

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistiky

Vyšetřování silničních dopravních nehod

Bakalářská práce

Traffic accidents investigation

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

doc. Ing. Jindřich ŠACHL, CSc.

AUTOR PRÁCE

Martin ŠEFL

PRAHA

2022

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Plzni, dne 1.3.2022

Martin Šefl

ANOTACE:

Cílem této bakalářské práce je pojednat o problematice vybraných činností policejního orgánu při vyšetřování silničních dopravních nehod. Práce je členěna do několika kapitol a podkapitol, ve kterých jsou rozebírána teoretická vymezení daných činností společně s akcentem na poznatky z policejní praxe. Jednotlivé kapitoly na sebe navazují, přičemž by měly čtenáři vytvořit rámcový základ pro chápání činnosti služby dopravní policie na úseku vyšetřování silničních dopravních nehod. Práce dále obsahuje obrázkové přílohy převážně vlastní produkce autora, kterými se autor snaží ucelit čtenáři obrázků o jednotlivých rozebíraných okruzích.

KLÍČOVÁ SLOVA:

silniční dopravní nehoda * dopravní policie * vyšetřování * dokumentace * znalec * výslech

ANNOTATION:

The objective of this bachelor's work is to treat about selected matters of police work of traffic accidents investigation. The work consists of several chapters and subchapters where are theoretical definitions together with police practical work findings analyzed. Individual chapters are linked and they should provide an entire basic knowledge about selected matters of police work of traffic accidents investigation. In this work there are attached pictures mostly of authors productions to illustrate and concrete the theme.

KEYWORDS:

Traffic accident * traffic police * investigation * documentation * interrogation * forensics expert

OBSAH

1. Úvod	5
1.1. Definice silniční dopravní nehody	5
1.2. Nejčastější příčiny dopravních nehod	6
1.3. Činnost na místě dopravní nehody	7
2. Kriminalistické stopy vzniklé v souvislosti s dopravní nehodou.....	9
2.1. Stopy trasologické	10
2.1.1. Zajišťování trasologických stop.....	15
2.2. Stopy věcné.....	15
2.2.1. Zajišťování věcných stop	16
2.3. Stopy chemické	19
2.3.1. Zajišťování chemických stop.....	20
2.4. Stopy biologické	20
2.4.1. Zajišťování biologických stop.....	21
3. Dokumentace dopravní nehody a obvyklé chyby	23
3.1. Fotografická dokumentace	24
3.1.1. Obvyklé chyby fotografické dokumentace.....	25
3.2. Délkoměrné kolečko	27
3.2.1. Metody měření délkoměrným kolečkem.....	28
3.2.2. Obvyklé chyby měření délkoměrným kolečkem	31
3.3. Totální stanice	32
3.3.1. Obvyklé chyby při měření totální stanicí	34
4. Problematika výslechu účastníků a svědků dopravní nehody.....	36
4.1. Právní úprava výslechu, práva a povinnosti.....	37
4.2. Přípravné stádium výslechu.....	39
4.3. Obvyklé otázky při výslechu k silniční dopravní nehodě	40
4.4. Obvyklé chyby při výslechu k silniční dopravní nehodě	42
4.5. Specifika jednání s cizincem.....	43
4.5.1. Výslech cizince za účasti tlumočnicka	44
5. Součinnost znalce při vyšetřování dopravní nehody	47
5.1. Znalecký posudek	49
6. Závěr	52
7. Seznam použité literatury	54

1. Úvod

Dopravní nehody jsou součástí našeho všedního života prakticky od vzniku a celosvětového rozvoje automobilismu. S takovou událostí se již setkal snad každý (ať už v postavení pozorovatele, nebo účastníka), kdo se účastní provozu na pozemních komunikacích. Slýcháme o nich v televizích, v rádiích, čteme o nich v tisku nebo na sociálních sítích. Značná část laické veřejnosti proto vnímá dopravní nehodu jako něco, nad čím lze jednoduše mávnou rukou s tím, že “se to prostě stalo”. Jiná část této skupiny osob je zase naopak schopna “od stolu” vynést verdikt o zavinění na základě několika zveřejněných fotografií ve zpravodajství.

Dovoluji si tvrdit, že problematika vyšetřování vzniku a průběhu silničních dopravních nehod je daleko složitější, než by se na první pohled mohla neznalé osobě jevit.

1.1. Definice silniční dopravní nehody

Pojem dopravní nehody - *jedná se o takovou událost v silničním provozu, při které v souvislosti s provozem vozidla vznikne hmotná škoda nebo újma na zdraví. Účastníkem dopravní nehody je potom například poškozená osoba, osoba jedoucí v zúčastněném vozidle nebo viník dopravní nehody.*

Vozidlem se v tomto vymezení rozumí:

*vozidlo motorové, nemotorové, anebo tramvaj, přičemž motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus, a nemotorové vozidlo je přípojně vozidlo a vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.*¹

¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění.

Silniční dopravní nehody lze dle jejich povahy členit na havárie, srážky a jiné dopravní nehody, přičemž havárie je druh dopravní nehody, kdy vozidlo z určité příčiny sjede mimo pozemní komunikaci, přičemž bezprostřední příčinou tohoto není náraz do objektu, což však nevylučuje následný náraz do takového objektu. Srážka je naopak druh dopravní nehody, který prvotně spočívá v nárazu do objektu, ať už v pohybu (jedoucí vozidlo), nebo v klidu (pevná překážka). Do skupiny jiných dopravních nehod budeme pak řadit vše, co nespĺňuje výše uvedená kritéria. Jako typický příklad lze uvést uvolnění ledu z vrchní části přívěsu nákladního vozidla a jeho následný pád na vozidlo jedoucí za ním nebo v protisměru.

1.2. Nejčastější příčiny dopravních nehod

Příčiny dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel bývají různého charakteru, jako nejčastější lze uvést **nepřizpůsobení rychlosti, nesprávný způsob jízdy, nesprávné předjíždění a nedání přednosti v jízdě.**

V kategorii nepřizpůsobení rychlosti lze majoritně hovořit o nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky. Typicky se zde jedná o vozovku mokrou, namrzlou nebo pokrytou sněhem. Dále je nutné uvést nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, což je například zatáčka.

Pod příčinu nesprávného způsobu jízdy subsumujeme nevěnování se řízení vozidla. Tato příčina dopravní nehody je ve své podstatě neurčitá, neboť vyjadřuje, že řidič na místo toho, aby se věnoval řízení vozidla, soustředil svoji pozornost na něco jiného - například telefonování za jízdy, otáčení se směrem k dětem na zadních sedačkách, nebo v praxi se vyskytující případ, kdy řidič za jízdy lovil mouchu ve vozidle. Dále v kategorii nesprávného způsobu jízdy hovoříme o nesprávném otáčení nebo couvání, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu, anebo přejetí do protisměru.

Dopravní nehoda způsobená nesprávným předjížděním je zpravidla vyvolána

tím, že řidič motorového vozidla předjížděl v místě nebo za takových podmínek, kdy to zákon výslovně zakazuje. Zde se zejména jedná o předjíždění zleva, a to vozidla odbočujícího vlevo, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu (typicky na užších silnicích třetích tříd), anebo přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla.

Zavinění dopravní nehody nedáním přednosti v jízdě ve většině případů spočívá v nerespektování svislého nebo vodorovného dopravního značení, nebo jeho přehlédnutí, nerespektování přednosti zprava v místech, kde přednost není nijak dopravním značením upravena, přehlédnutím pokynu dopravního signalizačního zařízení (semaforu), případně nedání přednosti při vyjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci nebo od krajnice.

Zde je nutno poznamenat, že obvyklé způsoby zavinění dopravní nehody budou proměnlivé v závislosti na zkoumaném místě, respektive ve velkém městě budou zajisté odlišné od venkova.

1.3. Činnost na místě dopravní nehody

Šetření dopravních nehod z pohledu policejního orgánu lze orientačně rozdělit do několika fází vyplývajících z praktické činnosti.

V prvotní fázi šetření dopravní nehody, po příjezdu hlídky policie na místo, je nezbytné, současně s předběžným zjištěním průběhu dopravní nehody a dechových zkoušek řidičů, zúčastněné osoby ztotožnit, v lepším případě zajistit i kontakt na takové osoby (předpokládejme, že místo dopravní nehody je již bezpečně označeno a že první pomoc je již na místě poskytována ze strany zdravotnické záchranné služby, je-li potřeba).

V další fázi, po odjezdu zdravotnické záchranné služby, případně vozidla hasičské záchranné služby, je nutné z místa dopravní nehody vykázat vozidla a osoby nemající na nehodě účast, zejména z důvodu kvalitního ohledání. V praxi se často stává, že některé z vozidel integrovaného záchranného

systému, případně vozidel svědků, médií, kolemjedoucích, atd... svojí plochou zakrývá kriminalistické stopy vzniklé při dopravní nehodě.

Po ohledání místa dopravní nehody, zejména po pořízení fotografické dokumentace, vypracování topografické dokumentace spojené s měřením vzdáleností a délek různými měřicími pomůckami, zajištěním kriminalistických stop a předání vozidel asistenčním službám, policejní orgán zpravidla opouští místo dopravní nehody. Zde je nutné konstatovat, že se jedná o postup obvyklý ve většině případů. Některé dopravní nehody svým charakterem tento postup doplňují například o prohlídku místa dopravní nehody znalcem z oboru silniční dopravy, ohledání těla zemřelého koronerem, a jeho následné předání pohřební službě, nebo naopak tento postup redukuje o přítomnost asistenční služby, pokud je vozidlo po dopravní nehodě nadále technicky způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích a jeho řidič je na místě přítomen.

V následné administrativní fázi vyšetřování dopravních nehod je obligatorně policejním orgánem vypracováván protokol o nehodě v silničním provozu obsahující mimo jiné vylíčení události, ohledání místa dopravní nehody a učiněná opatření. Dále je zpracováván popis fotodokumentace, situační plánec místa dopravní nehody a jsou realizovány výslechy účastníků.

2. Kriminalistické stopy vzniklé v souvislosti s dopravní nehodou

Kriminalistickou stopu lze charakterizovat jako:

*změnu v materiálním prostředí nebo ve vědomí člověka, která příčinně či alespoň místně souvisí s vyšetřovanou událostí, obsahuje kriminalisticky nebo i trestněprávně relevantní informaci a je zjistitelná, zajiřitelná i využitelná pomocí přístupných kriminalistických, přírodovědných a technických metod, prostředků a postupů.*²

Z této definice lze vyvodit, že při vyhledávání a zajišťování stop vzniklých při dopravní nehodě je nutno se soustředit na dva druhy kriminalistických stop, a to na stopy vzniklé v materiálním prostředí, tedy stopy materiální, a na stopy vzniklé ve vědomí člověka, které nazýváme stopy paměťové. Tyto stopy vznikají zpravidla působením dvou a více objektů na sebe navzájem.

Při šetření silničních dopravních nehod je nutné se soustředit na vybrané druhy materiálních stop, nejčastěji se bude jednat o stopy **trasologické, věcné, chemické a biologické**. V ojedinělých případech i stopy pachové, pokud řidič po dopravní nehodě z vozidla utekl, případně lze zmínit i stopy daktyloskopické sloužící například ke zjištění totožnosti zemřelého. Minimálně stejný význam je nutno přikládat i stopám paměťovým, neboť tyto stopy jsou nepostradatelné při objasňování skutkového děje dopravní nehody. Stopám paměťovým je následně věnována kapitola 4.

Zajišťováním materiálních stop se zabývá celá řada kriminalisticko-technických disciplín. S ohledem na výše uvedené nejčastější druhy stop vzniklé při silničních dopravních nehodách je nutno uvést trasologii, kriminalistickou chemii, kriminalistickou biologii, odorologii, defektoskopii a daktyloskopii.

² MUSIL, Jan a kol. Úvod do kriminalistiky. 2. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 1995. 129 s. ISBN 80-85981-00-9.

2.1. Stopy trasologické

Z teorie kriminalistické techniky vyplývá, že trasologie vyhledává, zajišťuje a zkoumá stopy vytvořené osobami, věcmi a zvířaty. Tyto stopy mohou mít charakter otisku nohou, ať už s obuví nebo bez obuvi – tedy stopy lidské chůze, stopy po dopravních prostředcích nebo stopy zvířecí. Pro praktickou činnost při vyšetřování silničních dopravních nehod jsou klíčové všechny tyto kategorie, některé více, některé méně.

