



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

TECHNICKÁ PŘIJATELNOST VÝPOVĚDÍ SVĚDKŮ A ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD

TECHNICAL ACCEPTABILITY OF WITNESS AND PARTICIPANT TESTIMONIES AT
TRAFFIC ACCIDENT

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Jakub Nosek

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

BRNO 2016

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Akademický rok: 2015/16

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Jakub Nosek

který/která studuje v **magisterském studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Technická přijatelnost výpovědí svědků a účastníků dopravních nehod

v anglickém jazyce:

Technical acceptability of witness and participant testimonies at traffic accident

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Diplomová práce se zabývá popisem nehodových událostí účastníky a svědky a přijatelností popisů ve vztahu ke skutečnému průběhu nehody z hlediska údajů a vylíčení události, a to na konkrétních analyzovaných dopravních nehodách.

Cíle diplomové práce:

Cílem práce je analyzovat technickou přijatelnost výpovědí, které se vztahují k popisu nehodového děje ze strany účastníků nehody a svědků, zejména z hlediska vnímání prostoru a času a z hlediska časového vývoje změn obsahu výpovědí. Analýza bude provedena na základě skutečných dopravních nehod.



V Brně, dne 8. 10. 2015
doc. Ing. Aleš Váňa, Ph.D.
ředitel ústavu

Seznam odborné literatury:

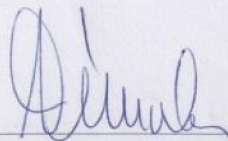
- BRADÁČ, Albert. Soudní inženýrství. 1. Brno : Akademické nakladatelství CERM, 1997. str. 719. ISBN 80-7204-057-X.
- BURG, Heinz, MOSER, Andreas. Handbuch Verkehrsunfall-rekonstruktion. Wiesbaden : Vieweg, 2007. str. 952. 1. vydání. ISBN 978-3-8348-0172-2.
- HUGEMANN, Wolfgang. Unfall-rekonstruktion. Erzhausen : Schönbach-Druck, 2007. str. 1300. ISBN 3-00-019419-3.
- Kolektiv autorů. Wypadki drogowe – Vademecum biegtego sadowego. Krakov : vydavatelství Instytutu Ekspertys sadowych, 2010. str. 1094. ISBN 83-87425-32-X.
- RÁBEK, Vlastimil. Analýza příčin vzniku a průběhu škodných událostí v oboru pojištění motorových vozidel. PROPERUS s.r.o., Olomouc, 2012. str. 367. VPRA-SCP-2012-09-15., ISBN: 978-80-904944-0-4
- PORADA, Viktor. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha : Linde Praha a.s., 2000. str. 378. ISBN 80-7201-212-6.
- ČEČOT, Vladimír. a kol. Dopravné nehody. Bratislava : respo. s.r.o., 2003. str. 206. 1. vydání. ISBN 80-968953-5-4.
- JANÍČEK, Přemysl. Systémové pojetí vybraných oborů pro techniky - hledání souvislostí. Brno : Akademické nakladatelství CERM, 2007. str. 1234. Sv. 1+2, 1. vydání. ISBN 978-80-7204-554-9.
- PROCHOVSKI, Leon, UNARSKI, Jan, WACH, Wojciech, WICHER, Jerzy. Pojazdy samochodowe - Podstawy rekonstrukcji wypadków drogowych. Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 2008. ISBN 978-83-206-1688-0.
- RIVERS, Robert W. Evidence in traffic crash investigation and reconstruction. Springfield : Charles C Thomas Publisher, 2006. str. 295. 1. vydání. ISBN 978-0-398-07644-8.

Tématicky zaměřená literatura z oblasti práva (přestupkové, civilní a trestní) a psychologie a materiály poskytnuté vedoucím práce.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2015/16.

V Brně, dne 8. 10. 2015



doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.
ředitel vysokoškolského ústavu



Abstrakt

Diplomová práce pojednává o problematice technické přijatelnosti výpovědí svědků dopravních nehod především z pohledu vnímání prostoru a času a z hlediska časového vývoje změn obsahu výpovědí. Problematika je řešena nejprve po teoretické stránce, získané poznatky jsou následně použity u několika skutečných dopravních nehod. U každé dopravní nehody bylo vybráno několik otázek důležitých pro řešení jejího průběhu a ve výpovědích svědků a účastníků byly nalezeny odpovědi na tyto otázky. U odpovědí byla sledována jejich technická přijatelnost a vývoj v čase, následně bylo provedeno hodnocení technické přijatelnosti každé odpovědi a bodové hodnocení shody s předchozí odpovědí. Díky tomu mohla být u každého svědka i každé dopravní nehody určena míra technické nepřijatelnosti odpovědí a míra změny v čase.

Abstract

This master's thesis deals with issues of road traffic accidents from the perspective testimonies of witnesses of road traffic accidents, especially in terms of the space and time perception and in terms of the content development changes during time. This issues are solved at first theoretically, gained knowledge is then used by several real accidents. For each traffic accident was selected several questions important to solve its course and in the testimonies of witnesses and participants have found the answers to these questions. In the responses were monitored technical acceptability and content development of the testimonies during time, and then were made ratings of the technical acceptability of the each answer and score rating of compliance with the previous testimony. This allowed determining for each witnesses or participant and for every traffic accident level of technical unacceptability responses and the level of testimonies content development changes during time.

Klíčová slova

Technická přijatelnost, výpověď, dopravní nehoda, svědek, účastník dopravní nehody

Keywords

Technical acceptability, testimony, traffic accident, witness, participant in traffic accident

Bibliografická citace

NOSEK, J. Technická přijatelnost výpovědí svědků a účastníků dopravních nehod. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2016. 140 s. Vedoucí diplomové práce Ing. Bc. Marek Semela, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 25. 05. 2016

.....

podpis diplomanta

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat Ing. Bc. Marku Semelovi, Ph.D. za ochotu a konzultace nejen při zpracování diplomové práce. Dále bych chtěl poděkovat své rodině za soustavnou podporu během studia.

OBSAH

1	ÚVOD	7
2	CÍL PRÁCE	7
3	DOPRAVA	8
3.1	Historický vývoj dopravy	8
3.2	Vymezení základních pojmů	9
4	SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODY	11
4.1	Rozdělení dopravních nehod	12
4.2	Statistika nehodovosti	14
4.3	Pokusy o utajení dopravních nehod	16
4.4	Šetření dopravních nehod	17
5	KOGNITIVNÍ PROCESY A ODHAD	18
5.1	Vizuální vnímání	19
5.2	Akustické vnímání	21
5.3	Odhad vzdálenosti a rychlosti pohybu	22
5.4	Vlastní měření odhadů rychlostí a vzdáleností	24
5.5	Pozornost	30
5.6	Paměť	31
6	VÝSLECH A VÝPOVĚĎ	35
6.1	Podání vysvětlení	36
6.2	Výslech z pohledu trestního práva	36
6.3	Výslech z pohledu kriminalistiky	38
6.4	Výslech z pohledu forenzní psychologie	38
6.5	Věrohodnost a pravdivost výpovědi	41
7	PRÁVNÍ DELIKTY	45
7.1	Rozdělení právních deliktů	46
7.2	Trestný čin	46
7.3	Trestní řízení	48
7.4	Správní delikt	52
7.5	Správní řízení	52
7.6	Protiprávní jednání v silniční dopravě	56
8	SOUDNÍ ZNALECTVÍ A SOUDNÍ INŽENÝRSTVÍ	57
8.1	Legislativní úprava znalecké činnosti	58
8.2	Podklady pro výkon znalecké činnosti	59
8.3	Technická přijatelnost a nepřijatelnost podkladů při znalecké činnosti	60
8.4	Nové metody získávání podkladů pro ověření svědeckých výpovědí	61
9	METODIKA HODNOCENÍ VÝPOVĚDÍ U VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD	62
10	DN 1 – HAVÁRIE VOZIDLA DO SILNIČNÍHO PŘÍKOPU S PODEZŘENÍM NA POKUS O POJISTNÝ PODVOD	64
10.1	Pojistné podvody v silniční dopravě	64
10.2	Popis DN 1	66

10.3	Výpovědi svědků a účastníků DN 1	67
11	DN 2 – STŘET VOZIDLA S CHODKYNÍ S PODEZŘENÍM NA ÚMYSLNÉ NAJETÍ NA CHODKYNĚ	72
11.1	Popis DN 2	73
11.2	Výpovědi účastníků a svědků DN 2	74
12	DN 3 – ODBOČOVÁNÍ VOZIDLA V KŘÍŽOVATCE A NÁSLEDNÝ STŘET S PROTIJEDOUČÍM MOTOCYKLEM	93
12.1	Popis DN 3	94
12.2	Výpovědi svědků a účastníků DN 3	94
13	DN 4 – ODBOČOVÁNÍ VOZIDLA V KŘÍŽOVATCE A NÁSLEDNÁ SRÁŽKA S PROTIJEDOUČÍM VOZIDLEM	102
13.1	Popis DN 4	102
13.2	Výpovědi svědků a účastníků DN 4	102
14	DN 5 – SRÁŽKA DVOU VOZIDEL S PODEZŘENÍM NA ÚMYSLNÉ ZPŮSOBENÍ DN VYBRZDĚNÍM	108
14.1	Popis DN 5	109
14.2	Výpovědi svědků a účastníků DN 5	110
15	CELKOVÉ POZNATKY O PROBLEMATICE TECHNICKÉ PŘIJATELNOSTI VÝPOVĚDÍ	118
15.1	Výsledky provedených šetření	118
15.2	Závěr	123
16	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	126
16.1	Knihy	126
16.2	Legislativní zdroje	127
16.3	Elektronické zdroje	128
17	SEZNAM OBRÁZKŮ	132
18	SEZNAM TABULEK	133
19	SEZNAM GRAFŮ	134
20	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ	135
21	SEZNAM PŘÍLOH	135

1 ÚVOD

Diplomová práce se tematicky dotýká několika oborů, kromě oblasti technického znalectví v silniční dopravě se téma dotýká práva a také psychologie. Široký záběr a praktická využitelnost byly hlavním důvodem k výběru tohoto tématu.

Dopravní nehoda je všeobecně vnímána jako negativní jev, to však neznamená, že by jí neměla být věnována pozornost. Ba naopak – vzhledem k tomu, že fungování moderní společnosti není možné bez dopravy a vzhledem k tomu, že dopravní nehody budou s dopravou nejspíše vždy souviset, musí jim být věnována maximální pozornost. Tím se má na mysli jednak činění kroků ke snižování počtu dopravních nehod a jejich následků, ale také zvyšování úspěšnosti při jejich objasňování – zjišťování viníků, stanovování průběhu nehodového děje, efektivní výslech svědků atd. V poslední době došlo k velkému pokroku v možnostech dokumentace míst dopravních nehod, dokumentace poškození vozidel i simulace dopravních nehod pomocí specializovaných počítačových programů. Použitelnost takovýchto nástrojů však stojí na kvalitních a správných podkladech, ze kterých se vychází. Správný úsudek a zhodnocení důkazů provedené znalcem (vyšetřovatelem atp.) je proto i nadále zásadní.

S ohledem do budoucnosti můžeme předpokládat výrazný nárůst počtu elektronických zařízení ve vozidlech, která umějí zaznamenávat data před dopravní nehodou. A to ať už se jedná o kamery, nebo paměťové jednoty schopné vyčítat a ukládat data přímo z řídicích jednotek vozidla. Můžeme tak předpokládat, že možnosti k ověřování pravdivosti, či přijatelnosti výpovědi účastníků dopravních nehod bude stále přibývat.

Jak je uvedeno dále, dopravu můžeme dělit na mnoho druhů, přičemž silniční doprava je pouze jednou, byť velmi významnou, částí odvětví. Tato diplomová práce se však bude zabývat pouze o silniční dopravní nehody, je však jistě pravdou, že mnoho zjištěných skutečností by bylo možno vztáhnout i na jiné druhy dopravy.

2 CÍL PRÁCE

Cílem této práce je zaprvé vytvořit ucelený náhled na problematiku technické přijatelnosti výpovědi svědků a účastníků silničních dopravních nehod a následně tyto poznatky aplikovat na vybraných skutečných dopravních nehodách, kdy každá taková nehoda bude zastupovat určitou dále definovanou skupinu. V závěru této práce bude provedeno shrnutí zjištěných skutečností a budou předloženy návrhy na další možné zkoumání v této oblasti.

3 DOPRAVA

Problematiku technické přijatelnosti je vhodné zasadit do širšího kontextu dopravy a dopravních nehod. Chmelík (2009, s. 11) k definici pojmu doprava uvádí: „*Obecně můžeme dopravu charakterizovat jako proces přemístování věcí, tedy pracovních předmětů, výrobních prostředků a hotových výrobků na straně jedné a osob, tedy pracovních sil na straně druhé, který se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravní cestě mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy.*“

3.1 HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVY

Doprava hraje zásadní roli již od počátku civilizace. S rozvojem společnosti postupně přibývaly nové druhy a způsoby dopravy, a to samozřejmě včetně dopravních cest. Existuje větší množství kritérií, podle kterých je možné dopravu dělit. Dle typu dopravní cesty známe silniční, kolejovou, vodní, leteckou a také kombinovanou dopravu. Jako méně frekventovanou je možné zmínit dopravu potrubní, lanovými drahami, pevnými zařízeními i kosmickou (1, s. 11).

Byť je možno obecnou teorii z velké části vztáhnout na všechny druhy dopravy, bude vzhledem k tématu práce následující text zaměřen výhradně na automobilovou silniční dopravu. Její počátky sahají až do roku 1885, kdy německý vynálezce spalovacího motoru Gottlieb Daimler ve spolupráci s Wilhelmem Maybachem sestrojili první motocykl a o rok později i první čtyřkolý automobil tímto motorem poháněný (2).

Automobilová doprava nebyla zpočátku schopna konkurovat dopravě železniční, s postupem času se však automobily stávaly stále spolehlivějšími, výkonnějšími a nakonec i levnějšími. V celosvětovém měřítku byl jedním z hlavních průkopníků Henry Ford, jehož model *Ford T* – byl po technické stránce spolehlivý a finančně dostupný pro širokou veřejnost (3).

¹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*.

² KOLOŠ, Petr. *Před 125 lety vynalezl Gottlieb Daimler první automobil*.

³ TESÁŘÍK, Bohumil. *Henry Ford a pásová výroba automobilů*.

3.1.1 Počátky vyšetřování dopravních nehod

Jev, který můžeme v různých oblastech vidět i dnes, se objevil i v počátcích automobilové dopravy. Tím jevem je častý náskok technického pokroku před legislativní úpravou. V roce 1919 bylo v Praze založeno oddělení dopravní stráže, jehož úkolem bylo dohlížet na nejvíce frekventovaná místa ve městě. Dopravní oddělení byla později zřizována i v dalších městech tehdejšího Československa. Od roku 1935 začaly být systematicky zřizovány tzv. četnické silniční kontrolní stanice (4, s. 19).

