

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A
REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, Z.Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Ohledání místa dopravní nehody

Autor práce: Josef Havrda

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Hovorka

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnosti

2017

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji panu Mgr. Jaroslavu Hovorkovi za odbornou pomoc, cenné rady, strávený čas a ochotu, kterou mi při zpracování této práce poskytl.

Rád bych také poděkoval své rodině, zejména manželce za podporu, kterou mi poskytovala po celou dobu mého studia.

ABSTRAKT

HAVRDA, J. *Ohledání dopravní nehody : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 64s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Jaroslav Hovorka.

Klíčová slova: dopravní nehoda, ohledání dopravní nehody, dokumentace místa dopravní nehody, kriminalistické stopy

Tématem bakalářské práce je ohledání dopravní nehody. Práce je rozdělena do kapitol tak, jak postupně probíhají úkony na místě dopravní nehody. První kapitola se věnuje cílům a metodice bakalářské práce. Druhá kapitola popisuje historický vývoj dopravní policie na území Libereckého kraje a rozdělení jednotlivých druhů dopravních nehod. Třetí kapitola je věnována právní úpravě na úseku dopravních nehod a je rozdělena na přestupky a trestné činy. Kriminalisticko-taktické úkony je kapitola, která se věnuje provedení neodkladných úkonů, které mají vždy před ohledáním místa dopravní nehody přednost. Nejobsáhlejší kapitola kriminalisticko-technické úkony je zaměřena na různé objekty ohledání a s tím spojené vyhledávání a rozdělení kriminalistických stop a také na různé metody vyměření a dokumentace místa dopravní nehody. Závěrečnou kapitolou bakalářské práce je kazuistika, která vychází z osobních zkušeností a vlastní praxe při ohledávání místa dopravní nehody.

ABSTRACT

HAVRDA, J. *Searching the Scene of Traffic Accidents : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 64p. Supervisor : Mgr. Jaroslav Hovorka.

Keywords : traffic accident, searching the scene of traffic accident, documentation of the place of tr. accident, forensic traces

The graduation work focuses on traffic accident site investigation. The work is divided into six chapters. The first describes the objective of and methods used in the graduation work. Second chapter described history and development of the traffic police within the Liberec region, and classification of traffic accidents. Third chapter is dedicated to current legislature of traffic accidents. Fourth chapter describes the forensic and tactical steps police should perform during the traffic accident investigation. Fifth chapter provides an overview of forensic and technical steps the police may take for documentation of the accident site and forensic traces to elucidate traffic accident reasons and offenders. Sixth chapter presents selected real police cases. The conclusion summarizes and evaluates the graduation work objectives and recommends measures to improve the quality of police work at traffic accident sites.

Obsah

Úvod.....	7
1 Cíle a metodika bakalářské práce	9
2 Vývoj dopravní policie na území Libereckého kraje.....	10
2.1 Historický vývoj dopravní policie v kraji Libereckém	10
2.2 Současná podoba dopravní policie v Libereckém kraji.....	13
2.3 Rozdělení nehod z pohledu skupiny dopravního inspektorátu.....	15
3 Právní úprava dopravních nehod.....	20
3.1 Přestupky v dopravní nehodě	20
3.2 Trestní zákoník a trestné činy v dopravní nehodě	22
4 Kriminalisticko-taktické úkony.....	23
5 Kriminalisticko-technické úkony	25
5.1 Ohledání místa dopravní nehody.....	25
5.2 Kriminalistické stopy	31
5.3 Metody a druhy dokumentace místa dopravní nehody	42
6 Kazuistika	57
Závěr.....	59
Seznam použitých zdrojů	60
Seznam obrázků a grafů.....	64

Úvod

Problematika dopravní nehod zejména na komunikacích je každodenní činností příslušníků Policie České republiky zařazených na Dopravních inspektorátech jednotlivých krajů a speciálně skupiny dopravních nehod. Činnost na této problematice je zajímavá, ať z hlediska právní kvalifikace spáchaných protiprávních jednání účastníků dopravních nehod. Je zajímavá i z hlediska využití různých technických zařízení využívaných k objasnění příčin dopravních nehod a také kriminalisticko technický i taktických metod, postupů a operací, jejichž využitím jsou vyhledávány, dokumentovány a zajišťovány různé kriminalistické stopy, které lze využít jako důkazní materiál k jednotlivým objasňovaným případům.

Jak ukazují nejen policejní statistiky, dopravních nehod přibývá. Každý dopravní inspektorát Policie České republiky (dále jen PČR) denně prošetřuje několik z nich. Každá z nich má být řádně prošetřena a zjištěna její příčina. Zjištěn má být také případný pachatel této dopravní nehody a kvalifikováno jeho jednání z hlediska trestního zákoníku nebo z hlediska přestupkového práva.

Vzhledem k tomu, že jako stěžejní činnost při objasňování dopravní nehody je ohledání místa takové události, práce bude převážně zaměřena na kriminalisticko technické a kriminalisticko technické úkony policistů na místě činu a právní kvalifikace možných jednání podezřelých budou zmíněny jen okrajově.

Je nepochybné, že téma ohledání místa dopravní nehody z pohledu kriminalistiky i z pohledu praktické činnosti policistů na místě dopravní nehody je tématem vysoce aktuální a stále se rozvíjející.

Zároveň je třeba zmínit, že dopravní policisté nemohou být u všech nehod najednou a provedení prvotních úkonů a někdy i ohledání dopravní nehody (dále jen DN) provést nemohou. Proto je v policejní praxi na místech některých DN nahrazují policisté místních a obvodních oddělení nebo policisté zařazení na hlídkových útvarech. To proto, že na místo DN přijedou jako první a provedení prvotních úkonů a někdy dokonce i ohledání DN je pak na nich.

Aby policisté základních útvarů řádně a kvalitně provedli požadované úkony, často záleží na délce jejich policejní praxe ve výkonu služby, vzdělání

a absolvovaných speciálních kurzech k DN a také na profesních a životních zkušenostech.

Je totiž nepříjemnou pravdou, že základní kurzy policie jsou na šetření DN zaměřeny pouze minimálně a zejména začínající policisté často nevědí, jak na místě DN postupovat. Pro provedení prvotních úkonů na místě DN, pro jeho ohledání, vyhledání a zajištění kriminalistických stop je třeba, aby každý policista měl více než základní znalost této problematiky. Znalostí, dovedností a schopností v této oblasti se mu dostane bohužel až policejní praxí ve výkonu služby, nikoli v systému vzdělávání policistů.

Hlavním účelem této práce je tedy prezentovat problematiku práce dopravních policistů z pohledu kriminalistiky, zejména rozdělit druhy DN, uvést prvotní úkony, které by měly být na místě DN provedeny, představit kriminalistické stopy, které se zde mohou nacházet a vytvořit určitý přehled úkonů spojených s ohledáním poškozených, zemřelých, vozidel i dalšího materiálního prostřední přímo na místě DN. Je třeba si uvědomit, že všechny úkony, které musí být provedeny na místě DN, mají na průběh dalšího šetření a dokazování přímý vliv.

Závěrem této části práce je na místě zmínit, že ohledání DN a objasňování jejich příčiny, zjišťování jejich pachatelů a prokazování jejich zavinění je velmi složitý proces. Ten se neobejde bez důkladného ohledání místa DN, řádného zajištění a zadokumentování všech kriminalisticky relevantních stop a jejich zkoumání experty nebo znalci ve vybraných oborech. Jedině tak lze získat dostatečně rozsáhlý důkazní materiál na jeho základě mohou oprávněné úřady rozhodnout.

1 Cíle a metodika bakalářské práce

Dopravní nehodu lze chápat jako negativní společenský jev, který se udál v souvislosti s provozem motorového vozidla na komunikaci, někdy i mimo něj, a jeho účastníky jsou osoby, které se tohoto děje přímo účastnily. Jedná se tedy o kriminalisticky relevantní událost a jako taková ve většině případů bývá šetřena a objasňována policejními orgány. Ty, aby se mohly v ději DN a jejich následcích orientovat, potřebují vyhledat, zadokumentovat, zajistit a zkoumat všechny kriminalisticky významné stopy, které jsou spojeny s průběhem DN spojeny.

Proto na místě DN a v jeho blízkém okolí, v prostředí a na podkladovém materiálu, po kterém se vozidla pohybovala, na vlastních vozidlech i tělech osob a jejich oděvních svrších, které se staly účastníky DN, jsou vyhledávány kriminalisticky relevantní stopy, které celý děj mohou objasnit. V rámci zásahu na místě DN a v průběhu šetření jsou policejními orgány přijímána vhodná a účelná opatření a úkony, které zamezí zničení kriminalisticky významných stop a umožní jim učinit si představu o vzniku, průběhu i následcích DN, o rolích jednotlivých účastníků i o negativních okolnostech, jakými jsou fingované DN.

Proto bude hlavním cílem bakalářské práce prezentovat problematiku DN z pohledu kriminalistiky, uvést historický vývoj dopravní služby PČR v kraji Liberec, přinést ucelený přehled policejních úkonů spojených s ohledáním DN a okomentovat úkony prováděné na místě DN, představit kriminalistické stopy zajišťované policejními orgány v rámci tohoto ohledání a objasnit jejich význam, a uvést možnosti dokumentace místa činu a úkonů na něm prováděných.

K dosažení tohoto cíle budou využity metody sběru dat, analýzy, syntézy a dedukce, metody matematické, grafické i statistické v návaznosti na osobní praxi autora bakalářské práce jako policisty dopravního inspektorátu Semily, zařazeného u skupiny DN.

2 Vývoj dopravní policie na území Libereckého kraje

Policie ČR jako samostatný ozbrojený sbor je složen z různých více či méně specializovaných útvarů, kterým přináleží určitá, předem stanovaná problematika. Tyto útvary se během vývoje našeho policejního sboru vyvíjely, vznikaly i zanikaly a na jejich místě se vytvářely útvary nové i s jinak vymezenou působností. To platí i o dopravní službě PČR.

2.1 Historický vývoj dopravní policie v kraji Libereckém

O dopravní polici na území Libereckého kraje lze hovořit až po vzniku samostatného Československého státu. Jednak to bylo dáno strukturou policejního sboru převzatého z Rakousko-Uherska a také tím, že v podstatě byl provoz na pozemních komunikacích z našeho současného pohledu minimální. Historicky můžeme tedy vysledovat následující etapy vývoje DS PČR na území Libereckého kraje a těmi jsou:

1. Rok 1918 až 1945,
2. Rok 1945 až 1991,
3. Rok 1991 až 2017.

ad. 1) Rok 1918 až 1945

Při vzniku Československého státu v roce 1918 nebyla dopravní policie zatím stálou součástí tehdejšího četnického sboru. Vzhledem k nízkému provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemní komunikaci, nebylo ani zapotřebí tuto specializovanou službu a její pracoviště zřizovat. Počátky dopravní policie, sahají až do roku 1928, kdy se tyto útvary nazývaly „**SILNIČNÍ ČETNICTVO**“. První oddělení bylo zřízeno v Praze, kde začaly pozvolna, jako v každém tehdejší evropském hlavním městě, vznikat problémy v dopravě. Postupně v letech 1935-1938 vznikaly na území státu další útvary, tzv. „**DISLOKOVANÉ ČETNICKÉ KONTROLNÍ STANICE**“. Do konce roku 1938 bylo na území Československé republiky zřízeno 22 těchto pracovišť. Jednou z dislokovaných četnických kontrolních stanic byla i stanice zřízená v Libereckém kraji. Ta byla otevřena dne 1. 5. 1935, v České Lípě jako první dislokované pracoviště silničního četnictva tohoto kraje.

Hlavní činností těchto pracovišť byla zpočátku hlídková činnost v přiděleném obvodu, tedy dohled nad silničním provozem v úsecích největšího provozu, a s tím spojené řešení zjištěných přestupků převážně pokutou. Při DN tato oddělení sloužila také k poskytnutí první pomoci a převozu zraněných k nejbližšímu lékaři.

Na přelomu dvacátých a třicátých let 20. stol. přibývalo stále více registrovaných vozidel. Tím se zvýšila hustota provozu a také počet DN. Proto byli, zde sloužící četníci, instruováni k tomu, aby zvýšili důslednost a preciznost při zajišťování důkazů na místech DN. Zejména pak u nehod s těžším úrazem nebo větší škodou na majetku. Rovněž byl kladen stále větší důraz na důkladné vyšetření těchto DN.

Postupně s rozvojem dopravy dochází také k úpravě pravidel silničního provozu, a s tím spojené odpovědnosti nejen řidičů, ale také ostatních účastníků provozu a majitelů registrovaných vozidel. Nevětší změna v pravidlech silničního provozu nastala 26. března 1939 v 03:00 hodiny. V té době již bylo naše území obsazené nacistickým Německem a stalo součástí protektorátu Čechy a Morava. V rámci sjednocení dopravy v Hitlerovské třetí říši bylo na našem území vydáno rozhodnutí o jízdě vpravo (dříve se totiž jezdilo vlevo), což způsobilo v prvních měsících nárůst DN o 40 procent¹. V době okupace došlo také k přerozdělení dopravního četnictva a vznikla tak první oddělení specializovaná přímo na DN. Příslušníci těchto oddělení byli vysíláni na školení do Drážďan, kde se například učili ohledávat místa DN, vyhledávat a zjišťovat kriminalistické stopy a také jak provádět fotodokumentaci kriminalistických stop a místa DN.

ad. 2) Rok 1945 až 1991 na území ČR

Po skončení II. světové války pokračovalo četnictvo v zajišťování bezpečnostní a věcí veřejného pořádku. S uchopením politické moci komunistickým režimem bylo přistoupeno k tomu, že bude založen zcela nový policejní sbor, který bude mimo jiné zcela v područí komunistického režimu a bude jeho ochráncem i vykonavatelem jeho vůle.

Tak byl založen 17. 4. 1948 Sbor národní bezpečnosti dále jen SNB. Jeho prvotním úkolem byla ochrana státních hranic, likvidace nacistických ozbrojených band a dohled nad dodržováním veřejné bezpečnosti ve městech i na vesnicích.

¹ MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha : Milpo media, 2009, s. 50.

V následujících letech byla vytvořena síť speciálních kontrolních pracovišť, na kterých se příslušníci SNB zabývali i přímým dozorem nad silničním provozem. Tato kontrolní pracoviště byla také věcně příslušná k vyšetřování DN v příslušném okrsku.

Vyšší specializaci zabývající se problematikou DN ovlivnily také orgány justice. Při krajských soudech došlo ke vzniku dopravních senátů, kterým příslušelo stíhání trestné činnosti v silničním provozu. Od roku 1953 zodpovídají dopravní inspektoráty za vedení evidence řidičů a motorových vozidel, vydávání řidičských a technických průkazů a za vydávání a evidenci státních poznávacích značek. Jejich příslušníci zastávali také činnost komisařů u závěrečných zkoušek v autoškolách. Dopravní inspektoráty byly časem stále lépe technicky vybavené a začínají se věnovat také preventivní činnosti na úseku bezpečnosti silničního provozu.

