

**Univerzita Palackého v Olomouci
Právnická fakulta**

Iva Kleinbauerová

**Metodika vyšetřování dopravních nehod se zaměřením
na silniční dopravní nehody**

Diplomová práce

Olomouc 2011

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma *Metodika vyšetřování dopravních nehod se zaměřením na silniční dopravní nehody* vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 26. února 2011

Na tomto místě bych chtěla poděkovat panu Prof. JUDr. Ing. Viktoru Poradovi, DrSc. dr. h. c., za vedení mé diplomové práce. Děkuji i panu Prof. JUDr. Jiřímu Jelínkovi, CSc. a paní Prof. JUDr. Milaně Hrušákové, CSc. za to, že mi umožnili psát práci na individuální téma.

OBSAH

1. Úvod	6
2. Teorie dopravních nehod	8
2.1 Kriminologická charakteristika	8
2.2 Klasifikace dopravy	8
2.3 Stopy dopravních nehod.....	10
2.3.1. Kriminologická stopa a její teoretický základ	10
2.3.2 Materiální stopy	11
2.3.3. Paměťové stopy.....	12
2.3.4 Význam kriminologických stop.....	12
2.4 Psychologie dopravních nehod.....	13
2.4.1 Pozornost	13
2.4.2 Únava.....	15
2.4.3 Rozhodování	16
2.4.4 Věk, zkušenosti, psychický stav řidičů.....	18
2.4.5 Pomoc účastníkům dopravních nehod	19
3. Silniční dopravní nehody z pohledu práva	21
3.1 Trestné činy v silniční dopravě	21
3.2 Přestupky v silniční dopravě.....	28
3.3 Bodový systém.....	33
4. Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod	36
4.1 Vyšetřovací situace.....	36
4.2 Zvláštnosti předmětu a podnětů vyšetřování.....	37
4.3 Počáteční vyšetřovací úkony	38
4.3.1 Ohledání místa silniční dopravní nehody	39
4.3.2 Ohledání dopravního prostředku	40
4.3.3 Ohledání mrtvol, zajištění lékařských prohlídek	41
4.3.4 Zjištění stavu účastníků nehody	42
4.3.5 Podání vysvětlení účastníky a svědky nehody	46
4.4 Následné vyšetřovací úkony.....	47
4.4.1 Vyšetřovací experiment.....	48
4.4.2 Rekonstrukce	49

5. Závěr	51
6. Seznam použitých zdrojů	53
7. Shrnutí	58
8. Přílohy	62

Použité zkratky:

ČR – Česká republika

ČVUT – České vysoké učení technické

EU – Evropská unie

NS ČR – Nejvyšší soud České republiky

NSS ČR – Nejvyšší správní soud České republiky

PMS – Probační a mediační služba České republiky

TZ – zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

TŘ – zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů

1. Úvod

Píše se rok 1886. Dne 29. ledna tohoto roku podává Karl Benz žádost o registraci své čtyřtakové tříkolky. Tento den je považován za den zrodu automobilu. Historicky první řidičkou se stala Karlova žena, Bertha. V létě roku 1888 absolvovala strastiplnou, 180 km vzdálenou, cestu ke své matce. I přes velké technické potíže tento výlet zvládla. Dokázala tak, že automobil má svoji budoucnost. V této době by ovšem stěží mohla předvídat současné masové využití motorových vozidel.

Píše se rok 2011. Centrální registr vozidel ČR eviduje ke konci roku 2010 téměř 7,5 mil. kusů vozidel všech kategorií¹. Statistiky nám ovšem přinášejí i neúprosná čísla co do počtu tragických následků dopravních nehod. Nabízí se tu proto celá řada otázek: proč dochází k dopravním nehodám, jaké jsou jejich hlavní příčiny, jakou jsou jejich následky? Toto byly otázky, které jsem si zpočátku kladla při vytváření osnovy své práce. V průběhu shromažďování literatury jsem si však uvědomila, že neméně důležitou otázkou je i to, jak se dopravní nehody vyšetřují.

Nikdo jiný není tolik zainteresován na řádném prošetření celého průběhu dopravní nehody, jako samotní účastníci této události. A ani ti by nebyli schopni uceleně pojednat o celé této problematice.

Z těchto důvodů jsem se rozhodla v této práci podat základní přehled informací, díky kterým se snad podaří zodpovědět (nejen) na výše položené otázky.

V první věcné kapitole se věnuji dopravním nehodám obecně – z pohledu kriminalistiky a z pohledu psychologie. Fatální následky nehod dopadají nejen na jejich účastníky, ale také i na jejich příbuzné a známé. Jak jim pomoci v kritických chvílích? Možnosti nabízím také v této kapitole.

Následující část pojednává o právních aspektech nehodových událostí. Pro přehlednost jsem ji rozdělila na úpravu trestných činů a přestupků páchaných v rámci dopravních nehod na území ČR. Stále kontroverzním tématem zůstává tzv. bodový systém, proto si i tento zaslouží trochu pozornosti.

Jelikož je oblast dopravních nehod velice rozmanitá a také proto, že denně slyšíme z médií zprávy o nehodách na pozemních komunikacích, další kapitolou jsem se zaměřila již na konkrétní druh nehod – na silniční dopravní nehody a jejich vyšetřování. Prakticky každá

¹ ODBOR CENTRÁLNÍCH REGISTRAČNÍCH SYSTÉMŮ. *Centrální registr vozidel – statistiky* [online]. MVČR, 20. ledna 2011 [cit. 27. ledna 2011]. Dostupné na <<http://www.mvcr.cz/clanek/centralni-registr-vozidel-865510.aspx>>.

vyšetřovaná událost prochází určitými stádii vyšetřování. Jaké konkrétní úkony a kroky musí vyšetřující orgán učinit, aby mohl náležitě prošetřit všechny prvky silniční dopravní nehody? To objasním právě v této kapitole.

Závěr práce jsem využila k zodpovězení úvodních otázek, prostřednictvím sumarizace veškerých informací, vnesených do této práce a také k vyjádření vlastních názorů na celkovou problematiku dopravních nehod.

Pomocí jednotlivých příloh (zahrnujících statistiky dopravních nehod v posledních pěti letech a promítnutí současné právní úpravy probraných trestných činů a přestupků se vztahem k těmto nehodám) jsem svou diplomovou práci uzavřela.

K tomu, abych mohla popsat problematiku dopravních nehod, s důrazem na silniční nehody, jsem využila nejen knižních a elektronických publikací, ale také české zákonné úpravy, podzákoných právních předpisů, interních aktů, judikatury, v neposlední řadě i zpracovaných diplomových prací vysokoškolských studentů a názorů mnou oslovených státních zástupců a příslušníků Policie ČR.

Účelem mé práce není přinést nové poznatky v oblasti vyšetřování nehod, ale spíše podat celistvý přehled o příčinách, průběhu, důsledcích nehodových událostí a postupů při jejich objasňování právě proto, aby si lidé – řidiči a jiní účastníci silničního provozu - uvědomili, co všechno ovlivňuje jejich jízdu, jaké důsledky pro ně budou mít jejich nebezpečná jednání a chování (nejen za volantem), a jaké kroky musí vyšetřovatelé učinit, aby mohli uzavřít případ, mnohdy zbytečně nastalý.

Diplomová práce vychází ze stavu právní úpravy platné ke dni 28. února 2011.

2. Teorie dopravních nehod

2.1 Kriminalistická charakteristika

Dopravní nehodu definuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „silniční zákon“) jako událost, která vznikla během provozu na pozemní komunikaci a jejímž následkem je usmrcení či zranění osoby, nebo škoda na majetku².

Každá taková událost je ve své podstatě událostí sice nepředvídanou, ale zpravidla předvídatelnou. V jaké míře je předvídatelná, závisí na okolnostech konkrétní situace – např. na silnici s plynulým provozem je dopravní nehoda méně předvídatelná než v době tzv. dopravní špičky. Důležitý je tedy moment překvapení.

S dopravní nehodou je neodmyslitelně spjat provoz – dopravní nehoda má svou příčinu v pohybu subjektů i objektů dopravy po dopravní cestě, čili je negativním následkem takového pohybu.³

Neméně důležitým prvkem dopravní nehody je její následek – způsobení věcné škody, újmy na zdraví či životě osoby anebo jiný zvláště závažný následek. Pan docent Chmelík⁴ považuje za škodu nejen reálnou újmu, ale také i potencionální, hrozící újmu, kdy uvádí, že např. samotné přehlédnutí železniční návěsti je závažným porušením pravidel železniční dopravy s vysokou mírou pravděpodobnosti vzniku vážného následku, ačkoli k takovému následku nemusí bezprostředně a skutečně dojít.

2.2 Klasifikace dopravy

Dopravu, jakožto úmyslnou činnost sloužící k přemístování věcí anebo osob z jednoho místa na druhé, můžeme rozdělovat do několika skupin dle různých kritérií⁵.

² § 47 odst. 1 silničního zákona zní: *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.*

³ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 17 – 18.

⁴ Tamtéž.

⁵ BOŘEK, Pavel. *Nedbalostní dopravní nehody a vybrané otázky jejich dokazování*. [s.l.], 2007. 45 s. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta.

Dle prostředí dopravní cesty dělíme dopravu na:

- podzemní
- pozemní
- vzdušnou
- vodní

Dle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě v konkrétním prostředí rozlišujeme dopravu:

- železniční
- silniční
- leteckou
- plavební

Dle druhu přepravy dělíme dopravu na:

- nákladní
- osobní

Dle vzdáleností a místa se doprava rozděluje na:

- dálkovou
- místní

Kriterií pro dělení dopravy je více, všechny však mají jedno společné – napomáhají shromažďování údajů, vypracování grafů a statistik, pozorování a předvídaní jevů spjatých s dopravou a jejími projevy.

Počet dopravních nehod rok od roku stoupá, zejména na železničních přejezdech. A s množstvím dopravních nehod přibývají i počty osob zraněných, případně usmrcených, škody na majetku se mnohdy vyčísľují na sta tisíce korun českých.

Pro přehlednost jsem do příloh práce vložila statistiky dopravních nehod v jednotlivých oblastech dopravy (Tabulky č. 1 – 4).⁶

⁶ Aktuální čísla z roku 2010 nebyla v době psaní této práce u některých dopravních nehod ještě zveřejněna.

2.3 Stopy dopravních nehod

Každá stopa, a to nejen v případě dopravních nehod, vzniká jako důsledek vzájemného působení věcí, předmětů a jevů navenek. Díky takovému působení dochází ke změnám podoby, vlastností, stavu takovýchto objektů a dá se říci, že jakékoli vzájemné působení zanechává stopu, bez ohledu na to, na jak dlouho.

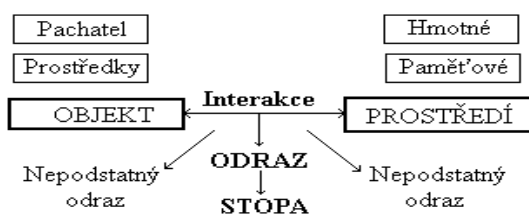
2.3.1. Kriminalistická stopa a její teoretický základ

Stopa je klíčovým pojmem právě pro kriminalistiku – tento samostatný vědní obor zkoumá mimo jiné pravidla vzniku, trvání, zániku stop, ale i zákonitosti jejich vyhledávání, shromažďování a zkoumání. Výsledkem těchto činností jsou vypracované metody, postupy, procesy a prostředky, které se následně využívají zejména při vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů.⁷

Pan profesor Porada definuje kriminalistickou stopu jako každou zjistitelnou změnu v materiálním prostředí nebo ve vědomí člověka, příčinně, místně nebo časově související s vyšetřovanou událostí, změnu obsahující informaci relevantní z kriminalistického či trestněprávního hlediska, která je využitelná pomocí přístupných kriminalistických, přírodovědeckých a technických metod, prostředků a postupů.⁸

Základem pro poznání a vyšetření dané události související právě s kriminalistickými stopami je tzv. teorie vzájemného působení. Její podstatou je odrazení jednoho objektu do jiného. Díky tomuto se vlastnosti odraženého objektu promítají do dalšího objektu (v procesu odrazu zvaného jako subjekt) a vytváří se stopa, která může být důležitá pro postupné kroky ve vyšetřování. Interakce objektu a prostředí lze znázornit takto:

Schéma interakce objekt - prostředí⁹



Zdroj: učebnice Kriminalistika (úvod, technika, taktika)

⁷ MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2004, s. 6.

⁸ PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika (úvod, technika, taktika)*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 56.

⁹ STRAUS, Jiří, PORADA, Viktor. Kriminalistická stopa. *Kriminalistika*, 1999, roč. 32, č. 3, s. 188.

Vzájemné působení obou objektů musí být natolik intenzivní, aby došlo k zjistitelné a trvalé změně v odražejícím materiálním systému a dále vlastnosti na sebe působících objektů nesmí být totožné.¹⁰ Pokud by žádná taková podmínka nebyla splněna, může vzniknout pouhý nepodstatný odraz a nedojde tak ani ke vzniku relevantní stopy.

O kriminalistické stopě se tedy dá hovořit, pokud je zjistitelná, vyhodnotitelná dostupnými kriminalistickými metodami a pokud se vztahuje k vyšetřované události.

2.3.2 Materiální stopy

Materiální stopy vznikají na různých objektech přírody. Prakticky cokoli si dokážeme představit, může být nositelem určité stopy.

Mnoho autorů kriminalistických publikací¹¹ přejímá základní členění těchto stop na:

- stopy odražející strukturu vnější stavby objektu (stopy daktyloskopické, mechanoskopické či balistické)¹²
- stopy odražející strukturu vnitřní stavby objektu (stopy biologické, defektoskopické, chemické)¹³
- stopy vyjadřující funkční a dynamické vlastnosti a návyky (stopy chůze a běhu, stopy hlasu a řeči, stopy návyků chování na místě činu, stopy ručního písma aj.)¹⁴
- stopy kombinované (např. stopa daktyloskopická vytvořená se střelným prachem).

V kriminalistické praxi se často využívá dělení stop na:

- stopy vstříčné (vznikají např. při srážce dvou automobilů, kdy na vozidle zůstávají stopy laku druhého vozidla a naopak)
- plošné a stopy plastické (u prvně jmenovaného nedochází ke změně objektu přijímajícího stopu – např. jízda vozidel na pevných podložkách, naopak u plastické stopy dochází k změně tvaru přijímajícího objektu – př. stopa kol v blátě či zemině)
- stopy oddělení (pomocí nalezených částí určitého objektu mohou vyšetřovatelé získat objekt celý, tedy tyto stopy umožňují sestavit celek z jednotlivých částí – např. střípky světlometu)

¹⁰ CHMELÍK: *Dopravní nehody*, s. 137.

¹¹ Např. doc. Jiří Straus, Ing. Jaroslav Suchánek, doc. Jan Chmelík, prof. Viktor Porada.

¹² Mezi daktyloskopické stopy patří otisky prstů, bosých nohou či otisky dlaní. Mechanoskopické stopy jsou stopy nástrojů a jiných technických prostředků. Balistika se zabývá pohybem a účinky střely.

¹³ Biologickými stopami jsou biologické materiály lidského, zvířecího či rostlinného původu. Defektoskopie se věnuje metodám zkoušení materiálů a výrobků, aniž by došlo k jejich porušení. Použití barviv, jedů, laků a jiných látek může přinést důležité chemické stopy.

¹⁴ Stopy chůze a běhu mohou např. určit rychlost chůze či délku kroku. Stopy hlasu a řeči lze zachytit na jakémkoli zvukovém nosiči a mohou napomoci k rychlé identifikaci pachatele činu.

- stopy statické a dynamické (dělení dle toho zda původce stopy byl v době jejího vytvoření v pohybu či nikoli – příkladem statické stopy je stopa v prachu, rýha vytvořená ostrým předmětem je naopak stopa dynamická).

2.3.3. Paměťové stopy

Paměťové stopy, na rozdíl od stop materiálních, vznikají přímo v paměti (vědomí) člověka prostřednictvím jeho smyslů. Svým způsobem jsou to stopy výjimečné a v mnoha případech velice důležité.

V čem spočívá jejich výjimečnost? Člověk určitou událost vnímá přímo svými smysly, využívat těchto stop nelze donekonečna (postupem času začne být člověk ovlivňován okolím nebo jednoduše zapůsobí čas – lidé zapomínají detaily) a ztráta takové stopy je nenahraditelná (např. v případě smrti klíčového svědka).

Na druhou stranu je nutné říci, že veškeré lidské vnímání i pocity jsou ovlivňovány nastalou událostí – tím, co se kolem člověka děje, jak to na něj působí, jestli je ve stresu nebo má strach, jak je člověk starý, jakou má vůbec schopnost vnímat a zapamatovat si podstatné věci – to vše působí na myšlenky člověka a jejich fixaci v paměti.

2.3.4 Význam kriminalistických stop

Prakticky jen díky kriminalistickým stopám jsou vyšetřovatelé schopni vytvářet si postupně obraz skutečností, které se staly nebo mohly stát ve vyšetřovaném případě.

Zkoumání stop umožňuje identifikovat nejen osobu, věc či zvíře, které stopu vytvořily, ale i průběh celé nastalé situace. Při vyšetřování dopravní nehody mohou příslušné orgány díky stopám určit např. viníka nehody, její příčinu, průběh i následky. Podrobněji se budu stopám věnovat v kapitole o silničních dopravních nehodách.

2.4 Psychologie dopravních nehod

Dopravní nehody, zejména silniční, jsou v dnešní době fenoménem. Jejich viníkem je, v porovnání s ostatními příčinami, většinou řidič vozidla. Technický stav vozidla, zvěř či špatný stav pozemních komunikací jsou až sekundárními příčinami nehod.

Lidský faktor v rámci této problematiky selhává nejvíce. Vzrůstá počet agresivních řidičů, osob řídících pod vlivem alkoholu či bez řidičského oprávnění. Co všechno ovlivňuje řidiče při jízdě a co snižuje úroveň bezpečného chování účastníka silničního provozu, objasní následující kapitoly.

2.4.1 Pozornost

Pozornost, jako specifická psychická funkce, úzce souvisí s procesem vnímání. Pokud se zaměříme na určitou věc, událost, jev, ostatní zcela ignorujeme. Pro účastníka silničního provozu je schopnost soustředit se velmi důležitá – jen díky ní dokáže včas a přiměřeně reagovat na běžné, i krizové situace.

Řidič si během jízdy sám vybírá podněty, na které se bude soustředit a které jsou pro něj důležité. V určitých případech je nucen rychle přenést pozornost z jednoho podnětu na jiný, např. při jízdě na kruhovém objezdu, na křižovatce či v centrech měst.¹⁵

Nebezpečné jsou jízdy na dlouhé tratě. Řidiči po určité, individuální, době postupně ztrácejí pozornost. Jízda je monotónní, nezáživná a únavná. Pravidelné přestávky čeští řidiči zřídka dodržují, a velmi často upadají do mikrosnánku.