V roce 1929 byla Ústředním četnickým pátracím oddělením vydána směrnice 6720/29 nazvaná „*Vyšetřování nehod způsobených motorovými vozidly*“. Tato směrnice pozoruhodně detailně a nadčasově stanovila postup při šetření dopravní nehody. Mimo jiné řešila i *taktiku výslechu účastníků a svědků*. **Spolujezdce řidiče, majícího účast na dopravní nehodě, tato směrnice kvůli možné podjatosti vůbec nepřipouštěla jako věrohodného svědka.** Známy byl také vliv psychologických aspektů (stres, úlek atp.) na výpověď (4).

3.2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Zde bude provedeno vyjasnění některých základních pojmů použitých v této práci a obecně využívaných nejen v legislativě týkající se silniční dopravy.

3.2.1 Vybrané základní pojmy

ZPPK definuje v § 2 mimo jiné následující pojmy:

- *„účastník provozu na pozemních komunikacích: každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích,*
- *provozovatel vozidla: vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem,*
- *řidič: účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti,*
- *vozidlo: motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj,*
- *motorové vozidlo: nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus,*

⁴ *Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod* [online]. Dostupné z: <https://goo.gl/BvzeJs>.

- **nemotorové vozidlo:** vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.“

Další pojmy

- **Účastník dopravní nehody:** osoba, která má přímou nebo nepřímou účast na dopravní nehodě – to znamená viník i poškozený (5).

3.2.2 Doprava – přeprava, dopravce – přepravce

Dopravu můžeme zkráceně charakterizovat jako soubor činností, kterými se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí. *Přepravu* tedy můžeme označit za produkt dopravy. *Přepravce* je objednatel přepravy, tedy ten, kdo si obvykle za úplatu nechá dopravcem přepravovat náklad. *Dopravce* je konkrétní vykonavatel přepravní činnosti. Je zřejmé, že v některých případech, může být tatáž osoba zároveň dopravcem i přepravcem. Dopravce je tedy provozovatel doprava a zpravidla, ne však nutně, je vlastníkem dopravního prostředku. Z právního hlediska je dopravce účastníkem přepravní smlouvy, která se může týkat buď osobní, nebo nákladní dopravy (6, s. 9 – 12).

3.2.3 Pozemní komunikace

Tato práce se zabývá silničními dopravními nehodami, které se udály na pozemních komunikacích (dále jen jako: PK). Dne 31. 12. 2015 vstoupil v účinnost zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mimo jiné mění některá podstatná ustanovení zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (7). Je proto považováno za vhodné vyjasnit některé základní pojmy.

Pozemní komunikace definuje ZPK § 2 následovně:

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními vozidly a chodce, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie: dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace.“

⁵ *Když se stane dopravní nehoda.* Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-prevence-kdyz-se-stane-dopravni-nehoda.aspx>

⁶ ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNÁŘÍK. Doprava a přeprava.

⁷ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění p. p. (dále jen: „zákon o pozemních komunikacích“ nebo „ZPK“).

V § 4 až 7 ZPK nalezneme následující členění pozemních komunikací:

- **Silnice** – se podle dopravního významu rozdělují na silnice I. až III. třídy,
- **Dálnice** – Změnou účinnou od 31. 12. 2015 došlo k rozdělení dálnic na dálnice I. a II. třídy,
- **Místní komunikace** – se podle svého určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení rozdělují na místní komunikace I. až IV. třídy,
- **Účelové komunikace** – zpravidla určené ke spojení nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků, o účelovou komunikaci se jedná i v případě, že je veřejně nepřístupná.

3.2.4 Pozitiva a negativa dopravy

Kromě řady přínosů, má doprava i negativní stránky působící na člověka (ať už jako přímého účastníka dopravy, nebo jako osobu přímo nezúčastněnou), ty lze rozdělit na přímé a nepřímé (8):

- Za přímý negativní vliv dopravy na člověka může být považována především **dopravní nehoda**, při které člověk může být ohrožen na životě, fyzickém či duševním zdraví, může mu být způsobena majetková i nemajetková újma.
- Za nepřímý negativní vliv je možné považovat především hluk, znečištění ovzduší a životního prostředí vůbec.

4 SILNIČNÍ DOPRAVNÍ NEHODY

Tématem této práce jsou výhradně *silniční dopravní nehody*. Pro zestručnění a také proto, že nemůže být pochyb o jiném významu, bude používán především obecnější výraz *dopravní nehoda* (také jako „DN“) ve smyslu *silniční dopravní nehoda* (také jako „SDN“), popřípadě *nehodový děj*. O ustálenosti tohoto výrazu v uvedeném významu hovoří mimo jiné definice dopravní nehody v zákonu o provozu vozidel na pozemních komunikacích. V odst. 1 § 47 ZPPK, je uvedeno: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“

4.1 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Chmelík (2009, s. 17) k popisu dopravní nehody z kriminalistického pohledu uvádí, že je to událost: „*Nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná.*“ Rozlišujeme tři základní pojmové znaky dopravní nehody:

1. **Dopravní nehoda je událost zpravidla nezamýšlená, nepředvídaná, ale předvídatelná.**

Tímto se má na mysli například situace, kdy řidič automobilu překročí nejvyšší povolenou rychlost, v důsledku toho nedá přednost jinému vozidlu, které by měl šanci upozorovat v případě, že by rychlost nepřekročil. Byť řidič DN nezamýšlel a došlo k ní náhodou, je řidičovou vinou, že k tomu svým chováním napomohl. Zcela jistě totiž mohl a měl předvídat, že k podobné události může dojít – předvídatelnost je důležitá z trestněprávního pohledu, kdy se jedná o základ tzv. *nepřímé nedbalosti* (blíže rozvedeno v další části této práce). Skutečnost, že vznik dopravní nehody může být z chování účastníka silničního provozu zřetelný, avšak nejasný a to, zda k DN skutečně dojde, je dílem náhody, znamená, že i pro ostatní účastníky silničního provozu tato událost mnohdy přináší moment překvapení. Schopnost reprodukovat takovou událost pravdivě a nezkresleně proto může být velmi omezená. Skutečnosti zjištěné z podání vysvětlení, popřípadě z výslechu účastníků i svědků DN je proto nutno vždy posuzovat individuálně (1, s. 183 – 185), což bude v této práci rozvedeno dále.

2. **Dopravní prostředek je v provozu na pozemní komunikaci.** Aby bylo událost možno charakterizovat jako dopravní nehodu, musí dojít k současnému splnění všech třech skutečností. K události tedy musí dojít v souvislosti s provozem na pozemní komunikaci a zároveň se musí jednat o událost, která vznikla v souvislosti s pohybem dopravního prostředku. Výše uvedené skutečnosti jsou pomocí příkladů blíže vymezeny v následujících bodech:

- Pokud dojde například k poškození zaparkovaného vozidla pádem stromu, nejedná se o dopravní nehodu, i kdyby bylo vozidlo zaparkováno na pozemní komunikaci. V tomto případě chybí pohyb dopravního prostředku.
- Obdobně nelze například srážku dvou chodců posuzovat jako dopravní nehodu, i kdyby k ní došlo na pozemní komunikaci. V tomto případě chybí přítomnost dopravního prostředku.

- A v neposlední řadě nelze jako dopravní nehodu posuzovat srážku dvou vysokozdvížených vozíků ve skladovací hale, i když k ní došlo při pohybu dvou dopravních prostředků. V tomto případě chybí provoz na pozemní komunikaci, kterou skladovací hala pravděpodobně nebude (1, s. 184).

3. **Následek** je třetím pojmovým znakem DN, který definuje způsobení újmy (1, s. 17).

4.1.1 Rozdělení dle průběhu nehodového děje

Je účelné dopravní nehody členit dle různých kritérií, na základě průběhu nehodového děje můžeme nehody rozdělit takto (1, s. 185):

- Srážky** – jedná se o střet dvou nebo více účastníků SDN, přičemž musí platit, že alespoň jeden s účastníků se pohyboval s vozidlem. Kromě střetů vozidel se dále jedná o střety s chodci, zvířaty i s pevnými překážkami.
- Havárie** – v takovémto případě má na SDN účast pouze jediné vozidlo. Jedná se například o převrácení vozidla do příkopu.
- Jiné nehody** – výše nezařaditelné, méně časté SDN. Jedná se například o vypadnutí z jezdoucího vozidla.

4.1.2 Škoda versus újma

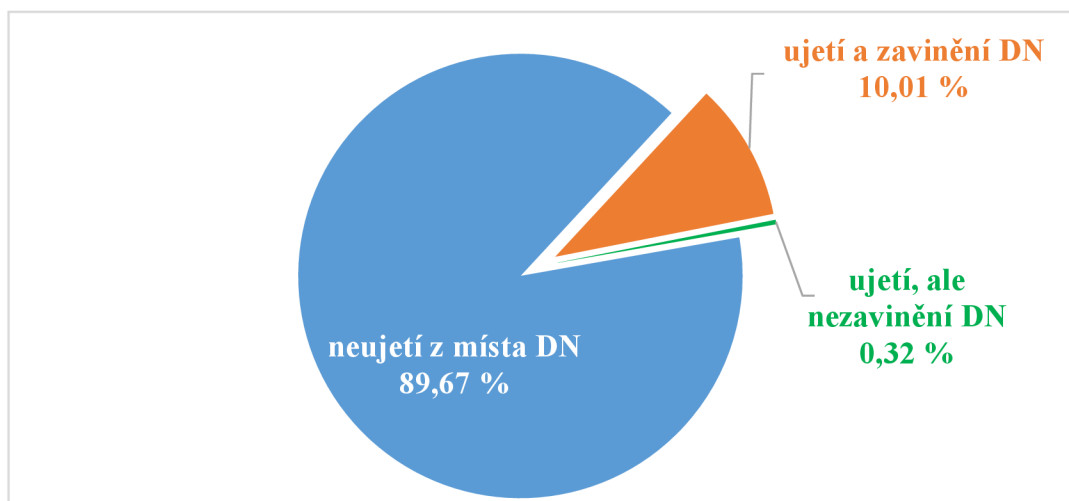
Je považováno za vhodné na tomto místě uvést rozdílný a napříč veřejností často chybný výklad pojmů *újma* a *škoda*. Újma je obecně v českém právu chápána jako ztráta na zákonem chráněném statku. *Škoda* je užší pojem, který označuje újmu na jmění vyjádřitelnou penězi. U škody jsou rozlišovány dvě její složky. Škoda *skutečná* (také přímá), která označuje přímé snížení majetku poškozeného a *ušlý zisk*, který označuje majetkový prospěch, jehož by poškozený nebyl škody pravděpodobně dosáhl. Opakem je pak nemajetková újma, jejíž peněžní vyjádření není přímo možné (8). U dopravních nehod je typickou škodou na majetku poškození vozidla, typickou nemajetkovou újmou je škoda na zdraví, či životě člověka (9).

⁸ BEZOUŠKA, Petr. *Co je to škoda a co je to újma*.

⁹ ČUŘÍKOVÁ, Pavla. *Nemajetková újma dle Nového občanského zákoníku*.

4.2 STATISTIKA NEHODOVOSTI

Ze Statistické ročenky 2014 Policie České republiky (dále jen PČR) vyplývá, že z celkového počtu 141 892 vozidel, o kterých má PČR informaci, že měla v roce 2014 účast na dopravní nehodě, se v 14 656 případech jednalo o *nezjištěné vozidlo* – ujetí z místa DN, přičemž v 14 208 případech ujel z místa DN její viník, naopak tedy v 448 případech od nehody ujel účastník, který ji nezavinil (10). Graf 1 zobrazuje výše popsanou skutečnost.



Graf 1 – poměr mezi počtem ujetí a neujetí z místa DN, při ujetí navíc v závislosti na zavinění, zdroj: vlastní zpracování na základě (10).

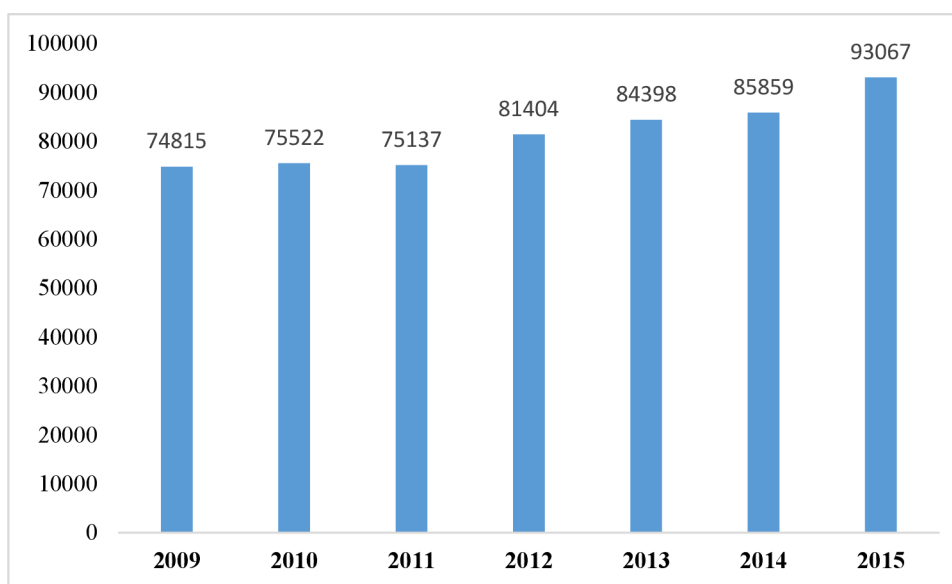
Důležité je poznamenat, že výše uvedená statistika neeviduje všechny DN, ke kterým na PK došlo. Důvodem je to, že ZPPK v § 47 pozitivně vymezuje povinnosti účastníka dopravní nehody. V případě, kdy nedojde k usmrcení, či k ublížení na zdraví, ke škodě na majetku třetí osoby, k poškození součástí pozemní komunikace, ani ke škodě na vozidlech účastníků DN vyšší než 100 000,- Kč a účastníci mohou obnovit plynulost provozu bez vynaložení nepřiměřeného úsilí, nemají povinnost přivolat PČR. Taková DN pak v policejních statistikách pochopitelně není zaevidována (11).

10 *Přehled o nehodovosti: Na pozemních komunikacích v České republice*. Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/prehled-nehodovosti-za-rok-2014-pdf.aspx>.

11 *Změny v hlášení dopravní nehody od ledna 2009*. In: *Povinné ručení.com* Dostupné z: <http://www.povinne-ruceni.com/clanek-zmeny-v-hlaseni-dopravni-nehody-od-ledna-2009>

Nehodovost je pojem často skloňovaný napříč odbornou i laickou veřejností. Ředitelství dopravní policie ČR vydává každý rok publikaci „Přehled nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“, která prezentuje údaje o všech dopravních nehodách, které Policie evidovala. Nejvíce medializovanými výstupy jsou asi celkový počet nehod a celkový počet usmrcených osob. Tato publikace však přináší mnohem širší spektrum informací – řadu grafů a tabulek s podrobným členěním a porovnáním (10).