V šedesátých letech došlo k několika reorganizacím SNB a také k reorganizaci státu, kdy vznikly dopravní inspektoráty okresních oddělení veřejné bezpečnosti (DI OOVV). Zároveň vzniklo speciální školicí odborné pracoviště pro příslušníky dopravní policie v Jihlavě, které je v provozu i v současné době.

Známa zkratka BESIP vznikla v rámci meziministerské koordinační dohody dne 1. května 1967². Hlavní myšlenkou bylo vytvořit systém dopravní výchovy, který bude doprovázet občany po celý jejich život a to v reakci na rostoucí počet řidičů motorových vozidel a s tím stále více stoupající čísla v nehodovosti. Tento problém řešily již jiné evropské státy, proto se v začátcích vycházelo z jejich zkušeností, konkrétně z Rakouska a Švýcarska. U nás byl poté vytvořen systém výchovy občanů ČR, který začínal již v předškolním věku. Rozvinut byl také program k získání řidičského oprávnění do několika fází a to vědomostních i praktických.

Až „Sametová revoluce“ z období 17. listopadu až 29. prosince roku 1989, vedla k pádu komunistického režimu a také k přeměně politického zřízení. Zanikl Sbor veřejné bezpečnosti a vzniká Policie České republiky.

² MINISTERSTVO VNITRA. *Vznik BESIPu*. [online], [2012]. [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>>

ad. 3) Rok 1991 až 2017

Dne 21. června 1991 zákonem České národní rady vznikl bezpečnostní sbor Policie České republiky (dále jen PČR) s působností na celém území České republiky. To se nezměnilo ani po rozdělení Československého státu, kdy následně 1. ledna 1993 vznikla samostatná Česká republika.

Vznikem PČR byly dopravní inspektoráty zařazeny k okresním ředitelstvím PČR. Jednotlivá okresní ředitelství byla podřízena krajským správám PČR. Po roce 1993 byla Česká republika rozdělena do osmi krajů a tedy PČR měla osm krajských správ, které řídily chod okresních dopravních inspektorátů. Tento stav trval až do roku 2011, kdy byla ČR rozdělena do čtrnácti krajů a vytvořilo se tak i čtrnáct krajských správ policie, jejichž součástí je i služba dopravní policie. Tento stav trvá i doposud. Krajským správám (ředitelstvím) podléhají okresní ředitelství PČR. Zde byla základní struktura dopravního inspektorátu okresního ředitelství rozdělena na správní oddělení, oddělení silničního dohledu a skupinu DN. Policii respektive resortu Ministerstva vnitra v minulosti patřila také evidence řidičů a motorových vozidel a s tím spojené vydávání řidičských a technických průkazů a státních poznávacích značek. Postupně však byly od července roku 2012 tyto registry převáděny na resort Ministerstva dopravy. Ministerstvo dopravy následně přeneslo působnost řešení přestupků v dopravě na okresní úřady a poté obecní úřady. Vznikem a obcí s rozšířenou působností, tak vznikaly na odděleních dopravy správní odbory pro řešení přestupků na úseku dopravy.

2.2 Současná podoba dopravní policie v Libereckém kraji

Liberecký kraj vznikl již v roce 1949 spolu s dalšími devatenácti nově vytvořenými kraji v Československu. V roce 1960 byl však Liberecký kraj po reformě státní správy zrušen a nahradili jej Severočeský kraj (tvořený okresy Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Liberec) a Východočeský kraj (pouze okres Semily). Tento stav trval až do roku 2000, kdy je území České republiky samosprávně rozděleno do čtrnácti krajů. 1. ledna 2000 vznikl opět Liberecký kraj jako územně samosprávný celek státu. V návaznosti na změnu tohoto státního členění se měnila také PČR. Dne 1. 1. 2010 bylo osm bývalých krajských ředitelství policie změněno na čtrnáct a vzniklo Liberecké krajské ředitelství jako samostatný organizační celek u Policie České republiky. Liberecký kraj tvoří čtyři okresy, Česká

Lípa, Jablonec nad Nisou, Semily a Liberec. Po všech reorganizacích je správa dopravních inspektorátů území Libereckého kraje v současnosti soustředěna přímo do útvaru spadající pod krajské ředitelství. Tento útvar se specializuje pouze na dohled a dozor nad BESIP a to v rámci působnosti celého kraje a dále jsou jeho součástí územní působnosti čtyři okresní dopravní inspektoráty, které jsou zřízeny v územních odborech Semily, Česká Lípa, Jablonec nad Nisou a Liberec. V současné době inspektoráty na úrovni územních odborů jsou složeny z těchto skupin:

- a) skupina dohledu a dozoru nad silničním provozem
- b) skupina dopravních nehod

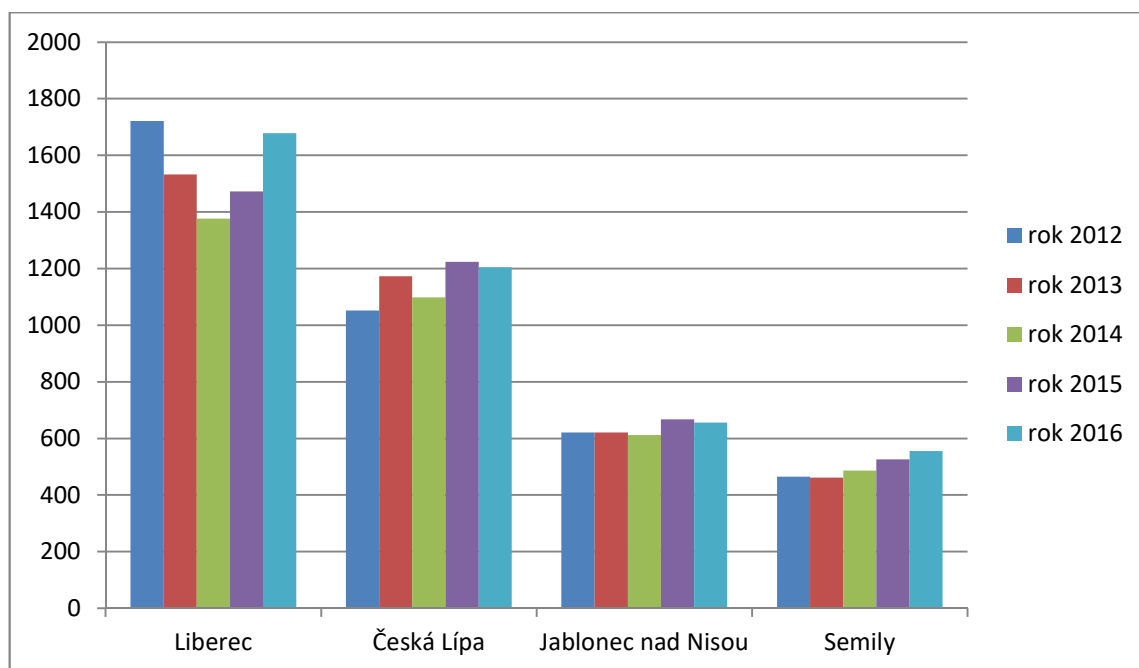
Zajímavostí je to, že na skupině DN bylo zřízeno tabulkové místo a pracoviště dopravního inženýra. Dopravní inženýři vydávají orgánům státní správy a samosprávy, právníckým nebo fyzickým osobám stanoviska nebo vyjádření, které se týkají místně příslušné dopravně-inženýrské problematiky.

Policisté pracující na skupině DN používají při své práci nejmodernější digitální, počítačovou a programovou techniku, která je nainstalována kromě kanceláří i v počítačích služebních vozidel, nicméně nebylo tomu tak vždy. Příkladem mohou být písemnosti, fotografie, plánky nebo výsledky. Písemnosti se psaly na psacím stroji. K pořízení jejich většího počtu, kopií se využíval uhlový papír, nebo byla nutnost napsat tiskopis znovu. Moderní vozidla jsou vybavena vždy notebookem s tiskárnou, takže lze řadu situací řešit přímo v terénu. To platí i při pořizování fotodokumentace. Po roce 2002 byla veškerá fotodokumentace digitalizována, a proto může policista s fotkami pracovat v počítači ihned po pořízení.

Plánky k DN byly do roku 2004 zhotovovány na podsvíceném pojízdném stole ručně na pauzovací nebo milimetrový papír tužkou, kružítkem, zvýrazňovacími fixy, pravítky, křivítky a šablonou s písmeny. Od roku 2004, kdy byl na první počítač na DI Semily instalován program PC-Crash (nyní ve verzi 10), jsou plánky DN vyhotovovány elektronicky.

K výsledkům využívá DI Semily diktafon. Dokonce se dá říci, že někteří policisté si bez diktafonu již neumí výsledky u DN v rámci přestupkového řízení představit. Ačkoliv je na DI Semily diktafon využíván k výsledkům již od roku 2012,

nepodařilo se jeho využívání do současné doby prosadit ani v rámci zbytku Libereckého kraje. Řadoví policisté ostatních dopravních inspektorátů Libereckého kraje rádi tuto pomůcku využívají. Jejím většímu rozšíření brání kapacita vedoucích těchto útvarů, kteří provádějí kontrolní činnost spisového materiálu DN a poslechem audio-výsledků by strávili významně větší množství času než je tomu při kontrolách spisového materiálu v Semilech, kde je vyšetřován a dokumentován nižší počet dokumentovaných DN (viz. graf. 1).



Graf.1:³ Počet DN v letech 2012 -2016 v jednotlivých okresech v Libereckém kraji. Okres Semily má každým rokem nejmenší nehodovost ze všech dopravních inspektorátů. Okres Jablonec nad Nisou je v těsném závěsu, kdy se čísla statistik liší pouze o pár desítek. Okres Česká Lípa eviduje již zhruba dvounásobek DN než okres Semily. Na prvním místě je okres Liberec, který eviduje každoročně největší počet DN, trojnásobný v porovnání s okresem Semily.

2.3 Rozdělení nehod z pohledu skupiny dopravního inspektorátu

Skupina dopravních inspektorátů v rámci výkonu služby řeší DN, které mají různé příčiny, probíhají v různých povětrnostních podmínkách, za aktivní účasti řidičů, chodců a jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Jejich součástí jsou i různé dopravní prostředky, od těch podomácku vyrobených,

³ POLICIE - Statistika dopravních nehod [online], [cit. 14. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>>

až po vozidla vyráběná sériově, která jsou určena pro provoz na pozemních komunikacích.

Policisté DI pak rozeznávají tyto základní DN:

- I. silniční dopravní nehoda,
- II. železniční dopravní nehoda,
- III. plavební nehoda,
- IV. letecká nehoda.

Obsah této práce je zaměřen na silniční DN. Ostatní druhy nehod jsou pouze stručně uvedeny v této kapitole k dokreslení dopravních prostředků a míst, kde k DN může dojít. Pro výše uvedené druhy nehod a pro představu o jejich počtu uvádím statistické údaje těchto událostí za rok 2015⁴ :

- silniční dopravní nehody celkem 93067,
- železniční dopravní nehody celkem 4146,
- plavební nehody celkem 12,
- letecké nehody celkem 4.

Z uvedených údajů je patrné, že silniční DN mají největší zastoupení ze všech druhů nehod. Každá vzniklá silniční DN není ale šetřena příslušníky Policie ČR. V některých případech silničních DN neukládá zákon povinnost řidičům oznámit událost policistovi.

ad I). Silniční dopravní nehoda

Samotná definice DN je stanovena a upravena zákonem č. 361/2000 Sb, o provozu na pozemních komunikacích. Zde je uvedeno, 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*

⁴ POLICIE - *Statistika dopravních nehod* [online], [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehodovost-2015.aspx>>, STÁTNÍ PLAVEBNÍ ÚŘAD. *Statistika plavebních nehod.* [online], [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <<http://plavebniurad.cz/nehody/>> , DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Statistika železničních nehod.* 2017 [online], [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/VZ_2015_DI.pdf> , SYDOST.CZ. *Dopravní statistika. Statistika plavebních nehod.* [online], [cit. 04. 10. 2017], Dostupné : <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2015/rocenka/htm_cz/ cz15_640000.html>

*zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“.*⁵

Z tohoto předpisu lze vyvodit, a policisté dopravních inspektorátů rozlišují silniční dopravní nehody na **havárii** a **srážku**.

Havárie

Za havárii považujeme DN s účastí pouze jednoho vozidla ať motorového či nemotorového, kdy je způsobena škoda pouze na tomto vozidle, to znamená, že vozidlo nesmí například při vyjetí mimo komunikaci poškodit dopravní značení, oplocení atd. V opačném případě by se jednalo o srážku.

Srážka

Na rozdíl od havárie při srážce dochází ke střetu dvou a více motorových či nemotorových vozidel, dále se může jednat i o střet pouze jednoho vozidla například s chodcem, zvěří, či pevnou překážkou.

ad II). Železniční a plavební nehoda

Železniční DN je definována v zákoně o dráhách. Zde se uvádí, že jde o mimořádnou událost. *“V tomto zákoně se rozumí MIMOŘÁDNOU UDÁLOSTÍ v drážní dopravě závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí“*⁶.

Železniční nehoda má svá vlastní specifika pokud jde o její vlastní vyšetřování, zejména když dojde ke škodě na majetku ať už drah, nebo jiného subjektu a nebo dojde k újmě na zdraví ale pouze na dráze, tím se má na mysli, že se může jednat o následující případy:

⁵ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. §47 In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. [online]. [cit. 11. 10. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>>

⁶ ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o dráhách. § 49 In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79, s. 3041-3054. [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2808>>

- srážky vlaků s drážním vozidlem,
- srážky vlaku s pevnou překážkou,
- vykolejení vlaku,
- střety vlaků,
- střety vlaků a drážních vozidel s osobami.

Železniční nehoda, může být zároveň také DN v provozu na pozemních komunikacích, dojde-li například ke střetu na železničním přejezdu nebo jde-li o nehodu trolejbusu či tramvaje. Vzhledem k často vážným následkům těchto incidentů si událost na místě od dopravních inspektorátů přebírá oddělení obecné kriminality služby kriminální policie a vyšetřování (dále jen SKPV). V těchto závažných případech DN jsou policisté dopravních inspektorátů na místě zejména proto, aby provedli prvotní úkony, předali prvotní informace z místa DN, vytvořili plánek, provedli ohledání místa DN v součinnosti s výjezdovým kriminalistickým technikem a spolupracovali s kolegy z SKPV.

ad. III). Plavební nehoda „je událost, k níž došlo v provozu plavidla na vodní cestě nebo v příčinné souvislosti s ní a která má za následek poškození nebo zničení plavidla, poškození nebo znehodnocení přepravovaného nákladu, pokud tyto následky nevyplývají z povahy samotného nákladu, dále poškození vodní cesty nebo stavy na ní, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě“.⁷

Za plavební nehody jsou označovány také kolize, které se podle druhu zavinění rozdělují na zaviněné a nezaviněné fyzickou osobou.