V poslední době jsou diskutovaným tématem billboardy okolo pozemních komunikací, zejména okolo dálnic a dálničních přivaděčů. Obrovské reklamní tabule jednoznačně připoutávají pozornost a způsobují tím, dle odborníků na dopravu, mnoho dopravních nehod. Současná právní úprava stanoví podmínky pro umístování reklamních zařízení v tzv. silničních ochranných pásmech¹⁶. V těchto pásmech lze povolit zřizování a provozování reklamních zařízení, ale pouze při splnění konkrétních podmínek¹⁷ – reklamní zařízení nemohou být zaměněna s dopravními značkami, se světelnými signály, se zařízeními pro provozní informace, s dopravními zařízeními. Nesmí oslnit uživatele dotčené pozemní komunikace anebo jinak narušit provoz na pozemních komunikacích.

¹⁵ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005, s. 68.

¹⁶ Pásma jsou definována v § 30 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, jako prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15, 50 či 100 m (dělení dle kategorie pozemní komunikace) od osy vozovky, či přilehlého pásu.

¹⁷ Viz § 31 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

V současné době má nejvýznamnější postavení v oblasti provozování reklamních zařízení u dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy na území celé České republiky (dále jen „ČR“) firma News Outdoor Czech Republic¹⁸. Hlavním problémem je stále ještě uzavřená smlouva o pronájmu pozemků státu podél dálnic a rychlostních komunikací za účelem provozování reklamních poutačů (vč. jejich dodatků) mezi Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a právě společností News Outdoor (resp. agenturou Quo, koupenou společností News Outdoor), jejichž platnost by měla vypršet v roce 2011.¹⁹ Počet billboardů při hlavních dopravních tazích je příliš vysoký, a proto i Ministerstvo dopravy ČR přislíbilo tento trend změnit. Do konce roku 2011 by mělo zmizet několik set billboardů kolem dálnic, pokud tedy Ředitelství silnic a dálnic ČR, potažmo Ministerstvo dopravy ČR, nezapomenou jednotlivé nájemní smlouvy vypovědět.

Zdá se, že příslušné orgány skutečně budou činit kroky k tomu, aby se počet reklamních zařízení zredukoval, a tím snad přispěly i k snížení počtu dopravních nehod, způsobených nepozorností řidičů. Paradoxem ovšem je, že samotné Ministerstvo dopravy ČR propaguje své kampaně na podporu snížení počtu dopravních nehod také na billboardech.

Zda billboardy opravdu rozptylují řidiče při řízení a zda je nepozornost příčinnou mnoha dopravních nehod, to se pokouší objasnit vědci ČVUT. Odborný tým Dopravní fakulty ČVUT sleduje reakce jednotlivých řidičů na simulátoru. Figuranti jsou posazeni do kostry automobilu a musí reagovat na situace, které jim přináší prostorová animace na plátně. Každý pohyb figuranta je měřen speciálními přístroji – měří se pohyb očí, volantů i pedálů. Po etapě shromažďování informací a údajů budou odborníci analyzovat všechny získané podklady a výsledky hodnocení ukáží, v jaké míře upoutávají billboardy pozornost řidičů a které oblasti jsou nejrizikovější. Petr Bouchner, vedoucí odborného týmu, konstatoval, že i když nejsou údaje výzkumu kompletní, již nyní se dá říci, že billboardy opravdu řidiče rozptylují, nejčastěji v okolí křižovatek a připojovacích pruhů.²⁰

Ať už výsledky výzkumu dopadnou jakkoli, jedno je jisté – počet billboardů kolem dálnic i jiných pozemních komunikací je vysoký, a lidé na rozhodujících postech by si měli

¹⁸ Tato firma vstoupila na český trh venkovní reklamy v dubnu 2002 a svými billboardy i jinými reklamními zařízeními pokrývá prakticky celé území republiky. Více informací o firmě je možné získat na <http://www.newsoutdoor.cz/noctr/>.

¹⁹ PAVLIŠOVÁ, Radka. *Nevýhodný pronájem ploch na reklamu podél dálnic* [online]. Transparency International – Česká republika, 18. srpna 2008 [cit. 4. listopadu 2010]. Dostupné na <<http://www.transparency.cz/index.php?lan=cz&id=2957>>.

²⁰ WEIKERT, Petr. *Jak rozptylují billboardy řidiče? Vědci sledují reakce na simulátoru* [online]. iHNed.cz, 30. října 2010 [cit. 5. listopadu 2010]. Dostupné na <<http://domaci.ihned.cz/c1-47518200-kam-koukaji-ridici-vedci-sleduji-reakce>>.

uvědomit, co je pro ně přednější – zda lidský život, nebo finanční prospěch z pronájmů reklamních ploch.

2.4.2 Únava

Únava je jedna z nejnebezpečnějších příčin dopravních nehod. Nejde o nemoc, ale určitý fyzický stav člověka způsobený přepracovaností, nedostatkem spánku či pohybu, anebo špatnými stravovacími i životními návyky. Velmi často dopadá únava na řidiče náhle, o to fatálnější jsou následky dopravních nehod.

Únava je však i subjektivní a každý řidič je schopný rozpoznat její projevy. Z hlediska řízení dopravního prostředku můžeme únavu rozlišovat na únavu smyslových orgánů, fyzickou a psychickou.²¹ Fyzická únava je dána samotným držením těla řidiče v dopravním prostředku – řidič sedí v jedné poloze, svaly držící hlavu a trup ve vzpřímené poloze jsou silně zatěžovány a po určité době postupně tuhnou, nastávají bolesti zad i krku. Psychická únava se projevuje v přecitlivělosti, ve snížené schopnosti soustředit se, prodlužuje se reakční doba řidiče. Jízda začíná být agresivnější a nebezpečná. Zrakové ústrojí je namáháno nejvíce, řidič musí neustále sledovat situaci kolem sebe, předvídat možné následky svého jednání i jednání ostatních účastníků provozu. Únava snižuje zrakovou ostrost i rozlišovací schopnosti.

Velmi nebezpečný je tzv. mikrospánek. Člověk upadá do lehkého spánku, trvajícého 3 - 15 sekund. Poté se ihned probudí. Mikrospánku často předchází pomalé reakce, rozmazané vidění i zhoršená orientace řidiče. Příčinami takového stavu jsou zejména únava, ospalost či dlouhé, monotónní jízdy. Během mikrospánku se dopravní prostředek stává neovladatelným, řidiči sjíždí z vozovky, vjíždí do protisměru. Po probuzení je člověk často zmatený a reaguje nepředvídatelně (prudké brzdění, strhnutí volantu apod.) a dopravní nehodě lze jen stěží zabránit.

Projevy únavy jsou rozeznatelné a každý řidič by tomu měl přizpůsobit jízdu a neohrožovat tak ostatní kolem sebe. Obecně se doporučuje upřednostňovat jízdu během dne, nikoli v noci, dodržovat pravidelné zastávky, zajistit se dostatečný přísun tekutin a hlavně dostatečné množství spánku.

²¹ HAVLÍK: *Psychologie pro řidiče...*, s. 67.

2.4.3 Rozhodování

V dopravním provozu se řidiči nezdědka dostanou do situací, které musí během okamžiku řešit. Tyto situace můžeme nazvat jako dopravní konflikty, tedy případy, kdy řidič je donucen zareagovat, aby nedošlo ke kolizi dopravního prostředku s jiným dopravním prostředkem nebo s chodcem. Tento druh konfliktu se v teorii označuje jako „skoronehoda“.²² Možností, jak vyřešit náhlou událost, je mnoho – většinou záleží na aktuální kondici řidiče i na dopravním prostředí.

Pokud má řidič k dispozici dostatečný prostor, může využít úhybných manévřů (změnit směr jízdy). Pokud ale takový prostor nemá, nezbyvá mu nic jiného než intenzivně brzdit.

Kritické situace nastávají zejména v průběhu předjíždění v zatáčkách či během dlouhých stoupání, naopak při jízdě na rovných cestách řidiči špatně odhadují vzdálenosti mezi jednotlivými dopravními prostředky, včetně jejich rychlostí. Obecně platí pravidlo vyhnout se za každou cenu čelnímu střetu s jiným vozidlem či chodcem – následky takových nehod jsou totiž nejvážnější a tragické.

Zajímavé je rozhodování řidičů při jízdě křižovatkou. V této souvislosti se hovoří o tzv. psychologické přednosti v jízdě, kdy řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci dává přednost vozidlům přijíždějícím z vedlejší pozemní komunikace anebo si naopak vynucuje přednost, i když ji dle pravidel nemá. Obecně rozeznáváme tři případy vzniku psychologické přednosti²³:

- psychologická přednost vzniklá v důsledku nedostatečné znalosti pravidel silničního provozu (řidič si není jistý, zda má či nemá přednost v jízdě)
- řidič úmyslně dává přednost jinému, i když jede po hlavní komunikaci, a to z jediného důvodu – strach z předešlé negativní zkušenosti jej nutí ke zvýšené opatrnosti, nebo
- řidič na hlavní pozemní komunikaci dává přednost v jízdě jinému jako reakce na neočekávanou, náhlou událost v křižovatce.

Znát dopravní značení a všimnout si jich během jízdy je základem pro bezpečnou jízdu každého z nás. V případě sebemenší pochybnosti o přednosti v jízdě na křižovatkách nastává určité riziko vzniku dopravní nehody. Velmi zrádné jsou vedlejší silnice jevící se svým

²² KOCOUREK, Josef. *Sledování dopravních konfliktů jako ukazatelů bezpečnosti dopravy* [online]. Silnice-železnice.cz, 10. září 2010 [cit. 8. listopadu 2010]. Dostupné na <<http://www.silnicezeleznice.cz/clanek/sledovani-dopravnich-konfliktu-jako-ukazatelu-bezpecnosti-dopravy/>>.

²³ CHMELÍK: *Dopravní nehody*, s. 165.

charakterem jako silnice hlavní. Nutno poznamenat, že ve většině případů si řidiči za vznik dopravních nehod mohou sami – nedodržují pravidla silničního provozu, chovají se vůči ostatním bezohledně, nedokážou se včas přizpůsobit dané dopravní situaci.

Otázku odpovědnosti řidiče za způsobení dopravní nehody, ve vztahu k nedání přednosti v jízdě, řešil mnohokrát i Nejvyšší soud ČR (dále jen „NS ČR“)²⁴. Zpočátku tento soud zastával jednoznačný názor: ten, kdo jede po hlavní pozemní komunikaci, má absolutní přednost. Postupem času ovšem musel zvážit své názory a připustit možnost zavinění řidičů jedoucích po hlavní komunikaci, i když jim nebyla dána přednost jiným účastníkem silničního provozu. Nejnovější judikatura upřednostňuje určitý kompromis mezi výše zmíněnými přístupy. V rozhodnutí NS ČR z roku 2004 zastal soud na danou problematiku tento názor: *„Jestliže řidič přijíždějící po vedlejší silnici nedá přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici, odpovědnost za jejich střet a případné další následky je zásadně na řidiči, jenž přijel do křižovatky po vedlejší silnici. Jestliže však řidič na hlavní silnici jede rychlostí výrazně překračující maximální povolenou rychlost, čímž řidiči přijíždějícímu do křižovatky po vedlejší silnici znemožní, popř. podstatně ztíží, aby mu dal přednost v jízdě, pak není vyloučena jeho odpovědnost nebo spoluodpovědnost za případnou kolizi“*.²⁵ Na toto judikатурní rozhodnutí soud navazoval i v dalších kauzách, kde doplnil následující: *„Spočívá-li dopravní nehoda ve střetu dvou vozidel na křižovatce hlavní silnice s vedlejší silnicí, je za takový střet zásadně odpovědný řidič, který do křižovatky vjede z vedlejší silnice, neboť jeho povinností je dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní silnici. Samotná okolnost, že řidič, který má přednost v jízdě, jede rychlostí přesahující stanovený limit, nic nemění na povinnosti řidiče přijíždějícího z vedlejší silnice dát přednost v jízdě řidiči přijíždějícímu po hlavní silnici. Překročení dovolené rychlosti řidičem jedoucím po hlavní silnici může mít pouze omezený význam, a to v podstatě jen z hlediska míry následku vzniklého ze střetu, za který ovšem primárně odpovídá řidič vozidla přijíždějícího z vedlejší silnice. Tyto zásady vyplývají z toho, že porovnájí-li se povinnosti obou řidičů, je povinnost dát přednost v jízdě kvalitativně vyšším stupněm povinnosti, než je povinnost dodržet limit dovolené rychlosti. Porušení povinnosti dát přednost v jízdě bez dalšího již samo o sobě vede ke zcela bezprostřednímu a reálnému nebezpečí střetu vozidel, protože se vždy týká situace, v níž jde o vztah nejméně dvou vozidel s protínajícím se směrem jízdy. Porušení povinnosti dodržet stanovený rychlostní limit samo o sobě nevede*

²⁴ Př. v Usnesení Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 8 Tdo 1355/2008, Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 38/2009, Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 885/2010, Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 214/2010

²⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004.

ke vzniku takového nebezpečí a zakládá ho teprve ve spojení s dalšími podmínkami a okolnostmi konkrétní situace v silničním provozu, jakými jsou např. přítomnost dalších účastníků provozu, hustota provozu, viditelnost, přehlednost daného místa či úseku apod. Od uvedených zásad se lze výjimečně odchýlit, pokud to je odůvodněno jednak extrémní mírou porušení povinnosti řidiče jedoucího po hlavní silnici dodržet stanovený rychlostní limit a jednak tím, že rychlost jízdy řidiče jedoucího po hlavní silnici fakticky znemožní řidiči přijíždějícímu po vedlejší silnici splnění povinnosti dát přednost. Jen v důsledku vysoké rychlosti vozidla jedoucího po hlavní silnici řidič vozidla přijíždějícího po vedlejší silnici i při snaze dát přednost objektivně nemůže bezpečně provést jízdní manévr spočívající v projetí křižovatky. Typickým rysem takové situace je to, že řidič, který jinak je povinen dát přednost v jízdě, jen v důsledku vysoké rychlosti jízdy vozidla, jemuž má dát přednost, uvidí toto vozidlo až v době, kdy již není reálné, aby mu přednost skutečně dal. Nedání přednosti tu však nesmí být důsledkem toho, že řidič přijíždějící po vedlejší silnici pominul nějakou významnou okolnost, kterou mohl běžně vnímat nebo kterou mohl snadno předvídat.²⁶

Je však nutné připomenout, že i tento právní názor se vztahuje vždy ke konkrétnímu případu, a v ostatních se musí vždy přihlížet ke všem skutečnostem, okolnostem a důkazům, díky kterým může soud rozhodnout jinak.

2.4.4 Věk, zkušenosti, psychický stav řidičů

Věk, zkušenosti i psychický stav řidičů jsou ukazatelé, které mohou být navzájem propojené a mají minimálně jedno společné – nejsou to konstanty. Člověk stárne, během života nabírá zkušenosti, nejen v řízení, a psychický stav je ovlivňován bezpočtem faktorů.

Začínající řidiči mají málo zkušeností a i ty neumějí často využít, pokud se dostanou do krizové situace. Proto zavedlo mnoho států EU určitá omezení mladých, nezkušených řidičů²⁷. Většinou jde o omezení nejvyšší povolené rychlosti či nejvyšší dovolené hladiny alkoholu v krvi. Např. v Belgii se u řidičů – začátečníků toleruje max. 0,2 ‰ hladiny alkoholu v krvi (u ostatních řidičů 0,5 ‰), ve Francii je naopak omezena nejvyšší povolená rychlost na 110 km/h (běžná maximální rychlost na dálnicích je 130 km/h), v Lotyšsku je pro mladé řidiče povolena maximální rychlost 80 km/h na všech druzích pozemních komunikací mimo obec (pro ostatní řidiče platí 90 km/h), ve Velké Británii nesmí začínající řidiči získat více jak 6 trestných bodů v průběhu dvou let atd. Ve všech zmíněných zemích platí tato omezení

²⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. srpna 2010, sp. zn. 8 Tdo 885/2010.

²⁷ HOŘÍN, Jaroslav. *Mladí a začínající řidiči – řešení tohoto problému v některých evropských státech* [online]. iBesip.cz, 24. srpna 2010 [cit. 10. listopadu 2010]. Dostupné na <http://ibesip.cz/1051_Mladi-a-zacinajici-ridici-reseni-tohoto-problemu-v-nekterych-evropskych-statech>.

minimálně po dobu dvou let po obdržení „prozatímního“ řidičského průkazu. V ČR zatím žádná omezení v tomto směru uzákoněna nejsou, což je dle mne velkou chybou.

Řidičů – seniorů je v naší zemi mnoho, tato věková kategorie se ovšem nepodílí významnou mírou na dopravní nehodovosti (oproti nezkušeným mladým řidičům). Jednak je to dáno samotným přístupem k řízení (nepotřebují se předvádět před ostatními, neriskují, nejsou agresivní), jednak mnoholetou zkušeností. Na druhou stranu mají starší lidé pomalejší reakce, slabší zrak i sluch, nezdědka požívají léky ovlivňující jejich psychiku i smysly. V ČR je uzákoněna povinnost držitelů řidičského oprávnění podrobit se lékařské prohlídce a to nejpozději ve věku 60, 65 a 68 let, přičemž po dovršení 68 let jsou tyto prohlídky povinné každé dva roky²⁸. Po prohlídce se každému seniorovi vydává doklad o zdravotní způsobilosti. Při jejím posuzování se musí vždy přihlídnout nejen k fyzické, ale i k psychické stránce člověka. Fyzický věk i kondice nejsou zcela spolehlivým kritériem – starší lidé zřídka přiznají skutečné zdravotní problémy a navíc, i kdyby byl člověk fyzicky pořádku, po psychické stránce může být vše jinak.

To, v jakém psychickém rozpoložení se člověk nachází, se odráží v jeho způsobu řízení dopravního prostředku. Řidič je ovlivňován svými emocemi a náladami. Stres, přetíženost, únava, podrážděnost a další aspekty mohou zapříčinit i agresivní chování řidiče. Agresivní jízdu pozná snad každý z nás. Podvědomě v nás vyvolává strach a úzkost. Některé řidiče takové chování může vyprovokovat k riskantní jízdě a sami se tak stávají nebezpečnými účastníky provozu. Agresivní řidiči se typicky dopouští následujících přestupků – překročení povolené rychlosti, jízda v protisměru, neustálé přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého. Troubení na ostatní, nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, úmyslné prudké brzdění – to jsou další prohřešky agresivních řidičů. Na kolik se řidiči považují za bezpečné účastníky provozu a zda opravdu jezdí bezpečně, to jsou otázky, na které by si měl odpovědět každý z nás sám.