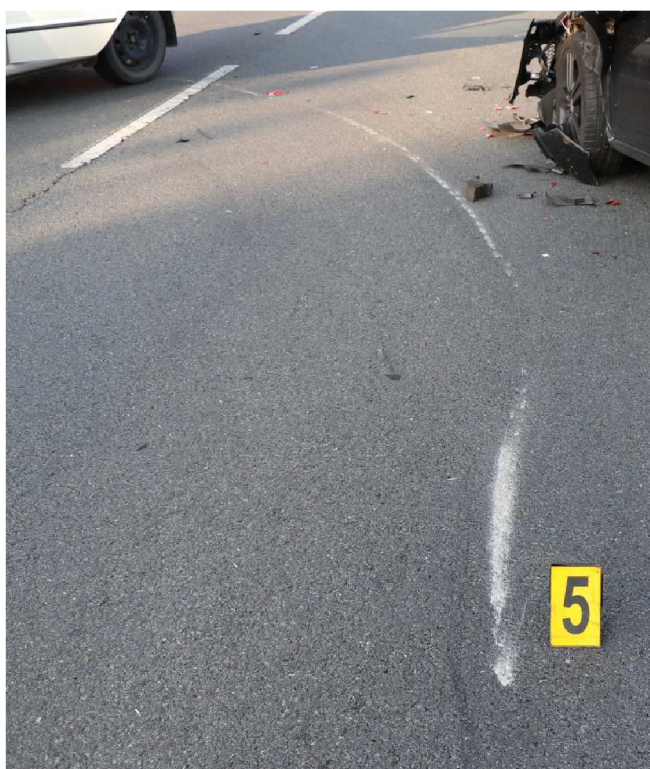
Výskyt trasologických stop vytvořených dopravními prostředky je na místě dopravní nehody přirozeně nejčastější. Typy těchto stop mohou být zejména:

1. stopy rycí – tento druh stop zpravidla vzniká kontaktem vozidla v pohybu s nezpevněným povrchem (například silniční příkop nebo bláto). Stopa je typicky hlubšího a nepravidelného charakteru a není v ní příliš patrný dezén pneumatiky, pokud byla touto pneumatikou vytvořena. Není pravidlem, že je vytvořena pouze pneumatikou vozidla, může se jednat například o náraz kterékoliv části vozidla do nezpevněného povrchu, který má za následek “rozrytí” tohoto povrchu v místě kontaktu. Viz obrázek 1.



Obrázek 1 – stopa rycí (zdroj: vlastní)

2. stopy dřecí – tento druh trasologické stopy vzniká působením některé pohybující se tvrdé části vozidla na zpevněný povrch (například asfalt nebo beton), kdy na tomto povrchu zanechává svým působením rýhu. V praxi se jedná například o pohyb kola vozidla bez pneumatiky, případně některé kovové části vozidla oddělené od vozidla při dopravní nehodě. Viz obrázek 2.



Obrázek 2 – stopa dřecí (zdroj: vlastní)

3. stopy jízdni – stopy jízdni jsou typické tím, že vznikají působením pneumatiky pohybujícího se vozidla na nezpevněný povrch, kdy do povrchu vytváří svůj otisk. Hloubka tohoto otisku je závislá na povaze terénu (v blátě nebo ve sněhu bude stopa přirozeně hlubší, než na trávě s poměrně tvrdou zeminou) a také zejména na váze vozidla, které ji vytvořilo. Viz obrázek 3.



Obrázek 3 – stopy jízdní (zdroj: vlastní)

4. stopy smykové (driftové)

Driftové stopy zanechávají pneumatiky smýkající se bočně, když boční síly vzrostou tak, že poměry ve stykové ploše pneumatik s vozovkou dosáhnou na mez boční adheze – tu nelze překročit, a tak boční síly zůstávají na hodnotě, jenž nepostačuje k vedení automobilu po oblouku o poloměru, na jaký jsou nastavena řídicí kola. ³

Důležité je však zmínit, že zásadní roli ve tvorbě těchto stop hraje povrch, po kterém se vozidlo smýká, na pevných materiálech je stopa zpravidla daleko markantnější, než například na náledí, kdy ačkoliv se vozidlo do smyku dostane, nedojde přes vrstvu ledu k takovému kontaktu s vozovkou, aby se stopy mohly vykreslit. Viz obrázek 4.

³ ŠACHL, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.



Obrázek 4 – stopy smykové (zdroj: vlastní)

5. stopy brzdné – při brzdění působí na vozidlo klopný moment, při kterém jsou přední kola vůči vozovce přitížena a zadní kola jsou o stejnou hodnotu síly odlehčena. Brzdné stopy jsou tedy způsobeny brzděním, kdy se tato kola stále ještě otáčejí, a tak na povrchu zanechávají rozmazaný otisk dezénu pneumatiky, podobně jako u stop jízdních. Tyto stopy jsou navíc specifické tím, že výše zmíněný otisk dezénu je širší a nepravidelný. Tento typ trasologické stopy je spíše patrný na nezpevněném povrchu. Viz obrázek 5.



Obrázek 5 – stopa brzdná (zdroj: vlastní)

6. stopy blokovací – tento druh stop, oproti stopám brzdným, vzniká zablokováním brzděných kol vozidla vlivem brzdění (kola se již nadále netočí) a jsou typicky vedeny v přímém směru. Vzhledem se podobají dělenému černému pruhu. Tento druh stopy je velmi přínosný, neboť napomáhá znalci stanovit přibližnou rychlost vozidla před střetem. Viz obrázek 6.



Obrázek 6 – stopa blokovací (zdroj: vlastní)

V místech, kde se odehrála dopravní nehoda, lze však nalézt i jiné druhy trasologických stop, než ty, které vznikly v souvislosti s pohybem vozidla. Konkrétně bychom mohli hovořit o stopách vytvořených zvířím v nezpevněném povrchu, jež jsou důležitým podkladem řidičova tvrzení, že dopravní nehoda vznikla v důsledku úhybného manévru před takovou zvířím, kdy zvíř následně utekla a nedošlo s ní ke střetu. Posledním druhem trasologické stopy je stopa vytvořena osobou. Tento druh se zpravidla uplatní, pokud po dopravní nehodě řidič vozidla z nějakého důvodu utekl po nezpevněném povrchu, kde se takové stopy vytvořily a policejní orgán jich může využít v rámci jeho pronásledování.

2.1.1. Zajišťování trasologických stop

Trasologické stopy jsou pro účely vyšetřování dopravní nehody jedny z nejdůležitějších, neboť zpravidla nesou informaci o průběhu dopravní nehody, a proto jejich řádné zajištění a zadokumentování je zcela nezbytné a musí být provedeno co nej přesněji. Jejich dokumentace probíhá formou fotodokumentace fotoaparátem, kdy provádíme fotografie celkové, polodetailní a detailní v závislosti na informaci, kterou stopa nese, kdy se snažíme stopu stále fotit v určitém směru – ne kolmo na vozovku. Po komplexní fotodokumentaci těchto stop přichází na řadu jejich měření. Pro měření trasologických stop užíváme ve většině případů délkoměrné kolečko a pravoúhlou metodu. Pro přesnější, ale časově náročnější zaměření využijeme totální stanici, zejména pokud je předpoklad, že se ve věci dopravní nehody bude zpracovávat znalecký posudek soudním znalcem z oboru silniční dopravy. Dále viz kapitola 3 – dokumentace dopravní nehody.

Zajišťovat však nemusíme pouze trasologické stopy motorových vozidel, přestože se jedná o majoritní část z nich. Zajišťovat lze i již výše zmíněné stopy zvěře a osob. U těchto kategorií bude sice proces zajišťování probíhat obdobně jako u stop vytvořených motorovým vozidlem, avšak bude při provádění fotodokumentace doplněn o přiložení měřítka ke stopě. U stop osob lze samozřejmě přistoupit i k vylití takové stopy sádrou pro potřeby pozdější identifikace řidiče, nicméně v praxi se až na jednotky případů k tomuto nepřistupuje.

2.2. Stopy věcné

Stopy věcné jsou obecně kategorií, do které lze zařadit veškeré objekty, které splňují kritéria definice stopy a které nelze zařadit do jiné skupiny stop. Zejména z tohoto důvodu nelze taxativně vyjmenovat všechny objekty, které jsou věcnými stopami. Z hlediska vyšetřování dopravních nehod lze však demonstrativně zmínit ty nejzásadnější z nich – zpravidla se bude jednat o vozidla, která tvoří největší skupinu věcných stop zajišťovaných při dopravních nehodách, následně

se bude jednat o části vozidel oddělených od vozidel při dopravní nehodě (kolo, motor, části karoserie), předměty poškozené při dopravní nehodě (směrové sloupky, dopravní značky, dopravní zařízení,...), případně předměty ve vozidle (zajištěný airbag, nezajištěný náklad který způsobil zranění účastníka, oblečení). Samozřejmě se také bude jednat o těla zemřelých osob nebo zvířat při dopravní nehodě.

2.2.1. Zajišťování věcných stop

Jak již bylo výše zmíněno, skupina věcných stop je natolik obšírná, že nelze taxativně vyčlenit ty, které se do této skupiny řadí. Podobně je to i s formou jejich zajišťování. Pro všechny v předchozí podkapitole uvedené věcné stopy platí, že na místě dopravní nehody je nutné všechny řádně fotograficky zadokumentovat, ať už z důvodu procesního nebo i z veskrze pragmatického důvodu – zodpovědnost za zajištěné předměty. Může se stát, vzhledem k nevypočitatelnosti lidského faktoru, že při převozu nebo následnou manipulací se takto zajištěné stopy poškodí, z čehož automaticky vyplývá určitá odpovědnost, přičemž v mnohých případech není jasné, kdy a kde k tomuto poškození došlo. Dokumentující policista takto chrání sebe a své zájmy.

Pro každou výše demonstrativně uvedenou kategorii zajišťovaných věcných stop na místě dopravní nehody platí jistá specifika. Při **zajišťování vozidel**, jako věcných stop, lze přistoupit k zajištění věci in natura. Zejména se tak stane v případech, kdy není znám řidič vozidla (před příjezdem hlídky policie z místa dopravní nehody utekl), řidič vozidla byl z místa dopravní nehody převezen záchrannou službou do nemocnice a hlídce policie na místě dopravní nehody nevyloučil technickou závadu na vozidle, anebo když řidič při dopravní nehodě utrpí zranění neslučitelná se životem.

Všechny tyto důvody zajištění vozidla in natura mají společného jmenovatele, a tím je vyloučení technické závady na vozidle řidičem, nebo případným znaleckým zkoumáním vozidla. Technickou závadou na vozidle pak můžeme rozumět takovou závadou, která měla bezprostředně za následek dopravní

nehodu nebo mohla ovlivnit její průběh – například závada brzdového systému vozidla, uvolnění spojovacích prvků na nápravě, nebo náhlé prasknutí pneumatiky vozidla mající za následek neovladatelnost takového vozidla. V takovém případě platí, že při prokázání takové závady řidič za dopravní nehodu nenese odpovědnost, v případě jiných dalších negativních skutečností (prokazatelně nepřiměřená rychlost) se může jednat o polehčující okolnost.

Takové vozidlo se in natura zajišťuje cestou odtahové služby sjednané skrze NCP (nehodové centrum pojišťoven) operačním důstojníkem policie. Pokud má dané Krajské ředitelství policie zřízenou služební odtahovou službu, využije se z ekonomických důvodů tato. Vozidlo je následně umístěno do střeženého areálu policie. Pokud řidič při následném podání vysvětlení technickou závadu vyloučí, nebo je vozidlo prohlédnuto znalcem, vydá se majiteli.

Dokumentovaná vozidla (respektive jejich konečné postavení po dopravní nehodě) je nutno také, obdobně jako u stopy trasologické, s co největší přesností zaměřit. Při tomto se použije délkoměrné kolečko nebo v případě potřeby jiná měřicí technika (viz kapitola 3).