Je všeobecně známo, že hlavní snahou v této oblasti je snižování počtu DN a snižování počtu usmrcených osob. Ze statistik vyplývá, že od roku 1999 se počet dopravních nehod dlouhodobě snižuje. Jelikož však již několikrát došlo ke zvýšení peněžní částky vyjadřující odhadovanou škodu, při které nemají účastníci DN povinnost tuto skutečnost hlásit Policii ČR (viz předchozí kapitola), došlo k poklesu hlášených nehod v roce 2008 z 160 376 na 74 815 v roce 2009. Tím pádem mají počty nehod v absolutních číslech malou vypovídací hodnotu. Graf 2 proto zobrazuje vývoj počtu DN od roku 2009, kdy došlo k poslední změně této finanční částky. V letech 2009 až 2015 můžeme dokonce pozorovat nárůst počtu DN (12).

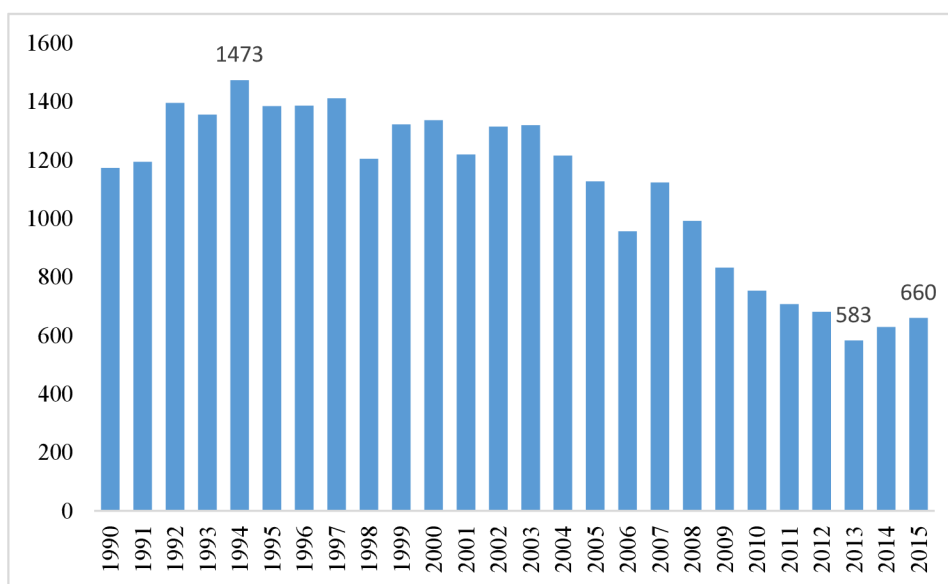


Graf 2 – vývoj počtu DN za období 2009 až 2015, zdroj: vlastní zpracování dle (10, 12)

Další často zmiňovanou statistikou je počet osob usmrcených při DN. I zde je však třeba uvést jednu faktickou poznámku – jako osoba usmrcená při DN je evidována ta osoba, která na

¹² *Policisté šetřili v roce 2015 více než 93 000 dopravních nehod.* Dostupné z: <http://prv-nizpravy.parlamentnilisty.cz/zpravy/ZPRAVY/policiste-setrili-v-roce-2015-vice-nez-93-000-dopravnich-nehod/>

následky utrpěné při DN zemře buď přímo na místě, nebo do 24 hodin. Zvlášť jsou evidovány osoby, které na následky utrpěné při DN zemřou v rozmezí 24 hodin až 30 dnů a zvlášť ještě ty osoby, které na následky utrpěné při DN zemřou více než 30 dnech. Do roku 2005 navíc byla současná hranice 24 hodin stanovena na 72 hodin, což opět přináší zhoršenou vypovídací schopnost. Nicméně Graf 3 zobrazuje klesající trend počtu usmrcených osob za období let 1990 až 2015 – s tím, že k nejvyššímu počtu úmrtí došlo v roce 1994 (1 473 osob) a nejnižšímu v roce 2014, kdy zemřelo 583 lidí¹².



Graf 3 – vývoj počtu osob usmrcených při DN, zdroj: vlastní zpracování dle (10 a 12)

4.3 POKUSY O UTAJENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Zvláštní kategorií jsou DN, při kterých se účastník (pachatel) DN snaží trestní odpovědností uniknout. Činí tak obvykle v případech, kdy dojde k vážnému poškození zdraví jiné osoby nebo ke značné majetkové škodě na majetku jiné osoby či veřejně prospěšném zařízení. Jsou známy i případy, kdy došlo k útěku z místa DN po vzájemné dohodě účastníků. Předpokládá se, že člověk, který jedná výše uvedeným způsobem, pocítuje objektivní odpovědnost za dopravní nehodu, neboť právě pocit provinění, strach z odhalení a následného trestu jej nutí činit to, co dělá. Nemusí tomu však být vždy, důvodem k pokusu o utajení DN může být také nedůvěra ve státní exekutivu (policii, státní zastupitelství, soudy, atp.) – strach z toho, že jeho verzi nebude uvěřeno, popřípadě bude případ zmanipulován (1, s. 19 – 20).

Jako příklad snahy o utajení dopravní nehody a zkratkovitého jednání zároveň, může sloužit případ dopravní nehody, při které osobní automobil při jízdě v noci srazil chodce tako-

vým způsobem, že tělo chodce přeletělo automobil a zadním oknem padlo přímo do kufru vozidla. Místo poskytnutí první pomoci řidič chodce odvezl do lesa, kde jej zanechal. Chodci se podařilo z lesa doplazít až na nedalekou silnici, kde jej zpozoroval okolo jedoucí řidič a poskytl mu první pomoc. Policii se řidiče, který chodce srazil, podařilo vypátrat. Při následném znaleckém zkoumání bylo zjištěno, že řidič neměl šanci chodce, který se pohyboval po špatné straně PK, v podnapilém stavu a bez osvětlení včas zpozorovat a srážce tedy nemohl zabránit. Pokud by sraženému chodci poskytl první pomoc, nebyl by možná vůbec potrestán. Jeho čin však soud klasifikoval jako pokus o vraždu a udělil mu trest 12 let odnětí svobody (13).

4.4 ŠETŘENÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

Je podstatné vymezit skupinu DN, kterých se vyšetřování týká. Jak již bylo uvedeno v kapitole 4.2, ZPPK, stanovuje podmínky, při kterých účastníci DN mají povinnost PČR přivolat. Existuje tedy určité množství DN, jejichž účastníci neměli povinnost a ani nechtěli PČR přivolat. Dále pochopitelně existuje určité množství DN, ke kterým PČR přivolána není záměrně, protože se účastníci dopravní nehodu pokouší utajit.

Objasňování dopravních nehod je v mnohých ohledech specifické, jedinečné a odlišné od objasňování přestupků a trestných činů v jiných oblastech. Avšak stejně jako v jiných oblastech i u dopravních nehod platí, že hlavní prioritou je záchrana lidského života, ochrana zdraví a zabránění dalším škodám. Následující priority se již mohou lišit – dynamika provozu na PK (typicky dálnice) si obvykle žádá, aby došlo k alespoň částečnému zprůjezdění předmětné pozemní komunikace, vyšetřovací a další úkony prováděné na místě PČR i dalšími složkami jsou tak často činěny v časové tísní. Z pohledu PČR je při vyšetřování dopravní nehody podstatné skutkové posouzení, tedy zda byly naplněny podmínky blokového řízení dle § 84 zákona o přestupcích (14), v případě, že tomu tak není, shromažďuje podklady pro správní řízení nebo pro trestní řízení – to v případě, kdy má důvodné podezření, že došlo ke spáchání trestného činu (1, s. 136).

¹³ *Sražený chlapec, kterého řidič pohodil v lese, nemusí platit škodu na autě.* Dostupné z: <http://www.novinky.cz/krimi/184261-srazeny-chlapec-ktereho-ridic-pohodil-v-lese-nemusi-platit-skodu-na-aute.html>

¹⁴ Zákon č. 200/1990 Sb., O přestupcích, ve znění p. p. (dále jen: „zákon o přestupcích“).

5 KOGNITIVNÍ PROCESY A ODHAD

Motivací pro zpracování této kapitoly je snaha blíže porozumět procesům, které souvisejí s lidským vnímáním okolí. Především se pak jedná o poznání hraničních možností jednotlivých smyslů. Znalosti o možnostech lidského vnímání je poté možno zasadit do kontextu jednotlivých svědeckých výpovědí a bez nutnosti provádění znaleckého experimentu může být provedeno základní hodnocení těchto výpovědí. Avšak ze znalosti vnímání průměrného jedince nemohou být v konkrétním případě činěny definitivní závěry, k tomu slouží znalecký experiment, prověrka na místě, popřípadě policejní rekonstrukce události (15).

Informace z okolního prostředí získáváme pomocí kognitivních procesů. Aby bylo informaci vůbec možno zachytit, musí být podnět, který ji vyvolal v rozmezí, které je jedinec schopen vnímat. Existuje *dolní a horní podnětový práh* – například u zvuku je definován nejnižším a nejvyšším slyšitelným tónem. Známe také *rozdílový práh*, což je nejmenší rozdíl, který jsme svými smysly schopni zaznamenat. Pokud podnět splní tyto podmínky, dojde k působení na receptor, při kterém dochází ke vzruchům, tento proces je nazýván *čítí*, vznikají při něm počítky – syrové informace zachycené smyslovými orgány. Následuje proces *transdukce*, při kterém jsou podněty převedeny do podoby nervových impulzů a přeneseny do mozku. Při zpracování signálů v mozku teprve vznikají vjemy. Na základě toho je vnímání definováno jako proces vjemového pole a rozpoznávání (pochopení) vnímaných objektů (15).

Pozorování

Pozorování je záměrný, plánovaný druh vnímání (opakem je vnímání bezděčné). Při pozorování předmětu, osoby nebo události můžeme vnímat – tvar, prostor, hloubku (vzdálenost), pohyb a čas (16). Následující podkapitoly obsahují způsoby kognitivního vnímání podstatné z pohledu tématu této práce.

¹⁵ *Senzorické procesy a vnímání*. Dostupné z: <http://www.studium-psychologie.cz/obecna-psychologie/6-senzoricke-procesy-a-vnimani.html>

¹⁶ *Poznávací procesy, receptory, čítí, vnímání, představování (představy)*. Dostupné z: <http://scottie.borec.cz/skhtml/Zsv/20.A.htm>

5.1 VIZUÁLNÍ VNÍMÁNÍ

Zrakové vnímání je založeno na principu snímání elektromagnetického záření. Lidské oko dokáže pracovat v rozmezí vlnových délek 380 až 780 nm. Ostrost obrazu zajišťují svaly, které dokáží deformovat čočku dle vzdálenosti, na kterou oko ostří. Každé oko snímá okolí samostatně, obraz je dále převeden na elektrické signály a je přenášen do mozkového týlního laloku, kde je z obrazu obou očí vytvořen trojrozměrný obraz (17, s. 211 – 216).

5.1.1 Zorné pole

Velmi podstatnou skutečností je zorné pole člověka. Rábek (2014, s. 212) uvádí, že: „normální zorné pole je bez pohybu očí v horizontálním úhlu asi 170°, vertikálně pak asi 110° a při pohybu očí se horizontálně zvětší až na 290°, vertikálně až na 190°.“ Zorné pole se dále rozděluje na centrální, kde je vidění ostré (pouze asi 2° až 7°) a periferní zorné pole, kde je předmět viditelný a poměrně dobře vnímatelný, avšak není ostrý. Můžeme tedy říct, že drobnější detaily může oko vidět pouze v centrálním zorném poli. Na zaostření oka na tento předmět je třeba 130 až 160 ms (17, s. 211 – 216).

Výše definované zorné pole můžeme následně aplikovat například na výhled řidiče nákladního automobilu – tahače viz Obrázek 1. Díky tomu, že sedí vysoko nad vozovkou, má před sebe dobrý výhled. V jeho zorném poli však není mimo jiné část vozovky nacházející se bezprostředně před kabinou (tzv. *mrtvý úhel*, nebo *vizuální stín*) (17, s. 215). Jak ukazuje Obrázek 2 omezený výhled (vyznačeno žlutou barvou) má řidič také při výhledu na boky vozidla i při pohledu do zpětných zrcátek.



Obrázek 1 – Zorné pole řidiče tahače, zdroj: [vlastní zpracování]

17 RÁBEK, Vlastimil. *Vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu - denní doba: (sborník tuzemských a převzatých cizojazyčných publikací).*



Obrázek 2 – Tzv. „mrtvý úhel“ výhledu řidiče nákladní automobilu, zdroj: převzato z (18)

Z výše uvedeného vyplývá, že aby mohl řidič určitou událost postřehnout, musí se odehrát v technicky možném zorném poli. Pochopitelně platí, že při aktivním jednáním (například vykloněním se určitým směrem) může řidič vidět i do jinak neviditelných oblastí, takové jednání však není možné automaticky předpokládat, či požadovat, každý takový případ je naopak potřeba posuzovat individuálně. Avšak i v případě, že se událost odehraje v zorném poli řidiče, nemůžeme vědět, zda se odehrála také v aktuálním zorném poli řidiče, z toho důvodu není postřehnutí určité události možné automaticky předpokládat – každý takový případ je nutno řešit individuálně (17, s. 212 – 216).

Rábek (2014, s. 216) dokonce u případu srážky dvou vozidel uvádí, že: „*Pokud dojde ke kolizi v oblasti periferního zorného pole, potom nemusí být krátkodobé zakývání se vozidla, do kterého bylo naraženo, vůbec vědomě pozorováno. Pokud zakymácení vozidla vyvolá nějaký podnět a oko se soustředí na možný pohyb, může již tento kývavý pohyb ustát, takže si jej řidič již nedokáže přiřadit k nějakému vozidlu.*“

5.1.2 Vizuální vnímání za snížené viditelnosti

Viditelnost (nebo také *dohledná vzdálenost*) je definována jako vzdálenost, na kterou je lze pozorovat určitý objekt, nebo zdroj světla. Snížená viditelnost je široký pojem, kterým můžeme mít na mysli tmu, mlhu, husté sněžení nebo déšť. Pro základní popis postačí rozbor viditelnosti za tmy. Pokud se řidič za tmy pohybuje po neosvětlené komunikaci, má pochopitelně zásadní vliv správná funkce a nastavení světlometů na vozidle. Dálkové světlomety osvětlují vozovku v plné šířce, výšce i dálce, tudíž má řidič obvykle velmi dobré předpoklady pro vidi-

¹⁸ *Blind-Spot Space*. Dostupné z: <http://themetapicture.com/thats-a-lot-of-blind-spot-space>

telnost. Hustota provozu však často dovoluje jízdu pouze na tlumená světla, která vozovku pochopitelně osvětlují výrazně méně. U tlumených světél je důležité správné nastavení sklonu, které je nutno přizpůsobovat aktuálnímu zatížení vozidla (moderní vozy seřizují sklon světlo-
metů v závislosti na zatížení automaticky), (20, s. 53 – 70).

Dobré viditelnosti osob, překážek a jiných předmětů je možno dosáhnout jejich nasvícením, anebo vhodnou barevností. Typickým příkladem je oblečení chodce pohybujícího se po neosvětlené komunikaci. Zásadní roli hraje barva vrchního oblečení chodce. Z měření zveřejněných organizací BESIP vyplývá, že zatímco bílé oblečení může být viditelné ze vzdálenosti 55 m, tmavě modré oblečení může být za stejných podmínek viditelné pouze z 18 m. Obrazně řečeno samostatnou kapitolou je vysoce reflexní materiál, který může být opět při stejných podmínkách viditelný na vzdálenost 200 m (19).

