

**POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE**

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistiky

**Vyšetřování a objasňování silničních dopravních nehod**

Bakalářská práce

**Investigation and clarification of road accidents**

**Bachelor thesis**

VEDOUCÍ PRÁCE

**doc. Ing. Jindřich ŠACHL, CSc.**

AUTOR PRÁCE

**David JÁNEK**

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 Ostravě dne 24.02.2022

David JÁNEK

### **Poděkování**

Za obětavou pomoc, cenné rady a připomínky poskytnuté během vyhotovování této práce, bych velmi rád poděkoval vedoucímu své bakalářské práce, panu doc. Ing. Jindřichovi ŠACHLOVI, CSc.

## **ANOTACE**

Tato bakalářská práce na téma „Vyšetřování a objasňování silničních dopravních nehod“ v první části silniční dopravní nehodu pojmově definuje, klasifikuje dle příčin a průběhu, přibližuje příčiny a podmínky jejího vzniku, její následky a to i v rámci trestně právní roviny. Druhá část práce pojednává o metodice vyšetřování a objasňování silničních dopravních nehod, konkrétně o tom jaké jsou její úkoly a funkce. Následně je podrobněji přiblížena kriminalistická charakteristika silniční dopravní nehody včetně kriminalistického pohledu na její způsob spáchání, motiv, osobu pachatele a oběti, stopy, typické situace a zvláštnosti při jejím vyšetřování, dokumentaci a dokazování včetně znaleckého dokazování. V poslední části jsou uvedeny návrhy na zlepšení v dané problematice.

### **KLÍČOVÁ SLOVA**

**silniční dopravní nehoda, metodika vyšetřování, stopy, kriminalistická dokumentace, znalecké zkoumání.**

## **ANNOTATION**

This bachelor's thesis on the topic "Investigation and clarification of road accidents" in the first part of the road accident conceptually defines, classifies according to causes and course, describes the causes and conditions of its occurrence, its consequences, even within the criminal law. The second part deals with the methodology of investigation and clarification of road accidents, specifically what are its tasks and functions. Subsequently, the forensic characteristics of a road traffic accident are presented in more detail, including a forensic view of its mode of committing, motive, perpetrator and victim person, traces, typical situations and peculiarities in its investigation, documentation and proving, including expert evidence. The last part contains suggestions for improvement in this area.

### **KEYWORDS**

**road traffic accident, investigation methodology, traces, criminalistic documentation, expert research Entered / Edited**

<b>ÚVOD.....</b>	<b>6</b>
<b>1. DOPRAVNÍ NEHODA A SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA .....</b>	<b>7</b>
1.1 Silniční dopravní nehoda.....	7
1.2 Základní znaky silniční dopravní nehody .....	9
1.3 Obecné rozdělení silničních dopravních nehod .....	10
1.3.1 Podle průběhu (charakteru) silniční dopravní nehody .....	10
1.3.2 Podle zavinění a příčin.....	11
1.4 Příčiny a podmínky vzniku .....	11
1.5 Následky silničních dopravních nehod .....	12
1.6 Trestně právní rámec silničních dopravních nehod .....	13
<b>2. METODIKA VYŠETŘOVÁNÍ A OBJASŇOVÁNÍ SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD .....</b>	<b>16</b>
2.1 Pojem metodika vyšetřování.....	16
2.2 Úkol a funkce metodiky vyšetřování .....	17
2.3 Kriminalistická charakteristika pojmu silniční dopravní nehoda a trestné činnosti páchané v dopravě .....	18
2.3.1 Způsob spáchání .....	19
2.3.2 Osoba pachatele silniční dopravní nehody .....	20
2.3.3 Oběť trestného činu.....	20
2.3.4 Motiv trestného činu .....	21
2.4 Typické stopy při silničních dopravních nehodách .....	24
2.5 Typické kriminální situace při vyšetřování silničních dopravních nehod .....	34
2.6 Zvláštnosti předmětu vyšetřování silničních dopravních nehod.....	35
2.7 Podněty k vyšetřování silničních dopravních nehod .....	40
2.8 Zvláštnosti počátečních vyšetřovacích a operativně pátracích úkonů a opatření na místě silniční dopravní nehody .....	40
2.9 Kriminalistická dokumentace .....	54
2.9.1 Chyby při dokumentaci - příklady z praxe .....	58
2.10 Zvláštnosti kriminálních verzí a plánování vyšetřování .....	60
2.11 Zvláštnosti následné etapy vyšetřování .....	61
2.11.1 Výsledky svědků a dalších osob zúčastněných na dopravní nehodě .....	61
2.11.2 Vyhodnocení záznamů zajištěných z kamerových systémů .....	65
2.11.3 Zvláštní způsoby dokazování.....	66
2.11.4 Znalecké dokazování při vyšetřování silničních dopravních nehod .....	67
<b>3. NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ V DANÉ PROBLEMATICE .....</b>	<b>74</b>
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>75</b>
<b>Seznam použité literatury: .....</b>	<b>76</b>

# ÚVOD

Každý z nás se denně stává účastníkem provozu na pozemních komunikacích v různých postaveních, např. jako řidič nebo chodec, čímž se ale zároveň stává i potenciálním účastníkem nebo svědkem silniční dopravní nehody, která může vyústit v různé následky a to včetně toho nejtragičtějšího, v úmrtí člověka. Silniční dopravní nehody tvoří co do počtu největší skupinu dopravních nehod. Jsou s ohledem na svou četnost, způsobené následky na majetku, zdraví a životech lidí, celospolečenským negativním jevem, který zasahuje do života širokého okruhu obětí trestné činnosti a to ve všech sociálních a věkových skupinách.

Cílem této práce je přiblížení problematiky vyšetřování silničních dopravních nehod nejen z obecného, ale zejména z kriminalistického hlediska. Cílem je přiblížení metodiky vyšetřování tohoto druhu trestné činnosti a zároveň vymezit problémy a úskalí vyšetřování takovýchto nehod, včetně návrhů na jejich odstranění či zlepšení.

První část práce se zabývá právními aspekty problematiky silničních dopravních nehod, od vymezení pojmů, přes jejich dělení, charakteristiku až po důsledky do roviny trestně právní.

Druhá část je nejdříve zaměřena na kriminalistickou metodiku vyšetřování a objasňování silničních dopravních nehod. Následně je zaměřena na kriminalistické hledisko, charakteristiku a klasifikaci problematiky vyšetřování silničních dopravních nehod, zejména popisem vyšetřování tohoto druhu trestné činnosti a s tím související postup policejního orgánu od nahlášení takové události, přes činnosti policejního orgánu na samotném místě činu a postupy při zjišťování, zajišťování a vyhodnocování stop, až po účast znalců.

V poslední části práce jsou uvedeny návrhy na zlepšení v dané problematice, přičemž tyto návrhy vycházejí z kombinace poznatků uvedených ve dvou předchozích částech této práce a reálné praxe. Návrhy se týkají především zlepšení situace v oblasti policejního orgánu, jakož to základního prvku provádějícího vyšetřování a objasňování silničních dopravních nehod.

# 1. DOPRAVNÍ NEHODA A SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODA

Dopravní nehodu lze v obecném slova smyslu charakterizovat jako souhrn činností vykonávaných člověkem-účastníkem konkrétního druhu dopravy, nejen při řízení dopravního prostředku v daném druhu dopravy, ale i při účasti na této dopravě, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy, přičemž se uvedený rozpor rychle prohlubuje a dochází při něm k nekontrolovanému pohybu dopravního prostředku, několika dopravních prostředků nebo jiných účastníků konkrétního druhu dopravy, které jsou ve vzájemné interakci, s následným působením a konečnou destrukcí, přičemž zpravidla dochází k poškození majetku, zejména pak dopravního prostředku, k ohrožení nebo poškození zdraví či k ohrožení života, ale i jiných zákonem chráněných zájmů.<sup>1</sup>

Pod pojem dopravní nehoda lze tedy řadit nejen **silniční dopravní nehody**, které jsou bezpochyby nejpočetnější skupinou dopravních nehod, ale i nehody v dopravě plavební, letecké a železniční.

## 1.1 Silniční dopravní nehoda

Do účinnosti zákonného právního předpisu, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a doplňků, do 1. ledna 2001, byl pojem dopravní nehody kodifikován v podzákonném právním předpisu, Vyhlášce federálního ministerstva vnitra o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu) č. 99/1989 Sb., publikované v částce 25/1989, která byla účinná od 1. ledna 1990, v ustanovení § 2 jako: "... *událost v silničním provozu (havárie, srážka apod.), při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla*".<sup>2</sup> V současné době platný a účinný zákon o provozu na pozemních komunikacích

---

<sup>1</sup> PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.

CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998

<sup>2</sup> Ustanovení § 2 odst. 3) vyhlášky č. 99/1989 Sb., *federálního ministerstva vnitra o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu)* ve znění k 31.12.2000

č. 361/2000 Sb., (zákon o silničním provozu) v ustanovení § 47 dopravní nehodu kodifikuje jako: *“...událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárii nebo srážku, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu”*.<sup>3</sup> S ohledem na tuto právní dikci pojmu dopravní nehody uvedenou v zákoně o silničním provozu, jejíž jednou z podmínek je i ta skutečnost, že předmětná událost musí nastat nebo musí být alespoň započatá na pozemní komunikaci, jinými slovy na silnici, tak se jedná o pojem **silniční dopravní nehoda**, o které bude dále pojednávat tato bakalářská práce. Zmiňovaný zákon o silničním provozu pak upravuje, kdo je účastníkem provozu na pozemních komunikacích, neboli účastníkem silničního provozu<sup>4</sup>, stanoví jejich povinnosti a upravuje jejich chování. Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích pak kromě jiného upravuje dělení pozemních komunikací<sup>5</sup>, vymezuje pojem dálnice<sup>6</sup>, silnice<sup>7</sup>, místní komunikace a jejich kategorizaci<sup>8</sup>, účelová komunikace<sup>9</sup> atd., v jednotlivých ustanoveních pak určuje podmínky užívání jednotlivých pozemních komunikací, kategoricky stanoví kde je povolen pouze provoz motorových vozidel, kde je povolen smíšený provoz motorových i nemotorových vozidel, tramvaj a chodců, kde je zcela vyloučen provoz chodců a kde je zcela vyloučen provoz motorových popřípadě i nemotorových vozidel a povolen pouze pohyb chodců. Pojem „chodec“ je vymezen v zákoně o silničním provozu.<sup>10</sup>

Přestože autoři zabývající se ve svých publikacích myšlenkou silničních dopravních nehod, zejména pak Porada, Chmelík, Konrád a Straus, vycházeli při definování tohoto pojmu ze zákonných ustanovení účinných v době jejich vzniku, tedy v různých časových obdobích, tak jejich definující rysy vykazují společné znaky silniční dopravní nehody a zcela shodně ji definují jako: *“...nezamýšlenou,*

---

<sup>3</sup> Ustanovení § 47 odst. 1) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v posledním znění

<sup>4</sup> Ustanovení § 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v posledním znění

<sup>5</sup> Ustanovení § 2 odst. 2) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

<sup>6</sup> Ustanovení § 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

<sup>7</sup> Ustanovení § 5 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

<sup>8</sup> Ustanovení § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

<sup>9</sup> Ustanovení § 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

<sup>10</sup> Ustanovení § 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v posledním znění



*nepředvídanou událost v silničním provozu na veřejných komunikacích účastněnou alespoň jedním dopravním prostředkem v pohybu, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.“<sup>11</sup>*

## **1.2 Základní znaky silniční dopravní nehody**

**Neočekávanost**, ale zpravidla **předvídatelnost** nehody, což je moment překvapení. Jsou to tedy události neočekávané, náhlé, ale lze u nich s ohledem na chování účastníka provozu na pozemních komunikacích (dále již jen silniční provoz), kterým může být kromě řidiče motorového, nemotorového vozidla a tramvaje, také chodec a každý další, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích jako např. jezdec na zvířeti nebo průvodce vedených nebo hnaných zvířat, předvídat, že k nim dojde. Tato skutečnost přináší tedy i pojem moment překvapení, který je z větší míry, ne-li zcela závislý na psychických dispozicích konkrétní osoby, jakož i na stupni schopnosti předvídat. Tyto prvky jsou velmi důležité pro samotné vyšetřování, jelikož od těchto se odvíjí následně schopnost účastníka, jakož i dalších osob např. svědka a poškozeného zapamatovat si, uchovat a reprodukovat událost. Samotná předvídatelnost, je velmi důležitým znakem z hlediska trestněprávního, neboť nachází své místo v subjektivní stránce trestného činu.

**Událost provozu na pozemních komunikacích**, resp. místo události, jelikož za silniční dopravní nehodu lze považovat jen událost, která se stala, nebo alespoň byla započata v místech, kde v celém rozsahu platí pravidla silničního provozu, tedy na pozemní komunikaci, dálnici, apod., viz zákon o pozemních komunikacích.<sup>12</sup> O silniční dopravní nehodu se tedy nejedná, byť se jedná o událost způsobenou v přímé souvislosti s provozem vozidla, ke které došlo mimo pozemní komunikaci, tedy např. na poli, v lese nebo v uzavřené hale závodu apod.

**Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo majetku**, tedy způsobení reálné, přímé škody vzniklé v příčinné souvislosti se samotnou nehodovou

---

<sup>11</sup> PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6, s. 104.

CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998. s. 5,6.

KONRÁD, Zdeněk a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. rozšířené vydání. Praha: PA ČR, 1996. ISBN 80-85981-39-4, s. 13

STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0, s. 205.

<sup>12</sup> Ustanovení § 2 odst. 1,2) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v posledním znění

události. Samotná škoda je základním znakem každé ze skutkových podstat poruchových trestných činů, které jsou aplikovány na silniční dopravní nehody.

**Přímá souvislost s provozem vozidla** – z tohoto znaku jednoznačně vyplývá, že silniční dopravní nehodou rozumíme pouze takovou událost v silničním provozu, k níž musí dojít v souvislosti s plněním účelu, pro který je vozidlo určeno, tedy s jízdou po pozemní komunikaci, přičemž není rozhodující, zdali se jedná o motorové, nemotorové vozidlo nebo tramvaj, ani o skutečnost, zdali bylo vozidlo v té době řízené, respektive ovládané řidičem, nebo zdali se dalo do pohybu samovolně z důvodu špatného zabrzdění vozidla při stání ve svahu, tedy se rozjelo bez řidiče, bez jeho vůle.

Za silniční dopravní nehodu **nelze** považovat událost, ke které dojde byť na pozemní komunikaci, ale ne v přímé souvislosti s provozem vozidla jako je například požár stojícího vozidla, který nebyl vyvolán samotnou silniční dopravní nehodou, srážka dvou chodců jako účastníků provozu na pozemních komunikacích při chůzi, střet jízdního kola s chodcem nebo střet dvou jízdních kol nebo motorových vozidel mimo pozemní komunikaci (např. střet kombajnu s traktorem na poli) uvedenou v zákoně o pozemních komunikacích.

### **1.3 Obecné rozdělení silničních dopravních nehod**

Silniční dopravní nehody obecně dělíme:

#### **1.3.1 Podle průběhu (charakteru) silniční dopravní nehody**

**Srážky**, střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž se alespoň jeden pohyboval ve vozidle, přičemž není rozhodující, zdali se jedná o motorové, nemotorové vozidlo nebo tramvaj, tedy zde patří i náraz vozidla do pevné překážky, střet dopravního prostředku s chodcem, zvěří či zvířetem, apod.

**Havárie**, účast jediného vozidla na silniční dopravní nehodě jako je například převrácení vozidla na střechu při havárii, které došlo při vyjetí vozidla mimo komunikaci, ale k začátku nehodového děje došlo na pozemní komunikaci.

**Jiné nehody** takové události, které nelze zařadit do kategorie srážek ani havárií, jako například vypadnutí účastníka z vozidla za jízdy, úraz účastníka ve vozidle vlivem náhlého brzdění vozidla.<sup>13</sup>

### **1.3.2 Podle zavinění a příčin**

Hlavní příčiny jsou uváděny každoročně ve statistikách ředitelství služby Dopravní policie, Policejního prezidia ČR a z hlediska příčin dělíme silniční dopravní nehody na:

**Zaviněné (subjektivní)**, které vznikly nebo byly vyvolány samotnými účastníky přímo se podílejícími na silničním provozu, tedy vznikly z důvodu rozporného konání vůči platným právním normám v dopravě. Jejich příčinou je subjektivní jednání účastníka, spočívající v porušení ustanovení platných právních norem a tedy jednáním ovlivnitelným účastníkem jako například nepřiměřenou rychlostí, jízdou po nesprávné straně, nedání přednosti v jízdě apod.

**Nezaviněné (objektivní)**, které nejsou zaviněny účastníky z důvodů rozporného konání vůči platným právním normám v dopravě. Jejich vznik byl podmíněn objektivními okolnostmi, tyto mohou vzniknout z objektivních příčin, nebo na základě nepředvídatelných událostí, nejsou závislé na vůli účastníka, těmito mohou být například pro účastníka nepředvídatelná a náhlá technická závada na vozidle.

### **1.4 Příčiny a podmínky vzniku**

Silniční dopravní nehody jsou zpravidla souhrnem několika podmínek, u nichž hlavní příčina existuje dříve než samotné jednání pachatele, jehož důsledkem je spáchání trestného činu.

Z tohoto vyplývá, že příčina předchází vlastnímu jednání pachatele.

---

<sup>13</sup> CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998.

Příčiny silničních dopravních nehod mohou spočívat v chování jejího účastníka, jakož i jakéhokoliv dalšího účastníka silničního provozu, jelikož toto chování je v rozporu s pravidly silničního provozu, jako např. nepřiměřená rychlost, jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek, apod., dále v technickém stavu vozidel zúčastněných na silniční dopravní nehodě, situací v silničním provozu, kterou jsou míněny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka silniční dopravní nehody jako např. hustota provozu, povětrnostní podmínky, viditelnost, dopravně technický stav pozemní komunikace apod.

Každý vznik a průběh silniční dopravní nehody je tvořen nehodovým jednáním a nehodovou událostí, tedy účastník koná **jednáním** či **opomenutím**, kterým způsobil silniční dopravní nehodu a nehodovou událostí pak rozumíme konkrétní projev silniční dopravní nehody, srážka, havárie apod., což je konkrétní průběh a následek.<sup>14</sup>

### **1.5 Následky silničních dopravních nehod**

**Usmrcení účastníka**, je svým následkem nejzávažnějším a nezvratným. Smrt je z lékařského hlediska vymezena jako biologická smrt mozku s názvem cerebrální smrt, jedná se o takový stav organismu, kdy obnovení všech jeho životních funkcí je již vyloučen.<sup>15</sup>

**Těžká újma na zdraví účastníka** je v případě, že účastník utrpěl vážnou poruchu na zdraví, nebo jiné vážné onemocnění taxativně vymezené v trestním zákoníku.<sup>16</sup> Zde je nutno podotknout, že se nemusí jednat jen o újmu na zdraví fyzickou, ale v mnoha případech se jedná o újmu na psychickém zdraví poškozeného. Ze soudně lékařského hlediska tato újma, co do delší doby trvající poruchy zdraví vyžaduje dobu léčení zjevně převyšující dobu **42 dnů**.

**Ublížení na zdraví účastníka**, je kodifikováno v ustanovení § 122 odst. 1) trestního zákoníku a záleží v takovém stavu poruchy zdraví nebo v jiném onemocnění, jež porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí

<sup>14</sup> CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998. s. 4-5.

<sup>15</sup> ŠAMAL, Pavel, František PÚRY a Stanislav RIZMAN. *Trestní zákon*. 6. doplněné a přepracované vydání. Praha: C.H. Beck, 2004. ISBN 80-7179-896-7.

<sup>16</sup> Ustanovení § 122 odst. 2) zákona č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* v posledním znění

znesnadňuje obvyklý způsob života poškozeného nikoliv po přechodnou dobu, v praxi se jedná o stav, který vyžaduje kromě lékařského ošetření následné léčení a zjevné omezení v běžném způsobu života v trvání 7 a více dní ale nedosahuje doby 42 dnů.

**Majetková škoda**, tento následek lze charakterizovat jako materiální újmu způsobenou v příčinné souvislosti s nehodovým dějem, kdy lze za tuto považovat např., poškození vozidel, osobních věcí, pevných překážek, poškození životního prostředí, poškození veřejně prospěšných zařízení apod.

### **Nemajetková újma**

Je jakákoliv újma, která pro poškozeného neznamena ztrátu na majetku. Nemajetková újma je zásah do zdraví, cti, soukromí osoby apod. a má být odčiněna tzv. zadostiuchiněním. Pojem nemajetkové újmy je pojem vyplývající právního předpisu soukromého práva<sup>17</sup>. Pokud má být podle tohoto právního předpisu nemajetková újma odčiněna zadostiuchiněním<sup>18</sup>, pak zejména takovým způsobem, který je účinný a který odčiní způsobenou újmu. Pokud nelze takovým účinným způsobem odčinit nemajetkovou újmu, pak je nutné poskytnout zadostiuchinění v penězích, jehož výši posoudí a určí příslušný soud, přičemž při rozhodování o výši přihlíží zejména k okolnostem případu. Tuto újmu může požadovat a uplatňovat poškozený(á) a za určitých okolností také každý, kdo způsobenou újmu důvodně pociťuje jako osobní neštěstí, které nelze odčinit jiným způsobem. Náhradou nemajetkové újmy je ale třeba rozumět i zadostiuchinění za bolest, kterou si musí poškozený vytrpět, za ztížení tzv. společenského uplatnění ale je jim třeba rozumět i jednorázové odškodnění pozůstalých což jsou typické následky, které v největší míře vznikají při dopravních nehodách s následky na životech a zdravích účastníků.