2.4.5 Pomoc účastníkům dopravních nehod

Následky dopravních nehod bývají různorodé. Samozřejmostí je dnes pomoc ze stran příslušníků Policie ČR, Hasičského záchranného sboru a Zdravotnické záchranné služby. Vzhledem k stále vyššímu počtu dopravních nehod nabývají na významu i různá poradenství. Pro řidiče je účast na dopravní nehodě v drtivé většině případů novou, zcela neznámou a nepříjemnou situací doprovázenou nejen materiální, ale i psychickou újmou. Nehledě na to, že

²⁸ Viz § 87 a násl. silničního zákona.

jsou nuceni řešit i mnohé záležitosti, zejména administrativní povahy (spolupráce s pojišťovny, bankami, policií, případně se soudy).

V ČR existuje mnoho organizací a subjektů, které napomáhají účastníkům dopravních nehod vyřešit nezbytné i potřebné věci v oblasti právní, sociální i psychologické. Prakticky při všech dopravních nehodách dochází k poškození majetku, v horším případě i k újmě na zdraví či životě člověka. Proto také musí proběhnout určitá správní, občanská anebo trestní řízení – občané neznají práva zde jistě ocení právní pomoc. Tyto služby jsou ale jen výjimečně bezplatné, ne každý si je může finančně dovolit, a proto jsou využívány tzv. občanské poradny. Asociace občanských poraden dnes sdružuje 42 poraden se sídly po celé ČR, které pomáhají jak v oblasti sociální (pojištění, sociální dávky), tak v oblasti právní (podávání informací o majetkově-právních vztazích, náhradě škody)²⁹.

Velmi zajímavou státní organizací je Probační a mediační služba ČR (dále jen „PMS“)³⁰. Náplní úředníků této služby je zejména výkon dohledu nad pachateli trestných činů, zprostředkovávání mediace mezi pachatelem a obětí (poškozeným) trestného činu, připravování podkladů pro rozhodnutí státního zástupce či soudce v trestní věci, práce s mladistvými pachateli a jejich rodinnými příslušníky. V oblasti dopravních nehod obecně mohou být tito úředníci nápomocni právě mediací, tedy určitým mimosoudním řešením sporné otázky, konfliktu mezi obviněným a poškozeným prostřednictvím mediátora, jako nestranného a nezávislého úředníka PMS. Tato služba se tedy využije v případech, kdy byl jedním účastníkem dopravní nehody spáchán trestný čin a způsobena určitá škoda a kdy mezi účastníky nehody nastal určitý konflikt co do otázky náhrady vzniklých škod. Mediátor se v takových případech pokusí srozumitelně vysvětlit nastalou situaci, seznámit přítomné s jejich právy a povinnostmi a dosáhnout řešení náhrady škod. Přítomným je zde samozřejmě dána i možnost vyjádřit omluvu, navrhnout možná řešení, doplňovat tvrzení druhého apod. Na závěr je potřeba říci, že veškerá činnost PMS je bezplatná a tím pádem i všem, bez rozdílu, dostupná.

Jelikož při mnohých nehodových událostech dochází k smrtelným úrazům, pomoc často potřebují i pozůstalí po obětech dopravních nehod. Podporu těmto osobám mohou poskytnout např. České sdružení obětí dopravních nehod, Dětská dopravní nadace, ale i různá krizová centra, charitní i psychologické poradny.

²⁹ ASOCIACE OBČANSKÝCH PORADEN. *O nás*. [online]. obcanskeporadny.cz, 2010 [cit. 11. listopadu 2010]. Dostupné na <<http://www.obcanskeporadny.cz/o-nas/>>.

³⁰ PMS byla zřízena zákonem č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě ve znění pozdějších předpisů, s účinností od 1.1.2001.

3. Silniční dopravní nehody z pohledu práva

Silniční dopravní nehody lze chápat jako určitý negativní jev, pro společnost nebezpečné jednání s často tragickými následky. Příčin nehod je mnoho, tou nejčastější - jak již bylo zmíněno - je právě lidské pochybení. Řidiči porušují pravidla silničního provozu, některá taková jednání mohou naplnit i skutkovou podstatu přestupku či trestného činu. Základním právním předpisem, vymezujícím práva, ale zejména povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, je silniční zákon. Každé porušení těchto povinností lze považovat za protiprávní jednání, bez ohledu na to, jaký je jejich následek. Pokud je ovšem následkem určitého chování věcná škoda, škoda na zdraví, ztráta na životě – jedná si již o dopravní nehodu ve smyslu silničního zákona.

3.1 Trestné činy v silniční dopravě

Trestní zákoník (dále jen „TZ“)³¹ neobsahuje žádnou specifickou část, komplexně upravující trestné činy v dopravě. Naopak je v tomto právní úprava roztržštěná do různých hlav, resp. dílů zákoníku a to zejména s ohledem na objekt skutkové podstaty trestného činu, tedy s ohledem na konkrétní zájem, hodnotu chráněnou TZ.

Z hlediska obligatorního znaku subjektivní stránky skutkové podstaty trestného činu, z hlediska zavinění, jsou silniční dopravní nehody z převážné většiny nedbalostními delikty. To znamená, že pachatel činu nijak nezamýšlel ohrozit či porušit chráněný zájem, pouze nedodržel stanovenou (nebo alespoň očekávanou) míru opatrnosti. Mezi nedbalostní trestné činy, páchané na úseku silniční dopravy, patří zejména usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, obecné ohrožení z nedbalosti, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti, nebo poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti. Vzhledem k široké problematice trestných činů vyberu delikty, které jsou z mého pohledu nejzávažnější a také nejčastější.

Pro případ zájmu o přesné znění jednotlivých probíraných paragrafů příkládám v přílohách souhrn jejich ustanovení (Tabulka č. 5 a 6).

Usmrcení z nedbalosti upravuje § 143 TZ. Silničního provozu se týká zejména odstavec druhý zmíněného paragrafu, dle kterého bude potrestán pachatel, který porušil mj. důležitou povinnost uloženou mu dle zákona a v důsledku toho způsobil z nedbalosti smrt jinému. Dopravy se týká i odstavec třetí, pojednávající o hrubém porušení zákonů o bezpečnosti dopravy. Pojem „důležitá povinnost“ není žádným zákonem jasně definovaný,

³¹ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

rozhodující úlohu tedy má NS ČR. Tento v mnoha svých rozhodnutích považuje za porušení důležité povinnosti takové, které má v dané situaci zpravidla za následek nebezpečí pro život člověka nebo pro jeho zdraví, nebo kdy k takovému následku může snadno dojít. Příčinná souvislost mezi porušením této povinnosti a následkem činu, je další podmínkou, která musí být v tomto případě splněna. Aby se dalo hovořit o porušení důležité povinnosti ve smyslu § 143 odst. 2, musí jít o takové porušení, které podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost.³² Během své rozhodovací činnosti stanovil NS ČR několik příkladů porušení důležité povinnosti vyplývající ze zákona, např.: řízení dopravního prostředku pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky³³, nepřiměřená rychlost³⁴, nedání přednosti v jízdě³⁵, nesledování technického stavu vozidla³⁶, ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci³⁷, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti³⁸, předání řízení vozidla osobě nezpůsobilé³⁹, porušení pravidel užívání dětské autosedačky⁴⁰, nedodržení směru a způsobu jízdy⁴¹ atd. Dalším důležitým pojmem je „hrubé porušení zákonů“. Jde o případy porušení právní normy, podstatně závažnější, než je porušení důležité povinnosti – typickým příkladem je porušení více různých právních norem upravujících silniční dopravu (např. jízda podnapilého řidiče vysokou rychlostí s technicky nezpůsobilým vozidlem)⁴². Ke smrtelným dopravním nehodám dochází v poslední době velmi často, a proto vznesení obvinění z trestného činu usmrcení z nedbalosti nebude ojedinělým případem.

Porušení důležité povinnosti vyplývající ze zákona a hrubé porušení zákonů o bezpečnosti dopravy, obojí s následkem těžké újmy na zdraví z nedbalosti nebo ublížení na zdraví z nedbalosti, je upraveno i v § 147 TZ (**těžké ublížení na zdraví z nedbalosti**) a v § 148 TZ (**ublížení na zdraví z nedbalosti**). Na rozdíl od pojmu „porušení důležité povinnosti“ jsou pojmy „ublížení na zdraví“ a „těžká újma na zdraví“ v TZ definovány, a to v § 122. Ublížením na zdraví se rozumí takový *stav záležející v poruše zdraví nebo jiném*

³² Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. března 2010, sp. zn. 6 Tdo 229/2010.

³³ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. března 2005, sp. zn. 8 Tdo 241/2005; Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. dubna 2007, sp. zn. 3 Tdo 328/2007.

³⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. listopadu 2000, sp. zn. 7 TZ 247/2000. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. února 2001, sp. zn. 4 Tz 17/2001.

³⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 9. září 2004, sp. zn. 3 Tdo 810/2004; Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004.

³⁶ Usnesení Nejvyššího soudu SSR ze dne 11. července 1986, sp. zn. 8 Tz 45/86.

³⁷ Usnesení Nejvyššího soudu SSR ze dne 10. prosince 1976, sp. zn. 6 Tz 61/76.

³⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 28. března 1988, sp. zn. 11 Tz 9/88.

³⁹ Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 19. dubna 1983, sp. zn. 11 Tz 11/83.

⁴⁰ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. listopadu 2007, sp. zn. 8 Tdo 1334/2007.

⁴¹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. února 2009, sp. zn. 7 Tdo 17/2009; Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. srpna 1998, sp. zn. 4 Tz 73/98.

⁴² ŠÁMAL, Pavel. In ŠÁMAL, Pavel (ed). *Trestní zákoník II - komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2010, s. 1343 (§ 143TZ).

onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu⁴³, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření. Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění na zdraví jako je zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohyzdění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy, nebo delší dobu trvající porucha zdraví⁴⁴.

Všechny dosavad uvedené trestné činy jsou činy poruchové, tedy musí dojít k následku předvídaného v jednotlivých ustanoveních, aby bylo možné použít příslušné paragrafy. Pouhé ohrožení zdraví nebo života člověka nemůže naplnit skutkové podstaty výše zmíněných činů. Důležité je také upozornit na to, že v případě hrubého porušení zákonů o bezpečnosti dopravy⁴⁵, ve vztahu k § 147 i § 148 TZ, musí být těžká újma nebo ublížení způsobeno na zdraví nejméně dvou osob. Pokud toto nebude splněno, nelze čin posoudit dle přísnější trestní sazby.

Opakem poruchových trestných činů jsou činy ohrožovací. U těchto deliktů postačí pouhé ohrožení zájmu chráněného TZ, resp. hmotného předmětu útoku. Porucha není podmínkou pro naplnění jejich skutkové podstaty.

Havárie nákladního automobilu vezoucího nebezpečné chemikálie anebo dopravní nehoda způsobená opilým řidičem autobusu přepravující cestující, to jsou příklady spáchání trestného činu, resp. přečinu **obecného ohrožení z nedbalosti** dle § 273 TZ. Základním pojmem je tu „obecné nebezpečí“. NS ČR vymezil tento pojem jako „*situaci vzniklou obecně nebezpečným jednáním pachatele, která svou povahou, rozsahem a intenzitou ohrožení znamená nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku a která vzniká již tehdy, když nebezpečí v zákoně uvedené povahy a intenzity bezprostředně hrozí, což znamená výrazné přiblížení se k poruše; pro stav obecného nebezpečí je typická živelnost a neovladatelnost průběhu událostí, při nichž vznik poruchy je závislý na nahodilých okolnostech, vymykajících se vlivu pachatele; zda takové bezprostřední nebezpečí vzniklo, nutno posuzovat vždy v souvislosti se všemi okolnostmi konkrétního*

⁴³ Dle soudní praxe jde o poruchu zdraví nebo jiné onemocnění, ne zcela přechodného rázu, které znesnadňuje obvyklý způsob života nejméně po dobu 7 dní. Doba kratší ovšem není soudy vyloučena, záleží na tom kterém konkrétním případě (citováno z: JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část.* 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 492.)

⁴⁴ Delší dobou trvající poruchy zdraví se rozumí, dle judikatury, min. 6 týdnů (např. v Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 24. března 2005, sp. zn. 5 Tdo 251/2005).

⁴⁵ Např. silniční zákon; zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích; zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (vše ve znění pozdějších předpisů).

*případu, se způsobem provedení činu, s časem i místem spáchání činu a s jeho povahou*⁴⁶. Objektem tohoto činu je tedy zájem na ochraně života nebo zdraví lidí anebo zájem na ochraně cizího majetku. Nedbalostní jednání pachatele musí vyvolat bezprostředně hrozící, zákonem daný následek – nebezpečí těžké újmy na zdraví či smrt lidí⁴⁷, anebo majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu, tedy škody v minimální výši 5 milionů Kč (§ 138 odst. 1 TZ). Stejně jako samotné způsobení obecného nebezpečí je trestán pachatel, který takové nebezpečí zvýší (aniž by jej nutně i způsobil), případně který ztíží jeho odvracení. I v tomto případě se přísněji trestá spáchání takového činu v důsledku porušení povinnosti vyplývající ze zákona (tedy podobně jako např. u těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 odst. 2 TZ). Na závěr lze konstatovat, že i přes enormní každoroční počet dopravních nehod je páchaní takového nedbalostního trestného činu spíše ojedinělým případem.

Obecně závažnější a nebezpečnější jsou ovšem tzv. úmyslné trestné činy. Zde už může být pachatel veden určitým motivem a sledovat konkrétní cíl. V TZ⁴⁸ je úmysl dělen na přímý (kdy pachatel chtěl porušit či ohrozit způsobem daným v TZ chráněný zájem) a na nepřímý (kdy pachatel věděl, že svým jednáním může porušit či ohrozit chráněný zájem, a pro případ, že se tak stane, s tím byl srozuměn). Úmyslných trestných činů páchaných v souvislosti se silničními dopravními nehodami není mnoho. Přesto mohu uvést např. trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, trestný čin neoprávněného užívání cizí věci, trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. I zde se zaměřím jen na vybrané delikty.

Závažným, a bohužel nikoli výjimečným, trestným činem v silniční dopravě je přečin **ohrožení pod vlivem návykové látky** dle § 274 TZ. Pachatel se dopouští tohoto činu tím, že vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost (který si přivodil pod vlivem návykové látky) zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku (tedy škodu v minimální výši 500 tisíc Kč). Z hlediska silničních dopravních nehod je ovšem důležitější kvalifikovaná skutková podstata, kde je sama dopravní nehoda stanovena jako následek výše uvedeného jednání. Oproti původní úpravě obsažené v zákoně č. 140/1961 Sb., trestní zákon, je nyní trestné pouze úmyslné jednání. Ohrožení pod vlivem návykové látky spadá, stejně jako obecné ohrožení, do skupiny trestných činů obecně ohrožujících, zásadní rozdíl mezi nimi je ten, že zatímco u obecného ohrožení (byť z nedbalosti) musí nebezpečí konkrétně a bezprostředně hrozit, u ohrožení

⁴⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. října 2008, sp. zn. 8 Tdo 1152/2008.

⁴⁷ Dle judikatury by takto mělo být ohroženo minimálně 7 lidí (např. v Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. října 2007, sp. zn. 6 Tdo 1025/2007)

⁴⁸ § 15 tohoto zákona

pod vlivem návykové látky tato podmínka nemusí být splněna, což ostatně vyplývá i ze spojení „by mohl ohrozit“. Pod pojem „návyková látka“⁴⁹ zahrnuje TZ v § 130 alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobivé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Velice podstatným pojmem, v TZ opět nedefinovaným, je „stav vylučující způsobilost“. Ani v soudní praxi neexistuje jednoznačné vymezení tohoto pojmu. Ovlivnění schopnosti vykonávat provozovanou činnost návykovou látkou je nutné posuzovat v jednotlivém případě. Návykové látky působí na každého z nás různě, a proto ani nelze jasně stanovit limity, při jejichž překročení se člověk nachází ve stavu vylučujícím způsobilost.

Ze soudní praxe je zřejmé, že nejčastější činností vykonávanou ve stavu vylučující způsobilost, je právě řízení motorových vozidel (vyžadující schopnost soustředění, správných a včasných vjemů a pohotových reakcí na situaci vznikající v dopravním provozu), a nejčastější látkou vylučující způsobilost tuto činnost vykonávat bývá alkohol, a proto i pravidla pro posuzování rozhodných okolností obvykle vyplývají z možností a schopností opilého řidiče⁵⁰. Jedna promile alkoholu v krvi řidiče je dle poznatků lékařské vědy právě tou hranicí, kdy ani nadprůměrně zkušený řidič není schopen bezpečně řídit motorové vozidlo – soudy z těchto poznatků při svém rozhodování vycházejí, což dokazuje i bohatá judikatura NS ČR.⁵¹ Jaký by měl být postup, pokud by řidiči bylo naměřeno méně než jedna promile alkoholu v krvi, případně pokud by bylo dáno podezření z ovlivnění jinou návykovou látkou, než je alkohol, judikoval NS ČR takto: *„V případech, kdy bylo u řidiče zjištěno menší množství alkoholu v krvi než 1 promile je vždy nutno prokázat, že jeho schopnost řídit motorové vozidlo byla skutečně snížena v rozsahu, jaký předpokládá ustanovení § 274 tr. zákoníku. Důkazem o míře ovlivnění obviněného alkoholem a snížení jeho řidičských schopností mohou být např. svědecké výpovědi policistů, lékařů, spolujezdců, apod. U jiných návykových látek než alkoholu nebyl dosud obecně stanoven žádný limit, proto je třeba zjišťovat konkrétní stav ovlivnění takovou látkou a porovnat ho s ustáleným posuzováním stavu vylučujícím způsobilost, který byl přivozen alkoholem, a to zpravidla za pomoci*

⁴⁹ Tento pojem vyvolává dodnes diskuse - napadán je zejm. pro jeho neurčitost a také proto, že ne všechny uvedené látky jsou zároveň látkami návykovými. TZ nepřinesl v tomto směru změnu. Důležitá tedy bude opět soudní praxe.

Zákon o návykových látkách č. 167/1998 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zahrnuje § 2 pod návykové látky omamné a psychotropní látky uvedené v přílohách tohoto zákona), TZ vymezuje návykové látky spíše dle jejich vlastností. /viz ŠÁMAL, Pavel. In ŠÁMAL, Pavel (ed). *Trestní zákoník I - komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2009, s. 1234 (§ 130 trestního zákoníku)/.

⁵⁰ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. května 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010.