Za zaviněné kolize fyzickou osobou jsou označovány kolize způsobené:

- a) porušením pravidel plavebního provozu a jiných plavebních předpisů nebo
- b) nařízení včetně nedodržení předpisu o nákladu
- c) plavební nehody bez zavinění fyzické osoby

⁷ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 410. ČESKO. Zákon č. 114 ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 30, s. 1610-1919 §31. [online]. [cit. 21. 12. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2841>>

Plavební nehody bez zavinění fyzické osoby vznikají v podstatě z různých příčin. Například nepříznivé povětrnostní podmínky, nepředvídatelné závady na plavidle a jiné okolnosti.⁸

ad. IV). Letecké nehody jsou mimořádné události vzhledem k tomu, že letecká doprava patří mezi nejbezpečnější způsob dopravy vůbec. I přestože k těmto nehodám dochází zřídka, dochází při nich většinou ke smrtelným zraněním většího počtu osob a také k vysokým škodám na majetku.

„Letecká nehoda je událost spojená s provozem letadla, ke které došlo od okamžiku nastoupení kterékoliv osoby do letadla za účelem letu do okamžiku vystoupení kterékoliv osoby, při které dojde ke zranění nebo usmrcení osob, poškození či zničení letadla nebo je letadlo nezvěstné nebo je na nepřístupném místě.“⁹

⁸ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 411.

⁹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 436.

3 Právní úprava dopravních nehod

Právní úprava DN přesahuje několik zákonných norem. Základní právní normou, která upravuje řešení DN je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V tomto zákoně je definován pojem DN a jsou zde stanovena pravidla silničního provozu. Dalšími právními normami v souvislosti s řešením DN jsou zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Následky DN jsou upraveny také v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Přesná právní kvalifikace DN je vždy závislá na závažnosti DN. Vždy záleží na způsobeném následku, účinku, ve vztahu k potrestání viníka DN. Na základě tohoto dělení lze DN rozdělit:

- a) přestupky v dopravě nehodě
- b) trestné činy v dopravě nehodě

3.1 Přestupky v dopravní nehodě

Základním právním pramenem přestupků v silniční DN je zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V tomto zákoně je definován pojem DN v ustanovení § 47 odst.1. „, *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.*“¹⁰

DN jsou šetřeny jako přestupek vždy pokud již v jejich počátku nedojde k naplnění skutkové podstaty některého trestného činu. Pro přesné určení právní kvalifikace je rozhodující způsobný následek nebo účinek. U DN spojených s ublížením na zdraví jsou vždy pro právní kvalifikaci DN rozhodující výsledky znaleckých posudků a odborných vyjádření.

V ustanovení § 5 tohoto zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích jsou uvedeny povinnosti řidiče. Hlava II., díl 3. upravuje pravidla provozu na pozemních komunikacích. Porušením nebo nesplněním nejen těchto povinností nebo pravidel uvedených v zákoně o provozu na pozemních

¹⁰ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. [online]. [cit. 11. 10. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>>

komunikacích, jsou za nejčastější příčiny DN považována porušení těchto ustanovení¹¹:

- *řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,*
- *nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,*
- *nesprávné otáčení nebo couvání,*
- *jiný druh nesprávného způsobu jízdy,*
- *nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,*
- *nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,*
- *nezvládnutí řízení vozidla,*
- *nedání přednosti proti příkazu „DEJ PŘEDNOST“,*
- *vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu,*
- *jízdy po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru.*

Přestupky, které lze spáchat v souvislosti s DN jsou uvedeny v celé řadě dalších právních norem. Pro účely této práce budou uvedeny nejčastěji využívané právní normy, jejichž porušení vedla ke vzniku DN. Sem lze zařadit tyto normy:

- zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

¹¹ POLICIE - *Statistika dopravních nehod* [online], [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehodovost-2015.aspx>>

3.2 Trestní zákoník a trestné činy v dopravní nehodě

Problematiku trestné činnosti v České republice a to i na úseku DN upravuje zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. V souvislosti se zaviněním DN lze porušit následující ustanovení zvláštní části trestního zákoníku¹²:

- §143 usmrcení z nedbalosti,
- §147 těžké ublížení na zdraví z nedbalosti,
- §148 ublížení na zdraví z nedbalosti,
- §151 neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku,
- §207 neoprávněné užívání cizí věci,
- §273 obecné ohrožení z nedbalosti,
- §274 ohrožení pod vlivem návykové látky,
- §275 porušení povinnosti při hrozivé tísni,
- §277 poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti,
- §294 poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti,
- §337 maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání,
- §360 opilství.

Z výše uvedeného výčtu trestných činů dochází při DN nejčastěji k porušení ustanoveních vztahujících se k ublížení na zdraví nebo mající za následek smrt člověka.

¹² ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 345-464 [online]. [cit. 11. 10. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/View File.aspx?type=c&id=5405>>

4 Kriminalisticko-taktické úkony

Prioritou při každé DN je vždy snaha o záchranu života a zdraví osob. Až poté následuje odvrácení dalších škod na majetku a také další úkony související s odstraněním DN. Tento systém platí i pro činnosti kriminalistického charakteru, ochrana života a zdraví osob je přednější než ohledání místa činu a vyhledávání a zajišťování stop. To samozřejmě znají policisté, kteří se snaží na místech DN, kde zasahují a zpravidla v rámci kriminalistických dispozičních prvotních úkonů provádějí i záchranu života nebo odpovídající ošetření obětí. Postupují tak, aby významné a viditelné stopy svojí činností zbytečně neponičili. Pokud pomoc či ošetření provádějí na místě sami účastníci nebo svědci, těchto postupů neznalé, nelze jim zničení nebo vytvoření stop, které s DN nemají nic společného, vytýkat. Rovněž platí, že souhrn činností a opatření všech složek integrovaného záchranného systému dále jen IZS při příjezdu na místo DN, má proto na další ohledání DN zásadní vliv. Může jít například o hašení požárů nebo vystříhávání zaklíněných osob. Kriminalisticko taktické úkony, které policisté dopravních inspektorát provádějí na místech DN:

a) Uzávěra a označení místa DN. Smyslem tohoto úkonu respektive opatření je předcházení vzniku dalšího ohrožení životů a zdraví účastníků DN a zamezení dalších možných materiálních škod. K tomuto úkonu policisté využívají služebních motorových prostředků a motorových vozidel IZS, výjimečně jiných subjektů. Někdy se využívá páska s nápisem „POLICIE“. Vstup za tuto pásku je nepovolaným osobám ze zákona zakázán. Tímto opatřením lze také předcházet vzniku dalších možných hrožících nebezpečí a zároveň se jeho přijetím eliminují na místě DN požáry a jejich možné příčiny zejména únik pohonných hmot, provádějí se uzavírky plynu, odpojení elektřiny, odklonění dopravy atd.

b) Poskytnutí první pomoci. Smyslem tohoto úkonu je vždy snaha o záchranu života co největšího počtu osob a ochrana jejich zdraví. Policie vždy zařídí vyrozumění zdravotnické záchranné služby při DN se zraněním. Policisté pokud jsou na místě DN první nebo mezi prvními musejí znát také základy první pomoci. V těchto případech musí jednat okamžitě zejména při masivním zjevném

krvácení, bezvědomí apod., tedy v případech, které v žádném případě nesnesou odkladu.

c) Hlásná služba – úkon, který směřuje od policisty z místa DN k místně příslušnému integrovanému operačnímu středisku, přičemž se předají podrobné informace o situaci. Důležitou informací může být zadržení podezřelé osoby, výsledky provedených dechových zkoušek a identifikace účastníků DN. Policisté si mohou vyžádat posily k řízení dopravy a případně se informuje o uzavření místa DN. Policisté na operačních střediscích tyto informace postupují do systému „Centrum dopravních informací“, následně je informace autorizována operačním odborem policejního prezidia a překlopena na stránky www.policie.cz.

d) Ohledání místa činu lze provést až po provedení prvotních a neodkladných úkonů. Tímto momentem zpravidla začíná práce policistů sloužících na skupině DN v případech, kdy se nepodíleli již na neodkladných a neopakovatelných úkonech. Ohledání místa činu je jedním z nejdůležitějších kriminalisticko-technických úkonů, neboť zajišťuje potřebné důkazy pro další dokazování.

e) Dokumentace ohledání následuje zpravidla přemístění zúčastněných vozidel mimo prostor pozemní komunikace, případně po jejich odtahu, který policisté zajistí v souvislosti s úklidem komunikace v případě většího poškození.

5 Kriminalisticko-technické úkony

Pod pojmem kriminalisticko-technické úkony při DN chápeme postupy policejních orgánů při vyhledání stop, zajištění a ohledání místa DN, vozidel a předmětů. Tyto postupy a metody slouží k zajištění důkazů nezbytných pro další šetření a dokazování DN.

Z hlediska problematiky DN, lze tyto úkony použít při.:

- a) Ohledání místa dopravní nehody
- b) Ohledání dopravního prostředku

5.1 Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání místa DN se provádí po provedení prvotních, neodkladných¹³ a neopakovatelných¹⁴ úkonů a opatřeních, kdy jsou zranění ošetřeni nebo odvezeni do nemocnic a je zajištěna bezpečnost všem, kteří se ohledání zúčastní.

Ohledání místa DN je jedním z nedůležitějších kriminalisticko-technických úkonů, neboť kriminalistickou metodou ohledání a jí doporučenými postupy a prostředky se zajišťují veškeré důkazy potřebné pro další dokazování, které byly nalezeny v prostoru, kde k DN došlo.

Účelem ohledání místa DN je tedy zajištění důkazních prostředků, které budou následně vypracované do dokumentace. Na rozdíl od ohledání jiných trestných činů šetřených policií je účelem ohledání místa DN také zjištění a zadokumentování činností, kterými byla porušena pravidla silničního provozu. Ohledání musí být ze strany policistů důsledné, i když policisté pracují na místě DN pod určitým tlakem. Přesto nesmí být opomenuta žádná kriminalisticky relevantní stopa.

¹³ ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66 [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1101>> §160 odst. 4 zákona č. 141/1961 Sb., Trestní řád – „*Neodkladným úkonem je takový úkon, který vzhledem k nebezpečí jeho zmaření, zničení nebo ztráty důkazu nesnese z hlediska účelu trestního řízení odkladu na dobu, než bude zahájen trestní stíhání*“

¹⁴ ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66 [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1101>> §160 odst. 4 zákona č. 141/1961 Sb., Trestní řád – „*Neopakovatelným úkonem je takový úkon, který nebude možno před soudem provést*“

Z pojmu DN lze ohledání na místě dopravních nehod rozdělit na ohledání místa:

- a) dopravní nehody
- b) ohledání vozidel
- c) osob

Policie jako jeden z orgánů činný v trestním řízení při ohledání postupuje ze zákona, dle trestního řádu. „*Ohledání se koná, mají-li být přímým pozorováním objasněny skutečnosti důležité pro trestní řízení. K ohledání se zpravidla přibere znalec. Protokol o ohledání musí poskytovat úplný a věrný obraz předmětu ohledání; mají se proto k němu přiložit fotografie, náčrty a jiné pomůcky*“.¹⁵

ad. a) Ohledání místa dopravní nehody

Ohledání je kriminalisticko-technická praktická činnost i metoda, která předkládá policejním orgánům další metody, postupy a prostředky, kterými mohou vyhledávat, dokumentovat a zajišťovat důkazní materiály o příčinách, průběhu a následcích DN.

Na začátku ohledání místa DN musí policisté zvolit vhodné místo, odkud bude ohledání prováděno. Počátek a směr ohledání místa DN policisté nejčastěji volí ze směru jízdy viníka (pokud je jim znám), tedy od počátku první vyhledané stopy ve směru jízdy řidiče podezřelého ze zavinění DN. Toto nemusí být pravidlem. Zejména v případech, ve kterých by mohlo dojít k poškození nebo zničení důležitých stop nebo nelze na místě DN určit jejího pachatele. Jiný počátek ohledání je také volen v případech, kdy v počátku šetření DN nemusí být jasné, jak vlastně DN vznikla a co je její příčinou. Pak lze ohledání začít například od místa střetu vozidel, pokud nejsou přemístěna mimo konečné postavení. Ohledání může být započato také od místa nálezů těla oběti DN, tedy v případech, kdy se jedná o DN se smrtelným zraněním.

¹⁵ ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66 [online]. [cit. 22. 12. 2017]. §113 odst. 1 a odst. 2. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1101>>

Pro ohledání místa DN, vytvoření náčrtku i plánu je důležité, aby byl vhodně zvolen výchozí bod měření - VBM , a také místa dalších pomocných bodů měření- PBM.

Od těchto, na místě vytyčených bodů, jsou následně měřeny jednotlivé vzdálenosti k vyhledaným stopám na místě DN. Pojem výchozí ani pomocný bod měření není nikde přesně definován. Z policejní praxe však vyplynulo, že těmito body jsou relativně stálá a neměnná místa. Při ohledání místa DN jsou vybrány rohy přilehlého domu, svodidla, okraj vodní propusti pod komunikací nebo různé mosty, sloupy veřejného osvětlení a nadjezdy. Po zvolení výchozího bodu měření již přichází na řadu vyznačení tohoto bodu, které se zpravidla provádí reflexním sprejem. Takto se vyznačí také všechna místa, kde byly vyhledány stopy. Všechny kriminalistické stopy se při ohledání DN očíslovají. Číslování začíná nejčastěji tak, jak stopy mohly vzniknout ve směru jízdy podezřelého řidiče nebo jak byly vyhledány. Součástí ohledání je i popis dopravně technického stavu pozemní komunikace v místě nehody. Popisuje se předchozí průběh komunikace před DN, pokud je to známo i během ní a také poté, co se na místo dostavil policejní orgán.