Části vozidel oddělených od vozidel při dopravní nehodě zajišťujeme primárně formou fotodokumentace, přičemž je vhodné dané předměty fotit nejprve fotografií mající orientační charakter, ze které by mělo být patrné, kde se předměty vůči vozidlu přibližně nacházejí. Následně přichází na řadu fotografie celková, případně i detailní, pokud je pro ni důvod (předmět nese relevantní informaci). Vhodné je také provést zaměření těchto stop výše uvedenými metodami. Tyto stopy se zpravidla zajišťují in natura za předpokladu, že i vozidlo, ze kterého pochází, je takto zajištěno. Výjimku může tvořit případ, kdy řidič uplatňuje technickou závadu na vozidle, nebo spíše na jeho pneumatice – v praxi se nejčastěji můžeme setkat s případem, kdy se od kola nákladního vozidla odloučí část pneumatiky se vzorkem. Potom není nutno zajišťovat celé nákladní vozidlo (za předpokladu kvalitního ohledání tohoto vozidla na místě dopravní nehody), ale pouze předmětné kolo, které se následně podrobuje defektoskopickému zkoumání.

V případě, že při dopravní nehodě dojde k **poškození předmětů mimo vozidlo**, tyto obligatorně dokumentujeme fotograficky a zaměřujeme délkoměrným kolečkem, případně jinou měřicí technikou. Důležité je změřit přibližnou délku či výšku poškození na takovém předmětu z důvodu následného bezproblémového pojistného plnění – v praxi se často setkáváme s případy, kdy vlastník takového předmětu uplatňuje větší škodu, než která reálně vznikla. Toto měření však nemusí být striktně omezeno jen na účely pojistného plnění, může mít i důležitý informativní charakter pro vyšetřování dopravní nehody – například míra prohnutí svodidel vypovídá o nárazové rychlosti, výška poškození stromu nebo jiné náletové dřeviny podél vozovky může vypovídat o tom, že vozidlo bylo vymrštěno do vzduchu.

Předměty ve vozidle tvořící věcné stopy jsou nejméně častou skupinou zajišťovaných věcných stop při dopravních nehodách. Obligatorně se pořizuje jejich fotodokumentace (je vhodné provádět fotodokumentaci s přiloženým měřítkem, pokud to charakter předmětu dovoluje), v jistých případech se zajišťují in natura – můžeme zde hovořit například o airbagu vozidla, na kterém se mohou nacházet biologické stopy sloužící k následnému ztotožnění řidiče.

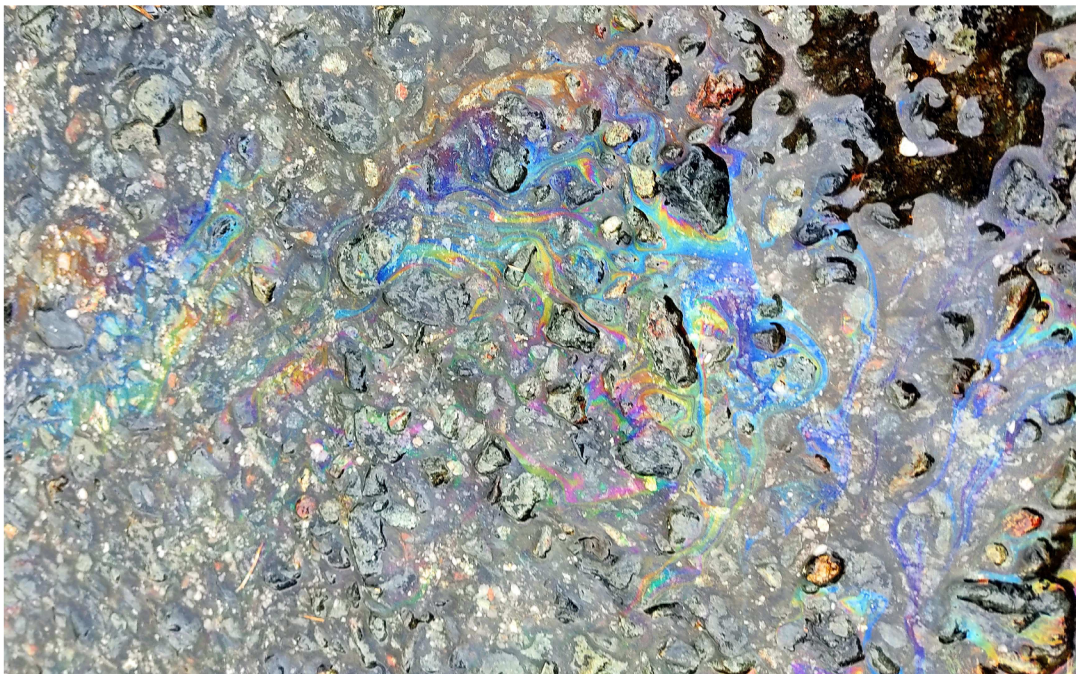
Zvláštní skupinou věcných stop jsou **těla zemřelých osob a uhynulých zvířat**. Těla zemřelých osob orgán policie zajišťuje fotograficky na místě dopravní nehody, kdy se provádí celkové fotografie a detailní fotografie zjevných zranění souběžně při prvotním ohledávání koronerem, těla jsou následně převážena pietní službou do ústavů soudního lékařství, kde jsou podrobována forenzní pitvě, která má za úkol odhalit, která zranění byla smrtelná a zda k dopravní nehodě nemohlo dojít v souvislosti s náhlou zdravotní indispozicí. V praxi se setkáváme s případy, kdy příčinou dopravní nehody byl infarkt myokardu, případně mozková mrtvice. Těla osob není striktně nutné zaměřovat, neboť osoby se vždy z vozidel vyprošťují, případně se v rámci podávání první pomoci s těmito manipuluje, jejich zaměření má pouze orientační charakter. Těla uhynulých zvířat se zpravidla zajišťují pouze fotograficky, kdy jsou následně předávána osobám s pověřením místně příslušného mysliveckého sdružení, avšak na rozdíl od těl osob je zaměřujeme, neboť je zde předpoklad, že jsou po

dopravní nehodě v nezměněné pozici.

2.3. Stopy chemické

Stopy chemické mají při vyšetřování dopravní nehody nemalý význam, může se jednat například o **rozlitý motorový olej na vozovce, vyteklé provozní kapaliny vozidla, pohonné hmoty nebo jiné látky, které uniknou po dopravní nehodě.**

Rozlitý motorový olej na vozovce je velmi nebezpečný jak pro řidiče dvoustopých vozidel, tak zejména pro řidiče jednostopých vozidel, neboť v místě, kde je takto rozlitý, je velmi omezena adheze pneumatik vůči vozovce. Problematické je, že řidič vozidla si oleje na vozovce vůbec nemusí všimnout, neboť taková olejová skvrna může být patrná pouze z určitého úhlu, případně za deště nemusí být patrná vůbec, pokud se nevytvoří mastné obrazce viz obrázek 7.



Obrázek 7 – olejová skvrna na vozovce (zdroj: vlastní)

Vytekuté provozní kapaliny vozidla hrají při vyšetřování průběhu dopravní nehody a děje po dopravní nehodě značný význam.

Za nejspolehlivější pro určování místa střetu na vozovce lze považovat stopy vyteklých kapalin (chladící, brzdová, olej, elektrolyt aj.). Velmi často dochází při střetu k destrukci chladiče, přičemž rozstřík do stran a vzhůru bývá blokován, přičemž na vozovku kreslí stopu postřetového pohybu vozidla do konečné polohy.⁴

Stopou chemickou samozřejmě mohou být i pohonné hmoty nebo jiné látky uniklé po dopravní nehodě do životního prostředí. Nejedná se tedy o stopu v užším slova smyslu, protože zpravidla nenese žádnou upotřebitelnou informaci pro další šetření dopravní nehody, nicméně je stále významným jevem na místě dopravní nehody, který má své konsekvence. V tomto případě hovoříme nejčastěji o dopravních nehodách nákladních vozidel jedoucích v režimu ADR.

2.3.1. Zajišťování chemických stop

Chemické stopy se dokumentují fotograficky, a pokud to charakter stopy umožňuje, s přiloženým měřítkem. Samozřejmostí je také zaměření stopy měřicími prostředky a zakreslení jejího průběhu do topografické dokumentace vypracovávané na místě dopravní nehody (náčrtek dopravní nehody). V praxi se zřídka stává, že by se chemická stopa zajišťovala in natura pro potřeby policie.

2.4. Stopy biologické

Stopy biologické jsou další skupinou materiálních stop, které nacházíme na místech, kde došlo k dopravní nehodě, mohou se vyskytovat ve vozidlech, jakožto například na airbagu, na volantu, na sedadle, na vnitřní straně dveří, a také na čelním skle. Toto je pouze demonstrativní výčet, jak z logiky věci

⁴ ŠACHL, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.

vyplývá, budou se nacházet zpravidla tam, kde se pohybovala nebo nacházela nějaká osoba. Takové biologické stopy mohou být: krev a jiné tělní tekutiny, vlasy, orgány a části těl. Takové biologické stopy mají často velkou informační hodnotu, neboť zpravidla poukazují na to, která osoba vozidlo řídila, co se dělo po nárazu ve vozidle, případně poté, co zraněný člověk vozidlo opustil.

Obecně z kriminalistického hlediska, nejčastější biologickou stopou je právě výše zmíněná krev. Pro účely vyšetřování dopravních nehod bude hrát svou roli například pokud při nárazu vozidla nebyla posádka vozidla připoutána bezpečnostními pásy – nepřipoutané osoby se mohou, v důsledku své kinetické energie při nárazu, udeřit hlavou o čelní sklo vozidla, kdy je pravděpodobné, že krev společně s vlasy ulpí na čelním skle. Protože krev je nositelem unikátního kódu DNA, lze předpokládat, že pokud bylo ve vozidle víc lidí a nikdo z nich se k řízení vozidla nepřizná, bude řidič na základě porovnání a analýzy DNA ztotožněn. Obdobně může platit, že při střetu zanechá řidič svoji krev na jiných částech vozidla, například na airbagu, nicméně tato skutečnost může být v otázce řízení vozidla sporná, neboť osoby mohou tvrdit, že opustily vozidlo dveřmi řidiče a při tomto zde svoji krev zanechaly.

2.4.1. Zajišťování biologických stop

Biologické stopy, obdobně jako stopy zmíněné v předchozích podkapitolách, se nejprve dokumentují fotograficky. Při tomto je možno ke stopě přiložit měřítko. Pokud je stopa důležitá pro následné prokázání toho, kdo řídil vozidlo, zajistí se in natura zpravidla na vatovou tyčinku, která se následně ukládá do zvláštní uzavíratelné zkumavky a následně je zasílána na expertízu z oblasti kriminalistické biologie společně se srovnávacím materiálem, kterým může být například vzorek slin získaný bukalním stěrem podezřelé osoby. Při zajišťování této stopy je na zvážení zajišťujícího policisty, zda není možnost zajistit celý předmět, na kterém se stopa nachází – například airbag vozidla. Při dopravních nehodách se zraněním, kdy se krev nachází na vozovce (typicky pád cyklisty bez ochranné přilby) a není nutné ji zajišťovat in natura, provede se pouze

fotodokumentace a zaměření místa výskytu krevní skvrny měřicími prostředky a následně ji příslušníci HZS, zejména z etického hlediska, z vozovky omyjí.

Pokud je předmětem zajišťování část těla nebo tělní orgán, jsou tyto bezvýhradně zajišťovány po předchozí fotodokumentaci a zaměření společně s tělem zemřelého in natura.

3. Dokumentace dopravní nehody a obvyklé chyby

Dokumentace dopravní nehody zcela jistě představuje jednu z nejdůležitějších činností na místě dopravní nehody. Skrze dokumentaci policejní orgán zajišťuje majoritní část stop a zjištěných skutečností, která se následně upotřebí při dalším šetření. Ať je již využita jakákoliv níže uvedená forma dokumentace, je potřeba mít na paměti, že většina dokumentovaných skutečností v místě dopravní nehody je již neopakovatelných, a tak je nutné se dokumentaci patřičně věnovat. V lidské povaze je si často práci usnadňovat, doporučení pro praxi zní – na úkor komplexní a správně provedené dokumentace určitě ne.

Obecně vzato, v místě dopravní nehody dokumentujeme všechny skutečnosti a jevy, které i minimálním způsobem mohly ovlivnit příčinu a průběh dopravní nehody, nebo které považujeme za důležité. Takovými skutečnostmi mohou být všechny kriminalistické stopy na místě silniční dopravní nehody, například vozidla a jejich postavení po dopravní nehodě a ostatní stopy věcné, stopy trasologické, biologické, chemické,... Dalšími dokumentovanými skutečnostmi jsou například dopravní značky v místě, kde se dopravní nehoda odehrála, předměty a vegetace snižující přehlednost v místě dopravní nehody, sloupy veřejného osvětlení v místě dopravní nehody, pokud byly v činnosti vzhledem k době dopravní nehody, výhledy v křižovatce, technický stav pozemní komunikace, její šířka, sklon, atd... Důležité je však i dokumentovat další skutečnosti - pokud svědek uvádí, že průběh dopravní nehody viděl, je vhodné zadokumentovat, kde se v čase dopravní nehody nacházel. Obdobně to platí, i pokud svědek viděl dopravní nehodu z patra domu, je nutné zadokumentovat, kde se dům nachází, případně vytvořit fotografii místa dopravní nehody i z jeho pohledu z patra.

