

**UNIVERZITA KARLOVA**

**Právnická fakulta**

Jan Šindelář

**Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: prof. JUDr. Jan Musil CSc.

Katedra: Trestní právo

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 21. prosince 2023

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 167 648 znaků včetně mezer.

.....  
Jan Šindelář

V Praze dne 21. prosince 2023

### **Poděkování**

Rád bych poděkoval panu prof. JUDr. Janu Musilovi CSc. za všechny rady, připomínky a doporučení, které mi poskytl při zpracování této práce. Dále bych rád poděkoval své rodině za bohatou podporu, které se mi po celou dobu studia dostávalo.

# Obsah

Úvod .....	6
1. Kriminalistická charakteristika .....	7
1.1. Dopravní nehoda .....	8
1.1.1. Znaky dopravní nehody .....	8
1.1.2. Klasifikace dopravních nehod .....	9
1.2. Charakteristika silničních dopravních nehod .....	10
1.2.1. Právní kvalifikace .....	11
1.2.2. Způsoby páchaní silničních dopravních nehod .....	12
1.2.3. Způsoby utajování silničních dopravních nehod .....	13
1.2.4. Pachatelé silničních dopravních nehod .....	15
1.2.5. Poškozené osoby .....	16
2. Typické stopy .....	18
2.1. Pojem kriminalistické stopy .....	18
2.2. Stopy při silničních dopravních nehodách .....	19
2.2.1. Materiální stopy .....	19
2.2.2. Paměťové stopy .....	25
3. Typické vyšetřovací situace .....	26
3.1. Relativně nezměněný stav .....	26
3.2. Změněná situace .....	27
4. Zvláštnosti předmětu vyšetřování a dokazování .....	28
5. Zvláštnosti podnětů k vyšetřování .....	30
6. Zvláštnosti počátečních vyšetřovacích úkonů .....	32
6.1. Ohledání místa dopravní nehody .....	33
6.2. Ohledání dopravních prostředků .....	36
6.3. Ohledání mrtvol a lékařské prohlídky zraněných osob .....	36
6.4. Vyžádání vysvětlení od účastníků nehody a očitých svědků .....	37
6.5. Pronásledování účastníka, který od nehody ujel .....	38
6.6. Alkohol .....	38
6.6.1. Zjišťování přítomnosti alkoholu .....	39
6.6.2. Alkoholový zámek .....	41
7. Zvláštnosti vyšetřovacích verzí .....	45
8. Následné etapy vyšetřování .....	47

8.1.	Výslech relevantních osob .....	47
8.1.1.	Výslech zúčastněných osob .....	48
8.1.2.	Výslech svědků.....	49
8.2.	Vyšetřovací experiment a rekonstrukce .....	50
8.3.	Expertizy .....	51
8.3.1.	Kriminalistické expertizy .....	51
8.3.2.	Oborové expertizy .....	52
8.3.3.	Komplexní expertizy .....	53
9.	Zapojení veřejnosti .....	54
10.	Prevence.....	55
10.1.	Osvěta .....	55
10.2.	Charakter vozovky .....	59
10.3.	Aktivní a pasivní bezpečnostní prvky .....	60
10.4.	Změna právní úpravy .....	62
Závěr.....		65
Seznam použitých zkratk .....		66
Seznam použitých zdrojů .....		66

# Úvod

Jednou z přirozených lidských vlastností je touha si věci zjednodušovat a zrychlovat. Kvůli této povaze lidé již od počátku věků hledali způsoby, jak se co nejrychleji a nejsnadněji dostat z místa na místo. V průběhu běhu času tak došlo v oblasti dopravy k velkému pokroku, díky němuž lze v dnešní době efektivně překonávat i velké vzdálenosti. Lidé se v současném světě mohou přemísťovat mnoha způsoby, avšak jejich volba je zpravidla determinována řadou faktorů, a to zejména dostupností daného dopravního prostředku, finanční náročností, poskytovaným komfortem a časovou dispozicí. Jednotlivé druhy dopravy mají vždy své nepopiratelné výhody a nevýhody. Alespoň částečná volba dopravního prostředku je i přes množství ovlivňujících skutečností vždy v rukou jednotlivců, a tedy záleží jen na nich, jakou formu dopravy upřednostní.

Celosvětovým fenoménem je ovšem doprava silniční, neboť ta je dlouhodobě nejoblíbenější a nejčastější formou dopravy. Počet silničních motorových vozidel, i přes snahu států o regulaci a snížení silniční dopravy, nepřetržitě roste, což klade na účastníky silničního provozu větší a větší nároky. Se stále se rozšiřujícím množstvím účastníků silničního provozu je navzdory mnoha bezpečnostním opatřením počet silničních dopravních nehod trvale vysoký. S alarmujícím množstvím silničních dopravních nehod je spojena i vysoká časová vytíženost policejních orgánů na jejich objasnění. Za účelem usnadnění zjištění příčin vzniku a průběhu silniční dopravní nehody je vytvořena metodika vyšetřování silničních dopravních nehod, která policejním orgánům určuje, jak mají při vyšetřování postupovat.

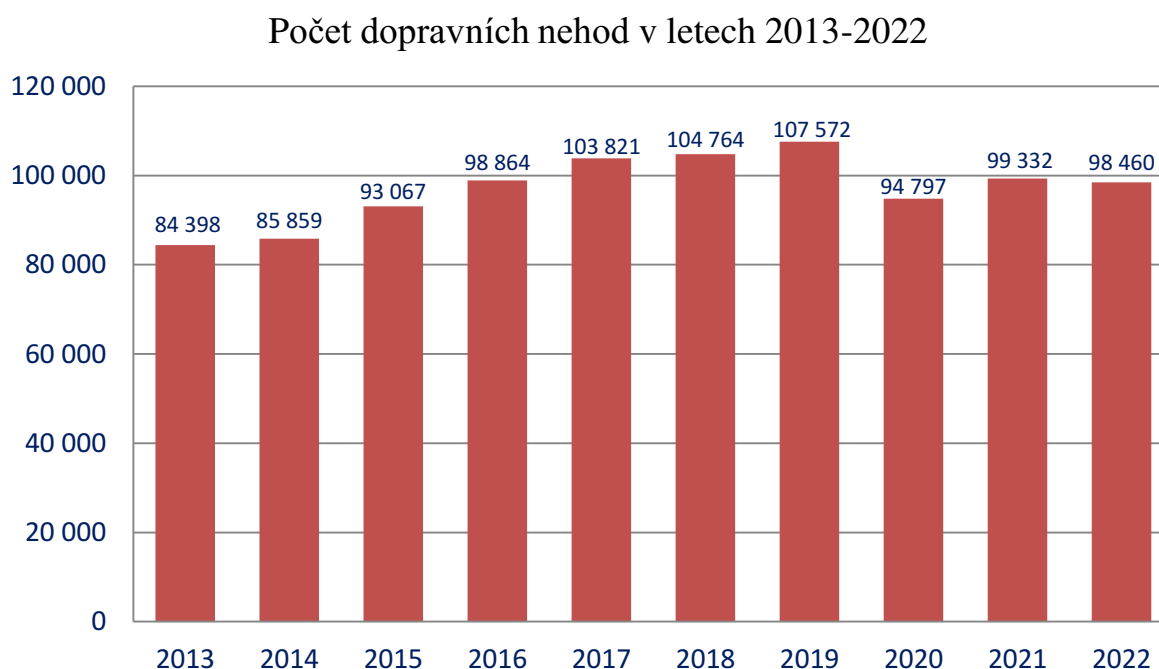
Tato práce, jež se zabývá právě metodikou vyšetřování silničních dopravních nehod, má za cíl přinést čtenářům souhrnné a aktuální informace o problematice dopravních nehod na silnicích. Poněvadž v předmětu této práce nedisponuji žádnými praktickými znalostmi a zkušenostmi, neočekávám, že se mi podaří v této práci uvést zcela nové a přelomové vyšetřovací postupy, které by mohly metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod výrazně ovlivnit, i přesto si však dovoluji v této práci uvést řadu vlastních návrhů, které by problematiku vyšetřování silničních dopravních nehod mohly alespoň částečně obohatit.

V této práci se budu podrobně zabývat především tematikou prevence silničních dopravních nehod, neboť ta s předmětem této práce velmi úzce souvisí a která, dle mého názoru, poskytuje velký prostor pro zlepšení a reflexi. V rámci problematiky prevence se zaměřím jak na současné preventivní nástroje, tak i na preventivní opatření, jež by se teprve v budoucnu mohly stát součástí praxe. U tohoto tématu si neodpustím uvést své někdy i trochu kontroverzní názory a návrhy, o kterých se ovšem domnívám, že mohou začít odbornou a přínosnou diskuzi.

Při svém vědeckém bádání budu využívat především metodu komparativní, která věřím, že mi pomůže naplnit cíle této práce, a díky které čtenáři získají nové poznatky o problematice silničních dopravních nehod.

# 1. Kriminologická charakteristika

I přes narůstající počet opatření a snahu zákonodárce, Policie ČR a dalších kompetentních osob o snížení množství dopravních nehod vznikajících v silničním provozu je, dle názoru autora této práce, počet silničních dopravních nehod způsobených na území České republiky trvale vysoký. Dle statistických údajů Policejního prezidia České republiky - Ředitelství služby dopravní policie se počet dopravních nehod mezi lety 2013 – 2022 na území České republiky pohybuje okolo 90 000 – 100 000. Podrobnou statistiku dopravních nehod uvádí následující graf.<sup>1</sup>



Vzhledem ke skutečnosti, že většina silničních dopravních nehod má svůj původ v neukázněném chování a nezodpovědném postoji účastníků silničního provozu, musel zákonodárce v zájmu ochrany života, zdraví a majetku přistoupit i k použití trestněprávní odpovědnosti za protiprávní jednání účastníků silničního provozu. V moderní společnosti tak vzniká instituce vyšetřování dopravních nehod, kdy vyšetřování silničních dopravních nehod je jedním z těchto typů. Počátek vyšetřování dopravních nehod je spojován s rozvojem intenzivní motorové dopravy. Z kriminologického hlediska, především z pohledu postupu při vyšetřování trestných činů spáchaných v provozu na pozemních komunikacích se zavádí samostatná kategorie, a to metodika vyšetřování dopravních nehod.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY – Ředitelství služby dopravní policie. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022* [online]. Policie ČR, 2023, [cit. 10.3.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

<sup>2</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 101 s. ISBN 80-7201-212-6

## 1.1. Dopravní nehoda

Nezbytným předpokladem pro porozumění metodice vyšetřování dopravních nehod, je definování pojmu dopravní nehoda. Dle slov Porady<sup>3</sup> „Dopravní nehoda je souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přitom se tento rozpor rychle prohlubuje. Dochází k nekorektnímu pohybu dopravních prostředků, buďto jednotlivého nebo několika dopravních prostředků, které jsou ve vzájemné interakci s následným silovým působením a konečnou destrukcí.“ Zákonnou definici dopravní nehody nacházíme v ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde se říká, že „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“<sup>4</sup>

Proces vzniku dopravní nehody a její následný průběh se skládá ze dvou komponentů. Nehodového jednání a nehodové události. Nehodovým jednáním se rozumí aktivní konání, kterým je např. jízda v protisměru a opomenutí, kterým je např. nezapnutí odbočovacích ukazatelů, kterým způsobil nehodovou událost. Nehodovou událostí se potom rozumí konkrétní průběh a následek dopravní nehody. Mezi nehodovým jednáním a nehodovou událostí přitom musí existovat příčinná souvislost.

### 1.1.1. Znaky dopravní nehody

Z výše uvedených definic dopravní nehody můžeme dovodit její základní znaky. Tyto náležitosti musejí být kumulativně splněny, abychom danou událost mohli označit za dopravní nehodu. Těmito znaky jsou:

#### i. Neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost nehody

Dopravní nehody mají charakter neočekávanosti, nicméně vzhledem k chování účastníků provozu lze vznik dopravní nehody předvídat. Příkladem může být situace, kdy řidič motorového vozidla nerespektuje minimální vzdálenost, kterou by vozidla mezi sebou měla mít. Vznik dopravní nehody v takovém případě lze očekávat. Předvídatelnost hraje roli i při objasňování subjektivní stránky trestného činu, neboť předvídatelnost nachází své vyjádření u tzv. nevědomé nedbalosti, která je definována v § 16 odst. 1 písm. b) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, kde se říká, že „*trestný čin*

<sup>3</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 102 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>4</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 2000-9-14)



*je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.*<sup>5</sup>

## **ii. Vztah dopravní nehody k dopravní cestě**

Druhým základním znakem dopravní nehody je pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě neboli tzv. provoz. Provoz lze definovat jako pohyb činitelů dopravy, tj. řidičů a ostatních účastníků dopravy po dopravní cestě, kterou může být např. silnice, železniční kolej, splavný vodní tok, za daných objektivních podmínek. Za dopravní nehody proto nelze pokládat události vzniklé např. v lese, na poli, na zahradě apod.

## **iii. Způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku**

Dalším pojmovým znakem dopravní nehody je vznik škody. Dle Konráda<sup>6</sup> „*Škodou se v tomto smyslu míní reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí.*“

## **iv. Přímá souvislost s provozem vozidla**

Aby se jednalo o dopravní nehodu musí být naplněn i poslední základní znak dopravní nehody. Tím je podmínka, aby vznik nehody byl způsoben v přímé souvislosti s plněním účelu vozidla, pro který je dané vozidlo určeno např. automobil k jízdě na pozemní komunikaci, vlak k jízdě po vlakové koleji, loď k plavbě po vodě apod. Vzhledem k této podmínce nelze pokládat za dopravní nehodu události vzniklé při opravě vozidla, manipulaci s vozidlem, požár vozidla apod. Obdobně není dopravní nehodou ani pád chodce na zem, srážka dvou chodců či srážka chodce s pevným předmětem např. s odpadkovým košem.

### **1.1.2. Klasifikace dopravních nehod**

Dělení dopravních nehod je důležitou součástí metodiky jejich vyšetřování, neboť umožňuje a usnadňuje při jejich zkoumání odhadovat zákonitosti jejich vzniku a průběhu. Dopravní nehody lze dělit mnoha způsoby. Mezi nejvýznamnější formy jejich klasifikace patří dělení podle následujících kritérií:

- i. Z hlediska jejich charakteru, rozlišujeme dopravní nehody na srážky, havárie a jiné nehody. Srážkami se rozumí střet dvou či více účastníků provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval prostřednictvím dopravního prostředku, náraz dopravního prostředku do pevné překážky a střet dopravního prostředku s chodcem či se zvířetem.<sup>7</sup> Havárie se poté vykládají jako situace, kdy účast na dopravní nehodě má pouze jeden dopravní prostředek. Jako příklad havárie lze

<sup>5</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 2009-1-8)

<sup>6</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 300 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>7</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 112 s. ISBN 80-7201-212-6

uvést zapadnutí vozidla do příkopu či převrácení vozidla na střechnu. Mezi jiné nehody potom spadají události, které nelze podřadit pod srážku ani havárii. Jsou to například situace, kdy osoba vypadne z jedoucího dopravního prostředku či úrazy osob v dopravním prostředku při náhlém brždění.

- ii. Z hlediska příčin, rozlišujeme dopravní nehody na subjektivní a objektivní. Subjektivní příčiny jsou takové příčiny, které jsou závislé na chování účastníka provozu a jsou jím ovlivnitelné. Mezi subjektivní příčiny se řadí zejména nedodržení přednosti v jízdě, překročení maximální povolené rychlosti, nedodržení vzdálenosti mezi vozidly a požití alkoholu či jiných omamných a psychotropních látek. Objektivními příčinami se potom rozumí takové příčiny, které jsou nezávislé na vůli a jednání účastníka provozu. Takovou příčinou jsou například špatný technický stav cesty a živelná událost.
- iii. Dle způsobu uskutečňování dopravy, můžeme zde vzniklé dopravní nehody rozdělit na silniční, železniční, letecké a plavební.

Jelikož je tato diplomová práce zaměřena na metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod, budu se dále podrobně zabývat charakteristikou pouze nehod silničních.

## 1.2. Charakteristika silničních dopravních nehod

Jak už bylo řečeno, tak silniční dopravní nehoda je jedním z typů dopravní nehody. Silniční dopravní nehodu lze charakterizovat jako nepředvídanou, ale zpravidla předvídatelnou událost v silničním provozu, která měla za následek škodu na životě či na zdraví nebo věcnou škodu.<sup>8</sup>

Silniční dopravní nehodu lze také vymezit jako souhrn několika příčin a podmínek, kdy příčina předchází vlastnímu jednání pachatele. Pravidla chování v silničním provozu určují podmínky, které je povinen dodržovat každý účastník silničního provozu. Porušení těchto konkrétních podmínek je potom základní příčinou vzniku dopravní nehody.<sup>9</sup> Příkladem lze uvést porušení maximální povolené rychlosti, předjíždění na nevhodném místě, nedodržení přednosti v jízdě, jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek apod. Příčiny vzniku silničních dopravních nehod ovšem mohou být i technického charakteru. Jedná se například o nefunkčnost brzdového systému, špatný technický stav vozidla a špatný stav pozemní komunikace.

---

<sup>8</sup> ČERMÍN, S. a kol. *Kriminalistika – dopravní nehody*. Praha: SPN, 1968, 8 s. ISBN 1013-5918

<sup>9</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 299 s. ISBN 978-80-7380-859-4.

### 1.2.1. Právní kvalifikace

Trestné činy dle druhu následku rozlišujeme na trestné činy ohrožovací, kdy následkem je nebezpečí vzniku ohrožení a trestné činy poruchové, kdy následkem je porucha objektu. Mezi trestné činy související se silničními dopravními nehodami patří obě tyto kategorie. Převažujícím druhem jsou, avšak trestné činy poruchové. S dopravními nehodami ovšem úzce souvisí i jednání, která sice přímo nesměřují ke vzniku silniční dopravní nehody, ale jsou jejím průvodním či doprovodným jevem. Jedná se například o situace, kdy řidič silničního motorového vozidla je pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky nebo případy, kdy nedojde k poskytnutí první pomoci účastníkovi nehody, ať již úmyslně či z nedbalosti.

Z hlediska subjektivní stránky trestného činu jsou skutkové podstaty dopadající na silniční dopravní nehody zpravidla nedbalostního charakteru, přičemž dominantní formou nedbalosti je nedbalost vědomá, jež je uvedena v § 16 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. V praxi se ovšem objevují i případy nedbalosti nevědomé dle § 16 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku. Z pohledu kriminalistiky dle Porady<sup>10</sup> „základní rozdíl mezi úmyslným a nedbalostním jednáním v závislosti na způsobu páčání spočívá v tom, že zatímco pachatel úmyslného trestného činu vychází z určitého motivu a svým jednáním sleduje konkrétní cíl, v případě nedbalostního trestného činu žádný motiv jednání pachatele neexistuje a rovněž tak schází cíl jednání pachatele, který by se projevil v následku tohoto jednání.“

Ze shora uvedeného lze říci, že u nedbalostního trestného činu je následek důsledkem rozporného jednání pachatele vzhledem k daným podmínkám. Ono rozporné jednání pachatele spočívá zejména v nerespektování pravidel silniční dopravy, nerespektování pokynů orgánů a pracovníků, kteří odpovídají za zajištění plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy, v neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečování plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy a v neposlední řadě v nerespektování ustálených zvyklostí v silniční dopravě.<sup>11</sup> Takovýto následek potom vzniká náhle, neplánovaně a překvapivě.

Při právní kvalifikaci silniční dopravní nehody se uplatňují následující trestné činy:

- Usmrcení z nedbalosti dle § 143 zákona č. 40/2009 Sb.
- Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 zákona č. 40/2009 Sb.
- Ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 zákona č. 40/2009 Sb.
- Neposkytnutí pomoci dle § 150 zákona č. 40/2009 Sb.
- Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 zákona č. 40/2009 Sb.
- Neoprávněné užívání cizí věci dle § 207 zákona č. 40/2009 Sb.
- Obecné ohrožení z nedbalosti dle § 273 zákona č. 40/2009 Sb.
- Ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 zákona č. 40/2009 Sb.

<sup>10</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 877 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>11</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 110 s. ISBN 80-7201-212-6

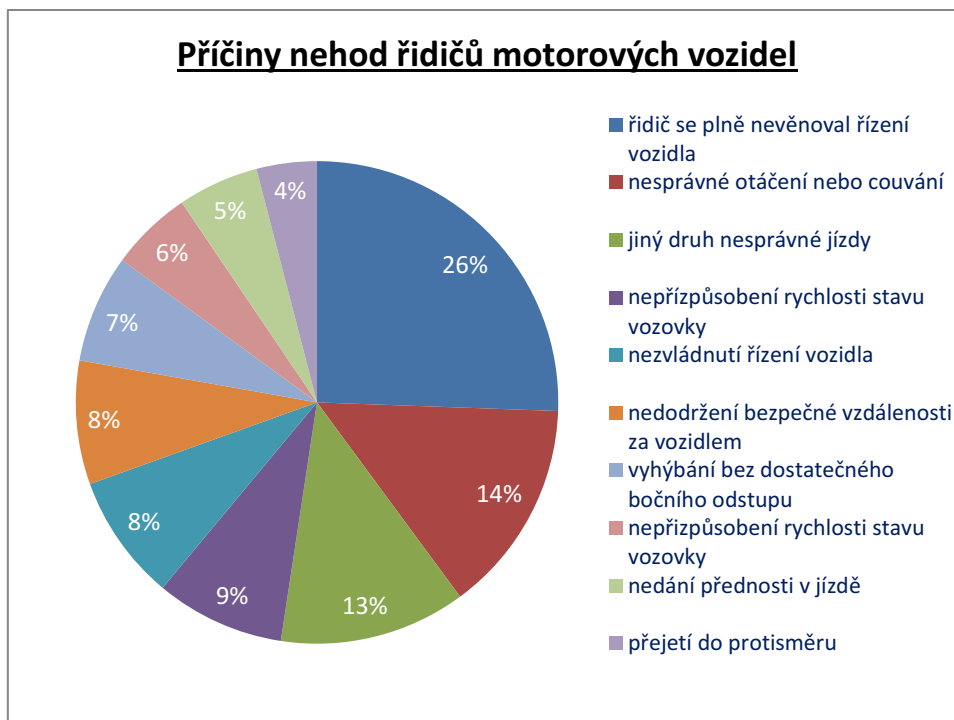
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle § 277 zákona č. 40/2009 Sb.
- Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti podle § 293 zákona č. 40/2009 Sb.
- Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 zákona č. 40/2009 Sb.
- Opilství dle § 360 zákona č. 40/2009 Sb.

### **1.2.2. Způsoby páčání silničních dopravních nehod**

Způsob páčání silniční dopravní nehody je vymezen složitou interakcí množiny prvků „řidič – vozidlo – prostředí“, v níž dle statistických údajů nejčastěji hraje roli lidský faktor, tedy selhává řidič vozidla. Způsob spáchání silniční dopravní nehody lze tak jednoduše vyjádřit souhrnnými charakteristikami, označovanými jako příčiny dopravní nehody, jejichž typickým znakem je rozporné jednání spočívající nejčastěji v nedbání náležité opatrnosti a s tím i spojené porušení příslušného zákona.<sup>12</sup> Za ony příčiny silniční dopravní nehody lze nejběžněji označit nepřiměřenou rychlost vozidla, nedodržení vzdálenosti mezi dopravními prostředky, nesprávné předjíždění, předjíždění na nevhodných místech, jízdu v protisměru, nerespektování přednosti v jízdě, nedodržení povinnosti zapnout směrové ukazatele při změně směru jízdy a jízdu pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Ze statistických údajů Policejního prezidia České republiky za rok 2022 vyplývá, že nejčtenějšími příčinami nehod zaviněných řidiči motorových vozidel je nevěnování se řízení, nesprávné otáčení nebo couvání, jiný nesprávný druh jízdy, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky apod.<sup>13</sup> Procentuální vyjádření příčin uvádí následující graf.

<sup>12</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J., *Kriminalistika. 2. Přepřacované a doplněné vydání*. Praha: C.H.Beck, 2004. 492s. ISBN 80-7179-878-9

<sup>13</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY – Ředitelství služby dopravní policie. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022 [online]*. Policie ČR, 2023, [cit. 10.3.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>



Skutečnost, že vysoké procentuální zastoupení má nevěnování se řízení, jiný nesprávný druh jízdy, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky a nezvládnutí řízení mne příliš nepřekvapuje, neboť jsem si těchto častých pochybení dobře vědom. Co mě opravdu velmi udivilo, je ovšem vysoké procento nehod zaviněných nesprávným otáčením nebo couváním. Osobně jsem se domníval, že počet dopravních nehod takto zaviněných bude zanedbatelný, neboť jsem nesprávné otáčení a couvání nepokládal za nešvar na českých silnicích. Moje rozpaky nad touto skutečností pokládám za opodstatněné i z to důvodu, že mnoho aut je v dnešní době vybaveno couvacími a parkovacími kamerami a systémy umožňují automatické zaparkování, které by právě nehodám při couvání měly předcházet.