Pro zachování objektivních podmínek se proto na místě dokumentuje pokaždé¹⁶:

- *charakter a rozměry dopravní cesty,*
- *charakteristika okolí navazující na dopravní cestu,*
- *stav dopravní cesty,*
- *dopravní značení, jeho rozmístění, viditelnost,*
- *způsob řízení dopravy (světelným signalizačním zařízením, dopravními značkami apod.),*
- *povětrnostní podmínky v době ohledání,*
- *viditelnost (velmi důležité je stanovení viditelnosti v noci a v mlze),*
- *světelné poměry (zda k nehodě došlo ve dne nebo v noci a světelné podmínky v době ohledání)*
- *hustota provozu a další charakteristické zvláštnosti.*

¹⁶ CHMELÍK, Jan. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005, s. 433.

ad. b) Ohledání vozidel resp. dopravního prostředku

Ohledání vozidla na místě DN je v praxi někdy velice omezené. Na místě DN se na vozidlech vyhledávají a dokumentují různé kriminalistické stopy a poškození. Zde však nelze zjistit skutečný technický stav vozidla před vznikem DN. Proto policejní orgán může rozhodnout zajištění vozidla pro znalecká zkoumání. Vozidlo je pak na žádost operačních středisek jednotlivých krajských ředitelství odtahováno, smluvně zajištěnou odtahovou službou na stanovené místo, kde jsou vozidla hlídána a zajištěna, tak aby nemohlo před znaleckým zkoumáním dojít k jakékoliv manipulaci s nimi. V případě šetření DN, která je pouze přestupkem a účastník DN uplatňuje technickou závadu na vozidle jako její příčinu, nezajišťuje policista vozidlo sám, ale vyrozumí místně příslušný správní odbor, který si na základě svého rozhodnutí může zajistit odtah.

Ohledání se zaměřuje zejména na karoserii, zasklení a pneumatiky vozidla. Přímé pozorování často postačí pouze u viditelných kriminalistických stop a větších deformací na vozidle. K podrobnému pozorování lze k zviditelnění kriminalistických stop a poškození použít například nasvícení umělým osvětlením. Šikmé nasvícení se nejčastěji používá u střetu vozidla a chodce, zejména v případech, ve kterých je ohledávané vozidlo poměrně čisté a otěr v prachu na částech vozidla není dobře vidět. Stejně tak je otěr prachu špatně viditelný, má-li barva vozidla i samotný prach podobnou barvu. Ke zviditelnění polohy této stopy pro účely fotodokumentace často používá fix nebo křída, kterou se zvýrazní okolí stopy. Zvýraznění má význam pro polodetailní fotografie, na kterých by bez zvýraznění nebyla poloha stopy vidět. Šikmého nasvícení se využívá také při fotodokumentaci zasklení vozidla, zejména v případech, kde je poškození pouze drobného charakteru. Často se totiž stává, že bez umělého nasvícení a při používání automatického blesku na fotoaparátu není stopa viditelná. Vnější ohledání vozidla je dále zaměřeno na stav pneumatik a také zda jsou použité zimní nebo letní pneumatiky. U pneumatik se dále zjišťuje, zda jsou použity správné pneumatiky na jednotlivých nápravách. Měří se i hloubka dezénu. Dle DOT-kódu¹⁷ lze snadno zjistit stáří pneumatiky, které je důležité zejména

¹⁷ PNEUMATIKY.CZ. *Pojem ABS*. [online], [cit. 10. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.pneumatiky.cz/info/oznaceni-dot.html> (Nejhledanější informaci z DOT-kódu, bývá datum výroby pneumatiky. Tato informace je na pneumatice v posledním čtyřčíslí kódu např. údaj 0217 znamená, že pneumatika byla vyrobena v druhém týdnu v roce 2017).

u zimních pneumatik, ty stárnutím vytvrdnou a ztrácí tak své specifické vlastnosti, zejména přilnavost.

Poslední a pro policisty také často nejobtížnější, je ohledávání spodní části vozidla v případech, že vozidlo po DN zůstalo na všech kolech na komunikaci. Zejména při závažných DN, kdy dojde k přejetí osoby, je nutné zadokumentovat také spodní část vozidla. Po přejetí osoby vozidlem zde zůstávají věci poškozeného, části oblečení a zejména pak rozličný lidský biologický materiál včetně lidských tkání.

Při vnitřním ohledání vozidla neprovádí-li jej znalec, policisté postupují tak, že policejní orgán odpovědný za ohledání si sám určí a vyhodnotí příčinu DN. V rámci ohledání pak nejvíce zaměří svou pozornost zejména na ty části vozidla, které jsou zjevně deformované nebo které mohly mít částečnou nebo úplnou spojitost se zaviněním DN. To v praxi znamená zadokumentovat stav ovládacích prvků vozidla, zejména v jaké poloze zůstaly po DN, prověření funkčnosti pedálů, zjištění rychlostního stupně, polohy bezpečnostních pásů a také to, zda jdou stále například vysunout ze sloupků a jestli jeví známky aktivace. Zjištění těchto skutečností je důležité hlavně v případech, kdy došlo ke zranění osob.

Vzhledem k tomu, že vozidlo může být i zcela deformované a že může před provedením protipožárních opatření dojít k jeho zahoření, je potřeba podotknout, že dokumentace všech shora uvedených prvků nemusí být u každé DN možná. V těchto případech se přesto dokumentuje pohled na zahořená a deformovaná místa tam, kde je předpoklad jejich původního umístění, například na místo palubové desky při kompletním zahoření vozidla.

ad. c) Ohledání osob a zemřelých při DN

I ohledání zraněných osob na místech DN je často velice omezené. Prioritou je vždy život a zdraví účastníků DN a s tím spojený co možná nejrychlejší transport do zdravotnického zařízení. Policisté odpovědní za ohledání a šetření DN, zpravidla nejsou na místech jako první, z tohoto důvodu je ohledání zraněných osob často prováděno až dodatečně například v nemocnicích a to pouze lékařem. Ohledává se nejen tělo ale také oblečení. Oblečení a doplňky oděvu se ohledávají zejména, pokud se jedná o DN s chodcem, který se stal účastníkem DN mimo obec. To proto,

že chodec mimo obec musí mít za snížené viditelnosti oblečení nebo doplňky z retroreflexního materiálu na sobě¹⁸.

Policejní orgán dokumentuje u oblečení také stav poškození nebo roztržení. Na povrchu oblečení mohou být ohledáním zajištěny různé upotřebitelné kriminalistické stopy například vzor od pneumatiky při přejetí účastníka DN dále také, šupinky laku, skvrny od maziv, pohonných hmot atd. Na tělech zraněných a zemřelých osob se ohledávají všechny stopy, vznikající nejčastěji po nárazu od vozidla. Zpravidla to jsou oděrky, odřeniny, zlomeniny, amputace celých částí těla nebo otlaky. Stopy mohou vznikat i od bezpečnostních prvků vozidla, například od bezpečnostních pásů, nebo airbagů. Lékař dokumentuje za přítomnosti policistů, vždy celý rozsah poranění v případech DN s úmrtím účastníka je prováděna soudní pitva. Všechna shora uvedená poranění jsou viditelná pouhým okem.

Při DN vznikají zranění, která nejsou viditelná, tato označujeme jako vnitřní. Vnitřní poranění lze zjistit, kdy si osoba stěžuje na bolest, nebo na základě vyšetření lékaře. V případech DN s úmrtím se tělo zemřelého dokumentuje fotograficky a také na videozáznam, který je vždy doprovázen o ústní komentář přítomného lékaře kterým je místně příslušní obvodní lékař, doktor rychlé záchranné služby nebo koroner. Dokumentuje se přesná poloha těla, všechna viditelná zranění, oblečení a vše co má osoba v době střetu u sebe. V případech DN s úmrtím se vždy provádí soudní pitva, která určí i poranění vnitřní, mechanismus poranění, hladinu alkoholu nebo přítomnost návykové látky. Dokumentace polohy těla může vypovídat u chodce o tom, jakým směrem a po které části komunikace šel, běžel nebo přecházel. Ve vozidle lze dle polohy těla určit, kdo a kde při DN seděl.

¹⁸ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4616. [online]. [cit. 11. 10. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>> §53 odst. 9: „*Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích*“.

5.2 Kriminologické stopy

O kriminologických stopách i v rámci šetření DN platí, že jde o kriminologicky významné změny, které mají s DN blízkou, zejména časovou a příčinnou souvislost. Tyto stopy vznikají v materiálním prostředí nebo ve vědomí lidí a jsou zjistitelné a zjistitelné současnými kriminologickými metodami, postupy a prostředky. Jejich význam pak spočívá v tom, že policejní orgán, odborníci a znalci z jejich obsahu mohou získat informace, které poslouží všem OČTŘ jako důkazní materiál k zjištění příčin DN a určení jejího pachatele.

Při silniční DN vzniká velké množství kriminologicky relevantních stop. Na základě provedeného šetření a provedením ohledání místa DN, lze tyto stopy rozdělit na materiální a paměťové. Paměťové stopy se zjišťují za pomoci výslechů podezřelých, poškozených, zúčastněných osob a svědků. Tyto stopy se dokumentují formou protokolu a na různá vhodná záznamová zařízení (diktafon, video záznam apod.). Materiálními stopami rozumíme změny, které vznikly na počátku, během i bezprostředně po skončení děje DN nebo jiné obdobné události. Tyto stopy se mohou vyhledat, zajistit a zadokumentovat na pozemní komunikaci, na vozidlech, předmětech, ale také na tělech osob. Kriminologická věda uvádí toto základní dělení kriminologických stop:

a) materiální stopy

b) paměťové stopy

ad. a) Materiální stopy

Materiální stopy na místě DN lze rozdělit do následujících kategorií:

- stopy na vozovce (jízdni stopy, brzdni stopy, blokovaci stopy, stopy smyku, stopy dření a vlečení, rýhy),
- stopy na zúčastněných vozidlech,
- stopy na pevných objektech,
- stopy na tělech obětí nebo zraněných osob¹⁹.

¹⁹ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právní učebnice, s. 120.

Materiální stopy na vozovce

Stopy na vozovce bývají v místě DN různé. Lze je vyhledat, zajistit a zadokumentovat na povrchu nebo v povrchu vozovky, na krajnicích, na svodidlech a na jiných ochranných a stavebních prvcích komunikace. Dokonce se často vyhledávají i mimo ni, a to ke komunikaci přilehlých stromů a jiném porostu, v potocích, řekách či vodních nádržích, ale také na domech, oplocení a jiných staveních. Zpravidla lze vyhledat více druhů kriminalistických stop, jejichž vytvoření je spojeno s průběhem DN.

Základní dělení kriminalistických stop z pohledu služby dopravní policie:

- jízdní stopy,
- brzdné stopy
- blokovací stopy,
- stopy smyku,
- stopy dření a vlečení, rýhy
- ostatní stopy na vozovce.

Jízdní stopy na vozovce

Protože DN je neočekávanou situací, bývá často první stopou na vozovce jízdní stopa. Taková stopa vznikla odvalováním nebržděného kola po jejím povrchu. Tato stopa je snadno zjistitelná na povrchu, který je schopen uchovat v sobě otisk, může se jednat o bláto, prašnou cestu. V policejní praxi tato stopa není ani řádně viditelná, zejména, je-li vytvořena vozidlem na dlažbě a jiném tvrdém povrchu. Jízdní stopa je ovšem důležitá v tom, že má skutečnou vypovídající hodnotu o postavení vozidla na komunikaci ještě před tím, než musel jeho řidič reagovat na další sled událostí. Nejčastěji lze tyto stopy spojovat s DN v zimním období, kdy je na komunikaci vrstva napadlého sněhu. Zde je ale nutno myslet na možnost zničení důkazů tím, že zde projíždějí další vozidla, nebo že fouká silný vítr, který ji může zavát. Takovou stopu je třeba před dalším zničením ochránit nebo vzhledem k intenzitě sněžení a přítomnosti jiných negativních jevů, ji zadokumentovat a zajistit přednostně.

Brzdné stopy na vozovce

Brzdná vzniká ještě v důsledku otáčejícího se kola, kdy je kolo již bržděné, ale setrvačností se stále otáčí. Otisk pláště této stopy je na povrchu komunikace rozmazaný, v kriminalistice je označována jako sešinutá stopa. Na tvrdém povrchu vzniká šinutím resp. drhnutím pláště po povrchu podkladového materiálu a přenášením gumové směsi pneumatiky na podklad, přitom je slabá, často špatně viditelná, zejména na živičném povrchu. Na měkkém povrchu je tato stopa hlubší.

V některých případech tato stopa nebyla na místě DN jasně viditelná. K jejímu zviditelnění často došlo až na vyhotovených fotografiích. Proto bylo nutné vrátit se na místo DN a provést opakované ohledání. Aby bylo vůbec možno takovou stopu vyhledat, měřit a zadokumentovat, policisté museli od stopy poodejít, sehnout se nebo přidřepnout k povrchu pozemní komunikace. Až v těchto polohách je možné takovou stopu vidět. V těchto případech se jedná o brzdné stopy vytvořené systémem aktivní ochrany vozidel ABS²⁰. Tento systém zabraňuje při prudkém brždění, aby se bržděné kolo zcela zablokovalo.

Blokovací stopy na vozovce

Taková stopa je vytvořena pohybem neotáčeného kola po povrchu komunikace. Proti předchozím brzdným stopám se tyto stopy na komunikaci již vyznačují svojí výrazností. Stopa může být tvořena tmavým pruhem, který ale nemusí být ve všech případech přímý. Tato stopa může, vzhledem k tvaru komunikace, technickému stavu pneumatik a také ke stavu brzd, svůj tvar již v počátku měnit a může například směřovat do oblouku.

Stopy smyku na vozovce

Tato stopa je vytvořena již určitým natočením vozidla. Stopy bývají často nazývané také jako driftovací. Stopa vzniká při nepřiměřené rychlosti, při brždění a prudkým strhnutím volantů.

²⁰ PEOPLE FOR NET a.s. - Zákruť.cz. *Pojem ABS*, [online], [cit. 01. 11. 2017]. Dostupné : <<http://www.zakruty.cz/slovník-pojmu/pojem/abs/>>

Stopy dření a vlečení, rýhy na vozovce

Tyto stopy vznikají působením tvrdého předmětu na nebo do povrchu pozemní komunikace nebo na jiném podkladovém materiálu, kudy se vozidlo pohybovalo. Tyto stopy nemusí mít na rozdíl od předchozích stop spojitost přímo s koly vozidla. V místech DN může dojít k přetočení vozidla, kdy mohou být tyto stopy vytvořeny tvrdým povrchem karoserie vozidla do měkčí vozovky.

Takové stopy mohou být vytvořeny i předměty, které zůstanou zaklíněny pod vozidlem, které se ještě pohybuje. Příkladem mohou být zabetonované dopravní značky, které vozidlo při nárazu vytrhne a její betonová část následně uvízne pod přední částí vozidla a je pod ním vlečena. I tento druh stop může být vytvořený od kola, konkrétně od ráfku, kdy tento bývá často v kontaktu s podkladem, například když dojde na nárazu do obrubníku.