K provedení komplexní fotodokumentace nám slouží dokumentační technika. Základní dokumentační technikou jsou zejména **kvalitní fotoaparát a délkoměrné kolečko**. Kombinací těchto dvou dokumentačních prostředků je dokumentována absolutní většina dopravních nehod, což jsou dnes, zejména díky technickému pokroku v pasivní a aktivní bezpečnosti vozidel, dopravní nehody bez zranění a dopravní nehody pouze s lehkým zraněním.

U vážnějších dopravních nehod, u kterých je navíc předpoklad, že bude vypracováván znalecký posudek z oboru silniční dopravy, se užije k zaměření **totální stanice**.

Dalšími dokumentačními technickými prostředky jsou například 3D Scanner, nebo dron, kdy v současné době těmito prostředky disponuje jen velmi málo oddělení dopravní policie. Součástí dokumentace každé dopravní nehody je samozřejmě také zaznamenání GPS souřadnic této dopravní nehody.⁵

3.1. Fotografická dokumentace

Jednou z esenciálních forem dokumentace je dokumentace fotografická. Její význam spočívá v přesném zachycení materiální situace v místě dopravní nehody. Jak už z předchozí věty vyplývá, při provádění fotografické dokumentace je žádoucí zachytit co nejvíce skutečností, které jsou v určitém vztahu k dopravní nehodě. V praxi se doporučuje vytvářet fotografie v určitém chronologickém sledu, což slouží zejména pro přehlednost, kdy nejprve vytváříme fotografie celkové pro lepší orientaci a následně fotografie polodetailní a detailní.

Fotograficky se v místě silniční dopravní nehody zachycují zejména **zúčastněná vozidla**, kdy jejich fotografie by měly zachycovat všechny čtyři strany vozidla a střechu (pokud vozidlo v konečné poloze spočívá na střeše, provede se fotodokumentace podvozkové části vozidla, zavěšení kol a mechanismu řízení), dále interiér vozidla se zaměřením na aktivované airbagy a stav bezpečnostních pásů, detailní poškození karoserie, interiéru vozidla, zavazadlového a motorového prostoru a VIN kódu vozidla, pokud je přístupný. Při provádění fotodokumentace lze přiložit k poškození metr.

Fotograficky se zajišťují dále vzniklé **trasologické stopy**, kdy je potřeba provést dokumentaci jejich začátku, průběhu a konce. Zde, jak je výše uvedeno, platí, že

⁵ Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

nejprve by měla být vytvořena fotografie orientační, ze které bude patrné, kde se přibližně v místě dopravní nehody tato stopa nachází a následně budou vytvořeny fotografie zaměřeny na konkrétní stopu, přičemž takovou stopu je vhodné fotit v určitém směru, nikoli kolmo k vozovce. Výjimku samozřejmě tvoří detailní fotografie. Tento odstavec analogicky platí i pro další kriminalistické stopy nalezené v místě dopravní nehody, viz kapitola 2.

Z fotografií pořízených v místě dopravní nehody následně policejní orgán vytváří kompletní fotodokumentaci, která obsahuje očíslované fotografie ideálně v chronologickém pořadí a jejich popis, kdy tato fotodokumentace je vyhotovována v listinné a digitálně formě, přičemž je následně zálohována na CD nosiči.

3.1.1. Obvyklé chyby fotografické dokumentace

Jednou z nejčastějších chyb fotografické dokumentace bývá v obecné rovině její **strohost**. Místo dopravní nehody je ve své podstatě něčím neopakovatelným, přičemž platí, že co se nezadokumentuje při prvotním ohledání, to se již těžko bude dokumentovat v budoucnosti. V praxi se stává, že policejní orgán například pořídí celkovou fotografii několika trasologických stop vedoucích přes sebe, ale již nepořídí fotodokumentaci začátku, průběhu a konce každé z těchto trasologických stop. Na vině zde může být zejména lidský faktor, protože osoba, která fotodokumentaci vytváří, místo dopravní nehody vnímá lidskými smysly jako celek, a je jí “jasné jak to na místě vypadá“, ale když si následně fotografie prohlíží osoba neznalá místa dopravní nehody, může jí činit problém si místo dopravní nehody na základě těchto fotografií představit.

Další častou chybou provádění fotodokumentace je **fotografování při chůzi a bez zaostření**. Typickou situací při výkonu služby dopravního policisty vykonávající službu ve výjezdové skupině dopravních nehod je, že při dokumentaci jedné dopravní nehody má již “před sebou“ další dopravní nehodu, na kterou následně po zadokumentování této pojedje. Tato situace může vyústit v pocit spěchu, což má za následek uspěchané provádění fotografií, například

focení za chůze, kdy je často taková fotografie neostrá a tedy téměř neupotřebitelná.

Další chybou při provádění fotodokumentace je zajisté **fotografování v noci nebo za šera bez užití blesku nebo se špatně nastaveným bleskem**, kdy fotografie nezachycuje cílený objekt, nebo jej zachycuje nekvalitně. Tomuto jevu se dá zčásti předejít správným nasvícením místa dopravní nehody, které je často realizováno použitím osvětlovací techniky, kterou vozidla PČR a HZS disponují. Vhodné je také užít externí blesk, který je většinou mnohem výkonnější než integrovaný blesk ve fotoaparátu. Příklad chybné fotografie viz obrázek 8.

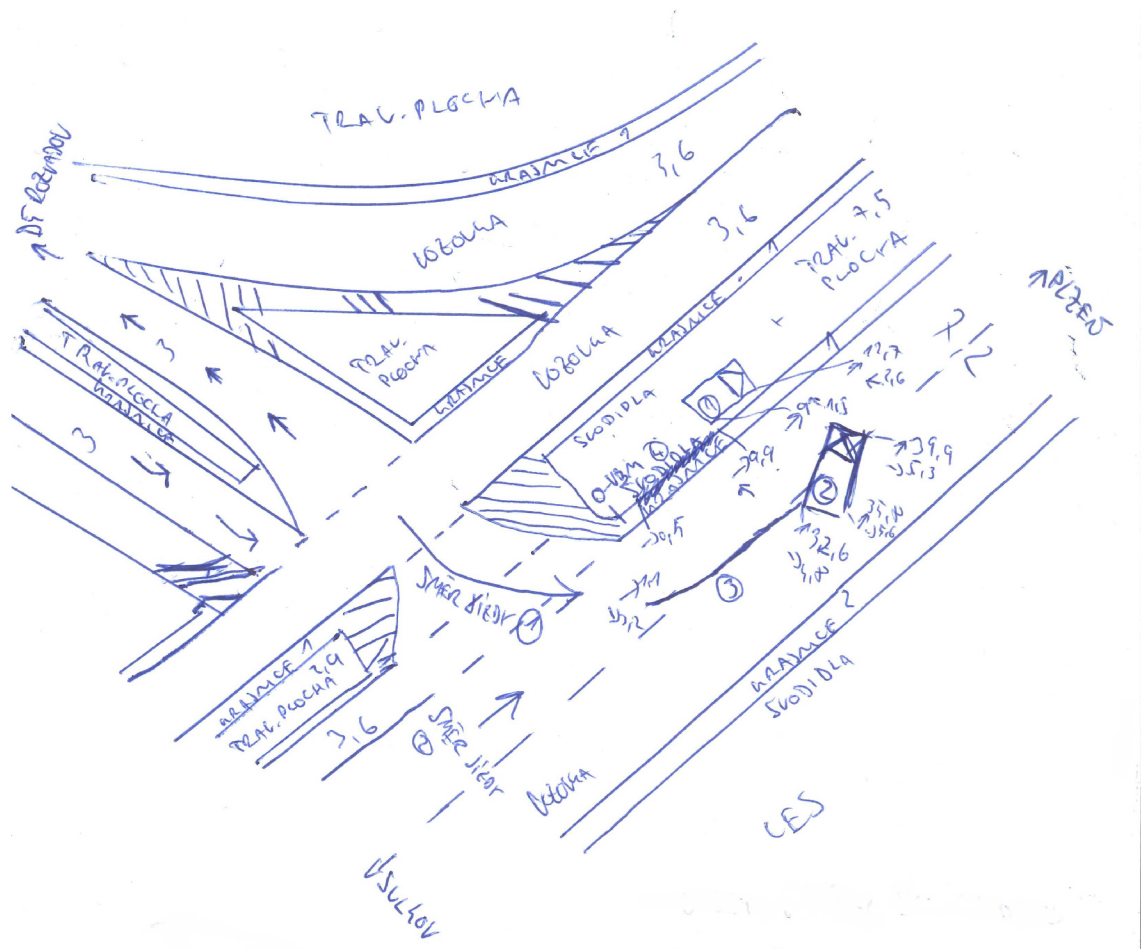


Obrázek 8 - chybná fotografie v noci (zdroj: vlastní)

3.2. Délkoměrné kolečko

Délkoměrné kolečko je nejfrekventovaněji používaným měřicím nástrojem pro zaměřování polohy předmětů, stop a dalších skutečností v rámci vyšetřování dopravních nehod, kdy toto kolečko disponuje číselným ukazatelem, který zobrazuje ujetou vzdálenost kolečkem zaokrouhlenou na desetiny metru. Přestože tato metoda měření je zdaleka nejpopulárnější, také bývá jednou z nejméně přesných, neboť každé vychýlení z přímky měření a každá nerovnost se negativně promítá na naměřené hodnotě. Délkoměrné kolečko, jak již bylo uvedeno, slouží k naměření určité vzdálenosti od bodu "A" do bodu "B", kdy měření zpravidla probíhá v přímce. Výjimku může tvořit vyměření reálné délky oblého objektu měření (například stopy trasologické).

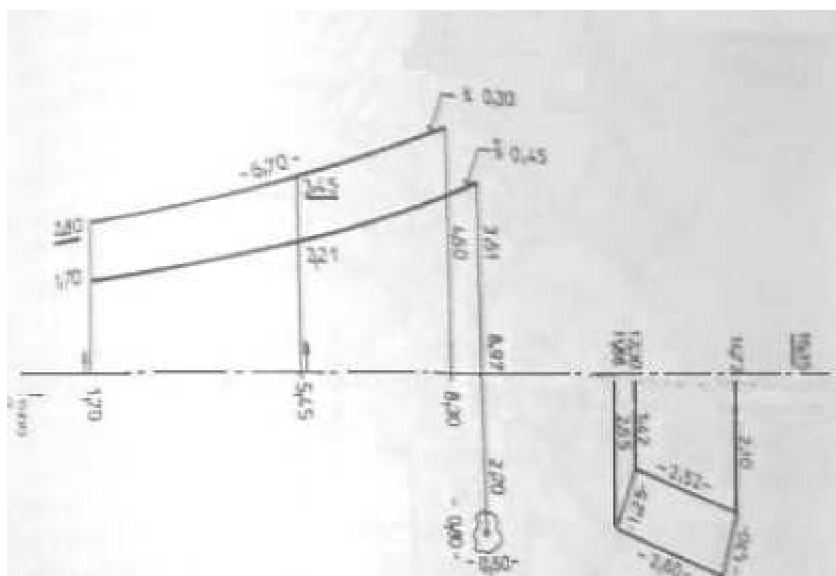
K evidování naměřených hodnot policejní orgán v místě dopravní nehody vypracovává topografickou dokumentaci (**náčrtek dopravní nehody**), do které se načrtne z pohledu ptačí perspektivy celkové místo dopravní nehody, kriminalistické stopy, zúčastněné objekty (jako jsou vozidla, poškozené předměty,...) a další relevantní objekty (sloupy veřejného osvětlení, dopravní značky,...). Hodnoty měření naměřené délkoměrným kolečkem se pak vpisují buďto přímo k načrtnutým objektům, nebo zvláště k legendě. Pro získání validních výsledků měření je nutno vycházet z určité metody měření, a to metody **pravoúhlé, trojúhelníkové, nebo průsečíkové**, které jsou níže velmi stručně popsány z důvodu celkového kontextu. Názorná ukázka náčrtku dopravní nehody měřeného pravoúhlou metodou viz obrázek 9.