## **1.6 Trestně právní rámec silničních dopravních nehod**

Trestná činnost páchaná na úseku dopravy, tedy i v souvislosti se vznikem silničních dopravních nehod se týká zejména trestných činů spáchaných z **nedbalosti**, kdy tyto můžeme rozdělit na:

---

<sup>17</sup> Ustanovení § 2971 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník* v posledním znění

<sup>18</sup> Ustanovení § 2951 odst. 2), § 2957 zákona č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník* v posledním znění

### **Poruchové trestné činy:**

Trestné činy, při kterých jednáním pachatele **nastane** nějaká změna na hmotném předmětu, tedy škodlivý následek. Zde patří jeden z trestných činů proti životu uvedených v hlavě první zvláštní části trestního zákoníku a to trestný čin „**Usmrcení z nedbalosti**“ dle § 143 odst. 1-4) trestního zákoníku, **trestné činy proti zdraví** uvedené v téže hlavě, kterými jsou zejména trestné činy „**Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti**“ dle § 147 odst. 1-3) trestního zákoníku a „**Ublížení na zdraví z nedbalosti**“ dle § 148 odst. 1,2) trestního zákoníku.

### **Ohrožovací trestné činy:**

Trestné činy, při kterých jednáním pachatele **nenastane** změna na hmotném předmětu, jako škodlivý následek, **postačí** toliko vzdálená možnost poruchy zájmů společnosti chráněných zákonem, tedy vznikne obecné nebezpečí a není zde podmínkou vznik následku. Zde patří trestné činy uvedené v hlavě sedmé zvláštní části trestního zákoníku, jedná se o **trestné činy obecně nebezpečné**, kterými jsou „**Obecné ohrožení z nedbalosti**“ dle § 273 odst. 1-4) trestního zákoníku a „**Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti**“ dle § 277 odst. 1,2) trestního zákoníku.

Trestná činnost páchaná na úseku dopravy, tedy i v souvislosti se vznikem silničních dopravních nehod, se ale netýká pouze trestných činů spáchaných z **nedbalosti**, ale i trestných činů, kde trestní zákoník, výslovně vyžaduje zavinění **úmyslné**. Trestné činy spáchané zaviněním úmyslným v souvislosti se silničními dopravními nehodami mají pouze charakter **ohrožovacích trestných činů**. Zde patří trestný čin uvedený v hlavě sedmé zvláštní části trestního zákoníku, jedná se o **trestný čin obecně nebezpečný**, trestný čin **obecně ohrožující**, kterým je trestný čin „**Ohrožení pod vlivem návykové látky**“ dle § 274 odst. 1,2) trestního zákoníku a trestný čin uvedený v hlavě první zvláštní části trestního zákoníku, **trestný čin proti životu a zdraví**, trestný čin **ohrožující život nebo zdraví** „**Neposkytnutí pomoci**“ dle § 150 trestního zákoníku a „**Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku**“ dle § 151 trestního zákoníku, jakož i trestné činy, u kterých není podstatná samotná nehodová událost, nemusí tedy dojít k silniční dopravní nehodě a těmito jsou trestné činy uvedené v hlavě páté zvláštní části trestního zákoníku, **trestný čin proti majetku** „**Neoprávněné užívání cizí**

**věci“** dle § 207 trestního zákoníku a trestný čin uvedený v 4 dílu, hlavy desáté zvláštní části trestního zákoníku, trestný čin týkající se **jiného porušení činnosti orgánu veřejné moci „Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání“** dle § 337 trestního zákoníku.

## 2. METODIKA VYŠETŘOVÁNÍ A OBJASŇOVÁNÍ SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD

Cílem rychlého a objektivního objasnění příčin a podmínek vzniku silničních dopravních nehod není jen represe, ale zejména prevence, která je důležitou součástí bezpečnosti silničního provozu. Samotné objasňování příčin vzniku, klade velmi vysoké odborné nároky na orgány činné v trestním řízení, v přípravném řízení pak zejména na policejní orgány zařazené na úseku vyšetřování (dále již jen vyšetřovatele) jakož i jiné policejní orgány, zejména policejní orgány příslušných skupin dopravních nehod při jednotlivých dopravních inspektorátech.

K vyšetřování silničních dopravních nehod, byla postupem času zpracována a je stále na podkladech skutečností a zkušeností ověřených samotnou praxí vypracována, tak jako u jiných skupin trestné činnosti, metodika vyšetřování, která je společně se zmiňovanými metodikami pro vyšetřování jiných druhů trestné činnosti, zvláštní částí kriminalistiky.

### 2.1 Pojem metodika vyšetřování

Pojem metodika vyšetřování byl vymezen erudovanými kriminalisty vyučujícími na katedrách kriminalistiky Vysokých škol v České republice. Za všechny bych vybral definici vymezenou od docenta JUDr. Zdeňka KONRÁDA, CSc. ve vysokoškolské učebnici Jiřího Strause, který pojem metodiky vyšetřování trestných činů vymezuje takto: *„Uspořádaný systém poznatků a typových kriminalistických charakteristik trestných činů, o zákonitostech vzniku, vyhledávání a zajišťování stop jednotlivých typů trestných činů, o vyšetřovacích situacích utvářejících se při vyšetřování, jakož i systém typových modelů činnosti kriminalistů v určitých etapách procesu poznání trestných činů.“*<sup>19</sup>

Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů je zvláštní částí kriminalistiky, vyplývá z velké variability trestné činnosti a velké variability stop,

---

<sup>19</sup> STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0, s. 11.



jedná se o uspořádaný koncept poznatků a doporučení a má pevně stanovenou strukturu, která je představována těmito devíti komponenty:

- typovou kriminalistickou charakteristikou dané skupiny trestných činů,
- stopami typickými pro daný typ trestných činů,
- zvláštnostmi předmětu vyšetřování,
- typickými podněty k vyšetřování a jejich zvláštnostmi,
- typickými vyšetřovacími situacemi vyskytujícími se při vyšetřování daného typu trestných činů,
- typickými počátečními úkony a jejich zvláštnostmi,
- typovými vyšetřovacími verzemi a zvláštnostmi vytyčováním vyšetřovacích verzí, plánováním a organizováním vyšetřování,
- zvláštnostmi následné etapy vyšetřování,
- zvláštnostmi zapojení veřejnosti do vyšetřování.

Metodiky jsou pouze metodickou pomůckou, doporučením pro konkrétní orgány činné v trestním řízení, které se musí samy na základě vlastních logických úvaha konkrétních podmínek rozhodnout, kterou metodiku popřípadě kroky z této metodiky zvolí, nikoliv závazným pokynem.<sup>20</sup>

## **2.2 Úkol a funkce metodiky vyšetřování**

Úkolem metodiky vyšetřování je zkoumat zákonitosti vzniku stop určitého druhu trestných činů a na jejich základě upravovat obecné kriminalistické metody vyhovující podmínkám odhalování, vyšetřování, ale i prevence jednotlivých druhů trestných činů. Z těchto přizpůsobených poznatků a metod pak metodika vytváří nové celistvé systémy, kdy každý systém se pak vyznačuje svou vnitřní strukturou. Úkolem metodik není jen popis zvláštností provádění jednotlivých úkonů během

---

<sup>20</sup> STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.  
NĚMEC, Miroslav et. al. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium I*. Praha: ABOOK, 2018. ISBN 978-80-906974-1-6  
NĚMEC, Miroslav et. al. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium II*. Praha: ABOOK, 2019. ISBN 978-80-906974-2-3.

vyšetřování, ale i upozornění na typické chyby či nedostatky, kterých by se měl aplikující kriminalista vyvarovat.

Metodika má kromě pokrytí **tří druhů** činností orgánů činných v trestním řízení i další **dvě funkce**:

- **poznávací**, kterou plní tým, že shromažďuje trestné činy do skupin a pro tyto podává popis jejich kriminalistické charakteristiky, stop typických při páchaní těchto trestných činů a typických vyšetřovacích situací utvářejících se při jejich vyšetřováních
- **formativní**, kterou naplňuje tým, že vytváří celistvé celky kriminalistických metod, které jsou vhodné pro vyšetřování jednotlivých trestných činů, které by měly zaručovat optimální výsledky při činnosti policejního orgánu na úseku vyšetřování.<sup>21</sup>

### **2.3 Kriminalistická charakteristika pojmu silniční dopravní nehoda a trestné činnosti páchané v dopravě**

Z kriminalistického hlediska lze silniční dopravní nehodou charakterizovat jako nezamýšlenou, neočekávanou, avšak ve většině případů předvídatelnou událost v silničním provozu na veřejných pozemních komunikacích, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.

Samotná trestná činnost páchaná na úseku dopravy při silničních dopravních nehodách, je v mnoha směrech specifická. Na rozdíl od vyšetřování jiných kriminálních deliktů má určitá specifika v osobě pachatele, s čímž bezpochybně přímo souvisí i jeho jednání, otázka zavinění, příčin a podmínek, které k silniční dopravní nehodě vedly nebo určitým dílem napomohly. Silniční dopravní nehody jsou souhrnem několika příčin a podmínek. Ve většině případů, existuje příčina,

---

<sup>21</sup> STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

NĚMEC, Miroslav et. al. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium I*. Praha: ABOOK, 2018. ISBN 978-80-906974-1-6

NĚMEC, Miroslav et. al. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium II*. Praha: ABOOK, 2019. ISBN 978-80-906974-2-3.

kteřá vede k spáchaní trestního činu v souvislosti s dopravní nehodou dříve, než pachatel začne jednat a tímto jednáním spáchá trestný čin, poněvadž pachatel poruší podmínky stanovené v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích popřípadě i pravidla upravena v jiném zákoně či předpisu (např. nepřiměřená rychlost jízdy, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, objíždění a odbočování, jízda po nesprávné straně vozovky, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, drog nebo jiných návykových látek, nedodržení vzdálenosti mezi vozidly). Jinak tato porušení lze shrnout jako nepozornost a v některých případech jako bezohlednost pachatele.

### **2.3.1 Způsob spáchaní**

Z hlediska zavinění jsou silniční dopravní nehody nedbalostními delikty, chybí zde zákonitě **cíl** jednání pachatele, který by se musel projevit v následku tohoto jednání a tedy z hlediska subjektivní stránky trestného činu, se jedná převážně o trestné činy spáchané zaviněním **z nedbalosti**, což vyplývá ze samotného výkladu pojmu silniční dopravní nehoda. Z hlediska kriminalistiky u zavinění **z nedbalosti**, chybí kromě cíle i motiv jednání pachatele, **tento neexistuje**. Naopak u zavinění **úmyslného** (tedy jednání pachatele v úmyslu), pachatel vychází z konkrétního **motiv**u a svým jednáním sleduje konkrétní **cíl**, motiv jednání pachatele **existuje vždy**. *“U nedbalostního trestného činu je následek důsledkem rozporného jednání pachatele ve vztahu k daným podmínkám, vzniká náhle, neplánovaně a obsahuje prvek překvapení.”*<sup>22</sup> U pachatelů silničních dopravních nehod se jedná v mnohých případech o **nedbalost vědomou**, viz § 16 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, v některých případech ale nelze vyloučit ani **nedbalost nevědomou**, viz § 16 odst. 1 písm. b) trestního zákoníku. Trestní zákoník, dále vymezuje i zavinění z **hrubé nedbalosti**, viz § 16 odst. 2) trestního zákoníku s důvodovou zprávou k tomuto ustanovení, kterého se pachatel může dopustit taktéž jednáním **vědomým** či **nevědomým**.

---

<sup>22</sup> PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6, s. 103.

### **2.3.2 Osoba pachatele silniční dopravní nehody**

Osobou pachatele silniční dopravní nehody z trestně právního pohledu je obecný subjekt, tedy kdokoliv. U trestných činů spáchaných v souvislosti se silničnímu dopravními nehodami se nevyžaduje účast speciálního subjektu, tedy speciálních osob (jako například veřejný činitel u trestných činu úředních osob.) Pachateli jsou z velké části osoby bez kriminální minulosti, jedná se ve většině případů o bezúhonné osoby, některé z nich mají větší zkušenosti s řízením silničních dopravních prostředků, některé menší. Tímto ale nelze vyloučit, že u mnoha pachatelů se jedná o osoby recidivující, které mají velké zkušenosti se samotným vyšetřováním dopravních nehod a taktéž zkušenosti s utajováním těchto dopravních nehod. Ve většině případu je tedy nutno očekávat, kromě citlivosti reakcí bezúhonných pachatelů bez kriminální minulosti na jednání samotných orgánů činných v trestním řízení vůči jejím osobám, tedy zejména policejních orgánů na místě činu, jakož i při všech následujících vyšetřovacích úkonech prováděných s nimi, také v daleko větší míře než u jiných pachatelů trestných činů, účelovou obhajobu a snahu vinit z jednání předcházejícího dopravní silniční nehodě jiné osoby.

### **2.3.3 Oběť trestného činu**

Samotný pojem oběti trestného činu vyplývá z ustanovení zákona o obětech trestných činů č. 45/2013 Sb., a o změně některých zákonů. *„Obětí se rozumí fyzická osoba, které bylo nebo mělo být trestným činem ublíženo na zdraví, způsobena majetková nebo nemajetková újma nebo na jejíž úkor se pachatel trestným činem obohatil“*<sup>23</sup>. *„Byla-li trestným činem způsobena smrt oběti, považují se, utrpěli-li v důsledku smrti oběti újmu, za oběť též její příbuzný v pokolení přímém, sourozenec, osvojenec, osvojitel, manžel nebo registrovaný partner, druh nebo osoba, které oběť ke dni své smrti poskytovala nebo byla povinna poskytovat výživu. Je-li těchto osob více, považuje se za oběť každá z nich“*<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Ustanovení § 2 odst. 2) zákona č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů v posledním znění

<sup>24</sup> Ustanovení § 2 odst. 3) zákona č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů v posledním znění

Obecně lze říci, že oběti trestného činu dle tohoto zákona je v trestním řízení pouze fyzická osoba, která utrpěla v souvislosti s trestným činem újmu na zdraví, smrt nebo byla-li jí způsobena majetková nebo nemajetková újma, ale i taková osoba, na úkor, které se pachatel trestného činu obohatil. V případě že byla způsobena smrt, považují se za oběť i jiné osoby jako například příbuzný v pokolení přímém, sourozenec, osvojenec, osvojitel, manžel nebo registrovaný partner, druh nebo osoba, které oběť ke dni své smrti poskytovala nebo byla povinna poskytovat výživu. Vedle pojmu oběť trestného činu zákon o obětech trestného činu popisuje pojem zvláště zranitelné oběti trestného činu, kterou je dle tohoto zákona zcela určitě dítě, osoba vysokého věku, osoba postižena fyzickým, mentálním nebo psychickým hendikepem anebo smyslovým poškozením, ale i další oběti vyjmenovaných trestných činů.

S oběťmi trestných činů spáchaných při silničních dopravních nehodách je nutno pracovat velmi opatrně a obezřetně, poněvadž i v případě, že se jedná o trestné činy spáchané z nedbalosti, jejímiž následky jsou závažná poranění mající znaky některých z taxativ těžké újmy na zdraví popřípadě smrt člověka, tak je velmi složité zejména pro rodinné příslušníky uvedených těžce poraněných a pozůstalé po zemřelých pochopit jednání pachatele z nedbalosti. Tyto osoby jsou téměř ve všech případech značně psychicky zasaženy a někdy je nutná intervence odborných psychologických poradců a v neposlední řadě i pomoc psychologů a psychiatrů.

#### **2.3.4 Motiv trestného činu**

Jelikož jsou silniční dopravní nehody nedbalostními delikty, což vyplývá ze samotného výkladu výše uvedeného pojmu silniční dopravní nehody, chybí u nich zákonitě nejen cíl jednání pachatele, ale i motiv jednání pachatele, tento neexistuje. Vedle nedbalostních jednání, spočívajících v tak závažném porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, jejichž porušením dojde k vzniku dopravní nehody a následku, který má znaky trestného činu spáchaného z nedbalosti, jsou v souvislosti se silničními dopravními nehodami i jednání mající znaky trestných činů spáchaných úmyslným zaviněním. Jedná se o jednání spáchaná formou konání či opomenutí a až na jednu výjimku jsou vždy spáchané

v jednočinném či více činném souběhu s jednáním mající znaky trestného činu spáchaného z nedbalosti. Tuto výjimku tvoří výše v podkapitole 1.6 již autorem zmiňovaný trestný čin „Ohrožení pod vlivem návykové látky“ dle ustanovení § 274 odst. 1, 2 písm. a, b, c) trestního zákoníku, který je z hlediska jednání trestným činem, který lze spáchat pouze úmyslným jednáním i když k vzniku samotného následku spočívajícího ve vzniku dopravní nehody, ublížení na zdraví jiné osoby, způsobení větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku, postačí zavinění z nedbalosti.

Mezi nejčastější motivy úmyslného jednání pachatele mající znaky trestných činů spáchaných v silniční dopravě úmyslně, patří:

- subjektivní „potřeba“ užívat návykové látky a pod vlivem těchto používat k přemísťování se z bodu A do bodu B vozidlo určené pro silniční provoz, ale i kolejové vozidlo jako například tramvaj, které se přímo účastní provozu na pozemních komunikacích. Mezi návykové látky patří alkohol, drogy, kterými jsou v nejběžnějších případech amfetaminy a metamfetaminy, LSD, kokain, heroin a alkaloidy i kanabinoidy marihuany nebo jiné návykové látky, které jsou užívány v takovém rozsahu, že osoba ovlivněna těmito látkami není schopna bezpečně vozidlo ovládat. Ve většině případů samotné řízení vozidla nemá zvláštní důvod a řidič před započítím požívání návykových látek neměl v úmyslu řídit vozidlo, toto vyplynulo až ze situace či jeho potřeby (např. přemlouvání kamarády, kteří jsou si vědomi, že požil návykové látky a přemluví řidiče k řízení vozidla, nebo samotné vytahování se řidiče před kamarády atd). V některých případech však řidič má konkrétní důvod, řidič takto činí už v tom úmyslu, že s požíváním návykových látek začal již dobře, kdy věděl, že následně bude řídit vozidlo a s tímto i počítal (např. jízda z oslavy narozenin, na které řidič přijel vozidlem, věděl, že bude požívat alkoholické nápoje a věděl, že pojedje následně s vozidlem zpět do místa trvalého pobytu.) Z trestně právního pohledu se pak bude jednat o trestný čin „Ohrožení pod vlivem návykové látky“ podle ustanovení § 274 trestního zákoníku. Bohužel jsou i případy velmi nebezpečného jednání pachatele úmyslného trestného činu spáchaného pod vlivem návykové látky a to i v souvislosti s řízením

silničního motorového vozidla nebo tramvaje, kde pachatel jedná bez motivu a cíle, poněvadž se byť i z nedbalosti přivede vlivem návykové látky do stavu nepřičetnosti, ve kterém se dopustí činu jinak trestného a byť se prokazatelně v té době nacházel ve stavu nepřičetnosti, tedy nejednal v úmyslu porušit zájem chráněný trestním zákoníkem, protože jeho rozpoznávací schopnosti byly zcela nebo minimálně ze 2/3 vymizelé, tak je odpovědný za úmyslný trestný čin „Opilství“ podle ustanovení § 360 trestního zákoníku.

- nutnost řídit motorová vozidla popřípadě tramvaj po té co byl správním orgánem popřípadě soudem řidiči z důvodu porušení jiných zákonných a podzákonných předpisů uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel. Ve většině případu pachatel nemá zvláštní motiv, jedná se ve většině případu o osoby, kterým je zákaz činnosti uložen v souvislosti s řízením motorového vozidla pod vlivem návykové látky, tyto osoby bez zábrán dále přes tento zákaz řídí každodenně vozidla a to i přes opakované zákazy, dalším motivem může být nutnost v danou chvíli řídit motorové vozidlo i s vědomím, že se dopouštím dalšího protiprávního jednání, vyjma jednání mající znaky okolnosti vylučující protiprávnost, kterou je krajní nouze<sup>25</sup> apod. Z trestně právního pohledu se pak bude jednat o trestný čin „Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání“ podle ustanovení § 337 trestního zákoníku.
- ztížení či znemožnění dopadení, zejména pak pachatele trestného činu spáchaného v silniční dopravě, který je v době spáchání například pod vlivem návykové látky, nebo u něj probíhá zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel, tedy strach z odhalení tohoto jednání orgánů činných v trestním řízení, ale i z toho důvodu že si je vědom s ohledem na intenzitu střetu při dopravní nehodě a následný pohyb vozidel či chodce po dopravní nehodě, že způsobil závažná poranění nebo smrt a nechce nést zodpovědnost za tento následek. V souvislosti s tímto je ale nutno uvést, že vedle níže uvedeného trestného činu podle ustanovení § 151 trestního zákoníku se nemusí dopustit jen pachatel dopravní nehody,

---

<sup>25</sup> Ustanovení § 28 zákona č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* v posledním znění

nýbrž kterákoliv osoba, která má účast na dopravní nehodě a je zcela nepodstatná, zdali takto činí formou konání či opomenutí. Trestného činu podle ustanovení § 150 trestního zákoníku se v souvislosti s dopravní nehodou může dopustit pak kdokoliv, kdo neposkytne první pomoc poraněné osobě, tedy třeba i svědek a taktéž osoba, která je z povahy zaměstnání takovou pomoc poskytnout a to aniž by měla účast na dopravní nehodě (zde se jedná zejména o lékaře, zdravotníky, policisty, hasiče.) „Neposkytnutí pomoci“ podle ustanovení § 150 trestního zákoníku a „Neposkytnutí pomocí řidičem dopravního prostředku“ podle ustanovení § 151 trestního zákoníku.