Trasologické stopy na místech DN

V odborné kriminalistické literatuře se uvádí, že mezi nejčastější trasologické stopy řadíme otisky a vtisky obuvi, nohou lidí nebo stopy zvířat. Na tento druh stopy je potřeba se zaměřit zejména v případech DN s účastí chodce, nebo také v případech, kdy je jedním z řidičů jako příčina DN uplatňována náhlá reakce na zvěř.

Trasologické stopy jsou nesnadněji na povrchu komunikace dohledatelné v zimním počasí. Často se otisky obuvi vyskytují na komunikaci i v letním období, pokud na povrchu komunikace byly vytvořeny jiné viditelné stopy, do kterých se odrazily stopy trasologické. Takovými stopami mohou být stopy biologické (kaluže krve) nebo stopy chemické, jakými jsou uniklé provozní kapaliny z vozidel a mazadla (olejové skvrny). Množství trasologických stop lze nalézt také v bezprostředním místě DN, například u okraje komunikace na nezpevněné, často hliněné části krajnice.

Biologické a genetické stopy na místě DN

Biologické a genetické stopy slouží k individuální identifikaci osob nebo zvířat. Nejčastěji se vyskytují na místech DN v podobě krve, ať lidské či zvířecí a také slin. Stopy se nachází prakticky u každé DN se zraněním. Při jejich zajištění lze přesně zjistit, kdo vozidlo řídil nebo kdo a kde seděl v době DN. Proto se v celku

zajišťují airbagy z vozidla, nebo se z nich stěrem zajišťují biologické stopy. U vozidel které airbagem vybavené nejsou, lze najít v případech, kdy nebyl řidič motorového vozidla připoután biologické a genetické stopy i ve formě trichologického materiálu (lidské vlasy a chlupy nebo zvířecí chlupy) na čelním skle vozidla. Často bez použití bezpečnostního pásu dochází k nárazu hlavy do vnitřní strany čelního skla vozidla, kdy se sklo v době nárazu vyboulí a při zpětném odražení těla zpět do prostoru vozidla, zde zůstává větší množství vytrhaných vlasů.

Pachové stopy

Pachové stopy mohou určit, kdo a kde ve vozidle seděl. Proto se při DN zajišťují nejen na sedadlech vozidel, ale také na předmětech, u kterých lze předpokládat tělesný kontakt (volant, řadicí páka). Každý člověk totiž zanechává, na místě kde seděl, nebo na předmětech kterých se dotýkal svůj tělesný pach. Tělesný pach konkrétního člověka má natolik specifické identifikační vlastnosti, že z něj je možné provést individuální identifikaci konkrétního člověka.

Materiální stopy na zúčastněných vozidlech

Na vozidlech může být deformace způsobena různou deformační silou. Při některých DN může jít pouze o poškození bočních zrcátek či lehčí poškození částí karoserie při špatném parkování. V případech čelních nebo bočních střetů jsou různé části karoserie deformovány větší intenzitou. Z policejní praxe plyne a crash testy bylo prokázáno, že místo největší intenzity deformace nemusí být ve všech případech nárazové místo. Při DN zejména ve vyšší rychlosti se často stává, že nárazové místo je méně deformované než jiná místa karoserie, například proto, že o sebe vozidla určitou částí zavadí, načež dojde ke smyku a přetočení vozidla přes střechu apod. Rozsáhlejší deformace vzniká nikoli po střetu vozidel mezi sebou, ale až po nárazu do předmětů okolo komunikace. U každé stopy na vozidle se zkoumá její příčinná souvislost s DN. Vždy je důležité vyhledat také předmět nebo věc, která poškození vozidel nebo předmětů způsobila. Vyhledáním těchto proti-stop lze určit, zda stopa vznikla při DN, nebo zda se jedná o starší poškození a v případě nejasností lze provést znalecké posouzení.

Materiální stopy na pevných objektech

Pevným objektem se v tomto případě rozumí stavby, kdy může jít o rodinné domy nebo jiná dopravně technická zařízení, která náleží k pozemní komunikaci.

Nejčastěji půjde o různé zdi, nadjezdy, podjezdy, vodovodní propusti, obrubníky, sloupy osvětlovacích těles, zábradlí, dopravní značení, svodidla a další části, které se vyskytují u pozemní komunikace. Na všech těchto předmětech se vyhledávají stejně jako na vozidlech proti-stopy, které jsou vytvořeny v souvislosti s DN. Důvodem zkoumání těchto těles je to, že pevné předměty mají vždy svou povrchovou charakteristiku. Způsob deformace, poškrábání či poškození vozidel je vždy při srážce s pevnou překážkou individuální. Odborná kriminalistická literatura uvádí pojem vstříčné stopy, které jsou vždy jasně individuální. V bezprostředním místě pevných objektů se nacházejí různé úlomky z vozidla, nejčastěji jde o střepy z různých částí vozidla ze světel nebo zasklení, ale může jít také i o části laku, plastů i kovových částí vozidla.

Materiální stopy na tělech obětí nebo zraněných osob a jejich oděvech

Prohlídka těla zemřelých osob se na místě DN provádí vždy za přítomnosti lékaře, například koronera. Při úmrtí u DN je vždy nařízena soudní pitva. Tuto povinnost ukládá trestní řád v §115 odst. 1.²¹ Zjištění rozsahu zranění soudní pitvou může přispět k zjištění, kde osoba ve vozidle seděla a zda například byla řidičem. Mimo jiné se také zjišťuje přítomnost návykových látek v těle.

Ohledání těla a oblečení se u zraněných osob často provádí až dodatečně v nemocnicích, v praxi toto ohledání provádí policisté dopravních inspektorátů po ukončení své činnosti na místě DN. K dokumentaci zraněných osob v nemocnicích může integrované operační středisko využít také policisty ze základních útvarů (obvodní/místní oddělení PČR), kteří provádějí dokumentaci ve spolupráci s lékařem. Z místa DN jsou zraněné osoby převáženy rychlou záchrannou službou k dalšímu ošetření. Tímto nezbytným transportem osob může být znehodnocena hodnota zajišťovaných kriminalistických stop. V některých případech je totiž potřeba oblečení osob rozstříhat, roztrhat atd. Při vyšetřování DN může často pomoci ohledání oblečení zraněných osob. U oblečení se dokumentuje zejména poškození, nejčastěji roztržení, zakrvavení nebo sedření

²¹ ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66 [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1101>> § 115 odst.1. „Vznikne-li podezření, že smrt člověka byla způsobena trestným činem, musí být mrtvola prohlédnuta a pitvána.“

od vlečení vozidlem či po upadnutí. U chodců a cyklistů je důležité také zadokumentovat celý oděv, zejména reflexní prvky na oděvu, pokud tam jsou.

ad. b) Paměťové stopy

Paměťová stopa je soubor vnímaných a do paměti člověka uložených informací. Lidí jsou schopni zapamatovat si průběh DN a znovu si vybavit a podle potřeby ho i ústně převyprávět. Pro objasnění DN se jedná zejména o osoby, které jsou schopné tyto stopy ve své mysli vyvolat a zpětně je reprodukovat policistům v záznamu. Policisté paměťové stopy zajišťují zapsáním do protokolu „Úřední záznam o podání vysvětlení“. Policista může nositele stop také pouze „vytěžit“ souborem předem stanovených otázek nebo může výslech nahrát na diktafon.

Vytěžení osoby, která je ošetřována posádkou záchranné služby může být také jediný způsob k zajištění paměťové stopy u osob, jejichž zdravotní stav se zhorší, upadnou do bezvědomí nebo je předpoklad, že zemřou, hrozí trvalá ztráta této stopy. Paměťové stopy mohou vést ke zjištění příčin DN, ale také ke všem okolnostem, které příčině mohly předcházet a které následovaly bezprostředně po ní. Zpravidla není podstatné, zda je výslech prováděn dle trestního řádu²² popřípadě dle zákona o policii²³. Otázky, v nichž pokládáné a předem připravené jsou totožné.

Seznam všech otázek, sloužící k zadokumentování paměťové stopy uveden dle literatury „Dopravní nehody“, kterou napsal Chmelík Jan a kolektiv²⁴. Zde autoři uvádějí, že otázky mají objasnit následující skutečnosti:

- *na kterém místě se osoba nacházela (kde seděla) a jaký měla výhled,*
- *jakou vykonávala činnost, kam se pohybovala,*
- *pokud člověk seděl ve vozidle, na kterém místě, další osazení vozidla osobami, zda sledoval provoz na komunikaci, čemu se osádka vozidla*

²² ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66 [online]. [cit. 20. 12. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1101>> § 158 odst 6, popřípadě se výslech provede jako neodkladný a neopakovatelný úkon dle §160 odst. 4 téhož zákona

²³ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s.4086-4116 [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5332>> §61 Podání vysvětlení

²⁴ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 296 a 297.

- věnovala (rozhovory, hledání nějaké adresy na domech atd.),*
- *zda byl jeho výhled omezen, a čím,*
 - *zda je aktivním řidičem a kterých dopravních prostředků nejčastěji užívá apod.*
 - *v jaké situaci vnímal rychlost vozidla, či postavení dalších účastníků, vzájemné postavení vozidel či účastníků apod.,*
 - *zda se vozidlo (či účastníci) k němu přibližoval, či naopak,*
 - *na směr jízdy vozidel či dalších účastníky,*
 - *po které straně komunikace jel s dopravním prostředkem řidič (pohyboval se účastník provozu na pozemní komunikaci) a způsob jeho jízdy (pohybu),*
 - *zda dal řidič (účastník) zřetelně najevo zamýšlenou změnu směru jízdy,*
 - *zda řidič před nehodou brzdil, jak se choval dopravní prostředek (jak se choval další účastník před dopravní nehodou),*
 - *zda lze z chování řidiče usuzovat na ohleduplnou a opatrnou jízdu (ve vztahu k ostatním účastníkům),*
 - *zda viděl přecházet chodce (byl-li účastníkem) po přechodu,*
 - *zda dopravní prostředek vykazoval nějakou zjevnou technickou závadu, a podle jakých příznaků usuzuje,*
 - *zda a jak byl dopravní prostředek osvětlen,*
 - *jak se choval řidič (účastník) po dopravní nehodě, zda poté nepožil alkoholické nápoje (případně si nevzal nějaké léky),*
 - *zda a případně jak manipuloval řidič (či jiný účastník) s dopravním prostředkem, který měl na nehodě účast,*
 - *zda se nějak účastníci dopravní nehody do příjezdu policie mezi sebou domlouvali,*
 - *případně další okolnosti, na které si vzpomněl.*
 - *upřesnění doby, kdy k dopravní nehodě došlo,*

- *povětrnostní podmínky, jaká byla viditelnost v době nehody, odhad vzdálenosti k pevnému bodu za daných podmínek, zda bylo zapnuté veřejné osvětlení, osvětlení komunikace jiným zdrojem,*
- *jaký byl stav povrchu komunikace (suchá, rovná, vozovka bez výtluků, po dešti, zasněžená, námraza apod.),*
- *hustota provozu na komunikaci, případně druh vozidel,*
- *označení komunikace s právem přednosti v jízdě, zda byla funkční světelná signalizace (výstražná světla u železničního přejezdu), jaká barva světla pro jednotlivé účastníky svítila,*
- *zda byla na komunikaci překážka, její popis, rozměry, označení apod.*
- *jejich postavení, příp. funkce, činnost v době dopravní nehody,*
- *vnímání a popis nehodového děje,*
- *druh, rozsah a následky poškození,*
- *odhad způsobené výše škody a stanovisko k její náhradě,*
- *zda uplatňuje technickou závadu jako příčinu dopravní nehody.*

Zajišťování paměťových stop na audiozáznam

Audio-výslech představuje moderní formu úředního záznamu o podání vysvětlení v audio provedení. Oprávněnost k provádění tohoto úkonu je zakotvena v zákoně o Policii ČR ²⁵ „*Policie může, je-li to nezbytné pro plnění jejích úkolů, pořizovat zvukové, obrazové nebo jiné záznamy osob a věcí nacházejících se na místech veřejně přístupných a zvukové, obrazové nebo jiné záznamy o průběhu úkonu.*“ Jeho výhodou je možnost vyhnout se výslechům²⁶, prováděných policistou na místě DN pouhým vytěžením osob bez okamžitého zapsání do protokolu. Protokol policisté zapisují ve třetí osobě formou úředního záznamu o podání vysvětlení s časovým odstupem od provedení vytěžení účastníků DN. To provádějí až po návratu zpět do kanceláře. Na tyto „výsledky“ si často účastníci DN stěžují

²⁵ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s.4086-4116 [online]. [cit. 16. 10. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5332>> §62 odst. 1

²⁶ ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s.4086-4116 [online]. [cit. 16. 10. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5332>>, §61 Podání vysvětlení

během správním řízení a zpochybňují jejich výpověď. U útvaru dopravního inspektorátu v Semilech byl způsob provádění audio-výslechů zaveden v roce 2012, ovšem pouze u přestupků. Policisté si pořízováním audio-výslechů na místech DN zjednodušili práci tím, že nemuseli zapisovat ručně obsah výpovědi osob. Pořízení audio-výslechu se skládalo z několika snadných kroků. Před začátkem nahrávání audio-výslechu nejdříve policista dal osobě v písemné formě poučení, které vyslýchaný podepíše. Po podpisu poučení policista uvedl do chodu diktafon a tak začal průběh výslechu. Tak mohly být zadokumentovány otázky a odpovědi v průběhu výslechu.

Audio-výslech by měl dát odpovědi k následujícím informacím:

- datum, čas, místo dopravní nehody,
- identifikace osoby, od které je požadováno vysvětlení (uvádí sama osoba),
- dotaz, zda osoba porozuměla poučení, které před nahrávání podepisovala,
- monolog vyslýchané osoby, která souvisle hovoří bez přerušování policistou,
- dialog a případné doplňující otázky pokládané policistou (vyplnou z monologu),
- dotaz, zda osoba sama chce ještě něco doplnit,
- datum a čas ukončení výslechu,
- označení policisty, který prováděl výslech (jméno a hodnost), tímto posledním krokem je nahrazena podpisová doložka policisty klasického výslechu v papírové formě.

Audio-výslechy se ukládají ve formátu MP3, nastavením diktafonu na kvalitu zvuku 32 až 128 kb/s zpravidla výslech nepřesahoval objem dat 1MB. Velikost dat nepředstavoval problém ani při zasílání datové zprávy ani při nahrávání do systému ETŘ (evidence trestního řízení), který je pro Liberecký kraj nastaven na max. 5MB na soubor. Je potřeba podotknout, že některé jiné formáty, např. WMA typický pro operační systém Windows nelze z ETŘ zasílat datovou zprávou.

Provádění audio-výslechů má tyto výhody:

1. **Efektivita** – spočívá v úspoře času policisty. Sepsání záznamu o podání vysvětlení trvá cca 30-60 minut, audio záznam pouze cca 3-10minut. Je tak možné výslechy provést okamžitě a následně předvolání svědků, podezřelých a poškozených odpadá.