Důležitou skutečností je, že při jízdě na tlumená světla mohou být z důvodu omezeného dosvitu přímo osvětlovány pouze dolní končetiny chodce. To znamená, že pokud je zbytek trupu oblečen pouze v tmavé barvě, nemusí být na bezpečnou vzdálenost vůbec vidět. Pokud má řidič možnost vidět pouze samotné dolní končetiny, nemusí to znamenat, že překážku identifikuje jako chodce (20, s. 60).

5.2 AKUSTICKÉ VNÍMÁNÍ

Z fyzikálního pohledu je zvuk tvořen mechanickým vlněním v látkovém prostředí. Vzhledem k tématu práce bude téma směřovat pouze k šíření zvuku vzduchem. Přenos zvuku vzduchem je možný díky šíření tlakových vln. Tyto vlny mohou skrz zvukovod doputovat až k bubínku, který rozvibrují. Vibrace jsou dále přenášeny do vnitřního ucha, kde jsou transformovány do smyslových vzruchů a přeneseny do mozku (20, s. 65 – 70).

Slyšení, tedy vnímání zvukových vln prostřednictvím ucha je obecně možné v rozmezí 16 Hz – 20 000 Hz. Obdobně jako u ostatních lidských smyslů však platí, že i sluch je pro každého jedince individuální. Navíc se s věkem zhoršuje s tím, jak postupně ubývá sluchových

¹⁹ ČT 24. *Za šera a v noci můžete na silnici jen v oblečení s reflexními prvky*. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1516228-za-sera-a-v-noci-muzete-na-silnici-jen-v-obleceni-s-reflexnimi-prvky>

²⁰ RÁBEK, Vlastimil. *Vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu – noční doba*: (sborník tuzemských a převzatých cizojazyčných publikací).

buněk ve vnitřním uchu (nejsou schopny regenerace) a také s tím, jak se snižuje pružnost ušního bubínku a dalších částí vnitřního ucha. Tempo zhoršování sluchu je značně rozdílné, obecně však platí, že sluchová ostrost začne klesat od 55. roku života. Stárnutí sluchu se projeví nejdříve v neslyšitelnosti nejvyššího spektra a postupně postupuje až do pásma 4000 Hz až 8000 Hz, které je pro porozumění lidské řeči důležité. Lidé s takto poškozeným sluchem vnímají nadměrné hluky s úlekem až bolestí (tzv. nadprahová hlasitost), (20, s. 65 – 70).

5.3 ODHAD VZDÁLENOSTI A RYCHLOSTI POHYBU

K odhadu vzdálenosti a rychlosti člověk primárně využívá zrak. Zásadní roli hraje odhad při řízení vozidla, kdy musí řidič neustále rychle a přesně reagovat na dynamicky se měnící situace za využití informací z optického toku (22, s. 209 – 215). Šikl (2012, s. 250) definuje optický tok jako: „*Charakteristicky se proměňující uspořádání sítnicového obrazu při poměrném pohybu pozorovatele a prostředí. Při dopředném pohybu dochází k expanzi optického toku, zatímco při zpětném pohybu k jeho sbíhání*“.

5.3.1 Vnímání vzdálenosti

Na sítnici oka je promítán plochý – dvoudimenzionální (dále: „2D“) obraz, pro odhad vzdálenosti v trojdimenzionálním (dále: „3D“) prostředí využívá lidský mozek různé kombinace pomocných vodítek a 2D vjemů (21, s. 152 – 155). Zde je výčet některých vodítek využívaných mozem (prvních pět je také využíváno v uměleckých dílech), (21, s. 155 – 165):

- **Relativní velikost** – Pokud vidíme dva podobné objekty lišící se svou velikostí, vnímáme menší objekt jako vzdálenější.
- **Překrývání** – Pokud je ve výhledu jeden objekt překryt druhým, vnímáme jej jako vzdálenější.
- **Relativní výška** – Pokud vidíme dva podobné objekty v rozdílné výšce, bude jako vzdálenější vnímán ten, který je blíže horizontu.
- **Lineární perspektiva** – Pokud pozorujeme rovnoběžné linie do dálky, bude se nám zdát, jako kdyby se sbíhaly – proto je budeme vnímat jako vzdalující se.
- **Stínování a stíny** – Přidružený stín je na objektu v místě neosvětlení přímým světlem, vržený stín vzniká od objektu samotného a to na jiném objektu. Oba jevy jsou důležité pro odhad vzdálenosti mezi zdrojem světla a objektem.

²¹ ATKINSON, Rita L. *Psychologie*.

- **Paralaxa pohybu** – Tento jev se projevuje tím, že pokud se pozorovatel pohybuje vyšší rychlostí (například jízda ve vlaku), zdá se mu, že se okolní pozorované objekty pohybují také, avšak opačným směrem. Rychlost jejich zdánlivého pohybu se přitom mění s tím, jak jsou od pozorovatele vzdáleny – blízké objekty se pohybují rychleji, vzdálenější pomaleji a nejvzdálenější (měsíc na obloze) se zdánlivě nepohybují vůbec. I tento jev mozek využívá k odhadu vzdálenosti.
- **Binokulární disparita** – Jelikož jsou oči u člověka od sebe několik centimetrů vzdáleny, vnímá každé oko sledovaný objekt pod mírně odlišným úhlem. Tento jev se nazývá *binokulární vidění*. Mozek díky tomu může porovnat oba obrazy jednoho objektu. Pokud se od sebe obrazy neliší, znamená to, že se objekt nachází skutečně tam, kam se oči dívají. Pokud se obrazy výrazně liší (když je objekt například 10 cm od očí), znamená to, že se objekt nachází mnohem blíž, než se zdá a mozek tuto skutečnost při odhadu vzdálenosti vezme v úvahu.

Referenční bod

Při odhadu vzdálenosti člověk nevyhodnocuje přímo geometrické vlastnosti pozorovaných předmětů a jejich okolí (například šířku protijedoucího vozidla vzhledem k šířce silnice). Odhad je totiž činěn na základě vlastností optického toku. V okolí pozorovaného objektu je zvolen referenční bod, jenž se stane centrem optického toku a vzdálenost ostatních objektů je odhadována na základě vzdálenosti od tohoto objektu (21, s. 166 – 171).

5.3.2 Vnímání pohybu

Rychlost obecně definujeme jako změnu dráhy za čas, pokud však tento vztah máme použít k určení rychlosti předmětu pohybujícího se před námi, potřebovali bychom, aby mozek znal dráhu i čas a na tomto základě rychlost v reálném čase určoval, ani jedna z uvedených podmínek není obecně splnitelná. Odhad rychlosti určitého předmětu mozek činí na základě **rychlosti, kterou se mění velikost obrazu na sítnici oka**. Díky tomu je učiněn odhad času zbývajícího do střetu – tedy doba, za kterou by pozorovatel při pohybu směrem k objektu dosáhl jeho povrchu. Pokud se tedy objekt k pozorovateli přibližuje (nebo se pozorovatel přibližuje k objektu), je známo tempo zvětšování se objektu a tudíž platí, že čím rychleji se bude objekt

zvětšovat, tím dříve ke střetu dojde (22, s. 209). Šikl (2012, s. 194) uvádí, že tento informační zdroj popsal David N Lee, který jej nazval „T“ (tau) a uvádí, že se jedná o: „*poměr mezi úhlovou velikostí objektu při projekci na sítnici a rychlostí zvětšování obrazu za daný časový úsek*“.

5.3.3 Faktory ovlivňující kvalitu odhadu

Je známa řada faktorů majících vliv na kvalitu vnímání člověka. Vnímáním rychlost objektu do značné míry ovlivňuje to, na jak velkém podnětovém poli se pohybuje – to znamená, že objekt pohybující se na malém prostoru bude pravděpodobně vnímán jako rychlejší oproti objektu pohybujícímu se ve skutečnosti stejnou rychlostí na větší ploše. Dalším faktorem pro vjem rychlosti pohybujícího se objektu je pohyb objektů v okolí. Pokud se tyto objekty budou pohybovat ve stejném směru jako sledovaný objekt, bude rychlost objektu vnímána jako nižší, než když se tyto objekty budou pohybovat v opačném směru. Pochopitelně záleží i na postavení pozorovatele vzhledem k objektu. Pokud osa úhlu pohledu svírá s rovinou pohybu předmětu úhel 90° , bude pravděpodobně rychlost odhadnuta jako nižší, než když tento úhel bude 0° . V neposlední řadě mají na kvalitu odhadu vliv emoce a subjektivní hodnocení situace. Typicky například při dopravní nehodě je třeba vzít v úvahu možnou neobjektivitu jedince pramenící ze subjektivního hodnocení situace (15).

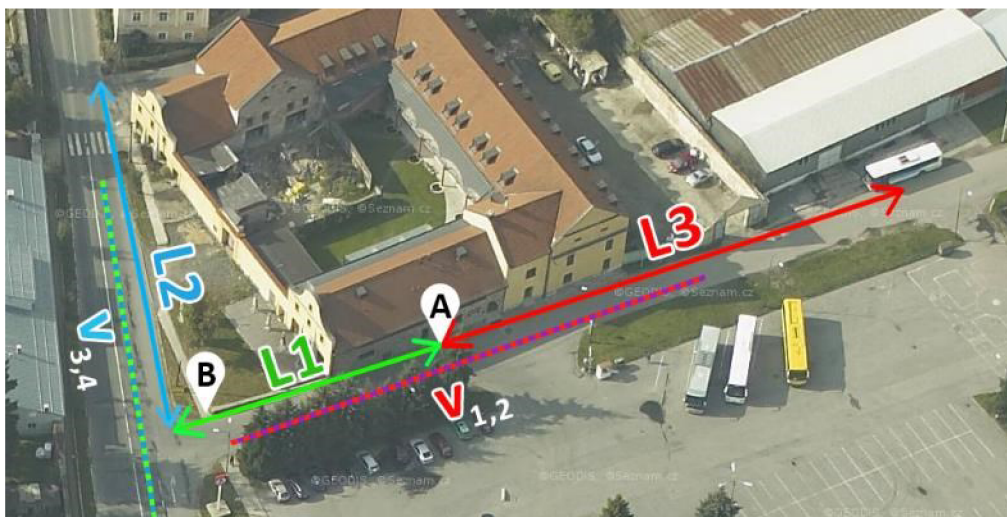
5.4 VLASTNÍ MĚŘENÍ ODHADŮ RYCHLOSTÍ A VZDÁLENOSTÍ

Pro zjištění a ověření míry nepřesnosti odhadů ve svědeckých výpovědích ve vybraných a dále řešených DN bylo autorem této práce provedeno měření odhadu vzdáleností a rychlostí u skupinky 20 osob (dále jako: „probandi“) v intravilánu. Zjištěné skutečnosti budou využity především u DN 2 a DN 3.

Provedené měření obsahovalo odhady délky třech úseků a velikostí rychlostí při čtyřech průjezdech vozidla. Pozornost byla věnována mimo jiné, také vzájemné shodě odhadů a dále také kvalitě odhadu vzhledem k věku probanda.

Obdobným měřením odhadu se ve své diplomové práci zabývala například Běloušková (2010, s. 47 – 59). Dotazováním 43 probandů mimo jiné potvrdila, že: *čím rychleji vozidlo jede a je ve větší vzdálenosti, tím se úměrně snižuje přesnost odhadu*“.

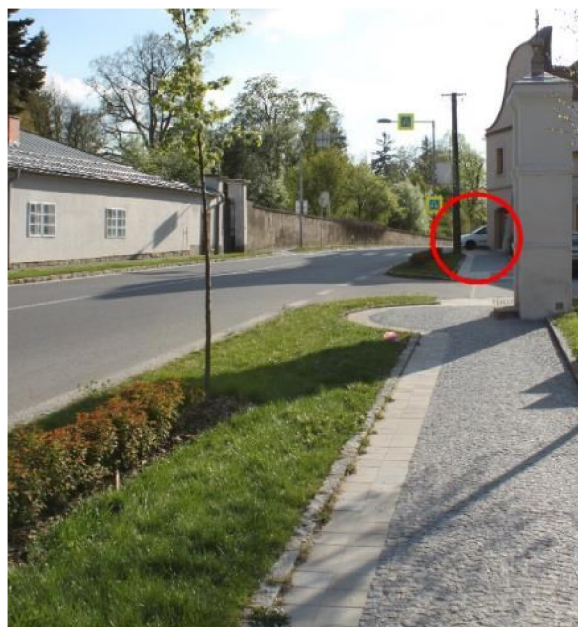
²² ŠIKL, Radovan. *Zrakové vnímání*.



Obrázek 3 – letecký snímek místa měření s popisky měřených úseků, zdroj: vlastní zpracování na základě (23)



Obrázek 4 – Úsek L1, zdroj: vlast. zprac.



Obrázek 5 – Úsek L2, zdroj: vlast. zprac.

²³ Mapy.cz: 49°11'11.6"N 15°26'54.7"E [online, 1:500]. 2015. [cit. 2016-15-04]. Dostupné z: <http://jdem.cz/b8uux5>



Obrázek 6 – Úsek L3, šipka ukazuje místo, kde stál automobil při odhadu vzdálenosti, zdroj: vlastní zpracování dle (60).