Obrázek 9 - náčrtek dopravní nehody (zdroj: vlastní)

3.2.1. Metody měření délkoměrným kolečkem

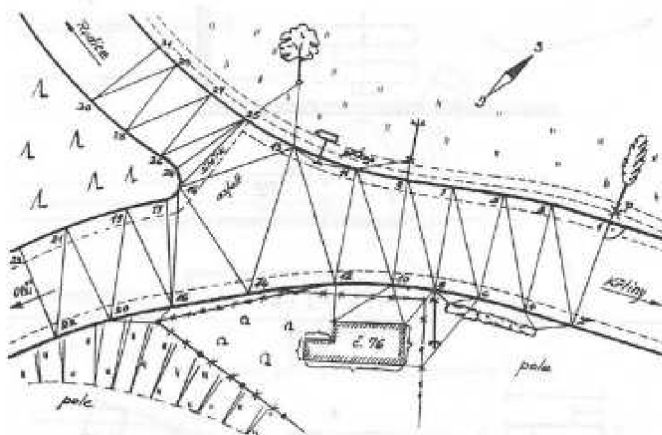
Pravouhelná metoda měření je nejčastěji užívaná metoda měření, která spočívá v ustanovení bodu VBM (výchozího bodu měření) a určité přímky (nejčastěji okraj vozovky, jímž je vnitřní okraj vodící čáry), kdy jsou následně body měřeny v hodnotách "x" (přímá vzdálenost před nebo za VBM) a "y" (kolmá vzdálenost vpravo nebo vlevo od okraje vozovky), podobně jako je tomu například u sestrojování bodového grafu. V praxi se doporučuje užít jako VBM objekt nehybného a neměnného charakteru z důvodu opakovatelnosti měření v budoucnu, například při rekonstrukci. Nutno konstatovat, že tato metoda měření není příliš vhodná pro vyměřování dopravní nehody v zatáčce. Viz obrázek 10.



Obrázek 10 - pravouhlá metoda měření ⁶

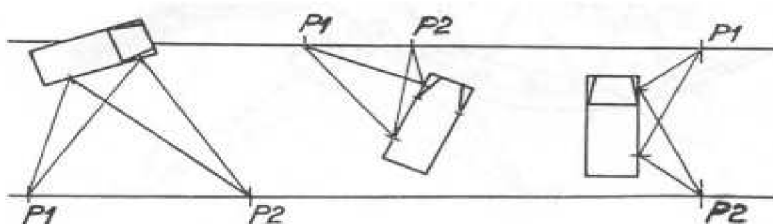
Trojúhelníková metoda měření je další metodou zaměřování objektů a stop v místě dopravní nehody. Její princip spočívá v pokrytí měřeného prostoru trojúhelníky a vyměření délek jejich stran. Každý takový vrchol daného trojúhelníku je nutné vyznačit nejlépe křídou na vozovku a strany trojúhelníku je nezbytné měřit od vrcholů pásmem, neboť zde hraje velkou roli přesnost v řádech centimetrů. Vzhledem k její časové náročnosti a složitosti praktického provedení se příliš nevyužívá, ačkoliv při měření například v zatáčce je nej přesnější metodou měření. S odkazem na předchozí větu je však nutno konstatovat, že s příchodem modernějších metod měření (například totální stanice) je i tato její přednost již překonána. Náčrtek formou trojúhelníkové metody viz obrázek 11.

⁶ obrázek: PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.



Obrázek 11 - trojúhelníková metoda měření ⁷

Poslední výše zmíněnou metodou je **metoda průsečíková**. Princip této metody při měření bodu "N" spočívá ve stanovení bodů VBM (výchozího bodu měření), bodu "P1" a bodu "P2", kdy se nejprve změří vzdálenost VBM-P1, vzdálenost VBM-P2 a následně se měří vzdálenost P1-N a vzdálenost P2-N, kdy se pak bod "N" vykresluje za pomoci kružítka průsečíkem vzdáleností P1-N a P2-N. Jedná se o metodu téměř nepoužívanou, spíše sloužící k doplnění předchozích metod. Ukázka průsečíkové metody viz obrázek 12.



Obrázek 12 - průsečíková metoda měření ⁸

⁷ obrázek: CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

⁸ obrázek: CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

3.2.2. Obvyklé chyby měření délkoměrným kolečkem

Délkoměrné kolečko je ve své podstatě velmi snadným, uživatelsky příjemným způsobem měření vzdáleností, avšak pokud nejsou dodrženy základní zásady přesného měření, může být výstup z takového měření zkreslený. Při měření délkoměrným kolečkem je nutné co nejvíce měřit po přímce. Jednou ze zásadních chyb při měření délkoměrným kolečkem je vyměřování bodů v zatáčce nebo v křižovatce pravoúhloou metodou, neboť jak je výše uvedeno, jedna z hodnot tohoto měření je vzdálenost od VBM (výchozího bodu měření), kdy, pokud neznáme přesný poloměr zatáčky, nebudeme schopni naměřené hodnoty spolehlivě převést do digitálního počítačového prostředí při tvorbě plánu dopravní nehody ve zvláštním programu. K této problematice se samozřejmě pojí i vyměřování bodů na přímém úseku, pokud k takovému bodu netvoříme měření kolmici od okraje vozovky - naměřená hodnota pak bude značně rozdílná od reálné hodnoty.

Další, v praxi často opakovanou chybou měření délkoměrným kolečkem je vyměřování bodů ležících za určitou nerovností, neboť pro správně zaměření takového bodu je nezbytné měřit "vzdušnou čarou", jinými slovy, pokud budeme zaměřovat určitý bod ležící například v poli za silničním příkopem, bude nutné kolečkem kopírovat prohloubení tohoto silničního příkopu, kdy následná naměřená hodnota může být oproti vzdušné čáře s rozdílem i metr. Pro zaměření objektu za příkopem lze raději použít pásma.

Další chybou měření délkoměrným kolečkem, respektive chybou následného zapisování a interpretace naměřených hodnot je, že dokumentující policista do náčrtku dopravní nehody neuvede, z jaké strany VDZ V4 (čáry vodící), při měření od okraje vozovky vycházel. Výše uvedená vodorovná dopravní značka může mít až 0,25m⁹, o které bude tedy v případě špatné interpretace naměřená hodnota zkreslena.

⁹ Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích: technické podmínky. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001. ISBN 80-902141-8-5.

3.3. Totální stanice

Totální stanice je geodetický úhloměrný přístroj na bázi teodolitu, vybavený dálkoměrem, který slouží k zaměřování poloh bodů laserovým paprskem, zpravidla "signalizovaných" pomocí výtyčky opatřené hranolovým odrážedlem. Tento přístroj následně generuje souřadnice x,y,z takových bodů, se kterými lze dále nakládat. Totální stanice GPI 122, kterou policejní orgán používá, je schopna uložit až 20 000 bodů. Pro validně provedené měření tímto moderním přístrojem je však nutno dodržet postup ustavení stanice a následného měření.

V místě dopravní nehody je nejprve nutno totální stanici připravit k měření pomocí integrované dvojí vodováhy do roviny, ideálně na místo, odkud je přímo vidět na všechny objekty, u kterých je předpoklad, že budou zaměřovány. Dále probíhá nastavení totální stanice v jejím softwaru, kdy je v první řadě potřeba vytvořit nový soubor, kam budou naměřené hodnoty ukládány. Následně je potřeba vydefinovat výšku přístroje a výtyčky vůči zemi, nastavit osu X (směrník) a určit alespoň dva pomocné body měření.

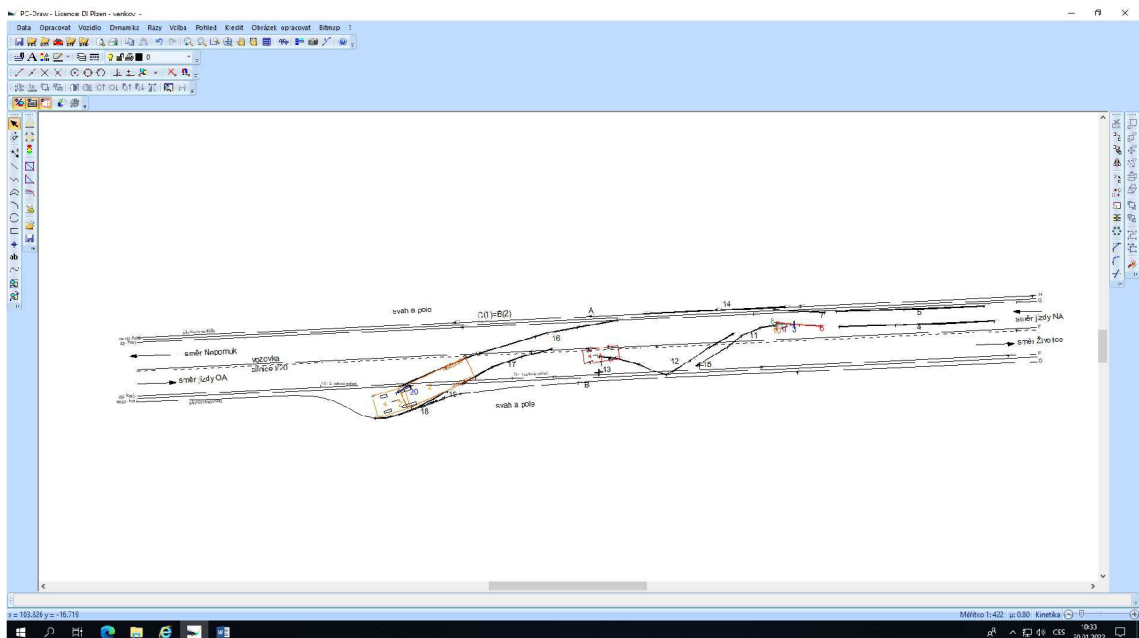
Následně přichází na řadu samotné měření, které se provádí tak, že zaměřující policista namíří záměrný kříž totální stanice do odrážedla na výtyčce (kterou má k dispozici policista druhý), a na klávesnici totální stanice dá příkaz k zaměřování. Druhý policista, který disponuje výtyčkou, tuto výtyčku pak přikládá na další bod, který chce změřit - například na konec stopy trasologické na vozovce. Výtyčka musí být ve svislé poloze vůči měřenému bodu. Viz obrázek 15 - užití totální stanice.

Po dokončení měření je soubor s naměřenými body exportován z totální stanice za užití USB disku a importován do počítače, kde jsou tato data přečtena a transformována zvláštním programem (policejní orgán nejčastěji užívá program Queen Of Heart), jehož výstupem je následně popis stop a soubor s příponou "DFX", disponující daty pro program PC Crash 10, ve kterém následně policejní orgán zhotovuje plánec dopravní nehody. Na obrázku 13 je patrný výstup z totální stanice importovaný do programu PC Crash 10 a následně na obrázku 14 je patrný vypracovaný plánec dopravní nehody na

základě tohoto importovaného výstupu.



Obrázek 13 - import do programu PC Crash 10 (zdroj: vlastní)



Obrázek 14 – výstup z programu PC Crash 10 (zdroj: vlastní)



Obrázek 15 - užití totální stanice (zdroj: vlastní)

3.3.1. Obvyklé chyby při měření totální stanicí

Totální stanice je velmi přesný, ale časově náročný měřicí přístroj. Pro spolehlivé měření je však nutné dodržet striktně daná pravidla. V praxi se setkáváme s chybou, že policista, který má k dispozici výtyčku s hranolovým odrážedlem tuto často nepřikládá absolutně svisle k bodu který je měřen, přestože výtyčka disponuje vodováhou. Toto má za následek zkreslené měření, avšak pouze v řádech centimetrů.

V praktické činnosti policejního orgánu se můžeme dále setkat s chybou, která nemusí ale být přímo zaviněna lidským faktorem. Při měření totální stanicí, respektive při stisknutí pokynu k zaměření na klávesnici přístroje obsluhujícím policistou, vyšle přístroj laserový paprsek směrem k hranolovému odrážedlu (na který je zaměřen), který se odrazí zpět do totální stanice, která na tomto podkladě vyhodnocuje souřadnice měřeného bodu. Zřídka se stává, že se laser neodrazí, což zapříčiní, že totální stanice je stále v režimu čekání na návrat

odraženého laserového paprsku. Pokud si tohoto zaměřující policista nevšimne a dá pokyn policistovi s výtyčkou k přistavení výtyčky k dalšímu bodu (v domněnání, že první bod je zaměřen správně), odrazí se laser z prvního měření při zaostření odražeče, který je již připraven na druhém bodě, což samozřejmě vyústí v to, že první bod vůbec zaměřen není.