## **2.4 Typické stopy při silničních dopravních nehodách**

Pojem kriminalistická stopa je v současné době ustálen a většina autorů popisuje pojem kriminalistické stopy shodně. Kolektiv autorů Konrád, Porada, Straus a Suchánek ve své společné učebnici<sup>26</sup> za kriminalistickou stopu považují „*každou změnu v materiálním prostředí nebo ve vědomí člověka, která příčinně nebo alespoň místně nebo časově souvisí s vyšetřovanou událostí, obsahuje kriminalisticky nebo trestněprávně relevantní informaci, je zjistitelná a informace z ní je využitelná pomocí dostupných kriminalistických, přírodovědných a technických metod, prostředků a postupů*“<sup>27</sup>.

Mezi typické stopy silničních dopravních nehod patří **materiální a paměťové stopy**.

### **Materiální stopy**

#### **1. Stopy na vozovce a těmi jsou:**

**a) jízdní stopy** - tyto stopy vytvářejí na vozovce volně se otáčející kola nebrzděného jedoucího vozidla, kdy kvalita stop závisí na povrchu vozovky a

---

<sup>26</sup> KONRÁD, Zdeněk et. al., *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-535-7.

<sup>27</sup> KONRÁD, Zdeněk et. al., *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. s. 54. ISBN 978-80-7380-535-7.



na kvalitě pneumatik vozidla. Tyto stopy jsou dobře zjistitelné zejména na měkkých površích, jako jsou prašné cesty, nebo sluncem rozežřáté asfaltové povrchy či vrstva sněhu na povrchu vozovky, hůř zjistitelné, nebo téměř nezjistitelné na tvrdých površích a dlažebních kostkách. Jízdní stopa je charakteristická tím, že tvar a reliéf dezénu zanechaný na povrchu odpovídá skutečnosti, což je významný faktor zejména při pátrání po řidiči, resp. vozidlu, jehož řidič z místa činu ujel, protože ze stopy lze na podkladě expertízy z oboru trasologie určit markanty pneumatiky, kterými mohou být například typ dezénu, poškozený povrch pneumatiky, nepravidelný dezén a podle těchto markant je možné identifikovat vozidlo.

- b) brzdné stopy** – tyto stopy vytvářejí ještě se otáčející ale již brzděná kola vozidla, jelikož brzděním je zpomalován jeho pohyb, v důsledku tohoto se otisk pneumatiky na vozovce ve směru jízdy rozmazává, tvar i typ dezénu je zkreslený a deformovaný. Na měkkých površích je brzdná stopa hlubší než jízdní, jelikož hmotnost brzděného vozidla jej více přitlačuje k vozovce.
- c) blokovací stopy** - tyto stopy jsou tvořeny neotáčejícími se, brzdným účinkem zablokovanými koly vozidla, na pevných a tvrdých površích vozovek je nalézáme ve tvaru tmavého pruhu, jsou výrazné, což je způsobeno silným třením pneumatiky o povrch vozovky a z těchto (pokud zjistíme začátek, délku a konec této stopy, popíšeme zda-li jsou na přímém úseku vozovky či v zatáčce, na vozovce se stoupáním či klesáním, zda-li jsou rovné či do oblouku) lze na podkladě výpočtů zjistit rychlost jízdy blokujícího vozidla před blokováním, jakož i následnou rychlost jízdy v okamžiku střetu s jiným vozidlem, popřípadě jiným účastníkem silniční dopravní nehody.
- d) stopy smyku** – tyto stopy mají zpravidla tvar křivky, vznikají na pevných površích vozovky, na suchých, ale i vlhkých površích vozovek jsou ve většině případů dobře viditelné a vznikají zejména při nachýlení vozidla do stran souběžně s pohybem vozidla vpřed při nepřiměřené rychlosti jízdy v zatáčkách a při náhlých brzděních na kluzké – namrzlé, mokré vozovce, jakož i při náhlém prudkém otočení – šknutí volantu při velkých rychlostech jízdy, při najetí na různé chemické nečistoty a povrchu vozovky, listí na vozovce, při špatně, resp. rozdílně nahuštěných pneumatikách na vozidle apod.

- e) dřecí a rycí stopy a stopy po vlečení** – tyto vznikají tlakem tvrdých předmětů, části dopravních prostředků a částí pevných překážek na povrch vozovky a to ať již zpevněný, či nezpevněný, zpravidla vnikají při nárazu vozidla do pevné překážky, ale i při střetech jedoucích vozidel, kdy vlivem naklonění vozidel při čelním střetu, resp. zaboření se předních částí vozidel do sebe dojde dotyku spodních částí vozidel, například motorů a převodovek s povrchem vozovky a k vytvoření ať již dřecí či rycí stopy v povrchu. Tyto stopy ale mohou vzniknout i od střetu skel světlometů vozidel, stopy po vlečení jsou typické při silničních dopravních nehodách se smrtelným následkem zejména tam, kde dojde ke střetu vozidla s chodcem, popřípadě najetí vozidla na tělo chodce, které před tím leželo na vozovce a které je vlečeno následně pod vozidlem, nebo tlačeno po povrchu vozovky před vozidlem, tyto nejčastěji vznikají při tření oděvu chodce o povrch vozovky, ale mohou vznikat i třením tkáně o povrch vozovky.
- f) Další materiální stopy**, kterými jsou zejména u silničních dopravních nehod se smrtelným následkem či jiným poškozením zdraví:
- **stopy podrážek obuvi chodce** - při střetech vozidel s chodcem, který přechází vozovku, tyto stopy jsou velmi důležité, pokud se podaří orgánu provádějícímu ohledání místa činu nalézt, jelikož podle těchto stop, zejména dle smykové stopy podrážky obuvi po povrchu vozovky, lze určit s vysokou přesností místo střetu vozidla s chodcem.
  - **biologické stopy** – zejména u silničních dopravních nehod se smrtelným následkem nebo následkem na zdraví, se na vozovkách, v případě střetu vozidla s chodcem nacházejí různé biologické stopy, kusy tkáně, skvrny, kapky, šmouhy či kaluže krve, vlasy apod., podle kterých můžeme například zjistit při řádném zadokumentování na vozovce (dle jejich rozptylu a následnými výpočty provedenými soudními znalci z oboru dopravy pro odvětví silniční dopravy, kde došlo ke střetu vozidla s chodcem, resp., kde došlo k prvnímu najetí vozidla na chodce, který ležel před střetem na vozovce.
  - **stopy po různých kapalinách na vozovce** – jakými mohou být ať už provozní kapaliny z vozidla, či jiné kapaliny, jako jsou například kapaliny, které nesl například chodec v době střetu s vozidlem v ruce apod., dle

těchto stop lze určit mnoho skutečností, jako např. směr ujetí vozidla po silniční dopravní nehodě, v některých případech nás stopy po provozních kapalinách z vozidla mohou dovést až k samotnému vozidlu, jehož řidiči z místa ujel apod.

- **věcné stopy**, kterými jsou všechny další stopy zjištěné na místě činu, na vozidlech, na tělech obětí, jako například úlomky laků a plastu z vozidel, střepy skla světlometů vozidel, střepy skel ze zasklených částí vozidel, různé předměty u střetů vozidla a chodce, které měl chodec u sebe nebo které nesl.

## 2. Stopy na zúčastněných vozidlech

Těmi jsou různé **trvalé deformace**, mnohdy až **destrukce** části vozidel, nebo celých vozidel plynoucí z mohutné decelerace, zde zejména dle hloubky deformace soudní znalec svým výpočty určuje při absenci stop na vozovce, nebo ve spojení s těmito, rychlost jízdy vozidla v době začátku reakce, jakož i v době střetu. Z těchto stop lze určit i část vozidla, kterou vozidlo narazilo do jiného vozidla nebo do pevné překážky, zde však neplatí, že ta část, která je nejvíce na vozidle poškozena přísluší prvotnímu nárazu. Dále jsou to různé **škrábance**, **otěry** na lakovaných částech karoserií vozidla, **vrypy a rýhy** v plastových částech vozidla, **otěry špíny a prachu** na karoseriích vozidla – tyto stopy jsou důležité zejména při střetech vozidel s chodci s neúplným překrytím za účelem zjištění části vozidla, kterým vozidlo do chodce narazil, nebo do které chodec sám narazil, což je v nejvíce případech u vběhnutí chodce na bok projíždějícího vozidla. Dále mezi předmětné stopy řadíme **biologické stopy**, které se zejména u silničních dopravních nehod se smrtelným následkem nebo jiným následkem na zdraví nacházejí jak v interiérech vozidel zúčastněných na silniční dopravní nehodě, tak i na vnějších poškozených částech vozidel, přičemž se jedná o kusy tkáně, skvrny, kapky, šmouhy či kaluže krve, vlasy apod., tyto stopy na vozidlech jsou důležité pro zjištění či ustanovení vozidla jehož řidič z místa činu ujel. Na podkladě porovnání biologických stop zajištěných na místě činu nebo z mrtvoly se stopami zajištěnými na vozidle, lze z těchto stop zjistit, kterou částí vozidlo do chodce narazilo, kdo vozidlo řídil, kde seděl ve vozidle účastník, který při této utrpěl poranění a to např. z vlasů, které nacházíme nejčastěji v čelních sklech rozbitých

hlavami účastníků apod. **Mikroskopické stopy**, kterými mohou být např. na vozidle vlákna z oděvu chodce při střetu vozidla s chodcem, vlákna z oděvu oběti – mrtvoly, která byla jednou z osob osádky vozidla zajištěná na sedačkách, úlomky laku z vozidla, stěry z otěrů laku na poškozených částech vozidel apod. **Mechanoskopické stopy**, kterými jsou například střepy skla a úlomky plastu zajištěné z vozidla. **Trasologické stopy** například z brzdového pedálu vozidla, ze kterých lze trasologickou expertízou zjistit, kdo vozidlo řídil apod., jakož i další, zejména **věcné stopy**, kterými jsou například poškozené žárovky ze světlometů či ukazatelů směru jízdy vozidel, jelikož i z úplně rozbitých žárovek znalec svým zkoumáním pozná, zdali byla vlákna žárovky rozžhavena v době poškození, tedy v době nehody a tedy, zda před nehodou tyto žárovky svítily apod.

U všech stop zajištěných na vozidlech či vozidle, které mělo, nebo která měla účast na nehodě, je důležité zjistit, ***zda jde o stopy, které vznikly v příčinné souvislosti s touto nehodou, určit mechanismus vzniku těchto stop a vyjasnit si, zdali existuje srovnávací materiál pro porovnání s materiálem sporným***, jelikož stopy zajištěné na zúčastněných vozidlech spolu se stopami zajištěnými na vozovce zpravidla umožňují zjištění mnoha podstatných okolností a skutečností jakými jsou např. určení místa střetu, začátek reakce řidičů a tedy umožňují modelování průběhu silniční dopravní nehody. Samotné stopy na vozidlech, které mají charakter deformací a destrukcí, jak je výše uvedeno, umožňují přesné výpočty rychlosti jízdy vozidel. Dle dislokace deformací, působení síly, která je způsobila, lze v mnoha případech provedenými výpočty zjistit i zavinění silniční dopravní nehody konkrétním vozidlem.

### **3. Stopy na pevných objektech**

Jsou to stopy, které se vyskytují při sjetí vozidel mimo vozovku, jsou to stopy na pevných částech budov, oploceních domů, zábradlích, stromech, svodidlech, obrubnicích, sloupech veřejného osvětlení a sloupcích dopravního značení jako například **rýhy od pevných částí vozidla a otěry pneumatik na vyvýšených obrubnicích, otěry laku z vozidel, rýhy v omítkách budov apod.** Získáním těchto stop zjistíme opět mnohé okolností, zejména např. u havárií vozidel lze tak zjistit místo vyjetí vozidla mimo vozovku přes vyvýšený obrubník apod., místo nárazu vozidla do zábradlí či svodidla atd.

#### 4. Stopy na těle oběti nebo zraněných osob a jejich oděvu

Tyto typické stopy mnohdy pomohou objasnit podstatu nehody. Jedná se o četná **vnější a vnitřní poranění**, která nám posoudí na místě silniční dopravní nehody přivolaný lékař záchranné služby, případně je u mrtvol následně podrobně popíše v pitevním protokolu i soudní lékař, tedy soudní znalec z oboru zdravotnictví pro odvětví soudního lékařství, při provádění soudní pitvy. Soudní znalec při provádění soudní pitvy kromě vnitřních a vnějších poranění mrtvoly jakými jsou např. **tržné rány na těle poraněného či oběti, podlitiny, posmrtné skvrny, odřeniny, místa kde přes kůži vyčnívají kosti u otevřených zlomenin, stopy po pneumatikách, částech vozidla (chladiči, nárazníku, světlometů) apod.**, popisuje také **stav oděvu oběti a tělesné znaky** jakými jsou výška, váha apod.

Stopy na těle oběti a poraněných osob, jejich řádné zadokumentování je důležité, jelikož dle postižených částí těla a závažností poranění účastníků lze mnohdy zjistit mnoho podstatných okolností, jako např. zdali oběť s ohledem na deformaci interiéru části vozidla, ve kterém měla dle svědků sedět, sedět mohla, zdali byla oběť připoutaná bezpečnostním pásem apod. Ideálem by bylo každou osobu, která utrpěla poranění, byť nepatrného charakteru, nechat prohlédnout lékařem za účelem zjištění případných poranění nebo alespoň zadokumentování viditelných stop na těle – odřeniny, podlitiny na hrudníku od bezpečnostních pásů apod.

U mrtvol a zejména chodců, se kterými se vozidla střetla nebo na něž najelo vozidlo (i když nedošlo k úmrtí se na místě činu a pokud to okolnosti před odvozem poraněných do zdravotnických zařízení nebo před odvozem těla mrtvoly na Ústav soudního lékařství), se provádí fotodokumentace oděvu na těle oběti či mrtvoly nebo se toto dokumentuje i na videozáznam. Na těchto fotografiích či videozáznamu, je nutné, co možná nejlépe zachytit místa, kde došlo k roztržení oděvu, prodření oděvu apod., a následně vyžádat u lékaře, který v nemocnici poskytoval pomoc poraněnému a který popisoval poranění vzniklá na těle (toto provádí zpravidla lékař, případně soudní znalec z oboru zdravotnictví provádějící soudní pitvu), zajištění oděvu oběti, který následně slouží jako stopa důležitá pro další kriminalisticko–technické zkoumání, jelikož v oděvu mohou být další kriminalistické relevantní stopy, např. mikrostopy v podobě nepatrných mikročástic

laků, skla z vozidla, vlákna ze sedadel vozidla, stopy po pneumatikách, po prodření, oděrky laku vozidla na pevných částech oděvu (např. knoflících) apod., které jsou vzhledem k miniaturní velikosti pouhým okem neviditelné.

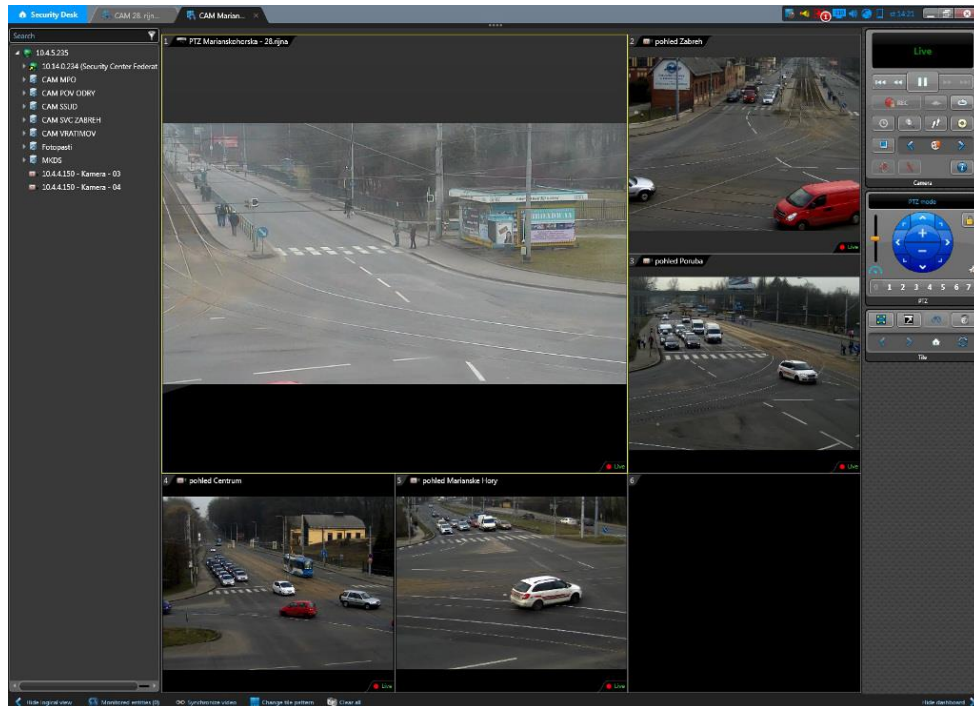
## **5. Stopy z kamerových systémů**

Jedním z fenoménů současné moderní doby jsou kamerové systémy, sloužící ke sledování zájmových prostor, k zobrazování záběrů na monitorech a archivaci natočených záběrů. Pomáhají tak při ochraně majetku, bezpečnosti osob a ochraně veřejného pořádku. Jejich velké rozšíření na řadě veřejně přístupných míst, ale i na soukromých objektech a ve vozidlech mají kriminalisticky relevantní charakter, v situacích kdy zachycují reálný průběh trestného činu nebo jeho části, v místě a čase včetně řady relevantních okolností (monitoringem pokrývají různé komunikace, komunikační uzly, parkovací plochy, pozemky a jiné). Velmi často však bývají v soukromé správě nebo ve správě různých institucí, a aby bylo možné tyto významné záběry důkazně použít, musí být procesně použitelným způsobem zajištěny (§ 78, 79 trestního řádu) a protokolárně. Při jejich zajištění je třeba dodržovat některé zásady:

- aby nedošlo k ztrátě nebo poškození záznamu je třeba zajištění provádět za asistence jeho obsluhy, správce kamerového systému, kriminalistického znalce, kriminalistického specialisty na informační technologie nebo firmy, která prováděla jeho montáž,
- vždy je třeba provést komparaci systémového času s reálným časem včetně data a případné rozdíly protokolovat.

Tam, kde kamerové systémy nedisponují záznamem, je alespoň možné využít paměťových stop jeho obsluhy, která sleduje monitory, na kterých se záznamy online zobrazovaly.

Obrázek 1 Městský dohledový kamerový systém Ostrava



Zdroj: <sup>28</sup>

## Paměťové stopy

Stopy, které vznikají konkrétním vjemem, nebo vjemy ve vědomí člověka, na kterého působí organické nebo anorganické prostředí, zůstaly v paměti účastníků, kterými jsou jak řidiči vozidel, tak i poškození (oběti trestného činu) a svědci jako osoby z osádek vozidel, ale i náhodní kolemjdoucí. Paměťové stopy ovšem nejsou do dnešní doby s přesností a dokonalostí vyhodnotitelné. Z hlediska kriminalistické praktické činnosti jsou považovány jako výlučné, kdy samotná výlučnost těchto stop spočívá v tom, že vznikají zprostředkovaně vnímáním lidskými smysly a to sluchem, zrakem, čichem, chuti nebo hmatem.

---

<sup>28</sup> [www.google.com: MDKS+ Ostrava \[online\]. \[cit. 4.2.2022\]. Dostupné z: \[https://www.google.com/search?q=MDKS+Ostrava&tbm=isch&ved=2ahUKEwjGrb3Djeb1AhVES EEAHaG\\\_CkoQ2-cCegQIABAA&oq=MDKS+Ostrava&gs\\\_lcp=CgNpbWcQDDoECAAQGFCJCVisFWCaKWgAcAB4AIABa4gBigKSAQMyLjGYAQcGaqGqAQtd3Mtd2l6LWltZ8ABAQ&sclient=img&ei=mSP9YYb9B8SQhbIPof-q0AQ&bih=935&biw=1663&client=firefox-b-d&hl=cs#imgsrc=1mAD-tPZm92cnM\]\(https://www.google.com/search?q=MDKS+Ostrava&tbm=isch&ved=2ahUKEwjGrb3Djeb1AhVES EEAHaG\_CkoQ2-cCegQIABAA&oq=MDKS+Ostrava&gs\_lcp=CgNpbWcQDDoECAAQGFCJCVisFWCaKWgAcAB4AIABa4gBigKSAQMyLjGYAQcGaqGqAQtd3Mtd2l6LWltZ8ABAQ&sclient=img&ei=mSP9YYb9B8SQhbIPof-q0AQ&bih=935&biw=1663&client=firefox-b-d&hl=cs#imgsrc=1mAD-tPZm92cnM\)](https://www.google.com/search?q=MDKS+Ostrava&tbm=isch&ved=2ahUKEwjGrb3Djeb1AhVES EEAHaG_CkoQ2-cCegQIABAA&oq=MDKS+Ostrava&gs_lcp=CgNpbWcQDDoECAAQGFCJCVisFWCaKWgAcAB4AIABa4gBigKSAQMyLjGYAQcGaqGqAQtd3Mtd2l6LWltZ8ABAQ&sclient=img&ei=mSP9YYb9B8SQhbIPof-q0AQ&bih=935&biw=1663&client=firefox-b-d&hl=cs#imgsrc=1mAD-tPZm92cnM)

Jejich tvorba není dostatečně spolehlivě a dokonale objasněna. Z kriminalistického hlediska nejznámější autoři jako Porada, Straus, Konrád a Suchánek ve svých monografických i bibliografických publikacích uvádějí, že existují paměťové stopy krátkodobého, střednědobého a trvalého charakteru. Z kriminalistického hlediska stopy krátkodobého charakteru nemají kriminalistický význam.