### **1.2.3. Způsoby utajování silničních dopravních nehod**

Podobně jako u jiných trestných činností, tak i v případě spáchání silniční dopravní nehody dochází k jejímu utajování. Nutností je ovšem poznamenat, že jelikož u silničních dopravních nehod je jejich příčina, průběh a následek mnohem zřetelnější a jejich samotná existence mnohem patrnější, jsou možnosti jejich utajování poměrně omezené. Z hlediska subjektivní stránky je utajování silničních dopravních nehod výhradně jednáním úmyslným, na rozdíl od jejich spáchání, kdy jde v drtivé většině o jednání nedbalostní. K jejich utajování dochází převážně v situacích, kdy dopravní nehodou vznikly vážné následky. Úmyslné utajování je činěno zejména v záměru vyhnout se trestní odpovědnosti, snížit stupeň nebezpečnosti a závažnosti nehody a ztížit odhalení pachatele.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 425 s. ISBN 80-86898-36-9

Mezi způsoby utajování silničních dopravních nehod patří dvě varianty, a to ujetí účastníka silniční dopravní nehody z místa nehody nebo jeho opuštění a změna nehodové situace.

### 1.2.3.1. Ujetí účastníka silniční dopravní nehody z místa nehody

Ujetí řidiče z místa silniční dopravní nehody je označení způsobu jejího utajování, kdy řidič vozidla opouští místo dopravní nehody i s dopravním prostředkem. Opuštění místa dopravní nehody potom vyjadřuje situaci, kdy řidič ponechává vozidlo na místě nehody, tedy opouští místo dopravní nehody bez svého vozidla. Dle studie účastníci častěji přechájí od dopravních nehod, které byly způsobeny v noci, na mostě, v zatáčce nebo na rovné silnici.<sup>15</sup> Ze skutečnosti, že účastník dopravní nehody z jejího místa ujel, nelze ovšem nikdy s jistotou vyvodit závěr, že šlo o viníka dopravní nehody, neboť řidič, jenž z místa nehody ujel například vůbec nemusel upozorovat, že k dopravní nehodě došlo, po nezaviněné nehodě mohl utrpět šok či podlehnout panice.<sup>16</sup> Tohoto způsobu utajování se dopouštějí jak řidiči motorových a nemotorových vozidel, tak i chodci.

K ujetí či útěku z místa dopravní nehody dochází nejčastěji v situacích, kdy následkem nehody je smrt nebo vážné zranění jiného účastníka nehody a dále v případech, kdy dojde ke vzniku škody na veřejně prospěšném zařízení nebo po vzájemné dohodě účastníků dopravní nehody přímo na místě bezprostředně po nehodě.<sup>17</sup> Opuštění místa dopravní nehody je rovněž typické pro případy, kdy řidič vozidla se účastnil dopravní nehody pod vlivem alkoholu či jiné omamné a psychotropní látky nebo vozidlo, které k jízdě použil předtím odcizil či vědomě neoprávněně použil.<sup>18</sup>

Po ujetí z místa dopravní nehody řidič vozidla obvykle pokračuje v další činnosti směřující k utajení své účasti na nehodě, ztížení svého odhalení, odstranění stop dopravní nehody, a to např. znemožněním prokázání jízdy pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek, vytvořením falešného alibi či odstraněním závad na vozidle.<sup>19</sup>

U těchto dopravních nehod musejí policejní orgány provést řadu opatření bezprostředně po příjezdu na místo nehody. Prvně musejí vyšetřovatelé zvážit účelnost a vhodnost možného pronásledování uprchlého účastníka. Při tomto zvažování berou v úvahu zejména uběhlou dobu od vzniku dopravní nehody, hustotu provozu a charakter okolního prostředí. Nejdůležitějším opatřením, které musejí policejní orgány po příjezdu na místo nehody provést, je ovšem zajištění všech podkladů, které by mohly potencionálně sloužit k pátrání po uprchlém účastníkovi. Patří sem převážně zajištění podkladů pro zjištění informací o barvě, typu a zvláštnosti vozidla, státní poznávací značce vozidla, posádce vozidla, dráze brzdění a původním a následným směru jízdy vozidla. V neposlední řadě

---

<sup>15</sup> TAY, R., RIFAAT, S. M., CHIN H. CH., *A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes*, vol. 40. [online]. Accident Analysis & Prevention, 2008 [cit. 19. 10. 2023] Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457508000249?via%3Dihub>

<sup>16</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 188 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>17</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 425 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>18</sup> ŠIMOVČEK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 362 s. ISBN 978-80-7380-343-8

<sup>19</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 426 s. ISBN 80-86898-36-9

musejí policejní orgány zajistit, aby nepovolené osoby neměly přístup k vozidlu, neboť svým jednáním by mohly narušit činnost policejního orgánu či dosud nezajištěné důkazní prostředky poškodit.

Policejní orgány rovněž prošetřují skutečnosti, které by mohly svědčit o úmyslném ujetí účastníka z místa dopravní nehody. Dle Porady<sup>20</sup> „*Jedná se zejména o zjištění zda: vozidlo po nehodě zastavilo, případně z něho někdo vystoupil, aby zjistil situaci po nehodě, řidič vozidla po nehodě zhasl světla, vozidlo odjelo z místa nehody zvýšenou rychlostí, vozidlo bylo při nehodě pravděpodobně poškozeno na přední části, tedy v zorném poli řidiče, který ujel.*“

Veškeré tyto poznatky policejní orgány získávají od účastníků a svědků dopravní nehody a ze stop zanechaných na místě nehody. Při výslechu účastníků a svědků musejí policejní orgány počítat s tím, že tyto osoby vznik dopravní nehody nepředpokládaly, tedy že nebyly na její vznik připraveni. Z tohoto důvodu jsou údaje získané od účastníků a svědků mnohdy neúplné, nesprávné či se mohou vzájemně výrazně lišit.

Rychlá identifikace vozidla a účastníka ujetého od místa dopravní nehody je základním předpokladem k tomu, že účastník a vozidlo bude vypátráno, a tedy že se podaří policejnímu orgánu získat důkazy o účasti osoby a vozidla na dopravní nehodě.

### **1.2.3.2. Změna nehodové situace**

Tento druhý způsob utajování silniční dopravní nehody spočívá v jednání, kterým účastník ovlivňuje jiné účastníky nehody nebo mění nehodovou situaci. V rámci tohoto jednání jedinec provádí změny na místě dopravní nehody, a to zpravidla v případech, kdy následkem nehody jiná osoba zemře nebo utrpí vážná zranění. Ke změně nehodové situace patří i případy, kdy se účastník dohodne s jiným účastníkem na změnách na místě dopravní nehody, bezprostředně po dopravní nehodě požije alkohol, kdy uvádí smyšlené informace o příčině, vzniku a průběhu dopravní nehody či inscenuje technickou závadu na vozidle.<sup>21</sup> Mezi změny nehodové situace se rovněž řadí případy, kdy účastník dopravní nehody navádí svědky nehody ke křivé výpovědi či na ně jinak negativně působí.

### **1.2.4. Pachatelé silničních dopravních nehod**

Charakteristika pachatelů silničních dopravních nehod je specifíkem trestné činnosti související se silničními dopravními nehodami, neboť, na rozdíl od jiných druhů trestných činů, jsou pachateli zejména osoby bez kriminální minulosti.<sup>22</sup> Dopravních nehod se dopouštějí jak řidiči motorových a nemotorových vozidel, tak i chodci, a to všech věkových skupin. Dle výzkumu tzv. nehodového věku přibližně 98 % všech řidičů zaviní v průběhu svého života alespoň jednu dopravní nehodu, z toho přibližně 19 % zaviní dvě dopravní nehody, asi 5 % potom zaviní tři dopravní nehody a pouze 1 % lidí

<sup>20</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 189 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>21</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 426 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>22</sup> ŠIMOVČEK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 362 s. ISBN 978-80-7380-343-8

zaviní více než tři dopravní nehody.<sup>23</sup> Z těchto údajů lze vyvodit, že recidiva způsobení dopravní nehody je nevýrazná.

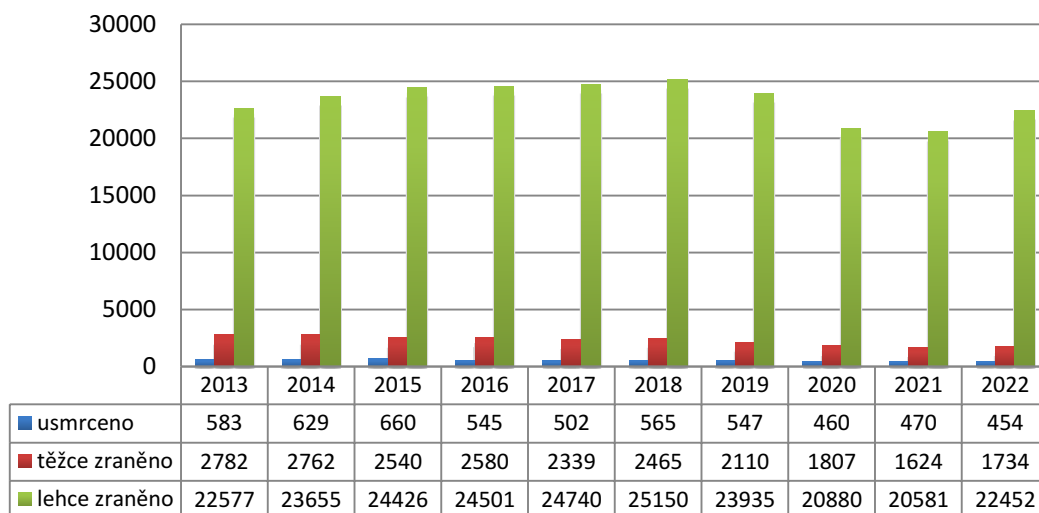
Ze statistických údajů Policejního prezidia České republiky za rok 2022 vyplývá, že 79,6 % všech dopravních nehod je způsobeno řidiči motorových vozidel, 3,2 % dopravních nehod potom způsobí řidiči nemotorových vozidel, 1 % dopravních nehod má svého viníka na straně chodců a 0,2 % dopravních nehod způsobí jiní účastníci.<sup>24</sup> Zbylých 16 % dopravních nehod potom má svou příčinu v jiné skutečnosti, než v selhání lidského faktoru.

Skutečnost, že pouze 1 % dopravních nehod je zaviněno chodci, mě velmi překvapila, neboť v hromadně sdělovacích prostředcích jsou často zveřejňovány případy, kdy chodec svým neukázněným chováním způsobil dopravní nehodu.

### 1.2.5. Poškozené osoby

Osoby poškozené silničními dopravními nehodami nejsou charakterizovány žádnými specifickými osobnostními rysy. Poškozené osoby mají občas spoluúčast na dopravní nehodě, a proto při výslechu poškozených osob musejí policejní orgány počítat možným s jednostranným, zastřeným a neobjektivním vysvětlením vzniku a průběhu silniční dopravní nehody.<sup>25</sup>

Následky silničních dopravních nehod pro poškozené osoby mohou spočívat zejména v usmrcení, těžkém a lehkém zranění a v neposlední řadě v způsobení hmotné škody. Množství následků na zdraví od roku 2013 do roku 2022 ukazuje následující graf.<sup>26</sup>



<sup>23</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 132-133 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>24</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY – Ředitelství služby dopravní policie. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022* [online]. Policie ČR, 2023, [cit. 10.3.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

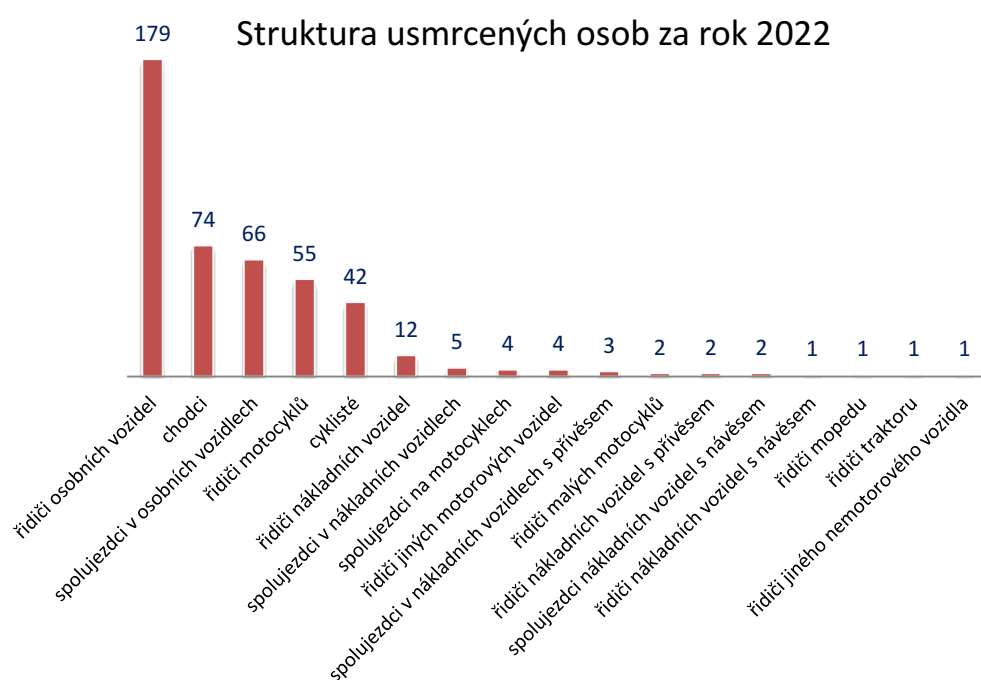
<sup>25</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2001. 451 s. ISBN 80-7179-3620

<sup>26</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY – Ředitelství služby dopravní policie. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022* [online]. Policie ČR, 2023, [cit. 10.3.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>



Z něj lze snadno vyčíst, že zcela dominantním následkem na zdraví u silničních dopravních nehod je lehké zranění osob, kdy jejich počet od roku 2013 – do roku 2022 má jen drobné výkyvy. Počet usmrcených a těžce zraněných osob naproti tomu v dlouhodobém měřítku mírně klesá, což lze, dle mého názoru, přičíst i stále většímu množství bezpečnostních opatření ve vozidlech a renovaci vozového parku.

Z celkového počtu usmrcených osob za rok 2022, tj. 454 osob, zaujímají největší část řidiči osobních vozidel, dále potom chodci, spolujezdcí v osobních vozidlech, řidiči motocyklu a cyklisté. Zbylé oběti jsou představovány jednotkami případů. Přesnou strukturu usmrcených osob za rok 2022 zachycuje následující graf.<sup>27</sup>



Ze struktury usmrcených osob za rok 2022 mne zaujal počet usmrcených cyklistů, neboť ten dosahuje skoro stejné výše jako počet usmrcených řidičů motocyklů. Tato skutečnost mě překvapila zejména z toho důvodu, že v médiích je, dle mého názoru, usmrceným cyklistům věnována nepatrná pozornost. Dlouhodobé zaujetí médií počtem usmrcených řidičů motocyklů, tak musím považovat, vzhledem k této skutečnosti, za neadekvátní a nepřiměřené, neboť nekoresponduje se strukturou usmrcených osob v důsledku silničních dopravních nehod.

<sup>27</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY – Ředitelství služby dopravní policie. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022* [online]. Policie ČR, 2023, [cit. 10.3.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

## 2. Typické stopy

### 2.1. Pojem kriminalistické stopy

Současné pojetí kriminalistické stopy je založeno na obecné filozofické teorii odrazu neboli teorii vzájemného působení. Dle slov Musila<sup>28</sup> „*Tato teorie zhruba uvádí, že při vzájemném, současném působení dvou nebo více objektů navzájem dochází ke vzájemnému předávání informací o působení jednotlivých objektů a o jejich vlastnostech. Tak na sebe působí neustále veliké množství různých objektů, přičemž dochází k celé řadě změn. Tyto děje probíhají zcela běžně a lze se s nimi v každodenní lidské činnosti velmi často setkávat.*“ Ke změnám přitom dochází v živé a neživé přírodě, vědomí lidí a pravděpodobně i ve vědomí zvířat. Vědomí lidí je měněno vnímáním skutečnosti lidskými smysly, a to zejména zrakem a sluchem, ale i chutí, čichem a hmatem. Kriminalisticky relevantní jsou ovšem pouze ty změny, které souvisejí s kriminalisticky významnou událostí a existují v reálném prostředí. Vzhledem k uvedenému, je většina změn kriminalisticky nevýznamná.

Kriminalisticky významné změny se při splnění dalších předpokladů stanou kriminalistickými stopami. Ačkoliv v kriminalistice existuje velké množství definic kriminalistických stop, lze ve všech těchto definicích nalézt tři základní kritéria, která musí být kumulativně splněna, aby určitý odraz skutečnosti měl charakter kriminalistické stopy. Těmito kritérii jsou:

- i. odraz musí být v příčinné souvislosti s kriminalisticky relevantní událostí, přičemž přichází v úvahu i souvislost místní či časová,
- ii. odraz musí existovat alespoň od svého vzniku do zjištění a
- iii. odraz musí být vyhodnotitelný současnými kriminalistickými metodami a prostředky.<sup>29</sup>

Z uvedených obligatorních předpokladů lze vyvodit definici kriminalistické stopy. Tou je dle Šimovčeka<sup>30</sup> každá změna, která je kriminalisticky relevantní, tj. příčinně nebo jiným způsobem souvisí s konkrétní kriminalisticky relevantní událostí, existuje určitý časový interval, ve kterém je zjištělná a vyhodnotitelná na základě dostupných kriminalistických metod a postupů, a tím i využitelná v procesu kriminalistického objasňování.

---

<sup>28</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2001. 71 s. ISBN 80-7179-362-0

<sup>29</sup> BRUNOVÁ, Markéta. *Dokazování trestné činnosti: s využitím kriminalistických stop a identifikace*. Praha: VŠFS, 2019. Edice EUpress. 7 s. ISBN 978-80-7408-196-5

<sup>30</sup> ŠIMOVIČEK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 42 s. ISBN 978-80-7380-343-8

## 2.2. Stopy při silničních dopravních nehodách

U silničních dopravních nehod vzniká velké množství jak stop materiálních, tak i stop paměťových. Tyto stopy se nacházejí zpravidla na místě vzniku dopravní nehody. V případech, kdy ovšem účastník nehody z místa jejího vzniku ujede, se mohou stopy nacházet i mimo místo dopravní nehody. Takovou vzdálenou stopou může být např. vytékající kapalina z poškozeného vozidla, upadnuté postranní zpětné zrcátko či osvětlení.

### 2.2.1. Materiální stopy

Materiální stopy vznikají odrazem objektů v jejich okolním materiálním prostředí tak, že se zobrazí jejich vnější znaky.<sup>31</sup> Tyto materiální stopy, dle místa jejich výskytu, rozlišujeme na stopy vznikající na vozovce, na zúčastněných vozidlech, na pevných objektech a na tělech účastníků nehody.

#### 2.2.1.1. Stopy na vozovce

Na vozovce se nacházejí převážně stopy, jež umožňují zjistit směr jízdy vozidla před dopravní nehodou a místo nárazu, což je základem pro objasnění průběhu silniční dopravní nehody. Jedná se zejména o stopy jízdy, brždění, bloku, smyku, dření, rytí a vlečení.

##### 2.2.1.1.1. Stopy jízdy

Prvním druhem materiálních stop, které lze na vozovce nalézt, jsou stopy jízdy vozidla, které jsou vytvořeny volně se otáčejícími nebržděnými koly. Příznačné pro tyto stopy je fakt, že tvar a reliéf dezénu pneumatiky zanechaný na vozovce odpovídá skutečnosti, což je významný faktor zejména při pátrání po účastníkovi, jenž z místa dopravní nehody ujel.<sup>32</sup> Jejich kvalita je determinována mnoha okolnostmi, mezi které patří hmotnost vozidla, povrch vozovky a stav pneumatik. Obecně lze říci, že těžší vozidla zanechávají na vozovce kvalitnější stopu, neboť působí na vozovku větší silou.

Pro kvalitu stop jízdy vozidla jsou příznivé zejména prašné cesty a cesty s tvárnými povrchy, jejichž příkladem je měkká či rozmoklá zemina, sníh a rozehřátý umělý povrch vozovky. Na měkkém povrchu dochází navíc v místě zastavení vozidla ke vzniku tzv. vtisku, což je hlubší stopa způsobená opětovným dosednutím vozidla na vozovku po předcházejícím nárazu.<sup>33</sup> Zajistit stopy jízdy vozidla z jízdy po dlažebních kostkách či zpevněném povrchu, je naopak pro policejní orgány velmi náročné až nemožné. Ze stop jízdy vozidla po příznivých površích mohou policejní orgány obvykle určit i markanty pneumatiky, na základě kterých mohou později identifikovat ujeté vozidlo. Kvalitu a

<sup>31</sup> SVOBODA, I. a kol. *Kriminalistika*. Ostrava: KEY Publishing, 2016, 36 s. ISBN 978-80-7418-259-4

<sup>32</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 303 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>33</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 213 s. ISBN 978-80-7380-211-0

charakter těchto stop ovlivňuje ovšem i nahuštění a stav pneumatik. Málo nahuštěné a poškozené pneumatiky zanechávají na vozovce stopu převalováním pneumatiky ze strany na stranu, a občas dokonce i stopy ráfku.<sup>34</sup>

Mezi stopy jízdy patří i tzv. driftové stopy, které jsou způsobeny tím, že mezi vnitřní a vnější částí plochy pneumatiky je skutečně ujetá dráha rozdílná. Jedná se o stopy nebrzděných nebo jen lehce brzděných pneumatik. Dle Šachla<sup>35</sup> „*Driftové stopy zanechávají pneumatiky smýkající se bočně, když boční síly vzrostou tak, že poměry ve stykové ploše pneumatik s vozovkou dosáhnou na mez boční adheze.*“ Driftové stopy zanechávají i pneumatiky vozidla vybaveného antiblokovacím systémem tzv. ABS.

### **2.2.1.1.2.      *Blokovací stopy***

Dalším druhem stop, které lze na vozovce nalézt, jsou stopy vytvořené neotáčejícími se koly neboli tzv. blokovací stopy, které vznikají v důsledku převýšení tření v brzdách vozidla nad třením mezi pneumatikou a povrchem vozovky. Blokovací stopy jsou charakteristické svou výrazností, která má svůj původ v silném tření pneumatik o povrch vozovky. Tyto stopy se jeví jako tmavý pruh na vozovce, ve kterém nelze rozpoznat vzorkování dezénu pneumatiky.<sup>36</sup> Předpokladem vzniku těchto stop je dostatečné teplo a otěr pryže o povrch vozovky při blokování neotáčejících se pneumatik. Dle Šachla<sup>37</sup> „*Nažhavení stykové plochy na teplotu pálení pryže vyžaduje určitý čas, tedy výrazné blokovací stopy tvořené odtavenou pryží nevznikají od samého počátku zablokování kola.*“ Při silném brždění mohou tyto stopy vznikat jak na suchých, tak i na mokrých površích.

Blokovací stopy jsou pro vyšetřování důležité z toho důvodu, že z nich lze určit rychlost vozidla před blokováním, a to pomocí zjištění délky a tvaru blokovací stopy, stavu, povrchu a polohy vozovky, účinnosti brzd a ze stavu a kvality blokovanych pneumatik.<sup>38</sup>

### **2.2.1.1.3.      *Brzdné stopy***

Brzdné stopy jsou stopy vytvořené ještě se otáčejícími, ale již brzděnými koly.<sup>39</sup> Při brždění vozidla dochází ke zpomalování kol, která jsou ovšem, ale ještě nucena se setrvačností otáčet. V místech, kde se plášť brzděné pneumatiky setkává s povrchem vozovky dochází k tomu, že otisk dezénu brzděné pneumatiky se ve směru jízdy na vozovce rozmazává, tvar a obrazec dezénu se

<sup>34</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 895 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>35</sup> ŠACHL, J., ŠACHLOVÁ, Z., MITÁŠ R. *Soudní znaleství v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. 90 s. ISBN 978-80-7251-508-0

<sup>36</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2001. 451 s. ISBN 80-7179-3620

<sup>37</sup> ŠACHL, J., ŠACHLOVÁ, Z., MITÁŠ R. *Soudní znaleství v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. 96 s. ISBN 978-80-7251-508-0

<sup>38</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 215 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>39</sup> ČERMÍN, S. a kol. *Kriminalistika – dopravní nehody*. Praha: SPN, 1968, 33 s. ISBN 1013-5918

zkresluje či deformuje.<sup>40</sup> Na měkkých površích jsou brzdné stopy obvykle hlubší než stopy jízdy, což je způsobeno rostoucím tlakem na vozovku při brždění vozidla.

Podobně jako mechanismus vzniku blokovacích stop, tak i vznik brzdných stop je založen na mnoha faktorech. Mezi tyto činitele patří zejména skluz pneumatiky, její vlastnosti a stav, profilové uspořádání a hloubka dezénu a v neposlední řadě i okolnosti určující charakter vozovky, a to zejména ostrost zlomů struktury, její drsnost, výška nerovností a zrnitost.<sup>41</sup>

V rámci tematiky brzdných stop, je třeba rozvést i problematiku ABS systému. ABS neboli antiblokační systém, je systém aktivní bezpečnosti vozidla, jenž zabraňuje zablokování kol při brždění tím, že ABS systém automaticky reguluje brzdnou sílu na kolech vozidla při brždění, tj. pokud se některé kolo začne blížit stavu zablokování, systém tlak v brzdě kola sníží a ve vhodný okamžik zase zvýší.<sup>42</sup> Tento systém umožňuje zachovat stabilitu a ovladatelnost vozidla i při prudkém brždění. Vozidla vybavená ABS systémem zpravidla nezanechávají stopy blokovací, ale pouze stopy driftové či brzdné, které mají charakter kratších a přerušovaných stop.