2. **Relevantnost** – výpověď osoby, kterou nelze „zkreslit“ vyslychajícím v papírově podobě a to převážně u podání vysvětlení bez podpisů, tedy ve formě úředních záznamů ve třetí osobě. Výpověď audio-výslechu nelze vyslychanou osobou později ani zpochybňovat na rozdíl od záznamů v třetí osobě.

3. **Autentičnost** vyslychajícího i vyslychaného - v audio-výslechu je přesně zaznamenán slovní projev, reakce na otázky policistů s případným váháním a změnou odpovědi apod. vyslychaného. V písemném provedení výslechu není možné rozpoznat, kterou svoji odpověď se osoba rozhodla změnit a to buď v průběhu výslechu, nebo při konečném čtení. V policejní praxi jsou „nehodící“ věty řešeny smazáním a nikoliv řádnou opravou výslechu ve spodní části výslechu, tak aby bylo patrné, že proběhla oprava.

4. **Nenáročnost** – podání vysvětlení osob, protože není potřeba mít u sebe počítač, toto je vhodné například u výslechů v terénu²⁷.

V souvislosti s audio výslechy se poslední programovou vybaveností na DI Semily stal program NovaVoice, který automaticky přepisuje řeč do textu. Program se častějším využíváním učí rozpoznat řeč jednotlivých uživatelů. Hlavním důvodem k testování programu byla funkce, ve které umí NovaVocie převést hudební soubory do textu. Základní myšlenkou byl jednoduchý přepis audio-výslechů do písemné formy a to pro účely trestního řízení. Program rozpoznávání řeči má zpočátku u jednotlivých uživatelů značnou chybovost v přesnosti přepisu, proto je nutné ho zpočátku naučit, jak a kdo vyslovuje které výrazy, zkratky atd., pro uživatele je program časově a prakticky výhodný až po určité době, po kterou je používán. Audio-výslechy ale obsahují hlasy více osob (policisty, vyslychané osoby případně tlumočnicka). Praxí tak byla zjištěna vysoká chybovost při přepisu hudebního souboru s hlasy více osob a na základě tohoto důvodu se od dalšího užívání programu NovaVoice upustilo.

²⁷ JEBAVÝ L. *Audiovýslechy*. [CD], Semily : [2012]. Prezentace audiovýslechů vedoucího DI Semily. [cit. 6. 10. 2017],

5.3 Metody a druhy dokumentace místa dopravní nehody

Aby byla každá DN řádně objasněna a vyšetřena, je důležitou součástí spisového materiálu kriminalistická dokumentace místa DN. Kriminalistická věda pro tyto případy vyvinula několik metod a postupů, jak realitu místa DN zachytit pro opakované zkoumání, zjištění příčin DN a také k získání důkazního materiálu pro případné soudní řízení.

Mezi důležité metody řadíme kriminalistickou dokumentaci, kterou lze dělit na:

- I. topografickou dokumentaci – náčrtek a plánek,
- II. protokol o nehodě v silničním provozu,
- III. kriminalistickou fotodokumentaci místa DN.

ad. I) Topografická dokumentace

Metoda topografické dokumentace předkládá postupy a doporučuje prostředky, kterými policisté mohou zhotovovat náčrtky a plánky místa DN. Její podstatou je k vhodně zvoleným bodům (označujeme je jako výchozí a pomocné body měření) vyměřit všechny vyhledané stopy, vzájemné polohy vozidel, osob, zvířat nebo předmětů. Výsledkem je vytvoření náčrtku na místě DN a následně i vytvoření plánu podle náčrtku. V obou případech jde vždy o půdorysný obraz ohledávaného místa.

K přesnému zaměření a zakreslení ohledávaného místa je proto vhodné zvolit některou z těchto vyměřovacích metod:

- metoda pravoúhlého měření,
- metoda průsečného měření,
- metoda trojúhelníkového měření,
- zvláštní případy měření,
- moderní zakreslování s pomocí leteckých snímků.

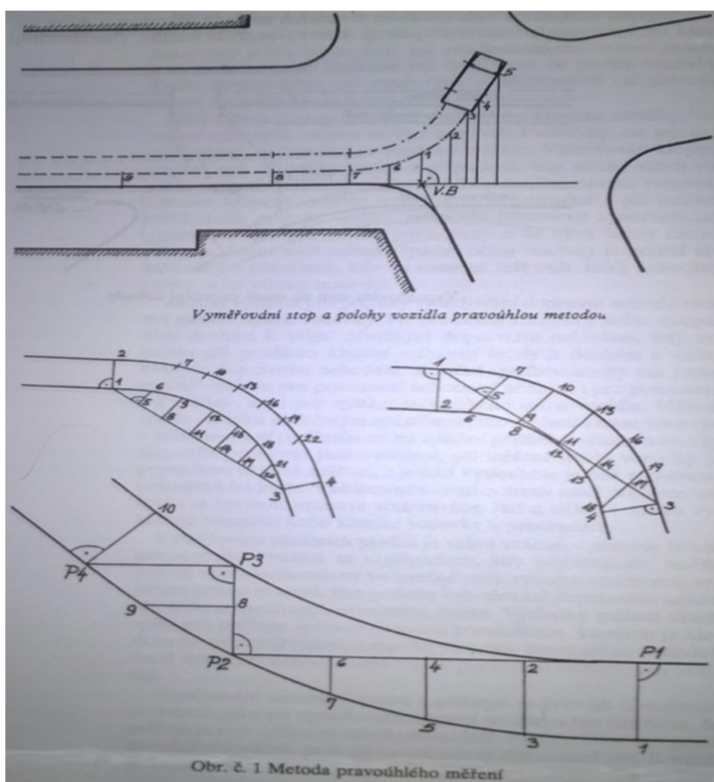
Metody vyměření místa dopravní nehody

Při ohledání DN je vyměření místa jednou z nejdůležitějších činností. Zpravidla bývá velmi náročné vzhledem k tomu, že většina DN se nachází na křižovatkách nebo v zatáčkách, je nutné znát více způsobů jak správně vyměřit takovéto místo. Pro rozdělení těchto metod a jejich stručný popis bude využita literatura „Vyšetřování silničních DN“ od JUDr. Jana Chmelíka²⁸.

V praxi jsou běžně používané tři způsoby:

- a) metoda pravoúhlého měření,
- b) metoda průsečného měření
- c) metoda trojúhelníkového měření.

ad. a): Metoda pravoúhlého měření²⁹



Obr 1: Jedná se o nejčastěji používanou metodu v praxi. Vyměřování se provádí tak, že se měří kolmice, buď skutečné, nebo záměrně vytvořené přímky pro účel vyměřování touto metodou. Přímka se musí vytvořit minimálně za použití dvou bodů. Tato metoda je vhodná pro měření menších a rovných vzdáleností, nebo při využití vyobrazeného postupu, také k vyměřování

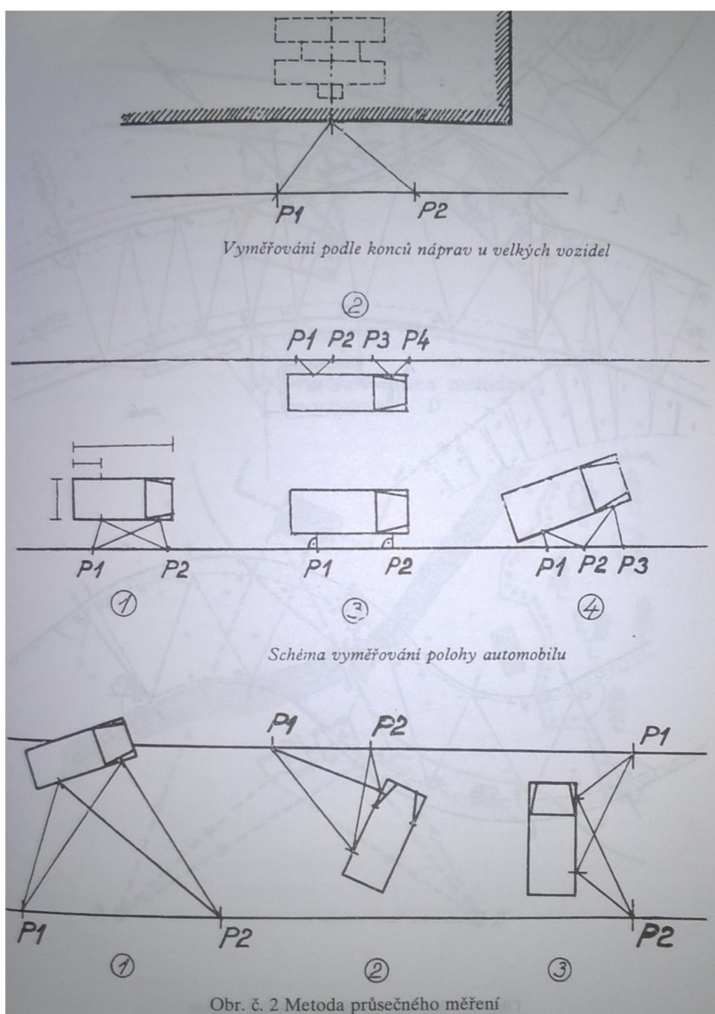
zatáček viz spodní část obrázku 1. Zde je vytvořena pomyslná přímka za pomoci dvou zvolených bodů. V praxi se tato metoda pro zakreslení situace v zatáčkách používá minimálně. Většinou policisté mají na místě DN k zaměření větší počet stop

²⁸ CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 48-55.

²⁹ CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. . 52.

a předmětů a vlastní vytváření nových pomyslných přímek by bylo akorát dalším přidělováním práce navíc. V policejní praxi se více osvědčila k vyměření zatáček metoda trojúhelníková.

ad. b): Metoda průsečného měření³⁰



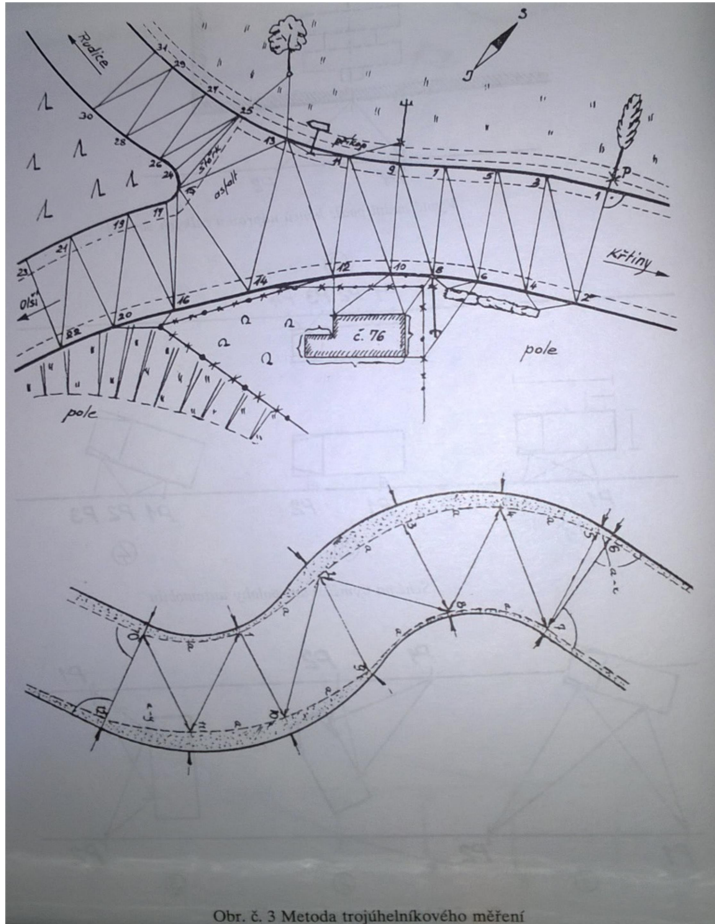
Obr 2: K přesnému vyměření této metody je potřeba nejméně dvou pevných bodů. Využívá výchozího bodu měření nebo dalších pomocných bodů měření, kterých může být větší počet. V praxi bývá jako jeden z bodů zvolen výchozí bod měření ale metodu lze využít i bez jeho zvolení a to pouze za pomoci pomocných bodů. Kriminalistické stopy, dále zajišťované předměty resp. jejich postavení v reálném prostředí se vyměřují od obou zvolených bodů měření a vzdálenosti se

zakreslí a kótují do náčrtku a později se bez kót zanesou do plánu. Tato metoda je přesná a není tak náročná jako trojúhelníková, neboť se nemusí přesně vyměřovat pravý úhel. Na obrázku jsou znázorněny metody vyměřování náprav vozidel k určeným bodům. Policisté rádi volí tuto metodu k vyměření a zakreslení místa DN. Metoda je využívána zejména proto, že policisté nemusí dodržovat přesně pravý

³⁰ CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 53.

úhel. K využití této metody je potřeba využít většího počtu pomocných bodů měření, aby jednotlivé měřené vzdálenosti nebyli příliš vzdálené.

ad. c): Metoda trojúhelníkového měření³¹



Obr. 3

Trojúhelníková metoda se nejčastěji používá pro vyměřování různých tvarů zatáček, křižovatek nebo také u vyměřování větší plochy DN. K přesnému zaměření stačí pevně určit - výchozí bod měření (VBM). K tomuto bodu je zároveň stanoveno velké množství dalších dílčích bodů - pomocných bodů měření (PBM). Dílčí body PBM je nutno zvolit tak hustě, aby celé vyměřované

místo DN bylo pokryté sítí trojúhelníků. V praxi jsou tyto body vyznačovány přímo reflexním sprejem na povrch komunikace. Nejprve se zvolí, VBM a poté ve vzdálenosti například pěti metrů body PBM po obou okrajích komunikace. Protože jsou již známé vzdálenosti bodů PBM po okrajích komunikace (např. v obr. 3 uvedených 5 metrů), postačí z jedné strany body pospojovat (proplést). Po vypletení všech bodů zjistíme všechny délky stran všech trojúhelníků. Pokud se tímto způsobem vyměřuje křižovatka viz. obr. 3, jedna z komunikací se proplete celá, jako kdyby šlo o hlavní pozemní komunikaci. Navazující komunikace se pak vyměří stejným způsobem. Tato metoda je velice přesná a zachycuje přesný tvar křižovatky, který se zanesou do náčrtku včetně zjištěných kót. Vzdálenosti se uvádějí

³¹ CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 54.

nejčastěji v metrech a jsou důležité pro vypracování plánku. Náčrtek je totiž podkladovým materiálem pro vyhotovení plánku DN.