Vnímání, fixování a uchovávání paměťových stop, je zcela nezpochybnitelně ovlivněno schopnostmi a vlastnostmi osoby, která stopy vnímá, fixuje a uchovává ve své paměti, tedy i samotným vztahem osoby ke konkrétní vnímané události. Je nutné si uvědomit, že například osoba s postižením zraku nebo s velmi špatným zrakem, nám nemůže poskytnout vizuální informaci, ale může nám poskytnout informaci například akustickou, čichovou, hmatovou, chuťovou.

Paměťové stopy nevznikají okamžitě poté, co vnímáme určitou událost. Doba, kdy dochází od vjemu k fixování stopy v paměti konkrétní osoby, je různě dlouhá a dle příslušných literatur pojednávajících o problematice paměťových stop, se pohybuje v desítkách sekund, což může mít v mnoha případech praktický kriminalistický význam, poněvadž popsany odstup od vjemu k fixování a vybavení si těchto stop se může mnohdy projevit negativně například při výslechu konkrétní osoby. Z výše uvedených důvodů nelze tyto stopy zejména svědků zpravidla využívat opakovaně zejména při vyšetřování silničních dopravních nehod, proto by měl být každý taktický postup dokumentace těchto stop před započítím samotného úkonu řádně připraven a v rámci jeho provádění by měl být tento úkon, kterým je zpravidla výslech svědka, řádně propracován, poněvadž byť se to v praxi zpravidla děje, neměla by se opakovaně vyslýchat osoba svědka ke konkrétní události, protože tímto nezískáme nové informace, ale naopak zpravidla získáme vyfabulované, tedy kriminalisticky irelevantní informace.

V oblasti prověřování a vyšetřování příčin vzniku silničních dopravních nehod, jejich případného utajování a otázek zavinění, jsou výpovědi důležité, proto je nutno je dokumentovat co možná nejdříve, jelikož jsou lehce znehodnotitelné procesem necíleného samovolného zapomínání. Pokud konkrétní osoba nechce sdělit jejich obsah, jakož i v případě, že nemůže sdělit jejich obsah (zejména z



důvodů, že trpí duševní poruchou, utrpěla poranění související s bezvědomím apod.), jsou tyto stopy nedostupné.

Vedle důležitosti těchto stop v procesu prověřování a vyšetřování silničních dopravních nehod, je nutné brát v potaz skutečnosti, které ve svém monografickém článku publikovaném v měsíčníku *Kriminalistika* 1/2005 uvádějí jeho autoři doc. Ing. Jindřich ŠACHL, CSc., z dopravní fakulty ČVUT Praha a znaleckého ústavu ADN-Konzult společně s prof. MUDr. Přemyslem STREJCEM, DrSc., z ÚSL a toxikologie UK Praha, který pojednává o amnézii a vlivech, které problematizují hodnotu výpovědí po dopravních nehodách<sup>29</sup>.

Autoři zde poukazují na skutečnost, že zejména při dopravních nehodách může být proces fixování významných skutečností v paměti blokován mimo jiných skutečností i samotnou extrémností vjemu samotného děje, délkou trvání nehodové události, poněvadž samotný průběh celého nehodového děje probíhá v jednotkách, maximálně desítkách sekund a s tím souvisí ta skutečnost, že průběh nehodového děje je vnímán a zapamatováván nepřesně, v mnoha případech zcela nesprávně, proto nelze v mnoha případech, až na výjimky vnímat, nebo hodnotit tyto výpovědi jako úmyslně a vědomě zkreslené.

Je nutné se tedy ztotožnit s názorem autorů tohoto pojednání, že: „ *Lidé, kteří prožili střet s vozidlem (jako chodci nebo jako osádka vozidla), ve většině případů nevědí, co se před střetem dělo*“.<sup>30</sup> Medicína tento stav nazývá amnézií, která po dopravních nehodách je jevem tak frekventovaným, že je spíše výjimkou, když si člověk reálně vybavuje celý skutkový děj po prožitém úderu a většina poraněných, někdy i neporaněných si nevybavuje poslední chvíli před střetem.

Oproti tomuto výše uvedenému je nutné poukázat na skutečnost, že v mnoha případech mohou paměťové stopy přispět k řádnému komplexnímu posouzení celé události, posouzení nebo objasnění právně relevantních otázek, a to i přes tu skutečnost, že zejména osoby, které jsou poškozenými či pozůstalými mnohdy i úmyslně v určitých skutečnostech zkreslují podstatné informace v neprospěch

---

<sup>29</sup> ŠACHL. Jindřich a Přemysl STREJC. Amnézie a vlivy problematizující hodnotu výpovědí po dopravních nehodách. *Kriminalistika*. 2005, s. 51-53.

<sup>30</sup> ŠACHL. Jindřich a Přemysl STREJC. Amnézie a vlivy problematizující hodnotu výpovědí po dopravních nehodách. *Kriminalistika*. 2005, s. 53.

osoby, kterou vnímají jako tu osobu, která dle jejich (mnohdy špatného a ničím neopodstatněného) názoru, škodu, poranění či dokonce smrt zavinila, a to z důvodu zaujatosti proti této osobě. Naopak u osob, které své chování, či jednání vnímají jako protiprávní či nezákonné, mohou být paměťové stopy zkresleny v úmyslu co nejvíce bagatelizovat své jednání a nepravdivě se obhajovat.

## **2.5 Typické kriminální situace při vyšetřování silničních dopravních nehod**

Za nejběžnější typické vyšetřovací situace v počáteční fázi vyšetřování lze považovat:

### **Relativně nezměněný stav**

Tato situace je zpravidla zjišťována policisty v relativně krátké době po silniční dopravní nehodě, a jedná se o stav, kdy vozidla, která měla na ní účast (popřípadě tělo zemřelého), zůstala v konečných postaveních či poloze, že na vozovce nebo v místě, kde se chodec po střetu nacházel, byla vyznačena jeho poloha, účastníci včetně svědků se nacházejí na místě silniční dopravní nehody.

Tato situace je ideální.

### **Změněná situace na místě**

Tato situace vzniká jednak s cílem úmyslně utajit silniční dopravní nehodu, ale i z důvodu nahodilých, např. při pozdním ohlášení. Jde zpravidla o stav, kdy účastníci ani jejich vozidla se na místě nenacházejí, ať již proto, že vozidla byla odtažena nebo proto, že některý z účastníků z místa ujel v úmyslu utajit silniční dopravní nehodu nebo některou z okolností důležitých pro její objasnění, např. zjištění požití alkoholu či jiných návykových a psychotropních látek, zranění spolujezdce apod., anebo také o stav, kdy se účastníci včetně jejich vozidel a svědci na místě sice nacházejí, ale vozidla nejsou v konečných polohách po střetech a konečné polohy nejsou nijak vyznačeny.

Každá z těchto uvedených typických vyšetřovacích situací má za následek rozdílné nároky na vyšetřující orgány a představuje různé důkazní potíže.

První z výše uvedených vyšetřovacích situací je takzvaně pozitivní, ve většině případů v podstatě nekonfliktní a umožňuje vyšetřujícím orgánům rychlé zjištění příčin vzniku a jejího viníka. Druhá vyšetřovací situace je takzvaně negativní, zpravidla bývá výrazně problémová, obvykle poskytuje jen minimální informace k objasnění věci a vypátrání pachatele, časová prodleva v těchto případech umožňuje pachateli odstranit stopy a opravit poškozené části vozidla, znesnadnit až zmařit objektivní zjištění požití alkoholu a jiných návykových nebo psychotropních látek apod. Na místě dochází k různým změnám v důsledku silničního provozu a klimatických podmínek.

## **2.6 Zvláštnosti předmětu vyšetřování silničních dopravních nehod**

Silniční dopravní nehody svými typickými příčinami, podmínkami vzniku, nehodovým jednáním a nehodovou událostí, jsou určujícím faktorem pro zvláštnosti předmětu, pro rozsah dokazování i pro zvláštnosti předmětu vyšetřování.

### **Předmět dokazování**

Je skupina skutečností, které jsou důležité pro rozhodování a postup orgánu činného v trestním řízení, jsou to **okolnosti důležité ve věci samé**, tedy skutečnosti rozhodné z hlediska **hmotného práva, okolnosti důležité pro postup v tr. řízení**, např. okolnosti, na podkladě kterých se rozhoduje o konečném opatření, okolnosti, které vedly a umožnily spáchání trestného činu a okolnosti umožňující stanovení výše škody.

Předmětem dokazování je zejména situace, před kterou je policejní orgán postaven, které bezprostředně předcházela v reálném čase dopravní nehoda s následky, které jsou na místě události patrné nebo se jedná o zinscenovanou situaci jako tzv. fingovanou dopravní nehodu (jejíž motivací je získání majetkového prospěchu, což ale spadá do oblastí hospodářské kriminality a tématu, kterým se zabývá předmětná bakalářská práce, se tudíž dotýká pouze marginálně), v tom smyslu, že jsou zřejmé následky mající původ např. v jiné silniční dopravní nehodě nebo již poškozená vozidla byla znovu cíleně a úmyslně decelerována apod. Zpravidla důsledným ohledáním je možné tyto situace spolehlivě odhalit, neboť

v takových případech na místě činu absentují typické stopy, které musely předestřené situaci předcházet a ty na místě samém (in situ) neexistují. Kriminalistická praktická nauka je zná pod pojmem negativní okolnosti.

V ostatních případech je předmět dokazování vymezen na to:

- zdali se dopravní nehoda stala, za jakých okolností a podmínek k ní došlo, což je předmětem vymezení skutku v podobě popisu skutku minimálně v počátečních fázích šetření popisu skutkových okolností,
- kdo předmětnou dopravní nehodu zavinil a zda lze toto zavinění dopravní nehody (jako obligatorní znak protiprávnosti) spojit s trestným činem, jinými slovy, zda se o trestný čin jedná a zda lze u konkrétní osoby vyvodit za tento trestný čin trestní odpovědnost,
- na podstatné okolnosti:
  - k posouzení povahy a závažnosti trestného činu,
  - k posouzení osobních a majetkových poměrů viníka nehody,
  - umožňující stanovení následku, výše majetkové újmy, rozsahu nemajetkové újmy způsobené primárně trestným činem, které vedly nebo umožnily spáchání trestného činu.

### **Rozsah dokazování**

Rozsahem dokazování jsou označovány hranice dokazování, které spolu s množstvím a kvalitou důkazů prokazují předmět dokazování. Vymezení předmětu dokazování a rozsahu dokazování je ve všech stádiích trestního řízení zpravidla a v zásadě stejný, což však neznamená, že v praxi pro objektivní dokazování můžeme vystačit pouze se zákonem vymezeným rozsahem dokazování, který je v praxi zpravidla širší, než obecně uvádí trestní řád.

### **Předmět vyšetřování**

System jednání a chování účastníků, kteří ve svém souhrnu zapříčinili vznik silniční dopravní nehody a její následky. Tento je širší, než předmět dokazování, protože zahrnuje všechna jednání a chování účastníků, tedy i ta jednání, která bezprostředně nesouvisí s vznikem, ale ve svých důsledcích vedou ke vzniku kolizních situací (například psychický a fyzický stav řidiče).

### **Uvedené zvláštnosti jsou dány i charakterem silniční dopravní nehody:**

- **srážka dvou vozidel**, zde se zaměříme mj. na zjištění a prokázání směru a způsobu jízdy všech účastníků, charakteru vybočení z obvyklého způsobu jízdy jednoho, obou nebo více účastníků v daném místě, počtu, charakteru a stavu spolujezdců v motorových vozidlech, charakteru pozemní komunikace a způsobu značení předností v jízdě, chování účastníků silničního provozu a jejich možnost ovlivnění jízdy účastníků apod.
- **srážka vozidla s chodcem**, zde se zaměříme mj. i na zjištění chování chodce v silničním provozu, míry předvídatelnosti nehodové události ze strany řidiče vozidla včetně chodce jako účastníka silničního provozu, směru a místa vstoupení a následné chůze chodce přes pozemní komunikaci, způsob a rychlost chůze, vzájemnou polohu chodce a vozidla v celém průběhu nehodového děje, jakož i chování ostatních účastníků silničního provozu.
- **srážka cyklisty s jiným vozidlem**, zde se zaměříme mj. i na zjištění chování cyklisty v silničním provozu, míru předvídatelnosti nehodové události ze strany těchto účastníků silničního provozu, technický stav jízdního kola, směru, způsobu a rychlostí jízdy, vzájemné polohy jízdního kola, cyklisty a druhého vozidla v celém průběhu nehodového děje, jakož i chování ostatních účastníků silničního provozu.
- **najetí vozidla na pevnou překážku**, zde se zaměříme mj. i na zjištění charakteru umístění a označení pevné překážky v silničním provozu, způsobu jízdy vozidla, chování spolucestujících ve vozidle, viditelnost překážky, povětrnostní podmínky a rozhledové poměry z místa řidiče jedoucího vozidla, míry předvídatelnosti neoznačení překážky v nepřehledných místech, kdo překážku způsobil a zdali jsou překážky trvalejšího rázu legální,
- **havárie vozidla**, zde se mj. zaměříme i na zjištění stupně únavy řidiče vozidla, jeho schopnosti reagovat na změny v silničním provozu, u nákladních vozidel na způsob rozložení a zabezpečení nákladů,

dodržování předepsaných přestávek řidiči, případnou příčinu havárie ovlivněnou mikropánkem či technickou závadou na vozidle.

- **srážka s kolejovým vozidlem**, zde se při srážce zejména s tramvají mj. zaměříme i na zjištění způsobu jízdy řidiče tramvaje, zejména pak zda se např. neomezil při upozornění ostatních účastníků silničního provozu, že se blíží tramvajová souprava pouze na výstražné zvukové znamení a zdali současně s tím včas snížil rychlost jízdy tramvaje, na zjištění počátku brzdné dráhy tramvaje, vyhodnocením záznamového zařízení o průběhu jízdy, zjištění slyšitelnosti výstražného zvukového zařízení tramvaje, způsob jízdy motorového vozidla, chování chodce, cyklisty, zjištění míst a poloh, ve kterých se nacházeli případní svědci.
- **specifickým druhem je silniční dopravní nehoda při ujetí, nebo útěku řidiče či účastníka z místa**, zde se mj. zaměříme zejména na zjištění motivu ujetí nebo útěku řidiče nebo účastníka, zjištění podrobného a co nejpřesnějšího popisu motorového vozidla a osoby řidiče nebo účastníka, zajištění takových stop, které se běžně při dokazování a vyšetřování, resp. ohledání místa nezajišťují a to zejména trasologických, pachových, daktyloskopických, biologických, mikro, mechanoskopických apod., zajištění záznamů z kamerového systému v blízkém i širším okolí místa činu, příjezdových a odjezdových cestách, zjištění umístění přenosových buněk mobilních operátorů i pevných telefonních stanic a následné zajištění výpisu z telekomunikačního provozu, provedení prověrky blízkého i širokého okolí místa činu za účelem vypátrání podezřelého vozidla, provedení operativního šetření v opravárnách, při podezření na zranění provedení prověrek ve zdravotnických zařízeních.<sup>31</sup>

Motiv utajování může být vázán na **časově omezené důvody a časově neomezené důvody**.

Časově omezené důvody spočívají v tom, aby ta konkrétní trestně právní relevantní skutečnost v určité době zmizela z dosahu orgánu činných v trestním

---

<sup>31</sup> CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998.  
CHMELÍK, Jan. *Ohledání místa činu*. Praha: MV ČR, 1995.

řízení, tedy byla utajena po dobu, než zcela zmizí. Jedná se zejména o odbourání návykových látek z těla s vazbou na časovou souvislost po dobu skutku, a když je pachatel náhodou vypátrán v této době, pak používá obranu formou komplikování dokazování, uvádí například, že požil alkohol až po dopravní nehodě apod.

Časově neomezené důvody pak spočívají například v tom, že pachatel utíká proto, aby se na něj vůbec nepřišlo jako např. u maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, protože nevlastní řidičské oprávnění, je v době vzniku silniční dopravní nehody v pátrání pro jinou trestnou činnost apod.

V případě, zjištění podezřelého vozidla je nutné toto vozidlo podrobně ohledat a zajistit maximum relevantních stop popř. k takovému úkonu přizvat znalce je-li na místě podezření, že vozidlo již bylo opravováno. U tohoto specifického druhu, je velmi důležité provedení okamžitých opatření na místě činu, směřujících k pátrání po horké stopě. Velkou pozornost je třeba věnovat především materiálním a paměťovým stopám zjištěným na místě činu s cílem získat co nejvíce informací k vozidlu a pachateli, kteří místo události opustili. Jde především o informace k výrobní značce, barvě vozidla, markantům na vozidle, registrační značce apod. Rozsah ohledání místa činu je třeba stanovit nad rozsah běžný, při tom je nutno počítat s tím, že při ujetí mohlo dojít k odpadnutí částí poškozeného vozidla, které tak mohou později posloužit k jeho identifikaci. V případě zjištění nebo vytipování podezřelé osoby, která by mohla být pachatelem, řádně prověřit její alibi, přičemž je nutné brát v potaz, že pachatel měl čas na odstranění stop a dost času na to, aby vykonstruoval falešné alibi, které mu v mnoha případech potvrzují rodinní příslušníci a podobně.

Zde podotýkám, že samotné odstranění stop, čímž je myšlena i oprava poškození na vozidle pachatele, který se tímto snaží utajovat předmětnou událost, je sama o sobě důkazem a to zejména v případech, kdy se pachatel vymlouvá např., že nevěděl o tom, že došlo k dopravní nehodě, že si není vědom střetu, že jeho vozidlo nebylo poškozeno a přes to odstraňoval nebo zajistil odstranění stop – poškození vozidla

## **2.7 Podněty k vyšetřování silničních dopravních nehod**

Silniční dopravní nehody jsou v drtivé většině, až na výjimky, oznamovány telefonicky a to pachatelem, svědky, poškozenými ale v mnoha případech i anonymně. Občas nastane situace, kdy dojde k dopravní nehodě před zraky policistů vykonávajících v té době službu a zde se zahájí vyšetřování dopravní nehody *ex-officio*, tedy z úřední povinnosti. V případě oznámení dopravní nehody telefonicky popřípadě přímo občanem osobně je úkolem policistů přijímajících oznámení získat základní informace o:

- místu dopravní nehody a hustotě provozu na místě dopravní nehody,
- charakteru a rozsahu dopravní nehody,
- následcích dopravní nehody,
- zda byla přivolána první pomoc (lékař, hasiči),
- jméně a adrese oznamovatele.

V případě, že dojde po dopravní nehodě k újezdu, či útěku účastníka z místa činu pak je na místě již v rámci tohoto oznámení za účelem neprodleného zahájení pátrání po rychle stopě a vyhlášení pátrání, zjišťovat popis vozidla, které bylo zúčastněno na dopravní nehodě a z místa se jedním účastníkem vzdálilo, popis osoby řidiče, který se z místa vzdálil buď útěkem, nebo újezdem, směr újezdu atd.

## **2.8 Zvláštnosti počátečních vyšetřovacích a operativně pátracích úkonů a opatření na místě silniční dopravní nehody**

Objasňování silničních dopravních nehod je samostatnou etapou, ve které se obecně vstupní informace transformují z pozice pochybností, podezření, nejistoty do pozice částečné, ale odůvodněné jistoty poznání některých dílčích okolností událostí. Je to okruh otázek, jejichž vyřešení dovoluje s vysokou mírou pravděpodobnosti konstatovat, že konkrétní událost se skutečně odehrála a že byla spojena s jedním konkrétním osobou, jakož i to, že toto jednání bylo v rozporu s platnou a účinnou právní normou. Teprve pak může událost vyústit v hodnocení, že je dáno podezření ze spáchání protiprávního jednání, které může být kvalifikováno jako správní delikt nebo trestný čin.



Ve stádiu počáteční etapy objasňování konkrétní události, tedy ve stádiu zjišťování a zajišťování prvotních informací o události v silničním provozu se aplikuje řada opatření, která mají za cíl, kromě jiného, i vytvořit podmínky pro realizaci operativně pátracích procesních úkonů.

### **Rozsah počátečních neodkladných a neopakovatelných opatření a úkonů**

Rozsah je zcela bezpochybně závislý na druhu konkrétní události, na prioritách jednotlivých neodkladných a neopakovatelných úkonů, kterými mohou být:

- **počáteční neodkladná opatření**, mezi která řadíme např. poskytnutí první pomoci zraněným osobám a zajištění jejich majetku, odstranění hrozícího nebezpečí, které vzniklo, uzavření místa, zjištění totožností případných svědků, obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jakož i zajištění pronásledování účastníka silniční dopravní nehody, který z místa utekl, nebo ujel,
- **počáteční neodkladné vyšetřovací úkony**, mezi tyto řadíme zejména ohledání místa činu a v rámci tohoto i zjištění existence kamerových systémů na místě činu, v okolí, a jeho následné zajištění jejich záznamů, ohledání dopravních prostředků, těl a oděvu zemřelých, dalších kriminalisticky relevantních objektů jako jsou např. pevné překážky, včetně vyhledání a zajištění všech stop nacházejících se na uvedených objektech ohledání nacházejících se stop, jakož i ověření, zdali účastníci nejsou pod vlivem návykové látky a vysvětlení účastníků a očitých svědků.

### **Činitelé určující prověřování a objasňování silničních dopravních nehod**

Charakteristickými činiteli určující prověřování a objasňování jsou:

- způsob průběhu a utajování silniční dopravní nehody,
- způsob provedení prvotního zásahu na místě ze strany policie, tedy zásahu spočívajícím v zamezení vzniku další silniční dopravní nehody, rozšíření stávající události a vzniku dalších škodlivých následků,
- způsob zjištění podmínek a postupné zjišťování skutečného vzniku a průběhu silniční dopravní nehody.