#### **2.2.1.1.4. Stopy dření, vlečení a rytí**

Čtvrtým druhem materiálních stop, které lze na vozovce nalézt, jsou stopy dření, vlečení a rytí. Tyto stopy vznikají v případech, kdy se povrch tvrdého předmětu dotkl vozovky a vykonal suvný pohyb za současného kolmého tlaku.<sup>43</sup> Takto mohou vzniknout stopy odřené náteru vozidel, stopy dření brzdového bubnu na vozovce či rycí stopy po různých předmětech např. střepech světlometů, dveří a oken a utrženými těžkými předměty.<sup>44</sup> Tyto stopy jsou zpravidla přerušované, jelikož jsou vytvářeny věcmi, které při rytí nadskakují a následně opět dopadají na vozovku.<sup>45</sup> Tento druh stop naštěstí obvykle nezpůsobuje větší poškození vozovky.

#### **2.2.1.1.5. Stopy smyku**

Stopy smyku, jež mají tvar křivky, vznikají nachýlením vozidla do strany souběžně s pohybem vpřed, a to nejčastěji při nepřiměřené rychlé jízdě v zatáčce či náhlém a prudkém brždění na kluzké vozovce.<sup>46</sup> Mezi příčiny vzniku smykových stop dále patří prudké otočení volantem při velké

---

<sup>40</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 151 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>41</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 214 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>42</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 890 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>43</sup> BRUNOVÁ, Markéta. *Dokazování trestné činnosti: s využitím kriminalistických stop a identifikace*. Praha: VŠFS, 2019. Edice EUpress. 21 s. ISBN 978-80-7408-196-5

<sup>44</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 216 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>45</sup> ŠACHL, J., ŠACHLOVÁ, Z., MITÁŠ R. *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. 97 s. ISBN 978-80-7251-508-0

<sup>46</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 303 s. ISBN 978-80-7380-859-4

rychlosti, kapaliny, skvrny, listí a náledí na vozovce, sjetý vzorek kol a nestejně nahuštěné pneumatiky. Není neobvyklé, že stopám smyku předchází stopy jízdové, blokové či brzdné.

#### **2.2.1.1.6. Stopy pohybu osob a zvířat**

Další stopy, které policejní orgány musejí na vozovce zajistit, jsou stopy obuvi a stopy zvířat, a to zejména v případech, kdy došlo ke srážce vozidla s chodcem či se zvířetem. Zkoumání těchto stop je založeno na zásadě, že se stopy sledují zpětně od objektu, který je zanechal.<sup>47</sup> Policejní orgány musejí rovněž zajistit trasologický otisk pedálu brzdy na podrážce obuvi, neboť z něj lze snadno zjistit, kdo vozidlo řídil. V praxi se totiž často vyskytují případy, kdy se pachatel dopravní nehody snaží svalit vinu na mrtvého spolujezdce.

#### **2.2.1.1.7. Biologické stopy**

Mezi biologické stopy zanechané na vozovce patří zejména stopy krve a tělesných tkání. Dle Porady<sup>48</sup> „*Krevní stopa ukazuje nejen na místo, kam zraněná osoba po nárazu vozidla dopadla, ale i místo, kde vozidlo zastavilo, jehož původní poloha není známa nebo místo, kde byla zraněná osoba do vozidla později naložena.*“ Rovněž Šachl<sup>49</sup> zmiňuje, že „*Stopy krve na vozovce jsou podkladem pro určení konečné polohy zraněného, jenž bývá zpravidla odvezen k ošetření ještě před policejním ohledáním místa nehody.*“ Biologické stopy též dokládají provedení změn poloh usmrčených a zraněných osob či zvířat a dále slouží k identifikaci osoby, která vozidlo řídila v době dopravní nehody.

#### **2.2.1.1.8. Stopy kapalin**

Poslední kategorii materiálních stop na vozovce tvoří stopy různých kapalin, mezi které patří zejména brzdové kapaliny, oleje, pohonné hmoty, chladicí tekutiny z chladiče vozidla, elektrolyty vyteklé z akumulátorů a přepravované kapaliny. Tyto stopy mají významnou úlohu zejména pro zjištění místa dopravní nehody. Dle Šachla<sup>50</sup> „*Výraznost stop kapalin souvisí s množstvím kapaliny na jednotku plochy, a toto množství je tím větší, čím pomaleji se vozidlo pohybuje tím místem, souvisí přirozeně též s velikostí otvoru vzniklého ve zdroji kapaliny.*“

Při získávání informací z vyteklých kapalin musejí policejní orgány počítat se skutečností, že stopy kapalin poměrně rychle osychají. Tyto kapaliny ovšem nikdy netvoří čistá voda, a tak odbornou

<sup>47</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 217 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>48</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 897 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>49</sup> ŠACHL, J., ŠACHLOVÁ, Z., MITÁŠ R. *Soudní znaleství v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. 94 s. ISBN 978-80-7251-508-0

<sup>50</sup> ŠACHL, J., ŠACHLOVÁ, Z., MITÁŠ R. *Soudní znaleství v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. 94 s. ISBN 978-80-7251-508-0

činností lze většinu těchto stop nalézt a rekonstruovat. Zároveň policejní orgány musejí brát v úvahu, že stopy většího množství kapalin mohou být po nehodě rozježděny a roztáhnuty průjezdy vozidel, která se snaží objet havarovaná vozidla.

### 2.2.1.2. Stopy na zúčastněných vozidlech

Mezi velice důležité stopy, které jsou pro policejní orgány mnohdy zcela stěžejní, patří tzv. stopy na zúčastněných vozidlech. Tyto stopy se obvykle sestávají z deformací a destrukcí vozidel, z poškrábání, odření a promáčknutí plechu karoserie vozidla a ze změn či destrukcí uvnitř vozidla. Příkladem stop v interiéru vozidla jsou posunutá a uvolněná sedadla, poničená přístrojová deska s volantem, střepy z předního skla, střepy z oken z předních a zadních dveří, poškozená řadič páka, stopy záznamů tachografických kotoučků a biologické stopy.<sup>51</sup>

Do této kategorie stop dále spadají i stopy, které byly při nehodě na vozidlo vystříknuty, vrženy či jinak naneseny. Jedná se například o stopy bláta, vody a jiných kapalin, stopy textilních vláken či stopy vzniklé od nákladu. Dle kriminalistické nauky ovšem do této skupiny patří i všechny stopy, které se nacházejí uvnitř vozidel. Do stop na zúčastněných vozidlech, krom stop již uvedených, spadají i např. stopy charakterizující vnitřní stav vozidla, stav ukazatelů na palubní desce, polohy spínačů na palubce řízení, poloha klíčku, stav tachometru a palivoměru, zařazený rychlostní stupeň a stav bezpečnostních prvků.<sup>52</sup>

Pro objasnění vzniku a průběhu silniční dopravní nehody je u vozidel zúčastněných na dopravní nehodě nezbytné zjistit i místo střetu. Takovým místem je nejčastěji místo poškození vozidla. Dle Konráda<sup>53</sup> „*Neplatí ovšem zásada, že nejvíce poškozená část vozidla je shodná s místem nárazu s jiným vozidlem.*“ Následné deformace vozidla po střetu naopak mohou být závažnější než ty, jež byly způsobeny nárazem do jiného objektu.

Ne ovšem všechny stopy, které policejní orgány při ohledání naleznou, jsou relevantní, neboť některé nalezené stopy nemusejí souviset s vyšetřovanou silniční dopravní nehodou. Aby byly dané stopy kriminalisticky relevantní, je dle Čermína<sup>54</sup> nezbytné zjistit, zda stopy vznikly v příčinné souvislosti s dopravní nehodou, mechanismus vzniku stop a zda a kde existuje protistopa.

---

<sup>51</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 100. ISBN 80-7066-602-1

<sup>52</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 219 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>53</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 304 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>54</sup> ČERMÍN, S. a kol. *Kriminalistika – dopravní nehody*. Praha: SPN, 1968, 31 s. ISBN 1013-5918

### 2.2.1.3. Stopy na pevných objektech

Mezi materiální stopy u silničních dopravních nehod patří i stopy na pevných objektech, což jsou stopy vzniklé při nárazu vozidla do pevné překážky nacházející se mimo vozovku.<sup>55</sup> Nejčastěji to tak bývají stopy na domech, stromech, plotech, zábradlích, obrubnicích, dopravních značeních, telegrafních sloupech, pouličních osvětleních a svodidlech. Krom stop na těchto objektech, je v místě nárazu možné nalézt i další stopy, a to zpravidla různé části vozidla např. střepy ze světlometů a oken vozidla, střepy ze směrových a odrazových světel, deformované části karosérií, částice laku, oddělené části lidského těla, upadnuté blatníky, rozsypaný náklad či obaly přepravovaných věcí.<sup>56</sup> V místě takovéto nehody se navíc mohou nacházet i předměty zúčastněných osob např. šála, rukavice, brýle, čepice, boty apod.

V případě nárazu vozidla do pevné překážky vznikají ovšem stopy i na vozidle. Tyto stopy na vozidle se označují jako tzv. vstříčné stopy, jedná se například o stopy nátěru předmětů, části omítky, třísky stromů či plotů apod.<sup>57</sup> Takovéto stopy mají svou úlohu zejména při identifikaci vozidla, se kterým řidič z místa dopravní nehody ujel.

Stopy na pevných objektech se nacházejí zejména v okolí pneumatik vozidla. Dle Porady<sup>58</sup> „Nelze-li tyto stopy zjistit, ačkoli na vozidle byly nalezeny stopy vytvořené kontaktem s jiným pevným předmětem, je třeba cestu vozidla sledovat zpět a sledovat takové objekty, se kterými mohlo vozidlo přijít při své jízdě před nehodou do styku.“

Stopy na pevných objektech policejní orgány hledají obvykle, z důvodu účelnosti, až po zjištění stop na zúčastněných vozidlech, tedy až po zjištění tzv. vstříčných stop. Vyhledávání takovýchto stop policejní orgány provádí zpravidla z presumovaného místa střetu vozidla s pevnou překážkou. U každé stopy na pevném objektu je ovšem nezbytné zjistit, zda existuje kauzální nexus s danou dopravní nehodou a od kterého vozidla daná stopa vznikla.

### 2.2.1.4. Stopy na tělech účastníků nehody

Poslední kategorii materiálních stop tvoří stopy na tělech obětí a zraněných osob. Tyto stopy představují různá vnitřní a vnější zranění, jejichž prvotní zhodnocení provádí přivolaný lékař. Vnější zranění jsou zpravidla zjistitelná pouhým okem, zatímco vnitřní zranění vyžadují odborné lékařské vyšetření ve zdravotnickém zařízení.<sup>59</sup> Přesná příčina úmrtí osob zúčastněných na silniční dopravní nehodě se potom zjišťuje pitvou. Z rozsahu, intenzity a závažnosti poranění lidského těla lze vydedukovat mechanismus jejich vzniku, a v určitých případech lze dokonce poměrně s jistotou určit,

<sup>55</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 434 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>56</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 153 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>57</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2001. 451 s. ISBN 80-7179-3620

<sup>58</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 899 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>59</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 221 s. ISBN 978-80-7380-211-0



kdo vozidlo řídil.<sup>60</sup> Stopy na tělech účastníků nehody poskytují přínosné informace o vzniku a průběhu silniční dopravní nehody a v neposlední řadě přispívají k zodpovězení otázky zavinění dopravní nehody a pátrání po vozidle, s kterým řidič z místa nehody ujel.

Při zjišťování konkrétních poranění a jejich rozsahu u osob účastnících se nehody musejí policejní orgány postupovat zvláště opatrně, aby svým případným nešetrným jednáním poranění poškozených osob ještě nezhoršily. Policejní orgány zároveň musejí počítat s variantou, že určitá zranění nemusejí vůbec souviset s vyšetřovanou silniční dopravní nehodou, neboť k jejich vzniku mohlo dojít před dopravní nehodou.

Krom stop na těle poškozených osob, však do této kategorie materiálních stop spadají i stopy na oděvu poškozených. Jedná se například o stopy otisků pneumatik, stopy svědčící o vlečení těla vozidlem po vozovce či stopy dokládající náraz vozidla do osoby. Dle Porady<sup>61</sup> „Zjišťování a fixace stop na oblečení a těle poškozené nebo mrtvé osoby je v praxi na místě nehody dost problematické, protože zraněné osoby jsou záhy z místa nehody odváženy k ošetření do zdravotnického zařízení.“ I vzhledem k této skutečnosti, se osobní prohlídka zraněných osob zpravidla koná až ve zdravotnickém zařízení, a to ošetřujícím lékařem. Zajištění oděvu zraněných osob je pro policejní orgány velmi důležité, neboť oblečení zraněných osob mnohdy obsahuje biologické stopy, částičky prachu, zeminy a jiných mikročástic, jež na oblečení zůstaly po střetu s vozidlem.

### 2.2.2. Paměťové stopy

Vedle stop materiálních rozeznáváme i stopy paměťové. Kriminalistické stopy paměťové vznikají procesem zapamatování na základě vněmů smyslových orgánů, který probíhá ve vědomí lidí.<sup>62</sup> Nejdůležitější a nejvýraznější jsou přitom vjemy zrakové a sluchové, ale nezanedbatelný význam zaujímají i vjemy čichové, hmatové a chuťové.

Paměťové stopy při vyšetřování silničních dopravních nehod mají význam zejména při zjišťování vzniku a průběhu nehody a pro objasnění otázky zavinění. Z paměťových stop lze mnohdy navíc vyvodit i informace o chování účastníků před vznikem nehody, a to zejména o způsobu jízdy, použití brzd, použití světelných výstražných znamení, užití klaksonu, rychlosti jízdy a chování účastníků po nehodě.

Při získávání poznatků z paměťových stop musejí ovšem policejní orgány brát v úvahu, že vzhledem k rychlosti nehodové děje, jeho intenzitě, překvapení, úleku a bezpečnosti vnímání může u osob uchovávací vjem dojít k jeho značnému zkreslení, a to již při první výpovědi.<sup>63</sup>

<sup>60</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 221 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>61</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 900 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>62</sup> SVOBODA, I. a kol. *Kriminalistika*. Ostrava: KEY Publishing, 2016, 37 s. ISBN 978-80-7418-259-4

<sup>63</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 304 s. ISBN 978-80-7380-859-4

### 3. Typické vyšetřovací situace

Právní nauka kriminalistiky rozlišuje mezi pojmy kriminální situace a vyšetřovací situace. Vyšetřovací situace je dle Musila<sup>64</sup> „*Faktický stav vyšetřování v určitém okamžiku, kdy se má rozhodovat o dalším postupu vyšetřování. Zahrnuje jednak obsah a rozsah doposud shromážděné důkazní a jiné kriminalisticky relevantní informace, jednak souhrn podmínek, v nichž se vyšetřování uskutečňuje.*“

Kriminální situace je naopak dle Šimovčeka<sup>65</sup> objektivní reálný stav, ve kterém vznikla kriminalisticky relevantní událost. Reálný stav se přitom odvíjí od podmínek, které ovlivňují vznik, trvání a uchování zdrojů kriminalisticky relevantní informace o trestném činu, jeho pachateli a případné oběti.<sup>66</sup> Mezi nejvýznamnější podmínky kriminální situace patří: situační podmínky vnějšího prostředí, demografické podmínky např. pohyb a frekvence lidí, charakter prováděných činností, topografické podmínky např. členitost a nerovnost terénu, polohy objektů, dále vlastnosti místa činu a vlastnosti objektů, meteorologické podmínky a v neposlední řadě i čas spáchání trestného činu. Význam kriminální situace spočívá v tom, že ovlivňuje průběh trestného činu a působí na proces vzniku stop.<sup>67</sup>

Vyšetřovací situace a kriminální situace spolu však velmi úzce souvisí, neboť vyšetřovací situace z kriminální situace vychází.

Při vyšetřování silničních dopravních nehod nejčastěji vznikají situace, kdy je relativně nezměněn konečný stav a situace, kdy je konečný stav změněn.

#### 3.1. Relativně nezměněný stav

Relativně nezměněný stav konečné struktury místa dopravní nehody je vyšetřovací situace, kdy vozidla zúčastněná na dopravní nehodě jsou v původní konečné pozici po nehodě, tj. nedošlo k jakémukoliv přesunu a svědci spolu s účastníky nehody jsou přítomni na místě dopravní nehody.<sup>68</sup> Takováto situace je zpravidla nekonfliktní, což umožňuje rychlé a bezproblémové vyhledání, zajištění a zaznamenání stop, výslech svědků a účastníků dopravní nehody.

---

<sup>64</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 61 s. ISBN 80-206-0423-5

<sup>65</sup> ŠIMOVČEK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 27 s. ISBN 978-80-7380-343-8

<sup>66</sup> PORADA, Viktor et al. *Kriminalistika (teorie, metody, metodologie)*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. 127 s. ISBN 978-80-7380-490-9

<sup>67</sup> VICHLENDÁ, Milan. *Kriminalistika*. (online). Karviná: Střední odborná škola ochrany osob a majetku s.r.o., 2011. (cit. 15.2.2023). Dostupné z: <https://www.sosoom-zlin.cz/media/skripta/kriminalistika.pdf>

<sup>68</sup> KONRÁD, Z.; PORADA, V.; STRAUS, J.; SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 309 s. ISBN 978-80-7380-547-0

### 3.2. Změněná situace

Změněná konečná struktura místa dopravní nehody je situace, kdy došlo k zásahu do charakteru dopravní nehody. Vyšetřování takovéto situace je oproti předchozí situaci značně komplikovanější a časově náročnější. Míra problémovosti je závislá na druhu a počtu změn způsobených na konečné struktuře místa dopravní nehody. Změněné situace jsou obvykle následující:

- i. vozidla účastníci se dopravní nehody byla odtažena ke krajnici, ale jejich konečná poloha byla vyznačena na vozovce, podobně jako vyznačena konečná poloha zraněných osob odvezených na ošetření, nezranění účastníci a svědkové se nacházejí na místě nehody, zjištění a dokumentace stop nehodové události v takovéto situaci nečinní zpravidla žádné zvláštní potíže,
- ii. konečná struktura dopravní nehody je významně změněna nutnou činností hasičského a záchranného sboru a dalších osob odvracejících hrozící nebezpečí nebo změněna v důsledku hasení požáru či odchodu svědků a účastníků z místa dopravní nehody,
- iii. extrémně obtížná vyšetřovací situace vzniká potom v případech, kdy pachatel z místa dopravní nehody ujel, a díky čemuž byla nehoda nahlášena opožděně náhodnými osobami, které ovšem nebyly svědky dopravní nehody a časový deficit umožňuje pachateli zahladit stopy,
- iv. konečná struktura je změněna v důsledku provozu či klimatických podmínek, tento stav poskytuje zpravidla jen minimální informace o nehodovém ději, v důsledku čehož je objasnění nehody a vypátrání jejího viníka velmi náročné.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> PORADA, Viktor; STRAUS Jiří et. al. *Kriminalistika (výzkum, pokroky, perspektivy)*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2013. 611-612 s. ISBN 978-80-7380-477-0

## 4. Zvláštnosti předmětu vyšetřování a dokazování

Předmětem vyšetřování silničních dopravních nehod je systém jednání a chování účastníků, kteří ve svém souhrnu zapříčinili vznik dopravní nehody a její následky.<sup>70</sup> Od předmětu vyšetřování je nutné odlišit předmět dokazování. Předmět vyšetřování je širší než předmět dokazování, neboť zahrnuje i ta jednání a chování účastníků dopravní nehody, která bezprostředně nesouvisí se vznikem nehody, ovšem ve svých důsledcích vedou ke vzniku kolizní situace.<sup>71</sup>

Předmětem dokazování jsou skutečnosti, jež je nezbytné v trestním řízení dokázat. Právní úpravu předmětu dokazování nacházíme v § 2 odst. 5 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád a ve výčtu § 89 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád, dle kterého je v trestním řízení v nezbytném rozsahu třeba dokázat:

- zda se stal skutek, v němž je spatřován trestný čin,
- zda tento skutek spáchal obviněný, případně z jakých pohnutek,
- podstatné okolnosti mající vliv na posouzení povahy a závažnosti činu,
- podstatné okolnosti k posouzení osobních, rodinných, majetkových a jiných poměrů obviněného,
- podstatné okolnosti umožňující stanovení následku, výše škody způsobené trestným činem a bezdůvodného obohacení,
- okolnosti, které vedly k trestné činnosti nebo umožnily její spáchání.<sup>72</sup>

Toto ustanovení má ovšem pouze demonstrativní charakter, tj. uvádí pouze nejčastější předmět dokazování, nikoliv jeho uzavřený a konečný výčet. Mezi další okolnosti, které tvoří rozsah dokazování u dopravních nehod, patří dále stanovení okruhu svědků dopravní nehody, stanovení nehodového děje, stanovení okruhu podezřelých osob, které v kritické době řídily motorové vozidlo a stanovení stavu a povahy vozovky a její kvalitu údržby.<sup>73</sup>

Zvláštnosti předmětu vyšetřování odpovídají druhu dopravní nehody. Spočívá-li dopravní nehoda ve srážce dvou a více vozidel, je třeba se zaměřit na určení:

- směru a způsobu jízdy všech řidičů,
- místa střetu vozidel,
- charakteru vybočení z obvyklého způsobu jízdy,
- počtu, stavu a charakteru spolujezdů,
- charakteru pozemní komunikace a na

<sup>70</sup> PORADA, Viktor; STRAUS Jiří et. al. *Kriminalistika (výzkum, pokroky, perspektivy)*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2013. 612 s. ISBN 978-80-7380-477-0

<sup>71</sup> KONRÁD, Z.; PORADA, V.; STRAUS, J.; SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 310 s. ISBN 978-80-7380-547-0

<sup>72</sup> Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 1961-11-29)

<sup>73</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 135 s. ISBN 80-7201-212-6

- chování ostatních účastníků.<sup>74</sup>

Při srážce chodce s vozidlem je naopak klíčové zjistit:

- chování chodce v silničním provozu,
- posouzení míry předvídatelnosti nehody ze strany řidiče a
- chování ostatních účastníků.<sup>75</sup>

Při najetí vozidla na pevnou překážku je poté vhodné zjistit:

- charakter, označení, umístění překážky,
- viditelnost překážky,
- způsob jízdy řidiče,
- chování spolujezdců a
- míru předvídatelnosti neoznačení překážky na komunikaci.<sup>76</sup>

Při havárii vozidla je předmět vyšetřování rozšířen o zjištění

- stupně únavy řidiče a jeho schopnosti reagovat na změny silničního provozu,
- existence mikrospánku a
- technické závady vozidla.<sup>77</sup>

Specifický přístup policejních orgánů je zapotřebí též v případě, kdy řidič vozidla z místa dopravní nehody ujel. V takovémto případě je vhodné objasnit i motiv ujetí účastníka dopravní nehody. Podrobný postup policejní orgánů je uveden ve výše uvedené podkapitole.

---

<sup>74</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 279 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>75</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 138 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>76</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 279 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>77</sup> KONRÁD, Z.; PORADA, V.; STRAUS, J.; SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 311 s. ISBN 978-80-7380-547-0

## 5. Zvláštnosti podnětů k vyšetřování

Dopravní nehody jsou ve většině případů oznamovány přímo účastníky dopravní nehody na základní útvar Policie ČR nebo na specializovaná pracoviště Policie ČR zabývající se objasňováním dopravních nehod, a to prostřednictvím telefonické komunikace.<sup>78</sup> Neobvyklé nejsou ovšem ani oznámení dopravních nehod pocházející od náhodného kolemjdoucího svědka, jiného účastníka silničního provozu, zdravotnického zařízení nebo pojišťovny. V takovýchto případech jsou oznámení zpravidla nekonkrétní, tj. oznamovatel nezná bližší podrobnosti o dopravní nehodě a není ochoten uvést své jméno.<sup>79</sup>

Účastníci dopravní nehody mají povinnost v případech stanovených zákonem oznámit dopravní nehodu, což vyplývá z ustanovení § 47 odst. 3 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Případy stanovené zákonem, kdy mají účastníci povinnost nehodu ohlásit policii, jsou taxativně uvedeny v § 47 odst. 4 a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dle těchto odstavců jsou účastníci povinni oznámit dopravní nehodu pakliže:

- i. došlo při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby,
- ii. vznikla hmotná škoda převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč,
- iii. došlo ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,
- iv. došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích,
- v. účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.<sup>80</sup>

Úkolem policistů přijímajících oznámení je získat základní informace o místě a času dopravní nehody, hustotě provozu, charakteru a rozsahu dopravní nehody, následcích dopravní nehody, přivolání první pomoci a jméně a adrese oznamovatele.<sup>81</sup> Tyto prvotní informace o dopravní nehodě hrají roli při stanovení taktického postupu na místě dopravní nehody a k učinění rozhodnutí, zda je na místo nehody potřeba přivolat první pomoc a zda na místě nehody bude nezbytné použít zvláštní techniku například vyprošťovací vozidlo či odtahový vůz. Policista na základě získaných informací též vyhodnocuje, zda na místo nehody pozve znalce či psodova.

---

<sup>78</sup> PORADA, Viktor; STRAUS Jiří et. al. *Kriminalistika (výzkum, pokroky, perspektivy)*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2013. 614 s. ISBN 978-80-7380-477-0

<sup>79</sup> KONRÁD, Z.; PORADA, V.; STRAUS, J.; SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 312 s. ISBN 978-80-7380-547-0

<sup>80</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 2000-9-14)

<sup>81</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 281 s. ISBN 978-80-7380-211-0

Specifickým a relativně novým podnětem k vyšetřování silničních dopravních nehod je systém eCall. Systém eCall neboli systém automatického tísňového volání z vozidla se do právních ráďů států Evropské unie dostal na základě Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015. Toto nařízení stanoví povinnost pro nově homologované vozy kategorie M1 a N1, jak jsou vymezeny v příloze č. II směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, být od dubna 2018 za účelem rychlejší a přesnější identifikace dopravní nehody vybaveny právě systémem eCall.