⁵¹ Např. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. února 2010, sp. zn. 6 Tdo 102/2010; Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. února 2009, sp. zn. 3 Tdo 80/2009; Usnesení Nejvyššího soud ze dne 31. října 2008, sp. zn. 11 Tdo 1061/2008.

znalce.“⁵² V ČR platí nulová tolerance alkoholu v krvi, i přesto se ovšem musí zkoumat v konkrétním případě míra ovlivnění řidiče návykovou látkou, aby se mohlo konstatovat, že byl naplněn podstatný znak skutkové podstaty přečinu dle § 274 TZ – tedy stav vylučující způsobilost. Řidič řídící pod vlivem návykové látky není ojedinělým případem na českých silnicích, proto se budu této problematice věnovat podrobněji v následujících kapitolách.

Neposkytnutí pomoci dle § 150 TZ a **neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku** dle § 151 TZ jsou čistě omisivní trestné činy (resp. přečiny). Tedy lze se jich dopustit výlučně opomenutím. Jde o obecnou povinnost konat, pachatel je trestně odpovědný pouze za neposkytnutí pomoci, nikoli za poruchu (újmu na zdraví či smrt) v důsledku neposkytnutí pomoci. Jednání pachatele je v obou případech těchto přečinů stejné, rozdíly jsou ovšem v subjektech činu, v předmětu útoku a v původu nebezpečí. Pachatelem dle § 150 odst. 1 může být kdokoli (kolemjedoucí, spolujezdec atd.) – za předpokladu, že sebe nebo jiného pomocí nevystaví v nebezpečí, dle § 150 odst. 2 je trestně odpovědná pouze osoba, která je povinna, z povahy svého zaměstnání, pomoc poskytnout a neučiní tak (např. zdravotník, hasič, policista, plavčík, člen horské služby) – v tomto případě se takové osoby nemohou ani exkullovat z důvodu uvedení sebe nebo jiného v nebezpečí (např. hasič musí poskytnout pomoc účastníkovi dopravní nehody, i kdyby hrozilo nebezpečí výbuchu automobilu). Jde tedy o speciální subjekt, stejně jako u činu dle § 151 TZ. Tím je pro změnu pouze řidič, jakéhokoli dopravního prostředku (patří sem i povoz tažený koňmi anebo kolo)⁵³, který měl účast na dopravní nehodě, a přesto neposkytl pomoc potřebným. Předmětem útoku u všech tří skutkových podstat je vždy osoba – ovšem dle § 150 TZ musí jít o osobu, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, zatímco u § 151 TZ jde o osobu utrpěvší při nehodě újmu na zdraví. Klíčovým pojmem všech zmíněných forem neposkytnutí pomoci je tzv. „potřebná pomoc“. Pro vysvětlení použiji rozhodnutí NS ČR⁵⁴, který pojal tuto pomoc jako „pomoc, která je potřebná k ochraně života a zdraví poškozené osoby; zda jde o pomoc potřebnou je při tom nutno posoudit podle povahy konkrétního případu a zejména též podle možnosti pachatele. Vždy však musí jít o pomoc potřebnou k odvrácení nebo snížení event. nebezpečí smrti nebo další újmy na zdraví hrozící poškozené osobě nebo směřující ke zmírnění nesnází a následků utrpěného zranění. Nejvyšší soud připomíná, že řidič dopravního prostředku, který ujel z místa dopravní nehody, na které měl účast, se nestává beztrestným jen proto, že pomoc poškozenému poskytne jiná osoba,

⁵² Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. listopadu 2010, sp. zn. 4 Tz 62/2010.

⁵³ JELÍNEK: *Trestní právo hmotné...*, s. 502.

⁵⁴ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. listopadu 2007, sp. zn. 8 Tdo 1268/2007.

náhodně se na místě činu vyskytující. To neplatí, pokud z místa odjede, aniž by sám pomoc poškozené osobě poskytl, není-li poskytnutí pomoci řidičem, který měl účast na dopravní nehodě, potřebné např. proto, že pomoc byla zajištěna jinými kvalifikovanými osobami.“ Ujetí z místa dopravní nehody, bez poskytnutí nezbytné pomoci, je přinejmenším nemorálním chováním každého řidiče, který si možná ani neuvědomuje následky svého jednání. Přitom jedním ze základních principů bezpečné jízdy jsou právě ohleduplnost a slušnost vůči ostatním.

Na závěr bych porovnála nynější právní úpravu výše probraných trestných činů, dle TZ s předchozí právní úpravou - trestním zákonem č. 140/1961 Sb., účinným do 31.12.2009.

Ve všech případech neposkytnutí pomoci se zvýšily horní hranice trestu odnětí svobody a to o jeden rok, v případě pachatele - řidiče dokonce o dva roky. Navíc byly skutkové podstaty dle § 150 TZ doplněny o pojem „(jiné) vážné onemocnění“.

Jednání spočívající v eventuálním ohrožení lidí či majetku pod vlivem návykové látky dle § 274 TZ je nyní trestné pouze jako jednání úmyslné, nikoli i nedbalostní. Z kvalifikované skutkové podstaty byla vypuštěna trestnost pachatele, který byl za obdobný čin, spáchaný pod vlivem návykové látky, v posledních dvou letech postižen. V neposlední řadě již není možné za spáchání takového činu dle kvalifikované skutkové podstaty uložit peněžité trest.

Obecné ohrožení z nedbalosti dle § 273 TZ bylo konkrétněji vymezeno, zákonodárci přidali demonstrativní výčet případů obecného ohrožení. Tresty za obecné ohrožení se zpřísnily – horní hranice trestu odnětí svobody se zvýšily v rozmezí o jeden až tři roky – v závislosti na konkrétní skutkové podstatě. Nadále platí pravidlo: čím závažnější věcná škoda či následek na zdraví nebo životě člověka, tím přísnější trest.

K nedbalostnímu ublížení na zdraví v důsledku porušení důležité povinnosti byl nově přidán další odstavec upravující nedbalostní ublížení na zdraví nejméně dvou osob v důsledku hrubého porušení vybraných předpisů. Způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti z nedbalosti bylo TZ rozděleno na dva samostatné trestné činy (usmrcení z nedbalosti dle § 143 a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147). V případě nedbalostního těžkého ublížení na zdraví byl uzákoněn mírnější trest co do maximální výše odnětí svobody, naopak za spáchání trestného činu usmrcení z nedbalosti v intencích základní skutkové podstaty i pro případ porušení důležité povinnosti se zpřísnila horní hranice odnětí svobody o jeden rok. Nově byl přidán odstavec třetí upravující trestnost jednání spočívající v usmrcení jiného z nedbalosti v důsledku hrubého porušení zákonem daných právních předpisů (s trestem odnětí svobody od dvou do osmi let).

Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, dle § 180d zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, nový TZ nepřevzal a nyní je takové jednání možné posuzovat jako přestupek.

3.2 Přestupky v silniční dopravě

Základním právním předpisem, upravujícím přestupky, je zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „přestupkový zákon“). Přestupkový zákon ovšem není jediným předpisem upravující takové správní delikty v silniční dopravě. Vhodné je tedy zmínit např. zákon č. 19/1997 Sb., o pozemních komunikacích, anebo zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, oba ve znění pozdějších předpisů. Důležité je upozornit i na novelu z konce roku 2005⁵⁵, která přinesla velké změny zejména v oblasti správního trestání na úseku pozemních komunikací.

Přestupkem rozumí přestupkový zákon zaviněné jednání (postačí nedbalostní, není-li výslovně zákonem vyžadován úmysl), které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin⁵⁶. Ostatní zmíněné právní předpisy vycházejí z této definice a pouze uvádí již konkrétní skutkové podstaty jednotlivých správních deliktů, tedy i přestupků.

Zákon o pozemních komunikacích upravuje přestupky v § 42a. Vesměs jde o jednání spočívající v narušení bezpečnosti jízdy i technického stavu pozemních komunikací (např. uzavření komunikací v rozporu se zákonem, nebo jejich znečišťování či poškozování, neoprávněné umístění či neodstranění překážek na pozemních komunikacích atd.).

Za přestupek dle § 83 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je odpovědná fyzická osoba, která např. nepřihlásí k registraci silniční motorové vozidlo anebo přípojné vozidlo (které hodlá provozovat na území ČR), ač k tomu je ze zákona povinna, nebo která jako provozovatel silničního motorového vozidla či přípojného vozidla provozuje vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích apod.

⁵⁵ Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění silniční zákon a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

⁵⁶ § 2 přestupkového zákona

Dominantní postavení má ovšem přestupkový zákon. Tento v § 22 a § 23 obsahuje výčet přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a ostatní přestupky na úseku dopravy.

Do skupiny **ostatních přestupků na úseku dopravy**⁵⁷ spadají protizákonná jednání, podobná jednáním v rozporu se zákonem o pozemních komunikacích či zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Obecně lze říci, že dle tohoto paragrafu se postihují chování pachatelů, spočívající v neoprávněném zacházení s dopravními zařízeními, provozování dopravy a užívání příslušných vozidel bez oprávnění, či v manipulaci s konkrétními doklady.

Především jsou to ale přestupky zakotvené v § 22 přestupkového zákona, které by měly přispět ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jednotlivá ustanovení byla zákonodárci systematicky rozdělena do tří odstavců, a to dle subjektu přestupku. První skupinu tvoří všichni účastníci silničního provozu (tedy - dle silničního zákona - každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích), zejména řidiči motorového či nemotorového vozidla. V druhém případě jde o provozovatele vozidel, a nakonec jsou upraveny přestupky páchané učители autoškol. Vzhledem k tématu své práce se budu věnovat pouze vybraným, veřejností často diskutovaným, přestupkům. Jedná se o přestupky dle § 22 odst. 1 písm. c), d) a písm. h) přestupkového zákona.

Přestupku dle § 22 odst. 1 písm. c) přestupkového zákona se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky. Stavů vylučující způsobilost jsem se podrobně věnovala v předešlé kapitole. Zde pouze shrnu, že za tento stav lze obecně považovat 1 ‰ alkoholu v krvi řidiče, přičemž není vyloučena ani jiná, nižší hladina alkoholu – tedy ovlivnění řidiče alkoholem je velice individuální. U návykových látek je situace složitější. V každém případě je i u nich nutné zjišťovat konkrétní stav ovlivnění řidiče takovou látkou a porovnat ho s ustáleným posuzováním stavu vylučujícího způsobilost, vyvolaného požitím alkoholu, zpravidla pomocí znalce⁵⁸.

Za účinnosti trestního zákona č. 140/1961 Sb. bylo jedinou hranicí mezi trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky a tímto přestupkem institut společenské nebezpečnosti. Od 1. ledna 2010 bylo zavedeno formální pojetí trestného činu s interpretačním pravidlem subsidiarity trestní represe. Zásadní změna nastala i v subjektivní stránce zmíněného činu – již

⁵⁷ I v rámci této kapitoly jsem si dovolila obsah tohoto ustanovení přestupkového zákona zahrnout do příloh (viz Tabulka č. 7).

⁵⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 18. března 2010, sp. zn. 6 Tdo 252/2010.

není trestné nedbalostní jednání, ale pouze úmyslné – čímž se odlišuje od přestupku dle § 22 odst. 1 písm. c) přestupkového zákona, kde postačuje nedbalost. Řízení vozidla pod vlivem jakékoli návykové látky je velice nebezpečné a proto i zákonem zakázané⁵⁹. Na tuto problematiku navazuje i **přestupek dle § 22 odst. 1 písm. d)** přestupkového zákona, dle kterého bude potrestán pachatel - řidič, který se v provozu na pozemních komunikacích přes výzvu podle zvláštního právního předpisu⁶⁰ odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.

Povinnost řidiče podrobit se na výzvu příslušné osoby vyšetření dle zákona č. 379/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „tabákový zákon“), ke zjištění ovlivnění alkoholem je dána v § 5 odst. 1 písm. f) silničního zákona, resp. v § 5 odst. 1 písm. g) téhož zákona, jedná-li se o jinou návykovou látku. Tabákový zákon rozlišuje orientační vyšetření a odborné lékařské vyšetření. Orientačním vyšetřením se rozumí dechová zkouška, odběr slin nebo stěr z kůže či sliznic. Cílené klinické vyšetření lékařem a podle jeho ordinace provedení dechové zkoušky nebo odběru vzorků biologického materiálu (např. krve, slin, moči, vlasů, anebo stěry z kůže, příp. sliznic) je již vyšetřením odborným a musí jej proto provést zdravotnické zařízení k tomu odborně a provozně způsobilé. Naopak orientační vyšetření provádí útvar Policie ČR, útvar Vojenské policie, Vězeňská služba ČR, osoba pověřená kontrolou osob vykonávajících činnost, při níž by mohly ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, zaměstnavatel, ošetřující lékař nebo obecní policie.

K provádění dechové zkoušky se používají ve většině případů tzv. alkotestery firmy Dräger, zjištění ovlivnění řidiče jinou návykovou látkou se provádí pomocí přístroje Drugwipe 5+, který dokáže rozpoznat až 5 druhů drog (metamfetaminy, cannabis, opiáty, extázi a kokain). Dodnes se zpochybňuje jejich přesnost měření a neochota řidičů podrobit se orientačním zkouškám komplikuje veškerý další postup příslušných osob, resp. příslušných orgánů. Odmítne-li osoba orientační zkoušku, je povinna podrobit se odborné lékařské zkoušce. Pokud by odmítla i tuto, hledí se na ni, dle § 16 odst. 5 tabákového zákona, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Velmi zásadním ustanovením je § 16 odst. 2 tabákového zákona – pokud se provede orientační zkouška zjišťující obsah

⁵⁹ Konkrétně jde o § 16 odst. 1 zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami, ve znění pozdějších předpisů, který zní:

Osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním.

⁶⁰ § 16 tabákového zákona

alkoholu analyzátořem alkoholu v dechu, splňujícím podmínky stanovené Vyhláškou Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb.⁶¹, odborné lékařské vyšetřeni se neprovede. Díky této větě se takto provedená dechová zkouška staví na roveň výsledku lékařského vyšetřeni – samozřejmě i v tomto případě může řidič takovou dechovou zkoušku odmítnout, a pak se podrobit lékařskému odbornému vyšetřeni.

Závěrem bych ještě bodově zmínila několik důležitých informací týkajících se **přestupku dle § 22 odst. 1 písm. d)**:

- orientačnímu vyšetřeni a odbornému lékařskému vyšetřeni zjišťujícím obsah alkoholu nebo jiné návykové látky je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, a dále osoba, u které je důvodné podezřeni, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholického nápoje, příp. jiné návykové látky – tím by se měla vyloučit jakákoli šikanózní jednání oprávněných osob (nejčastěji policistů)
- vyšetřeni nesmí být nebezpečné pro zdraví řidiče - zde půjde většinou o případy odběrů krve a jiného biologického materiálu, ohrožujících zdraví řidičů⁶²
- ustanovení § 22 odst. 1 písm. b), c) a d) je speciální k ustanovení § 30 odst. 1 písm. h), ch, i) přestupkového zákona, upravujícího přestupky na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi – od 1. 7. 2006⁶³ se totiž na řízení vozidel (motorových, nemotorových, tramvaj i na jízdu na zvířeti) vztahuje právě toto speciální ustanovení⁶⁴

Dalším důležitým ustanovením v přestupkovém zákonu je **§ 22 odst. 1 písm. h)**, podle něhož se přestupku dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při níž došlo k ublížení na zdraví jiného, a to v důsledku porušení zvláštního právního předpisu - silničního zákona. Subjektem přestupku může být v tomto případě nejen řidič vozidla, ale i chodec nebo jiný účastník silničního provozu. Tento přestupek se velice

⁶¹ Vyhláškou, kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění vyhlášky č. 65/2006 Sb.

⁶² Povinnost řidiče podrobit se lékařskému vyšetřeni není, dle judikatury NS ČR, absolutní, a pokud by byl např. odběrem krve skutečně ohrožen život řidiče nebo by tím došlo k vážnému ohrožení jeho zdraví, jednalo by se o překážku k provedení takového odběru a tím pádem by mohla nastat okolnost vylučující protiprávnost odmítnutí vyšetřeni. Na druhou stranu je ovšem nutné také vzít v úvahu to, že odborné vyšetřeni je prováděno kvalifikovanou osobou, která může být na základě poskytnutých informací schopna posoudit, zda opravdu existuje nějaké zdravotní riziko plynoucí řidiči z případného vyšetřeni (takto se vyjádřil NSS ČR např. ve svém Rozsudku ze dne 24. června 2008, sp. zn. 8 As 11/2007-56).

⁶³ Účinnost zákona č. 411/2005 Sb. (viz poznámka pod čarou č. 55)

⁶⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s.147.

podobá přečinu ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 TZ, příp. trestnému činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 TZ. Objekt i předmět útoku je stejný – chrání se lidské zdraví a v ohrožení je tu člověk. Rozdíl je však v objektivní stránce skutkových podstat, kdy u přestupku se nevyžaduje porušení důležité povinnosti ani hrubé porušení příslušných právních předpisů, zde je důležité způsobení dopravní nehody a to v důsledku porušení některého z ustanovení silničního zákona. Pomyslnou hranicí mezi trestným činem a přestupkem je v tomto případě zejména intenzita zranění člověka. Ne každé zranění při dopravní nehodě se dá kvalifikovat jako následek konkrétního trestného činu, někdy ani jako komentovaného přestupku. V úvahu by ale přicházelo použití § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona⁶⁵, kam se dají podřadit jakákoli jiná porušení silničního zákona, než která jsou výslovně uvedena v předchozích bodech tohoto zákona. Pokud by však bylo možné kvalifikovat jednání jako ublížení na zdraví, musí být zohledněna právě způsobená zranění.

Dle ustálené soudní judikatury platí, že pokud by došlo k poruše zdraví nebo jinému onemocnění, ne zcela přechodného rázu, znesnadňující obvyklý způsob života nejméně po dobu 7 dní, byl by tím naplněn pojem ublížení na zdraví dle TZ. Pokud by tomu tak nebylo, mohla by být naplněna skutková podstata přestupku, samozřejmě při naplnění všech ostatních znaků příslušné podstaty. Jelikož ale minimální sedmidenní hranice omezení obvyklého způsobu života poškozeného není absolutní a závisí na konkrétních okolnostech případu, bude záležet na rozhodujícím orgánu, zda jednání posoudí jako trestný čin či přestupek. Pokud by došlo k ublížení na zdraví osoby blízké, a jednání by bylo posouzeno jako přestupek dle § 22 odst. 1 písm. h) přestupkového zákona, řízení o tomto správním deliktu by bylo možné zahájit pouze na návrh postižené osoby, jejího zákonného zástupce nebo opatrovníka, tzn., že tento přestupek se neprojednává z úřední povinnosti, jako u většiny přestupků, ale pouze na návrh⁶⁶. K tomuto přestupku bych ráda zmínila jednu zajímavost: až do novely přestupkového zákona č. 215/2007 Sb., účinné od 22. srpna 2007, bylo dle přestupkového zákona možné postihnout jednání, spočívající v ublížení na zdraví při dopravní nehodě i sobě samému, jako jedinému zraněnému. NSS ČR ale několikrát konstatoval, že takto pojaté zákonné ustanovení je neúčelné a postrádá smysl – u takové dopravní nehody spočívá nebezpečnost jednání a zájem společnosti na potrestání pouze za porušení zvláštního

⁶⁵ Dle kterého se přestupku se dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší zvláštní právní předpis.