## **Počáteční neodkladné a neopakovatelné úkony a opatření**

Silniční dopravní nehody jsou ve většině případů objasňovány v časové tísní a s vysokým nárokem kladeným na policejní orgány z psychického hlediska.

Úkony jsou charakteristické tím, že z objektivních i logických důvodů předcházejí ostatním úkonům a opatřením, jelikož jsou způsobila už na samém počátku zabezpečit podmínky pro cílenou a plánovanou činnost, kterou je třeba zjistit skutečný stav.

Z tohoto vyplývá, že vhodná volba počátečních neodkladných a neopakovatelných úkonů a opatření je v konečném důsledku efektivní při zohledňování maximální objektivnosti objasnění.

S ohledem na skutečnost, že silniční dopravní nehody jsou zpravidla jedinečné a neopakovatelné události, které jsou si podobné jen vnější charakteristikou, proto počáteční úkony a opatření nabývají charakter neodkladnosti a neopakovatelnosti v průběhu objasňování ve vztahu k jedinečnosti konkrétní silniční dopravní nehody.

## **Ohledání místa činu - silniční dopravní nehody**

Hned na začátku je třeba si uvědomit skutečnost, že při ohledání místa silniční dopravní nehody, bez ohledu na rozsah následků na majetku, zdraví či dokonce životech, zejména pak při situacích, kdy účastník místo činu opustí, je velký předpoklad absence paměťových stop a výskytu velkého počtu negativních okolností. Proto je samotné ohledání místa činu, dopravních prostředků, těl a oděvu mrtvol velmi specifické neboť je zároveň začátkem i koncem kriminallistické činnosti, a proto každá chyba, které se policejní orgán na místě činu dopustí, může negativně ovlivnit průběh a výsledky vyšetřování.

Jedná se o procesní úkon, při kterém orgán činný v trestním řízení bezprostředním pozorováním a za pomoci dalších metod zjišťuje, zkoumá a podchycuje materiální situaci na místě činu, stopy, předměty a dokumenty, které mohou být věcnými nebo listinnými důkazy, na jejichž základě mohou být odůvodněně stanoveny okolnosti důležité pro trestní řízení.

K tomuto procesnímu úkonu je oprávněn policejní orgán přizvat znalce, a to ať již z technických oborů pro různá odvětví, zejména pak z oboru dopravy, ale i zdravotnických oborů, zejména pak pro odvětví soudního lékařství a podobně. Blíže bude pojednáno níže v podkapitole týkající se znaleckého zkoumání.

Po příchodu na místo činu je třeba provést tzv. **orientační** ohledání místa činu. Jedná se o obhlídku místa s cílem se na místě orientovat, stanovit hranice místa činu pro následné ohledání a stanovit nejvhodnější způsob ohledání, který je z velké míry závislý zejména na rozsahu a následcích konkrétní silniční dopravní nehody.

Poté následuje **podrobné** ohledání místa činu, v rámci kterého lze aplikovat různé způsoby. V rámci ohledání místa činu se nejčastěji používají tyto způsoby:

**koncentrický** - postup po spirále od kraje ke středu ohledávaného místa činu.

**excentrický**- postup po spirále od středu k okraji ohledávaného místa činu.

U silničních dopravních nehod hromadného charakteru s velkým počtem zraněných a mrtvých je s přihlédnutím k počtu zasahujících policistů vhodnější zvolit i jiný ze způsobů ohledání, jako např. **frontální**, což je postup od jedné strany určené za výchozí linií k jeho protilehlé straně, **kruhový nebo rajonový**, popřípadě kombinace výše uvedených způsobů.

U velmi rozsáhlých silničních dopravních nehod, jako např. řetězových a hromadných, je dobré rozdělit místo činu na jednotlivé úseky a tyto postupně ohledávat.

Při ohledání je nutné si vždy uvědomit, jaké stopy lze na tomto místě činu nalézt.

Účelem ohledání místa silniční dopravní nehody, jehož součástí je i ohledání dopravních prostředků a ohledání těl poraněných a mrtvol, je zjištění a zajištění stop a jiných důkazů a skutečností rozhodných pro stanovení příčin silniční dopravní nehody a zavinění pachatele, zjištění tzv. **negativních okolností**, tedy skutečností (stop, změn či znaků), které jsou v **logickém rozporu** s materiální situací na místě činu. Jedná se vlastně o **neexistenci změn** (znaků, stop apod.), které by vzhledem k ostatním změnám a znakům **existovat měly**, tudíž by měly při ohledání **existovat** a měly by být **zjištěny**. Opačným příkladem, jsou změny,

kteřé se v celkové situaci jeví jako **prvky cizí**, tedy **nelogické, protichůdné či rozporné**, které by podle předpokladů **existovat neměly**, ale **existují**.

Negativní okolnosti jsou velmi významným faktorem v kriminalistice a u silničních dopravních nehod se nejčastěji objevují na místě činu, vozidlech, mrtvolách atd., tehdy, existuje-li nějaký důvod utajit předmětnou silniční dopravní nehodu nebo její vyšetřování ztížit, přičemž takto nemusí vždy činit jen podezřelý, či pachatel, ale i jiné osoby.

Hlavním účelem, nebo podstatou ohledání místa činu, dopravního prostředku (vozidla) a mrtvoly, je vlastně jako u ohledání místa činu jiných druhů trestné činnosti získat co nejpřesnější a nejuvěrohodnější obraz o tom **co** se stalo, **kdy**, **kde**, **proč a jak** k silniční dopravní nehodě došlo, **čím** byla spáchaná, **kdo** ji zavinil a jaký vznikl **následek (škoda)**, tedy vlastně získat odpovědi na **základní kriminalistické otázky**, a tím objektivně, úplně a včas zjistit, zajistit a pro potřeby celého trestního řízení dokumentovat tzv. konečnou strukturu místa činu v době příchodu orgánu činného v trestním řízení na místo činu.

Při hledání místa silničních dopravních nehod se smrtelným následkem provádí ohledání těla mrtvoly lékař přítomný na místě činu, v některých případech i na místo činu přivolaný soudní lékař a následně, před převozem těla do Ústavu soudního lékařství, kde následně policista nařizuje opatřením prohlídku a pitvu těla mrtvoly, provádí ohledání těla a oděvu mrtvoly policista provádějící samotné ohledání místa dopravní nehody. Zde dvojnásobně platí zásada systematického a důsledného ohledání, jelikož nejen místo činu, dopravní prostředky, pevné překážky, ale i těla a oděvy poraněných a mrtvol jsou rozhodujícími nositeli informací a důkazů pro objasnění silniční dopravní nehody. Postup při ohledání místa činu se v obecné rovině nijak neliší od ohledání jiných druhů trestných činů. Zde mám potřebu však zdůraznit, že na samém začátku ohledání místa silniční dopravní nehody je nutné za určitých podmínek, jakými jsou zejména povětrnostní podmínky, řádně, co možná nejrychleji a pokud možno nesmazatelným způsobem označit zjištěné materiální stopy na vozovkách, vozidlech a pevných překážkách, mrtvolách, tyto řádně číselně označit, řádně zadokumentovat - fixovat (např. topograficky, fotograficky, videozáznamem nebo dalšími zvláštními způsoby dokumentace), podrobně tyto stopy popsat a co možná nejrychleji tyto řádným

způsobem zajistit v co možná nejkratším časovém úseku, aby nedošlo k jejich znehodnocení.

Úplnost ohledání místa činu, je mimo jiné závislá na správném stanovení hranice resp. rozsahu místa činu, čímž mám na mysli správné vymezení prostoru, ve kterém bude ohledání provedeno, včetně stanovení případných přístupových resp. příjezdových a únikových cest (pokud dojde ujetí nebo útěku účastníka dopravní nehody z místa činu). Tento prostor ohledání je potřebné vymezit dostatečně široce, aby zahrnoval všechny důležité objekty, které se nacházejí na místě činu a tudíž je nutno brát v potaz, že místem ohledání není jenom samotná pozemní komunikace – vozovka, na které se zpravidla nachází nejvíce stop důležitých pro objasnění chování řidiče a vozidla těsně před silniční dopravní nehodou, v její době, tedy v době střetu a po ní, jimiž jsou stopy jízdy vozidla, brzdění, vybočení, smyku apod., ale i místa přilehlá k vozovce, jakými jsou chodníky, travnaté pásy na krajích vozovky, střední dělicí pásy apod.

K tomuto bych doporučil stanovit taktiku ohledání místa činu, tedy konkrétní postup, při kterém musíme zajistit optimální využití všech metod a prostředků k zjištění, zkoumání, hodnocení a fixaci okolností důležitých pro celé trestní řízení. Tuto taktiku nelze fixovat a používat u ohledání místa silniční dopravní nehody obecně, jelikož každá silniční dopravní nehoda byť stejného druhu bývá jiná.

V počátku ohledání musí být stanoven **výchozí místo ohledání**. Stanovení tohoto místa je individuální a není v žádných předpisech taxativně stanoveno, stanovuje se dle situace na místě činu, dle následků a rozsahu konkrétní silniční dopravní nehody a také intenzity provozu. Pokud se na místě činu nachází mrtvola, tak výchozí místo ohledání je zpravidla u mrtvoly.

Dalším krokem, který je nutno provést je zvolit výchozí bod měření (VBM), popř. jeden nebo více pomocný bod měření (PBM), ke kterému, či kterým jsou při ohledání vztahovány a do topografické dokumentace v podobě náčrtku zakreslovány, jakož i dokumentovány vzdálenosti míst jednotlivých stop vozidel, konečných postavení a poloh vozidel, pevných překážek, mrtvol, tedy dalších aspektů nacházejících se na místě činu.

Výchozím bodem měření, který je zaznačen v náčrtku místa činu, následně i v plánu místa činu, písmeny VBM, případně písmeny PBM u pomocného bodu měření, který je popsán v Protokolu o nehodě v silničním provozu, popřípadě dle ustanovení § 113 trestního řádu sepsaného protokolu o ohledání místa činu, by měl být například sloup veřejného osvětlení, či elektrického vedení s číselným označením, roh obytného domu s číslem popisným, hrot kolmic zaoblení vozovek apod., prostě bod, jehož polohu lze následně v budoucnu kdykoliv zjistit a kdykoliv zaměřit.

**Specifické obligatorní údaje uváděné v protokolu o ohledání místa činu vyhotovovaného při ohledání místa silniční dopravní nehody jsou:**

- datum, čas a místo, kdy došlo k silniční dopravní nehodě, jakými směry se pohybovala jednotlivá vozidla na ní zúčastněná, popřípadě jakým směrem a způsobem se pohybovali jiní účastníci silniční dopravní nehody.
- následek vzniklý na životu, zdraví či majetku
- charakter vozovky, kde popisujeme zejména, zdali se jedná o dálnici, silnici pro motorová vozidla, silnici I. třídy, místní komunikaci a to buď v zastavěné oblasti či mimo obec, zdali se jedná o přímý a přehledný úsek pozemní komunikace, přehlednou či nepřehlednou zatáčku, počet jízdních pruhu v jednom či obou směrech jízdy apod.
- rozměr vozovky, celková šíře vozovky, u křižovatek celkové šířky vozovek včetně odbočovacích pruhů, šířky jednotlivých jízdních, odbočovacích a připojovacích pruhů, oddělení jednotlivých pruhů navzájem různými druhy vodorovných dopravních značení od sebe, viditelnost vodorovného dopravního značení atd.
- povrch vozovky či vozovek pokud se jedná o silniční dopravní nehody způsobené na křižovatkách, zde se soustředíme na co možná nejpřesnější popis druhu povrchu vozovky, tedy čím je tvořen např. drsnou živicí, panely apod., na spád či stoupání ve směru jízdy vozidla apod.
- stav povrchu vozovky, kde se soustředíme na to, zdali je povrch vozovky suchý, mokrý, vlhký, namrzlý, pokryt ledem, vrstvou ujetého sněhu bez chemického posypu, vrstvou rozbředlého sněhu bez nebo s chemickým

posypem atd., zdali je tento nějak znečištěn mechanicky – štěrk apod., chemicky - olejová skvrna apod., zda-i je povrch bez výmolů, výtluků, vyjetých kolejí, příčného zvlnění, pokud ano, tak dokumentujeme rozsah, velikost a hloubku vad na povrchu vozovky.

- dopravní značení a způsob řízení dopravy, tedy způsob řízení dopravy světelným signalizačním zařízením či dopravními značkami popřípadě pokyny policisty, takto činíme zejména při silničních dopravních nehodách na řízených křižovatkách, na řízených přechodech pro chodce apod., rozmístění, viditelnost či absenci nebo ztíženou viditelnost svislého pevného či přenosného dopravního značení označujícího například vady na povrchu vozovky, snížení rychlosti jízdy, upravujícího přednost v jízdě apod.
- dopravní prostředek (vozidlo), zde popisujeme typ, barvu, registrační značku, výrobní číslo karoserie, druh náhonu (přední, zadní, na všechna kola apod.), pohonu (benzínový, naftový, plynový, elektrický), v které části vozidla se nachází motor, platnost technické prohlídky vozidla, zajišťujeme tachografický záznam pokud je jim vozidlo vybaveno, proužek nebo jiné záznamové prostředky průběhu jízdy vozidla, popisujeme konečné postavení a zaměření vozidla k výchozímu bodu měření, popřípadě pomocnému bodu měření, stopám na místě silniční dopravní nehody, podrobně popisujeme poškození všech částí vozidla, rozsah deformace těchto částí, u osobních vozidel podrobně (zejména při střetu s chodci nebo cyklisty) rozsah poškození střechy, funkčnost či nefunkčnost světlometů, koncového osvětlení, ukazatelů směrů, poškození vláken žárovek v případě nefunkčnosti, funkčnost a účinnost stěračů, rozsah poškození čelního skla (zejména u střetů jedoucích vozidel s chodci nebo cyklisty), hloubku poškození, výšku poškození, poškození zpětných zrcátek, celkově interiér vozidla, poškození jednotlivých sedadel vozidla, palubní desky, apod., převodový stupeň zařazený ve vozidle s manuální převodovkou, stav a funkčnost bezpečnostních pásů apod. Podrobnější ohledání vozidla se na místě činu zpravidla neprovádí, jelikož je to nemožné z technických důvodů. Toto je zpravidla prováděno až následně po zajištění vozidla a jeho

odtažení na místo, které určí policejní orgán. Toto je prováděno buď samotným policejním orgánem, popřípadě znalcem za účasti policejního orgánu. Podrobná technická prohlídka je pak prováděna výhradně znalcem nebo jinými specialisty, zejména v případě, že na vozidle byla řidičem vozidla uplatněná technická závada, která by mohla být příčinou silniční dopravní nehody, nebo pokud byly policistou na vozidle při ohledání zjištěny technické vady. Při ohledání i následném podrobném ohledání vozidla po jeho zajištění podrobně popisujeme zjištěné, níže uvedené typické materiální stopy na vozidlech jako např. otěry laků a plastů na vozidle apod., tyto následně i zajišťujeme v případě, že je nebylo z technických důvodů možné zajistit na místě prvotního ohledání.

- mrtvola, tuto ohledáváme a popisujeme systematicky ve směru od hlavy postupně k dolním končetinám, popisujeme druh a barvu oděvu, znečištění a poškození oděvu, lokalizujeme materiální stopy na oděvu a tyto podrobně popisujeme, přítomnost cenných předmětů na těle mrtvoly (prsteny, řetízky, hodinky apod.), uvádíme anatomické a morfologické znaky mrtvoly, samotně, nebo společně s lékařem přítomným na místě činu. Zjišťujeme, popisujeme a lokalizujeme všechny níže uvedené materiální stopy tělesného poškození a průběhu nehodové události za účelem stanovení charakteru, rozsahu, stupně a rozmístění poranění na těle mrtvoly, jelikož tyto popsané a následně zajištěné stopy jsou pak společně s výsledky pitvy podkladem k stanovení příčiny smrti, a tudíž je zapotřebí toto řádně dokumentovat na barevné fotografie a také tyto konfrontovat se stopami zjištěnými na vozidle nebo v interiéru vozidla. Důležité je dokumentovat charakter místa nálezu a polohu mrtvoly v době ohledání (zdali se nachází na zádech, na boku, na břiše apod.). Tělo mrtvoly zaměřujeme k výchozímu bodu měření nebo pomocnému bodu měření jakož i k jiným fixním bodům (okraj vozovky apod.). Ohledání mrtvol můžeme tedy charakterizovat jako zjišťování, zkoumání, hodnocení a fixaci charakteru místa nálezu a polohy mrtvoly, stavu jejího oděvu a stop, které se nacházejí na oděvu a těle mrtvoly, charakteru a rozsahu tělesného poškození a dalších příznaků smrti.



- charakteristika okolí vozovky či pozemní komunikace, kde popisujeme, co se nachází mimo pozemní komunikaci v jejím okolí jako například nad úroveň vozovky vyvýšený, či pod úroveň vozovky snížený chodník pro chodce, travnatý pás – jeho šířka, travnatý příkop či svah, porost apod.
- povětrnostní a rozhledové podmínky v době ohledání, denní světlo, soumrak, tma, šero apod., osvětlení vozovky lampami veřejného osvětlení, rozhledové poměry do dálky – zdali jsou sníženy vlivem profilu pozemní komunikace (klesání, stoupání, nepřehledná zatáčka, horizont), kryty nějakou překážkou v silničním provozu a to ať již pevnou a stálou, či přechodnou, viditelnost s ohledem na povětrnostní podmínky – jasno, zataženo, mlha, sněžení, hustý déšť apod.
- hustota provozu a hustota pohybu jiných účastníků silniční dopravní nehody jakož i další charakteristické zvláštnosti.

Ohledání místa silniční dopravní nehody má ještě další významný aspekt, a to, že se často stává podkladem pro vypracování znaleckého posudku z oboru dopravy, kterým se objasňuje průběh dopravní nehody, a také se tímto zjišťuje, který z řidičů dopravní nehodu zavinil. Je tedy velice důležité, aby byly přesně zaměřeny polohy vozidel, místo střetu a jednotlivé odpadlé součásti vozidel, nebo počítačové programy, které pomáhají vypočítat průběh dopravní nehody, pracují s principy fyzikálních zákonů. Špatné zaměření místa střetu, poloh vozidel, popis pozemní komunikace může ovlivnit např. vypočtenou rychlost vozidel či zjištění vlastního průběhu dopravní nehody. Ne zřídka prokázání viny je prokazováno znaleckým posudkem, neboť řidiči často odmítají vypovídat nebo záměrně uvádějí nepravdu, anebo došlo k jejich úmrtí.<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998.

NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty Policejní akademie České republiky v Praze*. Praha: ABOOK, 2017. ISBN 978-80-906974-0-9.

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

STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

## **Zjišťování ovlivnění účastníků silničních dopravních nehod návykovými látkami**

Je obligatorní činností u všech druhů silničních dopravních nehod, neboť návykové látky významně ovlivňují chování účastníků silničního provozu. Proto je jejich zjištění důležitým aspektem při jejich objasňování, a pokud jde o řidiče, jde o důležitý faktor mající význam pro trestně právní kvalifikaci.

### **Alkohol**

V případě alkoholu je významným hlediskem lékařsky prokazatelná a soudně uznávaná hranice hladiny alkoholu v krvi **1,0 g/kg** , od které již žádný (ani jedinec nadprůměrně ovlivněný odolný ) není schopen bezpečně ovládat řízení vozidla, přičemž v takovém případě je již možné učinit závěr, že se jedná o **stav vylučující způsobilost**. U jiných psychotropních a návykových látek (dále již jen „jiných návykových látek“) je situace poněkud složitější, neboť zjištěné množství návykové látky z krve nebo moči, nekoreluje s psychickým stavem uživatele a stupeň jeho ovlivnění je odvislý od dalších faktorů jako je např. stupeň závislosti apod. Stanoviskem trestního kolegia Nejvyššího soudu ČR, spisové značky Tpjn 300/2020 ze dne 21.10.2020 k trestní odpovědnosti řidiče motorového vozidla ovlivněného jinou návykovou látkou než alkoholem byly upraveny pro trestní odpovědnost za trestný čin uvedený v ustanovení § 274 trestního zákoníku nejnižší možné koncentrace jiné návykové látky v krevním séru, jejichž překročení se osoba nachází ve stavu vylučujícím způsobilost. Ale i v případech překročení těchto minimálních hodnot bude zapotřebí v blíže vyjmenovaných případech tohoto stanoviska k prokázání stavu vylučujícího způsobilost vypracování znaleckého posudku z oboru zdravotnictví pro odvětví psychiatrie.

#### **1) zjišťování ovlivnění alkoholem**

Obligatorní orientační metodou pro zjišťování skutečnosti, zdali řidiči vozidel zúčastněných na silniční dopravní nehodě nepožili **alkoholické nápoje**, je dechová zkouška, kterou se na místě činu zjišťuje, zdali řidiči požili alkoholické nápoje či nikoliv, přičemž v současné době se k provedení těchto zkoušek používají již jen elektronické - digitální přístroje různých výrobců, které jsou pravidelně kalibrovány, jako např. přístroje Alcotest 7510 zn. Dräger, které ukazují

množství alkoholu na zobrazovací jednotce – display. Jejich měřicí rozsah je od 0,00 g/kg alkoholu v dechu do 5,0 g/kg alkoholu v dechu, které tento přístroj automaticky přepočítává na množství v krvi. Přesnost měření je do hladiny 1,0 g/kg alkoholu ( $\pm 0,05$  %) a u hodnot vyšších ( $\pm 5\%$ ). Tento přístroj má zabudované obvody zabraňující zkreslení výsledků zkoušky. Pro zjišťování ovlivnění jinou a zejména psychotropní látkou jakými mohou být LSD, metanfetamin, marihuana, hašiš, heroin, braun, amfetamin apod. jsou v dnešní době již taktéž vyvinuty elektronické přístroje na zjišťování přítomnosti lát y v těle účastníků a řidičů, tyto pracují na podkladě rozboru slin a výsledek (ne však v jednotkách) je taktéž zobrazen na zobrazovací jednotce.