Chybou v měření může být i to, že s totální stanicí je po jejím ustanovení následně v průběhu měření manipulováno. To je samozřejmě chybou hrubou, neboť, jak je výše uvedeno, poloha totální stanice je v průběhu měření pevně definována. V tomto případě všechna měření, následující po manipulaci s totální stanicí, jsou neplatná.

Další chybou, často opakovanou v praxi, může být netaktické umístění totální stanice do pozice, ze které není možné, vzhledem k charakteru dopravní nehody nebo prostředí, zaměřit všechny kýžené body. Toto následně vyústí v nutnost ustanovit totální stanici do jiného místa, ze kterého se doměřuje zbytek bodů, které nebylo možno zaměřit z prvního místa měření. Toto ve své podstatě není výrazný problém, nicméně následná (druhá) část měření je o poznání složitější a lze v ní učinit chyby. Druhé doměřování s totální stanicí je totiž nutno provést jako nové měření, kdy je následně nutné oba výstupy spojit v jeden, a to jak v popisu stop v protokolu o nehodě v silničním provozu, tak i při vypracovávání plánku dopravní nehody v rámci počítačového programu PC Crash 10.

4. Problematika výsledků účastníků a svědků dopravní nehody

Výslech je nejčastější kriminalisticko-taktickou metodou získávání paměťových stop od svědků a účastníků dopravních nehod, kdy jeho základní zásady pramení již z Listiny základních práv a svobod České republiky. Smyslem výslechu je tedy převedení osobou v minulosti nabytých zkušeností a informací za pomoci lidských smyslů do jisté procesní formy, která nejčastěji bude mít podobu textu, avšak existují případy, kdy je výslech prováděn za pomoci akustického a obrazového záznamového zařízení. Typicky se tak bude jednat v případech, kdy by například hrozilo riziko, že vyslýchaný se již nebude schopen dostavit k výslechu (těžké zranění po dopravní nehodě a upoutání na lůžko) nebo jeho výslech nebude opakovatelný. V této práci se budeme dále zaměřovat výhradně na výslech (respektive výpověď osoby) písemné formy, neboť to je jeho nejčastější forma.

Při šetření dopravních nehod se zpravidla výslechu podrobují dvě kategorie osob, a to osoby zúčastněné na dopravní nehodě a svědci dopravních nehod. **Zúčastněnou osobou** je zpravidla viník dopravní nehody a osoba dopravní nehodou poškozená. **Svědkiem** je osoba, které dopravní nehodou, nebo v příčinné souvislosti s ní, nevznikla žádná škoda, ale byl jejím svědkem, případně svědkem jiné události, která dopravní nehodě bezprostředně předcházela. To v odkazu na předchozí odstavec znamená, že ve svém vědomí má určitou paměťovou stopu, která je bodem zájmu policejního orgánu. V praxi se bohužel stává, že případní svědci události, kteří by výrazným způsobem mohli přispět k objasnění věci, se za svědky před policejním orgánem neprohlásí, neboť se obávají, že by mohli být několikrát předvoláni¹⁰ k výslechu, což by pro ně mohlo být značně nekomfortní, což ale ne vždy musí být pravda. Pokud je nutné provést výslech osoby, která by se z nějakého důvodu nemohla dostavit na služebnu příslušného dopravního inspektorátu, který dopravní nehodu šetří, nebo by to pro ni bylo nepřiměřeně náročné, je možné takovou osobu vyslechnout v terénu, zejména v místě jejího bydliště. K těmto úkonům jsou vybavena vozidla výjezdových skupin dopravních nehod, a to zejména

¹⁰ Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii ČR v posledním znění.

služebním notebookem, tiskárnou a počítačovým programem Lotus Notes, který disponuje příslušnými formuláři.

Pokud by taková osoba měla bydliště mimo místní příslušnost dopravního inspektorátu, který věc šetří a osobu potřebuje vyslechnout, je možné aplikovat institut **dožádání**, kterým tento dopravní inspektorát požádá o součinnost jiný útvar policie, místně příslušný v místě bydliště takové osoby, aby osobu vyslechl, případně provedl i jiný úkon. Do dožádání žádající dopravní inspektorát uvede totožnost osoby, u níž má být proveden výslech, její adresu a telefonní číslo, je-li známo. Dále zde uvádí otázky, na které je nutné se zaměřit a požadovanou lhůtu na provedení tohoto úkonu. Toto dožádání se následně zasílá prostřednictvím policejního informačního systému ETR (evidence trestního řízení).

4.1. Právní úprava výslechu, práva a povinnosti

Při vyslýchání osob policejní orgán postupuje podle **zákona o policii**, kdy subsidiárně užívá správní řád, nebo podle **trestního řádu**, přičemž záleží, jak je daný skutek právně kvalifikován. Daným skutkem zde budeme rozumět, z jakého důvodu a za jakých okolností se dopravní nehoda stala, případně jaký byl její následek. Pokud je dopravní nehoda kvalifikována jako **přestupek**, bude policejní orgán osoby zúčastněné a svědky vyslýchat dle §61 z.č. 273/2008 Sb. Zákona o policii, a vyhotoví úřední záznam o podání vysvětlení, kdy tento úřední záznam bude podepsán osobou podávající vysvětlení. Pokud je dopravní nehoda kvalifikována jako **trestný čin**, a byly tedy ve věci zahájeny úkony trestního řízení, bude osoba vyslýchána dle §158 odst. 3 písm. a) trestního řádu, kdy se dle §158 odst. 6 trestního řádu sepíše úřední záznam o podaném vysvětlení, který vyslýchaná osoba podepíše.

Při provádění výslechů **dle zákona o policii** má vyslýchaná osoba **právo**:

- *Odepřít podání vysvětlení, pokud by podáním vysvětlení porušila zákonem stanovenou nebo státem uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže by byla této povinnosti zproštěna příslušným orgánem nebo tím,*

v jehož zájmu tuto povinnost má.

- *Osoba může vysvětlení odepřít, pokud by jí sobě nebo osobě blízké způsobila nebezpečí trestního stíhání nebo nebezpečí postihu za přešupek.*
- *Osoba má nárok na náhradu nutných výdajů a na náhradu ušlého výtědku, pokud se nedostavila ve vlastním zájmu nebo pro své protiprávní jednání.¹¹*

Dále má vyslychaná osoba **povinnost**, aby se ve stanovenou dobu, popřípadě bez zbytečného odkladu, je-li to nezbytné, dostavila na určené místo k sepsání úředního záznamu o podání vysvětlení.¹²

Při podávání vysvětlení dle trestního řádu, má osoba **právo**:

- *Na advokáta.*
- *Odepřít podání vysvětlení, pokud by podáním vysvětlení porušila zákonem stanovenou nebo státem uznanou povinnost mlčenlivosti, ledaže by byla této povinnosti příslušným orgánem nebo tím, v jehož zájmu tuto povinnost má, zproštěna.*
- *Osoba podávající vysvětlení, s výjimkou podezřelého, je povinna vypovídat pravdu a nic nezamlčet.*
- *Vysvětlení může odepřít, pokud by jí způsobila nebezpečí trestního stíhání sobě nebo osobám blízkým.*
- *Osoba má nárok na náhradu nutných výdajů a na náhradu ušlého výtědku, pokud se nedostavil pro své protiprávní jednání.¹³*

Dále má osoba, od níž se požaduje vysvětlení, **povinnost** se dostavit k podání

¹¹ Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR v posledním znění.

¹² Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR v posledním znění.

¹³ Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád v posledním znění.

vysvětlení ve stanovené době na určené místo; v řízení o zločinu je osoba povinna výzvě vyhovět ihned.¹⁴

O právech a povinnostech je nutné osoby náležitě a srozumitelně poučit.

4.2. Přípravné stádium výslechu

Přípravné stádium výslechu začíná okamžikem, kdy je s určitou osobou sjednán, ať už telefonicky, nebo předvoláním, termín provedení výslechu. **Přípravu výslechu můžeme dělit na přípravu obsahovou a na přípravu organizačně-materiální, kdy obsahová příprava bude dělena na analytickou a syntetickou fázi** ¹⁵.

Analytická fáze obsahové přípravy bude obnášet zejména komplexní **analýzu případu** vyslychajícím policistou, zejména bude nutno analyzovat všechny existující podklady, které se předmětné dopravní nehody týkají, ať už důkazní materiály, jako jsou například zadokumentované stopy, záznamy z kamerových systémů nebo protokol o ohledání místa dopravní nehody a zúčastněných vozidel, případně další podpurné písemnosti, což může být například EKŘ (evidenční karta řidiče) nebo další písemnosti vyplývající z lustrace osoby. Dále bude jistě nutné **analyzovat osobu vyslychaného**, kdy bodem zájmu bude například:

- Praxe v řízení a její dosavadní průběh, z čehož lze usoudit, zda osoba již dopravní nehodu v minulosti zavinila. Z logiky věci vyplývá, že toto budeme zkoumat zejména u osoby podezřelé.
- Věk a vzdělání osoby, což jsou důležité ukazatele determinující tempo výslechu a zvolený způsob vyjadřování a kladení otázek.
- Rodný jazyk osoby, pro uvážení možnosti sjednání tlumočnicka.

¹⁴ Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád v posledním znění.

¹⁵ KONRÁD, Zdeněk et al. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0.

- Možný příbuzenský vztah s dalším účastníkem dopravní nehody.

Následně přichází již výše zmíněná **syntetická fáze**, která spočívá zejména v sestavení otázek, které jsou vytvořeny právě na základě analyzovaných skutečností, a které by měly při samotném výslechu zaznít. Zároveň si také lze již představit, jakým způsobem může osoba vypovídat, na což je nutné se připravit.

Organizačně-materiální příprava obsahuje přípravu prostředí, ve kterém bude výslech probíhat, případně v přítomnosti jakých osob proběhne ¹⁶. Takový výslech by měl probíhat pokud možno v čistém prostředí bez viditelných osobních věcí policisty a jiných rozptylujících elementů, kde je pokojová teplota. Ideálně v k tomu určené výslechové místnosti. V praxi, vzhledem k omezeným možnostem základních článků policie, jímž dopravní inspektoráty nepochybně jsou, jsou výslechy často prováděny v místnosti stálé služby oddělení, v kancelářích policistů, nebo ve výjezdových vozidlech skupiny dopravních nehod. Dále je nutné uvážit, zda bude tomuto výslechu přítomna i další osoba. Tou může být například pracovník OSPOD (orgán sociálně-právní ochrany dětí) nebo zákonný zástupce, vyslycháme-li osobu nezletilou, tlumočník, vyslycháme-li osobu mluvící cizím jazykem, znalec, nebo například advokát, zvolí-li si ho účastník. V praxi je samozřejmě nutné počítat s tím, že pokud je přítomna i další osoba, není příliš vhodné výslech realizovat ve vozidle, vzhledem k jeho omezenému prostoru.

4.3. Obvyklé otázky při výslechu k silniční dopravní nehodě

Při provádění výslechu k dopravní nehodě obvykle postupujeme dle obligatorních kriminalistických otázek, tedy: kdo, co, kdy, kde, jak, čím, proč. Dopravní nehoda je však jevem daleko komplexnějším, a tak při provádění výslechu je nutno pokládat další doprovodné otázky, a to zejména řidičům

¹⁶ KONRÁD, Zdeněk et al. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0.

vozidel. Mezi tyto doprovodné otázky bude zcela jistě patřit:

- Zda se před jízdou cítil v naprostém pořádku a necítil se unaven.
- Zda před jízdou požil alkohol nebo léky.
- Zda u něj byla provedena dechová zkouška. Pokud byla pozitivní, kolik čeho v jaké době vypil, co přes den jedl, kolik měří a váží.
- Zda bylo vozidlo před a během jízdy v řádném technickém stavu.
- Zda jel ve vozidle sám.
- Zda byl připoután bezpečnostními pásy.
- Zda měl rozsvícená potkávací světla.
- Zda byla noc, nebo den, jaké byly světelné podmínky a zda jej neoslňovalo slunce.
- Zda byla snížena viditelnost do dálky povětrnostními vlivy.
- Jaký byl technický stav a povrch vozovky.
- Zda nosí na řízení dioptrické brýle.
- Co bylo v ložné ploše vozidla za náklad.
- Zda došlo k jeho zranění, pokud ano, k jakému, kam byl po dopravní nehodě záchrannou službou převezen, jaká byla doba léčení, jak dlouho trvala pracovní neschopnost, zda byl omezen na obvyklém způsobu života, jaký je jeho praktický lékař a zda dává souhlas s vydáním lékařské zprávy pro potřeby policie (o tomto viz níže).
- Jakou odhaduje škodu na vozidle a na svých osobních předmětech.
- Jeho vyjádření k příčině a zavinění dopravní nehody.