V případě, kdy dojde k nehodě systém eCall spustí tísňové volání, kterým se spojí s telefonním centrem tísňového volání 112. Spojení s tísňovou linkou 112 je navázáno buď manuálně, pomocí podržení tlačítka SOS umístěného na přístrojové desce či u vnitřního zpětného zrcátka<sup>82</sup> nebo automaticky při aktivaci senzorů ve vozidle např. nárazových čidel, senzoru přetížení, přepínačů bezpečnostních pásů, jednotky airbagů apod. Za účelem minimalizace falešných poplachů je třeba získat signál alespoň od dvou čidel.

V situaci, kdy je tísňová linka 112 kontaktována systémem eCall, systém posílá lince soubor dat a zároveň otevře kanál pro hlasovou komunikaci. Ze zasláného souboru dat v podobě 92místného kódu, složeného z číslic a písmen, získá tísňová linka ihned řadu klíčových informací. Jsou to informace o zejména o přesném typu vozidla, druhu pohonného paliva, počtu osob ve vozidle, respektive počtu zapnutých pásů během nehody, souřadnicích vozidla, poloze vozidla a VIN kódu předmětného vozidla.<sup>83</sup> Další informace jsou pak případně získány od posádky. Systém navíc umožňuje rozpoznat operátorovi linky 112, zda byl systém aktivován automaticky. V takovémto případě se předpokládá, že posádka je ohrožena na životě, a proto operátor linky 112 vysílá na místo nehody záchranný tým.

Nutností je ovšem uvést, že princip fungování systému eCall není v automobilovém průmyslu ničím převratným. Již před zavedením systému eCall, byla celá řada moderních aut vybavena vlastními SOS systémy, které fungovaly a fungují na obdobném principu, kdy je nejprve automaticky či manuálně kontaktován operátor v pomocném centru, který zjistí problém a zda je nutná pomoc složek integrovaného záchranného systému a případně oznámí událost na centrum tísňové komunikace, kam může telefonicky předat i klíčová data.

Systém eCall hodnotím velmi pozitivně a přínosně, neboť tento systém, dle mého názoru, poskytuje i psychickou podporu a pomoc účastníkům dopravní nehody, neboť ti již nemusejí v utrpeném šoku složitě volat na tísňovou linku, ale mohou se jednoduše spolehnout na tento systém. Výhodu systému eCall spatřuji i ve skutečnosti, že tísňové lince jsou sděleny potřebné a přesné informace o nehodě, což od silně rozrušených účastníků může být někdy nemožné.

---

<sup>82</sup> Centrum služeb pro silniční dopravu. *Systém eCall, čas jej zavést* [online]. Copyright © [cit. 15.02.2023]. Dostupné z: [https://www.cspds.cz/storage/files/clanek\\_eCall.pdf](https://www.cspds.cz/storage/files/clanek_eCall.pdf)

<sup>83</sup> BONYAR, A., GECZY, A., KRAMMER, O., et al. *A review on current eCall systems for autonomous car accident detection*. In: 2017 40th International Spring Seminar on Electronics Technology (ISSE) [online]. IEEE, 2017, [cit. 11.11.2023]. ISBN 978-1-5386-0582-0. Dostupné z: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8000985>

## 6. Zvláštnosti počátečních vyšetřovacích úkonů

Ještě před provedením samotných počátečních vyšetřovacích úkonů, policejní orgány konají i tzv. prvotní a neodkladná bezpečnostní opatření. Prvotní a neodkladná bezpečnostní opatření můžeme definovat slovy Chmelíka<sup>84</sup> jako „*Soubor úkonů, které jsou prováděny bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody a zjištění stavu na místě dopravní nehody, s cílem co možná nejvíce eliminovat následky dopravní nehody, hrozící nebezpečí a fixovat stav na místě dopravní nehody.*“ Úkony, které policejní orgány provádějí v rámci prvotních a neodkladných opatření, nemají ovšem přesně daný charakter. Způsob a pořadí jejich užití záleží vždy na úvaze policejního orgánu, který musí jejich využití přizpůsobit okolnostem a situaci na místě nehody. Prioritu zpravidla mají opatření, kterými je odvráceno nebezpečí hrozící poškozeným a opatření, která odvracejí jiná vážná nebezpečí v důsledku dopravní nehody. Nejprve je tak většinou zajištěno poskytnutí první pomoci a opatření směřující k odvrácení požáru, výbuchu a ekologické katastrofy.

Prvotní a neodkladná bezpečnostní opatření dle Musila<sup>85</sup> směřují k zajištění místa dopravní nehody, zabezpečení obnovení plynulosti silničního provozu, poskytnutí pomoci zraněným osobám, zajištění ochrany majetku a nákladu účastníků nehody a zajištění speciální technické pomoci.

Mezi prvotní a neodkladná opatření dále patří zajištění lékařského ošetření zraněným osobám, zajištění technické pomoci, vykazání osob z místa nehody, vypnutí elektrického proudu, vnitřní a vnější uzávěra, zjištění totožnosti účastníků a svědků dopravní nehody, zajištění okamžitého pátrání po ujetém vozidle, obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu apod.<sup>86</sup>

Provádění těchto opatření probíhá ve velké rychlosti a v krátkém časovém okamžiku, což mnohdy komplikuje konání úkonů, jejichž smyslem je získat podklady pro objasnění vzniku a průběhu dopravní nehody. Vzhledem k této skutečnosti, musejí policejní orgány průběžně zajišťovat stopy před jejich poškozením či zničením. Rovněž policejní orgány musejí učinit vhodné kroky k tomu, aby zjistily a zajistily všechny účastníky nehody a případné svědky, aby mohlo být později získáno jejich vysvětlení. Pokud jsou učiněna opatření, kterými se mění stav na místě dopravní nehody, musejí policejní orgány navíc celý původní stav nehody fotograficky či videozáznamem zdokumentovat.

Během provádění prvotních a neodkladných úkonů policejní orgány získávají řadu relevantních informací, které nemají důkazní charakter, avšak jsou velmi významné pro provádění prvotních vyšetřovacích úkonů.

Za samotné počáteční vyšetřovací úkony potom považujeme: ohledání místa dopravní nehody, ohledání dopravních prostředků, ohledání mrtvol, vyžádání vysvětlení od účastníků nehody a očitých svědků, pronásledování účastníka, který od nehody ujel a v neposlední řadě zjištění ovlivnění účastníků nehody alkoholem.

<sup>84</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 427-428 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>85</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 104 s. ISBN 80-7066-602-1

<sup>86</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 144-147 s. ISBN 80-7201-212-6



## 6.1. Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa činu můžeme definovat slovy Chmelíka<sup>87</sup> jako „*Neodkladný úkon, zaměřený na bezprostřední zjištění, zkoumání, fixaci a hodnocení situace na místě činu, stop tohoto činu, jeho pachatele a jiných údajů, který dovoluje učinit hodnověrný závěr o mechanismu spáchání činu a ostatních okolnostech poznávané události.*“ Ohledání místa silniční dopravní nehody má pro objasnění vzniku a průběhu nehody zásadní význam. Jeho účelem je zejména zjištění a zajištění stop a dalších důkazů a relevantních skutečností pro objasnění příčiny nehody a zavinění účastníků.

Provádění ohledání místa dopravní nehody se ničím výrazně neliší od postupu při ohledání míst jiných trestných činností. Velice důležité je ovšem číselné značení stop a jejich přesné popsání na místě dopravní nehody. Jedním z mála specifíků při ohledání místa dopravní nehody je skutečnost, že jsou při něm využity postupy technického charakteru vyžadující odborné technické znalosti policejních orgánů provádějících ohledání, a to zejména z konstrukce a chodu dopravního prostředku.<sup>88</sup>

Stanovení formy a směru ohledání místa dopravní nehody závisí na mnoha faktorech, a to zejména na rozloze místa nehody, počtu vozidel zúčastněných na nehodě, charakteru a intenzitě silničního provozu, počtu usmrčených osob, způsobené majetkové škodě a povětrnostní situaci.<sup>89</sup> Plochu místa ohledání dopravní nehody musejí přitom policejní orgány vytyčit dostatečně rozsáhle, tj. tak aby pokrývala všechny relevantní objekty, na nichž se nacházejí nebo by se mohly nacházet s dopravní nehodou související stopy.

V úvodu ohledání silniční dopravní nehody musejí policejní orgány určit tzv. výchozí místo ohledání, kdy jeho stanovení se odvíjí od situace na místě dopravní nehody, rozsahu a následků nehody, intenzity provozu a od druhu dopravní nehody.<sup>90</sup> Tímto místem je zpravidla místo, které je těžištěm nehodové události a kde se nachází největší množství stop. Pakliže se na místě dopravní nehody nachází usmrčená osoba, tak ohledání ve většině případů začíná právě od ní, resp. od místa její polohy, které policejní orgány vyznačí. Pokud žádná mrtvola u nehody není, tak výchozím místem ohledání je zpravidla místo, kde došlo ke střetu vozidel nebo místo, kde došlo ke střetu vozidla s chodcem či jiným účastníkem dopravní nehody. Pakliže ovšem byla vozidla ještě před jejich ohledáním odtažena z původního místa, kde se nacházela bezprostředně po nehodě nebo řidič z místa dopravní nehody ujel, je mnohdy výhodnější aplikovat opačný přístup, tj. postupovat od hranice plochy místa dopravní nehody k jejímu středu, místu nárazu a směru vzdálení se vozidla.<sup>91</sup>

<sup>87</sup> CHMELÍK, Jan. *Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, 33 s. ISBN 80-8689-842-3

<sup>88</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 309 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>89</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 105 s. ISBN 80-7066-602-1

<sup>90</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 432 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>91</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 245 s. ISBN 80-206-0423-5

Po stanovení výchozího místa ohledání dochází k určení tzv. výchozího bodu měření, jenž se v protokolu o dopravní nehodě i v grafické dokumentaci značí zkratkou VBM, k němuž jsou při ohledání místa dopravní nehody vztahovány vzdálenosti jednotlivých stop, osob, vozidel a jiných objektů nacházejících se na místě silniční dopravní nehody, přičemž tento bod musí představovat relativně stálý a neměnný objekt.<sup>92</sup> Výchozím bodem měření jsou tak obvykle stanoveny sloupy elektrického vedení, sloupy reklamních poutačů, rohy budov, stromy a dopravní značení. V případě, kdy je nejbližší vhodný výchozí bod měření od místa dopravní nehody příliš vzdálen, policejní orgány stanovují tzv. pomocný bod měření, jenž bývá značen jako PBM. Vzdálenost mezi oběma body však musí být přesně změřena a řádně zaznamenána.<sup>93</sup> Pomocný bod měření může být stanoven například na vozovce, a to křídou, sprejem či fotografickým číslem.

Pokud byla vozidla ještě před ohledáním místa dopravní nehody odtazena či změnila svou původní polohu například z důvodu hrozícího nebezpečí či obnovy provozu nebo pokud byly dříve odvezeny zraněné či usmrcené osoby do zdravotnického zařízení, je nezbytné původní polohu osob a vozidel na vozovce řádně a přesně vyznačit, a to i z toho důvodu, že pro účely ohledání se nikdy neprovádí rekonstrukce polohy vozidel, tj. vozidlo se nikdy již nedostane do polohy, ze které bylo odtazeno.<sup>94</sup> K vyznačení polohy dochází na základě informací od účastníků nehody a od svědků.

Neodmyslitelnou náležitostí řádného vyšetřování silniční dopravní nehody je i fixace stop, tj. dokumentace dopravní nehody.<sup>95</sup> Dokumentace místa dopravní nehody je základním pilířem šetření silničních dopravních nehod, přičemž je irelevantní, zda je dopravní nehoda vyšetřována ve správním či trestním řízení. Požadavek na pečlivou dokumentaci místa dopravní nehody je tu i z toho důvodu, že pokud je zpracovávána analýza dopravní nehody soudním znalcem, tak ten vždy vychází z dokumentace pořízené někým jiným, a je tedy na pořízené dokumentaci zpravidla zcela závislý. Neodpovídající kvalita dokumentace ve velké míře naruší schopnost soudního znalce objektivně posoudit a vyhodnotit silniční dopravní nehodu.

Dokumentaci dopravní nehody policejní orgány provádí různými způsoby, a to zejména protokolem o dopravní nehodě, fotodokumentací místa dopravní nehody a topograficky.<sup>96</sup> Protokol o dopravní nehodě má charakter typizovaného formuláře, kam policisté zapisují relevantní informace o silniční dopravní nehodě, a to zejména údaje o oznamovateli a účastnících nehody, vozidlech, místu dopravní nehody a datu ohlášení dopravní nehody. Nejspolehlivějším prostředkem fixace stop je

---

<sup>92</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 887 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>93</sup> ŠACHL, J., ŠACHLOVÁ, Z., MITÁŠ R. *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. 38 s. ISBN 978-80-7251-508-0

<sup>94</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metody vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 310 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>95</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 432 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>96</sup> STÁŇA, I., RYBKA, J., NOVÁK, M., BUCSUHÁZY, K. *Comparison of Utilization of Conventional and Advanced Methods for Traffic Accidents Scene Documentation in the Czech Republic*. vol. 187. [online]. Procedia Engineering. 2017. [cit. 10.10.2021]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187770581731932X?via%3Dihub>

ovšem fotodokumentace, neboť ani nejpřesnější písemná zpráva nemůže vystihnout, tak přesně a jednoznačně všechny skutečnosti jako kvalitní fotodokumentace.

Nezbytnou součástí dokumentace dopravní nehody je potom i její topografická dokumentace. Dle Šimovčeka<sup>97</sup> „*Kriminalistická topografia je nauka o zhotovování a využívání náčrtků, plánků a schém míst objasňovaných udalostí a iných kriminalisticky relevantných miest s cieľom znázornit dôležité podrobnosti terénu a objektov na rovinnom podklade.*“ Účelem topografie je zejména zachytit celkovou situaci na místě dopravní nehody, polohu jednotlivých objektů a stop a jejich rozměry a vzájemné poměry.

Náčrtek je velmi podobný jak plánu, tak i schématu. Všechny je můžeme definovat jako půdorysný obraz místa nehody. Ovšem i přes tuto skutečnost, lze mezi nimi nalézt určité rozdíly. Náčrtek bývá vyhotoven na místě dopravní nehody, ručně a bez zakreslení v konkrétním měřítku.<sup>98</sup> Plánek naproti tomu bývá zpracován právě na základě náčrtku až v kanceláři, v konkrétním měřítku a pomocí rýsovacích potřeb a počítače. Schéma zobrazuje objekt v značném zjednodušení a základním uspořádání v prostoru.<sup>99</sup> Rozdíly mezi nimi se ovšem v dnešní době již velmi stírají, neboť díky moderním dokumentačním technologiím, přenosným počítačům, totálním stanicím, 3D skenerům a GPS systémům je možné vyhotovit velmi kvalitní plánek přímo na místě nehody.<sup>100</sup> Relativně novým nástrojem umožňujícím zachytit rozsáhlé místo dopravní nehody je produkt Spheron, jenž představila německo-skotská společnost Compton 2001, který umožňuje spojení veškerých informací z ohledání do jednoho uceleného výstupu.<sup>101</sup>

U rozsáhlých dopravních nehod jsou často využívány i videozáznamy a ve výjimečných případech za součinnosti specializovaných kriminalistických pracovišť i fotogrammetrie, jež je sice nejlepší variantou pro zobrazení místa dopravní nehody, avšak její využití je technicky a organizačně velmi náročné.<sup>102</sup>

---

<sup>97</sup> ŠIMOVČEK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 78 s. ISBN 978-80-7380-343-8

<sup>98</sup> SVOBODA, I. a kol. *Kriminalistika*. Ostrava: KEY Publishing, 2016, 42 s. ISBN 978-80-7418-259-4

<sup>99</sup> ŠIMOVČEK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 79 s. ISBN 978-80-7380-343-8

<sup>100</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 914 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>101</sup> BRUNOVÁ, Markéta. *Dokazování trestné činnosti: s využitím kriminalistických stop a identifikace*. Praha: VŠFS, 2019. Edice EUpress. 27 s. ISBN 978-80-7408-196-5

<sup>102</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 309 s. ISBN 978-80-7380-859-4

## 6.2. Ohledání dopravních prostředků

Ohledání dopravních prostředků je dalším nezbytným počátečním vyšetřovacím úkonem, který musejí policejní orgány při objasňování silniční dopravní nehody bezpodmínečně provést.

Ohledání dopravních prostředků, které se účastnily nehody, se koná v rychlosti a pouze v nejjednodušší podobě v rámci ohledání místa dopravní nehody, neboť dopravní situace na místě nehody policejním orgánům zpravidla neumožňuje provést podrobné a odborné ohledání vozidla, zejména pokud má být zjištěn technický stav vozidla.<sup>103</sup> Zjištění technického stavu dopravního prostředku navíc vždy vyžaduje odborné znalosti, kterými vyšetřující policisté obvykle nedisponují. Podrobné a odborné ohledání dopravního prostředku na místě dopravní nehody se tak neprovádí, jelikož z technických důvodů ani není možné. Ohledání dopravního prostředku je prováděno až následně, tj. až po zajištění a odtažení vozidla na příslušný policejní útvar či místo vybrané znalcem. Odborná technická prohlídka vozidla je poté činěna příslušným znalcem a dalšími specialisty.

Policisté provádějící ohledání dopravního prostředku na místě dopravní nehody, tak zjišťují při ohledání jen základní funkční způsobilost vozidla, tj. způsobilost brzd, řízení, zabezpečovacího a signálního zařízení a stav pneumatik.<sup>104</sup> Ohledání dopravního prostředku na místě dopravní nehody však musí být logické a systematické. Vzhledem k požadavku systematickosti na ohledání vozidla se doporučuje postup, při kterém policisté zjistí tyto informace:

- typ, barvu, SPZ a základní charakteristiku vozidla,
- poslední technickou prohlídku vozidla,
- postavení a zaměření vozidla vzhledem k výchozímu bodu ohledání a ostatním stopám na místě nehody,
- celkovou charakteristiku rozsahu poškození vozidla,
- rozsah poškození vnější a vnitřní části vozidla a
- stav tachografického kotouče, proužku či jiného záznamového prostředku o průběhu jízdy vozidla.<sup>105</sup>

## 6.3. Ohledání mrtvol a lékařské prohlídky zraněných osob

Ohledání mrtvol a lékařská prohlídka zraněných osob jsou prováděny v rámci ohledání místa dopravní nehody. Ohledáním těla mrtvoly se za účasti lékaře zjišťují vnější zranění dotčených částí lidského těla, jejich rozsah, charakter a rozmístění na těle mrtvoly.<sup>106</sup> Oproti ohledání míst vraždy a letecké nehody, kde je potřebná přítomnost soudního lékaře, ohledání mrtvoly a prohlídku zraněných účastníků při silničních dopravních nehodách provádí zpravidla obvodní lékař nebo lékař, jenž koná

<sup>103</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 311 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>104</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 245 s. ISBN 80-206-0423-5

<sup>105</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 434 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>106</sup> ŠIMOVCĚK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 365 s. ISBN 978-80-7380-343-8

službu u rychlé lékařské pomoci.<sup>107</sup> Takto zjištěné informace se porovnají s výsledky ohledání místa nálezů mrtvoly, s její polohou a se stopami, které jsou zanechány na vozidlech a na jiných objektech. Tyto prvotní poznatky výraznou měrou přispívají k objasnění mechanismu vzniku tělesného zranění a k objasnění vzniku a průběhu silniční dopravní nehody. Policejní orgány při všech těchto úkonech ovšem musejí počítat se skutečností, že zraněné osoby budou z místa nehody odvezeny ještě před příjezdem policie.

Příčiny úmrtí a povaha zranění na mrtvole jsou potom zjišťovány v rámci následné soudní pitvy na základě, které znalec stanoví přesnou příčinu smrti, dobu smrti, závažnost jednotlivých zranění a určí, zda smrt nastala bezprostředně po utrpeném poranění či zda osoba po zranění ještě nějakou dobu žila.<sup>108</sup> Soudní pitvou je rovněž možné zjistit, zda na těle mrtvoly nejsou druhotná zranění, která by byla způsobena jinými účastníky silniční dopravy.

#### **6.4. Vyžádání vysvětlení od účastníků nehody a očitých svědků**

Velice důležitým a přínosným počátečním vyšetřovacím úkonem je pro policejní orgány získání vysvětlení od oznamovatelů, účastníků nehody, svědků a osob, které se na místo dopravní nehody dostavily jako první. Policejní orgány mají právo si vyžádat vysvětlení od fyzických a právnických osob a od státních orgánů na základě ustanovení § 158 odst. 3 písm. a) zákona č. 141/1961 Sb., zákona o trestním řízení soudním. Podáním vysvětlení mohou policejní orgány získat relevantní informace o vzniku, průběhu, následcích a o příčinách silniční dopravní nehody.

Výhodou postupu dle § 158 odst. 3 písm. a) zákona č. 141/1961 Sb., zákona o trestním řízení soudním, je zejména možnost rychlého získání informací a získání vlastních představ dotázaných o průběhu nehody dříve, než mohlo dojít k jejich zkreslení či ovlivnění názory jiných přítomných osob.<sup>109</sup> Musil<sup>110</sup> v této souvislosti uvádí, že „*Je nezbytné, pokud je to možné, před tím izolovat svědky od ostatních účastníků nehody a zabránit jejich bezděčnému nebo úmyslnému ovlivňování.*“ Vjemy dotazovaných osob jsou navíc živé a dosud neovlivněné časovým rozestupem. Případné rozpory je zároveň možné vyřešit přímo na místě. Nezanedbatelnou výhodou je pak i skutečnost, že osoba, jež dopravní nehodu zavinila, nemá v případě tohoto postupu čas si vymyslet klamavou verzi své výpovědi a rovněž jí není dán prostor, aby mohla působit na ostatní účastníky nehody a svědky.

Samotný výslech svědků, jako tzv. neopakovatelný úkon dle ustanovení § 158 odst. 9 zákona č. 141/1961 Sb., zákona o trestním řízení soudním, na místě dopravní nehody je prováděn jen velmi zřídka, a to pouze v případech, kdy se jedná o osoby, jejichž bydliště je velmi daleko, kvůli čemuž by byl jejich pozdější výslech procesně velmi náročný nebo zcela nemožný.

<sup>107</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 311 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>108</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 435-436 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>109</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 246 s. ISBN 80-206-0423-5

<sup>110</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 106 s. ISBN 80-7066-602-1

## 6.5. Pronásledování účastníka, který od nehody ujel

Mezi počáteční vyšetřovací úkony řadí kriminalistická nauka i pátrání po ujetém dopravním prostředku a uprchlém účastníku silniční dopravní nehody. Tento úkon je často označován jako tzv. pátrání po horké stopě. Při pátrání po horké stopě musejí policejní orgány využít prvotních údajů o popisu vozidla, a to zejména o jeho barvě, typu, směru jízdy, poškození, státní poznávací značce, nápisu na karoserii a jiných užitečných poznacích, které si účastníci a svědci silniční dopravní nehody zapamatovali.<sup>111</sup> Opatření směřující k dopadení uprchlého účastníka a k vypátrání jeho vozidla jsou činěna v úzké spolupráci operativně pátracích orgánů a vyšetřovatelů, kdy tato opatření mají charakter technických, pátracích a organizačních opatření.<sup>112</sup> Mezi takováto opatření patří uzavěra dané oblasti silničními hlídkami, bezprostřední stíhání prchajícího vozidla, uzavření a obsazení potencionálních útekových cest a vyzvání místního obyvatelstva k nápomoci. Při vyšetřování silničních dopravních nehod, od kterých účastník nehody uprchl, musejí policejní orgány provádět operativně pátrací opatření urychleně, neboť v případě pomalého postupu hrozí, že uprchlému řidiči se podaří vozidlo umýt, očistit či jinak zamaskovat stopy.

## 6.6. Alkohol

Alkohol můžeme definovat jako návykovou látku působící na centrální nervovou soustavu, která zásadním způsobem ovlivňuje rozpoznávací a ovládací schopnosti, motorický systém, náladu, koncentraci a celkové chování účastníků silničního provozu. Požitý alkohol též snižuje zábrany, ostražitost a respekt k právním předpisům, což se v silniční dopravě projevuje zejména v překračování maximální povolené rychlosti, nevěnování se jízdě, nepoužívání bezpečnostních pásů a v nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a charakteru vozovky. Toto jednání účastníků silničního provozu výraznou měrou zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravní nehody a její závažnost.

Dle statistických údajů Policejního prezidia České republiky - Ředitelství služby dopravní policie<sup>113</sup> bylo za rok 2022 z celkové počtu 98 460 dopravních nehod 4 754 zaviněno účastníkem, který požil alkohol. Z těchto údajů lze vyvodit, že počet dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu činí z celkového počtu za rok 2022 necelých 5%. Při těchto nehodách došlo k usmrcení celkem 46 osob, což z celkové počtu 454 usmrcených osob při silničních dopravních nehodách za rok 2022 představuje asi 10,1%. Podívám-li se na statické údaje nehodovosti z dlouhodobého hlediska, musím konstatovat, že rok 2022 nebyl z pohledu silničních dopravních nehod zaviněných v důsledku alkoholu ničím výjimečným, neboť počet dopravních nehod zaviněných alkoholem z celkového počtu

---

<sup>111</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 110 s. ISBN 80-7066-602-1

<sup>112</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 246 s. ISBN 80-206-0423-5

<sup>113</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY – Ředitelství služby dopravní policie. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022* [online]. Policie ČR, 2023, [cit. 10.6.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

je od roku 2007 do roku 2022 s nepatrnými výkony ustálen na 5%. A rovněž procentuální vyjádření usmrcených, těžce zraněných a lehce zraněných osob v důsledku alkoholu z celkového počtu je od roku 2009 do roku 2022 poměrně stabilní, kdy počet usmrcených osob představuje asi 10%, těžce zraněných osob též asi 10% a lehce zraněných osob asi 9%.