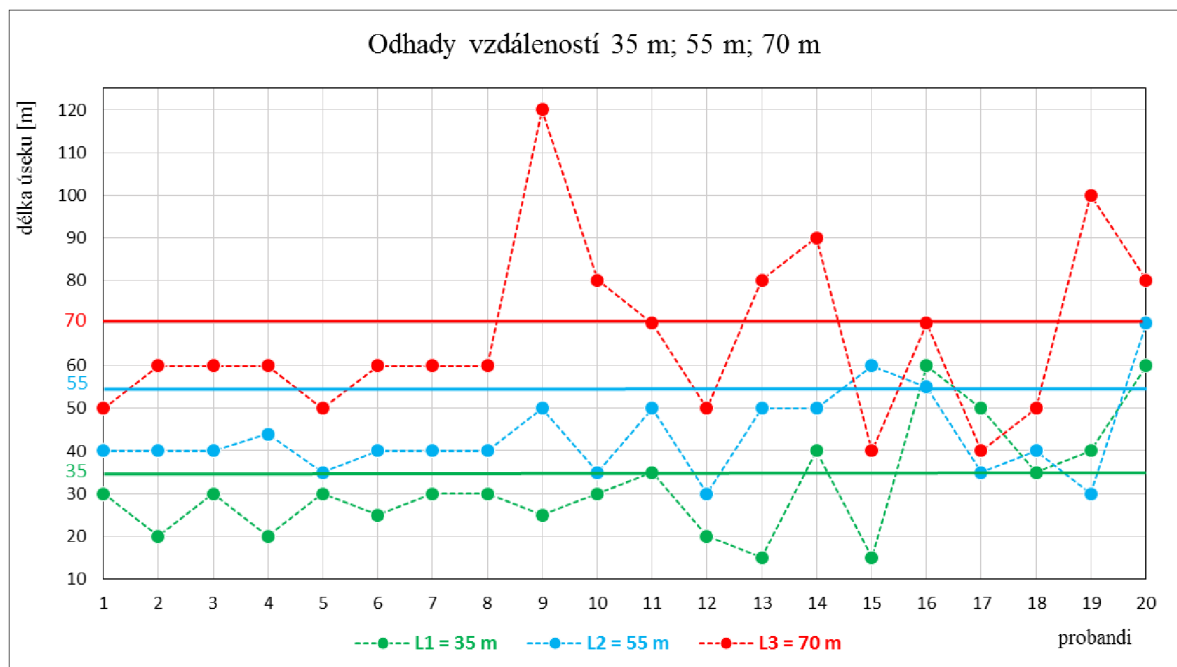
5.4.1 Měření odhadu vzdáleností

Následující popis zobrazuje Obrázek 3 a Tabulka 1: Při měření odhadů délky úseků L1 a L3 stáli probandi v bodě A, odhad vzdálenosti činili na základě pohledu na osobní vozidlo Škoda Fabia Combi bílé barvy umístěné na opačném konci úseku. V případě L1 byli k vozidlu natočení čelně a pozorovali jeho přední část, v případě L2 k němu byli natočení opět čelně, pozorovali však jeho zadní část. Při měření odhadu délky úseku L2 stáli probandi v bodě B, odhad činili opět na základě pohledu na osobní vozidlo umístěné na opačném konci úseku – v tomto případě pozorovali levý bok vozidla. Délka úseků byla předem změřena pomocí pásma, probandům nebyla pochopitelně známa. Probandům byla při každém měření L1 až L3 položena otázka: „V jaké vzdálenosti od vás se dle vašeho odhadu nachází osobní automobil Škoda Fabia bílé barvy?“

Tabulka 1 – Výsledky odhadů délky úseků, zdroj: vlastní zpracování

proband	pohlaví	věk	L ₁ = 35 m	L ₂ = 55 m	L ₃ = 70 m
1	žena	18	30	40	50
2	žena	18	20	40	60
3	žena	20	30	40	60
4	muž	22	20	44	60

5	žena	23	30	35	50
6	žena	25	25	40	60
7	muž	28	30	40	60
8	žena	31	30	40	60
9	muž	32	25	50	120
10	muž	33	30	35	80
11	žena	42	35	50	70
12	žena	45	20	30	50
13	muž	48	15	50	80
14	muž	51	40	50	90
15	žena	68	15	60	40
16	žena	69	60	55	70
17	žena	70	50	35	40
18	muž	70	35	40	50
19	žena	71	40	30	100
20	muž	73	60	70	80
Průměr		32	44	67	
Průměr muži		32	46	70	
Průměr ženy		35	43	57	
Medián		30	40	60	
Rozptyl		159	97	393	
Směrodatná odchylka		13	10	20	



Graf 4 – vyobrazení výsledků odhadů délky úseků, zdroj: vlastní zpracování

Z výsledků můžeme určit, že procentuálně vyjádřená nepřesnost odhadu dle směrodatné odchylky se u všech probandů dohromady pohybuje mezi 18 a 36 %. Přičemž s rostoucí délkou úseku se míra nepřesnosti zvyšuje.

Probandi byli seřazeni vzestupně podle věku. Jak ukazuje Graf 1, jsou křivky odhadů zhruba do poloviny osy X jen mírně rozptýleny od plných linek zobrazujících skutečnou délku. Avšak v druhé polovině osy X tohoto grafu jsou křivky jednotlivých odhadů často překříženy. Toto značí vzájemnou neshodu jednotlivých odhadů. Zajímavé je také to, že mezi těmito vzájemně neshodnými odhady můžeme u několika probandů pozorovat velmi přesný odhad délky jednoho úseku, po němž následují dva velmi nepřesné odhady zbývajících úseků. Na základě měření můžeme říct, že **s rostoucím věkem probandů roste míra vzájemné neshody odhadů.**

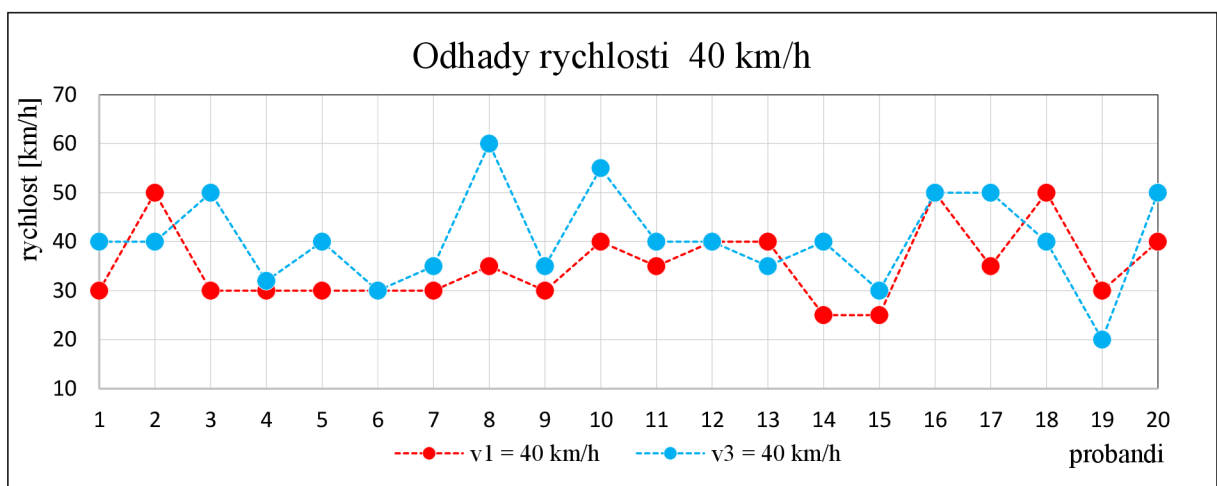
5.4.2 Měření odhadů rychlostí

Následující popis zobrazuje Obrázek 3 a Tabulka 2: Při měření odhadů velikosti rychlostí v_1 a v_2 stáli probandi v bodě A, u rychlostí v_3 a v_4 stáli v bodě B. V obou případech kolem probandů projelo vozidlo Škoda Fabia Combi bílé barvy – nejprve rychlostí 40 km/h a následně 50 km/h. Úkolem každého probanda bylo určit velikost rychlosti vozidla v okamžiku průjezdu kolem něj – ideálně tedy ve chvíli, byl mezi ním a bokem vozidla úhel 90° . Probandům byla při každém měření v_1 až v_4 položena otázka: „*Jakou rychlostí se dle vašeho odhadu pohybuje vozidlo Škoda Fabia bílé barvy v okamžiku průjezdu kolem vás?*“

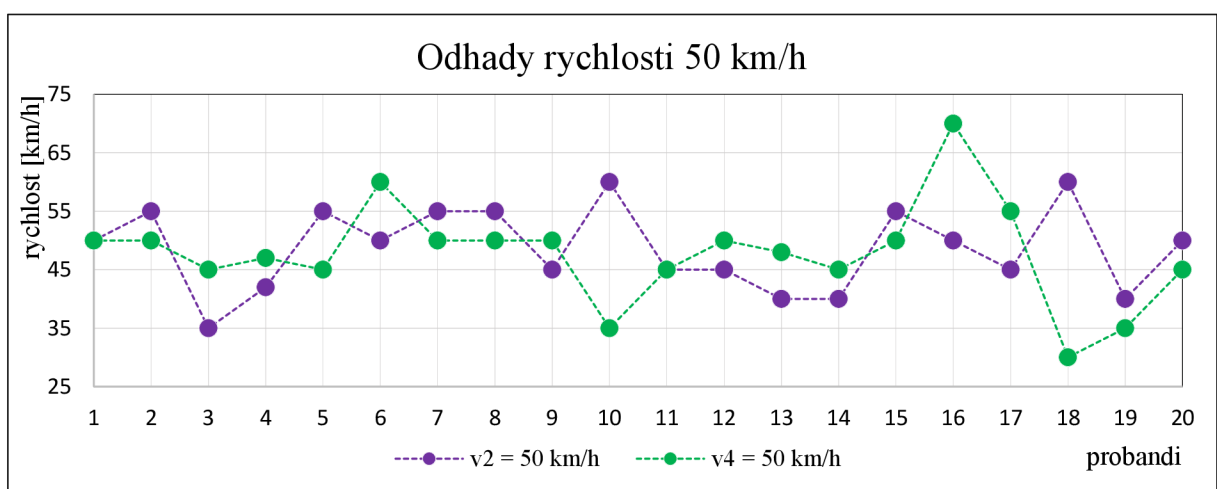
Tabulka 2 – Výsledky odhadů rychlostí [vlastní zpracování]

proband	pohlaví	$v_1 = 40$ km/h	$v_2 = 50$ km/h	$v_3 = 40$ km/h	$v_4 = 50$ km/h
1	žena	30	50	40	50
2	žena	50	55	40	50
3	žena	30	35	50	45
4	muž	30	42	32	47
5	žena	30	55	40	45
6	žena	30	50	30	60
7	muž	30	55	35	50
8	žena	35	55	60	50
9	muž	30	45	35	50
10	muž	40	60	55	35
11	žena	35	45	40	45
12	žena	40	45	40	50
13	muž	40	40	35	48

14	muž	25	40	40	45
15	žena	25	55	30	50
16	žena	50	50	50	70
17	žena	35	45	50	55
18	muž	50	60	40	30
19	žena	30	40	20	35
20	muž	40	50	50	45
Průměr		35	49	41	48
průměr muži		36	49	40	44
Průměr ženy		35	48	41	50
Medián		33	50	40	49
Rozptyl		59	49	88	71
Směrodatná odchylka		8	7	9	8



Graf 5 – Výsledky měření odhadu rychlosti v_1 , v_3 , zdroj: vlastní zpracování



Graf 6 – Výsledky měření odhadu rychlosti v_2 , v_4 , zdroj: vlastní zpracování

Jelikož byly rychlosti v bodech A a B stejné, můžeme učinit vzájemné porovnání odhadů. Za tímto účelem byly křivky grafů zobrazujících odhady rychlostí 40 km/h a 50 km/h umístěny do samostatných grafů. Na základě analýzy grafů můžeme říct, že **výrazná vzájemná shoda v odhadech stejných rychlostí nebyla prokázána**, směrodatná odchylka zobrazuje odchylky v rozmezí 14 % až 23,5 %.

I v tomto případě byli probandi v tabulce a grafech seřazeni vzestupně podle věku. Na rozdíl od předchozího měření se zde nedá zcela jasně říct, že by se s věkem měnily výsledky odhadů rychlosti.

5.5 POZORNOST

Schopnost vybírat pouze některé informace pro jejich následné zpracování z určitého většího objemu informací se nazývá *selektivní pozornost*. Lidské smysly dokáží zachytit mnohonásobně více informací, než je mozek schopen zpracovat a uložit ve formě vzpomínek a proto je selekce vjemů nezbytná. Bylo zjištěno, že při sledování známé scény mají lidé tendenci k tzv. *slepotě ke změnám*, při které mohou být dva obrazy (fotografie, scény, atp.) považována za identické, přestože došlo ke změně barvy, změně objektů atp. – pochopitelně, že při dostatečné pozornosti je změna nakonec zaregistrována, pozoruhodná je však doba k tomuto potřebná. Slepotu ke změnám je dle některých výzkumů způsobena omezenou kapacitou pozornosti a pracovní paměti (21, s. 152 – 155)).

Dalšími pokusy bylo zjištěno, že pokud člověk veškerou svou pozornost zaměří na určitý jev, může se stát, že vůbec nezaregistruje skutečnosti, ke kterým došlo v bezprostřední blízkosti od sledovaného jevu. Šikl (2010, s. 205) uvádí tento pokus: „*Experimentátor oslovoval chodce na ulici s prosbou, zda by mu mohli ukázat cestu k určitému místu na mapě. Ve chvíli, kdy oslovený chodec vysvětloval, kudy se má vydat, se mezi tuto dvojici „vmtili“ dělníci nesoucí velkou skleněnou tabuli, což ale ve skutečnosti byli další experimentátoři. Jeden z nich se s tazatelem nepozorovaně vyměnil a pokračoval v rozhovoru s osloveným chodcem. Ten si po zbytek komunikace této výměny, jakkoliv „ten druhý“ tazatel jinak vypadal, měl jiné oblečení a jiný hlas, většinou vůbec nevšiml.*“ Typičtějším příkladem rozdělení pozornosti je jistě telefonování při řízení, což může vést například k fatálnímu přehlédnutí jiných účastníků silničního provozu (22).

5.5.1 Vnímání objektů

Vnímání objektů funguje na základě percepční organizace, to je proces, kterým mozek na základě dříve naučených organizačních principů skládá (rozpoznává) ve vnímaném obrazu jednotlivé objekty dohromady. Tento proces je tím obtížnější, čím menší je rozdíl mezi barevností nebo výrazností hran objektu a pozadí za ním (21, s. 200).

5.5.2 Vnímání scén

Scéna je jakékoli prostředí, které obsahuje objekty a povrchy umožňující pozorovateli interakci s nimi. Scénu můžeme také popsat jako shluk určitého množství objektů, z čehož by na základě znalosti principů vnímání objektů mohlo vyplynout, že vnímání celé scény = vnímání všech jejích objektů a jelikož vnímání jednotlivých objektů je proces poměrně náročný mentálně i časově, mělo by dle toho být vnímání scény ještě několikanásobně náročnější. Toto však rozhodně neplatí vždy, neboť na zaznamenání podstaty scény (bez určení detailů) stačí člověku pouze zlomek sekundy. Dle jedné teorie tomu tak je proto, že mozek se nejdříve zaměří na rozpoznání hlavního objektu scény, jehož rozpoznání k úsudku o podstatě scény zpravidla postačuje. Šikl (2010, s. 201) uvádí výsledky pokusu, při kterém byly skupince probandů ukázovány fotografie známých předmětů po různě dlouhou dobu: „*Při prezentaci trvajících 67 ms už u většiny scén poznávali rozměrnější objekty (osoba, skříň, auto). Konečně při prezentaci o délce alespoň 120 ms v popisu zmiňovali už i detaily a menší objekty (počítač, talíř, meloun). I v tomto experimentu se potvrdilo, že jediný pohled (tj. ne více než 250 ms) postačuje pozorovateli k určení povahy scény, ovšem s rostoucí délkou sledování jsou postupně extrahovány i stále detailnější popisné informace.*“

5.6 PAMĚŤ

Paměť je schopnost centrální nervové soustavy informace uchovávat a dále využívat. Zatímco kognitivní procesy jsou na počátku procesu vnímání a podání výpovědi o vnímaných skutečnostech je na konci, paměť se nachází někde uprostřed tohoto procesu (24, s. 140).

5.6.1 Druhy paměti

Paměť můžeme dělit dle mnoha hledisek, pro téma této práce je nejpodstatnější dělení z pohledu lidského vývoje (24, s. 140):

- Paměť fylogenetická – obsahuje podmíněné reflexy, instinkty.