V případě, že je provedená dechová zkouška na zjištění přítomnosti alkoholu v dechu nebo zkouška na zjištění přítomnosti jiné návykové v těle účastníka z potu či slin (k čemuž v současné době používá Policie České republiky v rámci zákonem stanovených podmínek jednorázové orientační testy DrugWipe typového označení 5SP u účastníka – řidiče) pozitivní, pak se vyzve taková osoba k lékařskému vyšetření, které patří taktéž k **orientačnímu způsobu zjišťování alkoholu** v krvi, a buď jednorázovému, nebo dvojitému odběru krve, a odběru moči, který provádí zásadně lékař nebo odborný zdravotnický personál. Samotné klinické vyšetření, které předchází vlastnímu odběru krve či moči, by měl provádět lékař se specializací na psychiatrii, kdy jeho povinností je provést testy a vyšetření spočívající v pozorování zjevně viditelných příznaků opilosti, ovlivnění drogou (tedy jinou návykovou látkou), koordinovanost pohybů apod., a na jejich základě uvést do protokolu závěr, zda vyšetřený jeví či nejeví známky požití alkoholu nebo jiných návykových látek, jakož datum a čas odběru krve či moči ovlivněného. V případě, že je prováděn dvojitý odběr krve, který se zpravidla provádí tehdy, kdy ovlivněný alkoholem uvádí, že alkoholické nápoje požil až po silniční dopravní nehodě, tak je nutné do protokolu uvést datum a čas každého z odběru. Nejvhodnější pro následné výpočty hladiny alkoholu v krvi v době silniční dopravní nehody, jsou odběry krve provedené v časovém intervalu 1 hodinu po sobě. Následně se v toxikologické laboratoři provádí rozbor odebrané krve či moči, za účelem kvantitativního zjištění hladiny alkoholu v krvi, či množství jiných psychotropních a návykových látek v krvi a moči.

K současným přesnějším metodám kvantitativního zjištění hladiny alkoholu **v krvi** patří analytické zkoušky krve, především chemické a fyzikálně chemické metody a to zejména:

- a) Widmarková zkouška** – nejrozšířenější poměrně přesná a spolehlivá analytická metoda, která má výhodu v tom, že je vysoce citlivá a poměrně jednoduchá a patří mezi rutinní laboratorní úkony. Nevýhodou je její nespecifičnost, jelikož při této zkoušce jsou mezi redukujícími látkami chovajícími se stejně jako etylalkohol i jiné těkavé látky, např. éter, aceton, benzín, proto touto metodou nelze např. stanovit hladinu alkoholu v mrtvolné krvi. Výsledek této zkoušky ukazuje hladinu redukujících látek v krvi v době odběru, proto ke zjištění hladiny alkoholu v době dopravní nehody je nutno provést zpětný propočet.
- b) Metoda plynové chromatografie** – tato metoda je založena na principu rozložení jednotlivých těkavých látek z krve. Její předností je specifikace zkoumaného substrátu, tzn., že z chromatogramu je zřejmé, zda jde o alkohol, a v jaké koncentraci. Za určitých podmínek lze prokázat a kvantitativně určit i jiné těkavé látky v krvi. Další předností této metody je skutečnost, že ke zkoumání stačí pouze 0,1 mililitru krve a umožňuje plnou automatizaci.

Na podkladě tohoto, resp. těchto uvedených skutečností v laboratořích provádějí vždy obě zkoušky krve, resp. rozbory.

Mezi další, metody zjišťování hladiny alkoholu v krvi patří třeba biologická metoda ADH, nepoužívá se, je nákladná.

Dalším způsobem jak lze zjistit ovlivnění účastníka alkoholem a stupeň ovlivnění, ne však dokumentovat přesnou hladinu alkoholu v krvi je způsobem nejtěžším a mnohdy jej nelze na podkladě nedostatku informací a skutečností využít. Používá se v případech, že tato osoba opustí místo činu, nebo odmítne i přes hrozbu pořádkové pokuty odběr krve i moči. Tímto způsobem je dokumentace chování ovlivněné osoby na místě činu, výpověďmi svědků, samotného ovlivněného, skutečnostmi uvedenými v protokolu o lékařském vyšetření při klinickém vyšetření, zajištěním požití množství alkoholu v konkrétní restauraci a konkrétním časovém úseku, popřípadě požitého jídla v průběhu požívání alkoholu a na podkladě takto

provedené dokumentace se vyžádá vyhotovení znaleckého posudku z oboru zdravotnictví pro odvětví toxikologie, kde se však znalec vyjadřuje pouze ke skutečnosti, zda-li se osoba nacházela ve stavu ovlivnění alkoholem a o jaký stupeň se jednalo (lehký, střední, těžký popřípadě akutní otravu alkoholem). Literatura dále popisuje znaky chování jednotlivých stupňů ovlivnění, jakož se i znalec vyjadřuje ke skutečnosti, zda tato konkrétní osoba byla v době řízení vozidla, i v době vzniku silniční dopravní nehody ve stavu vylučujícím způsobilost.

## **2) Zjišťování ovlivnění jinými návykovými látkami**

Toto je podstatně složitější situace, než při zjišťování ovlivnění alkoholem.

Jelikož na místě činu nelze, za pomoci jednorázových orientačních testů DrugWipe typového označení 5SP určit stupeň ovlivnění touto látkou, pouze je možné zjistit přítomnost stopových prvků látek v slinách ovlivněného, kterými mohou být například metamfetamin a amfetamin, marihuana, heroin, hašiš, apod., proto je nutné vždy tuto osobu odvézt k lékařskému vyšetření spojenému s odběrem nejméně **100 ml krve i moče** lékařem nebo odborným zdravotnickým personálem. I v případě, že taková osoba odmítne odběr biologického materiálu ve formě odběru krve popřípadě moči, je nutné vždy, i za použití donucovacích prostředků k překonání odporu uvedené osoby tuto předvést k tomuto lékařskému vyšetření za účelem popisu stavu ovlivnění osoby návykovou látkou odborným lékařem. V případě, že k lékařskému vyšetření předvedená osoba neodmítne odběr krve nebo moči sloužící k provedení následné detekce látek v tomto biologickém materiálu, pak se tato detekce provádí na příslušných odborných pracovištích, kde je prováděna ve třech fázích a to **screeningu** (záchytu, detekci), **identifikaci konkrétní chemické látky** a **kvantifikaci** (zjištění množství již známé látky).

### **Vyžadování potřebných vysvětlení od účastníků dopravní nehody a očitých svědků**

Tato vysvětlení zpravidla policejní orgán provádějící ohledání místa činu vyžaduje v případě, že je to možné neprodleně a nejlépe na místě činu, avšak po řádném poučení jednotlivých osob, zejména za tím účelem, aby se řádně prvotně

obeznánil s okolnostmi vzniku konkrétní dopravní nehody, tedy okolnostmi, které předcházely vzniku dopravní nehody, aby získal prvotní informace o směru a způsobu jízdy či pohybu jednotlivých účastníků, prvotní informace o povětrnostních podmínkách v době vzniku dopravní nehody, osvětlení vozovky apod., prvotní informace o konečných polohách vozidel, těl v případě, že dojde k jejich přemístění, prvotní informace o případné funkčnosti světelných zařízení určených k řízení provozu na pozemních komunikacích a v případě útěku či újezdu účastníka dopravní nehody z místa i za účelem zjištění prvotních informací k směru újezdu, zjištění vozidla, popisu účastníka, který místo opustil apod.

## **2.9 Kriminalistická dokumentace**

Kriminalistická dokumentace je jednou z nejpodstatnějších částí trestního řízení, dokumentace musí splňovat náležitosti dané trestním řádem a závaznými pokyny policejního prezidenta. Nedodržení, ale i jakékoliv odchýlení se od postupu v dokumentaci může mít následky po následné rozhodnutí kteréhokoliv orgánu činného v trestním řízení, poněvadž může vytvořit záminku obhajobě pro zpochybnění činnosti policie a způsobit zproštění obžaloby.

Jedná se o obor kriminalistické praktické činnosti, který využíváme k dokumentaci procesních úkonů orgánů činných v trestním řízení, kterými jsou ohledání, různé prohlídky jako domovní, jiných prostor a vozidel, osobní, taktéž k dokumentaci dalších taktických metod a postupů ale i dokumentaci úkonů spadajících do kategorie zvláštních způsobů dokazování, kterými je v kapitole 2.11.13 uvedena konfrontace, rekognice, rekonstrukce, vyšetřovací pokus, a prověrka na místě.

Kriminalistickou dokumentaci lze použít ve formě audio dokumentace a video dokumentace i k dokumentaci výslechu osob v různých procesních postaveních, zejména pak v procesních postaveních prověřovaných, podezřelých, obviněných a svědků, za účelem zadokumentování obsahu výpovědí, hlasového projevu vyslychané osoby, jejího vyjadřování, intonace hlasu, jakož i chování konkrétní osoby, to zejména pro účely případného zkoumání osoby znalcem z oboru zdravotnictví pro odvětví psychiatrie a klinické psychologie.

Dokumentace dopravních nehod je velmi důležitý proces při jejich vyšetřování, sestává z hledání detailů a drobností na místě činu dopravní nehod, a vzhledem k počtu dopravních nehod, je všeobecným zájmem nalézat dokumentační prostředky a měřidla, pomocí kterých by byla dopravní nehoda, co nejpřesněji zdokumentována.

Co se týče obligatorní formy kriminalistické dokumentace, tak touto je v obecné rovině protokol, jako například o ohledání, rekonstrukci, vyšetřovacím pokusu ale i o zmiňovaném úkonu výslechu. Fakultativní formou je pak v obecné rovině obrazová dokumentace, kterou rozdělujeme na obrazovou dokumentaci, kterou je fotografická dokumentace, video dokumentace a filmový záznam, zvuková dokumentace a topografická dokumentace jako je náčrtek, plánek nebo schéma, fotografická dokumentace a případně další zvláštní druhy dokumentace a dokumentace počítačovým systémem<sup>33</sup>, které se zpravidla k protokolu příkládají<sup>34</sup>. Fakultativní forma kriminalistická dokumentace může být při vyšetřování konkrétní trestné činnosti, případně při provádění konkrétních procesních úkonů, formou obligatorní společně s protokolem.

Při ohledání místa dopravní nehody je z mého pohledu vedle protokolu obligatorní formou (byť to závazný předpis v podobě v současné době platných a účinných závazných pokynů policejního prezidenta<sup>35</sup> za obligatorní formu neoznačuje) i topografická dokumentace a fotografická dokumentace, v rámci možností pak i další obrazová dokumentace (video dokumentace) a dokumentace zvuková. Při rozsáhlých závažných dopravních nehodách i zvláštní dokumentace za použití moderních metod jako například 3D digitalizace prostorovým skenerem, videozáznamu pořízeného z bezpilotního systému, pozemní či letecké fotogrammetrie, sférických digitálních fotografií, systému SPHERON R2S Crime, nebo virtuálního ohledání, což je v současné době sice již odzkoušené, ale s ohledem na velmi vysoké náklady zatím tzv. hudbou budoucnosti.

---

<sup>33</sup> MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK, *Kriminalistika. 1. vydání*. Praha: C.H.Beck. 2001.ISBN 80-7179-362-0.

<sup>34</sup> ZPPP č. 100/2018, *o kriminalistickotechnické činnosti v posledním znění*

<sup>35</sup> ZPPP č. 100/2018, *o kriminalistickotechnické činnosti v posledním znění*

ZPPP č. 300/2020,  *kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v posledním znění*

Dokumentace spadající do skupiny zvláštních dokumentací v podobě 3D digitalizace prostorovým skenerem, videozáznamu pořízeného z bezpilotního systému, pozemní či letecké fotogrammetrie, sférických digitálních fotografií nebo virtuálního ohledání, je vhodné provádět (pokud ta možnost je), při dokumentaci rozsáhlých a hromadných dopravních nehod na dálničních úsecích, poněvadž se jedná o metody, kterými se trvale a zcela přesně zachycuje situace a obraz zjištěný na místě činu a jeho okolí po příjezdu a v době ohledání místa činu, jelikož tyto přístroje pracují s velmi vysokou přesností, díky níž zcela přesně dokumentují místa jednotlivých stop. Také jsou vhodným prostředkem zejména pro práci znalců, zejména pak znalců z oboru dopravy, kteří k simulaci nehodových dějů v současné době používají kvalitní simulační programy jako například PC Crash. či Virtual Crash a v případě, že jim jsou ze strany OČTŘ poskytnuty přesné vstupní údaje pro tyto simulační programy, tak závěry jejich posudků jsou přesné. Tyto systémy pracují automatizovaně, tudíž je u nich minimalizované jakékoliv opomenutí OČTŘ na místě činu při dokumentování místa činu ale i stop.

Systém dokumentace SPHERON R2S Crime je plně automatizovaný systém, kterým dokážeme vytvořit kompletní digitální dokumentaci místa činu podobnou virtuální prohlídce. U nás, jako jedné z mála zemí v Evropě, začal tento systém používat Kriminologický ústav v Praze v roce 2005<sup>36</sup>. Systém obsahuje sférickou kameru a softwarový program, pomocí kterého je možno prohlížet sférické snímky. Další a zcela nezbytnou součástí je výkonný počítač k ukládání snímků a k ovládání sférické kamery. Tento systém je možno doplnit i o další příslušenství jako např. digitální videokamera, digitální fotoaparát, měřičské přístroje atd.<sup>37</sup> Sférická kamera snímá prostor a díky svému unikátnímu rozsahu snímání (horizontální úhel je 360° a vertikální úhel 180°) dokáže vytvořit sférické snímky. Za pomoci softwaru se z těchto snímků vytvoří virtuální místo činu, které lze prohlížet na monitoru počítače způsobem, který navozuje pocit, že se nacházíme uprostřed tohoto místa. Program tak umožňuje zhotovit kriminalistickou dokumentaci, do které lze zakomponovat i topografické plánky, audio a

---

<sup>36</sup> PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň. Aleš Čeněk, 2016. ISBN 978-80-7380-589-0.

<sup>37</sup> NĚMEC, Miroslav a kol. *Kriminalistická dokumentace*. Praha: Policejní akademie ČR, 2009. ISBN 978-80-7251-307-9.



videozáznamy, písemné záznamy v digitální podobě, fotografie a také seznam zajištěných stop. Díky tomu je možné se na virtuální místo činu opakovaně vracet a studovat jej.<sup>38</sup> Velké rozlišení kamery, jejíž provoz je automatizovaný, se schopnosti korigovat jas a díky tomu upravovat i nasvícené a přesvětlené předměty či objekty, umožňuje zachytit a prohlížet i velmi drobné detaily. Díky kalibraci kamery lze také provádět měření mezi dvěma body, nebo tyto body exportovat do kreslicích programů např. CAD.<sup>39</sup> Doba snímání sférického snímku je závislá na nastaveném rozlišení a světelných podmínkách na místě činu, což může být od 1 minuty až po 30 minut. Snímky z kamery se ukládají na disk počítače propojeného s kamerou, která není vybavena žádným úložištěm. Potom a po té se přehrají na servery, upraví softwarem R2S Crime za vytvoření virtuálního místa činu. Po ukončení dokumentace je možné všechna data vyexportovat na CD nebo DVD. Tento systém je reálný a objektivní, a proto je dost využíván k dokumentaci, především u zvlášť závažné trestné činnosti a mimořádných událostí, jako jsou např. velké požáry, dopravní nehody většího rozsahu, ekologické havárie atd.

---

<sup>38</sup> HANÁKOVÁ, Lucie. *Kriminalistická dokumentace*. [online] Brno, 2019. s. 32-33 [cit.04.02.2022] Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně. Právnická fakulta. Dostupné z chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fis.muni.cz%2Fth%2Fiuzvs%2FBakalarska\_prace\_\_kriminalisticka\_dokumentace.pdf&clen=436924

<sup>39</sup> BENDL, Petr. Informace o systému dokumentace Spheron R2S Crime. *Kriminalistika*. Praha: MV ČR, 2007, č.3.

Obrázek 2 Systém digitální dokumentace



Zdroj: <sup>40</sup>

### **2.9.1 Chyby při dokumentaci - příklady z praxe**

Jelikož zde budu uvádět příklady z praxe, týkající se chyb při dokumentaci silničních dopravních nehod, tak budu uvádět chyby, které se objevují zejména při dokumentaci silničních dopravních nehod prováděných policejními orgány Dopravních inspektorátů. Tyto policejní orgány vnější služby Policie České republiky, zpravidla provádějí na samotném místě činu prvotní neodkladné úkony a opatření, které jsou většinou neopakovatelné. Z mé dlouholeté praxe na úseku vyšetřování trestné činnosti související se silničními dopravními nehodami mohu

---

<sup>40</sup> [www.google.com: SPHERON R2S Crime \[online\]. \[cit. 4.2.2022\]. Dostupné z: https://www.google.com/search?q=SPHERON%20R2S%20Crime&tbm=isch&tbs=rimg:Ca\\_1yGbJPiTzSYb5RHJM0XhGfsgIMCgIIABAAOgQIABAA&client=firefox-b-d&hl=cs&sa=X&ved=0CBwQullBahcKEwiY3v6y\\_eX1AhUAAAAAHQAAAAAQDw&biw=1663&bih=935#imgsrc=GFhXiFOCLNcxhM](https://www.google.com/search?q=SPHERON%20R2S%20Crime&tbm=isch&tbs=rimg:Ca_1yGbJPiTzSYb5RHJM0XhGfsgIMCgIIABAAOgQIABAA&client=firefox-b-d&hl=cs&sa=X&ved=0CBwQullBahcKEwiY3v6y_eX1AhUAAAAAHQAAAAAQDw&biw=1663&bih=935#imgsrc=GFhXiFOCLNcxhM)

vyslovit jednoznačně mou osobou zejména v současnosti ověřený názor, že příčinou závažných pochybení zejména subjektivní povahy je jednání samotných policistů, kteří jsou na Dopravních inspektorátech zařazováni do výjezdových skupin dopravních nehod proti své vůli, kteří mají nechuť pracovat na této problematice a u starších policistů je to způsobeno i tzv. rutinou a ledabylostí při práci na místě činu či nechutenstvím. Mladí policisté zase v důsledku zrušení výukového zařízení Ministerstva vnitra České republiky v Jihlavě se specializací pro dopravní službu, nejsou pro vyšetřování a dokumentaci silničních dopravních nehod žádným způsobem vyškolení. Tito policisté chtějí být na místě činu co nejkratší dobu a tento spěch generuje následné, mnohdy zásadní a nenapravitelné chyby. Vedle subjektivních důvodů, tedy samotných jednání policistů jsou i objektivní důvody, kterými jsou zejména nedostatečné personální obsazení výjezdových skupin určených k vyšetřování silničních dopravních nehod na Dopravních inspektorátech, mnohdy i neerudované vedení Dopravních inspektorátů, tlak na rychlé obnovení provozu na místě činu nejen ze strany veřejnosti, operačních důstojníků, ale i ze strany neerudovaných nadřízených policistů, čímž v policistech provádějících tyto důležité úkony vyvolají stresový faktor, v jehož důsledku se následně odvíjejí chyby při provádění neodkladných a neopakovatelných úkonů a opatření včetně jejich kriminalistické dokumentace.

Jako komisař služby kriminální policie a vyšetřování zařazený na úseku vyšetřování se specializací na vyšetřování silničních dopravních nehod, se setkávám nejčastěji s podstatnými, pro mě někdy až nepochopitelnými chybami, které z mého pohledu zcela souvisí jen se subjektivním jednáním určitých policistů spočívajícím v nechuti pracovat na místě činu. Chyby spočívají ve vynechávání dokumentace stop nalezených na místě činu i v jeho okolí, zejména rozsáhlých a zřetelně viditelných brzdných, blokovacích, smykových i rycích, stop odlétnutých částí vozidel, v nechuti vůbec dokumentovat pravděpodobné místo střetu vozidel popřípadě vozidla s chodcem apod. Dále se chybovost projevuje v nedostatečně provedeném ohledání a zadokumentování poškození vozidla a stop na vozidle, pevných překážkách apod. Dalšími závažnými chybami jsou ty, že zcela běžně dochází k redukci svědků dopravní nehody, mnohdy tito policisté na místě činu

po příjezdu ani v rámci provádění prvotních opatření na místě činu nezjišťují případné svědky, automaticky přecházejí k prvotním úkonům, ke kterým navíc přistupují takovým způsobem, jak je výše popsáno a pokud se jim žádní svědci nepřihlásí sami tak uvádějí, že se dopravní nehoda stala bez svědků atd.