Největší podíl na počtu těchto dopravních nehod přitom mají účastníci silniční dopravy, u nichž hladina alkoholu v krvi přesahovala 1,5‰. Tyto osoby zavinily celkem 2 964 dopravních nehod, při nichž zemřelo v souhrnu 28 osob. Skutečnost, že rozhodující vliv na počet těchto dopravních nehod (asi z 62%) měli účastníci, u nichž hladina alkoholu v krvi přesáhla 1,5 ‰, autora této práce příliš nepřekvapuje, neboť je mu znám vliv alkoholu na lidský organismus, je-li podán ve větším množství.

### 6.6.1. Zjišťování přítomnosti alkoholu

Nedílnou součástí prvotních vyšetřovacích úkonů je i zjištění, zda účastníci silniční dopravní nehody nebyli v době jejího vzniku pod vlivem alkoholu, a to zejména z toho důvodu, aby se zabránilo požívání alkoholických nápojů bezprostředně po nehodě, a tím výraznému zkomplikování dalšího objektivního vyšetření úrovně ovlivnění.<sup>114</sup> K požití alkoholu po nehodě dochází nejčastěji v případech, kdy účastník způsobil nehodu již pod vlivem alkoholu. Povinnost podrobit se kontrole na přítomnost alkoholu v krvi mají řidiči dle ustanovení § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. I vzhledem k rychlému vstřebávání alkoholu v krvi, musejí policejní orgány provést tuto kontrolu jako jeden z prvních úkonů.

Dle § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve spojení s § 16 odst. 1, odst. 2 zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících předpisů, je osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnost pod vlivem alkoholu, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, povinna podrobit se orientačnímu vyšetření na přítomnost alkoholu v krvi. O požití alkoholu přitom svědčí vzhled a chování jedince, pach z úst, vrávoravá chůze, nesouvisející mluva, zarudlost či naopak bledost obličeje.<sup>115</sup>

Orientační zjištění na intoxikaci organismu alkoholem se v dnešní době provádí formou dechové zkoušky prostřednictvím elektronického analyzátoru ALCOTEST, jehož princip fungování je z komerčních důvodů utajován.<sup>116</sup> Všechny v praxi užívané analyzátory však musí být certifikované a řádně kalibrované. Výhoda těchto přístrojů spočívá zejména v jejich rychlosti a přesnosti, kdy výsledky na displeji přístroje jsou uváděny v desítkách promile. Dle Porady<sup>117</sup> elektronické analyzátory ALCOTEST od společnosti Dräger ukazují na displeji množství alkoholu od 0,0‰ do

<sup>114</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 269 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>115</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 247s. ISBN 80-206-0423-5

<sup>116</sup> TUREČEK, J. et al. *Policejní technika*. Plzeň: Aleše Čeněk, 2008. 140 s. ISBN 978-80-7380-119-9

<sup>117</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 160 s. ISBN 80-7201-212-6

5,0‰, kdy jejich přesnost je do 1‰ 0,05‰ a u hodnot vyšších potom 5%. Tento přístroj má zároveň i zabudované opatření proti zkreslení výsledků zkoušky. ALCOTEST Plus od společnosti Dräger umí navíc orientačně zjistit přítomnost alkoholu i u člověk v kómatu, což mne opravdu velmi překvapilo.<sup>118</sup>

K nástrojům umožňující provedení orientační zkoušky na alkohol patří i detekční trubičky ALTEST, které jsou ovšem v dnešní době již překonané, a proto se již téměř nevyužívají. Tyto detekční trubičky obsahovaly činidlo, které reagovalo na přítomnost alkoholových par v dechu zbarvením do žluta až zelena, kdy dle intenzity zbarvení a délky zbarveného sloupce bylo možné přibližně odhadnout množství požitého alkoholu.<sup>119</sup>

Pravidla pro zjišťování alkoholu v dechu jsou stanovena v interních předpisech Policie ČR a v metodice měření alkoholu v dechu, kterou vydal Český metrologický institut.<sup>120</sup> Vzhledem k měřicímu principu přístrojů a k vyloučení podezření na zbytek alkoholu v puse, je dle těchto metodik nutné měření při pozitivním výsledku, minimálně jednou zopakovat, a to po uplynutí pěti minut. K opakovanému měření se využívají pouze ověřené analyzátory. Aby byly zjištěné výsledky relevantní a akceptovatelné, nesmí být rozdíl mezi naměřenými hodnotami nad 0,24‰ větší než 10%. Toto opakované měření se označuje jako tzv. odborné měření, jehož výstup již lze použít jako důkaz ve správním a trestním řízení.<sup>121</sup> Pokud je získán výstup z odborného měření, tak se jedinec již nemusí podrobit lékařskému vyšetření spojené s odběrem krve a moči.

Mezi další metody orientačního zjišťování alkoholu v krvi se řadí i klinické vyšetřování, které provádí lékař před odběrem tělesných tekutin a v případech, kdy jsou jiné orientační metody ze strany posuzovaného bezdůvodně odmítnuty.<sup>122</sup> Odborný lékař provádí řadu testů a vyšetření, dle kterých hodnotí stav posuzovaného. Zjištěné výsledky zaznamenává do protokolu, kde v závěru uvede, zda posuzovaná osoba jeví známky požití alkoholu či nikoliv. Dle Porady<sup>123</sup> je však klinické vyšetření postaveno až na druhou kolej za laboratorní zjištění, neboť chování a vnější vzhled je při klinickém vyšetřování negativně ovlivněn sebeovládáním, návykem na alkohol, věkem, pohlavím, tělesnou konstitucí a psychickým rozpoložením posuzovaného. Využití klinického vyšetření pro zjištění alkoholu v krvi mne velmi překvapilo, neboť jsem nečekal, že v dnešní technologicky vyspělé době by tato, dle mého názoru, zastaralá a rozporuplná metoda mohla mít své uplatnění.

Nejspolehlivějšími a nejpresnějšími formami zjištění existence alkoholu v krvi jsou ovšem metody chemické a fyzikálněchemické. Tyto metody jsou prováděny ve specializovaných zařízeních, a to zpravidla v ústavech soudního lékařství. Mezi tyto formy patří zejména Widmarkova zkouška a metoda plynové chromatografie.

<sup>118</sup> TUREČEK, J. et al. *Policejní technika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 142 s. ISBN 978-80-7380-119-9

<sup>119</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 247 s. ISBN 80-206-0423-5

<sup>120</sup> MLYNAŘÍKOVÁ, Iva. *Zjišťování hladiny alkoholu za volantem*. [online] Právo pro všechny © 2023 [cit. 07.12.2022]. Dostupné z: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/zjistovani-hladiny-alkoholu-za-volantem/>

<sup>121</sup> Policie České republiky. *Alkohol* [online]. Úvodní strana – Policie České republiky. © 2021 [cit. 05.12.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/caste-dotazy-alkohol.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

<sup>122</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 270 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>123</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 161 s. ISBN 80-7201-212-6



Plynová chromatografie je metoda založená na principu rozdělení jednotlivých těkavých látek z krve, kdy její předností je zejména specifikace zkoumaného substrátu a skutečnost, že ke zkoumání postačí pouze 0,1 mikrolitru krve.<sup>124</sup>

Widmarkova zkouška je potom relativně přesná a spolehlivá metoda, jež je založena na vypočtení přibližného množství alkoholu v krvi z tzv. Widmarkovy rovnice.<sup>125</sup>

Existenci alkoholu v těle v době vzniku silniční dopravní nehody je ovšem také možné prokázat svědeckými výpověďmi, ve kterých svědci potvrdí, že účastník nehody před jízdou nebo během jízdy požíval alkoholické nápoje.<sup>126</sup> V této souvislosti je třeba zmínit klíčové rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 202/99 ze dne 17.2.2000, ve kterém Nejvyšší soud konstatoval, že „*Trestní stíhání obviněného řidiče motorového vozidla pro trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TrZ není vyloučeno ani v případě, jestliže se nepodařilo objektivně (tj. odběrem a vyšetřením krve) zjistit přesné množství alkoholu v krvi řidiče v době jízdy. Citované ustanovení totiž podmiňuje trestní odpovědnost stavem, který vylučuje způsobilost k výkonu zaměstnání nebo k jiné činnosti, při nichž by mohl pachatel ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Na takový stav lze sice usuzovat především z množství (hladiny) alkoholu v krvi řidiče, ale není-li tento údaj k dispozici, je možné a nutné stav vylučující způsobilost vyvodit ze souhrnu ostatních okolností, za nichž byla jízda řidiče motorového vozidla uskutečněna, např. z druhu a množství alkoholických nápojů požitých před jízdou řidičem, z doby, kdy k požití došlo, ze způsobu jízdy, z celkového chování řidiče před nehodou i po ní apod.*“<sup>127</sup>

## 6.6.2. Alkoholový zámek

Alkoholový zámek neboli tzv. alcolock je jedno z možných budoucích preventivních opatření, které zabraňuje řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu. Alcolock funguje na principu, že motorové vozidlo je možné nastartovat až poté, co řidič dýchne do přístroje a alkoholový zámek ověří, že řidič není pod vlivem alkoholu. V opačném případě dojde k zabránění nastartování vozidla.

Evropská unie v roce 2019 vydala nařízení EU č. 2019/2144, ve kterém stanovila povinnost, že auta nově schválená do provozu od 6. července 2022 na území Evropské unie budou muset být vybavena standardizovaným rozhraním, které umožní případnou instalaci alkoholového zámku.<sup>128</sup> Toto nařízení reaguje na vysoký počet silničních dopravních nehod zaviněných řidiči, jež jsou pod vlivem alkoholu. Nařízení má usnadnit případnou montáž alkoholové zámku, které je jako preventivní opatření v boji proti alkoholu za volantem zvažováno v řadě evropských zemích. Alcolock využívají v dnešní době již například ve Švédsku, Dánsku, Finsku, Rakousku a Belgii. Legislativní zavedení

<sup>124</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 163 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>125</sup> TUREČEK, J. et al. *Policejní technika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 138 s. ISBN 978-80-7380-119-9

<sup>126</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 270 s. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>127</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2000, sp. zn. 5 Tz 202/99 uveřejněný pod č. 5/2000 Sbírkou rozhodnutí a stanovisek dostupné na [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)

<sup>128</sup> Nařízení EU č. 2019/2144 ze dne 27.11.2019

alcolocku, jakožto účinného technického řešení pro zamezení jízdy pod vlivem alkoholu, bylo v České republice stanoveno jako jeden z cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro roky 2011 – 2020<sup>129</sup>, jejíž revidovanou verzi v roce 2017 schválila usnesením č. 160 ze dne 27.2.2017 vláda České republiky.<sup>130</sup> K legislativnímu zavedení alkoholového zámku do českého právního řádu mělo dojít do konce roku 2020, leč nedošlo. Zavedení alcolocku není navíc ani součástí Strategie BESIP 2021-2030,<sup>131</sup> kterou v roce 2021 schválila vláda České republiky, a to usnesením č. 8 ze dne 4.1.2021.<sup>132</sup> Ze skutečnosti, že problematika alkoholového zámku není obsažena v národní strategii v oblasti silniční dopravy pro roky 2021 až 2030, usuzuji, že od začlenění alcolocku do českého právního řádu se prozatím ustoupilo, což je dle mého názoru špatné rozhodnutí, neboť v tomto preventivním opatření spatřuji řadu klíčových výhod. Zavedení alcolocku do praxe by, podle mne, výrazně snížilo počet silničních dopravních nehod a pozitivním způsobem ovlivnilo ukládání trestů.

Za účelem usnadnění zavedení institutu alkoholového zámku do jednotlivých vnitrostátních právních řádů, vyhotovila organizace ETSC v roce 2016 rozsáhlý dokument, ve kterém nastínila klíčové body, které by měly zákonodárné orgány vnitrostátních států při navrhování alcolocku vzít v úvahu, aby předcházely obvyklým problémům.<sup>133</sup> I přes tuto metodiku, však k zavedení alkoholového zámku v České republice zatím nedošlo.

V další části této podkapitoly se budu zabývat pouze alkoholovým zámkem ve vztahu k běžným řidičům, jelikož zavedení alcolocku u profesionálních řidičů má pouze preventivní a kontrolní charakter, a proto jeho využití by mělo zůstat na úvaze zaměstnavatele.

V České republice je na rozdíl od mnoha evropských zemí prosazována tzv. nulová tolerance alkoholu u řidičů účastnících se silničního provozu. Byť tento termín české právní předpisy neznají, jde, dle mého názoru, o pojem běžně užívaný, a tedy široké veřejnosti dobře známý. Zákaz řízení motorového a nemotorového vozidla a jízdy na zvířeti při sebemenším požití alkoholu je zakotven v § 5 odst. 2 písm. a) a b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Přestože si plně uvědomuji problém alkoholu za volantem, jeho současná nulová tolerance mi připadá drakonická a nesmyslná. V této souvislosti znovu upozorňuji na skutečnost, že Česká republika je jednou z mála evropských zemí, kde platí nulová tolerance na alkohol. Krom České republiky je nulová tolerance prosazována pouze v Maďarsku, Rumunsku a Slovensku. Ve zbylých evropských zemích, ke kterým i Česká republika obvykle vzhlíží, je naopak alkohol u běžných řidičů do určité hranice tolerován.

---

<sup>129</sup> Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, s platností od roku 2017. Ministerstvo dopravy, samostatné oddělení BESIP [online], Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020-vc-AP-final.pdf>

<sup>130</sup> Usnesení vlády č. 160 ze dne 27. 2. 2017 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Usneseni-vlady-cele.doc?lang=cs-CZ>

<sup>131</sup> Strategie BESIP 2021-2030. Ministerstvo dopravy, samostatné oddělení BESIP [online], Dostupné z: <https://besip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

<sup>132</sup> Usnesení vlády č. 8 ze dne 4.1.2021 o Strategii BESIP 2021-2030. Dostupné z: <https://besip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

<sup>133</sup> HOUWING, Sjoerd. *Alcohol Interlocks and Drink Driving Rehabilitation in the European Union*. ETSC [online]. 2016. Dostupné z: <https://etsc.eu/alcohol-interlocks-and-drink-driving-rehabilitation-in-the-eu-guidelines-for-member-states/>

K problematice nulové tolerance se několikrát vyjádřil i Nejvyšší správní soud, a to zejména v rozhodnutí č. j. 8 As 59/2010-78 ze dne 21.9.2010, ve kterém konstatoval, že „*Vychází-li právní rámec z tzv. nulové tolerance k hladině alkoholu v krvi řidiče, není jeho odpovědnost vyloučena tím, že se zjištěná hladina alkoholu jeví po odečtení tzv. fyziologické hladiny (0,20 g/kg) marginální.*“<sup>134</sup>

Poněvadž v České republice, jak už bylo několikrát uvedeno, platí nulová tolerance, je za jakoukoliv hladinu alkoholu v krvi uložena pokuta a zákaz činnosti. Tyto druhy trestů se mi u nepatrné hladiny alkoholu v krvi jeví jako příliš přísné, neboť představují enormní zásah do života jedince, čímž porušují princip přiměřenosti sankce. Uložením zákazu činnosti jsou navíc mnohdy postiženy i další osoby, které jsou na řízení vozidla odsouzeným závislé. Takovými osobami jsou například děti odsouzeného, které v důsledku zákazu řízení, nemůže jejich rodič odvézt do školy, na kroužky, k lékaři apod. Extrémní zásah do života těchto osob představuje zákaz činnosti též v případech, kdy rodič, jemuž byl uložen trest zákazu řízení, vykonává výchovnou činnost, k níž potřebuje řidičské oprávnění. Výrazným přesahem uloženého trestu do života jiných osob je porušení základní zásada trestního a správního trestání, a to zásada personalit sankce.

Právě z důvodu přiměřenosti a respektování zásady personalit sankce se mi tolik zamlouvá institut alkoholového zámku, neboť ten by mohl fungovat jako alternativa k trestu zákazu činnosti, a to jak ve správním, tak i v trestním řízení. Domnívám se, že alkoholový zámek by zároveň mohl plnit funkci jakéhosi prvního „varování“, které by dostali řidiči, kteří by řídili vozidlo pod vlivem nízké hladiny alkoholu. Alkoholový zámek by byl těmto osobám uložen s podmínkou, že pokud se v určité době znovu dopustí řízení vozidla pod vlivem alkoholu, tak jim již bude uložen trest zákazu řízení. Myslím si, že toto prvotní „napomenutí“ by u většiny těchto pachatelů bylo dostačujícím trestem, neboť by si odsouzení plně uvědomili protiprávnost svého jednání, rizika a možné následky, a tudíž dalšímu usednutí za volant pod vlivem alkoholu by se vyvarovali. Uložením alcolocku by navíc nebyly zasaženy nevinné osoby, jako je tomu v případě zákazu řízení. Odsouzený by mohl i nadále např. vozit své děti do školy, vykonávat svou profesi či odvézt nemocné příbuzné do nemocnice. Skutečnost, že alcolock nezakazuje řízení plošně, jako je tomu v případě uložení zákazu činnosti, ale vztahuje se pouze na řízení pod vlivem alkoholu a řidiče, kteří mohou řídit pouze vozidla vybavená alkoholovým zámkem, přičemž mají tuto skutečnost vyznačenou v řidičském průkazu speciálním kódem, je, dle mého názoru, zásadní předností alkoholového zámku.<sup>135</sup>

Výhodou alkoholového zámku, který by samozřejmě byl ukládán za porušení právní předpisů v oblasti silničního provozu pouze v souvislosti s alkoholem, je, dle mého názoru, i silný výchovný vliv na pachatele. Toto výchovné působení na pachatele by mohlo lépe snížit recidivu, než prosté sankční uložení zákazu činnosti. Ve Švédsku, kde funguje alkoholový zámek již od roku 1999, byla v roce 2005 provedena rozsáhlá studie, jejíž výsledky dokazují, že během programu alcolocku se spotřeba

<sup>134</sup> Rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 9. 2010, čj. 8 As 59/2010-78, publikováno pod č. 2168/2011 Sbírky rozhodnutí Nejvyššího správního soudu. Dostupné z [www.nsouid.cz](http://www.nsouid.cz)

<sup>135</sup> SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámek“ – nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Revue pro právo a technologie. 2017, ročník 8, č. 16, 70-71 s. ISSN: 1805-2797

alkoholu obecně významně snížila, a dokonce že míra recidivy trestných činů souvisejících s požitím alkoholu za volantem klesla z roční míry asi 5% na téměř 0%.<sup>136</sup>

Proti zavedení alcolocku jsou často vznášeny argumenty, že existuje mnoho variant, jak ho obejít. Toto tvrzení respektuji a do jisté míry s ním i souhlasím, avšak dodávám, že byť budou způsoby, jak se měření přítomnosti alkoholu v krvi pomocí alcolocku vyhnout, tak již samotná jeho přítomnost představuje faktickou překážku, kterou budou muset řidiči opakovaně překonávat. Za účelem předcházení jeho obcházení, by navíc alcolocky mohly být vybaveny dalšími senzory, které by maření funkce alcolocku znemožňovaly či maximálně ztěžovaly. Takovým opatřením by mohl být například přístroj pořizující snímek osoby, jež do alcolocku dýchá, zařízení vyhotovující náhodné snímky řidiče v průběhu jízdy či zařízení rozpoznávající umělý původ dechu.

Důležitou otázkou, kterou bude muset zákonodárce při případném legislativním zpracování alkoholového zámku vyřešit, je, zda má být podrobení se alcolocku povinné či dobrovolné. K této problematice zastávám stejný názor jako Scheuer<sup>137</sup>, který uvádí, že do určité hranice by uložení alkoholového zámku mělo být dobrovolné, kdy by fungoval jako „odklon“ od zákazu činnosti, a že od určité hranice by naopak měl být alcolock povinný. Povinná účast v alcolocku by následovala až po vykonání části uloženého trestu zákazu činnosti. Zbytek výkonu zákazu činnosti by tak byl, se souhlasem odsouzeného, přeměněn na účast v alkoholovém zámku. Domnívám se, že většina odsouzených by upřednostnila účast v alcolocku před zákazem řízení, neboť řidičské oprávnění je pro řadu těchto osob životně důležité. Ze švedské studie z roku 2019 vyplývá, že většina respondentů by se dobrovolně přihlásila do programu alkoholového zámku, neboť řidičský průkaz potřebují k práci (asi z 69,5%), při nakupování (asi z 47%) a pro společenský život (asi z 56,3%).<sup>138</sup>

Mezi problémy alkoholového zámku patří i vysoké náklady na jeho provoz, které většinou plně hradí odsouzený. Kvůli vysokým nákladům vyvstávají dvě otázky, a to zda nedojde k vyloučení z účasti v alcolocku málo majetných osob a zda tyto vynaložené náklady nebudou způsobovat nepřiměřenost trestu, a tedy narušovat princip proporcionality sankce. Na tyto otázky si v tuto chvíli netroufám odpovědět, neboť jejich zodpovězení vyžaduje odborné a přesné informace, kterými nedisponuji.

Je zřejmé, že v problematice alcolocku tkví mnoho dalších úskalí a sporností. I přesto, se však domnívám, že potenciál alkoholového zámku je obrovský, jen by mu chtělo ze strany zákonodárce a dalších příslušných osob věnovat větší pozornost.

---

<sup>136</sup> BJERRE, B., *Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and program: Swedish experiences*. vol. 37 [online] Accident Analysis and Prevention, 2005, [cit. 9. 12. 2023]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457505001090?via%3Dihub>

<sup>137</sup> SCHEUER, Jan., „Alkoholový zámek“ – nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Revue pro právo a technologie. 2017, ročník 8, č. 16, 80-81 s. ISSN: 1805-2797

<sup>138</sup> FORSMAN, A., WALLHAGEN, S., *Drink drivers' views of a voluntary alcohol interlock programme for drink driving offenders in Sweden*. vol. 127 [online]. Accident Analysis & Prevention, 2019, 212 s. [cit. 15. 12. 2023] Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457519300417>

## 7. Zvláštnosti vyšetřovacích verzí

Zjištění objektivní pravdy o okolnostech odehrávajících se v minulosti je složitý proces. Za účelem jeho usnadnění vytvořila kriminalistická věda metody k objasnění vyšetřované události. Jednou z těchto nejdůležitějších metod, je myšlení formou kriminalistických verzí. Tuto metodu je možné vnímat, jako proces poznávání a dokazování spočívající v postupném zjišťování existence jednotlivých stop, a to na základě vyvozování, upřesňování a doplňování určitých závěrů a domněnek.<sup>139</sup>

Vytvořit kriminalistické verze je umožněno všeobecnou souvislostí a podmíněností jevů objektivního světa, a z toho vyplývajícím důsledkem, že trestný čin i jeho pachatel, podobně jako každá jiná kriminalisticky relevantní událost, vždy zanechává určité stopy, a to jak ve vnějším prostředí, tak i ve vědomí lidí.<sup>140</sup> Tato skutečnost dává na počátku procesu objasňování možnost vytvořit logické konstrukce pravděpodobnostního charakteru o vzniku a příčinách jednotlivých stop, jejich vztazích, jakož i o potřebě zjištění dalších stop. Vyšetřovateli je obvykle vytvořeno více kriminalistických verzí, které umožňují policejním orgánům uskutečnit vhodný program, zorganizovat práci a zaměřit svou činnost. Obsah kriminalistických verzí je přitom dán zákonem, povahou vyšetřované události a množstvím informací o předmětné události.

Kriminalistické verze lze tedy definovat slovy Svobody<sup>141</sup> jako „*Logicky opodstatněné předpoklady učiněné na základě zkoumání kriminalistických stop, existujících faktů, poznatků a také na základě domněnek o existenci objektů, okolností a průběhu objasňované události.*“

Při myšlení formou kriminalistických verzí rozlišujeme tři vzájemně související etapy, a to

- i. shromažďování relevantních informací o objasňované události a jejich komplexní analýza,
- ii. vyvození domněnek a formulace verzí,
- iii. určování důsledků, které by měly existovat v případě pravdivosti kriminalistické verze.<sup>142</sup>

Jedním ze způsobů dělení kriminalistických verzí, je jejich rozlišování podle sféry činností, v nichž se uplatňují. Na základě tohoto kritéria rozlišujeme následující druhy verzí:

- i. Pátrací verze** mají své uplatnění při pátrací činnosti policie, tj. při pátrání po osobách a věcech, zjišťování totožnosti osob, neznámých mrtvol a kosterních nálezů. Tyto verze jsou zaměřeny převážně do budoucnosti.
- ii. Operativně pátrací verze** zaujímají své místo při operativním rozpracování případu. Jsou vytyčovány na základě zpravidla neurčitých poznatků např. z anonymního oznámení.