⁶⁶ Viz § 67 a § 68 přestupkového zákona.

právního předpisu, nikoliv za nedbalostní sebepoškození zdraví⁶⁷. Proto bylo výše zmíněnou novelou sporné ustanovení doplněno o slovo ublížení „jinému“.

Na závěr této kapitoly zmíním sankce, které lze uložit za spáchání výše probraných přestupků v provozu na pozemních komunikacích. Za přestupek dle § 22 odst. 1 písm. c), d) i písm. h) lze uložit finanční pokutu v rozmezí od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let, přičemž tyto přestupky nelze projednat v blokovém řízení⁶⁸.

Mnohem nižší sankce je možné uložit učiteli autoškoly, který požil alkoholický nápoj nebo užil návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle, nebo který se přes výzvu podle zvláštního právního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví. Tomuto učiteli autoškoly hrozí pokuta ve výši od 10 000 Kč do 20 000 Kč a zákaz činnosti od šesti měsíců do jednoho roku. Otázkou zůstává, jestli takovému jednání učitele autoškoly odpovídá takto uzákoněná sankce. Tato osoba by přeci měla učit nejen správnému způsobu jízdy, ale také dodržování pravidel silničního provozu. A proto by, dle mého názoru, měla být potrestána přinejmenším stejnou měrou, jako ostatní řidiči motorových vozidel.

3.3 Bodový systém

Od 1. 7. 2006 byl zaveden systém bodového hodnocení řidičů. Svým způsobem to byla reakce na stále zvyšující se počet spáchaných přestupků na úseku dopravy. Základním cílem bylo, a stále je, zajistit bezpečnost na pozemních komunikacích a eliminovat počet tzv. rizikových řidičů, tedy řidičů opakovaně dopouštějících se závažných dopravních přestupků. Silniční zákon⁶⁹ chápe bodové hodnocení jako systém, sledující dva důležité faktory: opakované páchaní přestupků nebo trestných činů řidiči motorových vozidel v souvislosti s porušením vybraných povinností dle předpisů o provozu na pozemních komunikacích, a také poznatky o tom, že se jiní řidiči porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení zmiňovaných povinností a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze silničního zákona.

V čem tedy spočívá bodové hodnocení? Za každý, zákonem daný, přestupek či trestný čin, za který byla příslušným orgánem řidiči motorového vozidla pravomocně uložena sankce

⁶⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. listopadu 2007, č. j. 5 As 42/2007 – 54.

⁶⁸ Viz § 22 odst. 4 a § 22 odst. 11 přestupkového zákona.

⁶⁹ Úprava bodového systému je obsažena v § 123a - § 123f.

či trest, se tomuto řidiči připočte stanovený počet bodů⁷⁰. Stane se tak zaznamenáním do karty řidiče v registru řidičů, vedeném obecním úřadem obce s rozšířenou působností (dále jen „příslušný úřad“). Záznam je nutné provést v zákonné pětidenní lhůtě počínající od doručení oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, od doručení rozhodnutí o uložení sankce za přestupek či od doručení rozhodnutí, kterým byl uložen trest za spáchaný trestný čin. Maximální počet bodů, které lze řidiči udělit, je 12. Jakmile dosáhne této bodové hranice, příslušný úřad neprodleně vyrozumí řidiče (u státních příslušníků jiné země i Ministerstvo dopravy ČR) o této skutečnosti písemným oznámením. Zároveň jej vyzve k odevzdání řidičského průkazu (příp. mezinárodního řidičského průkazu) nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení – uplynutím této lhůty pozbývá řidič příslušné oprávnění k řízení motorového vozidla⁷¹. Příslušný úřad je ze zákona povinen vydat řidiči doklad potvrzující odevzdání řidičského průkazu.

Řidič, který pozbyl řidičské oprávnění dosažením dvanácti bodů, může požádat o jeho vrácení nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí tohoto oprávnění. Pokud mu byla uložena sankce, příp. trest, zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, písemnou žádost o vrácení oprávnění může podat u příslušného úřadu až po vykonání sankce (trestu), trvá-li déle než 1 rok. Další podmínkou je, že žadatel musí prokázat, že se podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti⁷². Splní-li řidič uvedené podmínky a získá-li zpět oprávnění k řízení motorových vozidel⁷³, nanovo podléhá bodovému hodnocení.

Silniční zákon upravuje i institut odečítání bodů – splní-li řidič zákonné podmínky, sníží se mu počet dosažených bodů. Je to, s nadsázkou řečeno, určitá odměna pro řidiče, kteří nespáchali po dobu minimálně dvanácti po sobě jdoucích měsíců od posledního správního či trestního postihu žádný „bodovaný“ přestupek či trestný čin. Nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů, musí příslušný úřad zaznamenat tuto skutečnost v registru řidičů. Pokud bylo pravomocně zrušeno původní rozhodnutí o přestupku, nebo trestném činu, odečtou se řidiči body, které mu byly na základě takového rozhodnutí zaznamenány.

Další možností, jak snížit dosažený počet bodů, je podání písemné žádosti o odečtení 3 bodů se současným doložením potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku

⁷⁰ Dopustil-li se řidič jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení, zaznamená příslušný obecní úřad počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.

⁷¹ Řidičský průkaz vydaný cizím státem nebo řidičský průkaz Evropských společenství se neodevzdává, jen se na 1 rok pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území ČR.

⁷² Dle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

⁷³ Příslušný úřad ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.

bezpečné jízdy. I zde platí další zákonné podmínky: zmíněné potvrzení nesmí být starší než 1 měsíc od podání žádosti, a dále nesmí mít řidič ke dni ukončení školení v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body. Takovým způsobem lze však body odečíst jen jednou za kalendářní rok.

Jakmile je řidiči odečteno všech 12 zaznamenaných bodů, je příslušný úřad povinen písemně oznámit tuto skutečnost řidiči a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne provedení záznamu o odečtení bodů v registru řidičů.

Bodový systém platí v ČR téměř pět let. Ministerstvo dopravy ČR vydává každoročně dokumenty obsahující informace o stavu bodového systému i statistiky bodovaných přestupků a trestných činů. Dopravní experti i Ministerstvo dopravy jsou prozatím s fungováním tohoto systému spokojeni. Dle jejich názoru došlo od zavedení bodového hodnocení ke snížení počtu smrtelných dopravních nehod⁷⁴. Z vlastního pozorování musím dát dopravním expertům za pravdu. Většina řidičů jezdí opatrněji. Co je ale důvodem takové opatrnosti? Že by jen obava o ztrátu řidičského oprávnění?

⁷⁴ Česká televize. *Bodový systém funguje čtyři roky, možná pomohl snížit počet mrtvých* [online]. ČT24, 1. července 2010 [cit. 20. prosince 2010]. Dostupné na <<http://www.ct24.cz/doprava/94664-bodovy-system-funguje-ctyri-roky-mozna-pomohl-snizit-pocet-mrtvych/>>.

4. Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod

Z charakteristiky dopravních nehod lze vyvodit i definici silniční dopravní nehody – jde tedy o nezamyšlenou a nepředvídanou událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobenou motorovými i nemotorovými dopravními prostředky, jejímž následkem je věcná škoda anebo újma na zdraví či životě člověka⁷⁵. Příčin takových nehod může být mnoho, nezřídka dochází k jejich utajování nebo naopak k jejich fingování⁷⁶. Viníkem může být nakonec úplně někdo jiný, než se zpočátku zdálo. Nejen z těchto důvodů je nutné silniční dopravní nehody náležitě prošetřit a celou záležitost řádně uzavřít.

Zde je žádoucí upozornit na to, že dle stávající právní úpravy⁷⁷ jsou účastníci dopravní nehody povinni ohlásit nehodu Policii ČR (dále jen „Policie“) pouze v případě, dojde-li při ní k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel, včetně přepravovaných věcí, částku 100 000 Kč⁷⁸. V opačném případě jsou účastníci nehody povinni sepsat a podepsat společný záznam o dopravní nehodě, který neprodleně předají pojistiteli.

Kriminalisté postupují dle určitých metodik vyšetřování trestných činů⁷⁹, každá z nich má svá specifika – ať už jde o samotný předmět, stopy či o jednotlivé etapy vyšetřování. Ne jinak je tomu i u objasňování silničních dopravních nehod.

4.1 Vyšetřovací situace

Na počátku šetření nehody mohou nastat různorodé vyšetřovací situace. Každá z nich klade rozdílné nároky na vyšetřující orgán, každá z nich přináší mnoho důkazů. Přesto se dají

⁷⁵ KONRÁD, Zdeněk a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 1. vydání. Praha: Policejní akademie ČR, 1995, s. 124.

⁷⁶ Důvodů utajování nehod může být několik, např.: požití alkoholu před jízdou či během jízdy, vážná poranění nebo usmrcení osob, strach, ztížení svého odhalení, krádež dopravního. Viníci nehody ničí stopy, mění místo dopravní nehody, inscenují technické závady, uvádějí nepravdivé a zavádějící informace o nehodě apod. Není vyloučena ani dohoda účastníků dopravní nehody (citováno z: ŠIMOVČEK, Ivan a kol. *Kriminalistika*. 1. vydání. Bratislava: Iura Edition, 2001, s. 314.).

⁷⁷ Dle § 47 odst. 4 silničního zákona.

⁷⁸ Dopravní nehoda musí být nahlášená Policii i v případě, kdy při ní dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby (s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle), nebo kdy dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace dle zákona o pozemních komunikacích, anebo kdy účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích (§ 47 odst. 5 silničního zákona).

⁷⁹ Tyto metodiky jsou definovány jako uspořádané systémy poznatků o typových kriminalistických charakteristikách trestných činů, o zákonitostech vzniku, vyhledávání a zajišťování stop jednotlivých typů trestných činů, o vyšetřovacích situacích, jakož i systém typových modelů činnosti kriminalistů v určitých etapách procesu poznání trestných činů (citováno z: VAVERA, František, PORADA, Viktor. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 13.)

vymežit situace typické pro silniční dopravní nehodu, umožňující vytvořit si předběžnou představu o průběhu nehody a vytyčit si tak vyšetřovací verze.

První situací je stav, kdy po dopravní nehodě zůstala předmětná vozidla v původní pozici a kdy jsou všichni účastníci nehody, včetně svědků, přítomni na místě nehody. Tato situace je pro následné vyšetřování ideální – vyšetřující orgán vyhledá a zajistí potřebné důkazy, stopy, vyslechne přítomné osoby, vše náležitě zdokumentuje, rychle zajistí plynulý provoz.

Problémové jsou ovšem situace, kdy na místě nehody dojde ke změnám stavu – manipulovalo se s poškozenými vozidly do příjezdu policistů, svědci nehody odešli z místa nehody, zraněné osoby byly odvezeny k ošetření, viník nehody ujel z místa činu apod.⁸⁰. Tyto změny ztěžují celé vyšetřování – mohou se zničit relevantní důkazy, viník nehody již nemusí být vypátrán, vyhledat svědky je postupem času prakticky nemožné.

Z místa nehody si vyšetřovatelé (příp. účastníci nehody) odnášejí velice cenné informace a materiály, v mnohých případech nenahraditelné. Proto se vyžaduje rychlá a precizní práce, díky které se objektivně zjistí příčiny a následky dopravní nehody. A proto je také povinností každého účastníka dopravní nehody spolupracovat a neztěžovat její prošetření.

4.2 Zvláštnosti předmětu a podnětů vyšetřování

Předmět vyšetřování silniční dopravní nehody zahrnuje jednání a chování jejích účastníků, stav vozovky, technický stav vozidel i jiné skutečnosti, které v souhrnu zapříčinily samotný vznik nehody, včetně jejích následků⁸¹. Ve všech vyšetřovaných případech je nutné vždy zjistit viníka nehody, poškozené, škody na majetku osob, ovlivnění návykovými látkami, prostředí, v němž byla způsobena nehoda aj. Další zvláštnosti co do předmětu vyšetřování jsou dány druhem dopravní nehody. Např. při srážce motorového vozidla s chodcem se zjišťuje i chování účastníků nehody a silničního provozu (řidičů, chodců, kolemjdoucích), míra předvídatelnosti nehodové situace stran řidiče, způsob jízdy řidiče, viditelnost apod. Pokud řidič dopravního prostředku ujede nebo uteče z místa nehody, bude nutné zjistit motiv jeho jednání, popis vozidla i podobu řidiče, dále bude třeba zajistit veškeré možné stopy, včetně záznamů kamerového systému (byl-li nainstalován v okolí nehody), získat informace od zdravotnických zařízení, od pracovníků opraven automobilů či čerpacích

⁸⁰ STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. 2. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, s. 212.

⁸¹ KONRÁD, Zdeněk. *Kriminalistika*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2004, 405.

stanic. V neposlední řadě může Policie při pátrání po účastnících nehody požádat o pomoc i prostřednictvím veřejných sdělovacích prostředků. Na závěr je nutné poznamenat, že ne každý řidič, který ujel z místa nehody, musí být zákonitě i jejím viníkem. Proto je třeba shromáždit veškeré důkazy tak, aby byly náležitě a bez jakýchkoli pochybností zjištěny rozhodné skutečnosti.

Podnět k vyšetření dopravní nehody dávají ve většině případů sami účastníci nehody. Policista, který převzal oznámení o dopravní nehodě, musí zjistit základní informace – o místě, charakteru, rozsahu a následcích nehody, o hustotě provozu v okolí nehody a zejména o samotném oznamovateli (jméno, příjmení a adresu). Následně se (nejen) tyto informace zaznamenají a neprodleně je k místu nehody vyslána výjezdová služba. Dle potřeby se vyrozumí i jiné záchranné jednotky.⁸² Silniční zákon stanoví případy, kdy je povinností účastníků dopravní nehody oznámit tuto událost. V ostatních případech tato povinnost odpadá, pokud si ovšem účastníci nejsou jisti, zda k nehodě přivolat Policii či nikoli, obecně se doporučuje učinit tak. Výjezd jednotky je prozatím bezplatný ve všech případech a v mnohých z nich je zvláště potřebný.

4.3 Počáteční vyšetřovací úkony

Bezprostředně po příjezdu na místo hlášené dopravní nehody jsou policisté povinni učinit potřebná prvotní bezpečnostní opatření. Ta spočívají především v pomoci účastníkům nehody a v zajištění plynulosti silničního provozu. Policejní prezidium vydalo k tomuto závazný pokyn⁸³, stanovující neodkladné úkony a opatření. Mezi takové patří např. poskytnutí první pomoci zraněným osobám a přivolání zdravotnické záchranné služby, zajištění technických služeb k vyproštění osob z poškozených vozidel, hašení požáru, zastavení úniku nebezpečných látek, zabezpečení výstrahy pro ostatní účastníky silničního provozu, uzavření místa nehody, zjištění totožnosti svědků i účastníků nehody (příp. vyhlášení pátrání po těchto osobách), provedení orientačních zkoušek, obnovení provozu. V současné době funguje velice dobře integrovaný záchranný systém. I proto by měla být vždy včas zajištěna potřebná pomoc stran všech záchranných složek.

Pokud nabude výjezdová služba po příjezdu na místo nehody podezření ze spáchání trestného činu, jehož vyšetření koná Služba kriminální policie a vyšetřování, musí neprodleně tuto skutečnost oznámit příslušné vyšetřující osobě. Po jeho příjezdu se řídí jeho pokyny.

⁸² PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vydání. Praha: Linde, 2000, s. 140 - 141.

⁸³ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod (čl. 97).

Po zajištění okamžité lékařské i technické pomoci přebírají iniciativu policisté. Tímto okamžikem se prakticky zahajuje vyšetřování dopravní nehody, které zahrnuje níže popsané počáteční vyšetřovací úkony.

4.3.1 Ohledání místa silniční dopravní nehody

Dopravní nehoda vznikne zpravidla během několika sekund, sami účastníci i svědci mohou vypovídat jen o některé fázi průběhu nehody, a proto je nanejvýše nutné zjistit veškeré skutečnosti, díky kterým bude možné tento bleskový průběh rekonstruovat.

V úvodní etapě ohledání místa nehody je třeba stanovit hranice ohledání, tzn. vymežit prostor, kde budou zajišťovány veškeré důležité stopy a jiné důkazy, umožňující určení příčin a viníka nehody. Hranice ohledání jsou případ od případu různé, prvotní pozornost však bude zaměřována na místa s největší koncentrací stop, tzv. výchozí místa ohledání. Pokud dojde ke smrtelnému zranění osoby, zpravidla započne vyšetřování právě u ní. Jinak je to např. místo střetu vozidel či místo kolize vozidla a jiného účastníka nehody. Může nastat i situace, kdy před samotným ohledáním dojde ke změně polohy vozidel, zranění budou odvezeni do nemocnic, svědci odejdou z místa nehody – v takovém případě se původní poloha objektů i osob musí vyznačit – zejm. na základě svědeckých výpovědí. Za žádných okolností se již neprovádí rekonstrukce (např. tím, že by se znovu přivezla odtážená vozidla). Nezřídka dojde při samotném nárazu objektů k jejich odmrštění, mnohdy daleko od místa srážky, čili vzniká klamný dojem o změně polohy těchto objektů.⁸⁴

Dalším krokem je stanovení výchozího bodu měření, od kterého se měří vzdálenosti jednotlivých stop. Veškeré informace se musí na místě pečlivě číselně označit a vše zdokumentovat – v současné době se používají moderní měřicí přístroje, neméně důležitými jsou písemné náčrtky nehody, fotodokumentace a protokol o nehodě. Nedílnou součástí každého ohledání je zjištění a popis komunikace, povětrnostních, světelných a rozhledových podmínek, povahy provozu – bude tedy nutné stanovit charakter, rozměry, povrch a stav vozovky (včetně jejího okolí), dopravní značení, stupeň viditelnosti, hustotu provozu a jiné okolnosti.

Účelem celého vyšetřování je získat co nejvíce důkazů – základem jsou stopy. Na místě nehody se jich vyskytuje nepřeberné množství. Mezi materiální stopy řadíme stopy na vozovce, na vozidlech, pevných objektech, příp. i na tělech zraněných i nepřeživších osob

⁸⁴ NĚMEC, Bohuslav. *Učebnice kriminalistiky*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 1966, s. 65 – 66.

