jej přidělil věcně příslušnému 1. oddělení odboru obecné kriminality SKPV Krajského ředitelství policie JmK. Vyšetřovatel opakovaně vyslechl svědky a přistoupil k provedení vyšetřovacího pokusu a prověrce na místě. Znovu byli přibrání

znalci z oboru zdravotnictví z odvětví toxikologie a znalci z oboru doprava z odvětví doprava městská a silniční se specializací technické posudky o příčinách dopravních nehod. Nově byli přizváni znalci z oboru psychologie a psychiatrie.

Při prověrce na místě byly osoby podstupující úkon poučeny a seznámeny s harmonogramem úkonu. Úkon byl prováděn postupně s každým svědkem samostatně, bez přítomnosti ostatních. Vyšetřovatel vyzval osoby podstupující úkon k vykonání stejných úkonů jako v době, kdy se cítili ohroženi nebezpečným předjížděním obviněného. Vypovídali, zda zaregistrovali i jiná vozidla, zda si nevšimli něčeho zvláštního, jakou rychlostí v tu chvíli jeli, kde bylo postavení slunce, jaká byla vozovka aj.

Kromě prověrky na místě s účastí svědků a znalce z oboru dopravy kriminalisté uzavřeli úsek komunikace od místa, kde bylo vozidlo obviněného zaznamenáno na posledním videodohledovém systému až po první křižovatku za místem střetu s protijedoucím vozidlem. Policisté poté úsekem projížděli různými rychlostmi a rozdílnými vozidly za použití palubní kamery s funkcí GPS, měření rychlosti a času. Poslední průjezd byl absolvován s použitím výstražného zvukového zařízení a majáku s pokynem jet maximální možnou rychlostí, a přitom však nanejvýš bezpečně. Právě tato jízda potvrzena později znaleckým posudkem demonstrovala s velkou mírou podobnosti, jak rychle, nebezpečně a agresivně si musel obviněný počínat. Provedení prověrky na místě bylo na dosavadní poměry Policie ČR unikátní z hlediska použitých prostředků (dron, totální stanice, palubní kamery s GPS a způsob zpracování dokumentace) a názornou demonstrací jízdy.

Následoval znalecký posudek z odvětví toxikologie, který pomocí zpětného dopočítání alkoholu v těle obviněného v době nehody zjistil, že řidič měl v krvi hodnotu alkoholu v rozmezí 0,87-0,88 g/kg a jeho schopnost řízení motorového vozidla byla výrazně snížena.

Po zpracování dat získaných pomocí prověrky na místě, pokusu, dodatečných výpovědi svědků, původní výpovědi obviněného a znaleckých posudků, byla vypracován návrh na obžalobu:

V 17:40 hodin na podzim 2018, po předchozím požití alkoholických nápojů, kdy jeho krev obsahovala nejméně 0,87 g/kg alkoholu a nacházel se ve stavu, kdy již nebyl schopen bezpečně ovládat motorové vozidlo, jako řidič svého osobního motorového vozidla najel od čerpací stanice pohonných hmot v obci na silnici II. třídy a pokračoval v jízdě ve směru na vedlejší obec a dále pak k silnici I. třídy.

přítom se pohyboval velmi vysokou rychlostí, která významně převyšovala limity v místě stanovené a jeho průměrná rychlost byla o cca 2/3 vyšší než průměrná rychlost dosažená při průjezdu daným úsekem při dodržení rychlostních limitů (takovou jízdu lze z technického hlediska označit za velmi nebezpečnou, protože narůstá brzdná dráha vozidla, a tedy i možnost řidiče reagovat na případný náhlý podnět a také roste kinetická energie vozidla, tedy v případě nárazu dochází k výrazně větším důsledkům v podobě deformací vozidel a okolí a zranění osob), svým stylem a způsobem jízdy takto úmyslně ohrožoval ostatní účastníky silničního provozu, od výjezdu z čerpací stanice do místa střetu s vozidlem jeho způsob jízdy byl nebezpečný, ohrožoval či omezoval ostatní účastníky silničního provozu, a tedy vytvářel nebezpečné situace, z nichž kterákoliv mohla skončit dopravní nehodou, přičemž si musel být vědom, že tímto jednáním může ohrozit jiné osoby, a to konkrétně tím, že mezi obcemi vysokou rychlostí a riskantním způsobem, na místě, kde jsou zatáčky a jízdní pruhy jsou odděleny podélnou čarou souvislou, předjížděl současně dvě před ním jedoucí osobní vozidla (...).⁵⁶