<sup>139</sup> STRAUS, J. a kol., *Kriminalistická taktika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 18 s. ISBN 80-86898-40-7

<sup>140</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2001. 264 s. ISBN 80-7179-3620

<sup>141</sup> SVOBODA, I. a kol. *Kriminalistika*. Ostrava: KEY Publishing, 2016, 33 s. ISBN 978-80-7418-259-4

<sup>142</sup> ŠIMOVCĚK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 218-219 s. ISBN 978-80-7380-343-8

- iii. **Soudní verze** vytváří soudce pro potřeby zjištění skutkového stavu věci, který je potřebný pro vydání rozhodnutí soudu. Tyto verze vycházejí z obžaloby, faktů předkládaných státním zástupcem, obžalovaným a jeho obhájcem. Ověřování těchto verzí se realizuje prováděním a hodnocením důkazů během hlavního líčení.
- iv. **Vyšetřovací verze** jsou vyžívány v trestním řízení za účelem objasnění a dokázání skutkového stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Za dokázanou vyšetřovací verzi se považuje zjištění skutkového stavu v rozsahu, jaký je nezbytný pro: rozhodnutí orgánů činných v trestním řízení o odložení věci, vyřízení věci jiným způsobem, postoupení věci jinému orgánu, zastavení či přerušování trestního stíhání a o návrhu na podání obžaloby.<sup>143</sup>

V případě vyšetřování silničních dopravních nehod se ovšem policejní orgány mnohdy obejdou bez vytyčení vyšetřovacích verzí, což je způsobeno tím, že informace získané ohledáním, podáním vysvětlení účastníků a svědků dopravní nehody jsou obvykle dostačující pro rozhodnutí ve věci, čemuž napomáhá i skutečnost, že okruh možných viníků nehody je úzký a jejich totožnost je zpravidla známa.<sup>144</sup> Vyšetřovací verze jsou vytvářeny v případech, kdy zjištěné skutečnosti umožňují několik variant nehodového děje, dále kdy účastník nehody z místa nehody ujel či utekl a dále v případech, kdy je důvodné podezření, že dopravní nehoda byla způsobena technickou závadou např. nefunkčností signalizačního zařízení, selháním brzdového systému či nedostatečným osvětlením dopravní překážky.

Za typické vyšetřovací verze o příčinách dopravní nehody se považují případy, kdy nehoda byla způsobena:

- i. řidičem nebo jiným účastníkem nehody v důsledku porušení pravidel silničního provozu,
- ii. následkem technických závad na vozidlech, špatným stavem vozovky, osvětlením a regulačním zařízením a
- iii. předchozí činností nebo stavem účastníků před nehodou.<sup>145</sup>

---

<sup>143</sup> MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2001. 266 s. ISBN 80-7179-360

<sup>144</sup> PORADA, Viktor; STRAUS Jiří et. al. *Kriminalistika (výzkum, pokroky, perspektivy)*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2013. 699 s. ISBN 978-80-7380-477-0

<sup>145</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 245 s. ISBN 80-206-0423-5

## 8. Následné etapy vyšetřování

Poté co dojde k vytyčení vyšetřovacích verzí, musejí policejní orgány postupovat tak, aby v co nejkratší době došlo k jejich potvrzení či vyvrácení. Etapa vyšetřování začíná sdělením obvinění konkrétní osobě. Dle Šimovčeka <sup>146</sup> „*Následné vyšetřovacie situácie sú charakterizované nevyhnutnosťou vykonania vyšetřovacích úkonov vo vzťahu k osobe pravdepodobného páchatela dopravnej nehody a dokázania všetkých právne významných okolností jej vzniku.*“ Za tím účelem provádějí policejní orgány zejména výslech zúčastněných osob, výslech svědků, vyšetřovací experiment, rekonstrukci a expertizu.

### 8.1. Výslech relevantních osob

Společným rysem pro výslech zúčastněných osob a svědků je fakt, že u těchto úkonů má zásadní úlohu čas, neboť ten negativně působí na proces zapamatování poznatků o vzniku a průběhu dopravní nehody, a to nejvíce u dětí a starších osob. Kvůli této skutečnosti, musejí policejní orgány relevantní osoby vyslechnout co nejdříve. Policejním orgánům se doporučuje vyslechnout tyto osoby ještě v den dopravní nehody, aby se co nejvíce zabránilo vědomému či nevědomému zkreslování informací o silniční dopravní nehodě, a dokonce v určitých případech se radí, aby výslech klíčových osob provedly přímo na místě dopravní nehody.<sup>147</sup> Díky rychlému vyslechnutí, mají osoby navíc podstatně méně času na přípravu zkreslených výpovědí.

Samotný průběh výslechu by měl být takový, aby získaná výpověď byla chronologickým obrazem průběhu dopravní nehody, tedy aby se v ní nacházely odpovědi na nehodové jednání a na nehodovou událost.<sup>148</sup> K získání věrohodné a objektivní výpovědi musejí navíc policejní orgány zjistit, zda vyslychané osoby mohly svými smysly vnímat vznik a průběh nehody, zda jsou schopny vnímanou událost řádně policejním orgánům sdělit a zda měly příznivé a přiměřené podmínky pro pozorování a vnímání nehodové události.<sup>149</sup> Výslech by zároveň měl být zaměřen pouze na podstatné okolnosti silniční dopravní nehody. Mezi nepodstatné skutečnosti jsou v té chvíli řazeny všechny informace, které bezprostředně nesouvisí s dopravní nehodou.

---

<sup>146</sup> ŠIMOVČEK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 367 s. ISBN 978-80-7380-343-8

<sup>147</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 312 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>148</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 930 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>149</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 295 s. ISBN 978-80-7380-211-0

### **8.1.1. Výslech zúčastněných osob**

Osobou zúčastněnou na silniční dopravní nehodě se rozumí každá osoba, jež se podílela na vzniku nehody. Takovými osobami jsou řidiči zúčastněných vozidel a poškozené osoby. Účastník dopravní nehody je termín širší než pojem pachatel, a proto ho na něj nikdy nelze redukovat.

#### **8.1.1.1. Výslech poškozených osob**

Výslech poškozených osob je obvykle negativně ovlivněn zkreslením nehodové události, předpojatostí a někdy i lživou výpovědí, a to zejména zveličováním způsobených následků, viny řidiče a často i snahou o utajení svého spoluzavinění dopravní nehody.<sup>150</sup> U výslechu poškozených osob se policejní orgány zaměřují zejména na zjištění: jejich postavení a aktivitě při vzniku a průběhu dopravní nehody, popisu nehodového děje, charakteru, stavu a rozsahu jejich poškození a stanoviska týkajícího se náhrady škody a nemajetkové újmy.<sup>151</sup>

#### **8.1.1.2. Výslech obviněného**

Při výslechu obviněného musejí policejní orgány počítat se skutečností, že ve své výpovědi obviněný zpravidla lže, svou vinu na dopravní nehodě popírá či ji zlehčuje. Vzhledem k tomu, že pachatelé silničních dopravních nehod jsou většinou osoby bez kriminální minulosti, postačí ovšem ve většině případů k získání pravdivé výpovědi domluva, působení na kladné vlastnosti pachatele, uvedení prokázaných skutečností a upozornění na pachatelo vo společenské postavení.

Při výslechu obviněného mají být kladeny takové otázky, aby jeho výsledkem byly objasněny zejména tyto skutečnosti:

- oprávnění k řízení motorových vozidel a délka praxe,
- činnost obviněného před dopravní nehodou, zejména délka odpočinku, konaná aktivita, vykonávaná práce, délka trvání jízdy, jídlo a pití před a v průběhu jízdy, požití alkoholu a jiných omamných a psychotropních látek, zdravotní potíže a předepsané léky,
- technický stav vozidla, doba a výsledek jeho poslední technické kontroly, viditelnost a přehlednost úseku, rychlost jízdy,
- průběh nehody a chování účastníků dopravní nehody bezprostředně po nehodě,
- příčina dopravní nehody a jeho podíl na ní,
- chování obviněného po nehodě.<sup>152</sup>

---

<sup>150</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 113 s. ISBN 80-7066-602-1

<sup>151</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 313 s. ISBN 978-80-7380-859-4.

<sup>152</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 297-298 s. ISBN 978-80-7380-211-0



### 8.1.2. Výslech svědků

Smyslem a cílem výslechu svědků je získání údajů o skutečnostech souvisejících se silniční dopravní nehodou, jež pomohou vyšetřovatelům k objektivnímu objasnění nehodového děje a k určení příčin nehody. Výslech svědků je rovněž mnohdy negativně ovlivněn zkreslením nehodové události, předpojatostí a lživou či zavádějí výpovědí, a to zejména v případech, kdy svědci mají určitý vztah k účastníkům nehody. Dle Porady<sup>153</sup> „*Tyto osoby zpravidla svědčí jednostranně ve prospěch účastníků nehody a často vědomě uvádí nepravdy o okolnostech dopravní nehody. Je běžným jevem, že svědkové si v poměrně krátké době vlivem vlastní fantasie a převrácených názorů vytváří vlastní představu o průběhu dopravní nehody.*“ U výslechu svědků musejí vyšetřovatelé též počítat s tím, že svědci dopravní nehody mohou být ovlivněni podjatostí vůči řidiči vozidla, který dopravní nehodu způsobil.<sup>154</sup> Nehodový děj, jeho příčiny a následky jsou proto často zveličovány či naopak bagatelizovány ve prospěch řidiče.

Objektivnější a přesnější informace vyšetřovatelé zpravidla získávají od svědků, kteří nemají k účastníkům nehody žádný vztah. Přesto i tyto informace jsou obvykle ovlivněny subjektivními a objektivními faktory, a to co do kvality a kvantity vnímaných informací.<sup>155</sup> Mezi nejdůležitější faktory ovlivňující vnímání nehodového děje patří věk, zkušenosti, pohlaví, odborné znalosti a osobnost člověka. Svědecké výpovědi jsou proto často nepřesné při hodnocení rychlosti, vzdálenosti a charakteru vozidel.

Při výslechu svědků vyšetřovatelé pokládají zejména následující otázky, jejichž pořadí odpovídá tomu, jaké je zde uvedeno.

- Kde svědek stál a jaký měl výhled,
- jakou vykonával činnost, zda se pohyboval a jakým směrem,
- zda byl jeho výhled omezen, a případně čím,
- jaké má zkušenosti,
- zda je aktivní řidič,
- v jaké situaci vnímal rychlost vozidla,
- zda se vozidlo přibližovalo či vzdalovalo,
- jaký byl směr a způsob jízdy vozidla,
- zda dal řidič najevo zamýšlenou změnu směru,
- zda řidič brzdil,
- zda bylo vozidlo osvětleno,
- jak se řidič choval po nehodě,
- zda řidič po nehodě nepožil alkoholické nápoje,

---

<sup>153</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 930 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>154</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 452 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>155</sup> MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 248 s. ISBN 80-206-0423-5

- zda účastník nějak manipuloval s vozidlem a dalšími objekty,
- zda se účastníci před příjezdem policie mezi sebou domlouvali,
- jaké byly okolní podmínky, a to zejména viditelnost, povětrnostní podmínky a počasí,
- jaký byl stav vozovky,
- zda bylo zapnuto veřejné osvětlení,
- jaký byl nehodový děj,
- jaký je charakter a rozsah jeho poškození a
- jaká jsou jeho stanoviska k náhradě škody a nemajetkové újmy.<sup>156</sup>

## 8.2. Vyšetřovací experiment a rekonstrukce

Častými následnými vyšetřovacími úkony jsou i experiment a rekonstrukce. Byť jsou oba tyto vyšetřovací úkony náročné na organizaci a na provedení, jelikož vyžadují podrobnou, přesnou a pečlivou přípravu pro vyšetřovatele jsou klíčovými nástroji při prověřování vytyčených verzí.<sup>157</sup> Dle Musila<sup>158</sup> rovněž „*Umožňují odstranění rozporů mezi výpověďmi účastníků a zjištěnými fakty tam, kde jsou jiné důkazní prostředky nepřesvědčivé vzhledem k specifickým podmínkám a okolnostem vzniku a průběhu dopravní nehody.*“ Výhodou těchto úkonů je přitom skutečnost, že většinou nejsou závislé na aktivní součinnosti původních účastníků nehody.<sup>159</sup>

Vyšetřovací experiment neboli také vyšetřovací pokus je dle slov Svobody<sup>160</sup> „*Prověřování podmínek vzniku kriminalistických stop na základě vytvořeného modelu objektu za předpokládaných a systematicky měněných prvků.*“ Během vyšetřovacího pokusu dochází k vytvoření určité situace a k následnému zkoumání a porovnávání, která z modelových situací nejlépe odpovídá nehodovému ději. Vyšetřovacím pokusem jsou přitom nejčastěji prověřovány výpovědi obviněných a svědků. Předmětem vyšetřovacího pokusu je většinou zjištění dohlednosti v místě dopravní nehody, výhledu svědka, výhledu z vozidla, rychlosti vozidla a chodce, akceleračních a brzdových schopností vozidla a v poslední řadě ověření slyšitelnosti zvukových výstražných signálů.<sup>161</sup>

Od rekonstrukce se vyšetřovací pokus odlišuje tím, že u rekonstrukce jsou dobře známy základní fakta o vzniku a průběhu dopravní nehody, kdy se prověřuje jejich reálnost. U experimentu jsou poznatky naopak teprve zjišťovány.

<sup>156</sup> CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 453-455 s. ISBN 80-86898-36-9

<sup>157</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 931 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>158</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 113 s. ISBN 80-7066-602-1

<sup>159</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 313 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>160</sup> SVOBODA, I. a kol. *Kriminalistika*. Ostrava: KEY Publishing, 2016, 34 s. ISBN 978-80-7418-259-4

<sup>161</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 934-935 s. ISBN 978-80-7380-741-2

Od vyšetřovacího experimentu je potom třeba odlišovat tzv. expertizní experiment znalce, který je oprávněn konat sám znalec při zpracování znaleckého posudku.<sup>162</sup> Znalec může sám zkoumat a konat činnosti, které spadají do rozsahu jeho znalečné příslušnosti.

Rekonstrukce je potom vyšetřovací úkon, kdy dochází k obnovení původní stavu známých stop na objektu a zjišťování možných, chybějících stop a jejich vztahů.<sup>163</sup> Rekonstrukcí vyšetřovatelé ověřují realitu informací a výsledků vyšetřování.

### 8.3. Expertizy

Velice důležitou součástí následných vyšetřovacích úkonů je i znalecké zkoumání neboli expertiza. Expertiza je dle Němce<sup>164</sup> „*Samostatná metoda kriminalistické praktické činnosti, která spočívá v provedení systému úkonů a operací směřujících k odhalení, zajištění a objasnění kriminalisticky relevantních skutečností pro účely dokazování v trestním řízení, za použití vysoce odborných znalostí a specifických metod práce z různých oblastí vědy, techniky, umění a řemesel.*“ Výsledkem znaleckého zkoumání je znalecký posudek či odborné vyjádření.

Vzhledem ke stále přibývajícím a pokročilejším technologiím je znalecké zkoumání zpravidla součástí již každého vyšetřování silniční dopravní nehody. Dopravních nehod, k jejichž objasnění není třeba činnosti znalce, rapidně ubývá. Při znaleckém zkoumání znalci převážně vychází z podkladů, které jsou obsaženy ve vyšetřovacím spise, a proto je velice důležité, aby policejní orgány pečlivě a důkladně provedly ohledání místa dopravní nehody, vozidel, stop a dalších na místě se nacházejících objektů, poněvadž obnovení reálné situace na místě silniční dopravní nehody není možné, a to ani v modelových podmínkách.<sup>165</sup> Při vyšetřování silničních dopravních nehod rozlišujeme tři druhy expertiz, a to kriminalistické, oborové a komplexní.

#### 8.3.1. Kriminalistické expertizy

Z kriminalistických expertiz při vyšetřování silničních dopravních nehod jsou nejčastěji vyžadovány expertizy trasologické, biologické, chemické, daktyloskopické a mechanoskopické.

Trasologické expertizy se provádějí v situacích, kdy se na místě dopravní nehody nacházejí stopy pneumatik či obuvi. Tyto stopy se mohou nacházet jak na vozovce, tak i na těle či oblečení účastníka nehody. Trasologické stopy vyšetřovatelům přináší poznatky o druhu a typu vozidla, směru a způsobu jízdy vozidla, směru a způsobu chůze osoby a v neposlední řadě o druhu obuvi a jejích markantech.<sup>166</sup>

---

<sup>162</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 313 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>163</sup> SVOBODA, I. a kol. *Kriminalistika*. Ostrava: KEY Publishing, 2016, 34 s. ISBN 978-80-7418-259-4

<sup>164</sup> NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty*. Praha: EUROUNION, 2004. 143 s. ISBN 80-7317-036-1

<sup>165</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 934 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>166</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 327 s. ISBN 80-7201-212-6

Biologické expertizy jsou vyžadovány v situacích, kdy řidič vozidla z místa dopravní nehody ujel či utekl, případně pokud je nejisté, kdo vozidlo v době dopravní nehody řídil. V rámci biologické expertizy se zkoumají zejména stopy krve, tkání, vlasů, nehtů, odpadlé kůže a dalších tělních sekretů.

Chemické expertizy zkoumají zejména zajištěná mazadla, pohonné hmoty, barvy, laky a případný vypadnutý sypký materiál.<sup>167</sup> Pomocí chemických expertiz lze zjistit informace o typu a druhu vozidla a o směru jeho jízdy.

Daktyloskopické expertizy nejsou kvůli jejich náročnosti při vyšetřování silničních dopravních nehod příliš obvyklé. K jejich využití dochází za situace, kdy řidič vozidla z místa nehody ujel nebo je sporné, která osoba vozidlo řídila. Daktyloskopické stopy jsou zajišťovány zpravidla z volantu, řadící páky a palubní desky vozidla.

Mechanoskopické expertizy jsou naopak při vyšetřování silničních dopravních nehod prováděny velmi často, neboť jsou využívány při zkoumání úlomků střepeň z oken, světlometů a karosérie vozidla.<sup>168</sup> Pomocí mechanoskopických expertiz lze objasnit zejména druh a typ vozidla a způsob a směr jízdy.

### 8.3.2. Oborové expertizy

Z řad oborových expertiz při vyšetřování silničních dopravních nehod jsou nejčastěji vyžadovány soudní pitvy, soudně lékařské znalecké posudky a technické soudně inženýrské znalecké posudky, a to převážně z oboru silniční dopravy, elektrotechniky a strojírenství.<sup>169</sup>

Soudně lékařské znalecké posudky jsou nařizovány v situacích, kdy došlo při nehodě ke zranění či usmrcení osoby a ve složitých případech, kdy vyšetřovatelé mají důvodné podezření, že účastníci nehody byli pod vlivem utlumovacích léků, alkoholu a jiných omamných a psychotropních látek.<sup>170</sup> Soudně lékařské expertizy zpravidla vykonává znalec.

V ustanovení § 105 a násl. zákona č. 141/1961 Sb., trestního řádu, jsou stanoveny případy, kdy je nezbytné k danému úkonu přizvat znalce, případně znalce dva. Mezi úkony, bez nichž se přítomnost znalce neobejde, patří prohlídka mrtvoly a vyšetření duševního stavu. Soudně lékařské expertizy a pitvy jsou zaměřeny zejména na objasnění následujících otázek:

- i. stanovení doby a příčiny smrti,
- ii. posouzení abnormalit a chorobných změn organismu pachatelů a poškozených osob,
- iii. určení charakteru a rozsahu tělesného poškození,
- iv. určení mechanismu vzniku těchto zranění,

<sup>167</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 328 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>168</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 932 s. ISBN 978-80-7380-741-2

<sup>169</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 314 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>170</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 114 s. ISBN 80-7066-602-1

- v. zda bylo možné následkům předcházet,
- vi. stanovení alkoholu v krvi,
- vii. posouzení existence mikropánku a
- viii. určení míry únavy řidiče a jejího vlivu na pozornost, vnímání a reakční schopnosti.<sup>171</sup>

Velice důležitou součástí oborových expertiz jsou i znalecké posudky z řad technických oborů, neboť ty jsou v dnešní době vyžadovány téměř v každém vyšetřování. Dle Konráda<sup>172</sup> „*Jsou vyžadovány k posouzení mechanismu vzniku dopravní nehody, technické závady vozidla, otázek konstrukčního charakteru, únavy materiálu, pevnosti a tažnosti kovů a dalších technických otázek provozu motorových vozidel.*“

### **8.3.3. Komplexní expertizy**

Poslední kategorii znaleckého zkoumání tvoří tzv. komplexní expertizy. Tyto expertizy se ovšem při vyšetřování silničních dopravních nehod objevují jen vzácně, jelikož jsou velmi náročné na provedení. Dle Porady<sup>173</sup> „*Komplexní expertizy jsou souběžným a vzájemně propojeným realizováním předcházejících druhů expertiz.*“ Komplexní expertizy jsou vyžadovány jen u velmi závažných nehod s těžkými následky na zdraví.

---

<sup>171</sup> PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 328 s. ISBN 80-7201-212-6

<sup>172</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 314 s. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>173</sup> PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 933 s. ISBN 978-80-7380-741-2

## 9. Zapojení veřejnosti

Účast veřejnosti při vyšetřování silničních dopravních nehod je na rozdíl od jiných druhů trestných činů výrazná, což je dle mého názoru způsobeno tím, že převážná část veřejnosti považuje silniční dopravní nehody za nebezpečné záležitosti a že s pachateli silničních dopravních nehod nemá takové pochopení a soucítění, jako je tomu například u vyšetřování trestných činů souvisejících s právem duševního vlastnictví, a to i přesto, že většina trestných činů souvisejících se silničními dopravními nehodami je spáchána z nedbalosti.

Role veřejnosti při objasňování silničních dopravních nehod je pro vyšetřovatele zásadní i z toho důvodu, že oproti jiným kriminálním deliktům například vraždám či sexuálním deliktům je možné veřejnost zapojit v širokém měřítku. Veřejnost je využívána zpravidla přímo na místě dopravní nehody, kde v případě dopravní katastrofy veřejnost poskytuje pomoc zraněným osobám, pomáhá s uzavřením místa dopravní nehody, obnovením a odkloněním dopravy, střeží místo dopravní nehody, zabraňuje vstupu nepovoleným osobám, zabraňuje přemístění vozidel a v neposlední řadě usměřuje a varuje ostatních účastníky dopravního provozu před nebezpečím, čímž předchází vzniku hromadné dopravní nehody.<sup>174</sup> Tato velice široká a komplexní pomoc veřejnosti je, dle mého názoru, způsobena tím, že většina veřejnosti obvykle hluboce souzní s poškozenými osobami, neboť si je vědoma skutečnosti, že často ke vzniku silniční dopravní nehody dojde jen s nepatrným zaviněním poškozených osob.

Krom všestranné pomoci veřejnosti na místě dopravní nehody, se veřejnost angažuje i při hledání potenciálních svědků dopravní nehody a při pátrání po ujetém vozidlem a uprchlém řidiči.<sup>175</sup> Výzvy k veřejnosti k podání informací o těchto okolnostech uveřejňují policejní orgány ve hromadně sdělovacích prostředcích, a to zejména v televizi a rádiu. Výrazný přínos ovšem mají též policejní výzvy uveřejněné na facebooku, twitteru a podobných komunikačních platformách. Veřejnost na tyto výzvy nejčastěji reaguje v případech, kdy došlo k usmrcení či těžkému ublížení na zdraví jiného účastníka silničního provozu nebo pokud řidič, jenž dopravní nehodu zavinil, z místa nehody ujel.

---

<sup>174</sup> MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 114 s. ISBN 80-7066-602-1

<sup>175</sup> KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 314 s. ISBN 978-80-7380-859-4

## 10. Prevence

Problematika prevence silničních dopravních nehod má mnoho aspektů a podob. Tato kapitola je věnována jak současným preventivním nástrojům, které zabraňují vzniku dopravních nehod a případně zmírňují následky, pokud již k dopravní nehodě dojde, tak i preventivním opatřením, která budou nebo by mohla být v budoucnu do českého právního řádu zavedena. Problematika prevence vychází z obecné koncepce, že je lepší škodám předcházet, než je později napravovat.

### 10.1. Osvěta

Prvotním nástrojem, jak silničním dopravním nehodám předcházet, je prevence osvětou. Osvěta začíná již u malých dětí, a to zpravidla už v mateřských školách, případně na prvním stupni základní školy, kde se vyučuje dopravní výchova se zaměřením na nejmladší účastníky silničního provozu. Děti se dozvídají komplexní informace o tom, jak se chovat v dopravě zejména v postavení chodce a jak dopravním nehodám předcházet. Dále se děti učí základní dopravní značky, základní pravidla a první pomoc. Znalosti se děti dozvídají v učebnách, načež je aplikují na dětských dopravních hřištích.

Dopravní vzdělávání již těch nejmenších dětí je, podle mne, velice správné, neboť soudím, že již velmi malé děti jsou mnohdy nuceny se účastnit jako chodci silničního provozu, a tedy základní znalost řádného chování v dopravě mít musejí. Získání správných návyků již v tomto věku je navíc základním pilířem pro to, aby se z jedince v dospělosti stal i řádný řidič. Vzdělávání dětí o chování v dopravním provozu by ovšem, dle mého názoru, nemělo být pouze v rukou učitelů a školitelů, ale zásadní úlohu by měla sehrát i rodina.

Prevence formou osvěty se ovšem nevěnuje pouze malým dětem, ale je zaměřena i na dospělé osoby. Osvěta u dospělých osob si klade za cíl především zvýšit jejich povědomí o míře nebezpečí dopravních nehod a motivovat je k bezpečnému chování na silnicích. Zároveň jsou řidiči i další účastníci silničního provozu vyrozumívání o následcích dopravních nehod a o ukládaných trestech za porušení dopravních předpisů, a to v letácích a krátkých filmových spotech. V rámci osvěty zaujímají velice důležitou úlohu i policejní statistiky o silničních dopravních nehodách, které mají širokou publicitu v hromadně sdělovacích prostředcích, a to zejména v televizi a rádiu.