## **2.10 Zvláštnosti kriminálních verzí a plánování vyšetřování**

Prof. JUDr. Ing. Viktor PORADA, DrSc. ve vysokoškolské učebnici Jiřího Strause uvádí, že: „většinu silničních dopravních nehod je možno vyřešit bez využití metody vyšetřovacích verzí. Vyšetřovací verze je třeba vytyčit v případech, kdy zjištěné skutečnosti dovolují několik interpretací průběhu nehodového děje, jestliže účastník nehody z místa uprchl nebo ujel, v případech, kdy je důvodné podezření, že nehoda je způsobena z technických příčin, a v případech, kdy není vyloučeno náhlé selhání zdravotního stavu některého z účastníků dopravní nehody.“<sup>41</sup>

### **Za typické vyšetřovací verze je možno považovat:**

- nehoda byla způsobena nesprávným způsobem jízdy, následkem porušení pravidel silničního provozu některým z účastníků dopravní nehody.
- k nehodě došlo následkem technické závady na vozidle, špatného stavu vozovky, osvětlení atd.
- nehoda byla důsledkem předchozí činnosti nebo stavu účastníků před nehodou (únavou, nemocí, požitím léků, vlivem předchozího požití alkoholu atd.).
- nehoda byla způsobena jednáním jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích, jako například jednáním spolucestujícího ve vozidle ovlivněného alkoholem nebo jinou návykovou látkou či drogou. Zde je pak na místě pracovat s verzí úmyslného zavinění tohoto jednání a tedy zjišťování cíle a motivu jednání pachatele.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0, s. 220-221

<sup>42</sup> STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

## **2.11 Zvláštnosti následné etapy vyšetřování**

Podle doc. JUDr. Miroslava NĚMECE, Ph.D., Dr.h.c. :*“Následnou etapou vyšetřování rozumíme etapu vyšetřování po vytýčení verzí, jejímž obsahem je prověrka nutných důsledků vyplývajících z vytýčených verzí.”*<sup>43</sup> Jedná se o úkony, které zpravidla provádí policejní orgán Služby kriminální policie a vyšetřování Policie České republiky zařazený na úseku vyšetřování, po provedení počáteční neodkladných úkonů a opatření. Není ale vyloučeno, případné provedení těchto úkonů státním zástupcem a některé dílčí úkony (např. vyhodnocení záznamů zajištěných z kamerových systémů), zpravidla provádí policejní orgán Služby kriminální policie a vyšetřování Policie České republiky zařazený na úseku odhalování.<sup>44</sup>

### **2.11.1 Výsledky svědků a dalších osob zúčastněných na dopravní nehodě**

Těmito úkony dokumentujeme paměťové stopy (podrobněji o nich viz kapitola 2.4 stránky 32-35).

#### **Výslech svědka**

Při výslechu **náhodných svědků** silniční dopravní nehody je nutno brát v potaz rozdílné hodnocení zejména rychlosti jízdy vozidel, vzdáleností, ale i průběhu silniční dopravní nehody, což nelze až na zřejmé výjimky považovat za vědomě nepravdivé uvádění podstatných skutečností důležitých pro rozhodnutí v předmětné věci. Mnohdy aniž by událost od prvopočátku sledovali zrakem, reagují pouze na zvukové projevy odpovídající událostem, které předcházejí samotnému střetu, kterými jsou zvuky odpovídající prudkému brzdění a blokování kol vozidla, smyku jedoucího vozidla, ale i na výstražné zvuky použité v rámci řešení kritické situace v provozu na pozemní komunikaci řidiči jednotlivých vozidel ve formě troubení atd., následně pak na zvuky odpovídající střetu. V případě, že tyto události od počátku sledují zrakovým smyslem, pak je nutno brát zejména u silničních dopravních nehod v potaz tu skutečnost, že většina události, až na

---

<sup>43</sup> NĚMEC, Miroslav et. al. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium I*. Praha: ABOOK, 2018.s.66. ISBN 978-80-906974-1-6.

<sup>44</sup> STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

výjimky, probíhá v jednotkách sekund a dále skutečnost, že se uplatňuje i amnézie, popřípadě přerušení paměti. Z těchto důvodů svědci mnohdy uvádějí nereálné rychlosti vozidel, vzdálenosti a jinak zkreslují okolnosti vzniku silniční dopravní nehody a to aniž by takto činili úmyslně. S tím by měl orgán činný v trestním řízení, počítat a pracovat.<sup>45</sup>

U svědků, kteří **jsou v určitém osobním vztahu** k účastníkovi, je naopak nutné (mimo výše uvedené skutečnosti), brát v potaz skutečnost, že u těchto svědků dochází zcela běžně k jednostrannému formování svých výpovědí ve prospěch účastníka, ke kterému mají tento vztah a často vědomě uvádějí nepravdy.

Obecně pak u vyslychaných osob platí (a to nejen u svědků), že je zcela běžným jevem snaha vytváření vlastních představ o vzniku silniční dopravní nehody. Toto je způsobeno vlivem vlastní fantazie a přejímáním názorů, přičemž tomuto postupem času sami věří a to uvádějí jako obraz nehodové události.

Jelikož cílem výslechu svědků je získání co možná největšího množství informací o okolnostech silniční dopravní nehody, je velmi důležité v prvotní fázi výslechu zjistit zejména, kde svědek stál v době nehodové události, jaký měl výhled, zdali byl něčím rozptylován či nikoliv, pokud seděl ve vozidle, tak s kým, zda se s někým ve vozidle bavil nebo se soustředil na konkrétní nehodovou událost atd. V souhrnu řečeno za jakých okolností, odkud a jakým způsobem sledoval událost. O tomto necháme svědka bez přerušování (popřípadě s minimálním počtem přerušování) monologicky hovořit a zápis této části jeho výpovědí korigujeme případně pouze z hlediska chronologického. Následně se pak v části dialogické svědka podrobně vyptáme na skutečnosti, které byly před i po silniční dopravní nehodě, které neuvedl v části monologické (např. směr jízdy jednotlivých vozidel, způsob a rychlost jízdy, polohu těla chodce v době střetu s vozidlem, konečnou polohu těla po střetu s vozidlem, při útěku nebo újezdu účastníka z místa činu, se podrobně ptáme, na výrobní značku vozidla, barvu, registrační značku, markanty na vozidle, popis osoby atd).

---

<sup>45</sup> STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.  
CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998.  
NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty Policejní akademie České republiky v Praze*. Praha: ABOOK, 2017. ISBN 978-80-906974-0-9. NĚMEC,

## Výslech poškozeného

Při provádění takového úkonu v souvislosti s vyšetřováním silničních dopravních nehod se v obecné rovině postupuje jako u výslechu svědka, zjišťují se základní skutečnosti jako u svědka. Taktéž se tento výslech skládá jako u všech jiných výslechů z části přípravné, jejichž součástí je i poučení poškozeného v jeho procesním postavení, části monologické a případně dialogu. Své specifikum má tento úkon v tom, že mezi **poškozené**, kteří jsou vždy při vyšetřování silničních dopravních nehod **oběťmi trestného činu v trestním řízení**, patří kromě těch, kterým vznikla v souvislosti se silniční dopravní nehodou pouze hmotná škoda na majetku - bohužel i osoby, kterým vznikla škoda na zdraví a s tím i spojená nemajetková újma, ale i pozůstalí, kterým byla způsobena nemajetková újma úmrtím jejich rodinného příslušníka. Poškozený může být zároveň i svědkem ale taky nemusí, zejména tehdy, kdy se na místě dopravní nehody vůbec nenacházel a poškozený je jen proto, že mu v souvislosti s dopravní nehodou vznikla majetková nebo nemajetková újma. Při výslechu těchto poškozených, obětí trestného činu v trestním řízení, je nutno postupovat velice opatrně a obezřetně, v co možná největší míře využít základních znalostí forenzní psychologie, dodržovat základní zásady kontaktu s pozůstalými, tedy vystupovat lidsky, být taktní a ohleduplný, volit zdvořilé formulace běžného jazyka, o zemřelém zásadně nemluvit jako o mrtvole, ale o synovi, matce apod. V případě dětských obětí se nebát používat jméno dítěte, projevit vhodným způsobem svou trpělivost, udělat si dostatek času na poskytnutí všech informací, které mám k dispozici atd., protože je velký předpoklad citlivosti jejich reakcí na jednání orgánu provádějícího úkon. Z tohoto hlediska je důležité v co možná nejkratším časovém úseku odhadnout okamžité psychologické rozpoložení této osoby a dle tohoto stanovit taktiku výslechu. Nejlepší a nejvíce osvědčená taktika je v tomto případě taková, že osobu necháme volně o všech skutečnostech hovořit, nepřerušujeme tuto osobu zbytečně, i když zjevně uvádí skutečnosti, které jsou v značném rozporu se skutečnostmi zjištěnými při ohledání, a k tomuto dáváme upřesňující otázky až po jeho monologu v závěru výslechu, kde se navíc (o proti výslechu osoby, která je označena pouze za svědka), velmi citlivě zaměříme na charakter a rozsah majetkové nebo nemajetkové újmy, vzniklé zejména úmrtím rodinného příslušníka a na stanovisko k náhradě škody. Osoby mladší 15 let jako svědky, když došlo

k jakémukoliv poranění, zejména pak k vážné poruše zdraví jich samotných nebo jejich rodinných příslušníků nebo smrti rodinného příslušníka, otce, matky apod., zpravidla z důvodu zpětného ožívání negativních skutečností, k okolnostem silniční dopravní nehody (až na odůvodněné případy kdy je tento úkon nutností) nevyslycháme, k náhradě škody se za nezletilého vyjadřuje jeho zákonný zástupce nebo zmocněnec.

### **Výslech osoby zúčastněné na dopravní nehodě - prověřovaného, podezřelého a obviněného**

Osobou zúčastněnou na dopravní nehodě může být obecně kterýkoliv účastník provozu na pozemních komunikacích, tedy i svědek a poškozený. Jelikož již byly výše popsány zvláštnosti výslechu svědků a poškozených (prováděných zejména v rámci vyšetřování silničních dopravních nehod v jednotlivých stádiích trestního řízení), tak v této části se budu věnovat výslechu osoby prověřované, podezřelé a obviněné. Zde bych chtěl zdůraznit, že pokud bude pojednáváno o osobě prověřované, pak je analogicky myšleno i na osobu podezřelou a obviněnou, které mají v jednotlivých uvedených procesních postaveních, až na výjimky, téměř shodná práva, ale i povinnosti. Zvláštnosti výslechu těchto osob je ta skutečnost, že mají právo odepřít výpověď, popřípadě mají právo nevypovídat, aniž by uvedli důvod jejího odepření či odmítnutí. S výjimkou obviněného, který má právo na obhájce, mají prověřovaný a podezřelý právo na právní pomoc advokáta, nicméně toto právo náleží obecně i svědkovi, poškozený má právo se nechat zastupovat zmocněncem.

Zvláštností výslechu těchto osob na úseku vyšetřování silničních dopravních nehod je v drtivé většině případů skutečnost, že osoby v těchto procesních postaveních mají přirozený pud sebezáchovy a sebeomlouvání. S tím souvisí, že v rámci jejich výpovědí dochází v drtivé většině případů k uvádění vědomě nepravdivých skutečností ve snaze vyvinut se z protiprávních jednání, tedy uvádějí zjevně lži o rychlosti jízdy a o dalších okolnostech vzniku silniční dopravní nehody. V případech útěku nebo ujetí z místa činu, či způsobení silniční dopravní nehody pod vlivem návykové látky vlivem, si vymýšlejí různé lživé legendy. Jejich výslech obecně obsahuje po úvodní části (jejíž součástí je i poučení v jejich procesních postaveních), tak jako u všech jiných výslechů, monologickou část, ve které se



vyjadřují od počátku k datu, času a místu dopravní nehody, směru jízdy vozidla jež řídili, způsobu jízdy včetně rychlosti, způsobu řízení provozu na pozemních komunikacích (ať již dopravními značkami nebo světelnými dopravními signalizacemi), k povětrnostním podmínkám v místě a čase dopravní nehody včetně rozhledových poměrů, stavu povrchu pozemní komunikace, hustotě provozu, rozsahu škod způsobených při dopravní nehodě, ke svému zdravotnímu stavu v době a před započítáním kritické jízdy na jejímž konci byl vznik silniční dopravní nehody, psychickému rozpoložení, případnému ovlivnění léky, při ovlivnění alkoholem i k množství a druhu požitého alkoholu, časovému rozpětí požívání alkoholu, požitému množství a druhu jídla a nealkoholických nápojů před započítáním konzumace alkoholických nápojů, v průběhu požívání alkoholických nápojů a po ukončení požívání alkoholických nápojů, při ovlivnění jinou návykovou látkou k druhu, množství a době požití jiné návykové látky, k způsobu její aplikace, u alkoholu i jiné návykové látky k způsobu ovlivnění návykovými látkami v době řízení, při útěku a ujetí z místa činu k důvodu – motivu ujetí a cíle takto jednat, k popisu trasy ujetí, k odstavení vozidla a jeho ukrytí atd. V dialogu pak za pomoci kladených otázek policejní orgán upřesňuje okolnosti, ke kterým se v monologické části vyslýchaný vyjádřil nedostatečně nebo zjišťuje skutečnosti, které vyslýchaný vůbec nevedl.

V mnoha případech, zejména pak po poradách se svými obhájci a právními zástupci, v prvotních fázích trestního řízení tyto osoby nevypovídají, čímž je nucen policejní orgán jejich jednání zadokumentovat (kromě úkonu provedených v rámci jejich neodkladnosti a neopakovatelnosti) jinými níže uvedenými procesními úkony.<sup>46</sup>

### **2.11.2 Vyhodnocení záznamů zajištěných z kamerových systémů**

Podstatné ulehčení dokazování při vyšetřování silničních dopravních nehod přineslo 21. století, kdy zejména ve velkých městech, ale i mimoně, rapidně narostly počty kamerových systému. Zároveň s těmito, z důvodu digitalizace a

---

<sup>46</sup> STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.

CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998.

NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty Policejní akademie České republiky v Praze*. Praha: ABOOK, 2017. ISBN 978-80-906974-0-9.

elektrifikace, narostly i počty kamerových systému soukromých a zejména pak právnických osob, rozmístěných po většině území obcí, měst a krajů. Záznamy kamerových systému pak jednoznačně slouží jako jeden z důkazních prostředků při vyšetřování silničních dopravních nehod. Jsou zároveň i jedním z prostředků dokumentace a v problematice vyšetřování silničních dopravních nehod mají dnes již své nezastupitelné místo.

Podstatou je řádné zajištění a vyhodnocení těchto záznamů tak, aby mohly být použity i jako procesní důkaz u soudu. Z tohoto důvodu je nutné záznamy zajistit dle trestního řádu, tedy podle ustanovení § 78 popřípadě § 79 trestního řádu, tyto přenést na CD, DVD nebo jiný nosič dat a řádně tyto vyhodnotit a popsat. Praxe je v současné době taková, že zajištění a následné vyhodnocení a popis jednotlivých záznamů, je prováděno do formuláře, jenž má náležitosti protokolu uvedené v trestním řádu, a ke kterému se přiloží výše uvedený datový nosič se záznamem.

### **2.11.3 Zvláštní způsoby dokazování**

Jsou to zvláštní způsoby dokazování, tedy úkony spjaté s vyšetřováním trestných činů, pro které byl postup pro jejich provádění odvozen z ustanovení o výslechu, případně ohledání. Těmito jsou:

**Konfrontace – neopakovatelný procesní úkon** již dříve vyslechnutých osob, jejichž výpovědi jsou v závažných okolnostech v rozporech a tyto mají být postavením vyslýchaných osob „tváří v tvář“, odstraněny. Tento úkon se vzhledem ke své neopakovatelnosti zpravidla provádí před soudem. Cílem není jen vyjasnění rozporů, ale i získání nových důkazů

**Vyšetřovací pokus** – zvláštní a při vyšetřování SDN se smrtelným následkem dosti využívaný úkon, kterým zjišťujeme, ověřujeme a upřesňujeme, zdali se určitá skutečnost stala nebo mohla stát určitým způsobem a za určitých podmínek. Tento úkon se provádí formou pozorování v **uměle vytvořených podmínkách**, za účelem prověření nebo upřesnění skutečností zjištěných v trestním řízení.

**Rekonstrukce** - se koná, má-li být obnovená situace a podmínky, za kterých byl trestný čin spáchán nebo k nim mají podstatný vztah, jako např. prověření

výpověď podezřelého, obviněného apod. Lze ji velmi dobře využít k zjištění základních skutkových okolností trestného činu. Provádí se na základě porovnání údajů získaných vyšetřováním s objektivní situací, za účelem jejich prověření a získání nových důkazů.

**Rekognice** – zpravidla **neopakovatelný** a za určitých okolností i **neodkladný** procesní úkon záležející ve znovupoznání osob nebo věcí s cílem určit jeho totožnost. Zásadní význam má tento úkon zejména při identifikaci pachatele.

**Prověrka na místě** – je specifickým procením úkonem, kterým se za přítomnosti podezřelého, obviněného nebo svědka, doplňují na místě činu údaje důležité k trestnímu řízení, které se vztahují k určitému místu.

Přesné postupy k provádění těchto způsobu dokazování, jsou uvedeny v trestním řádu, viz § 104a) – 104e) trestního řádu. Při vyšetřování silničních dopravních nehod se zpravidla využívá pouze vyšetřovacího pokusu, rekonstrukce a prověrky na místě činu. Rekognice se zpravidla používá jen při vyšetřování silničních dopravních nehod, při kterých účastník opustí místo činu. Konfrontace se zpravidla neprovádí, jedná se o úkon, který se provádí zejména před soudem.

O všech těchto zvláštních způsobech dokazování provedených v rámci vyšetřování silničních dopravních nehod se sepisuje protokol, který je obligatorně (i když to trestní řád taxativně neuvádí) doplněn o kriminalistickou dokumentaci ve formě fotodokumentace, video dokumentace a topografické dokumentace z místa provádění úkonů.

#### **2.11.4 Znalecké dokazování při vyšetřování silničních dopravních nehod**

Úkolem znaleckého dokazování je co nejpřesněji a nejkonkrétněji objasnit souvislosti předmětu znaleckého zkoumání s šetřenou událostí, jejíž odraz se v závislosti na stádiu procesu poznání nalézá v popisu skutkových okolností (skutku), v rámci svých odborných znalostí, proto je třeba jasně, přesně, konkrétně a srozumitelně odpovědět na položené otázky, včetně jejich kompozice do časových souvislostí a geneze případu. Formulace závěrů by měly představovat kategorický nebo pravděpodobný závěr, anebo závěr, že na danou otázku nelze odpovědět, ovšem s uvedením důvodů, proč.

Po formální stránce musí úvodní část obsahovat popis skutku, dále nálezová část, ve které musí být výpisy rozhodných skutečností majících význam pro znalecké zkoumání (posouzení) z podaných vysvětlení dotčených osob a výpisu ze spisu, uvedení metod a prostředků, které byly v průběhu znaleckého zkoumání použity s uvedením důvodů jejich výběru.<sup>47</sup>

Pro znalce je složité získat nevratné informace, které se týkají silniční dopravní nehody, proto je závislý na kvalitní práci Policie ČR. Zejména o tyto podklady se opírá při případné nutnosti, provést rekonstrukci dopravní situace, jaká byla v čase vzniku silniční dopravní nehody a staví na nich celé řešení nehodového děje.

Znalecké dokazování má při vyšetřování silničních dopravních nehod své nezastupitelné místo. Při vyšetřování silničních dopravních nehod jsou obecně prováděny tři základní skupiny znaleckých posudků (expertíz), kdy každá skupina zahrnuje velké množství oborů. Těmito skupinami znaleckých zkoumání (expertíz), nejvíce využívanými expertízami těchto skupin při vyšetřování silničních dopravních nehod jsou:

**a) kriminalistické znalecké posudky (expertízy):**

- **trasologická expertíza** - využívá se pro zkoumání stop pneumatik a obuvi, nalezených na místě činu nejčastěji na vozovce, ale i v jiných nezpevněných površích, stop pneumatik nalezených na oděvu či těle mrtvol, mohou být však vytvořeny i oděvem jako například vtlačení látky do povrchu vozovky a lze z nich zjistit například druh, typ, popřípadě výrobní značku vozidla, směr a způsob jízdy vozidla, směr chůze osoby, druh obuvi a její markanty.
- **daktyloskopická expertíza** - se nejčastěji využívá, při útěku řidiče z místa činu, u objasnění otázky kdo řídil vozidlo apod. Tyto stopy jsou nejčastěji zajišťovány v interiéru vozidla na volantu, řadící páce převodových stupňů, palubní desce, páce otevírání dveří apod., mohou být zajišťovány i na vnějších částech vozidla.

---

<sup>47</sup> ŠACHL, Jindřich et al. *Analýza nehody v silničním provozu*. Praha: ČVUT, 2010.

- **mechanoskopická expertíza** - jedna z nejčastěji využívaných expertíz, zkoumají se jí úlomky střepů skla ze světlometů a oken, kousky emailu nátěrů z karoserie zanechaných na oděvu nebo těle mrtvolky nebo jiném předmětu, různé součásti vozidla jakými jsou úlomky plastů apod. Můžeme zde zjistit druh a typ vozidla, někdy i směr a způsob jízdy.
- **biologická expertíza** - velmi využívaná expertíza při smrtelném následku jakož i v případech, kdy řidič z místa činu utekl, nebo jeli sporné, kdo vozidlo řídil, objasňuje se touto expertízou původ biologického materiálu, stanovuje se krevní skupina, struktura a barva vlasů, zkoumají se vzorky krve, tkání, tělní sekrety, mozková hmota, nedopalky z cigaret apod.
- **chemická expertíza** - taktéž velmi využívaná při smrtelném následku, jakož i v případech, kdy řidič s vozidlem z místa činu ujel, zkoumá se jí chemické složení emailových nástřiků vozidel, mazadel, pohonných hmot, sypkého materiálu, který odpadl z vozidla apod.
- **expertíza z odorologie** - velmi využívaná expertíza při silničních dopravních nehodách, zejména v případech, kdy řidič z místa činu utekl, nebo jeli sporné, kdo vozidlo řídil, k tomuto se využívá speciálně cvičených psů k určení pachové shody, při srovnávání pachové stopy zajištěné z místa činu se srovnávací pachovou konzervou podezřelých osob.