- Paměť ontogenetická – obsahuje individuální prožitky, může být dělena z několika hledisek:

A. Z hlediska trvalosti vzpomínky je rozlišována paměť:

- Senzorická (ultrakrátká) – uchovává všechny bezprostřední vjemy, po vyhodnocení jejich důležitosti jsou buď dále uchovány, nebo nenávratně vymazány.
- Krátkodobá (operativní) – zpracovávají se v ní právě zachycené informace postoupené ze senzorické paměti i informace vyvolané z paměti dlouhodobé. Je méně obsáhlá (asi 3×10^5 bitů), její předností však je pružnost. Pokud není informace opakována, je uchována pouze 15 až 20 sekund.
- Dlouhodobá – je méně pružná, ale více obsáhlá (hypoteticky neomezená, pro průměrného se odhaduje kapacita na asi 10^9 bitů), k uložení informace z krátkodobé do dlouhodobé paměti může dojít po 30 až 60 s od vjemu, délka uchování informace v dlouhodobé paměti se velmi liší, jednak u každého jedince a dále i dle důležitosti informace a zpravidla také dle věku (24, s. 141).

B. Z hlediska typu informace (24, s. 141 – 142):

- Nedeklarativní – paměť pro motorické aktivity, dovednosti, atp.
- Deklarativní – paměť pro fakta, údaje a události z minulosti.
 - Epizodní – obsahuje informace o chronologickém, prostorovém i citovém uspořádání událostí.
 - Sémantická – obsahuje obecné informace nenavázané k určitému místu a času, jejich vybavení však může být částečně ovlivněno výskytem ve stejném prostředí, ve kterém došlo k jejich uložení.

Pokud se tedy zaměřujeme na výpovědi svědků, zaměřujeme se především na ontogenetickou dlouhodobou a deklarativní (epizodní i sémantickou) složku paměti – při této znalosti pak můžeme snáze usuzovat o paměťových možnostech a omezeních svědků.

Z pohledu způsobu zapamatování informace je paměť:

- Mechanická – uložení informace probíhá jejím neustálým opakováním. S rostoucím věkem roste obtížnost uložení informace mechanickou pamětí.

²⁴ ČÍRTKOVÁ, Ludmila. *Forezní psychologie*.

- *Logická* – uložení informace probíhá jejich seřazením do logických celků, s věkem se tolik nezhoršuje. Částečně proto, že využívá již uložené informace, to však může v některých případech informaci negativně poznamenat – vlivem tzv. *konfirmačního zkreslení* (viz dále).

5.6.2 Fáze paměťového procesu

Tyto fáze popisují proces od vjemu informace do její reprodukce, na tomto místě se jedná o popis obecných pravidel fungování paměti, kapitola 6.4 se potom zabývá specifiky platnými pro svědeckou výpověď (25):

I. Vstípení informace – jedná se o proces následující po prvotním zpracování vjemu a jeho označení za vjem podstatný. Úspěšnost vstípení vjemu závisí na způsobu jeho pořízení – akustické vjemy jsou zpravidla snáze zapamatovatelné, než vjemy vizuální. Informace může být vstípena mechanickou nebo logickou pamětí.

Uchování informace – uložení informace do dlouhodobé paměti není okamžité, upevnění vzpomínky trvá přibližně *20 minut*. Obecně platí, že lépe si člověk pamatuje informace spojené s určitým (emocionálním) prožitkem nebo informací, pro jejichž zapamatování má určitou osobní motivaci. Významný vliv má pochopitelně opakování vzpomínky a také způsob zapamatování – mechanicky vstípené vzpomínky z paměti mizí rychleji, než ty s logickou vazbou.

II. Vybavené informace – vybavení vzpomínky z dlouhodobé paměti může být úmyslné nebo spontánní a probíhá formou asociací, tedy připodobnění s určitými subjekty nebo duševními stavy.

5.6.3 Zkreslování vzpomínek

Proces zkreslování vzpomínek je negativní proces přeměny informace, ke kterému dochází v dlouhodobé paměti. Příčinou je fakt, že člověku se lépe vybavují vzpomínky mající logiku a určitý řád, tento fakt však může vést k tzv. *dotváření vzpomínek*, kdy jedinec chybějící (zapomenutou) informaci doplní dle vlastního uvážení, což pochopitelně vždy nemusí korespondovat s realitou. Při úplném zapomenutí, sugesci a vědomém lhaní mohou být vzpomínky

²⁵ DÖMÉNYOVÁ, Irena. *Specifikace některých intervenujících proměnných v paměťovém výkonu*. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/179949/ff_m/Domenyova_DP.pdf

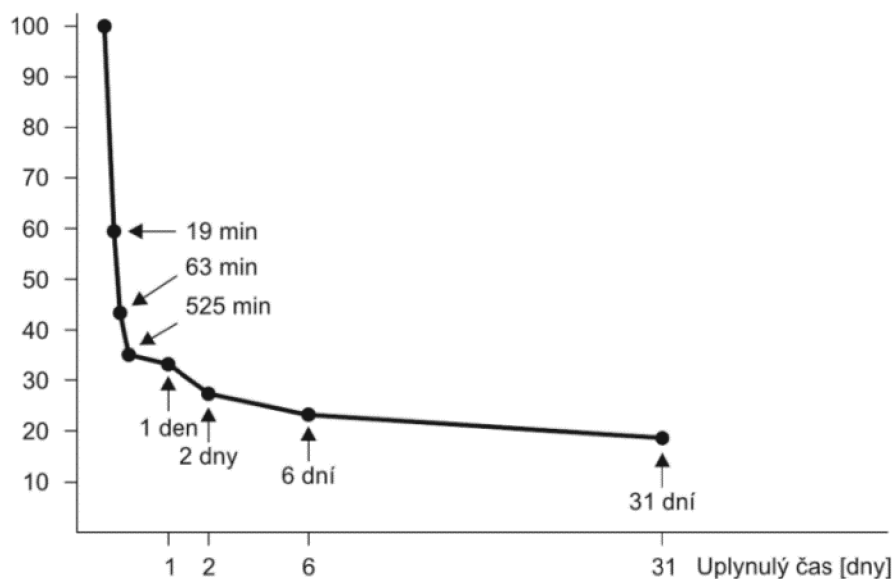
zcela nově vytvářeny. V některých případech se tak může dít bez vědomí dotyčného, který tím pádem paměťovou stopu vydává, třeba i v dobré víře za autentickou. Zvláštním případem je mentální porucha zvaná *Mytomanie*, způsobující u člověka tvorbu smyšlených příběhů (24, s. 143).

Konfirmační zkreslení

Je tendence člověka fungující při ukládání i vyvolání vzpomínky k iracionálnímu upřednostňování informací, kterým sám rozumí, které korespondují s jeho vlastním názorem a naopak k upozadování těch, které s jeho vědomostmi a přesvědčením nekorespondují. Někteří jedinci mohou informace v paměti již uložené upravovat tak, aby s jejich názory korespondovaly. Tato tendence je tím vyšší, čím více jsou u události přítomny emoce a také o čím více zakořeněný názor v mysli člověka se jedná (24, s. 143).

5.6.4 Zapomínání

Všeobecně platí, že na uchování paměťových stop má vliv přísun nových informací. Mozek je třídí a starší, méně důležité informace nahrazuje novými. Z biologického hlediska se jako důvod zapomínání uvádí vyhasínání nervových spojů – nervové spoje sílí nebo slábnou v závislosti na četnosti využívání. Postup zapomínání s během času zevšeobecnil a popsal německý psycholog Ebbinghaus, výsledky zobrazil na křivce, kde se na svislé ose nachází množství zapamatovaných informací a na vodorovné ose čas uplynulý od získání informace (24, s. 143). Dle této křivky může za necelých 9 hodin dojít k poklesu zapamatovaných informací o 65 %.



Graf 7 – Ebbinghausova křivka, zdroj: převzato z (24)

6 VÝSLECH A VÝPOVĚĎ

Spurný (2010, s. 13) definuje výslech jako: „Právně regulovaný proces získávání, zpracování, hodnocení a dokumentování informací o skutku, který je předmětem vyšetřování. Cílem výslechu je získat v procesu interakce mezi vyslychaným a vyslychajícím získat výpověď, která má – při dodržení podmínek stanovených trestním řádem – charakter důkazu.“ Můžeme tedy říct, že výpověď je produktem výslechu.

Vzhledem k tématu práce jsou v této části uvedeny tři odvětví, které se výslechem a výpovědí zabývají, jejich bližší rozbor je proveden v následujících podkapitolách (27, s. 13):

1. **Trestní právo** – nahlíží na výpověď jako na důkaz, díky kterému může být v případě jeho věrohodnosti zjištěn průběh kritických událostí. Výslechem se zabývá jako procesním úkonem, jehož základní závazné náležitosti upravuje zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní řád“ nebo „TR“), (26).

²⁶ Zákon č. 141/1961 Sb., *O trestním řízení soudním (trestní řád)*, ve znění p. p. (dále jen „trestní řád“ nebo „TR“)

2. **Kriminalistika** nahlíží na výslech skrze podobor zvaný kriminalistická taktika jako na jednu ze základních kriminalistických metod získávání informací o šetřeném skutku. Výpověď definuje jako řádně zadokumentované sdělení osoby podrobené výslechu.
3. **Forenzní psychologie** – se zabývá psychologickou stránkou výslechu. Kromě kvantitativního hlediska sleduje i kvalitativní hledisko výslechu, neboť bylo zjištěno, že při zamezení nepříjemným a úzkostným pocitům u vyslychané osoby je kvalita získaných informací zpravidla podstatně vyšší. Forenzní psychologie dále sleduje interakce mezi vyslychaným (vyslychanými) a tazatelem (27, s. 13). Výpověď je v tomto pojetí výsledným produktem výslechu, který vznikl díky určitým psychickým pohnutkám člověka.

6.1 PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ

Podání vysvětlení je uvedeno především pro úplnost výčtu, jedná se totiž o nástroj, kterým se policejní orgán snaží objasňovat a prověřovat skutečnosti svědčící o spáchání přestupku, nebo trestného činu, kde je tak činěno především před zahájením trestního stíhání. Tento institut však může být využit i po zahájení trestního stíhání ve fázi vyšetřování (27, s. 14).

Před zahájením trestního stíhání neexistuje osoba obviněná, může existovat pouze osoba formálně podezřelá, ze které se následně může stát obviněný – okruh podezřelých se může vytvořit z informací získaných z jednotlivých vysvětlení. Kromě osoby formálně podezřelé může být k podání vysvětlení vyzván ještě svědek a poškozený. Pokud je podání vysvětlení prováděno po zahájení trestního stíhání, je využíváno u svědků, u nichž není třeba provést výslech (27, s. 14).

6.2 VÝSLECH Z POHLEDU TRESTNÍHO PRÁVA

Trestní právo definuje jako základní předmět trestního řízení určitý skutek. Prvotními úkoly trestního řízení pak je zjištění, zda se tento skutek stal, posouzení, zda se jedná o trestný čin a případně objasnění, kdo je jeho pachatelem (27, s. 14).

- **Dokazování** je postup stanovený trestním řádem, kterým mohou orgány činné v trestním řízení skutek poznat.
- **Předmět důkazu** je zjišťovaná skutečnost.

²⁷ SPURNÝ, Joža. *Psychologie výslechu*.

- **Důkazní prostředek** používá orgán činný v trestním řízení při dokazování skutečnosti. Jedná se například o ohledání osob, věcí a také o výslech obviněného, svědka či znalce.
- **Důkaz** je přímý poznatek, který orgán činný v trestním řízení získal o předmětu důkazu z důkazního prostředku při procesním dokazování.

6.2.1 Výslech a výpověď svědka

Jedná se o základní důkazní prostředek v trestním řízení. Úkol svědka je sdělit to, co vnímal svými smysly. Jeho úkolem naopak není skutečnosti, které byly získány jinými důkazy vysvětlovat, hodnotit atp. Trestní řád, přesně stanovuje postup při výslechu svědka. Základními úkony je zjištění totožnosti, jeho poměru k obviněnému, poučení o právu odepřít výpověď, o tom, že je povinen vypovědět úplnou pravdu a nic nezamlčet. Zvláštním způsobem je třeba vyslýchat osoby mladší 15 let. První otázky výslechu směřují na poměr svědka k projednávané věci, k zúčastněným stranám a případně dalším okolnostem, které by mohly vypovídat o jeho hodnověrnosti. Účelem výslechu je získání úplného a jasného obrazu o skutečnostech, které svědek vnímal svými smysly a které jsou důležité pro trestní řízení. Svědek má dostat prostor na to, aby sám vyjádřil jemu známé skutečnosti o případu. Až poté může být svědek dotazován tak, aby byla výpověď doplněna a aby byly odstraněny nejasnosti (27, s. 14).

Všeobecně má dle zákona povinnost vypovídat jako svědek trestného činu každý, ledaže by se na něj vztahovalo *právo odepřít výpověď*. Trestní řád (§100) uvádí případy, kdy je takto možno učinit. Přehledným způsobem byla dvě příslušná ustanovení zkrácena (vzhledem k tématu této práce) takto: „*Právo odepřít výpověď jako svědek má příbuzný obviněného v pokolení přímém, jeho sourozenec, osvojitel, manžel, partner a druh...*“ V odstavci 2 stejného paragrafu je uvedeno: „*Svědka je oprávněn odepřít vypovídat, jestliže by výpovědí způsobil nebezpečí trestního stíhání sobě, svému příbuznému v pokolení přímém, svému sourozenci, osvojiteli, osvojenci, manželu, partneru nebo druhu anebo jiným osobám v poměru rodinném nebo obdobném, jejichž újmu by právem pocítoval jako újmu vlastní.*“

6.2.2 Výslech a výpověď obviněného

Jedná se o důkazní prostředek a také o prostředek vlastní obrany obviněného. Obviněný svou výpověď nejčastěji používá k oslabení nebo vyvrácení obvinění, které proti němu bylo vzneseno. Z praxe jsou však známy případy nepravdivých doznání, při kterých se obviněný například dozná k jinému, obvykle méně závažnému činu, čímž se pokusí zakrýt původní skutek (27, s. 15).

6.2.3 Výslech znalce

Vzhledem k tématu této práce se jeví jako vhodné blíže rozvést náležitosti výslechu znalce. Zatímco znalec okolnosti případu začne vnímat až v průběhu trestního řízení, svědek tyto okolnosti vnímal ještě před zahájením řízení. Výslechem znalce se zabývá trestní řád (§ 108), kde uvádí, že písemný znalecký posudek může znalec pouze písemně stvrdit a posudek, který nemá písemnou formu, musí nadiktovat do protokolu. Pokud nejsou v přípravném trestním řízení ze strany vyšetřovatele ani státního zástupce pochybnosti o úplnosti posudku, může být od výslechu znalce zcela upuštěno.

6.3 VÝSLECH Z POHLEDU KRIMINALISTIKY

Pojem *kriminalistika* bývá definován jako samostatný vědní obor, jehož hlavním cílem je zkoumat, odhalovat a objasňovat vznik kriminalistických stop a jiných významných skutečností. To vše v zájmu odhalování, objasňování a předcházení trestné činnosti (28, s. 7).

Výslech je základní kriminalistickou metodou, jejímž cílem je při respektování ustanovení trestního řádu získat od vyslýchaného kompletní a pravdivou výpověď o vyšetřované události. Tyto poznatky jsou pak jednak soudními důkazy a dále zdrojem informací pro další postup vyšetřovatele. Existuje řada taktik vedení výslechu, při výslechu svědka a účastníka dopravní nehody připadá v úvahu především taktika založená na zvolení odlišného přístupu dle vztahu vyslýchané osoby k vlastní výpovědi (27, s. 19 – 22).