Jednou z přitěžujících okolností byla výpověď obviněného k věci:

Obviněný byl k věci vyslechnut. Při výslechu uvedl, že jel na domluvený pracovní pohovor. Zastavoval se ještě na benzince v a odtud pokračoval dál. Pak již byla jen ta nehoda. Paní mu do cesty najela. Věděl, že má uložen zákaz řízení. Řídil, ale proto, že to pro něho bylo důležité. Ten den neutil před jízdou žádné návykové látky, na oběd měl tři jedenáctistupňová piva o objemu 0,5 l. Řídil pod vlivem alkoholu, ale necítil se pod vlivem alkoholu a nijak ho to neovlivňovalo. Dotázán ke stylu jízdy uvedl, že při předjíždění mezi obcemi byl rozjetý na 100 km/h, a když dojel před obcí vozidla, která jela 70 km/h, tak se rozhodl je předjet. Že by někoho ohrozil, mu nepřišlo. Před nehodou jel v obci normálně 50 km/h a pak jel 150 km/h. Vozidlo bylo v nejlepším technickém stavu. K příčinám dopravní nehody uvedl, že jak vyjížděl na kopec do zatáčky, tak minul pár vozidel a pak uviděl paní z protisměru, jak si chtěla asi zkrátit zatáčku a přešla kousek do protisměru, což bylo příčinou dopravní nehody. Dále doplnil, že na dálku užívá brýle, které měl v době dopravní nehody nasazené. Uzavřel tehdy, že dopravní nehodu zavinila zemřelá řidička, protože mu tam vjela, i když jeho rychlost nebyla v pořádku. Podle jeho názoru řidička vjela s vozidlem do protisměru asi půl

⁵⁶ Texty uvedené kurzívou jsou převzaté ze spisového materiálu v upraveném znění, anonymizovány, bez pravopisných úprav

metru. Viděl i vozidla, která jela z protisměru, viděl je již od obce, když vjížděl do zatáčky.

Výpověď obviněného se v kontextu dalších důkazů jeví jako účelová. Z trestné činnosti je totiž obviněný usvědčován především výpověďmi svědků, znaleckými posudky a dalšími listinnými důkazy, které byly v průběhu vyšetřování obstarány.⁵⁷

Na základě toho byla podána obžaloba pro zvláště závažný zločin podle § 272 odst. 1 a 2 písm. d) TZ a přečin podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ.

Soud se ztotožnil s návrhem obžaloby a na základě dokazování a chování obviněného k celé situaci byl shledán vinným ve všech bodech obžaloby.

Tento případ názorně dokumentuje několik důležitých prvků. V první řadě je to právě pečlivá práce přímo na místě činu, ačkoliv se z prvotního ohledání mohlo zdát, že se bude jednat o usmrcení z nedbalosti, které je jedním z nejčastějších TČ v rámci dopravy. Následně na prvotní práci policie bylo možné navázat znalci, kteří provedli znalecké posudky v rámci dopravy a tím předložili důkazní materiál potřebný pro změnu právní kvalifikace. Nicméně velice důležitým milníkem lze označit snahu zmocněnce poškozených, který se neztotožnil se závěrem policejního orgánu a trval na zpřísnění právní kvalifikace vůči obviněnému. Z mého pohledu toto lze označit za zásadní zásah ve vyšetřování, ale zároveň tato skutečnost nabádá k zamyšlení, zda nebylo v silách policejního orgánu, aby celý případ i bez tohoto zásahu nepřekvalifikoval sám, když měl k dispozici výpovědi svědků a poškozených. Řešením by bylo průběžné vzdělávání a informovanost policistů kteří vedou trestní řízení o dané problematice, a přinášet jim nové poznatky z této oblasti jako jsou příklady z praxe, přístupy, ale i technické vybavení a případně větší spolupráce mezi kraji, která by představila tyto postupy a rozšířila tak vědomosti, resp. možnosti policejního orgánu. K tomuto účelu by jistě bylo možné navázat spolupráci s dalšími organizacemi, např. Centrem dopravního výzkumu, které sdružuje dopravní inženýry a disponuje modernějšími technickými prostředky než PČR.