(v podobě vnitřních a vnějších zranění – na první pohled viditelných, ale i v podobě různých změn na oděvu poškozené osoby).

Do skupiny **stop na vozovce** patří *stopy jízdy vozidla* (vytvářené volně se otáčejícími nebrzděnými koly, kdy tvar a reliéf dezénu odpovídá skutečnosti), *brzdné a blokovací stopy* (brzdné vznikají ještě se otáčejícím koly oproti blokovacím stopám, na vozovce v podobě černého pruhu, vznikající již neotáčejícím se koly), *stopy smyku a stopy tření a vlečení* (způsobené v důsledku nárazu vozidla na překážku, která je pak vozidlem vlečena či tlačena). Nesmí se opomenout ani *stopy obuvi* (zejména chodců), *biologické stopy* a *stopy kapalin* vytékajících z vozidel. Většina současných automobilů již má ve své výbavě i tzv. Anti-block systém, díky kterému při prudkém brzdění nedochází k zablokování pohybu kol a usnadňuje tak řidiči kontrolu nad vozidlem. V souvislosti s tímto systémem proto hovoříme i o tzv. *antiblokovacích stopách*, tvořených střídavě tmavými a lesklými plochami na vozovce.⁸⁵

Různý stupeň deformace a destrukce vozidel, jejich poškrábání, odření, změny uvnitř vozidel – to vše nám vytváří **stopy na zúčastněných vozidlech**. Naopak stopy vzniklé nárazem vozidla do stromů, zdí, plotů, obrubníků, svodidel a jiných překážek označujeme jako **stopy vzniklé na pevných objektech**.

4.3.2 Ohledání dopravního prostředku

Ohledání vozidla se může uskutečnit v rámci samotného ohledání místa nehody anebo na jiném místě jakožto samostatný úkon. Jelikož situace a okolnosti ve většině případů neumožňují podrobnou prohlídku vozidla, omezí se vyšetřující osoba na nejdůležitější úkony, ostatní jsou již předmětem důkladné servisní prohlídky a také odborného znaleckého posouzení.⁸⁶ Prvotní pozornost je tedy zaměřena na zjištění polohy a technického stavu vozidla, včetně konečného stavu a polohy ovládacích prvků, dále na postavení kol, charakter poškození vozidla (pokud je vybaveno tachografem, zajistí se tachografický kotouč či výpis záznamového zařízení z digitálního tachografu). Odborníci doporučující systematické ohledání dopravního prostředku, počínající zaznamenáním základních údajů o vozidle (typ, barva, státní poznávací značka, číslo motoru, druh pohonu, datum provedení poslední technické kontroly aj.), přes zaměření vozidla k výchozímu bodu ohledání, až po detailní

⁸⁵ PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, s. 134 - 135.

⁸⁶ PJEŠČAK, Jan. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. vydání. Praha: SPN, 1986, s. 172 - 173.

popis vnějších a vnitřních částí vozidla, včetně jejich poškození. Podrobnější prohlídku pak provádí po odtahování vozidla znalec z oboru automobilové techniky.

Vyšetřování vozidel se vztahuje zejména na zařízení ovlivňující samotnou bezpečnost jízdy – těmi jsou např. brzdy, řízení, osvětlovací zařízení, pneumatiky, ukazatelé směru jízdy, zpětná zrcátka, stěrače, zařízení k dávání výstražných znamení, náklad.⁸⁷ Každý řidič je povinen užívat jen vozidlo splňující technické podmínky a přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla. Pokud tak neučiní, může čelit i podezření ze spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

4.3.3 Ohledání mrtvol, zajištění lékařských prohlídek

V současné době se prakticky žádná silniční dopravní nehoda neobejde bez zraněných osob, i bez ztrát na životech. Rychlý zásah a pomoc účastníkům nehody mohou neúprosné statistiky zmírnit, tragickým následkům se však vyhnout nelze.

Při samotném ohledání mrtvoly se zjišťuje, zkoumá, hodnotí charakter místa nálezu a polohy těla, stav jejího oděvu, charakter zranění a samozřejmě stopy nacházející se na těle zemřelého. Přítomnost soudního lékaře není na místě nehody nutná, postačí tu obvodní lékař či lékař vykonávající pohotovostní službu. Veškeré stopy se musí náležitě zdokumentovat, charakter a rozmístění zranění jsou porovnávány s výsledky ohledání místa nálezu mrtvoly a s ostatními stopami na místě nehody, což může napomoci ke stanovení příčin zranění i celému průběhu události⁸⁸.

Na místě nehody se neprovádí detailní ohledání těla mrtvoly, to je úkolem až soudního patologa, přesto musí být dodržen určitý postup: tělo se popisuje od hlavy směrem k dolním končetinám, veškeré stopy se musí zapsat a vyfotografovat tak, aby byla co nejlépe zachycena všechna poranění. Až při pitvě⁸⁹ se patolog podrobně zabývá jednotlivými zraněními, díky kterým je možné určit konkrétní příčiny i dobu smrti.

Úkolem policejního orgánu, resp. vyšetřovatele je zejména zajistit stopy na oděvu mrtvého. Při střetu s vozidlem to budou otisky pneumatik, částičky střepů, oděrky laku

⁸⁷ NĚMEC: *Učebnice kriminalistiky*, s. 110.

⁸⁸ KONRÁD: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů...*, s. 133.

⁸⁹ K prohlídce a pitvě mrtvoly musejí být přiřazeni dva znalci z odvětví soudního lékařství, resp. výjimečně jeden znalec z odvětví patologické anatomie.

na sponách, knoflících a jiných pevných částech oděvu apod.⁹⁰ Tyto informace mohou být nejcennější v případech, kdy viník ujel z místa nehody.

Prohlídku zraněných osob provádí lékař a to vždy až ve zdravotnickém zařízení. Na místě nehody se poskytuje pouze první pomoc a další úkony umožňující převoz zraněných. V rámci prohlídky lékař zjistí veškerá poranění, jejich množství, druh, charakter, rozsah, rozmístění na těle poškozeného, a vše náležitě zaprotokoluje do lékařské zprávy, kterou odešle příslušnému policejnímu orgánu. Lékař hraje významnou roli i při provádění krevních i jiných testů, pro účely zjištění ovlivnění účastníků nehody alkoholem, příp. jinými omamnými látkami. O této problematice pojednávám v následující kapitole.

4.3.4 Zjištění stavu účastníků nehody

Zjištění, zda účastníci dopravní nehody jednali pod vlivem alkoholu či drog je jeden z nejdůležitějších úkonů vyšetřovatelů. Provádí se jako neodkladné a prvotní opatření, což je dáno i tím, že časová prodleva by mohla znemožnit prokázání kterékoli omamné látky v těle osoby.

Jak již bylo popsáno, při podezření z řízení vozidla pod vlivem alkoholu je řidič vždy vyzván k podrobení se dechové zkoušce. Pokud se provádí tato zkouška pomocí certifikovaného přístroje a výsledek je pozitivní, lékařské vyšetření se již nevykoná⁹¹ – v takovém případě je nutné dodržet striktně předepsaný postup pro provedení zkoušky⁹², jinak by mohl být její výsledek oprávněně zpochybněn. Je-li však postup řádný, lze výsledek zkoušky považovat za jeden z rozhodujících důkazních materiálů.

Jelikož policisté používají certifikované přístroje, stručně zde popíši postup při zjišťování alkoholu v krvi dechovou zkouškou⁹³. Dle zmíněné metodiky se takto

⁹⁰ CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, s. 45.

⁹¹ I když toto ustanovení vypadá jako kogentní a případná výzva policisty k podrobení se lékařskému vyšetření by taky mohla být protiprávní, Nejvyšší správní soud zastal názor, že i v případě provedení dechové zkoušky certifikovaným přístrojem je řidič povinen podrobit se lékařskému vyšetření, pokud je k tomu vyzván (více viz Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. prosince 2009, sp. zn. 6 As 40/2009-131).

⁹² Podmínkami pro takový řádný postup jsou: splnění předpokladů, vyplývajících z manuálu výrobce příslušného dechového analyzátoru a dodržení termínů pro ověřování přístroje (1 rok). V mnohých případech je samotným výrobcem vyžadováno opětovné provedení zkoušky a nebude-li tato podmínka splněna, výsledek zkoušky by zjevně neobstál jako důkazní materiál – stejně tak není splněn řádný postup, odmítne-li osoba provedení dechové zkoušky. I v případech, kdy výrobce přístroje takovou podmínku nestanovil, může být dechová zkouška provedena opětovně, zejm. tvrdí-li kontrolovaná osoby, že užila léčebných či hygienických prostředků a některých potravin s obsahem.

⁹³ Konkrétní kroky policistů jsou stanoveny v Postupu policistů při používání analyzátoru alkoholu v dechu ze dne 17. dubna 2009 pod č.j. PPR-3880-1/ČJ-2009-99UD, který byl vypracován na základě metodiky Českého metrologického ústavu uvedené pod názvem „Pracovní postup č. 114-MP-C008-08 Metodika měření alkoholu v dechu pro analyzátory alkoholu v dechu“.

provedené měření považuje za odborné, nikoli orientační. Na druhou stranu však termín „odborné měření“ není v žádném zákoně definován, i s přihlédnutím k právní závaznosti metodiky, je dle mého názoru žádoucí považovat i takto provedenou zkoušku a její výsledky za orientační. Nicméně dle uvedeného postupu musí policista před provedením zkoušky poučit osobu o tom, že bude-li dechová zkouška pozitivní na alkohol, bude se jednat o odborné vyšetření a z důvodu zajištění objektivity proběhne zkouška opakovaně. První testování osoby je nutné provést nejdříve 15 minut po údajné konzumaci alkoholu a minimálně 3 minuty po skončení kouření. Během zkoušky nesmí osoba kouřit, pít ani jíst (znehodnotilo by to výsledek měření). Je-li zkouška pozitivní, je nutné ji zopakovat a to nejdříve po 5 minutách od posledního měření. Vzájemný rozdíl mezi naměřenými hodnotami nesmí být větší než 10 % (je-li tomu tak, musí se provést další zkouška opět po uplynutí 5 minut). Pokud vzájemný rozdíl posledních dvou měření (při maximálním počtu tří měření) je větší než 10 %, bude kontrolovaná osoba vyzvána k podrobení se lékařskému vyšetření. Po každém měření je nutné zaznamenat datum, čas měření a naměřenou hodnotu včetně měřící jednotky. Jako negativní zkouška bude považována zkouška s naměřenými hodnotami od 0,00 ‰ do 0,24 ‰. Pokud je při první zkoušce naměřena hodnota nižší než 1 ‰ a kontrolovaná osoba odmítne další zkoušku, policista tuto skutečnost uvede do oznámení přestupku. Po odmítnutí opakované zkoušky poté, co byla poprvé naměřena hodnota vyšších než 1 ‰, vyzve policista osobu k podstoupení lékařského vyšetření.⁹⁴

Na závěr je důležité poznamenat několik faktů⁹⁵:

- při práci s výsledky měření se musí vždy přihlídnout k faktorům, které mohou ovlivnit tyto výsledky
- díky těmto faktorům lze výsledek zkoušky provedené analyzátořem alkoholu v dechu považovat za pozitivní, pokud výsledná naměřená hodnota je větší nebo rovna hodnotě 0,25 ‰ (g/kg)
- pokud by Policie ČR či obecní policie předložila správnímu orgánu oznámení o podezření ze spáchání přestupku, a naměřená hodnota alkoholu v krvi by byla nižší než 0,25 ‰, nemohlo by být (dle Ministerstva dopravy ČR) s jistotou prokázáno ovlivnění řidiče alkoholem, a případ by měl být odložen

⁹⁴ KAMPAS, Karel. *Právní aspekty řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholických nápojů a jiných návykových látek*. [s.l.], 2010. 57 s. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta.

⁹⁵ Viz Metodika Ministerstva dopravy ČR k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů v souvislosti s novelizací zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 379/2005 Sb. zákonem č. 274/2008 Sb., č.j. 285/2009-160-OST.

- pro správné stanovení právní kvalifikace přestupku je nutné vycházet z minimální prokazatelné hodnoty, ke které správní orgán dospěje snížením naměřené hodnoty o hodnotu 0,24 ‰ (g/kg) - z takto vypočtené hodnoty bude následně vycházet také správní orgán příslušný k evidenci přestupku a odpovídajícího bodového hodnocení v registru řidičů
- na paměti je třeba mít i hraniční hodnoty měření, stanovené zákony či soudní praxí⁹⁶
 - o 0,00 ‰ – v ČR platí nulová tolerance alkoholu v krvi
 - o množství do 0,3 ‰ – jedná se o přestupek /§ 22 odst. 1 písm. b) přestupkového zákona/, řidiči se zaznamenají 3 body v bodovém hodnocení
 - o množství vyšší než 0,3 ‰ – jedná se o tentýž přestupek jako v předchozím bodě, ovšem řidiči se dle bodového systému zaznamená 6 bodů
 - o množství 1 ‰ a více – hodnota důležitá pro posouzení, zda jednání řidiče může být kvalifikováno jako řízení ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorových vozidel (tuto hranici akceptuje i NS ČR) a zda bude kvalifikováno jako přestupek či jako trestný čin; navíc je řidiči za řízení pod takovým vlivem alkoholu zaznamenáno 7 bodů.

Odmítne-li řidič dechovou zkoušku, není-li její výsledek hodnověrný anebo požádá-li o to sama osoba podezřelá z přestupku⁹⁷, přistoupí se na výzvu oprávněné osoby (policistovi) k lékařskému vyšetření, zejm. k odběru vzorku krve či moči. Odběr krevního vzorku pro laboratorní stanovení obsahu alkoholu je oprávněn provést ze žíly lékař, popř. jiný, jím pověřený zdravotnický pracovník, za jeho přímého dohledu⁹⁸. Bezprostředně před odběrem krve musí lékař provést i celkové vyšetření k zjištění známek účinků alkoholu. Průběh vyšetření je nutné zdokumentovat a v jeho závěru lékař vyplní protokol na předepsaném formuláři. Samotnému vyšetření i odběru krve je přítomen i žadatel, v tomto případě oprávněný policejní orgán, který následně a neprodleně zajistí předání krevního vzorku, včetně lékařského protokolu, specializované toxikologické laboratoři. Vzorek krve musí být vyšetřen dvěma na sobě nezávislými laboratorními metodami, z nichž jedna musí být přísně specifická – využívá se metoda plynové chromatografie⁹⁹. Jako druhé, ověřovací metody,

⁹⁶ Hodnoty se vztahují k promilím alkoholu v krvi.

⁹⁷ Tato možnost je dána dle § 67 odst. 4 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, však tuto možnost nepředpokládá.

⁹⁸ Odběr krve z mrtvoly lze provést pouze v rámci pitvy. Krev se v těchto případech odebírá zásadně ze žil stehenních nebo pažních, event. ze splavů tvrdé pleny mozkové. Nesmí se odebírat krev z cév v okolí žaludku, ani krev vytékající z tělních otvorů (např. úst, nosu, zvukovodů), není vhodné odebírat krev ze srdce.

⁹⁹ Metoda je založena na principu rozdělení jednotlivých těkavých látek z krve.

může být použito jakékoliv jiné, byť nespecifické, ale přesné metody (Widmarkova, enzymatická aj.). Plynovou chromatografií je nutno provést z téhož vzorku nejméně dvakrát, ověřovací zkoušku nejméně jedenkrát. Pokud dosažené výsledky oběma metodami se od sebe liší o více než 0,2 g/kg do hodnoty 3,0 g/kg a o 0,3 g/kg při hodnotách vyšších než 3,0 g/kg, je nutno vyšetření opakovat (a to každou metodu dvakrát). Za pozitivní průkaz požití alkoholického nápoje se pokládá hladina etylalkoholu v krvi vyšší než 0,20 g/kg, stanovená metodou plynové chromatografie. V případě nálezu jiné látky než etylalkoholu ve vzorku krve (např. aceton, toluen) se tato skutečnost oznámí žadateli, ten poté rozhodne o dalším postupu. I laboratorní výsledky se pečlivě uvedou do příslušného protokolu a předají žadateli.¹⁰⁰ Odmítne-li osoba i toto lékařské vyšetření, dopouští se přestupku.

Poněkud jiná situace nastává v případě zjišťování ovlivnění osoby určitou drogou, návykovou látkou. Neexistují žádné limity či hraniční určovatelé, tak jako u alkoholu. Ani v soudní praxi není zastáván jednotný názor.

Vyzvat osobu k podrobení se orientačnímu i odbornému lékařskému vyšetření může, stejně jako u zjištění přítomnosti alkoholu, příslušník Policie ČR, Vojenské policie, Vězeňské služby ČR, zaměstnavatel, její ošetřující lékař, strážník obecní policie nebo osoby pověřené kontrolou osob, které vykonávají činnost, při níž by mohly ohrozit život nebo zdraví svoje anebo dalších osob nebo poškodit majetek.¹⁰¹ Povinnost podrobit se takovému vyšetření vyplývá i z § 5 odst. 1 písm. g) přestupkového zákona.

Pro orientační zjištění určitých druhů drog, konkrétně ze slin, se dnes používají přístroje Drugwipe 5+. I pozitivní výsledek však v těchto případech nemá dostatečně průkaznou hodnotu, a proto je kontrolovaná osoba následně vyzvána k lékařskému vyšetření. Při tomto vyšetření je nutné odebrat i krevní vzorek - podle vyjádření odborných pracovišť totiž vyžaduje každý screeningový toxikologický nález potvrzení specifickými, nejčastěji chromatografickými metodami, a to z krve.¹⁰² Nejvhodnějším biologickým materiálem je pro stanovení nealkoholických látek moč, analýza v krvi má pak charakter cíleného průkazu.¹⁰³ Ztráta 6 či 7 bodů v rámci bodového hodnocení je v těchto případech totožná jako v případě použití alkoholu.

¹⁰⁰ Tento postup, včetně dalších detailů, je stanoven v Metodickém pokynu Ministerstva zdravotnictví ČR pro postup při laboratorním stanovení alkoholu (etylalkoholu) v krvi č. ZD 10/2006 publikovaném ve Věstníku Ministerstva zdravotnictví č. 7/2006.

¹⁰¹ § 16 odst. 3 tabákového zákona.

¹⁰² KAMPAS, Karel. *Právní aspekty řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholických nápojů a jiných návykových látek*. [s.l.], 2010. 57 s. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta.

¹⁰³ DVOŘÁK, Miroslav. *Lékařské vyšetření při ovlivnění alkoholem pro Policii ČR - oficiální protokol* [online]. cls.cz, 2002 [cit. 20. února 2011]. Dostupné na <<http://www.cls.cz/seznam-doporucenych-postupu>>.