- Výslech osoby, která chce vypovídat pravdivě a skutečně tak činí.
- Výslech osoby, která chce vypovídat pravdivě, ale její výpověď je nepřesná, neúplná, v rozporu s jinými známými skutečnostmi.
- Výslech osoby, která nechce vypovídat pravdivě – v takovém případě je možný výskyt konfliktních situací mezi vyslýchaným a tazatelem (27, s. 22).

6.4 VÝSLECH Z POHLEDU FORENZNÍ PSYCHOLOGIE

Forezní psychologie se zabývá jednak psychologickou stránkou výslechu jako celku, ale také samostatným procesem utváření výpovědi. Sleduje kvalitativní hledisko výslechu, kdy se zabývá vztahovými interakcemi mezi všemi účastníky a pomáhá tak odhalit neverbální sdělení, která mohou při objasňování některých případů sehrát zásadní roli. Jak již bylo uvedeno,

²⁸ STRAUS, Jiří. Úvod do kriminalistiky.

pokud je při výslechu dbáno na to, aby se vyslýchaná osoba nedostávala do nepříjemných, úzkostných pocitů, je kvalita získaných informací podstatně vyšší. Forenzní psychologie dále sleduje interakce mezi vyslýchaným (vyslýchanými) a tazatelem. Další důležité hledisko, které forenzní psychologie sleduje, je proces utváření výpovědi: *získávání informace, vštípení a uchování informace, předávání informace, příjem a zpracování informace příjemcem* (27, s. 21), blíže rozvedeno v následujících podkapitolách:

6.4.1 Získávání informace

Pro posouzení výpovědi je třeba mít na paměti důležitý poznatek, a sice že vnímání je u každého jedince nějakým způsobem subjektivně podbarveno. To znamená, že různí lidé mohou jednu věc vnímat značně rozdílně a je tudíž třeba brát zřetel na to, že v některých případech nemusí být odlišné líčení nějaké události znakem úmyslně nepravdivé výpovědi. Bylo zjištěno, že důležitou roli při vnímání a následné výpovědi hrají roli tyto skutečnosti (27, s. 19 – 22):

- a) **Pozornost** – Může se jednat o úmyslné sledování určité události, nebo o tzv. bezděčné (neúmyslné) vnímání, kdy osoba neví, že se získané informace později stanou předmětem zájmu. Při záměrné pozornosti lze očekávat spolehlivější informace.
- b) **Aktuální psychický stav** – důležitou roli únava a vyčerpanost, pochopitelně také užití alkoholu, omamných látek, či psychofarmak.
- c) **City a emoce** – v případě strachu mohou být i neutrální podněty vnímány jako nebezpečí, vnímaný předmět se může zdát větší, bližší, rychleji se pohybující.
- d) **Subjektivní význam vnímaného děje a vztah k události** – očitý svědek může totéž gesto vnímat odlišně (obrana/útok) v závislosti na tom, ke které straně sporu se řadí.
- e) **Osobnost vyslýchaného** – způsobilost přijímat informace záleží také na struktuře osobnosti.
- f) **Profesní zaměření** – lidé lépe a přesněji vnímají a jsou lépe schopni popsat to, čemu rozumí.

6.4.2 Vštípení a uchování informace

Při této fázi dochází znovu k přepracování informací a to ve formě úbytku jejich množství i přesnosti (27, s. 23). Okolnosti fungování dlouhodobé a krátkodobé paměti popisuje kapitola 5.6.

- a) **Snížení kvality vnímání** – intenzivní negativní emoce (strach, bolest, ...) narušují vstřípení informací i jejich ukládání do dlouhodobé paměti. Od silně roztřeseného svědka tak můžeme očekávat spíše nepřesné vnímání informací.
- b) **Zvýšení kvality vnímání** – aktivní účast (poskytnutí první pomoci) na vnímaném ději zvyšuje pravděpodobnost spolehlivého zapamatování celé události.
- c) **Nekvalitní vnímání** – při činnostech, které jsou pro jedince zautomatizované, stejně tak při reflexivním jednání, nemusí docházet k vědomé kontrole. Například než samotné brzdění si účastník dopravní nehody pravděpodobně bude pamatovat snahu zpomalit.

Bylo zjištěno, že pokud se svědci určité události před jejich výsledkem baví mezi sebou navzájem, může u jedince dojít ke značnému zkreslení zapamatovaných informací, neboť dochází k vzájemnému ovlivňování (27, s. 21).

6.4.3 Předávání informace

Při výslechu je třeba rozpoznat tyto vzpomínkové chyby (27, s. 22 – 23):

- a) **Tendence k neúplnosti** – pokud bude osoba dlouhým monologem popisovat danou situaci, je možné počítat s tím, že se bude soustředit na hlavní kostru a vynechá některé skutečnosti, které považuje za nedůležité, či příliš detailní. Tyto skutečnosti však mohou často hrát klíčovou roli pro objasnění případu.
- b) **Tendence ke změně obsahu** – někteří jedinci se při vypovídání mohou dostat do duševního stavu, kdy se snaží mít odpověď na každou otázku. To pak může vést až ke vzniku klamných vzpomínek, kterými vyslýchaný vyplňuje mezery v paměti.
- c) **Uvědomovaná vzpomínková mezera** – v některých případech si vyslýchaný uvědomuje a říká, že líčí příběh útržkovitě – nekompletně.
- d) **Neuvědomovaná vzpomínková mezera** – je však také možné, že si vyslýchaný neuvědomuje, že nelíčí kompletní příběh. V takovém případě, by mohlo dojít k tomu, že svědek 1 bude odmítat výpověď svědka 2, protože informace, které svědek 2 vypověděl, si vůbec nepamatuje. Toto však nemusí vždy znamenat, že svědek 2 vypovídal nepravdivě.

- e) **Vzpomínky s časovým posunem** – v tomto případě vyslýchaný sice uvádí správné informace, ale neúmyslně je uvádí ve špatné chronologii. Tento jev je velmi častý a odpovídá základním principům ukládání informací, které byly uvedeny výše.
- f) **Obsahově rozšířená vzpomínka** – v tomto případě vyslýchaná osoba mísí skutečné fakty, těmi vymyšlenými. Důležité je, že toto někdy nazývané „vylepšování výpovědi“ se děje nevědomě, to znamená, že vyslýchaná osoba nemá v úmyslu vypovídat nepravdivě. Toto chování je typické u psychicky nevyrovnaných, psychopatických osob.

6.4.4 Příjem a zpracování informace příjemcem

Zmíněné vzpomínkové chyby vedou k rozporům. Osoba, která vede výslech, musí být schopna tyto rozpory odhalit a určit, zda příčinou jejich vzniku byly přirozené paměťové jevy – klamné vzpomínky, nebo zda se jednalo o úmyslné zkreslení výpovědi. Velmi důležitou roli u výpovědi hraje příjemce, který ji zaznamenává. Pro příjemce se rovněž jedná o proces vnímání a de facto i pro něj platí fakta dříve uvedená. Pokud příjemce není dostatečně pozorný a pečlivý, může být jeho špatnou prací celý výslech negativně ovlivněn. Důležitou roli však nehraje jen obsah, který vyslýchaná osoba sděluje, ale také způsob, kterým jej sděluje – tedy tzv. *neverbální komunikace*. Pro sledování neverbální komunikace je ideální pořídít videozáznam podání výpovědi vyslýchaného (29, s. 140 – 143).

6.5 VĚROHODNOST A PRAVDIVOST VÝPOVĚDI

Věrohodnost označuje, zda lze výpovědi věřit – tzn., že osoba, která ji líčí, událost zažila a zapamatovala si ji. O věrohodné výpovědi můžeme také říct, že vznikla „z paměti“ a ne z jiných mentálních procesů (například jako produkt fantazie). Podstatné je rozlišovat mezi věrohodností a pravdivostí výpovědi. *Pravdivost* výpovědi znamená korespondenci s realitou. *Věrohodnost* výpovědi svědčí také o korespondenci s realitou, navíc však reflektuje i subjektivní vnímání události svědkovým očima (24, s. 246 – 250).

²⁹ MATOUŠKOVÁ, Ingrid. Aplikovaná forenzní psychologie.

6.5.1 Obecná věrohodnost

Týká se osobnosti jedince a popisuje to, zda má vyslýchaný odpovídající psychické předpoklady k objektivnímu vnímání a zapamatování. Lidé duševně nemocní, či hysteričtí jsou obecně méně věrohodnými svědky. V souvislosti s tímto se používá pojem „svědecká způsobilost“ („zdatnost“). Výpověď svědka nebo účastníka určité události je dnes často zásadním zdrojem informací o určité události. Je však třeba poznamenat, že v minulosti někteří teoretici v minulosti výpověď jako důkazní prostředek odmítali. K tomuto názoru dospěli po provedení spíše primitivních pokusů, které zkoumaly vnímání, zapamatování a následnou reprodukci získaných informací. Tento extrémní názor pomohl odhalit slabá místa tehdejšího přístupu k výpovědi a vytvořit pojem „psychologie svědka“. Tento přístup již výpověď nepovažoval za zásadně nespolehlivou, ale pokoušel se definovat další faktory, které mohou kvalitu interpretované informace ovlivnit (24, s. 246 – 250).

6.5.2 Falešná výpověď

Výpověď může být nepravdivá ze dvou důvodů. Buď se jedná o úmyslnou lež, nebo o domnělou pravdu – vyslýchaný vypovídá subjektivně pravdivě, avšak ne ve shodě s realitou. Lež je obecně určitý nepravdivý výrok, jehož nepravdivosti si je jeho autor (například vyslýchaný svědek) vědom. Svědecká lež je potom analogicky případ, kdy svědek při výpovědi úmyslně zkresluje obsah výpovědi (24, s. 246 – 250).

Ondrušková (2013, s. 32) uvádí důvody svědecké lži:

- *„Vztah svědka k obviněnému – (přátelský, nepřátelský, partnerský, milostný, příbuzenský, závist, strach, lítost),*
- *osobní zájem svědka, aby byl obviněný odsouzen, nebo zbaven viny (odměna),*
- *pocit zavázanosti svědka, falešná solidarita, kolegialita,*
- *obavy svědka, že správnou výpovědí utrpí jeho dosud bezúhonná pověst, vážnost, či jeho postavení ve společnosti,*
- *utajení vlastních činů,*
- *lhostejnost k veřejným věcem.“*

Pro posouzení, zda se jedná o falešnou výpověď, se používá řada metod. V první řadě jsou sledovány jednotlivé výpovědi a jsou porovnávány mezi sebou. Velmi důležitý je vývoj

výpovědi v čase. Není bez zajímavosti, že obecná a speciální věrohodnost spolu nemusí souviset. Vyslýchaný, který je považován za obecně nevěrohodného, může podat věrohodnou výpověď a naopak.

Bylo zjištěno, v jakých případech mohou lhát i osoby známé pro svůj bezchybný charakter a čest. Jsou to případy, kdy by pravdou uškodila svým blízkým, jestliže je v sázce jejich postavení anebo, když dotyčnému chybí pocit provinění (24, s. 250).

6.5.3 Posuzování věrohodnosti výpovědi

Psychologové výzkumem stanovili zvlášť pro verbální a nonverbální komunikaci soubor znaků, ze kterých se dá usuzovat o věrohodnosti výpovědi (30, s. 37 – 40). Neplatí však, že by existoval univerzální postup, který by byl aplikovatelný na všechny výpovědi, zjištěné výsledky navíc obvykle není možno považovat za exaktní, neboť mají pouze pravděpodobnostní hodnotu (27, s. 380 – 383).

Verbální (obsahová) kritéria

Jsou považována za spolehlivější než kritéria nonverbální a to především v případě, kdy stojí tzv. *výpověď proti výpovědi*. Na verbálních kritériích je možné postavit odůvodnění rozsudku soudu. Bylo zjištěno, že skutečný zážitek člověk popisuje jiným způsobem, než když hovoří o výplodu jeho mysli. Výběr některých obsahových kritérií (27, s. 380 – 383).

- **Detaily** – Popis zdánlivě nedůležitých detailů je obvykle důkazem věrohodnosti. V některých případech se dotyčný může vyjadřovat o takových detailech, že můžeme téměř vyloučit, že si je vzhledem ke svému věku, vědomostem, neznalosti prostředí, přidal. Konkrétně se může jednat o popis obrazů ze zrakového vnímání, zvuků, pachů, atd.
- **Komplikace** – Výpovědi o problémech, které při konání určitého skutku nastaly a jak byly vyřešeny, mohou být ukazatelem věrohodnosti, protože existuje předpoklad, že při uskutečňování určitého záměru se vždy vyskytnou problémy.
- **Individuálnost (originalita)** – Předpokládá se, že každý člověk vypovídající pravdivě bude zásadní události líčit osobitým, individuálním způsobem, kdy buď uvede originální citové prožitky anebo obsah natolik originální, že můžeme v obou případech možnost nepravdivé výpovědi téměř jistě vyloučit. Joža (2010, s. 382) uvádí příklad originality

³⁰ ONDRŮŠKOVÁ, Pavla. *Věrohodnost svědecké výpovědi*. Dostupné z: <https://goo.gl/CCtXfM>

citových prožitků: „*Popis emocí musí mít určitou kvalitu. Prostý výrok: »Měla jsem strach« nestačí. Neříká o věrohodnosti vůbec nic. Naproti tomu pro věrohodnost svědčí následující líčení přepadené bankovní pracovnice: »Byla jsem v panice. Řekla jsem si, proč právě já. Jsem tady přece nejmladší, ještě se zaučuji. Chtělo se mi běžet ke kolegovi a říct mu, aby to udělal, že já ty peníze nemůžu vybrat.«*“

- **Nepochopení děje** – Existuje poznatek, že v nepravdivě líčených skutečnostech dává všechno určitý smysl, tedy že osoba, která chce vypovídat nepravdivě, se snaží porozumět všem skutečnostem a podle toho svou výpověď upravit. Obráceně tedy můžeme dojít k tomu, že v případě, kdy výpověď svědka nedává smysl, a můžeme předpokládat, že tomu tak je kvůli jeho omezeným znalostem v této věci, můžeme na tomto základě usuzovat na pravdivost výpovědi.
- **Asociace** – Další poznatek hovoří o tom, že při vnímání některých událostí se může svědkovi vybavit podobná událost, kterou již dříve v životě zažil. Jelikož zároveň opět platí, že tyto skutečnosti nejsou zpravidla v nepravdivé výpovědi uváděny, můžeme na tomto základě opět dovodit věrohodnost výpovědi.
- **Konstantnost** – Neplatí, že pravdomluvný svědek musí při opakované výpovědi vypovídat naprosto shodným způsobem nebo, že se v jeho výpovědi nemohou vyskytnout žádné rozpory, viz kapitola 6.4.2. V tomto případě totiž nemůže být na výpověď nahlíženo jako na celek. Kritériem pro rozlišení uvedeného by mělo být to, co vypovídající osoba v daný moment považovala za jádro události a co nikoli. Obvykle by se nijak zásadně nemělo měnit místo události, určení zúčastněných osob, přibližný čas události atp. Skutečnosti, které při vnímání události osoba nepovažovala za důležité, totiž může s během času (do chvíle další výpovědi), za důležité začít považovat – obzvláště, pokud se jedná o medializovanou kauzu.
- **Rozšiřování výpovědi** – Výpověď může být věrohodná i v případě, že ji osoba v opakovaných výpovědích rozšiřuje o nové skutečnosti. Výpověď však musí být rozšiřována pouze o méně podstatné detaily. Naopak platí, že osoba vypovídající nepravdivě se soustředí na to, aby její výpovědi byla v každém případě naprosto neměnná.