Další zásadní postup v případě spočíval také v inovativní práci vyšetřovatele, kriminalistických techniků a expertů, kteří se rozhodli na současné poměry ne zcela standartní cestou prověřit celou jízdu. V tu

⁵⁷ Texty uvedené kurzívou jsou převzaté ze spisového materiálu v upraveném znění, anonymizovány, bez pravopisných úprav

dobu se jednalo v rámci Jihomoravského kraje o jistý průlom, protože se nejednalo o běžnou věc v rámci prověrky na místě. Možnost realizovat procesní úkony v ne zcela tradičním pojetí naznačuje vůli a ochotu OČTŘ k jejich využívání.

Nutné je i zmínit, že i na základě tohoto procesu byl posuzován jiný případ, kdy byl pachatel odsouzen opět k vysokému trestu odnětí svobody. Právě z důvodu složitosti dokazování je nejčastěji viník dopravní nehody souzen za nedbalostní usmrcení, nikoliv za obecné ohrožení, kdy je složité podpořit kvalifikaci případu odpovídajícím důkazním materiálem.

7 Závěr

Dopravní policie jako organizační složka Policie ČR je stejně jako ostatní její složky nezastupitelnou součástí. Jedná se o náročnou službu, která propojuje znalosti z oblasti právní, technické a kriminalistické. Cílem této práce bylo obecně popsat každou z těchto oblastí a demonstrovat důležitost, význam a nutnost komplexních znalostí policisty, jejichž úroveň může z hlediska kvality provedených úkonů zásadně ovlivnit trestní řízení.

Práce si vytkla za cíl teoreticky i prakticky definovat různé druhy dopravních nehod, kriminalisticko-technické úkony a spolupráci se znalci, kteří jsou z pohledu policejního orgánu nedílnou součástí vyšetřování trestného činu v dopravě. Z tohoto důvodu byla práce rozčleněna na několik kapitol, kdy první se zabývala vymezením právních pojmů souvisejících s dopravní nehodou, následná kapitola již popisovala dopravní nehodu tak, jak je definována v literatuře, včetně zamyšlení k současným problémům v dopravě. Následovala kapitola věnující se kriminalisticko-technickým úkonům, na kterou navazuje kapitola popisující postup policejního orgánu při šetření dopravní nehody a praktické ukázky postupu na místě činu. Práce je zakončena kazuistikou, která obsahuje popis trestného činu, který byl řešen v rámci Krajského ředitelství Policie Jihomoravského kraje, kdy původně nedbalostní nehoda byla překvalifikována na závažný trestný čin, právě i na základě kriminalisticko-technické činnosti Policie ČR a znalce.

Práce si nekladla za cíl vyřešit všechny problémy spojené se silniční kriminalitou, jelikož se jedná se o velmi složitou a komplexní problematiku, kterou se zabývají mnozí odborníci z oboru dopravy, ale poukázat na některé z nich s tím, že autorka připojila vlastní úvahu či zamyšlení nad určitou skupinou problémů.