Na vzdělávání jak dětí, tak i dospělých osob v oblasti dopravy se velkou měrou podílí oddělení Ministerstva dopravy ČR koordinující činnosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích neboli tzv. BESIP. BESIP se v rámci své činnosti věnuje především metodice dopravní výchovy dětí ve školách a preventivním bezpečnostním kampaním, které jsou zaměřeny na všechny účastníky silničního provozu. BESIP dlouhodobě připravuje řadu preventivně bezpečnostních programů, mezi které patří například:

- Kampaň „*Nemyslíš, zaplatíš*“, která byla zaměřena na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Cílem této kampaně bylo prostřednictvím hraných

videospotů ovlivnit chování účastníků silničního dopravního provozu, a to vyvoláním negativních emocí spojených s rizikovým chováním v provozu.<sup>176</sup>

- Kampaň „*Domluvme se*“, která cílí především na mladé návštěvníky letních festivalů, aby nesesadali za volant pod vlivem alkoholu. Základem této kampaně byly krátké filmy natočené ve spolupráci s předními českými zpěváky a kapelami. Evropskou obdobou této kampaně je projekt Evropské rady pro bezpečnost dopravy s názvem „*Bezpečně a střízlivě*“.<sup>177</sup>
- Kampaň, která mně přijde opravdu velmi zajímavá a přínosná, je kampaň, kterou vytvořila Česká asociace pojišťoven a BESIP ve spolupráci s Policií České republiky s názvem „*Zpomal, dokud není skutečně pozdě*“. Tento společný projekt má řidiče odrazovat od překračování nejvyšší povolené rychlosti a od nepřizpůsobení rychlosti stavu a charakteru vozovky. Vrcholem této kampaně je celovečerní dokument s názvem 13 minut, kde jsou uvedeny skutečné příběhy lidí, kteří právě překročením rychlosti způsobili smrtelnou dopravní nehodu. Dokumentu dodávají autentičnost zejména rozhovory se skutečnými lidmi, a nikoliv pouze s herci.
- Dalším projektem, který již dříve představil BESIP, byla velice úspěšná kampaň s názvem „*Děláš to taky!*“, ve které v celkem 8 videospotech BESIP upozorňuje na chyby, kterých se dopouštějí dospělí v silničním provozu, a tím dávají špatný příklad svým dětem, což se následně odráží na počtu tragických dopravních nehod.<sup>178</sup>
- V kampani „*Vidíme se?*“ potom BESIP cílí především na chodce, aby se naučili používat reflexní prvky, neboť i počet usmrcených osob v důsledku jejich nedostatečné viditelnosti je alarmující.
- Česká asociace pojišťoven ve spolupráci s BESIP a Policií ČR připravila v září roku 2020 i preventivní kampaň s názvem „*Agresivita zabíjí*“, která upozorňovala na rizika agresivního chování řidičů. Ze závěrečného průzkumu, který provedla Česká asociace pojišťoven vyplynulo, že téměř polovinu respondentů, kteří kampaň a její sdělení zaznamenali, přiměly tyto informace ke změně chování, tj. nechávají agresivní projevy bez povšimnutí a dopřávají

---

<sup>176</sup> České sdružení obětí dopravních nehod. *Nemyslíš, zaplatíš*. [online] [cit. 04.12.2023]. Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/nemylis-zaplatis>

<sup>177</sup> Ministerstvo vnitra České republiky. *Bezpečnost silniční dopravy – Prevence*. [online] © 2023 [cit. 04.12.2023]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/bsmv/clanek/bezpecnost-silnicni-dopravy-prevence-878811.aspx?q=Y2hudW09MTQ%3D>

<sup>178</sup> ROUBALOVÁ, Barbora. *Děláš to taky, upozorňují děti své rodiče v kampani BESIP*. [online] © 2015 [cit. 05.12.2023]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/delas-to-taky-upozornuji-deti-sve-rodice-v-kampani-besip/r~910927804fcd11e5b3730025900fea04/>



ostatním řidičům více prostoru.<sup>179</sup> Stěžejním bodem této kampaně byly tři emotivní TV spoty, a to s matkou, začátečníkem a řidičem kamionu, kteří ovšem svou cestu kvůli bezohlednému chování ostatních řidičů nedokončili. K divákům tak promlouvali posmrtně. Tato kampaň navázala na přechozí úspěšný projekt „*Nepozornost zabíjí*“.

- Nejaktuálnější kampaní, kterou spustil BESIP teprve v minulém roce, je kampaň s názvem „*Nemusíme se milovat, stačí se respektovat*“, která vyzývá ke vzájemnému respektu a smíru řidičů a cyklistů. Stěžejním bodem této kampaně je znovu televizní spot, který lze nalézt v televizi, rádiu a na internetu.

Většinu těchto kampaní hodnotím velmi pozitivně a přínosně, neboť se domnívám, že vzdělávání lidí názornou a místy i zábavnou formou je nejlepší cestou jak dosáhnout toho, že veřejnost získá komplexní a správné návyky chování v silniční dopravě. Kampaně, které BESIP pravidelně představuje, mají, dle mého názoru, vyvolat u lidí především negativní emoce, a tím i vytvořit u sledujících odpor a nevlí k porušování dopravních právních předpisů, což je, podle mne, správný a legitimní postup.

Přestože představené kampaně shledávám velmi zdařilé, rád bych v tuto chvíli zmínil i některá další palčivá témata, která by bylo nasnadě rozvést v budoucích projektech. Poměrně významným problémem, který dle mého názoru stojí za povšimnutí, je vysoká toxicita a nevraživost u účastníků silničního dopravního provozu. Při pohybu na silnici se velice často setkávám s případy, kdy účastníci silničního provozu na sebe vulgárně pokřikují, ukazují si sprostá gesta či se dlouze „vytrubují“. Toto nežádoucí a nevhodné chování svědčí o nulovém respektu a toleranci, kterou mezi sebou účastníci silničního provozu mají. Domnívám se, že toto nepřístojné chování je prvotním impulzem k následnému ještě závažnějšímu jednání, a to zejména k tzv. vybrždění. Aktivním bojem proti tomuto prvotnímu nežádoucímu chování, bychom mohli dosáhnout příjemnějšího a zdravějšího prostředí na českých silnicích.

Dalším potencionálním motivem kampaně, který bych rád touto cestou doporučil, je nedostatečné věnování se řízení. Při účasti v silničním provozu jsem se již nespočetněkrát setkal se situacemi, kdy se řidič vozidla nedostatečně věnoval řízení, a to zejména z důvodu telefonování, poslouchání hudby, sledování filmu, povídání si se spolucestujícími, kouření cigarety apod. Jen mnohdy díky okamžité reakci ostatních účastníků provozu, nedošlo ke vzniku dopravní nehody. Takové štěstí, ovšem ostatní mít nemusí. Projekt upozorňující právě na tyto nešvary by byl, dle mého názoru, rovněž přínosný.

Za účelem prohloubení povědomí o chování v dopravě pořádá opakovaně Policie ČR i tzv. Dny prevence a osvěty v dopravě, a to napříč celou Českou republikou, kterých se zúčastňuje vždy mnoho dětí a dospělých osob. Jako příklad takové dnu lze uvést Den prevence a osvěty v dopravě, který se

---

<sup>179</sup> Česká asociace pojišťoven. *Kampaň agresivita zabíjí změnila chování některých řidičů*. [online] © 2021 [cit. 04.12.2023]. Dostupné z: <https://agresivitazabiji.cz/zprava/7>

konal dne 28. června 2022 na náměstí ve Vyškově.<sup>180</sup> Na této akci si mohli účastníci vyzkoušet mj. simulaci řízení motocyklu, a to i v krizových situacích a dále jak ovlivní jejich prostorovou orientaci speciální brýle, které navozují stav, jako by byl člověk opilý, pod vlivem drog či oslněn zapadajícím sluncem v kombinaci s únavou. Účastníci na tomto dnu byli rovněž podrobně instruováni o tom, jak se chovat na silnicích a jak se zachovat při dopravní nehodě. Speciálně byli účastníci vyrozuměni o podstatném problému dnešních dnů, a to o stále častějším užívání mobilních telefonů a sluchátek při účasti v dopravním provozu. Osobně hodnotím tyto vzdělávací akce velmi pozitivně a přínosně, neboť jsem se jich již několikrát účastnil, a vždy pro mne byly inspirativní. Velice na nich oceňuji zejména vzdělávání veřejnosti zábavnou a kreativní formou, která věřím, že lidem utkví více v paměti, než prosté sdělování informací v učebnách a školících místnostech.

Za účelem vzpomínky na oběti dopravních nehod vyhlásila Světová zdravotnická organizace vždy na třetí neděli v měsíci listopadu Světový den obětí dopravních nehod, který se v posledních letech v České republice rozšířil na celý třetí listopadový víkend, kdy se celostátně vzpomíná na oběti dopravních nehod ve formě vzpomínkového řetězce, jehož součástí jsou i besedy s lidmi z řad zasažených osob a širší veřejnosti.<sup>181</sup>

Součástí osvěty o chování v případě dopravní nehody je i vzdělávání v poskytování první pomoci. Jak poskytnout jedinci první pomoc, se dozvídají děti již v útlém věku. První pomoc se opakovaně učí v mateřských, základních i středních školách. První pomoc je zároveň i obligatorní součástí zkušebních otázek při skládání zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění. S výukou první pomoci se tak lidé setkávají během života mnohokrát, což je, dle mého názoru, velice správné, neboť opakování je matka moudrosti, leč si v tuto chvíli nemohu odpustit jistou dávku kritiky.

Uznávám, že teoretické znalosti první pomoci jsou nezbytné a že jsou základem samotného poskytování první pomoci, přesto bych navrhoval zařadit do její výuky více praktické části. Povědomí o tom, jak poskytnout první pomoc má v dnešní době, domnívám se, již téměř každý jedinec. Prokázat a využít tyto znalosti v klidových podmínkách, tj. v místě, kde je teplo, světlo, ticho, čisto a bez časového a psychického tlaku, by v dnešní době, předpokládám, rovněž zvládla většina společnosti. O prokázání těchto znalostí a dovedností v krizových podmínkách, ovšem vůbec nejsem přesvědčen. Odpovídající první pomoc by v krizové situaci zvládla, dle mého názoru, jen malá část veřejnosti.

Osobně bych proto navrhoval, aby se do výukového programu první pomoci zařadilo více praktické části, kde by hlavně dospělé osoby musely v simulovaných krizových podmínkách prokázat své znalosti první pomoci. Zejména bych apeloval na simulaci časového a psychického tlaku, neboť se domnívám, že jejich zvládnutí je při poskytování první pomoci klíčové. Prokázání schopnosti poskytnout první pomoc i v krizových podmínkách, by, dle mého názoru, mělo být obligatorní součástí zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění, neboť řidiči motorových vozidel se velmi snadno

---

<sup>180</sup> MUSILOVÁ, Alice. *Den prevence a osvěty v dopravě* [online]. Policie České republiky – KŘP Jihomoravského kraje. © 2022 [cit. 06.12.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/den-prevence-a-osvety-v-doprave-744744.aspx>

<sup>181</sup> České sdružení obětí dopravních nehod. *Světový den obětí dopravních nehod*. [online] [cit. 01.12.2023]. Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/svetovy-den-obeti-dopravnich-nehod>

mohou dostat do situace, kdy budou muset první pomoc poskytnout. Výuka první pomoci v autoškolách a její následné ověřování, jak je nyní koncipováno ve zkouškách o řidičské oprávnění, mně připadají vysloveně směšné, neboť první pomoci je věnována jen nepatrná a zanedbatelná část.

Samozřejmě je v tuto chvíli se třeba vypořádat s argumentem, že jedinci stačí zavolat na linku tísňového volání, kde ho budou k první pomoci odborně instruovat. S tímto tvrzením souhlasím, avšak trvám na tom, že jedinec by i přesto měl první pomoc v krizové situaci zvládnout, neboť se snadno může dostat do situace, kdy u sebe nebude mít mobilní telefon nebo volání na tísňovou linku nebude možné. Rovněž upozorňuji na skutečnost, že pokud je jedinec vystaven náhlému a silnému psychickému tlaku, může se snadno dostat do takového psychického rozpoložení, ve kterém si nebude schopen na číslo tísňové linky vzpomenout či ho vytočit v mobilu.

## 10.2. Charakter vozovky

Součástí prevence silničních dopravních nehod je i samotná podoba a stav vozovky. Už při navrhování a výstavbě silnic by mělo být pamatováno na přehlednost a viditelnost z vozovky, aby účastníci silničního provozu byli schopni rychle a bezpečně vyhodnotit dopravní situaci a daným úsekem v klidu projet. Mezi klíčové prvky, které usnadňují a napomáhají orientaci v silničním dopravním provozu patří správné umístění dopravního značení, světelná signalizace a výstražné a směrové ukazatele nacházející se přímo na vozovce.

Důležitou náležitostí silnic jsou i některé objekty, které dlouhodobě snižují pravděpodobnost vzniku dopravní nehody, případně zmírňují její následky. Mezi tyto bezpečnostní objekty patří zejména kruhové objezdy, zpomalovací retardéry, světelná signalizace, odstavné pruhy, svodidla, zrcadla, cyklostezky, patníky, středové pruhy, silniční bariéry a ostrůvky na přechodech pro chodce.

Veliký přínos v oblasti snižování nehodovosti a bezpečné infrastruktury má Centrum dopravního výzkumu, které je veřejnou výzkumnou institucí v působnosti Ministerstva dopravy. Mezi obory, kterými se Centrum dopravního výzkumu zabývá, patří zejména bezpečnost silničního provozu, technologie výstavby, oprav a rekonstrukcí dopravní infrastruktury včetně geodetických aspektů a diagnostiky dopravních staveb.<sup>182</sup> K identifikaci rizikových míst na komunikacích Centrum dopravního výzkumu využívá projektu IDEKO nebo Metody KDE+.

Projekt IDEKO se zabývá identifikací a řešením krizových míst a úseků v silničním provozu, které svým uspořádáním stimulují nezákonné a nepřiměřené chování účastníků provozu. Cílem projektu IDEKO je vytvořit a aplikovat metodu identifikace kritických míst na silniční síti založenou na využití predikčních modelů nehodovosti a porovnat její přesnost se stávajícími metodami používanými v ČR.<sup>183</sup>

---

<sup>182</sup> Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., *Profil Centra dopravního výzkumu*, v. v. i. [online] © 2023 [cit. 30.11.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/profil-spolecnosti/>

<sup>183</sup> Centrum dopravního výzkumu. *Snižování nehodovosti a bezpečná infrastruktura*. [online] © 2023 [cit. 25.11.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/snizovani-nehodovosti-a-bezpecna-infrastruktura/>

Metoda KDE+ slouží k objektivnímu rozpoznání problémových míst na mezikřižovatkových úsecích. Výhodou této metody je objektivita a rychlost. Výsledkem je elektronická mapa, která ukazuje obvyklý výskyt dopravních nehod a jejich závažnost.<sup>184</sup>

### 10.3. Aktivní a pasivní bezpečnostní prvky

Nedílnou součástí prevence vzniku silničních dopravních nehod jsou v dnešní době stále se rozšiřující aktivní a pasivní bezpečnostní prvky.

Aktivní bezpečnostní prvky jsou opatření, které mají zabránit vzniku silničních dopravních nehod, případně snižovat pravděpodobnost jejich vzniku. Aktivních bezpečnostních prvků je vzhledem k nepřetržitému rozvoji technologií velké množství, což způsobuje i to, že nová vozidla jsou stále chytřejší a nezávislejší na chování řidiče. Mezi aktivní bezpečnost vozidla patří zejména tyto prvky:

- řádný výhled z vozidla a dobré světlomety s dostatečnou svítivostí,
- účinné brzdy umožňující rychlé a bezpečné zastavení,
- adaptivní tempomat, který hlídá vzdálenost vozidel před sebou a udržuje od nich bezpečný odstup, kdy zrychluje a zpomaluje vozidlo podle dopravní situace,
- tzv. front assist, který informuje řidiče vozidla o překážce nacházející se před vozidlem, kdy toto upozornění je buď zvukové, obrazové či systém přímo vozidlo zpomalí,
- antiblokovací brzdový systém neboli tzv. ABS, jenž zabráňuje zablokování kol při náhlém brždění, díky němuž zůstává vozidlo stále ovladatelné,
- protipokluzový systém neboli tzv. ASR, jenž zabráňuje prokluzu kol např. na sněhu či na vozovce, kde se nachází velké množství vody,
- elektronický stabilizační systém neboli tzv. ESP či ESC, který zlepšuje stabilitu vozidla v zatáčkách a podobných krajních jízdních situacích,
- tzv. lane assistant, který udržuje vozidlo v požadovaném jízdním pruhu a v případě, že vozidlo vyjíždí z jízdního pruhu koriguje směr jízdy vozidla,
- madla, opěrky hlavy a ergonomická sedadla zajišťující komfort řidiče,
- automatický parkovací asistent, jenž dokáže po stisknutí tlačítka nalézt vhodné místo k zaparkování a následně sám zaparkovat,
- systém monitorující tlak v pneumatikách neboli tzv. TPMS a
- systém, jenž sleduje dopravní značky, načež je porovnává s daty z navigace a databáze značek a následně upozorňuje řidiče na omezení rychlosti a zákaz předjíždění.

Všechny tyto aktivní bezpečnostní prvky jsou podle mě velmi přínosné, neboť mnohdy doslova zachraňují životy. I přesto, že je prvků aktivní bezpečnosti v moderních autech již velmi mnoho, překvapuje mne, že doposud nebylo vyvinuto opatření, které by bránilo usnutí za volantem. Takovým

---

<sup>184</sup> Centrum dopravního výzkumu. *Snižování nehodovosti a bezpečná infrastruktura*. [online] © 2023 [cit. 25.11.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/snizovani-nehodovosti-a-bezpecna-infrastruktura/>

prvkem by, podle mne, mohl být nějaký systém s kamerou, který by sledoval chování řidiče a v případě, že by řidič začal vykazovat známky usínání, tak by systém vydal určitá výstražná znamení nebo vozidlo zpomalil či zcela zastavil.

Pasivní bezpečnostní prvky jsou naproti tomu opatření, která mají zabránit vzniku následků, případně následky zmírňovat, a to za situace, kdy již k dopravní nehodě dojde. Pasivní bezpečnostní prvky nacházející se uvnitř vozidla jsou i jedním z klíčových faktorů při výběru vozidla. Pasivní bezpečnostní prvky jsou i součástí povinného vybavení vozidel. Mezi pasivní bezpečnost vozidla patří zejména tyto prvky:

- konstrukce karoserie vozidla, která je funkčně rozdělena na dvě části, a to na deformační část a na prostor pro posádku. Deformační část má za úkol pohltit a ztlumit energii nárazu. Tou je zpravidla přední a zadní část vozu, kdežto prostor pro posádku se naopak nikdy deformovat nesmí.
- Bezpečnostní pásy jsou základním bezpečnostním prvkem, jejichž úkolem je ochránit tělo před nárazem do částí vozu a ostatních cestujících a také zabránit tomu, aby tělo nevyletělo z vozu, tj. udržet cestujícího v sedačce. Bezpečnostní pásy navíc zajišťují řádné fungování airbagů a deformační zóny karoserie.
- Airbagy, jež jsou rovněž zcela základním bezpečnostním prvkem, chrání jedince ve vozidle tím, že pohlcují a přeměňují energii nárazu a současně zabraňují střetu cestujících s pevnými částmi vozidla, tj. minimalizují riziko zranění posádky. U vozidel vybavených airbagy při současném správném použití bezpečnostních pásů dochází při dopravních nehodách ke snížení počtu usmrcených řidičů o 25% a spolucestujících na předním sedadle o 15%.<sup>185</sup> Airbagy jsou nejčastěji čelní, boční, hlavové a kolenní.
- Dětské autosedačky jsou povinným vybavením pro cestování dětí v autě, jejichž výška je do 150 cm a váha do 36 kg. Děti správně zajištěných v dětských autosedačkách umírá při dopravních nehodách 7 krát méně než děti, které cestují bez sedačky.<sup>186</sup> Dětské sedačky přitom musí být ukotveny dle mezinárodních standardizovaných systému ISOFIX nebo LATCH.
- Hlavová opěrka, kterou mnoho lidí považuje za zbytečnou či ji neumí správně nastavit, zásadním způsobem chrání krční páteř, a to zejména při nárazech zezadu. Správné nastavení hlavové opěrky je takové, kdy se horní část opěrky nachází 2 cm nad temenem hlavy.

---

<sup>185</sup> Centrum dopravního výzkumu v.v.i. *Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti motorových vozidel*. [online] © 2015 [cit. 25.11.2023]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/aktivni-a-pasivni-prvky-bezpecnosti-motorovych-vozidel/?id=1611>

<sup>186</sup> Centrum dopravního výzkumu v.v.i. *Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti motorových vozidel*. [online] © 2015 [cit. 25.11.2023]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/aktivni-a-pasivni-prvky-bezpecnosti-motorovych-vozidel/?id=1611>

- Aktivní kapota neboli tzv. Pop-Up Bonnet je označení prvku pasivní bezpečnosti společnosti Nissan, kdy tento prvek slouží k ochraně chodců. Díky aktivní kapotě je při střetu s chodcem zvětšen deformační prostor mezi kapotou a blokem motoru, čímž se zmírní následky kolize.<sup>187</sup>
- Součástí pasivní bezpečnosti je ovšem i systém Ecall, který automaticky odesílá základní informace o dopravní nehodě na tísňovou linku. Systém Ecall je podrobně rozebrán v kapitole týkající se podnětů k vyšetřování.

## 10.4. Změna právní úpravy

Za účelem zvýšení bezpečnosti na silnicích a zefektivnění silničního provozu připravila vláda České republiky s účinností od 1.1.2024 zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mj. mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tato novela přináší do českého právního řádu v oblasti silniční dopravy řadu změn.

První velice důležitou novinkou, o které bych se rád v této práci alespoň krátce zmínil, je změna nejvyšší povolené rychlosti na vybraných úsecích dálnic ze 130 km/h na 150 km/h. Toto zvýšení se ovšem bude týkat pouze nových, modernizovaných a speciálně vybraných úseků dálnic, kde to jejich parametry dovolí. Dle slov Ministerstva dopravy České republiky by se dle současných odhadů mělo jednat pouze o tři úseky, přičemž jejich konkrétní vymezení by mělo být do konce roku 2026. Cílem této změny je zejména dosáhnout plynulejšího a efektivnějšího provozu na českých dálnicích. Osobně tuto změnu hodnotím celkem pozitivně, avšak jsem velmi zklamán a rozčarován, že zvýšení nejvyšší povolené rychlosti na 150 km/h se bude týkat pouze tak mála českých dálnic. Dle mého názoru, by se toto zvýšení mělo týkat všech dálnic, neboť nejvyšší povolená rychlost 130 km/h na dálnicích, tak jak je nyní právními předpisy stanovena, je, podle mne, již přežitá a zastaralá, jelikož zákonodárce nereflektuje stále se zvyšující kvalitu vozového parku, tj. skutečnost, že moderní auta jsou spolehlivá, bezpečná a výkonná i při vysoké rychlosti. Osobně bych navrhoval zcela opačný přístup, tj. zvýšit maximální povolenou rychlost na všech úsecích dálnic na 150 km/h a ve vybraných problematických úsecích, potom tuto rychlost pomocí dopravního značení regulovat.