Zvláštní případy měření

Zvláštní případy vyměřování jsou u DN používány zcela výjimečně. Jedná se o měření výškových rozdílů, jako například naklopení vozovky v zatáčkách, dále výškové měření nepravidelných profilů, silničních příkopů a svahů. V praxi se toto měření provádí za pomoci vodováhy a skládacího metru. Tento způsob měření výškových úrovní se však v policejní praxi využívá pouze minimálně. Používá se především u DN se smrtelným zraněním nebo dodatečně až na základě žádosti znalce v rámci opakovaného ohledání místa DN.

Náčrtek

Náčrtek je půdorysný obraz místa DN. V přibližném poměru ke skutečnosti znázorňuje místo DN. Policista jej vytváří na místě DN a je zakreslován ručně. Proto zde nejsou vzájemně zakreslované předměty v přesném měřítku. Rozměry v náčrtku jsou opatřeny kótami, které byly získány vyměřováním.

U méně závažných DN pouhý náčrtek může nahrazovat plánek, proto je dobré vyznačené rozměry zakreslovat tak, aby se v něm vyznala i další osoba. Často se stává, že policisté náčrtek kreslí tak, jak jsou oni samotní zvyklí a pouze za účelem vypracování plánku, což stěžuje orientaci jiným policistům nebo správním orgánům.

Náčrtek nahrazuje plánek také u DN zaviněné zvěří a DN s projednáním. DN s projednáním je zjednodušený způsob vyřízení DN přímo na místě, obdobně jako DN zaviněná zvěří, která se přímo odkládá. Z programu Lotus Notes se vytváří formulář „Protokol o dopravní nehodě s projednáním“. Součástí tohoto formuláře není slovní popis ohledání místa DN. Po zadání všech osob, vozidel a předmětů do programu Lotus Notes program sám vygeneruje obsah celého formuláře. Do formuláře se poté doplní pouze číslo příkazového bloku, výše uložené pokuty a krátké vyjádření viníka DN. Tento zjednodušený způsob vyřízení DN se na DI

Semily využívá v případech, kdy dojde ke zranění viníka DN nebo v případech, kdy dojde k poškození majetku třetí osoby. Nejčastěji jde o poškození svodidel, elektrických a telefonních sloupů, jejichž vlastníky jsou právnické osoby.

Při vyhotovení náčrtku, policisté zvolí výchozí bod měření (dále jen VBM). Tento bod musí být relativně neměnný. V praxi je jako VBM zvolen roh přilehlého domu, svodidla, okraj vodní propusti pod komunikací nebo různé mosty, sloupy veřejného osvětlení a nadjezdy. V případě rozsáhlejšího místa nebo vzhledem k použité metodě měření, vhodně zvolit také pomocný bod měření. Protože ohledání DN probíhá zpravidla ve volném terénu, může se stát v některých případech, že VBM je příliš vzdálený od ohledávaného místa. V takovémto případě lze zvolit jeden VBM a více pomocných bodů měření, které se vyznačí do náčrtku. Vyznačí se také vzdálenost mezi výchozím a pomocnými body měření.

Do náčrtku se zakreslí tvar místa DN a také všechny předměty v poměrné poloze od sebe, poté jsou do náčrtku dopisované míry. Kromě vzájemné polohy všech předmětů se do náčrtku vyznačí také směr jízdy jednotlivých vozidel, popřípadě místo chůze, vběhnutí osob nebo zvířat. Dále se vyznačí směry, kam komunikace pokračuje. Vyměření místa je prováděno měřícím kolečkem.

V náčrtku se všechny předměty, vyhledané a zajištěné kriminalistické stopy číselně označí. Toto číselné značení se musí shodovat jak s fotodokumentací, tak s protokolem o nehodě v silničním provozu. Součástí náčrtku je vždy legenda a způsob vyměřování místa DN a orientace místa k severu. V praxi policisté podepisují náčrtek ve spodní části, pokud je to možné zúčastněné osoby.

Plánek

Plánek je přesné vyobrazení všech předmětů, které se provádí v předem zvoleném měřítku dle náčrtku. Jde opět o půdorysné vyobrazení místa DN. Pro účely policie se používá program PC CRASH. Tento program disponuje možností vložení naskenovaného obrázku, který lze překreslit a podklad následně zrušit. Proto lze nejdříve narýsovat na milimetrový papír za pomoci pravítka a kružítka přesný tvar místa DN v měřítku, který se překreslí ve výše uvedeném programu.

V současné době se od této metody konstruování plánu na papírovém podkladě na pracovištích DI upouští a využívá se stále více jako podklad

k překreslení letecká fotografie. Letecké snímky jsou běžně dostupné v mapových podkladech na internetu. Takto pořízený letecký snímek se také vloží do programu PC CRASH, překreslí a následně se podklad odstraní.

Po zakreslení tvaru zatáčky nebo celé křižovatky se do plánu doplní jednotlivé vyhledané stopy, polohy vozidel, předmětů a dopravní značky. Důležité je také v místě vyznačit výchozí bod měření a pomocné body měří. Plánek se vyhotovuje v měřítku, které uvedeno ve spodní části, proto se v něm nezakreslují kóty. Zcela běžně se plánek vytváří pro měřítko 1:200. Podle vybavenosti jednotlivých dopravních inspektorátů nejčastěji a dle požadavků na velikost plánu se tiskne na formát A4 nebo A3, buď na výšku nebo na šířku. Program umožňuje i další měřítka jako např. 1:300, 1: 400 a mnohé další. Za pomoci těchto měřítek lze zhotovit plánek i v tomto větším měřítku, jen proto, aby bylo podrobně zadokumentováno místo DN.

Plánek místa DN má díky programu PC-Crash jasně předdefinovaná místa, která vždy obsahují datum, čas, číslo jednací, seznam vozidel, použité měřítko, prostor pro samotný plánek a prostor pro editaci policistou. V prostoru pro plánek je celkové půdorysné vyobrazení místa DN, vyznačuje se sem také legenda a směr světové strany. Legenda k plánu obsahuje číselný seznam a konkrétní popis jednotlivých stop v půdorysném zakreslení místa DN, zde se proto uvádí pouze čísla, které popisuje legenda. Umístění legendy není v programu PC-Crash přímo stanovené, proto se umísťuje vždy vedle zakreslení tvaru místa DN. V editovatelné části se uvádí zejména datum a místo DN. Ve stručnosti se uvede jaká DN je ohledávána např. střet osobního vozidla a cyklisty. Jako poslední údaj je zde jméno policisty, který plánek vypracoval.

Moderní zakreslování s pomocí leteckých snímků

S dostupností internetu jsou v dnešní době všem policistům volně dostupné mapové podklady. Jedná se o letecké snímky, které lze na mapách³² z internetu volně stáhnout a použít jako podklad například do programu PC CRASH. Toto ulehčuje práci policistům tím, že dostávají letecký pohled na skutečný tvar zatáčky nebo křižovatky.

³² SEZNAM.CZ, GOOGLE.CZ. *Ukázka leteckého snímku*. [online], [cit. 10. 10. 2017], Dostupné : <<https://www.mapy.cz> nebo <https://www.google.cz/maps>>

Obr 4: Plánek DN z roku 2012, který byl zpracován za využití leteckého snímku mapových podkladů z internetu. Plánek pochází z DI Semily. Dokumentuje DN jízdního kola a vozidla, kdy řidič osobního vozidla nedal přednost jízdnímu kolu, jedoucímu do křižovatky po hlavní pozemní komunikaci. Při nehodě došlo ke zranění cyklisty, proto nemohla být vyřešena na místě na formulář „Protokol o dopravní nehodě s projednáním“, ale musela být oznámena do správního řízení.

Policie ČR pro zpracování plánu k DN používá PC CRASH - program pro analýzu DN³³ ve verzi programu 10. Tato verze obsahuje poměrně jednoduché používání kružnic. Proto se trojúhelníková metoda využívá k vyměřování stále častěji. Starší verze programu PC CRASH použití kružnic neobsahovala, což mnohdy znamenalo, že se policisté odvraceli od jednak pracného vyměřování touto metodou na místě nehody, tak nutnosti nakreslit si ručně za využití kružítka šablonu ve zmenšeném měřítku.

ad. II) Protokol o nehodě v silničním provozu

Protokol o DN v silničním provozu je v současné době policisty sepsován v programu Lotus Notes, ve kterém se vytváří formulář „Protokol o nehodě v silničním provozu“. Policista nepíše tento formulář přímo na místě DN, ale zpravidla až při návratu na útvar. Při vypracování formuláře se jako hlavní pomůcky používají již provedené zápisky z ohledání, náčrtek, ale také pořízená fotodokumentace.

Protokol o nehodě v silničním provozu je vlastně písemný popis ohledávaného místa DN, který se rozděluje na více částí. Některé lze libovolně editovat a některé se zase propisují automaticky z již vložených dat do DN.

³³ PC CRASH [online], [cit. 10. 09. 2017], Dostupné : <<http://pccrash.cz>>

Ukázka formuláře „Protokol o nehodě v silničním provozu“ s vyplněnými údaji:

Protokol o nehodě v silničním provozu

(Všechny údaje zde uvedené jsou smyšlené)

K dopravní nehodě došlo v době od - do	22. 12. 2016 v 13:58
Místo	Husova – místní komunikace u domu čp. 111

Účastníci dopravní nehody	1) Nezjištěné vozidlo, řidič ujel 2) 4L3 2757 (CZ) osobní automobil – Škoda Octavia 1.9 TDI výše škody na vozidle 3 tis. Kč
------------------------------	---

Svědci	Josef HAVRDA – svědek nar. 01. 01. 1987, místo nar. Turnov, stát; ČR, státní příslušnost ČR trvale bytem: Husova 111 CZE
--------	---

Tato výše uvedená pole se generují automaticky a v protokolu již není možné data editovat. V případě potřeby jakékoliv změny, je nutno provést opravu přímo v záložce vozidlo nebo osoba. Po provedení takovéto změny je nutné aktualizovat protokol.

Vylíčení události	Popiš směr a způsob jízdy (chůze) účastníků, jak došlo k nehodě, co bylo příčinou nehody (nedodržení předpisů, únava, podnapilost, tech. vada vozidla, tělesná vada řidiče nebo jiná okolnost), která ustanovení vyhlášky byla porušena a kým.
O věci dále rozhodne	Věc je v šetření – o pachateli přestupku resp. TČ nebylo rozhodnuto

Zde je přesně stanoveno, co má být popisováno. Uvedený text je přepsaný z protokolu. Text slouží jako pomůcka policistům při vytváření formuláře a automaticky se již netiskne.

Technické údaje vozidel	<p>1) nezjištěno, řidič ujel</p> <p>2) 4L3 2757 (CZ) osobní automobil – Škoda Octávia 1.9 TDI</p> <p>(v tomto poli je dále generováno více údajů k vozidlu, např. poškození vozidla, vlastník, pojistitel, platnost STK)</p>
-------------------------	--

Dopravní nehoda oznámena	22. 12. 2016 čtvrtek
- dne	14:22
- v	Josef Havrda
- kým	
Místo ohledáno	20.12.2016 14:30 – 14:50
- dne, od-	prap. Jakub NOVÁK, prap. Aleš NOVÝ
do	Josef Havrda
- kým	
- přítomen	
Ohledání místa dopravní nehody	<p>I. Dopravní situace:</p> <p>a) Popiš, zda jde o křižovatku nebo volný úsek, dopravní značení vodorovné i svislé, šířkové a spádové poměry, druh povrchu (dlažba živice, beton, štěrk), stav povrchu (suchý, mokrý, zledovatělý), přehlednost, přehlednost dopravních zařízení (zábradlí, svodidla atd.), hustota provozu, světelná signalizace</p> <p>b) Povětrnostní podmínky v době ohledání (déšť, sněžení,</p>

	<p>možnost oslnění sluncem), v noci též druh veřejného osvětlení a zda bylo v činnosti</p> <p>c) Stav řidičů, dioptrické brýle, ovlivnění alkoholem nebo drogami a jejich projevy, jiná tělesná vada</p>
	<p>II. Popis stop:</p> <p>a) Poloha vozidel, poloha těl, co bylo změněno po nehodě, stopy jízdy, brzdění atd. jejich délka, ostatní stopy např. bláto, střepy, krevní skvrny atp.</p>
	<p>II. Popis stop pokračování:</p> <p>b) Stopy na vozidlech, svodidlech, zábradlích atp.</p>
	<p>III. Učiněná opatření:</p> <p>Pitva, prohlídka vozidla znalcem, odběr vzorku krve, fotodokumentace, vyrozumění</p>

Podpisová doložka policisty:

Jak již bylo uvedeno výše pod částí „Vylíčení události“, vepsaný text v tabulce je pouze návodem pro policistu vytvářející protokol o nehodě v silničním provozu. Tento text již není viditelný při tisku dokumentu.

ad. III) Kriminalistická fotodokumentace DN

Tento druh fotodokumentace místa DN je prováděn systematicky stejně jako vyhledávání a označování stop. Fotodokumentace má co nejdříve a nejpřesněji zachycovat místo DN a její příčiny i následky. Důležité je dodržovat správný postup při pořizování fotografií tak, aby vznikl přehledný a ucelený obraz místa. Proto se v praxi pořizují fotografické záběry v následujícím pořadí:

- a) celkové,
- b) polodetailní,
- c) detailní,
- d) celkově přehledné respektive výhledové fotografie.

Tyto záběry zachycují místo DN jako celek, tedy místo kde vnikla DN až po její ukončení. Takové místo může být poměrně malé, ale může také zabrat několik desítek čtverečných metrů.

V rámci fotografování místa DN, se pořídí fotografie celkové, polodetailní, detailní a celkově přehledné resp. fotografie výhledové, a to ve směru jízdy poškozeného řidiče. Pak následuje fotografické dokumentování vyhledaných stop. Při fotografování stop používáme fotografie celkové, polodetailní a detailní.