8 Použité zdroje

Monografie

1. CHMELÍK Jan a kolektiv, 2009. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o. ISBN: 978-80-7380-211-0
2. PORADA Viktor a kolektiv, 2000. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a.s. ISBN 80-7201-212-6
3. MACEK, Pavel; Uhlíř Lubomír. *Dějiny policie a četnictva II*. Police History: Praha, 1999. ISBN: 80-902670-0-9, str. 230
4. ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ, 2020. *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. ISBN 978-80-7251-08-0
5. KONEČNÝ Jaroslav, 2012. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*, Praha: Ministerstvo vnitra České republiky. bez ISBN (výukový materiál pro policejní školu)
6. CHMELÍK Jan, *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o. ISBN: 80-86898-36-9
7. PORADA, Viktor a kolektiv, 2016. *KRIMINALISTIKA – Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o. ISBN: 978-80-7380-741-2
8. STRAUS, Jiří, 2012. *Kriminalistická technika*. 3., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-409-1.
9. KONRÁD, Zdeněk a Jiří STRAUS, 2014. *Kriminalistika: teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-535-7.
10. NĚMEC, Miroslav, 2017. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty*. Policejní akademie České republiky v Praze. Praha: Abook. ISBN 978-80-906974-0-9.

Online zdroje

11. World Health Organization [online]. 2021. [cit. 20.12. 2021]. Dostupné z: <https://who.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
12. České sdružení obětí dopravních nehod [online]. 2021. [cit. 20.12. 2021]. Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/nase-sluzby>

13. Dětská dopravní nadace [online]. 2021. [cit. 20.12. 2021]. Dostupné z: <https://www.detskadopravninadace.cz>
14. UNECE [online]. 2021. [cit. 2.11. 2021]. Dostupné z: <https://unece.org/transportdangerous-goods/adr-2021-files>
15. Ministerstvo dopravy [online]. 2021. *Přeprava nebezpečných věcí, dohoda ADR*. [cit. 2.11. 2021]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021/02_ADR-2021_Cast-1.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-dohoda-adr/Dohoda-ADR-2021/02_ADR-2021_Cast-1.pdf.aspx)
16. Policie ČR: *Statistika nehodovosti* [online]. 2021. [cit. 13.12.2021]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
17. Databáze znalců a tlumočnicků vedená Ministerstvem vnitra. [online]. 2022. [cit. 25.01.2022]. Dostupné z: [http://datalot.justice.cz/justice/repznatl.nsf/\\$\\$\\$SearchForm?OpenForm](http://datalot.justice.cz/justice/repznatl.nsf/$$$SearchForm?OpenForm) ke dni 25.1.2022
18. Na českých silnicích zemře ročně 80 nepřipoutaných osob [online]. *Centrum dopravního výzkumu*. 2021. [cit. 13.12.2021]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/na-ceskych-silnicich-zemre-rocne-80-nepripoutanych-osob/>
19. Sražená zvěř [online]. *Centrum dopravního výzkumu*. 2022. [cit. 26.01.2022]. Dostupné z: <http://srazenazver.cz/cz/user/home/graph/>
20. Dopravní statistika [online]. *Allianz*. 2022. [cit. 07.02.2022]. Dostupné z: <https://apps.allianz.cz/vse-o-allianz/nadacni-fond/nehodova-mapa/>

Judikatura

21. Důvodová zpráva k návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích a změně některých zákonů ze dne č. 361/2000 Sb. v částce 98/2000 Sb, dne 19.10.2000. In: *Beck-online.cz* [právní informační systém]. Beck – online [cit. 30.01.2022].
22. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 3. 2010, sp. zn. 5 As 24/2009-65. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR [cit. 27.01.2022].

23. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR - senátu ze dne 11. 4. 1969, sp. zn. 8 Cz 4/69. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR [cit. 27.01.2022].
24. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR – senátu ze dne 7. 1. 1998, sp. zn. 5 Tz 145/98. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR [cit. 27.01.2022].