Jak je výše uvedeno, jedna z otázek spočívá v souhlasu s vydáním lékařské

zprávy pro potřeby policie. Na základě tohoto souhlasu policejní orgán vyžádá odborné vyjádření ošetřujícího lékaře k utrpěnému zranění a jeho následné doby léčení, kdy toto odborné vyjádření je podkladem pro posouzení, zda utrpěné zranění je stále v přestupkové rovině, nebo zda jeho závažností překračuje hranici trestně-právní roviny. Pokud souhlas s vydáním lékařské zprávy dán není, policejní orgán věc posuzuje jako dopravní nehodu bez zranění.

Dále bude výslech směřován na otázky ad hoc, například pokud řidič nevlastní řidičské oprávnění nebo mu byl vysloven zákaz činnosti, pokud vozidlo nebylo technicky způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích, pokud vozidlo nebylo pojištěné, převedené, atd...

U svědků dopravních nehod budou doplňující otázky směřovány na jejich pozici při pohledu na dopravní nehodu a jejich vzdálenost od ní, případně popis řidiče a jeho vozidla, pokud místo dopravní nehody opustil.

U dalších účastníků (poškozených osob) budou doplňující otázky kladeny zejména s důrazem na jim způsobenou škodu a zranění.

Velmi důležité je zde zmínit, že je nepřijatelné, aby kladené otázky policejním orgánem byly sugestivní nebo kapciózní povahy.

4.4. Obvyklé chyby při výslechu k silniční dopravní nehodě

V praxi nejčastější chybou při výsleších je opomenutí výše uvedených doprovodných otázek, zejména co se alkoholu a zranění týče. Výslech řidiče je totiž následným podkladem pro vypracování soudně-lékařského posudku, kdy znalec vychází také, mimo objektivní informace, z informací, které o sobě osoba sdělí. K této chybě se dále váže například otázka užití bezpečnostních pásů, která je následně zkoumána pojišťovnou a je případným důvodem pro krácení pojistného plnění.

Další chybou, která se v praxi často objevuje, je ta, že výpověď účastníka, bez dalších doprovodných otázek policejního orgánu nebo zdůvodnění, je v rozporu

s ohledáním místa dopravní nehody, případně dalšími objektivními informacemi. Jako příklad můžeme uvést užití bezpečnostních pásu, kdy účastník tvrdí, že byl připoután, ačkoliv ohledáním vozidla bylo zjištěno, že bezpečnostní pás byl při dopravní nehodě “zapnutý za sedačkou“.

Další chybou, kterou je možno zmínit, je kladení přílišného významu odhadům vzdáleností, poloh a časových intervalů vyslychaných osob. Činnost přímo předcházející dopravní nehodě a samotná dopravní nehoda je, až na výjimky, otázkou několika málo vteřin, kdy zainteresované osoby nejsou připraveny takovou událost pečlivě vnímat a následně jsou šokovány vzniklou situací. Následně při kladení otázek mohou tyto osoby vypovídat krajně nepřesně, neboť u nich při této šokové situaci může vzniknout tzv. amnézie. Dalším faktorem nepřesnosti takto odhadovaných údajů je to, že **vozidlo je stále v pohybu**, kdy řidiči například utkví vzdálenost mezi vozidly po uplynutí jeho reakční doby již ve vyhocené situaci. Z tohoto důvodu řidiči nejsou zpravidla schopni přesně určit, na jakou vzdálenost vozidlo před sebou poprvé spatřili, či odhadnout časové údaje (i z důvodu jistého stresu).¹⁷

4.5. Specifika jednání s cizincem

Neodmyslitelnou součástí problematiky výslechů účastníků dopravních nehod je velmi specifické odvětví výslechů cizinců. V dnešní moderní době se nikdo z nás, ať už z pohledu policejního orgánu, nebo prostého občana, nevyhne kontaktu s cizincem. Je to zejména dáno základními principy Schengenského prostoru společně s Vízovým kodexem a obecnou politikou Evropské unie. Při kontaktu s cizincem lze narazit na mnoho překážek, a to zejména v podobě jisté jazykové bariéry, za předpokladu, že ani jeden z komunikujících nemá znalost opačného jazyka. Abychom tuto bariéru v běžném rozhovoru mohli překonat, je nezbytné, aby obě strany vyvinuly určitou snahu se domluvit, což je zpravidla snazší, pokud jednáme s cizincem ovládajícím slovanský jazyk. Z pohledu

¹⁷ ŠACHL, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.

policejního orgánu však není akceptovatelné provádět stěžejní výslech cizince metodou poloviční domluvy za pomoci zkratk, pár vybraných globálně užívaných slov a gestikulace. V tomto případě je nevyhnutelné obrátit se na tlumočnicka do příslušného jazyka, viz kapitola 4.5.1. Další nikoli malou bariérou v policejní praxi jsou doklady předkládané cizincem. Vzhledem k tomu, že každý stát má v současné době své vlastní vizualizace a provedení dokladů, což se týká i ochranných prvků, není v řadě případů jednoduché se v předložených dokladech na první pohled vyznat. To ještě více platí u dokladů od vozidla, kdy každý stát má pro období českého osvědčení o registraci vozidla úplně jiné regule.

Velmi problematické následně je, pokud cizinec poruší povinnost, kterou mu ukládá cizinecký zákon, a to tím, že nemá u sebe platný doklad totožnosti. Zde je nutné upotřebit součinnost dopravní policie, která dopravní nehodu šetří, s odborem cizinecké policie, jehož pracovníci mají přístup do zvláštních informačních systému určených ke zjištění totožnosti cizince a ověření jeho platných víz. Dále je vhodné zmínit, že odbor cizinecké policie zpravidla disponuje kontakty na tlumočnicky do různých světových jazyků a také, jak vyplývá z policejní praxe, jsou zblhlí v problematice jednání s cizinci, což je v mnoha případech výhodou, neboť jsou zpravidla schopni okrajově cizinci před příjezdem tlumočnicka vysvětlit, co po něm bude požadováno.

4.5.1. Výslech cizince za účasti tlumočnicka

Právo na tlumočnicka již zakládá samotná Listina základních práv a svobod, kdy tento ústavní zákon v článku 37 odstavci 4 uvádí: *každý kdo prohlásí, že neovládá jazyk, jímž se vede jednání, má právo na tlumočnicka*, což se zároveň promítá i do trestního řádu a správního řádu, což jsou zákony, v souladu se kterými policejní orgán koná. Z výše uvedené citace LZPS nicméně lze odvodit, že požadovat tlumočnicka je právo vyslychaného - nejedná se tedy o povinnost policejního orgánu takového tlumočnicka zajistit obligatorně, pokud jej cizinec nepožaduje. V opačném případě, pokud cizinec tlumočnicka požaduje, je

na policejním orgánu takového tlumočnicka zvolit. Při výběru tlumočnicka by měl policejní orgán vybrat tlumočnicka pro příslušný jazyk ze seznamu soudních tlumočnicků a soudních překladatelů, což je informační systém veřejné správy. Existují však výjimky, kdy policejní orgán může přibrat tlumočnicka, který není zapsán ve výše uvedeném seznamu, a to v souladu s paragrafem 26 zákona č. 354/2019 Sb. o soudních tlumočnických a soudních překladatelích v tomto znění:

Orgán veřejné moci může výjimečně ustanovit k provedení tlumočnického úkonu i jinou osobu, která není zapsána do seznamu tlumočnicků a překladatelů pro daný jazyk, má potřebné odborné znalosti pro to, aby provedla tlumočnický úkon, a vyslovila se svým ustanovením souhlas, pokud pro daný jazyk není zapsán žádný tlumočnick, nebo žádný tlumočnick zapsaný v seznamu tlumočnicků a překladatelů nemůže tlumočnický úkon provést, nebo by provedení tlumočnického úkonu tlumočnickem zapsaným do seznamu tlumočnicků a překladatelů bylo spojeno s nepřiměřenými náklady nebo obtížemi.¹⁸

Pokud bude tlumočení provádět tlumočnick zapsaný v seznamu soudních tlumočnicků a soudních překladatelů, odvolá se před zahájením úkonu na již složený slib do rukou ministra spravedlnosti. Pokud osoba vykonává tlumočnickou činnost jednorázově, je povinna složit slib do rukou orgánu, který ji ustanovil.

V užším pojetí, tedy v rámci pojednávané problematiky výsledků k dopravním nehodám, tlumočnick prvně cizinci tlumočí patřičná poučení pocházející od policejního orgánu a následně vykonává funkci komunikačního prostředníka při samotném výslechu.

V policejní praxi lze rozlišovat dvě situace účasti tlumočnicka, a to sice na situaci bezprostředně po dopravní nehodě v terénu a na situaci předem domluvené "schůzky".

V první kategorii, kdy je **nezbytná účast tlumočnicka přímo v místě dopravní**

¹⁸ Zákon č. 354/2019 Sb., o soudních tlumočnických a soudních překladatelích v posledním znění.

nehody, je případ, kdy cizinec, který tranzitně projíždí územím České republiky, byl účastníkem dopravní nehody, nicméně po propuštění z místa dopravní nehody bude pokračovat v jízdě do cílové země, nebo je předpoklad, že se nebude dařit takového cizince opětovně kontaktovat z různých důvodů, například konec víza, útěk do země trvalého pobytu, případně zatajení pobytu v ČR. V takovém případě je pro policejní orgán nezbytné provést výslech takového cizince bezodkladně v místě dopravní nehody nebo na nejbližším útvaru policie. Zde bude rozhodující, zda je pro něj možné vozidlo v místě dopravní nehody zajistit. Z praxe lze uvést příklad, kdy se cizinec projíždějící Českou republikou, který je řidičem kamionu, střetne s protijedoucím kamionem levým vnějším zpětným zrcátkem, které mu následně při tomto střetu vysklí zasklení levých dveří. Cizinec, který je ve vozidle sám, v takovém případě nemůže kamion zajistit proti odcizení a těžko si lze představit, že by s kamionem zaparkoval někde před oddělením policie. Zároveň tento cizinec bude po ohledání dopravní nehody pokračovat do servisu a následně dál v cestě do cílové země. Bude tedy nezbytné vyžádat si tlumočnicka přímo na místo dopravní nehody a provést výslech bezodkladně.

V druhém případě, kdy bude **předem domluven výslech**, je věc podstatně jednodušší, neboť se na výslech může policejní orgán připravit, předvolat cizince v přijatelném časovém předstihu, připravit prostor k výslechu, a zároveň objasnit tlumočnickovi podstatu výslechu a ponechat mu prostor pro jeho přípravu. Samozřejmě zde bude hrát svoji roli i faktor, že tato situace není oproti první situaci hektická, kdy policejní orgán nemusí shánět příslušného tlumočnicka ihned, což mnohokrát bývá, vzhledem k jejich vytíženosti a rozmanitosti světových jazyků, složité.

Souhrn poznatků v této kapitole lze přiměřeně aplikovat i na výslechy například hluchoněmých osob hovořících znakovým jazykem, jejichž výslech je obzvláště komplikovaný a měl by jej provádět zkušený policista.

5. Součinnost znalce při vyšetřování dopravní nehody

Policejní orgán zpravidla přibírá soudního znalce z oboru silniční dopravy k vyšetřování silniční dopravní nehody v rámci trestního řízení. **Pokud je již na místě silniční dopravní nehody patrné, že věc bude šetřena v trestně-právní rovině**, a tedy jsou již zahájeny úkony trestního řízení neodkladným a neopakovatelným úkonem ¹⁹, potom je vhodné zajistit účast znalce **již na místo** takové dopravní nehody, kde si tento znalec může udělat živý obrázek o tom, jak to na místě dopravní nehody vypadá. Tento postup skýtá jistou výhodu, neboť policejní orgán v častých případech nedisponuje technickými prostředky, které má k dispozici soudní znalec, a také zejména nemusí disponovat takovými zkušenostmi. Ve zjednodušené rovině toto lze chápat tak, že znalec již ví, na jaké skutečnosti se při šetření dopravní nehody určitého průběhu a určité příčiny zaměřit, a buď si tyto skutečnosti dokumentuje na místě dopravní nehody sám, nebo jsou zadokumentovány na jeho podnět policejním orgánem.