Ukázky fotografií z místa dopravních nehod, zdroj internet:



Obr 5: celková fotografie místa DN, fotografie podává ucelený obraz o místu ve vztahu k předcházející pozemní komunikaci.³⁴



Obr 6: polodetailní fotografie zaměřená na část zúčastněných vozidel a na vyhledané stopy, fotografie podává také ucelený obraz o stopách od pneumatik vozidla vpravo. Celkový pohled na takto vzniklé stopy vypovídá o místě střetu vozidel.³⁵

³⁴ VLTAVA LABE MEDIA. Českokrumlovskýdeník - Obrázek k dopravní nehodě. 2017. [online], [cit. 27. 9. 2017]. Dostupné : <<http://ceskokrumlovsky.denik.cz/nehody/tragicka-dopravni-nehoda-uzavrela-silnici-20170113.html>>

³⁵ POLICIE.CZ [online], [cit. 27. 9. 2017], Dostupné : <<http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehoda-488828.aspx>>



Obr 7: Detailní fotografie, snímek slouží k přesnému zadokumentování poškození, zpravidla se k těmto detailním fotografiím přikládá měřítko. Fotografie dává přesný přehled o výšce a velikosti poškození.
36

Fotodokumentace musí podat věrný a ucelený obraz o místu DN, o situaci a podmínkách na něm, o možných či patrných příčinách i o poškození vozidel a zařízení komunikace. Pro účely policie se v programu Lotus Notes zpracovávají dva druhy fotodokumentace v závislosti na právní kvalifikaci šetřené DN:

- a) kde se řeší přestupková jednání pachatele DN,
- b) kde se řeší trestně-právní odpovědnost pachatele DN.

ad a) V případech, kde se jedná o přestupek, se v programu Lotus Notes vytvoří formulář „Fotodokumentace desky“. U přestupkové dokumentace tedy postačí nahrát všechny pořízené fotografie do tohoto souboru a zde popsat jednotlivé snímky.

ad b) U trestných činů se používá stejný formulář „Fotodokumentace desky“ z programu Lotus Notes jako u přestupků ale, nenahrávají se do něj všechny pořízené snímky. Používá se pouze hlavní strana fotodokumentace. Další strany fotodokumentace se zpracovávají v programu např. XN-VIEW. V tomto programu se vytvoří náhledový list nebo listy, ve kterých jsou jednotlivé fotografie označeny pouze číselně, popř. může být v názvu fotografií obsaženo číslo jednací ze systému ETR (evidence trestního řízení). Poslední stranou fotodokumentace u trestných činů je formulář z programu Lotus Notes „Fotodokumentace popis“. V tomto formuláři jsou již snímky v návaznosti na náhledové listy podrobně označeny.

³⁶ POLICIE.CZ [online], [cit. 27. 9. 2017], Dostupné : <<http://www.policie.cz/clanek/krajske-reditelstvi-policie-lbk-zpravodajstvi-vyzva-verejnosti-k-dopravni-nehode.aspx>>

Video dokumentace místa dopravní nehody

V současné době je tato forma dokumentace prováděna stále častěji, vzhledem k tomu, že současné fotoaparáty mají ve standardním vybavení funkci pro natáčení videa. Video dokumentaci místa DN provádí policisté dopravních inspektorátů nebo v případech DN s těžkým následkem kriminalistický technik služby kriminální policie a vyšetřování. Dnes je video-dokumentace pořizována již v době příjezdu policistů na místo DN proto, aby byla zachycena přítomnost všech osob, které se v prostoru DN pohybují. Jde zpravidla o účastníky DN a také svědky a video-záznam umožňuje také rychle zadokumentovat jejich jednotlivá vyjádření.

Výhodou video-dokumentace místa DN je prostorová návaznost, a to platí v případě správného ovládní kamery. Při pořizování video dokumentace je potřeba dodržet všechny potřebné zásady video-dokumentace.

Video-záznam se provádí tak, aby vznikl ucelený a reálný přehled ohledávaného místa včetně všech vyhledaných stop. Aby byla pořízená video dokumentace v odpovídající kvalitě a věrně podala obraz o místě, je nutná při jejím pořizování odpovídající praxe a zručnost.

Video-záznam začíná vždy tím, že policista do objektu videokamery řekne den, čas a místo, kde se úkon provádí. Dále uvede také, za jakým účelem je video-dokumentace prováděna a osoby které budou tomuto úkonu přítomné.

Následuje obdobný postup jako při fotodokumentaci. Nejdříve se provádějí výhledové pohledy a následně se postupuje v pořadí vyhledaných stop. U všech detailních záběrů na stopy je pro celkovou přehlednost vždy nutné video oddálit , aby vznikl co nejuvěrnější přehled místa. Stopy se v průběhu natáčení videa slovně komentují. Na konci video dokumentace se opět uvede datum, čas, ukončení úkonu a kdo dokumentaci pořídil.

6 Kazuistika

V této části bude proveden rozbor DN, která byla v roce 2014 dokumentována a šetřena na dopravním inspektorátu v Semilech a následně byla medializována přes oddělení tisku a prevence krajského ředitelství policie Libereckého kraje.

Dne 11. 03. 2014 bylo na dopravní inspektorát v Semilech přijato cestou integrovaného operačního střediska Libereckého kraje oznámení o DN. Oznamovatel uvedl policistovi na příjmu linky tísňového volání „LTV-158“, že došlo k poškození jeho zaparkovaného vozidla v Turnově v části zvané Na Kamenci na parkovišti před obchodním domem Lidl. Na tomto místě neznámý pachatel poškodil zaparkované vozidlo a z místa DN ujel.

Po příjezdu hlídky na místo události oznamovatel ukázal policistům poškození svého vozidla. Jednalo se o vzdálené parkovací stání, které se nacházelo zhruba 150 metrů od vchodu do obchodního domu. Na parkovišti je vysoká koncentrace osob i vozidel. Vzhledem k této skutečnosti se nepodařilo zjistit žádného svědka k této DN, neboť naprostá většina dotázaných přítomných osob přijela do prostoru DN až po jejím oznámení, nebo o jejím průběhu neměla žádné relevantní informace. Od vedoucího prodejny obchodního domu Lidl bylo zjištěno, že nejsou vybaveni kamerovým systémem, který by směřoval do prostor parkoviště.

Ohledáním poškozeného vozidla a přilehlého místa se podařilo zajistit několik střepů a také část laku. U těchto stop bylo od začátku jasné, že nepatří poškozenému vozidlu. Hrstka střepů a malá část laku byly v danou dobu to jediné, co mohlo napomoci k objasnění DN. Místo DN bylo zadokumentováno náčrtem a fotodokumentací místa DN. Všechny podobné DN s ujetím jsou na dopravních inspektorátech šetřeny jako přestupek, stejně tomu tak bylo i v tomto případě. V rámci přestupků se u PČR nikdy nezasílají zajištěné stopy z míst DN na kriminalistickou expertízu. Důvodem je nevhodnost tohoto úkonu, neboť naprostá většina podobných nehod zůstane neobjasněna a výsledek expertízy by byl neefektivní.

Pro určení z jakého vozidla zajištěné střepy na místě pochází, bylo zapotřebí složit je nejprve do celku a podlepit izolační páskou. Po složení všech střepů bylo

zjištěno, že by se mohlo se jednat o kryt levého předního směrového světla, neboť složená část byla příliš malá na to, aby se jednalo o kryt celého předního světla.

Následovalo porovnávání složeného dílu s obrázky všech možných směrových světel na stránkách www.google.cz. Za pomoci těchto stránek bylo po několikahodinovém hledání vytipováno, že směrové světlo by mohlo pocházet z vozidla Hyundai Lantra II.

Dalším šetřením na internetu byla zjištěna informace, že tento druh směrových světel se montoval na vozidla rok výroby 1995-2000. Následovala písemná žádost na registr vozidel s žádostí o spolupráci k ustanovení vozidla. Vozidel Hyundai Lantra II z výše uvedených let v barvě podobné laku našťestí nebylo registrovaných velké množství. Z obdrženého seznamu z registru vozidel byla vytipována vozidla majitelů, kteří měli bydliště nejbližší místu DN.

Prověřováním vozidel ze seznamu bylo již při páté prověrce zjištěno vozidlo, které bylo poškozené na levé přední části. Majitel vozidla z počátku tvrdil, že k poškození vozidla v žádném případě nedošlo v souvislosti se šetřenou DN. Při ohledání byl k jeho vozidlu přiložen i úlomek zajištěného laku, který se přesně shodoval s částí chybějícího laku u levého předního světla.

Po předložení těchto důkazů, byl majitel vozidla natolik překvapen, že již dále nic nepopíral. K zavinění DN se při výsledku nakonec přiznal.



Obr 8:³⁷, nahoře na obrázku je výtisk levého směrového světla, který byl nalezen za pomoci vyhledávání na internetových odkazech ze stránek www.google.cz. Ve spodní části obrázku je vlevo zajištěná část laku z místa DN a na pravé části jsou již do celku podlepené a složené úlomky světla.

³⁷ NAŠEPOJIZEŘÍ. Článek a obrázek v kazuistice. [online], [cit. 06. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.nasepojizeri.cz/semilsko-aktualne/dopravaci-z-okresu-semily-se-nevzdavaji-ujet-vinikum-nehod-se-nevyplaci/?aktualitaId=30940>>

Závěr

Cílem této práce je prezentovat problematiku DN z pohledu kriminalistiky, uvést historický vývoj dopravní služby Policie ČR v kraji Liberec, přinést ucelený přehled policejních úkonů spojených s ohledáním DN a okomentovat úkony prováděné na místě DN, představit kriminalistické stopy zajišťované policejními orgány v rámci tohoto ohledání a objasnit jejich význam, a uvést možnosti dokumentace místa činu a úkonů na něm prováděných.

Práce je zaměřena na ohledání místa DN z pohledu kriminalistiky a začíná historickým vývojem služby dopravní policie, rozdělením jednotlivých druhů dopravních nehod a krátkým pohledem do právních disciplín. Z pohledu kriminalistiky jsou podrobně rozebrány kriminalisticko-taktické i technické úkony, které na místech DN mohou využívat příslušníci Policie ČR. Jsou zde uvedeny jednotlivé příklady dokumentace a postupů při jejich zpracování, ve kterých se odráží komplexní znalost všech výše uvedených úkonů a postupů, která je důležitá pro kvalitu ohledání místa DN a s tím spojenou důkazní hodnotu všech prováděných činností. K dosažení cílů autor využil metody analýzy a syntézy a sběru dat z odborné literatury a také praktických případů řešených policejní praxí, metody matematické, statistické i metody grafické a také poznatku z osobní praxe.

Vzhledem k tomu, že v blízké budoucnosti nelze očekávat žádné závratné snížení počtu DN na území ČR, lze tuto práci, zejména v oblasti moderní dokumentace místa činu i zaznamenávání hlasového projevu účastníků DN, využít jak ke studijním účelům, ale také jako metodický materiál pro příslušníky police ČR.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BAKER, J. Stannard a Lynn B. FRICKE. *The traffic-accident investigation manual : at-scene investigation and technical follow-up*. Evaston USA : Northwestern University Traffic Institute, 1986. s. 397. ISBN 978-0912642062.
2. HLAVÁČEK Jan, PROTIVENSKÝ Miroslav a kolektiv. *Praktická kriminalistika*. Praha : Kriminalistický ústav Praha Policie České republiky, 2006. 240 s.
3. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
4. CHMELÍK, Jan. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2005. 536 s. ISBN 80-86898-36-9.
5. CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*, Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 1998. 84s.
6. MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha : Milpo media, 2009. 160 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
7. MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika*. Praha : 2., přeprac. a dopl. vyd. C.H. Beck, 2004. 606s. ISBN 8071798789.
8. PORADA, Viktor. *Kriminalistika*. Brno : CERM, 2001. 746 s. ISBN 80-7204-194-0.
9. PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
10. ŠTEINBACH, Miroslav. *Čtvrtstoletí Policie České republiky*. Praha : Policejní prezidium České republiky, 2016. 127s. ISBN 978-80-260-9597-2.

Elektronické zdroje

1. DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Statistika železničních nehod. 2017* [online], [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/VZ_2015_DI.pdf>
2. JEBAVÝ L. *Audiovyslechy*. [CD], Semily : [2012]. Prezentace audiovyslechů vedoucího DI Semily. [cit. 6. 10. 2017],
3. MINISTERSTVO VNITRA. *Vznik BESIPu*. [online], [2012]. [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/historie-besipu>>
4. NAŠEPOJIZEŘÍ. *Článek a obrázek v kazuistice*. [online], [cit. 06. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.nasepojizeri.cz/semilsko-aktualne/dopravaci-z-okresu-semily-se-nevzdavaji-ujet-vinikum-nehod-se-nevyplaci/?aktualitaId=30940>>
5. PC CRASH [online], [cit. 10. 11. 2017]. Dostupné : <<http://pccrash.cz>>
6. PEOPLE FOR NET a.s. - *Zákruta.cz. Pojem ABS*, [online], [cit. 01. 11. 2017]. Dostupné : <<http://www.zakruta.cz/slovník-pojmu/pojem/abs/>>
7. PNEUMATIKY.CZ. *Pojem ABS*. [online], [cit. 10. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.pneumatiky.cz/info/oznaceni-dot.html>>
8. POLICIE - *Statistika dopravních nehod* [online], [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <<http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehodovost-2015.aspx>>
9. SEZNAM.CZ, GOOGLE.CZ. *Ukázka leteckého snímku*. [online], [cit. 10. 10. 2017], Dostupné : <<https://www.mapy.cz> nebo <https://www.google.cz/maps>>
10. STÁTNÍ PLAVEBNÍ ÚŘAD. *Statistika plavebních nehod*. [online], [cit. 04. 10. 2017]. Dostupné : <<http://plavebniurad.cz/nehody/>>

11. SYDOST.CZ. Dopravní statistika. *Statistika plavebních nehod*. [online], [cit. 04. 10. 2017], Dostupné : <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2015/rocenka/htm_cz/cz15_640000.html>
12. VLTAVA LABE MEDIA. *Českokrumlovskýdeník - Obrázek k dopravní nehodě*. 2017. [online], [cit. 27. 9. 2017]. Dostupné : <<http://ceskokrumlovsky.denik.cz/nehody/tragicka-dopravni-nehoda-uzavrela-silnici-20170113.html>>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 42-64. [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2994>>
2. ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s. 345-464 [online]. [cit. 11. 10. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5405>>
3. ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1991 [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z : <<https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=56&r=2001>>
4. ČESKO. Zákon č. 114 ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 30, s. 1610-1919. [online]. [cit. 21. 12. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2841>>

5. ČESKO. Zákon č. 141 ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád). In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1961, částka 66. [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=1101>>
6. ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3714-3747. [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=61010>>
7. ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o dráhách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79, s. 3041-3054. [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2808>>
8. ČESKO. Zákon č. 273 ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91, s.4086-4116 [online]. [cit. 22. 12. 2017]. Dostupné také z: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=5332>>
9. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s.4570-4616. [online]. [cit. 11. 10. 2017]. Dostupné také z : <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>>

Seznam obrázků a grafů

Graf 1: Počet dopravních nehod v letech 2012 - 2016 v jednotlivých okresech v Libereckém kraji.

Obrázek 1: Ukázka metody pravoúhlého měření

Obrázek 2: Ukázka metody průsečného měření

Obrázek 3: Ukázka metody trojúhelníkového měření

Obrázek 4: Plánek dopravní nehody

Obrázek 5: Ukázka celkové fotografie místa DN

Obrázek 6: Ukázka polodetailní fotografie místa DN

Obrázek 7: Ukázka detailní fotografie místa DN

Obrázek 8: Fotografie oddělením tisku a prevence k příkladu kazuistiky