Zákony

25. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
26. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů
27. Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů
28. Zákon č. 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech, ve znění pozdějších předpisů
29. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
30. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
31. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
32. Zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
33. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
34. Vyhláška č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění pozdějších předpisů

Obrázky

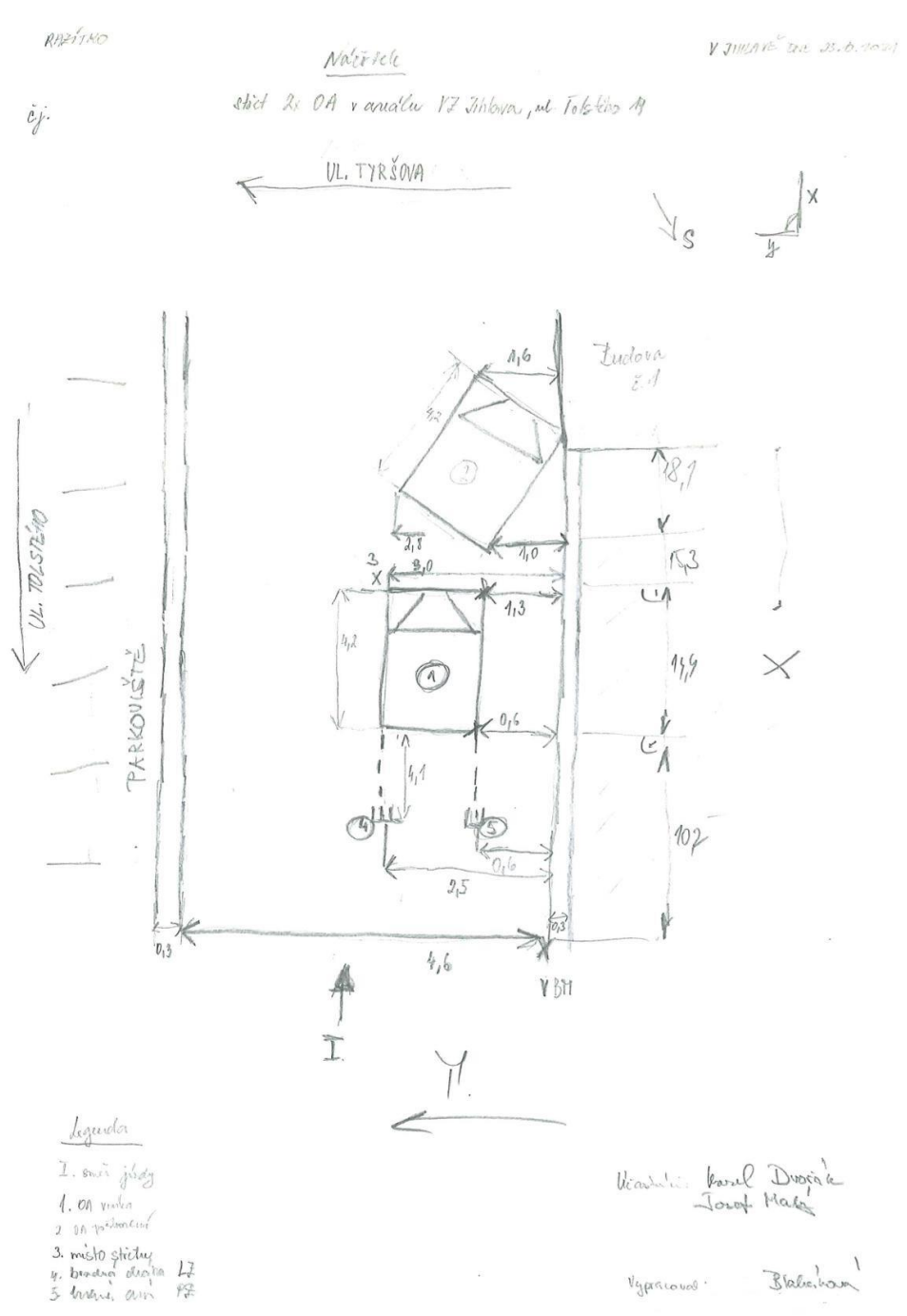
35. Obr. č. 1 [*Policie ČR*]. Časové odbourání alkoholu v krvi, In: *Policie.cz* [online]. 30. dubna 2014 [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/alkohol-za-volant-nepatri-552005.aspx>
36. Obr. č. 2 [*Bezpečné Brandýsko*]. Srážka dvou osobních vozidel, In: *Bezpecnebrandysko.cz* [online]. 10. prosince 2019 [cit. 2022-01-