Pokud je věc z prvopočátku šetřena v přestupkové rovině, kdy následně vyjde najevo podezření z naplnění skutkové podstaty trestného činu řidičem zúčastněného vozidla, je možnost přibrat soudního znalce z oboru silniční dopravy dodatečně, a to opatřením v rámci trestního řízení. Před samotným přibráním znalce opatřením je nutné provádět **ekonomický průzkum**, ve kterém se oslovuje několik znalců požadované specializace, kteří uvádějí, v jaké době a za jakou úplatu požadovaný znalecký posudek zpracují.

Při zpracovávání znaleckého posudku soudní znalec vychází zejména ze zajištěných stop a skutečností policejním orgánem, ohledání místa dopravní nehody a výslechů zúčastněných osob. Pokud byl přítomen na místě dopravní nehody, viz výše, vychází i z vlastních poznatků.

Pokud je věc šetřena a následně kvalifikována jako přestupkové jednání, policejní orgán si znalecký posudek nevyžaduje. V případě sporného zavinění věc oznamuje k projednání příslušnému správnímu orgánu, který následně může

¹⁹ Zákon č.141/1961 Sb., trestní řád v posledním znění.

nechat zpracovat znalecký posudek.

V rámci problematiky příbrání znalce je nezbytné konstatovat, že ohledání místa dopravní nehody je vyhrazeno orgánům činným v trestním řízení. Pan doc. Ing. Jindřich Šachl, CSc. ve spolupráci s dalšími autory v publikaci Soudní znalectví v silničním provozu ²⁰ v návaznosti na trestní řád uvádí, že toto tvrzení je nesporné, nicméně trestní řád ohledání spojuje s přímým pozorováním, avšak další odborná činnost na místě by měla být prováděna příslušnými odborníky pracujícími se speciální technikou. Tuto činnost pak není nutné nazývat ohledáním. Tato problematika je zároveň upravena Znaleckým standardem č. II ²¹, který uvádí, že znalec je dále oprávněn provádět **znalecký experiment**, který však nelze zaměňovat za vyšetřovací experiment, k jehož provádění samozřejmě znalec oprávněn není, ačkoliv jejich hranice není přesně stanovena. Výše uvedený standard vychází z předpokladu, že znalecký experiment je prováděn v duchu rozsahu znaleckého oprávnění znalce. Pokud aplikujeme toto tvrzení v souladu s tématem této bakalářské práce, je na místě vhodná citace demonstrativního výčtu právě z předmětného standardu:

pro analýzu silničních nehod je obdobně znalec oprávněn sám provést, pokud je k tomu řádně vybaven a organizačně schopen zajistit za dodržení požadavků bezpečnosti a hospodárnosti, např.:

a) dodatečné geodetické zaměření místa, na němž se stala dopravní nehoda, pro zjištění geometrického tvaru silnice a jejího okolí, podélného a příčného sklonu,

b) zjištění dohlednosti účastníka nehody přes překážku, jejíž poloha se od doby nehody nezměnila,

c) měření adhezních vlastností vozovky, pokud se situace na místě nehody od doby nehody nezměnila,

²⁰ ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ. Soudní znalectví v silničním provozu. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0.

²¹ Znalecký standard č. II – Vybrané metody zajišťování podkladů pro technickou analýzu průběhu a příčin silničních dopravních nehod. [Praha]: Ministerstvo spravedlnosti ČR, 1990.

- d) ověření adhezní stoupavosti vozidla,
- e) ověření akceleračních a deceleračních možností vozidla v daném místě,
- f) ověření dosažitelného dostředivého zrychlení.

5.1. Znalecký posudek

Úkolem znalce je objektivně na základě analýzy podkladů odpovědět na otázky kladené policejním orgánem, které musí být přesné, konkrétní a srozumitelné, kdy tyto otázky nesmí přesahovat rámec odbornosti znalce. Dalším důležitým kritériem je, že otázky kladené znalci nesmí obsahovat požadavek na hodnocení právních skutečností a právní kvalifikace skutku ²². Toto přísluší výhradně orgánům činným v trestním řízení. Zároveň je také nezbytné, aby byl znalecký posudek vždy zpracován tak, že je zaručena jeho přezkoumatelnost.

Samotný znalecký posudek se následně skládá z:

- **Titulní strany**, kde je uvedeno číslo jednacích trestního spisu, číslo znaleckého posudku, na základě opatření jakého orgánu je znalecký posudek vypracováván a kdo jej vypracoval.
- **Zadání**, které obsahuje položené otázky, které mají být znalcem zodpovězeny.
- **Výčtu podkladů**, kde znalec konstatuje, jaké podklady pro vypracování znaleckého posudku jsou mu poskytnuty.
- **Nálezu**, což je popis zkoumaného jevu a skutečnosti, ze kterých znalec při vypracovávání znaleckého posudku vychází.
- **Posudku samotného**, kde jsou zodpovězeny položené otázky.

²² KONRÁD, Zdeněk et al. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0.

- **Odůvodnění**, které musí být v rozsahu umožňujícím přezkoumatelnost znaleckého posudku.
- **Závěru.**
- **Příloh**, potřebných k zajištění přezkoumatelnosti znaleckého posudku.
- **Znalecké doložky a otisku znalecké pečeti.** ²³

Znalec ke znaleckému posudku může vypracovat i grafické 2D a 3D simulace dopravní nehody, kdy 3D simulace je zpravidla z pohledu řidiče. K tomuto užívá zvláštních počítačových programů. Znalecký posudek je následně důkazním prostředkem v rámci trestního nebo správního řízení.

Oblast vyšetřování závažných dopravních nehod si dnes bez součinnosti znalce nelze představit. Jsou známy mnohé případy, kdy znalecký posudek znamenal absolutní zvrat v pohledu na zavinění dopravní nehody. Z praxe lze uvést například případ, který se v roce 2017 odehrál na severním Plzeňsku, kde na místě dopravní nehody bylo zjištěno, že řidič "A" jel v obci po hlavní pozemní komunikaci, přičemž řidič "B", který vyjížděl zprava z vedlejší pozemní komunikace, řidiče "A" přehlédl a došlo ke střetu přední části vozidla řidiče "A" a levé boční části vozidla řidiče "B". Vzhledem k tomu, že se řidič vozidla "B" obhajoval tím, že druhý řidič jel velmi rychle a se zaviněním dopravní nehody tudíž nesouhlasil, hlídka policie provedla veškerou dokumentaci místa dopravní nehody a věc dopravní nehody oznámila jako podezření z přestupku k projednání místně příslušnému úřadu obce s rozšířenou působností s tím, že se řidič vozidla "B" mohl dopustit přestupku dle §125c odst. 1) písm. f bod 8 z. číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (tedy nedání přednosti). Správní orgán ve věci zahájil správní řízení, v rámci kterého byl zpracován znalecký posudek, ve kterém znalec z oboru silniční dopravy na základě výpočtu rychlosti vozidla řidiče "A", mimo jiné z délky blokovacích stop, uvedl, že řidič vozidla "A" jel bezprostředně před dopravní nehodou rychlostí

²³ Zákon 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech v posledním znění.

značně převyšující v místě dopravní nehody dovolenou rychlost do 50km/h, a tedy řidič vozidla "B", v době vjíždění na hlavní pozemní komunikaci, toto vozidlo, vzhledem k tomu, že místem dopravní nehody byla pravotočivá zatáčka, nemohl vidět. Na základě tohoto znaleckého posudku byla následně věc právně překvalifikována a správní orgán rozhodl, že dopravní nehodu zavinil řidič vozidla "A", tím, že překročil dovolenou rychlost v obci, kdy zároveň nejel ani takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

6. Závěr

Cílem této práce bylo pojednání o problematice vybraných činností dopravní policie na úseku vyšetřování silničních dopravních nehod. Problematika vyšetřování silničních dopravních nehod je natolik rozsáhlá, a každá dopravní nehoda je, ač se nezainteresované osobě tak nemusí zdát, svým způsobem unikátní. Pro zjednodušení činnosti na tomto úseku užívají policejní orgány, mimo jiné, nástroje charakteru počítačových programů, které by bylo vhodné v závěru, v rámci zachování celistvosti této práce, povrchově definovat, neboť je na ně v celé práci odkazováno.

Nejzásadnějším počítačovým programem, který dopravní policisté užívají, je program **Lotus Notes**, který policistům umožňuje evidovat dopravní nehody přímo v terénu. Program se vyznačuje relativně dobře zpracovaným uživatelským prostředím, do kterého jsou vkládány údaje o dopravní nehodě, například datum, čas, místo, účastníci, svědci a vozidla, z čehož je následně generován protokol o nehodě v silničním provozu, který je nezbytným podkladem pro šetření každé dopravní nehody. Důležitou roli také zastává na poli statistik, které jsou pro další usměrňování služby dopravní policie a dalších orgánů nezbytné, neboť definují nejčastější úseky dopravních nehod, nejčastější příčiny dopravních nehod a nejčastější časové výseče, ve kterých je zvýšený nárůst nehodovosti.

Dalším zásadním programem je **ETR** (evidence trestního řízení), do kterého na služebně policie probíhá import dat vložených do výše zmíněného programu Lotus Notes. Toto je velmi komplexní program užívaný celým policejním sborem, neboť mimo jiné umožňuje vytvářet nové spisy a čísla jednacích pro události, které policejní orgán šetří, poskytuje možnost vytvářet veškeré formuláře nutné pro výkon služby, umožňuje státním zástupcům dozorovat trestní spisy a vkládat pokyny nebo například možnost v oprávněných případech zjistit informace o osobách - v jakých spisech již figurovaly, co uvedly ve výsleších, atd...

V poslední řadě je nutno uvést počítačový program **PC Crash**, který je nedílnou součástí každodenního výkonu služby dopravní policie, výjezdové skupiny

dopravních nehod. Tento program umožňuje tvorbu digitálního plánu dopravní nehody na základě hodnot a vzdáleností zaměřených objektů na místě dopravní nehody.

Jak je zmíněno již v úvodu, silniční dopravní nehody jsou součástí našeho všedního života. Otázkou však zůstává, zda je opravdu nutné, aby to tak bylo. V současné době probíhá mnoho kampaní usilujících o snížení dopravní nehodovosti, které ovšem budou natolik účinné, kolik jim lidé věnují pozornosti. Pokud se lidé na chvíli v dnešní uspěchané době zastaví a popřemýšlí nad tím, zda je opravdu nutné chovat se na silnicích neohleduplně vůči ostatním, věřím, že pochopí, že život máme pouze jeden, jeho ztráta se může z naprosto zbytečných důvodů odehrát ve zlomku vteřiny a zasáhne spoustu dalších bytostí. Proto bych chtěl na čtenáře této práce apelovat, pokud řídíte vozidlo, řiďte rozumem, a ne emocemi, ať kapitoly této práce nemusí být to, co právě prožíváte.

7. Seznam použité literatury

Publikace

MUSIL, Jan a kol. Úvod do kriminalistiky. 2. vyd. Praha: Policejní akademie České republiky, 1995. 129 s. ISBN 80-85981-00-9.

ŠACHL, Jindřich a kol. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2010. ISBN 978-80-01-04638-8.

ŠACHL, Jindřich a kol. Soudní znalectví v silničním provozu. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0.

PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.

CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0.

Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích: technické podmínky. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2001. ISBN 80-902141-8-5.

Zákony a interní akty řízení

Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v posledním znění.

Zákon číslo 273/2008 Sb., o Policii ČR v posledním znění.

Zákon číslo 141/1961 Sb., trestní řád v posledním znění.

Zákon číslo 254/2019 Sb., o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech v posledním znění.

Zákon číslo 354/2019 Sb., o soudních tlumočnících a soudních překladatelích v posledním znění.

Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020 kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Znalecké standardy

Znalecký standard č. II – Vybrané metody zajišťování podkladů pro technickou analýzu průběhu a příčin silničních dopravních nehod. [Praha]: Ministerstvo spravedlnosti ČR, 1990.