Zásadním rozhodnutím NS ČR¹⁰⁴ bylo měření přístroji Drugwipe 5+ jednoznačně přiznáno pouze orientační charakter. Dle názoru soudu je tento přístroj schopen indikovat přítomnost návykové látky v těle, nikoli však určit její množství či stupeň ovlivnění takovou látkou, a proto podstatným důkazem (při podezření ze spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky) je vypracovaný znalecký posudek z oboru toxikologie. Následně bude nutné porovnat ovlivnění osoby zjištěnou látkou s ovlivněním alkoholem, zejména ve vztahu k obecně přijaté hraniční hodnotě 1 ‰ alkoholu v krvi, a konečné posouzení věci se neobejde ani bez vypracovaného znaleckého posudku z oboru psychiatrie, v němž by znalec na podkladě toxikologických závěrů zjistil míru závislosti dotčené osoby na užití látky a poté ovlivnění její způsobilosti k řízení vozidla. Soud v tomto případě tedy stanovil pro účely trestního řízení jasné podmínky (znalecké posudky), díky kterým by se mělo objektivně určit užití a ovlivnění řidiče vozidla určitou drogou. Na druhou stranu se obávám, že zejména z finančních důvodů bude splnění těchto podmínek nadmíru složité, což potvrzují i někteří, mnou oslovení, státní zástupci.

Na závěr této podkapitoly bych ráda připomněla, že nikoho z nás – řidičů nemůže nikdo násilím nutit k poskytnutí vlastního biologického materiálu pro účely zjištění ovlivnění stavu alkoholem či jinou návykovou látkou. Neumožníme-li tento úkon, příslušné osoby o tom musí učinit záznam. Samotné odepření je ovšem právně postihnutelné – dopouštíme se porušení právní povinnosti, přestupku, v neposlední řadě nás čeká i sedmi bodové „ohodnocení“ naší nespolupráce.

4.3.5 Podání vysvětlení účastníky a svědky nehody

Dle § 158 zákona o trestním řízení soudním (dále jen „TŘ“) si může policejní orgán k objasnění a prověření skutečností opatřit potřebné podklady a nezbytná vysvětlení¹⁰⁵. K nim patří i vysvětlení účastníků a svědků dopravní nehody. Takto podané informace mají velký význam a důležitou roli zde hraje zejména čas. Je nezbytné vyslechnout konkrétní osoby ihned po nehodě, umožňuje-li jim to jejich zdravotní stav. Důvod jsou jasné: vjem zúčastněných osob je bezprostředně po nehodě velmi živý, pamatují se i sebemenší detaily a navíc tyto osoby nemohou být v takto krátkém časovém sledu ovlivňování jinými (Policie by měla jednotlivé svědky a účastníky od sebe izolovat ihned po jejím příjezdu). Další výhodou

¹⁰⁴ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. května 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010.

¹⁰⁵ Pan docent Konrád považuje tato vysvětlení za zvláštní druh výpovědi, nikoli výslechu. Samotný úkon „požadování potřebných vysvětlení“ pokládá za běžný druh výslechu, kdy kritériem dělení je stádium trestního řízení a procesní postavení vyslychané osoby. (více viz KONRÁD, Zdeněk. Vysvětlení - zvláštní druh výslechu? *Kriminalistika*, 1999, roč. 32, č. 4, s. 49.)

je samotná přítomnost osob na místě nehody, díky které si mohou lépe uvědomit její průběh. Relativně snadná dostupnost informací má však i svou stinnou stránku – nedostatek času, díky kterému se musí vyslychající omezit na stručné, byť zásadní, objasnění případu. V neposlední řadě samotné prostředí a technické podmínky výslechu osob také nelze považovat za prospěšné.¹⁰⁶

Při výpovědích svědků je třeba počítat s rozdílnými, mnohdy naprosto rozpornými, informacemi o okolnostech nehody. Někteří svědci mohou být v určitém vztahu k účastníkům nehody, a proto mohou záměrně vypovídat v jejich prospěch či naopak. V každém případě se ani taková vysvětlení nemohou podceňovat a vždy je třeba získat veškeré dostupné informace. V případě očitých svědků by měly otázky směřovat zejména ke zjištění rychlosti a způsobu jízdy, vzájemné polohy dopravních prostředků i překážek na vozovce, samotné situace na vozovce, popisu a chování poškozených osob a účastníků nehody, popisu dopravního prostředku, viditelnosti a osvětlení vozovky a jiných skutečností.¹⁰⁷

Vysvětlení podaná účastníky nehody mají svá specifika. Nelze vyloučit, že by každý z nich určitou mírou přispěl ke kolizní situaci. Pro ně typická je snaha zbavit se jakékoli zodpovědnosti za nastalou dopravní situaci či alespoň snížit podíl své viny na minimum. I z tohoto důvodu je třeba dotazovat se co nejdříve a na co nejdůležitější okolnosti nehody. Otázky tedy budou směřovat zejména k zjištění doby praxe řidiče v řízení vozidel (včetně způsobilosti k řízení), jeho zdravotního stavu, případného užití alkoholu a jiných návykových látek, k objasnění vzniku a průběhu události, zda řidič znal poměry a místo nehody, k určení dopravních a meteorologických podmínek, ke stanovení technického stavu vozidla atd.¹⁰⁸

Tyto počáteční úkony umožňují shromáždit, zkoumat a hodnotit další důkazy a také usměrňují další kroky ve vyšetřování. Proto se i tato fáze nesmí zlehčovat ani opomíjet.

4.4 Následné vyšetřovací úkony

Následná vyšetřovací etapa zpravidla začíná sdělením obvinění konkrétní osobě. Do této chvíle se postupně shromažďovaly ty nejdůležitější informace, umožňující přistoupit k další fázi vyšetřování. Náplní této fáze jsou zejména výslechy obviněného a svědků, vyšetřovací experiment a rekonstrukce.

¹⁰⁶ PJEŠČAK: *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů...*, s. 175.

¹⁰⁷ VAJDA, Ludovít. *Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod*. 1. vydání. Praha: Vysoká škola SNB, 1981, s. 137.

¹⁰⁸ PORADA: *Kriminalistická metodika...*, s. 174.

Výsledky osob jsou vedeny prakticky stejným způsobem jako předešlá podání vysvětlení, otázky jsou totožné, případně i doplňující. Proto v tomto směru odkazují na předcházející kapitolu. Úřední záznamy vysvětlení nelze obecně použít v případném soudním řízení jako důkaz¹⁰⁹, proto se úkon musí provést znovu, v podobě výslechu – řádně vedeném a zaprotokolovaném.

Vyšetřovací experiment i rekonstrukce patří mezi úkony často prováděné, byť časově a organizačně náročné. TŘ je řadí mezi tzv. některé zvláštní způsoby dokazování. Vyžadují pečlivou přípravu i jejich samotnou realizaci. Vytvářejí se nehodové situace, které nastaly (nebo mohly nastat), omezuje se provoz, organizace dopravy je též nezbytná.

4.4.1 Vyšetřovací experiment

Ke zjištění, resp. k prověření a upřesnění získaných informací o průběhu nehody se využívá vyšetřovacího pokusu. Podstatou tohoto úkonu je vytvoření umělých podmínek a jejich cílené obměňování. Modelově se tedy tvoří určité situace a zkoumá se, která z nich odpovídá nehodovému ději, resp. zkoumá se, zda se určitá skutečnost stala nebo mohla stát (či nikoli) určitým způsobem a za určitých podmínek. Aby mohlo být dosaženo objektivních výsledků, je nutné zajistit shodné (anebo alespoň maximálně podobné) podmínky pokusu a vyšetřované nehody – tedy provádět experiment na místě dopravní nehody, za stejných podmínek (stav a charakter vozovky, viditelnost, osvětlení), za přítomnosti shodných osob a s použitím stejných vozidel.

Předmětem vyšetřovacího experimentu jsou především: zjištění dohlednosti v místě nehody, výhledu z vozidla, výhledu a dohlednosti svědka, rychlosti pohybu svědka a rychlosti jízdy vozidla, akceleračních a brzdových vlastností vozidla, ověření slyšitelnosti zvukových výstražných signálů a další.¹¹⁰ Při zjišťování akceleračních schopností vozidla je nutné mít k dispozici totožné vozidlo, naopak při určení viditelnosti a dohlednosti z vozu může postačit stejný typ a barva dopravního prostředku. V přípravném řízení musí být při tomto pokusu přítomna minimálně jedna nezúčastněná osoba¹¹¹, i přítomnost účastníků nehody a očitých svědků je žádoucí. Je-li třeba, přibere se k experimentu i znalec z oboru silniční dopravy.

Vyšetřovací experiment klade vysoké nároky co do své organizace (zajištění osob a věcí, vyčkání příznivých podmínek, omezení a koordinace dopravy v průběhu pokusu apod.), dodržena musejí být i určitá procesní pravidla, např. nemožnost donucení podezřelého, příp.

¹⁰⁹ § 158 odst. 5 TŘ

¹¹⁰ CHMELÍK: *Vyšetřování silničních...*, s. 77.

¹¹¹ Ledže by nemožnost zajistit její přítomnost při experimentu zmařila jeho provedení.

obviněného, poškozeného a svědků s právem odepřít výpověď k účasti na úkonu – v praxi to ovšem znamená, že při úkonu s nutnou účastí takové osoby se tento stává neproveditelným.

Nežádka se v průběhu této vyšetřovací činnosti objeví i nové důkazy, a nejen proto se vše musí náležitě zdokumentovat – v tomto případě se sepisuje Protokol o vyšetřovacím pokusu, v němž se uvádí doba, místo, podmínky a průběh pokusu, zúčastněné osoby, dále účel, cíl a výsledky pokusu. Fotodokumentace, příp. videodokumentace, a situační plánec tvoří přílohu protokolu.¹¹²

4.4.2 Rekonstrukce

Dalším zvláštním prostředkem dokazování je rekonstrukce. Její cíl (tedy prověřování zjištěných skutečností) i samotné podmínky provedení jsou prakticky stejné jako u vyšetřovacího pokusu. Rekonstrukce nehodové události spočívá v obnovení situace a okolností nehody, základní fakta o vzniku a průběhu nehody jsou známa a ověřuje se jejich reálnost. Využívá se zejména k ověření skutkových okolností, které jinými důkazními prostředky provést nelze, např. v případě zcela odlišných výpovědí osob.

Podmínky pro vznik skutečností se u experimentu mění, naopak rekonstrukcí se vyšetřovatelé snaží obnovit původní stav, situace, skutkové okolnosti, děje ve vztahu k popisované nehodě, resp. prověřit pravdivost tvrzení podezřelého, obviněného, poškozeného či svědka. Kriminalisté (na rozdíl od teoretických příruček a studijních podkladů) tvrdí, že rozdíl mezi vyšetřovacím pokusem a rekonstrukcí je v rozsahu. Zatímco vyšetřovací pokus opakuje určitou část děje, která dosud nebyla dostatečně objasněna, za rekonstrukci je pokládán úkon, který obnovuje celý inkriminovaný skutkový děj, případně i to, co mu předcházelo¹¹³.

V rámci vyšetřování může existovat několik verzí události (minimálně stran viníka nehody a poškozeného). Jak v těchto případech postupovat? Postupně rekonstruovat děj dle výpovědi jednotlivců, bez přítomnosti jiných (aby nedošlo k jejímu ovlivňování) a s pomocí znalce pak určit nejpravděpodobnější verzi korespondující s ostatními důkazy. Tito jednotlivci však mají možnost vyjádřit se poté k verzím druhých osob. Často dochází k rozporům mezi účastníky nehody a sám vyšetřovatel se pokouší vyřešit situaci dosažením

¹¹² ALBERTOVÁ, Iva. *Metodika vyšetřování vražd* [online]. juristic.cz, 11. května 2001 [cit. 20. února 2011]. Dostupné na <<http://trestni.juristic.cz/76457/clanek/trest2>>.

¹¹³ FENYK, Jaroslav a kol. *Některé zvláštní způsoby dokazování - vyšetřovací pokus* [online]. Krimi servis Hlaváček, 26. dubna 2008 [cit. 20. února 2011]. Dostupné na <<http://www.krimi-servis.cz/?p=105>>.

kompromisu mezi nimi, což je v praxi naprosto nepřijatelné a pro účely rekonstrukce zavádějící¹¹⁴.

Rekonstrukce je sama o sobě velice dynamická, různorodá, může probíhat na více místech a právem patří k jednomu z nejnáročnějších vyšetřovatelských úkonů vůbec. Kriminální si musí nejdříve vyjasnit důvodnost rekonstrukce, dále určit, zda jí budou přítomni svědci, obviněný aj. či nikoli (a řádně je poučit), někdy bude nutné zajistit některé záchranné složky, v neposlední řadě i figuríny a figuranty. V současné době se využívá i různých počítačových systémů. Otázkou je, jestli tuto metodu budou akceptovat i soudy. Stěžejní roli tu pravděpodobně bude hrát subjekt, operující s tímto systémem. Pokud by šlo o akreditovanou státní kriminalistickou laboratoř, budou její výsledky posuzovány jinak, než v případě „komerčních soukromých“ laboratoří.¹¹⁵

Výsledkem tohoto úkonu je tedy ověření, zda se dopravní nehoda mohla stát tak, jak vyplývá z výsledků vyšetřování. Nejen proto se i celý průběh rekonstrukce musí náležitě zdokumentovat – vypracovává se Protokol o rekonstrukci (který všichni účastníci na závěr podepíší), pořizují se plánky, fotografie a zejména videozáznam.

I zde platí ustanovení TŘ¹¹⁶ předepisující neprovádět rekonstrukci, je-li to vzhledem k okolnostem případu, k osobě podezřelého, obviněného, spoluobviněného, poškozeného nebo svědka nevhodné. Otázka přítomnosti nezúčastněné osoby a znalce i otázka zákazu donucování podezřelého, obviněného, poškozeného a svědků s právem odepřít výpověď k úkonům souvisejícím s rekonstrukcí je řešena stejně, jako u vyšetřovacího pokusu.

Účastníci rekonstrukce mají právo vyjádřit se k jejímu průběhu (samozřejmě se vše promítne do protokolu). Bude-li to nutné, jednotlivé osoby se mohou znovu vyslechnout.

Na závěr vyšetřovatel komplexně vyhodnotí rekonstrukci, zda byl naplněn účel i cíl úkonu, definuje nová poznání a rozhodne o dalších opatřeních.

¹¹⁴ KROULÍK, Pavel a kol. *Některé zvláštní způsoby dokazování – rekonstrukce* [online]. Krimi servis Hlaváček, 26. dubna 2008 [cit. 20. února 2011]. Dostupné na <<http://www.krimi-servis.cz/?p=106>>.

¹¹⁵ Tamtéž.

¹¹⁶ § 104c odst. 2

5. Závěr

Na počátku měsíce února roku 2011 schválila Poslanecká sněmovna ČR ve svém třetím čtení návrh novely silničního zákona. Tento senátní návrh přináší i razantní změny bodového systému – redukuje se počet bodovaných přestupků a zároveň se zavádí nové, mění se bodové hodnocení některých dosavadních deliktů, ruší se trestání řidičů jedním a šesti body. Ještě neproběhlo ani jednání o této novele v Senátu ČR a již přináší ministr dopravy ČR nové návrhy změn jmenovaného zákona a bodového systému. Důvody jsou vždy stejné: zvyšuje se agresivita řidičů i počet spáchaných přestupků (i trestných činů) v dopravě. Argumenty navrhovatelů změn jsou však leckdy velice chabé a neopírají se o fakta, která přinášejí nejen statistiky dopravní nehodovosti, ale i praxe psychologů, policistů a odborníků z oblasti dopravy.

Ve své diplomové práci jsem se snažila zachytit nejdůležitější faktory, které ovlivňují charakter jízdy řidičů. I přes fakt, že každý z nás je jiný, musím konstatovat, že v něčem jsme všichni stejní – neradi se podřizujeme pravidlům, která nám z jakéhokoli důvodu nevyhovují. Raději budeme hledat cestu, jak pravidla obejít, než se jimi řídit. A díky naší často nedokonalé legislativě se to daří.

Z psychologického pohledu jsme to právě my, kteří v silničním provozu chybujeme nejvíce. Technické závady vozidel, meteorologické podmínky, stav vozovek aj. jsou jen sekundárními příčinami dopravních nehod. Lidský faktor hraje prim, a není neomylný. Snížená pozornost, únava, chyby v rozhodování, řidičská nezkušenost, věk i celkové psychické rozpoložení řidičů zásadním způsobem ovlivňují jejich jízdu a celkové chování i vůči ostatním účastníkům dopravy. Následky jsou pak v mnohých případech více než nešťastné.

Potrestání protiprávního chování, ať už ve správním či trestním řízení, je nutností. Dle mého názoru však základní nedostatek spočívá v prevenci, nikoli represí. Chybí dopravní výchova, která by podle mne měla mít své místo již v učebních osnovách základních škol. Z vlastní zkušenosti účasti na výuce teorie v hodinách autoškol si dovolím konstatovat, že i tady je kámen úrazu – o tom, jak se chovat jako řádný řidič, která pravidla se nás v provozu dotýkají, na co si dát pozor během jízdy – to jsem se naučila spíše v praxi, jako řidička, nikoli během výuky autoškoly. Netvrdím, že se nešťastnou náhodou nemůže přihodit dopravní nehoda, kdy bude někomu ublíženo na zdraví, ne-li něco horšího, ale pokud porušíme pravidla, musíme nést i následky stanovené zejm. přestupkovým či trestním zákonem. Těmto deliktům jsem se věnovala právě v třetí kapitole práce.

At' již byl spáchán přestupek anebo trestný čin, téměř každá nehodová událost se musí pečlivě prošetřit. Výsledky šetření jsou totiž důležité nejen pro samotné účastníky nehody, pro rozhodující orgány, ale také pro jiné subjekty jako jsou pojišťovny, leasingové společnosti apod. V případě silničních dopravních nehod se samotné vyšetřování může teoreticky dělit do tří základních fází – fáze provedení neodkladných bezpečnostních úkonů, fáze prvotních vyšetřovacích úkonů a fáze následných vyšetřovacích úkonů. Každá dopravní nehoda s sebou přináší různé stopy, vyšetřovací situace, i vyšetřovací verze. Obecně však lze pro tuto problematiku vytyčit i typické předměty a podněty vyšetřování, ale také i zvláštnosti plánování a organizace takového vyšetřování (pro které je v počáteční etapě typický časový deficit, i týmová práce). Co je obsahem jednotlivých fází vyšetřování, jsem se pokusila objasnit v poslední, věcné kapitole.