- 28]. Dostupné z: <http://bezpecnystredoceskykraj.cz/wp-content/uploads/2019/12/dopravn%C3%AD-nehoda-2.jpg>
37. Obr. č. 4 [*Hasičský záchranný sbor ČR*]. Havárie Cisterny, In: Hzscr.cz [online]. 4. června 2017 [cit. 2021-12-30]. Dostupné z: <https://www.hzscr.cz/imgBrowser.aspx?docid=22045562&imgid=22045585&cpi=3>

Ostatní

38. Výstava Dopravní služby. Praha, 2022. Muzeum Policie ČR, stálá výstava
39. Spisový materiál k DN využitý pro kauzuistiu
40. Individuální konzultace se specialistou na silniční dopravu plk. Ing. Ivo Stáňou
41. Individuální konzultace s pracovníky OKTE Brno

Příloha A Náčrtek DN



Příloha B Formulář pro škodní událost

Právní jednotka Praha
ČF 1877-100

Vzhled čísla 21.10.2021

ZÁZNAM
o poškození čelního síla automobilu
(předního světlometu)*

Datum, čas a místo události	Dne 21.10.2021 na D1 na km 49,5 v směru Označení: 630 km/h od Prahy na Brno	
Zúčastněná vozidla	AUDI A8	Škoda Octavia 19 TDI
Registrační značka a druh vozidla	305 6412 AUDI A8	404 4855 Škoda Octavia
Jméno a adresa vlastníka vozidla	Ing. Miroslav Němec 12 100 00 Praha	Ing. Petr Dobek Benešova 8 100 00 Praha
Řidič - jméno a příjmení		Petr Dobek
datum narození		3.3.1979
trvalý pobyt		ul. Benešova 5, SKP 01, Praha
rodné číslo		490302/1979
Řidičský průkaz - evidenční číslo		JE 402466
vydán kým		Magistrát města Prahy
řidičské oprávnění		A1, B
Pojistění odpovědnosti z provozu vozidla - pojistitel	ČPP	ČPP
Čís. Potvrzení		CF-19-326741/91
Mezinárodní karta automobil. pojištění - vydána kým		ČPP
platná do		21.10.2020 - 21.10.2021
CZ neškrtáno		
Popis poškození vozidla	síla předního levého světla poškozena síla předního pravého světla poškozena škoda max. 25 000 Kč	
Ohledání vozidla, případně místa zjištěny tyto stopy - jejich popis a provedení fotodokumentace	přehledně zobrazeno v seznamu pos. stopy a jejich popis poškození síla	
Jiná škoda, popřípadě poškození		

*) Nehodící se škrtněte

Vydání řidiče:
(odpovědného)

Vydání řidiče: Dobek Petr, příjmení Dobek, narození 3.3.1979, Praha, ul. Benešova 5, SKP 01, Praha
(poškozeného)
řidičské oprávnění A1, B, číslo 402466, vydáno Magistrátem města Prahy, platné do 21.10.2021

Popis události: Dne 21.10.2021 na D1 na km 49,5 v směru Označení: 630 km/h od Prahy na Brno došlo k poškození čelního síla automobilu (předního světlometu) vozidla Audi A8, 305 6412 od tohoto odštělení kromě toho nebyly zjištěny žádné stopy a jejich popis a provedení fotodokumentace

Právní kvalifikace: Věc poškození čelního síla automobilu (předního světlometu)*) se odlišuje dle § 74 odst. 3 písm. b) zákona číslo 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Zaslá se:

Druh dokumentace (počet): fotodokumentace 3 kópiemi

podpis řidiče
(odpovědného)

Dobek
podpis řidiče
(poškozeného)

Blahosková
poštitel příslušníka
Policejní České republiky

vedoucí DI

*) Nehodící se škrtněte.