**b) oborové expertízy – znalecké posudky**, z nichž nejčastější jsou využívány při vyšetřování silničních dopravních nehod, zejména pak se smrtelným následkem:

- **pitva a soudně lékařská expertíza**, která se zaměřuje na objasnění otázek týkajících se přesného a podrobného popisu vnějších a vnitřních poranění zemřelého, stanovení příčin smrti, stanovení mechanismu vzniku jednotlivých poranění ke vztahu k vozidlu nebo předmětu, který jej způsobil, možnosti zabránění následků včasnou pomocí poskytnutou laikem, polohy těla zemřelého k vozidlu nebo předmětu v době vzniku poranění, stanovení hladiny alkoholu nebo jiných návykových a psychotropních látek v krvi, posouzení existence mikrosnápanku, stanovení stupně únavy té osoby apod.
- **znalecké posudky z oboru zdravotnictví pro různá odvětví**, ve kterých znalec posuzuje (na podkladě jemu předložené nebo jim vyžádané

zdravotnické dokumentace osoby, jejíž zdravotní stav má posoudit v rozsahu odpovědí na otázky znalci zadaných v opatření policejního orgánu a v případě, že znalec uzná za vhodné, tak i na podkladě vyšetření, které provede u uvedené osoby on samostatně popřípadě ve spolupráci s příbranými konzultanty), rozsah poranění, která poškozený utrpěl v souvislosti s protiprávním jednáním jiné osoby, ze zdravotního hlediska je kvalifikuje a vyjadřuje se k mechanismu vzniku zjištěných poranění, době léčení těchto poranění, průběhu léčby, zdravotním komplikacím a v neposlední řadě i způsobu popřípadě délce doby po kterou je poškozený zjevně omezen na běžném způsobu života vlivem těchto poranění, nebo vlivem jednoho z komplexu zjištěných poranění. Dále jsou to zdravotnické posudky **z oboru psychologie a psychiatrie**, které se při vyšetřování silničních dopravních nehod využívají zejména, při ovlivnění návykovou látkou, zejména jedná-li se o těžší stupně ovlivnění a to zejména za účelem posouzení otázek týkajících se případné existence duševní poruchy nebo choroby osoby v době spáchání činu, schopnosti rozpoznání nebezpečnosti jednání pro společnost, schopnosti ovládnutí svého jednání, posouzení závislosti osoby na návykových látkách, posouzení možnosti resocializace osoby apod. Tyto znalecké posudky se mohou využívat i u silničních dopravních nehod, které nejsou způsobeny pod vlivem návykové látky, zejména pak u těch, při nichž dochází ke smrtelným následkům nebo jiným těžkým následkům z důvodu závažného a mnohdy i nepochopitelného porušení pravidel silničního provozu (zejména k posouzení osobnosti řidiče reagovat na podněty jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích a kritické situace, zjištění poruch osobnosti, duševních poruch, u svědků pak k zjištění poruch paměti, duševní choroby a u účastníků, kteří opustí místo činu útekem nebo újetím např. k zjištění jejich vnitřního motivu takového jednání).

- **znalecké posudky z technických oborů**, jsou v problematice vyšetřování příčin silničních dopravních nehod mnohdy nezastupitelné, v největší míře jsou přibíráni znalci z oboru **dopravy**, kteří posuzují skutečnosti zjištěné :

- z materiálů trestního spisu, kterými jsou například podaná vysvětlení, výslechy apod., předložených znalci policejním orgánem, státním zástupcem popřípadě soudem, pořizených písemně, obrazově či zvukově,
- technické prohlídky vozidla či vozidel zúčastněných na dopravní nehodě provedené samotným znalcem přibraným policejním orgánem k vypracování znaleckého posudku,
- z dalších skutečností zjištěných znalcem při jeho účasti na ohledání místa činu, úkonech zvláštních způsobů dokazování dle trestního řádu, kterými jsou například vyšetřovací pokus, rekonstrukce apod., ke kterým byl znalec přibrán policejním orgánem,
- z dalších znalcem případně zjištěných skutečností z úkonů, které je znalec oprávněn provádět sám na podkladě zmocnění, kterým je opatření některého z orgánů činných v trestním řízení o přibrání konkrétního znalce popřípadě znaleckého ústavu, pro vypracování znaleckého posudku, kterými jsou různá měření (např. i deformací vozidel) pozorování určitých jevů a zákonitosti (např. nemožnosti kolize jednotlivých volných směru jízdy na křižovatce řízené světelnou signalizací), rozbory tachografických nebo jiných (dnes již digitálních) záznamů o průběhu jízdy, dílčí experimenty provedené samotným znalcem na místě činu nebo v umělé vytvořených podmínkách, které znalec považuje za nutné k vypracování znaleckého posudku nebo k zodpovězení některé z otázek jemu položených policejním orgánem v opatření o přibrání znalce, vyžadování konkrétních podkladů pro vypracování znaleckého posudku od různých institucí, jak již výše uvedeno, prohlídka vozidla znalcem za účelem potvrzení či vyloučení případné technické závady na vozidle, která by mohla být příčinou či jednou z příčin samotné silniční dopravní nehody.

Tyto úkony, které znalec provede sám nemůže znalec nazvat jako ohledání.

V souvislosti s tímto pak následně řeší při vypracování znaleckého posudku otázky týkající se technického stavu vozidel zúčastněných na konkrétní dopravní

nehodě a s tím spojenou otázkou případné technické závady na některém vozidle, zda byla příčinou silniční dopravní nehody, dále samotného nehodového děje, jako jsou vzájemné polohy postavení jednotlivých účastníků silniční dopravní nehody od počátku nehodového děje, rychlost jízdy, otázky týkající se způsobu jízdy či pohybu účastníků silniční dopravní nehody, z technického pohledu popisují podmínky a možnosti zabránění či odvrácení silniční dopravní nehodě jednotlivými účastníky, otázky mechanismu vzniku silniční dopravní nehody, grafické znázornění průběhu nehodového děje a jiných okolností důležitých pro posouzení celé věci.

Opatřením<sup>48</sup> zmocněný znalec k vypracování znaleckého posudku není sám, bez přítomnosti orgánu činného v trestním řízení oprávněn provádět úkony trestního řízení podle trestního řádu, kterými jsou ohledání místa činu dle § 113 trestního řádu, vyšetřovací pokus dle § 104c trestního řádu a podobně, výslechy svědků a účastníku, těchto se ale může zúčastnit.

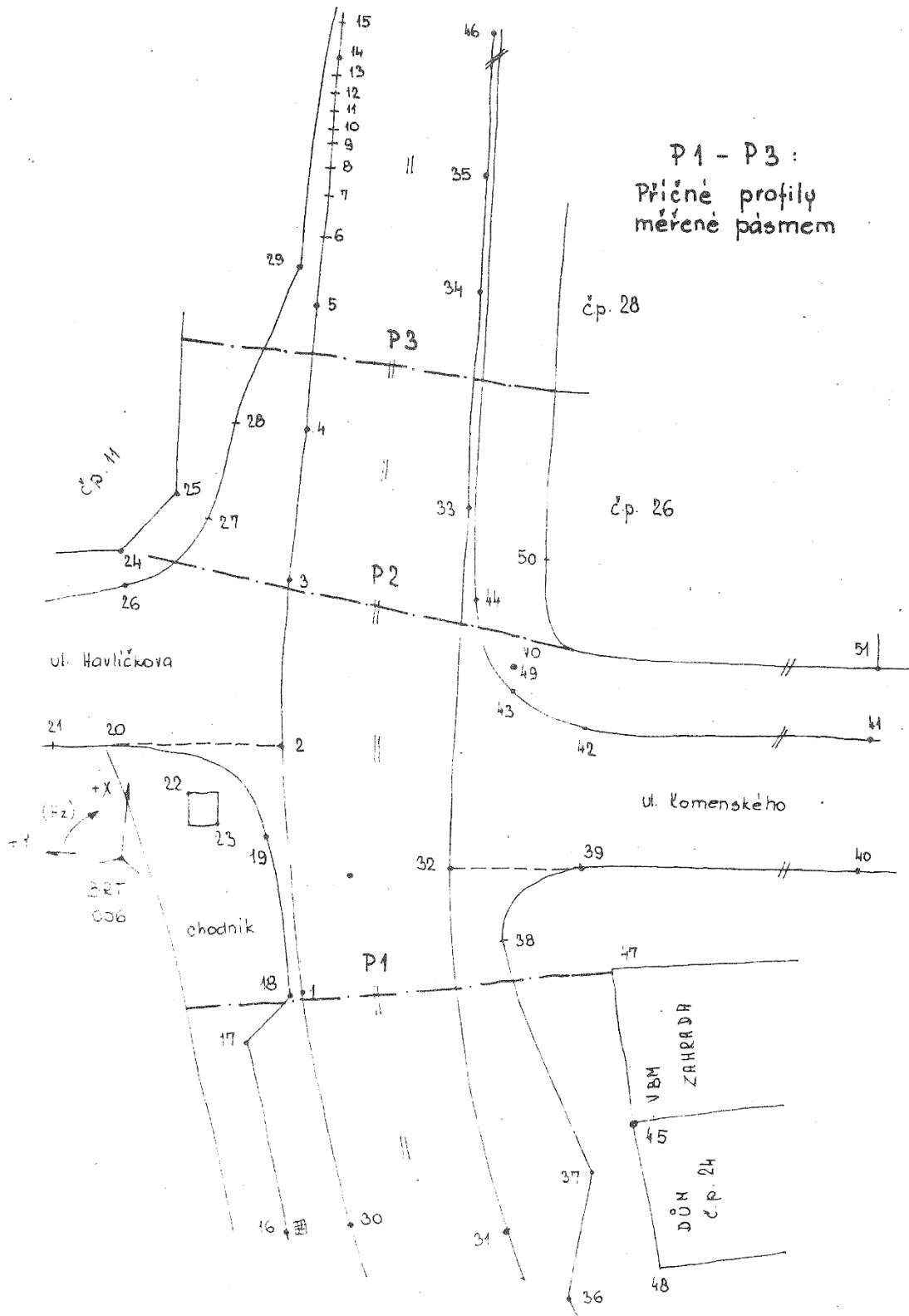
**c) komplexní expertízy**, které jsou pro svou náročnost na provedení při vyšetřování silničních dopravních nehod (až na ty se smrtelným nebo jiným závažným následkem na zdraví) velmi ojedinělé. Jsou souběžným a vzájemně propojeným realizováním předcházejících druhů expertíz. Slouží k objasnění otázek, kterými jsou například určení místa a polohy usmrčeného nebo zraněného v době střetu, stanovení vzájemné polohy usmrčeného či poraněného a vozidla v době vzniku události, stanovení místa konkrétní osoby ve vozidle, posouzení mechanismu vzniku jednotlivých poranění usmrčeného nebo poraněného (s tímto např. souvisí obor **forezní biomechanika**), stanovení pravděpodobného poškození vozidla při ujetí a mnoho dalších.

---

<sup>48</sup> Ustanovení § 105 odst. 1) zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád) v posledním znění



Obrázek 3 Náčrt měření pomocí BRT006



Zdroj: Znalecký standard č. 2/1990, s. 31

### 3. NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ V DANÉ PROBLEMATICE

S ohledem na výše popsané a mou více než dvacetiletou aktivní praxi v předmětné problematice (prošel jsem všemi úrovněmi policejní hierarchie při objasňování a vyšetřování trestné činnosti v dopravě, konkrétně od policisty příjíždějícího jako první na místo činu, přes policistu vypracovávajícího dokumentaci, až po vyšetřovatele uzavírajícího vyšetřování trestného činu např. návrhem na podání obžaloby) bych rád uvedl některé návrhy, které by dle mne zlepšily situaci objasňování a vyšetřování trestné činnosti v dopravě.

Zejména mám za to, že vedle protokolu, by měla být obligatorní formou dokumentace místa dopravní nehody a jeho okolí včetně přístupových a únikových cest, vozidel, těl poraněných a mrtvol, stop nalezených na místě činu, vozidlech, tělech a jeho okolí i topografická 2D dokumentace v podobě situačního popřípadě i detailního náčrtku, kterou je možno doplnit o fotogrammetrické zaměření místa činu nebo vytištěnou digitální 2D nebo 3D mapu, fotografická dokumentace a dnes již běžně přístupná video dokumentace. S ohledem na to, že uvedené provádí policisté, je nutné, aby tito byly lépe vyškoleni a průběžně proškolení a to v oblastech ohledání míst činu, taktika výslechu, využívání nových dokumentačních prostředků. Zároveň aby policistům byl zajištěn dostatečný časový prostor pro kvalitní vykonání těchto činností a nebyly pod časovým tlakem, je nutné lepší zajištění jejich personálního stavu. Závěrem by snad napomohlo i obsazování pozic vedoucích funkcionářů policisty odborně kompetentními, kteří jsou schopni méně zkušeným policistům poradit či názorně ukázat správné vykonání policejní práce, a nejen se vůči vykonané práci podřízených manažersky vymezovat.

## ZÁVĚR

Tato bakalářská práce řeší problematiku vyšetřování a objasňování silničních dopravních nehod z obecného, ale zejména z kriminalistického hlediska. Přibližuje metodiku vyšetřování a úskalí při objasňování trestné činnosti spojené se silničními dopravními nehodami. Hlavním přínosem této práce je analýza současného stavu v dané problematice z postavení policejního orgánu a navržením opatření na zlepšení zjištěného stavu. Práce je rozdělena do tří částí.

V první části práce se podařilo vymezit problematiku silničních dopravních nehod, pojmy s nimi spojené, klasifikovat je z hlediska charakteru, příčin a podmínek vzniku, stanovit následky z nich plynoucí a vymezit trestně právní rámec s nimi související.

V druhé části práce byl její cíl naplněn představením metodiky vyšetřování a objasňování silničních dopravních nehod a vysvětlením její úlohy a funkce v této problematice, vysvětlením kriminalistické charakteristiky silniční dopravní nehody, podrobným rozdělením a popisem silniční dopravní nehody z kriminalistického pohledu ve smyslu jejího způsobu spáchání, motivu, osoby pachatele a oběti, stop s ní souvisejících, podnětů k jejímu vyšetřování, typických situací a zvláštností při jejím vyšetřování, stanovování vyšetřovacích verzí, výsledků jejich účastníků a svědků, dokumentací, vyhodnocováním záznamů z kamerových systému, zvláštními způsoby dokazování a znaleckého dokazování.

Třetí část práce naplňuje stanovený cíl uvedením návrhů na zlepšení v dané problematice a to na základě poznatků uvedených v předcházejících částech této práce a reálného stavu v praxi, přičemž návrhy se týkají zejména oblasti policejního orgánu provádějícího vyšetřování a objasňování silničních dopravních nehod.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že celkový cíl práce byl naplněn. Autor předpokládá, že eventuelní presentace výsledků této práce a zejména návrhů z ní plynoucích, by mohla přinést zlepšení situace v dané problematice.

## Seznam použité literatury:

- 1) BENDL, Petr. Informace o systému dokumentace Spheron R2S Crime. *Kriminalistika*. Praha: MV ČR, 2007.
- 2) BRADÁČ, Albert, Ladislav GLIER a Pavel KREJČÍŘ. Znalecký standard č. II. *Vybrané metody zajišťování podkladů pro technickou analýzu průběhu a příčin silničních dopravních nehod*. Ministerstvo spravedlnosti ČR. 1990
- 3) CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: MV ČR, 1998.
- 4) CHMELÍK, Jan. *Ohledání místa činu*. Praha: MV ČR, 1995.
- 5) KONRÁD, Zdeněk a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. rozšířené vydání. Praha: PA ČR, 1996. ISBN 80-85981-39-4.
- 6) KONRÁD, Zdeněk et al. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistické techniky*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-535-7.
- 7) MUSIL, Jan, Zdeněk KONRÁD a Jaroslav SUCHÁNEK. *Kriminalistika. 1. vydání*. Praha: C.H. Beck. 2001. ISBN 80-7179-362-0.
- 8) NĚMEC, Miroslav a kol. *Kriminalistická dokumentace*. Praha: Policejní akademie ČR, 2009. ISBN 978-80-7251-307-9.
- 9) NĚMEC, Miroslav et. al. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium I*. Praha: ABOOK, 2018. ISBN 978-80-906974-1-6.
- 10) NĚMEC, Miroslav et. al. *Teorie a metodologie kriminalistiky pro magisterské studium II*. Praha: ABOOK, 2019. ISBN 978-80-906974-2-3.
- 11) NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty a studenty Policejní akademie České republiky v Praze*. Praha: ABOOK, 2017. ISBN 978-80-906974-0-9.
- 12) PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
- 13) PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika. Technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň. Aleš Čeněk, 2016. ISBN 978-80-7380-589-0.
- 14) SLÁMOVÁ, Jaroslava. *Tvorba bibliografických odkazů a citací ve vysokoškolských kvalifikačních pracích – Nejčastější dotazy a jejich řešení* [online]. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2017. [cit.

14.2.2022].

Dostupné

z:

<https://www.polac.cz/g2/view.php?knihovna/cojinde.html>

- 15) STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006. ISBN 80-86898-66-0.
- 16) ŠACHL, Jindřich a Přemysl STREJC. Amnézie a vlivy problematizující hodnotu výpovědí po dopravních nehodách. *Kriminalistika*. 2005.
- 17) ŠACHL, Jindřich et al. *Analýza nehody v silničním provozu*. Praha: ČVUT, 2010.
- 18) ŠAMAL, Pavel, František PÚRY a Stanislav RIZMAN. *Trestní zákon*. 6. doplněné a přepracované vydání. Praha: C.H. Beck, 2004. ISBN 80-7179-896-7.

## Právní normy

- 1) ČSN 01 6910, *Úprava dokumentů zpracovaných textovými procesory ve znění k 1.7.2014*
- 2) ČSN ISO 690, *Pravidla pro bibliografické odkazy a citace informačních zdrojů ve znění k 1.4.2011*
- 3) Pokyn rektora Policejní akademie ČR č. 10/2016, *o formální úpravě vysokoškolských kvalifikačních prací zpracovaných na Policejní akademii ČR v Praze v posledním znění*
- 4) Vyhláška č. 99/1989 Sb., *federálního ministerstva vnitra o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu) ve znění k 31.12.2000*
- 5) Zákon č. 141/1961 Sb., *o trestním řízení soudním (trestní řád) v posledním znění*
- 6) Zákona č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích v posledním znění*
- 7) Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v posledním znění*
- 8) Zákon č. 273/2008 Sb., *o Policii ČR v posledním znění*
- 9) Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník v posledním znění*
- 10) Zákon č. 89/2012 Sb., *občanský zákoník v posledním znění*

11) ZPPP č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v posledním znění

12) ZPPP č. 100/2018, o kriminalistickotechnické činnosti v posledním znění

## Webové portály

1) www.google.com: SPHERON R2S Crime [online]. [cit. 4.2.2022]. Dostupné z:

[https://www.google.com/search?q=SPHERON%20R2S%20Crime&tbm=isch&tbs=rimg:Ca\\_1yGbJPiTzSYb5RHJM0XhGfsglMCgIIABAAOgQIABAA&client=firefox-b-d&hl=cs&sa=X&ved=0CBwQullBahcKEwiY3v6y\\_eX1AhUAAAAAHQAAA AAQDw&biw=1663&bih=935#imgrc=GFhXiFOCLNcxhM](https://www.google.com/search?q=SPHERON%20R2S%20Crime&tbm=isch&tbs=rimg:Ca_1yGbJPiTzSYb5RHJM0XhGfsglMCgIIABAAOgQIABAA&client=firefox-b-d&hl=cs&sa=X&ved=0CBwQullBahcKEwiY3v6y_eX1AhUAAAAAHQAAA AAQDw&biw=1663&bih=935#imgrc=GFhXiFOCLNcxhM)

2) www.google.com: MDKS+ Ostrava [online]. [cit. 4.2.2022]. Dostupné z:

[https://www.google.com/search?q=MDKS+Ostrava&tbm=isch&ved=2ahUKEwjGrb3Djeb1AhVESEEAHaG\\_CkoQ2-cCegQIABAA&oq=MDKS+Ostrava&gs\\_lcp=CgNpbWcQDDoECAAQGFCJCVisFWCaKWgAcAB4AIABa4gBigKSAQMyLjGYAQCgAQGqAQtn3Mtd2I6LWltZ8ABAQ&sclient=img&ei=mSP9YYb9B8SQhbIPof-q0AQ&bih=935&biw=1663&client=firefox-b-d&hl=cs#imgrc=1mAD-tPZm92cnM](https://www.google.com/search?q=MDKS+Ostrava&tbm=isch&ved=2ahUKEwjGrb3Djeb1AhVESEEAHaG_CkoQ2-cCegQIABAA&oq=MDKS+Ostrava&gs_lcp=CgNpbWcQDDoECAAQGFCJCVisFWCaKWgAcAB4AIABa4gBigKSAQMyLjGYAQCgAQGqAQtn3Mtd2I6LWltZ8ABAQ&sclient=img&ei=mSP9YYb9B8SQhbIPof-q0AQ&bih=935&biw=1663&client=firefox-b-d&hl=cs#imgrc=1mAD-tPZm92cnM)

3) HANÁKOVÁ, Lucie. Kriminalistická dokumentace. [online] Brno, 2019. s. 32-33 [cit. 19.11.2021] Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně. Právnická fakulta. Dostupné z chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fis.muni.cz%2Fth%2Fiuzvs%2FBakalarska\_prace\_\_kriminalisticka\_dokumentace.pdf&clen=436924

## Seznam obrázků:

Obrázek 1 Městský dohledový kamerový systém Ostrava .....	31
Obrázek 2 Systém digitální dokumentace .....	54
Obrázek 3 Náčrt měření pomocí BRT006 .....	73