Jak napovídá název mé práce, stěžejní roli by měl hrát rozbor samotného vyšetřování silničních dopravních nehod. Ačkoli jsem se touto problematikou zabývala prakticky až v poslední věcné části práce, mělo to své důvody. Nelze popisovat vyšetřování silničních dopravních nehod, aniž by se předtím nevyjasnily základní pojmy – co to vlastně jsou dopravní nehody, jak jsou právně zakotvené, proč vznikají a jaké jsou jejich důsledky.

Samotný postup vyšetřování nehod není žádným zákonem daný (tím jsou vymezeny spíše oprávnění i povinnosti vyšetřujících). Proto jsem pracovala s jednotlivými interními pokyny, k jejichž přístupu vedla mnohdy velice obtížná cesta.

Závěrem si dovoluji navrhnout pár změn, které by mohly pomoci ke snížení počtu silničních dopravních nehod a tedy i k redukci počtu výjezdů záchranných a vyšetřujících složek k nim:

- zpřísnění sankcí pro řidiče – učitele autoškol – který prováděl výcvik pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky
- zavedení zákazu výstavby reklamních poutačů podél rychlostních komunikací
- změnit systém výuky v autoškolách (zvýšit počet jízd s instruktory, propojit teorii s praxí, do teorie přidat i psychologii řidiče)
- zavedení tzv. „řidičáku na zkoušku“ – tedy alespoň po dobu jednoho roku od absolvování závěrečné jízdní zkoušky by měla pro mladé řidiče platit určitá omezení (např. nižší maximální povolená rychlost v obcích i mimo ně), a pokud by se nedopustil během zkušební doby ani žádného závažného provinění v silničním provozu, získal by plnohodnotný řidičský průkaz.

Pevně věřím, že tato práce poskytla alespoň teoretický, a pro někoho snad i zajímavý, přehled v oblasti dopravních nehod, se zaměřením na silniční nehody, a jejich vyšetřování.

6. Seznam použitých zdrojů

Monografie

- HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005, 224 s.
- CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, 88 s.
- CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, 540 s.
- JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, 896 s.
- KONRÁD, Zdeněk a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 1. vydání. Praha: Policejní akademie ČR, 1995, 212 s.
- KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o přestupcích s komentářem a judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, 368 s.
- MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2004, 606 s.
- NĚMEC, Bohuslav. *Učebnice kriminalistiky*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1966, 350 s.
- PJEŠČAK, Jan a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. vydání. Praha: SPN, 1986, 213 s.
- PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vydání. Praha: Linde, 2000, 378 s.
- PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika*. 1. vydání. Bratislava: Iura Edition, 2007, 604 s.
- PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika (úvod, technika, taktika)*. 1. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, 309 s.
- PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007, 231 s.
- STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. 2. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, 315 s.
- ŠIMOVČEK, Ivan a kol. *Kriminalistika*. 1. vydání. Bratislava: Iura Edition, 2001, 326 s.
- VAJDA, Ludovít. *Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod*. 1. vydání. Praha: Vysoká škola SNB, 1981, 167 s.

Komentáře

ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník I §1 – 139 Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 1287 s.

ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník II § 140 – 421 Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2010, 3285 s.

Odborné články

STRAUS, Jiří, PORADA, Viktor. Kriminalistická stopa. *Kriminalistika*, 1999, roč. 32, č. 3, s. 188.

KONRÁD, Zdeněk. Vysvětlení - zvláštní druh výslechu? *Kriminalistika*, 1999, roč. 32, č. 4, s. 49.

Právní předpisy

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění zákona č. 52/2009 Sb., účinném ke dni 1. dubna 2009

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 37/1989, o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu

Interní akty

Závazný pokyn policejního prezidenta č. 85/2006, kterým se upravuje postup příslušníků Policie ČR při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a šetření dopravních nehod

Postup policistů při používání analyzátoru alkoholu v dechu ze dne 17. dubna 2009 pod č.j. PPR-3880-1/ČJ-2009-99UD

Metodika Ministerstva dopravy ČR k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a krajských úřadů v souvislosti s novelizací zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 379/2005 Sb. zákonem č. 274/2008 Sb., č.j. 285/2009-160-OST

Metodický pokyn Ministerstva zdravotnictví ČR pro postup při laboratorním stanovení alkoholu (etylalkoholu) v krvi č. ZD 10/2006, publikovaném ve Věstníku Ministerstva zdravotnictví č. 7/2006

Judikáty

Usnesení Nejvyššího soudu SSR ze dne 10. prosince 1976, sp. zn. 6 Tz 61/76

Usnesení Nejvyššího soudu SSR ze dne 11. července 1986, sp. zn. 8 Tz 45/86

Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 19. dubna 1983, sp. zn. 11 Tz 11/83

Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 28. března 1988, sp. zn. 11 Tz 9/88

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. srpna 1998, sp. zn. 4 Tz 73/98

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. listopadu 2000, sp. zn. 7 TZ 247/2000

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. února 2001, sp. zn. 4 Tz 17/2001

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 9. září 2004, sp. zn. 3 Tdo 810/2004
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004
Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 24. března 2005, sp. zn. 5 Tdo 251/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. března 2005, sp. zn. 8 Tdo 241/2005
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. dubna 2007, sp. zn. 3 Tdo 328/2007
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. listopadu 2007, sp. zn. 8 Tdo 1268/2007
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. listopadu 2007, sp. zn. 8 Tdo 1334/2007
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. října 2008, sp. zn. 8 Tdo 1152/2008
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. října 2008, sp. zn. 11 Tdo 1061/2008
Usnesení Nejvyššího soud ze dne 4. února 2009, sp. zn. 7 Tdo 17/2009
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. února 2009, sp. zn. 3 Tdo 80/2009
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. února 2010, sp. zn. 6 Tdo 102/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 18. března 2010, sp. zn. 6 Tdo 252/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. března 2010, sp. zn. 6 Tdo 229/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. května 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010
Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. srpna 2010, sp. zn. 8 Tdo 885/2010
Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. listopadu 2010, sp. zn. 4 Tz 62/2010
Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. listopadu 2007, č. j. 5 As 42/2007-54
Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. června 2008, sp. zn. 8 As 11/2007-56
Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. prosince 2009, sp. zn. 6 As 40/2009-131

Internetové články

PAVLIŠOVÁ, Radka. *Nevýhodný pronájem ploch na reklamu podél dálnic* [online]. Transparency International – Česká republika, 18. srpna 2008 [cit. 4. listopadu 2010]. Dostupné na <<http://www.transparency.cz/index.php?lan=cz&id=2957>>

WEIKERT, Petr. *Jak rozptylují billboardy řidiče? Vědci sledují reakce na simulátoru* [online]. iHNed.cz, 30. října 2010 [cit. 5. listopadu 2010]. Dostupné na <<http://domaci.ihned.cz/c1-47518200-kam-koukaji-ridici-vedci-sleduji-reakce>>

KOCOUREK, Josef. *Sledování dopravních konfliktů jako ukazatelů bezpečnosti dopravy* [online]. Silnice-železnice.cz, 10. září 2010 [cit. 8. listopadu 2010]. Dostupné na <<http://www.silnicezeleznice.cz/clanek/sledovani-dopravnich-konfliktu-jako-ukazatelu-bezpecnosti-dopravy/>>

- HOŘÍN, Jaroslav. *Mladí a začínající řidiči – řešení tohoto problému v některých evropských státech* [online]. iBesip.cz, 24. srpna 2010 [cit. 10. listopadu 2010]. Dostupné na <http://ibesip.cz/1051_Mladi-a-zacinajici-ridici-reseni-tohoto-problemu-v-nekterych-evropskych-statech>
- ČESKÁ TELEVIZE. *Bodový systém funguje čtyři roky, možná pomohl snížit počet mrtvých* [online]. ČT24, 1. července 2010 [cit. 20. prosince 2010]. Dostupné na <<http://www.ct24.cz/doprava/94664-bodovy-system-funguje-ctyri-roky-mozna-pomohlsnizit-pocet-mrtvych/>>
- DVOŘÁK, Miroslav. *Lékařské vyšetření při ovlivnění alkoholem pro Policii ČR - oficiální protokol* [online]. cls.cz, 2002 [cit. 20. února 2011]. Dostupné na <<http://www.cls.cz/seznam-doporucenych-postupu>>
- ALBERTOVÁ, Iva. *Metodika vyšetřování vražd* [online]. juristic.cz, 11. května 2001 [cit. 20. února 2011]. Dostupné na <<http://trestni.juristic.cz/76457/clanek/trest2>>
- FENYK, Jaroslav a kol. *Některé zvláštní způsoby dokazování - vyšetřovací pokus* [online]. Krimi servis Hlaváček, 26. dubna 2008 [cit. 20. února 2011]. Dostupné na <<http://www.krimi-servis.cz/?p=105>>
- KROULÍK, Pavel a kol. *Některé zvláštní způsoby dokazování – rekonstrukce* [online]. Krimi servis Hlaváček, 26. dubna 2008 [cit. 20. února 2011]. Dostupné na <<http://www.krimi-servis.cz/?p=106>>
- ODBOR CENTRÁLNÍCH REGISTRAČNÍCH SYSTÉMŮ. *Centrální registr vozidel – statistiky* [online]. MVČR.cz, 20. ledna 2011 [cit. 27. ledna 2011]. Dostupné na <<http://www.mvcr.cz/clanek/centralni-registr-vozidel-865510.aspx>>
- ASOCIACE OBČANSKÝCH PORADEN. *O nás*. [online]. občanskeporadny.cz, 2010 [cit. 11. listopadu 2010]. Dostupné na <<http://www.obcanskeporadny.cz/o-nas/>>

Diplomové práce absolventů Právnické fakulty Masarykovy univerzity v Brně

- BOŘEK, Pavel. *Nedbalostní dopravní nehody a vybrané otázky jejich dokazování*. [s.l.], 2007. 45 s. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta
- KAMPAS, Karel. *Právní aspekty řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholických nápojů a jiných návykových látek*. [s.l.], 2010. 57 s. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta

7. Shrnutí

Rozmach silničního provozu s sebou přináší i potíže, zejména v podobě dopravních nehod. Statistiky také dokazují, že právě silniční dopravní nehody jsou nezávažnějšími nehodovými událostmi vůbec. Denně se přihodí i několik nehod na pozemních komunikacích, příčiny i následky jsou různorodé. Nejen o těchto aspektech, ale i o samotném postupu ve vyšetřování silničních dopravních nehod pojednává tato diplomová práce.

První část práce zahrnuje teorii dopravních nehod, z pohledu kriminalistického i psychologického.

Druhá část práce rozebírá dopravní nehody z pohledu práva. Zaměřila jsem se na trestné činy a přestupky nejčastěji páchané na úseku dopravy. Shodou okolností jde o činy s mnohdy tragickými následky. I bodový systém je upraven zvláštním zákonem, a náležitě patří do této problematiky, proto jsem principy jeho fungování také zahrnula do své práce.

Poslední, třetí část obsahuje metodiku vyšetřování konkrétní kategorie dopravních nehod, a to silničních. Obecně můžeme konstatovat, že se postup šetření člení na tři základní fáze – prvotní neodkladné bezpečnostní úkony, počáteční a poté následnou vyšetřovací etapu. Každá z nich má své zvláštnosti, stejně jako každá nastalá dopravní událost.

Téma týkající se dopravních nehod jsem si vybrala záměrně – jde o stále aktuální, všemi vnímané, ne vždy dostatečně právně zakotvené téma, které se může jednou bezprostředně dotknout každého z nás.

Summary

The boom in road traffic is of course bringing along problems, especially traffic accidents. Statistics also prove that it is the traffic accidents that are the most serious accident events whatsoever. There may be several accidents on roads every day and both causes and consequences can be various. My diploma thesis deals not only with these aspects but also with the investigation process of road traffic accidents.

The theory of traffic accidents from the criminalist, as well as psychological point of view is included in the first part.

The second part discusses traffic accidents from law's perspective. I focused on crimes and administrative infractions most commonly committed on roads. As a matter of fact, they have very often catastrophic consequences. Because the points system is regulated by special law and it very much relates to road traffic accidents, I included its principles of functioning in my thesis as well.

The last part covers the investigation methodology of a particular category of traffic accidents, which are road traffic accidents. Generally, the investigation procedure consists of three main stages – primary and urgent safety operations, initial operations and finally investigation stage itself. Every one of them has its specifics, as well as every incident which can happen on the road.

I have chosen a topic related to traffic accidents on purpose. It is a current topic which is perceived by everybody and which can imminently affect all of us one day. However, it is not always sufficiently anchored in law.

Klíčová slova:

Dopravní nehody, silniční dopravní nehody, přestupky, trestné činy, bodový systém, metodika vyšetřování silničních dopravních nehod.

Keywords

Traffic accident, road traffic accident, administrative infractions, crime, points system, the investigation methodology of road traffic accident.

8. Přílohy

Tabulka č. 1: Nehody v silniční dopravě

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet dopravních nehod	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522
Počet nehod, při nichž došlo ke zranění či usmrcení osob	29 177	30 465	29 577	28 145	25 186
Počet usmrcených osob	956	1 123	992	832	753

Zdroj: Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. 7. února 2011 [cit. 15. února 2011]. Dostupné na <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti_900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.

Tabulka č. 2: Nehody v železniční dopravě

Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Počet mimořádných událostí na železničních drahách ¹¹⁷	2703	1813	1510	1466	1656
Počet zraněných osob	283	260	362	277	269
Počet usmrcených osob	247	209	230	215	241

Zdroj: Drážní inspekce. *Na drahách zahynulo nejvíce lidí za poslední čtyři roky* [online]. 5. ledna 2011 [cit. 15. února 2011]. Dostupné na <<http://www.dicr.cz/na-drahach-zahynulo-nejvice-lidi-za-posledni-ctyri-roky>>.

Tabulka č. 3: Nehody v letecké dopravě

Rok	2005	2006	2007	2008	2009
Počet leteckých nehod	81	105	106	106	68
Počet usmrcených osob	15	13	22	19	13

Zdroj: Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. *Výroční zprávy ÚZPLN 2003 - 2009* [online]. 15. ledna 2010 [cit. 15. února 2011]. Dostupné na <<http://www.uzpln.cz/vyzpra/pzi.htm>>.

¹¹⁷ Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, definuje mimořádnou událost jako závažnou nehodu, nehodu 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.

Tabulka č. 4: Nehody ve vnitrozemské vodní dopravě

Rok	2006	2007	2008	2009
Počet nehod	19	19	10	11
Počet zraněných osob	2	1	0	0
Počet usmrcených osob	0	0	1	0

Zdroj: Český statistický úřad. *Nehody v dopravě – časové řády* [online]. 13. srpna 2010 [cit. 15. února 2011]. Dostupné na <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/nehody_v_doprave_casove_rady>.

Tabulka č. 5: Nedbalostní trestné činy v dopravě (rozebrané v této práci)

<p>§ 143 trestního zákoníku (usmrcení z nedbalosti)</p>	<p>(1) <i>Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.</i></p> <p>(2) <i>Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.</i></p> <p>(3) <i>Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.</i></p> <p>(4) <i>Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.</i></p>
<p>§ 147 trestního zákoníku (těžké ublížení na zdraví z nedbalosti)</p>	<p>(1) <i>Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.</i></p> <p>(2) <i>Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.</i></p> <p>(3) <i>Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.</i></p>

<p style="text-align: center;">§ 148 trestního zákoníku (ublížení na zdraví z nedbalosti)</p>	<p>(1) <i>Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.</i></p> <p>(2) <i>Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.</i></p>
<p style="text-align: center;">§ 273 trestního zákoníku (obecné ohrožení z nedbalosti)</p>	<p>(1) <i>Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.</i></p> <p>(2) <i>Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,</i></p> <p>a) <i>způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,</i></p> <p>b) <i>spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo</i></p> <p>c) <i>způsobí-li takovým činem značnou škodu.</i></p> <p>(3) <i>Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,</i></p> <p>a) <i>způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo</i></p> <p>b) <i>způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.</i></p> <p>(4) <i>Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt.</i></p>

Tabulka č. 6: Úmyslné trestní činy v dopravě (rozebrané v této práci)

<p style="text-align: center;">§ 274 trestního zákoníku (ohrožení pod vlivem návykové látky)</p>	<p>(1) <i>Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti</i></p> <p>(2) <i>Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,</i></p> <p>a) <i>způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,</i></p> <p>b) <i>spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo</i></p> <p>c) <i>byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.</i></p>
<p style="text-align: center;">§ 150 trestního zákoníku (neposkytnutí pomoci)</p>	<p>(1) <i>Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.</i></p> <p>(2) <i>Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.</i></p>
<p style="text-align: center;">§ 151 trestního zákoníku (neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku)</p>	<p><i>Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.</i></p>

Tabulka č. 7: Ostatní přestupky na úseku dopravy dle zákona č. 200/1990 o přestupcích

<p>§ 23 odst. 1 zákona o přestupcích</p>	<p><i>Přestupku se dopustí ten, kdo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) úmyslně zničí, poškodí, znečistí nebo neoprávněně odstraní, zamění, pozmění, zakryje, přemístí nebo umístí návěstidlo, signální nebo návěstní znak, signální nebo návěstní zařízení, informační zařízení pro cestující, vyvěšený jízdní řád, označení zastávky veřejné dopravy nebo jiného dopravního zařízení anebo neoprávněně používá takové zařízení,</i> <i>b) nesplní povinnost uloženou správním orgánem ke zdolání mimořádně naléhavých přepravních potřeb,</i> <i>c) provozuje dopravu bez povolení nebo poruší povinnost stanovenou zvláštním právním předpisem pro provozování dopravy,</i> <i>d) poruší povinnost stanovenou zvláštním právním předpisem pro dopravu nebo přepravu nebezpečných věcí,</i> <i>e) úmyslně naruší činnost sdělovacího nebo zabezpečovacího zařízení,</i> <i>f) jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladů, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla nebo nedodrží stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem,</i> <i>g) při přepravě nebezpečných věcí podle právního předpisu nemá řádné osvědčení o zvláštním školení řidiče, nezajistí označení vozidla, není vybaven podle právních předpisů povinnou výbavou, poruší zákaz nakládky a vykládky stanovených nebezpečných věcí na veřejně přístupných místech, přepravuje ve vozidle osoby způsobem odporujícím právním předpisům, poruší ustanovení o zastavení a stání vozidel a o dozoru nad vozidly při parkování nebo nedodrží trasu, pokud je předepsána,</i> <i>h) užívá v silničním provozu vozidlo označené nebo vybavené způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby, ačkoliv toto vozidlo není zařazeno v evidenci vozidel taxislužby, nebo nabízí přepravní služby způsobem s taxislužbou zaměnitelným, ačkoliv není osobou, na jejíž jméno je vydán průkaz způsobilosti řidiče taxislužby.</i>
---	---