Zcela zásadní novinkou, kterou ovšem zákon č. 271/2023 Sb. přináší do českého právního řádu, je možnost získat řidičské oprávnění skupiny B ještě před dosažením zletilosti. Zavedením toho institutu, jehož cílem je zejména dosáhnout snížení počtu silničních dopravních nehod způsobenými mladými začínajícími řidiči, se Česká republika začlení mezi země, kde je aplikován projekt L17. Takovými zeměmi jsou např. Německo, Rakousko, Anglie, Nizozemsko a Severní Irsko. L17 je alternativa k běžnému systému autoškoly, která umožňuje absolvovat výuku a výcvik v autošcole ještě

<sup>187</sup> SAJDL, Jan. *Aktivní kapota (Pop-Up Bonnet)*. [online] © 2023 [cit. 22.11.2023]. Dostupné z: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/pop-up-bonnet-aktivni-kapota/>

před dosažením 17 roku věku a následně konat závěrečnou zkoušku již v 17 letech.<sup>188</sup> Projekt L17, jenž je upraven v § 83a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tedy umožňuje žadatelům po absolvování standardní výuky a výcviku v autoškole získat řidičské oprávnění pro skupinu B, již v 17 letech. Doposud přitom platilo, že získat řidičské oprávnění je možné až po dosažení 18 let. Žadatelé, kteří získají řidičské oprávnění už v 17 letech, avšak budou moci řídit motorové vozidlo skupiny B před dosažením 18 let pouze za přítomnosti konkrétního zkušeného řidiče, který mu bude zapsán v registru řidičů jako jeho mentor. Povinností mentora bude sedět vedle mladistvého řidiče, pozorně sledovat chování řidiče a provoz na pozemní komunikaci a v případě potřeby mu poskytnout radu či pomoc. Mentor přitom musí kumulativně splňovat tyto kvalifikační předpoklady:

- a) musí mít řidičské oprávnění pro skupinu B po dobu více než 10 let,
- b) v posledních 5 letech je nepřetržitě držitelem toho řidičského oprávnění,
- c) v posledních 5 letech nepozbyl právo k řízení motorového vozidla na území České republiky a nebyl ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,
- d) nesmí mít zadržený řidičský průkaz,
- e) nesmí mít žádný bod v bodovém hodnocení a
- f) se zápisem do Evidenční karty Řidiče L17 jako jeho mentor souhlasí.<sup>189</sup>

Řidič nacházející se v programu L17 bude moci řídit vozidlo skupiny B za přítomnosti svého mentora, rovněž jen pokud bude tento mentor sedět výhradně na sedadle spolujezdce a nebude pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Projekt L17 se mi opravdu velmi zamlouvá, neboť věřím, že výrazným způsobem, zejména psychicky, pomůže začínajícím mladým řidičům, a že i díky tomuto institutu se sníží počet silničních dopravních nehod způsobenými mladými řidiči. Přesto si nemohu odpustit vznést k tomuto tématu i jednu výtku. Má kritika směřuje na jednu z obligatorních podmínek pro stání se mentorem, a to konkrétně na podmínku obsaženou v § 83a odst. 2 písm. e) zákona č. 271/2023 Sb., dle které nesmí mít mentor v bodovém hodnocení zaznamenán žádný bod. Tato podmínka mně připadá drakonická a nesmyslná, neboť nevidím jediný racionální důvod, proč by osoba se zanedbatelným počtem bodů nemohla být vhodným mentorem. Naopak v této podmínce spatřuji úskalí, kdy se obávám, že mentory se budou stávat osoby, které sice splňují všechny obligatorní zákonné předpoklady, ale již delší dobu vozidlo neřídily nebo jej neřídily nikdy. Ze svého okolí znám opravdu mnoho osob, které sice mají řidičské oprávnění skupiny B, avšak řídit vozidlo již neumí, neboť „vše zapoměly“. Pokud by takováto osoba byla určena mentorem mladistvého a začínajícího řidiče, tak je to, podle mne, zcela proti smyslu a účelu programu L17, neboť pomoc mladistvému řidiči by ze strany takového mentora

---

<sup>188</sup> RUBÁŠOVÁ, Hana. L17 [online] Policie České republiky © 2023 [cit. 24.11.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/l17.aspx>

<sup>189</sup> Zákon č. 271/2023 Sb. In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR vid. 11. 8.2023

byla irelevantní, či dokonce na škodu. Domnívám se, že mentorem by měla být osoba, která skutečně umí řídit, a tedy dokáže začínajícímu mladému řidiči pomoci a ne osoba, která dlouhodobě motorové vozidlo neřídí. S argumentem, že by osoba s bodovým hodnocením mohla na mladého řidiče negativně působit nesouhlasím, neboť je na svobodné vůli každého řidiče, zda dopravní právní předpisy poruší či nikoliv. Navíc rizika spojená s ustanovením nekompetentního mentora, dle mého názoru, jednoznačně převyšují nad možným negativním působením na mladého začínajícího řidiče. Za účelem předcházení výběru nevhodných mentorů, bych proto zařadil jako jednu z obligatorních podmínek „*dlouhodobé aktivní řízení motorových vozidel*“ a nikoliv pouze absenci bodového hodnocení, tak jak učinil zákonodárce.

Důvodová zpráva k tomuto zákonu pouze říká, že „*významným pozitivním přínosem tohoto institutu je kontrolované prostředí, ve kterém mladistvý řidič získá své první řidičské zkušenosti.*“<sup>190</sup> S tímto tvrzením zákonodárce souzním, avšak ze shora uvedených důvodů nesouhlasím s absencí obligatorní podmínky aktivního výkonu řízení. S možným problémem nevhodného mentora, se navíc zákonodárce v důvodové zprávě vůbec nevypořádal, neboť v ní chybí jakákoliv zmínka o uvedeném úskalí.

Poslední novinkou, kterou do českého právního řádu přináší zákon č. 271/2023 Sb. a o které bych se rád zmínil, je zavedení tzv. řidičáku na zkoušku. Řidičák na zkoušku je jedno z nových preventivních opatření pro začínající řidiče, jakožto velmi rizikovou skupinu účastníků silničního provozu. Podstata tohoto opatření je založena na tom, že začínající řidiči, kteří se dopustí šestibodového přestupku v době, kdy mají řidičský průkaz méně než dva roky, nejsou zcela vyřazeni ze silničního provozu, ale mají povinnost absolvovat do 3 měsíců od spáchání přestupku dopravně psychologickou přednášku a tzv. evaluační jízdu.<sup>191</sup> Po jejich absolvování se budou moci znovu vrátit k řízení motorového vozidla. Povinnost podrobit se tomuto opatření budou mít navíc i řidiči, kterým byl uložen trest zákazu řízení. Pro tyto osoby bude podrobení se tomuto preventivnímu programu obligatorní podmínkou pro to, aby mohly po uplynutí zákazu znovu legálně řídit. Institut řidičáku na zkoušku hodnotím ze svého laického pohledu opravdu velmi pozitivně, neboť se mi zamlouvá snaha zákonodárce o posílení psychologické a praktické pomoci novým začínajícím řidičům.

---

<sup>190</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 271/2023 Sb. ze dne 4.1.2023 [online], In: Beck (právní informační systém) [cit. 11.12.2023]

<sup>191</sup> BESIP. *Řidičák na zkoušku* [online] © 2023 [cit. 29.11.2023]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ>



## Závěr

V této diplomové práci, zabývající se metodikou vyšetřování silničních dopravních nehod, jsem se snažil čtenářům přinést aktuální, podrobné a souhrnné informace o jednotlivých komponentech této metodiky. Speciální pozornost jsem věnoval problematice prevence, jež s vyšetřováním silničních dopravních nehod velmi úzce souvisí. Na tematiku prevence jsem se zaměřil z toho důvodu, neboť jsem se na počátku této vědecké práce domníval, že prevence skýtá velký prostor pro zlepšení a reflexi. Tento názor, mně však v průběhu tvorby této práce byl částečně vyvrácen, neboť jsem sice dokázal, že prevence silničních dopravních nehod má své nedostatky a prostor pro zlepšení, ale zdaleka ne v takovém rozsahu, jak jsem se prvně domníval. Jedním z mých vlajkových nápadů na zlepšení prevence, byl návrh v rámci první pomoci, neboť ta je, dle mého názoru, v České republice vyučována nesprávným a nedostatečným způsobem.

Hlavním cílem této práce bylo nastínit čtenářům, jaká je současná metodika vyšetřování silničních dopravních nehod a jaká by měla být v budoucnu, tj. zabýval jsem se touto metodikou z pohledu *de lege lata* a *de lege ferenda*. Za účelem naplnění tohoto cíle jsem analyzoval, zkoumal a porovnával řadu odborných i neoborných textů. Výsledek mého vědeckého bádání v této oblasti považuji za uspokojivý, neboť jsem jednak čtenářům poskytl aktuální a komplexní informace o předmětu této práce a rovněž jsem čtenářům nastínil řadu plánovaných a potenciálních návrhů na zlepšení.

V této práci jsem uvedl i, dle mého názoru, velice zajímavý a přínosný institut alkoholového zámku, který by mohl zásadním způsobem přispět ke snížení požívání alkoholu při řízení silničních motorových vozidel a který by pozitivním způsobem mohl ovlivnit trestní a správní trestání. Zavedením tohoto institutu do českého právního řádu bychom navíc dosáhli většího respektu zásady proporcionality a personaly sankce.

V rámci problematiky prevence dopravních nehod, jsem se podrobně zabýval i zákonem č. 271/2023 Sb., který přináší do právní úpravy v oblasti silničního provozu řadu novinek a změn. Nejdůležitější součástí této novelizace je, dle mého názoru, zavedení programu L17, který umožní řídit motorová vozidla skupiny B osobám již v 17 letech. Jelikož jde o významnou změnu, věnoval jsem ji v této práci i patřičnou pozornost. U tohoto tématu jsem uvedl i jedno, dle mého soudu, legislativní pochybení, které se domnívám, že v budoucnu způsobí řadu problémů a nedorozumění. Abych ovšem pouze nekritizoval, uvedl jsem i způsob jeho řešení, které by ono úskalí mělo eliminovat.

Je zřejmé, že silniční dopravní nehody budou i nadále palčivým problémem, jelikož počet účastníků a motorových vozidel neustále roste. Nepředpokládám, že tato práce výrazným způsobem metodiku vyšetřování silničních dopravních nehod obohatí, avšak doufám, že tato diplomová práce pomůže začít odbornou diskuzi, díky které dojde alespoň k částečnému poklesu dopravních nehod na českých silnicích.

## Seznam použitých zkratk

ABS – Antiblokovací systém

ASR – Systém regulace prokluzu kol

ESP a ESC – Elektronický stabilizační systém

ETSC – European Transport Safety Council

TPMS – Tire Pressure Monitoring System

## Seznam použitých zdrojů

### I. Seznam použité literatury

BOEHM, M. C. *Alcohol-impaired Driving: Countermeasures and Safety Recommendations*. New York: Nova Science Publishers, Inc, 2013. ISBN 9781629485911

BRUNOVÁ, Markéta. *Dokazování trestné činnosti: s využitím kriminalistických stop a identifikace*. Praha: VŠFS, 2019. Edice EUpress. 130 s. ISBN 978-80-7408-196-5

ČERMÍN, S. a kol. *Kriminalistika – dopravní nehody*. Praha: SPN, 1968, 224 s, ISBN 1013-5918

FILÁK, Antonín, *Policejně bezpečnostní činnost a její hlavní organizačně taktické formy*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2003. 134 s. ISBN 80-7251-135-1

FISHER, B.A.J., FISHER, D.R., *Techniques of crime scene investigation*. 8th ed. Boca Raton: CRC Press, 2012. 495 s. ISBN 978-1-4398-1005-7

CHMELÍK, J. a kol.: *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 532 s. ISBN 80-86898-36-9

CHMELÍK, J. et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0

CHMELÍK, Jan. *Místo činu a znalecké dokazování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, ISBN 80-8689-842-3

KONRÁD, Z.; PORADA, V.; STRAUS, J.; SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. 414 s. ISBN 978-80-7380-547-0

KONRÁD, Z., PORADA, V., STRAUS, J. SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021, 417 s. ISBN 978-80-7380-859-4

LISOŇ, M., VAŠKO, A. a kol.: *Téoria kriminálno-polícajného poznania*. Bratislava: Akadémia policajného zboru v Bratislave, 2018. 389 s. ISBN 978-80-8168-838-6

MUSIL, J. a kol. *Kriminalistika*. Praha: Naše vojsko, 1994. 269 s. ISBN 80-206-0423-5

MUSIL, J. a kol.: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. Praha: Karolinum, 1992. 180 s. ISBN 80-7066-602-1

- MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. 1. Vydání. Praha: C.H.Beck, 2001. 512 s. ISBN 80-7179-362-0
- MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J., *Kriminalistika*. 2. *Přepřacované a doplněné vydání*. Praha: C.H.Beck, 2004. 583 s. ISBN 80-7179-878-9
- NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktita pro policisty*. Praha: EUROUNION, 2004. 328 s. ISBN 80-7317-036-1
- PORADA, V. a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2019, 1205 s. ISBN 978-80-7380-741-2
- PORADA, V. a kol.: *Dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6
- PORADA, Viktor et al. *Kriminalistika (teorie, metody, metodologie)*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. 459 s. ISBN 978-80-7380-490-9
- PORADA, Viktor; STRAUS Jiří et al. *Kriminalistika (výzkum, pokroky, perspektivy)*. Plzeň: Aleš
- STRAUS, J. a kol., *Kriminalistická taktika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 278 s. ISBN 80-86898-40-7
- STRAUS, J., NĚMEC, M. et al. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 503 s. ISBN 978-80-7380-214-1
- STRAUS, J., PORADA, V., *Systém kriminalistických stop*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2006. 170 s. ISBN 80-7251-226-9
- SVOBODA, Ivo a kol. *Kriminalistika*. Ostrava: KEY Publishing, 2016, 374 s. ISBN 978-80-7418-259-4
- ŠACHL, J., ŠACHLOVÁ, Z., MITÁŠ R. *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. 210 s. ISBN 978-80-7251-508-0
- ŠIMOVČEK, Ivan et al. *Kriminalistika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. 405 s. ISBN 978-80-7380-343-8.
- TUREČEK, Jaroslav et al. *Policejní technika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 316 s. ISBN 978-80-7380-119-9
- VAJDA, Ludovít. *Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod*. Praha: Vysoká škola sboru národní bezpečnosti, 1981. 167 s. ISBN nevedeno

## II. Seznam použitých odborných článků

ALVAREZ, J., VANLAAR, W., *Research on alcolock implementation in the European Union*. vol. 100 [online] Addiction (Abingdon, England), 2005, [cit. 11.11.2023], ISSN 0965-2140. Dostupné z: <https://web.s.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=0&sid=dfcf082a-6074-4fce-a157-929ae489d945%40redis>

BJERRE, B., *Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcolock device and program: Swedish experiences*. vol. 37 [online] Accident Analysis and Prevention, 2005, [cit. 9. 12. 2023] Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457505001090?via%3Dihub>

BONYAR, A., GECZY, A., KRAMMER, O., et al. *A review on current eCall systems for autonomous car accident detection*. In: 2017 40th International Spring Seminar on Electronics Technology (ISSE) [online]. IEEE, 2017, [cit. 11.11.2023]. ISBN 978-1-5386-0582-0. Dostupné z: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8000985>

FORSMAN, A., WALLHAGEN, S., *Drink drivers' views of a voluntary alcohol interlock programme for drink driving offenders in Sweden*. vol. 127 [online]. Accident Analysis & Prevention, 2019, [cit. 15. 12. 2023] Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457519300417>

FRIML, Karel. *K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech*. Trestněprávní revue. 2008, ročník 7, č. 4, ISSN 1213-5313

HOK, B., PETTERSSON, H., ANDERSSON, A. K., HAASL, S., AKERLUND, P., *Breath Analyzer for Alcolocks and Screening Devices*. vol. 10 [online] IEEE Sensors journal, 2010, [cit. 8. 12. 2023] Dostupné z: <https://ieeexplore.ieee.org/document/5350893>

JOSEF, Filip, „Objektivní“ zjištění výše alkoholu v krvi aneb důsledky odmítnutí podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření. Bulletin advokacie. 2012, roč. 19, č. 10, ISSN 12143758

SEDLÁČKOVÁ, B., SEDLÁČEK, P., *Vyšetření při ovlivnění alkoholem aneb jenom dýchnout nestačí*. Bulletin advokacie. 2008, roč. 19, č. 12, ISSN 1210-6348

SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámeček“ – nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Revue pro právo a technologie. 2017, ročník 8, č. 16, ISSN: 1805-2797

SCHMIDT, D., FRYDRÝN M., MAREK, Z., *Možnosti získání nových informací z policejní fotodokumentace a způsoby verifikace její kvality a přesnosti*. Sborník příspěvků konference Vehicle Forensic Science Brno 2011 [online]. Vysoké učení technické 66 v Brně, Ústav soudního inženýrství. 2011 [cit. 8.10.2023]. ISBN 978-80-214-4294-8. Dostupné z: <https://dspace.vutbr.cz/handle/11012/56659>

STÁŇA, I., RYBKA, J., NOVÁK, M., BUCSUHÁZY, K. *Comparison of Utilization of Conventional and Advanced Methods for Traffic Accidents Scene Documentation in the Czech Republic*. vol. 187. [online]. Procedia Engineering. 2017. [cit. 25.11.2023]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187770581731932X?via%3Dihub>

TAY, R., RIFAAT, S. M., CHIN H. CH., *A logistic model of the effects of roadway, environmental, vehicle, crash and driver characteristics on hit-and-run crashes*, vol. 40. [online]. Accident Analysis & Prevention, 2008 [cit. 19. 10. 2023] Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457508000249?via%3Dihub>

### III. Seznam použitých internetových zdrojů

BESIP. *Řidičák na zkoušku* [online] © 2023 [cit. 29.11.2023]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system/RNZ>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU v.v.i. *Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti motorových vozidel*. [online] © 2015 [cit. 25.11.2023]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/aktivni-a-pasivni-prvky-bezpecnosti-motorovych-vozidel/?id=1611>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v. v. i, *Profil Centra dopravního výzkumu, v. v. i.* [online] © 2023 [cit. 30.11.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/profil-spolecnosti/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Snižování nehodovosti a bezpečná infrastruktura*. [online] © 2023 [cit. 25.11.2023]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/snizovani-nehodovosti-a-bezpecna-infrastruktura/>

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU, *Systém eCall, čas jej zavést* [online]. [cit. 15.02.2023]. Dostupné z: [https://www.cspds.cz/storage/files/clanek\\_eCall.pdf](https://www.cspds.cz/storage/files/clanek_eCall.pdf)

ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Kampaň agresivita zabíjí změnila chování některých řidičů*. [online] © 2021 [cit. 04.12.2023]. Dostupné z: <https://agresivitazabiji.cz/zprava/7>

ČESKÉ SDRUŽENÍ OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD. *Nemyslíš, zaplatíš*. [online] [cit. 04.12.2023]. Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/nemyslis-zaplatis>

ČESKÉ SDRUŽENÍ OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD. *Světový den obětí dopravních nehod*. [online] [cit. 01.12.2023]. Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/svetovy-den-obeti-dopravnich-nehod>

MAJURNÍK, Jan. *eCall vs. SOS: Jak fungují systémy nouzového volání?* Garáž.cz. [online] Copyright © Seznam Zprávy, a.s. [cit. 15.02.2023]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/ecall-vs-sos-jak-funguji-systemy-nouzoveho-volani-21006351>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Média a tiskové zprávy* [online], © 2023 [cit. 22.11.2023]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Moznost-ridit-od-17-let,-ridicak-na-zkousku-a-preh>

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. *Bezpečnost silniční dopravy – Prevence*. [online] © 2023 [cit. 04.12.2023]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/bsmv/clanek/bezpecnost-silnicni-dopravy-prevence-878811.aspx?q=Y2hudW09MTQ%3D>

MLYNAŘÍKOVÁ, Iva. *Zjišťování hladiny alkoholu za volantem*. [online] Právo pro všechny © 2023 [cit. 07.12.2022]. Dostupné z: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/zjistovani-hladiny-alkoholu-za-volantem/>

MUSILOVÁ, Alice. *Den prevence a osvěty v dopravě* [online]. Policie České republiky – KŘP Jihomoravského kraje. © 2022 [cit. 06.12.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/den-prevence-a-osvety-v-doprave-744744.aspx>

PECÁK, Radek. *Systém eCall bude od dubna povinný. Přinášíme vše, co musíte vědět*. [online] AutoRevue.cz. Copyright © 2023 [cit. 15.02.2023]. Dostupné z: <https://www.autorevue.cz/system-ecall-bude-od-dubna-povinny-zde-jsou-zasadni-otazky-a-odpovedi>

PIŇOS, Pavel. *Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích – co se od ledna pro řidiče změní?* [online] HSP & Partners advokátní kancelář v.o.s. © 2023 [cit. 22.11.2023]. Dostupné z: <https://akhsp.cz/novela-zakona-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-co-se-od-ledna-pro-ridice-zmeni/>

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY – Ředitelství služby dopravní policie. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022* [online]. Policie ČR, 2023, [cit. 10.3.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY – *Alkohol* [online]. Úvodní strana – Policie České republiky. © 2021 [cit. 05.12.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/caste-dotazy-alkohol.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

ROUBALOVÁ, Barbora. *Děláš to taky, upozorňuji děti své rodiče v kampani BESIP.* [online] © 2015 [cit. 05.12.2023]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/delas-to-taky-upozornuji-deti-sve-rodice-v-kampani-besip/r~910927804fcd11e5b3730025900fea04/>

RUBÁŠOVÁ, Hana. *L17.* [online] Policie České republiky © 2023 [cit. 24.11.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/l17.aspx>

SAJDL, Jan. *Aktivní kapota (Pop-Up Bonnet).* [online] © 2023 [cit. 22.11.2023]. Dostupné z: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/pop-up-bonnet-aktivni-kapota/>

VICHLENDÁ, Milan. *Kriminalistika.* [online]. Karviná: Střední odborná škola ochrany osob a majetku s.r.o., 2011. [cit. 01.2.2023]. Dostupné z: <https://www.sosoom-zlin.cz/media/skripta/kriminalistika.pdf>

#### **IV. Seznam použitých právních předpisů**

Zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 11.8.2023)

Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 19.1.2017)

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících předpisů. In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 19.8.2005)

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 23.1.1997)

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 14.9.2000)

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád). In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 29.11.1961)

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR (vid. 8.1.2009)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

## V. Seznam použité judikatury

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2000, sp. zn. 5 Tz 202/99 uveřejněný pod č. 5/2000 Sbírkou rozhodnutí a stanovisek. Dostupné na [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)

Rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 9. 2010, č.j. 8 As 59/2010-78, publikováno pod č. 2168/2011 Sbírkou rozhodnutí Nejvyššího správního soudu. Dostupné na [www.nsoud.cz](http://www.nsoud.cz)

## VI. Seznam jiných zdrojů

BESIP. *Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020, s platností od roku 2017*. Ministerstvo dopravy, samostatné oddělení BESIP [online], Dostupné z: [https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020\\_vc\\_AP\\_final.pdf](https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf)

BESIP. *Strategie BESIP 2021-2030*. [online], Ministerstvo dopravy, samostatné oddělení BESIP, [cit. 05.12.2023]. Dostupné z: <https://besip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

Důvodová zpráva k zákonu č. 271/2023 Sb. ze dne 4.1.2023 [online], In: ASPI (právní informační systém). Praha: Wolters Kluwer ČR

HOUWING, Sjoerd. *Alcohol Interlocks and Drink Driving Rehabilitation in the European Union*. ETSC [online]. 2016. Dostupné z: <https://etsc.eu/alcohol-interlocks-and-drink-driving-rehabilitation-in-the-eu-guidelines-for-member-states/>

Usnesení vlády č. 160 ze dne 27. 2. 2017 o *Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017*. Dostupné z: [https://www.dataplan.info/img\\_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/usn\\_160\\_2017.pdf](https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/usn_160_2017.pdf)

Usnesení vlády č. 8 ze dne 4.1.2021 o *Strategii BESIP 2021-2030*. Dostupné z: <https://besip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>



# **Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod**

## **Abstrakt**

Tato diplomová práce nesoucí název „Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod“ reaguje na dlouhodobě vysoký počet silničních dopravních nehod, které mají za následek mnoho mrtvých a těžce zraněných osob. Smyslem této práce je přinést čtenářům aktuální a souhrnné informace o problematice a specifičnosti vyšetřování silničních dopravních nehod. V práci je rovněž uvedena řada plánovaných novinek a návrhů, které by mohly výskyt silničních dopravních nehod výrazně omezit, a tím i zvýšit bezpečnost na českých silnicích.

Práce je koncipována chronologicky, kdy v úvodní kapitole je nastíněn teoretický základ a charakter silničních dopravních nehod. V následných kapitolách je poté věnována pozornost typickým stopám, vyšetřovacím situacím, zvláštnostem předmětu a podnětů k vyšetřování. Šestá kapitola se poté zabývá počátečními vyšetřovacími úkony, ve které je upřena zvláštní pozornost na problematiku zjišťování alkoholu u účastníků silničního provozu. V této kapitole je rovněž nastíněn i institut alkoholového zámku, jenž by se v budoucnu mohl stát součástí českého právního řádu. Sedmá kapitola potom krátce rozvádí problematiku vyšetřovacích verzí. Osmá kapitola se poté věnuje následným etapám vyšetřování, kde je podrobně přiblížen zejména výslech zúčastněných osob a svědků. Následnou kapitolu tvoří zmínka o zapojení veřejnosti do vyšetřování.

Stěžejním pilířem této práce, je ovšem až kapitola poslední, která se zabývá tematikou prevence. Problematika prevence je zde rozvedena v několika rovinách. První část kapitoly prevence je široce věnována osvětě, kde jsou zmíněny zejména činnosti útvaru BESIP a úskalí první pomoci. Následně je prevence vzniku silničních dopravních nehod přiblížena v kontextu charakteru vozovky a aktivní a pasivní bezpečnosti. V úplném závěru této práce je věnována pozornost zákonu č. 271/2023 Sb., který výrazným způsobem změní právní úpravu v oblasti silničního provozu.

**Klíčová slova: vyšetřování, silnice, nehoda**

# **Methodology of road traffic accident investigation**

## **Abstract**

This thesis, entitled "Methodology of Road Traffic Accident Investigation", responds to the long-term high number of road traffic accidents that result in many deaths and serious injuries. The purpose of this thesis is to provide readers with up-to-date and comprehensive information on the issues and specifics of road traffic accident investigation. The thesis also presents a number of planned innovations and proposals that could significantly reduce the occurrence of road traffic accidents and thus increase safety on Czech roads.

The thesis is designed chronologically, with the introductory chapter outlining the theoretical basis and nature of road traffic accidents. In the subsequent chapters, attention is then given to typical clues, investigative situations, peculiarities of the subject matter and stimuli for investigation. The sixth chapter then deals with initial investigative tasks, in which special attention is given to the issue of detecting alcohol in road users. This chapter also outlines the institution of the alcohol lock, which could become part of the Czech legal system in the future. Chapter 7 then briefly develops the issue of investigative versions. Chapter 8 then focuses on the subsequent stages of the investigation, in particular the questioning of the persons involved and witnesses. The following chapter includes a mention of public involvement in the investigation.

The main pillar of this work, however, is the last chapter, which deals with the topic of prevention. The issue of prevention is developed here on several levels. The first part of the chapter on prevention is broadly devoted to education, where the activities of the BESIP unit and the pitfalls of first aid are mentioned. Subsequently, the prevention of road accidents is presented in the context of the nature of the road and active and passive safety. In the very end of this thesis, attention is paid to Law 271/2023, which will significantly change the legislation in the field of road traffic.

**Keywords: investigation, road, accident**