Nonverbální kritéria

Signály, které vnímáním nonverbální komunikace získáváme, jsou víceznačné. Byť může být nervozita všeobecně (a často oprávněně) považována za důsledek vnitřní nejistoty, či

strachu pramenícího z odhalení lži, nemusí tomu tak být vždy. Pouze na základě nervozity vyslychaného nelze o věrohodnosti výpovědi nic usuzovat. A nejedná se pouze o nervozitu, známé jsou tzv. *Freudovské signály* (přeřikávání se, nadměrné pocení, atp.). Stejně pocity však může mít například i ten, kdo má pouze strach, že bude křivě obviněn. Navíc je známo, že zdatní lháři těmto projevům podléhat vůbec nemusí, u některých je tomu tak proto, že jsou o své nevině vnitřně přesvědčeni natolik, že vůbec necítí provinění – tedy dokáží (ať už úmyslně, či nikoli) sami sebe přesvědčit o nevině (30).

Zároveň však bylo zjištěno, že i když někteří zdatní lháři dokáží kontrolovat projevy negativních pocitů, nedokáží ve značném množství případů kontrolovat pozitivní pocity (respektive jim nepřijde důležité se na tuto kontrolu soustředit). Lháři totiž často pociťují radost z úspěšného oklamání druhého. Tento pocit vítězství pak často dávají najevo asymetrickým úsměvem (dobře viditelný především na zpomalených videozáznamech). Paradoxně je to úsměv, který může být vodítkem k nevěrohodné výpovědi (30).

Strukturální zlom

Když vyslychaný popisuje danou událost, málo kdy mluví nepravdu ve všem. Obvykle mísí pravdivou část s částí vymyšlenou. Toto je často možné rozeznat, protože vyjadřování vyslychané osoby se liší právě podle toho, zda mluví pravdu. Tento jev je snazší pozorovat při monologu než při dialogu (30). Bylo zjištěno, že vnitřní pocitové změny se projevují i změnami ve vnějším chování. A to buď tak, že vyslychaný své chování začne přehánět (chová se hlučně, arogantně) anebo se naopak stáhne (mluví tiše, mdle). Příznačné je také vymizení dřívější gestikulace, nebo změna v řeči – z dialektu přejde do spisovné češtiny a naopak (24, s. 128).

7 PRÁVNÍ DELIKTY

Pojem *delikt* může být chápán jako provinění se proti určité společenské normě – psané, či nepsané. Od toho se odvíjí pojem *právní delikt*, který označuje porušení (nesplnění) právem stanovené povinnosti – vyznačuje se tedy *protiprávním jednáním*. Právo zná dále dělení na soukromoprávní a veřejnoprávní delikty (31, s. 143 – 144) – tyto však s ohledem na téma práce nebudou dále rozváděny.

³¹ PRÁŠKOVÁ, Helena. Základy odpovědnosti za správní delikty.

7.1 ROZDĚLENÍ PRÁVNÍCH DELIKTŮ

- **Trestný čin** se dle trestního zákoníku (§ 14) dále dělí:
 - **Přečin** – je každý nedbalostní trestný čin a dále každý úmyslný trestný čin, pro který zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do *5 let*.
 - **Zločin** – je každý trestný čin, který není přečinem. Zvláštní kategorií je tzv. „zvlášť závažný zločin“, pro který trestní zákon stanovuje trest odnětí svobody s horní sazbou nejméně *10 let* (32, s. 90).
- **Správní delikt** můžeme rozdělit na (33, s. 12):
 - **Přestupek** – je zaviněné společensky škodlivé jednání, které je za přestupek přímo označeno zákonem, přičemž platí, že jeho závažnost je nižší, než u trestného činu. Přestupku se může dopustit pouze fyzická osoba.
 - **Jiný správní delikt** – je veřejnoprávní delikt, kterého se může dopustit podnikající fyzická, či právnická osoba.
- **Ostatní právní delikty**

7.2 TRESTNÝ ČIN

Trestný čin je základem trestní odpovědnosti (u mladistvých osob nazýván *provinění*). Trestný je takový čin, který je protiprávní a který, trestní zákoník označuje za trestný. V této kapitole bude dále pojednáno o trestném činu v obecné rovině. Trestným činům souvisejícím se silniční dopravou se věnuje kapitola 7.6.1.

7.2.1 Zavinění trestného činu a přestupku

Je možno uvést, že § 3 až 4 zákona o přestupcích a § 15 až 16 trestního zákoníku rozdělují z pohledu zavinění trestné činy, respektive přestupky obdobným způsobem:

³² DRAŠTÍK, Antonín. Trestní zákoník: komentář.

³³ VEDRAL, Josef. Správní řád: komentář.

Úmysl

Zejména v trestním právu hraje pro posouzení trestného činu zásadní roli zjištění, zda byl čin spáchán úmyslně, či z nedbalosti. Na úmysl můžeme dále nahlížet jako na přímý a nepřímý, rozlišení mezi nimi hraje při posuzování trestného činu opět zásadní roli (34, s. 216 – 218):

- a) **Úmysl přímý** – pachatel chtěl porušit nebo ohrozit zákonem chráněný zájem. Způsob provedení takového činu musí být v trestním zákoně uveden jako trestný.
 - Jako příklad přímého úmyslu můžeme uvést případ, kdy řidič svou jízdou úmyslně způsobí dopravní nehodu – například jiné vozidlo úmyslně vytlačí ze silnice.
- b) **Úmysl nepřímý** – pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zákonem chráněný zájem, a pro tento případ s tím byl srozuměn.
 - Jako příklad nepřímého úmyslu můžeme uvést případ, kdy řidič jede z důvodu vlastního vzteku velmi nebezpečně, úmyslně vyhledává nebezpečné situace a při dopravní nehodě, ke které v důsledku jeho chování dojde, způsobí jinému újmu na zdraví. Byť toto nebylo jeho úmyslem, dá se předpokládat, že při svém chování mohl být srozuměn s tím, že k něčemu podobnému může dojít.

Nedbalost

V případě, že se jedná o nedbalostní trestný čin, musí platit, že pachatel neměl v úmyslu svým jednáním jinému ublížit na zdraví, popřípadě způsobit smrt. Pokud dojde například k usmrcení z nedbalosti v souvislosti s porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání pachatele, je toto důvodem k použití vyšší trestní sazby. Vyšší trestní sazby je dle odst. 3 § 143 trestního zákona dále použito tam, kde pachatel hrubě porušil některé vyjmenované právní předpisy – mimo jiné zákony týkající se dopravy. Ještě přísněji pak je postihován případ, kdy pachatel způsobil smrt nejméně dvou osob. Nedbalostní trestné činy rozdělujeme na vědomé a nevědomé (34, s. 226 – 230):

- a) **Nedbalost nevědomá** – pachatel nevěděl, že svým jednáním může ohrozit nebo porušit zájem chráněný zákonem, avšak vzhledem k okolnostem to vědět mohl nebo měl.

³⁴ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část.*

- b) **Nedbalost vědomá** – pachatel věděl, že svým jednáním může ohrozit nebo porušit zájem chráněný zákonem, avšak bez legitimních důvodů spoléhal, že k tomu nedojde.

7.3 TRESTNÍ ŘÍZENÍ

Trestní řízení je trestním zákonem upravený postup, kterým lze projednávat trestné činy. K tomuto jsou určeny výhradně *orgány činné v trestním řízení*. Cílem činnosti těchto orgánů a cílem celého řízení je objasnění trestného činu – zjištění, zda byl trestný čin spáchán – mimo jiné zabránění stíhání nevinného. Pokud se trestný čin stal, je snaha o zjištění jeho pachatele, uložení zákonem stanoveného trestu (popřípadě ochranného opatření), zajištění výkonu tohoto rozhodnutí a v neposlední řadě také rozhodnutí o nároku poškozeného na náhradu škody (35, s. 25).

Dalším cílem trestního řízení je předcházení a zamezování trestné činnosti a upevnění zákonných zásad. Jelikož trestní řízení kromě osob přímo zúčastněných může prostřednictvím sdělovacích prostředků působit i na širší veřejnost, pro kterou tak může mít výchovný účinek. Trestní řízení je tedy řízení dle trestního řádu, *trestní stíhání* je užší pojem, kterým se rozumí úsek řízení od zahájení trestního stíhání do vynesení rozsudku (či jiného rozhodnutí), (8).

7.3.1 Subjekty trestního řízení

Trestní právo hmotné označuje výrazem *pachatel* osobu, která se dopustila trestného činu. Trestní právo procesní však tento pojem používat nemůže, protože postavení osoby upravuje z hlediska postupu v jednotlivých fázích řízení. Osoba, proti níž je trestní řízení vedeno, je totiž procesní stranou, důkazním prostředkem a předmětem výkonu rozhodnutí zároveň. S různými fázemi řízení se však nepojí jen různé označení osoby, které se toto řízení týká, odlišná jsou také práva a povinnosti a to jak dané osoby samotné, tak i orgánů činných v trestním

³⁵ FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. *Trestní právo procesní*.

řízení (36). Osoba, které se takové jednání týká, má v jeho jednotlivých fázích nejen různé označení, ale také různá práva. Rozlišujeme tyto subjekty trestního řízení (37, s. 25 – 27):

- **Podezřelý** – je ten, proti kterému jsou vykonávány prověřující úkony mající za úkol vyjasnit okolnosti spáchaného trestného činu ve fázi, kdy orgány činné v trestním řízení mají pozhřeni ze spáchání trestného činu, ale nemají dostatek informací, aby mohly odůvodněně zahájit trestní stíhání.
- **Obviněný** – z podezřelého se stane obviněný doručením usnesení o zahájení trestního stíhání. *Zahájení trestního stíhání* je procesní úkon, který upravuje § 160 TŘ. Tato fáze ještě nevypovídá o skutečném zavinění, ale pouze o tom, že orgány činné v trestním řízení získaly dostatek informací k tomu, aby trestní stíhání mohly zahájit. Platí, že proti zahájení trestního stíhání může obviněný podat stížnost.
 - **Práva obviněného** upravuje § 33 a § 65 TŘ, tato práva se obdobně vztahují i na obžalovaného. Jsou jimi právo na stíhání zákonným způsobem v souladu s trestním řádem, právo na uplatnění všech zákonných prostředků obhajoby, právo zvolit si obhájce, právo podávat opravné prostředky, uvádět okolnosti a důkazy sloužící k jeho obhajobě a v neposlední řadě právo činit důkazní návrhy. Obviněný má právo, aby se vyjádřil ke všem skutečnostem, jež jsou mu kladeny za vinu a k důkazům, které s nimi souvisejí. Nemá však povinnost vypovídat – má právo odepřít výpověď a to v kterékoli fázi trestního řízení (§ 100 TŘ) a nemá také povinnost vypovídat pravdu. Svoji výpovědi pouze nesmí lživě obvinít jiného z trestného činu v úmyslu přivodit jeho trestní stíhání.Obviněný má právo radit se svým obhájcem i během úkonů prováděných orgánem činným v trestním řízení, avšak v průběhu výslechu se po položení otázky již se svým obhájcem radit nemůže.

³⁶ *Právo a terénní sociální práce. Člověk v právu.* Dostupné z: <http://www.clovekvpravu.cz/trestni-pravo-aktualizovano-k-112012-452/trestni-pravo-procesni-456/obvineny-776/pojmy-podezrely-obvineny-obzalovany-odsouzeny-777>

³⁷ FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. *Trestní právo procesní.*

- **Obžalovaný** – z obviněného se obžalovaný stane tehdy, když soud ve věci nařídí hlavní líčení. Po zahájení hlavního líčení může být věc vrácena státnímu zástupci k došetření, v takovém případě se z obžalovaného opět stane obviněný.
- **Odsouzený** – z obžalovaného se stane odsouzený dnem, kdy odsuzující rozsudek, ve kterém byl v trestním řízení uznán jako vinný ze spáchání trestného činu, nabyde právní moci.
- **Orgány činné v trestním řízení** – jsou soud, státní zástupce a policejní orgán.
- **Obhájce** – v trestním řízení může být obhájcem výhradně advokát.
- **Poškozený** – je ten, komu byla trestným činem způsobena majetková, morální, či jiná škoda nebo mu bylo ublíženo na zdraví. Platí, že poškozený má proti obviněnému nárok na náhradu způsobené škody.
- **Zúčastněná osoba** – je ta osoba, které byla určitá předmětná věc týkající se trestního řízení zabrána (nebo má být zabrána), přičemž tato osoba může podávat opravné prostředky nebo činit návrhy.
- **Další osoby** – jedná se o osoby vykonávající obhajovací práva vlastním jménem ve prospěch obviněného. Jsou to osoby obviněnému blízké (příbuzný, zákonný zástupce), dále orgán sociálně právní ochrany dětí, probační úředník.
- **Svědci, znalci, tlumočníci** – viz kapitola 8.1
- **Strany v trestním řízení** – mají zvláštní postavení a jsou před soudem oprávněny uplatňovat nebo podporovat obžalobu.

7.3.2 Stádia trestního řízení

Trestní řád rozlišuje pět stádií trestního řízení, jmenovitě: přípravné řízení, předběžné projednání obžaloby, hlavní líčení, odvolací (opravné) řízení, vykonávací řízení. Trestní věc však nemusí projít zdaleka všemi těmito stádii. Následující výčet obsahuje jejich stručný popis (38):

³⁸ *Stadia trestního řízení*. Dostupné z: <http://www.nsz.cz/index.php/cs/prubeh-rizeni-v-trestnich-a-netrestnich-vecech/stadia-trestniho-izeni>

1. **Přípravné řízení** – Zásadní je v této fázi provést sběr důkazů svědčících o vině i o nevině obviněného a poskytnout tak podklady, na jejichž základě je možno rozhodnout o podání obžaloby k soudu. Tuto činnost vykonává policejní orgán a státní zástupci ji dozoruje.

Dohoda o vině a trestu umožňuje u méně závažných trestných činů sjednat již v přípravném řízení mezi obviněným a státním zástupcem tzv. dohodu o vině a trestu, jejímž hlavním předpokladem je přiznání obviněného, po němž státní zástupce navrhne nižší trest. Dohodu následně schvaluje soud (39).

Zkrácené přípravné řízení je zvláštní postup přípravného řízení dle § 179a až § 179h trestního řádu, který je možné použít u trestných činů, k nimž jsou prvoinstančně příslušné okresní soudy a na které zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí nepřevyšující pět let. Dále musí být podezřelý přistižen přímo nebo bezprostředně při činu nebo při prověřování trestního oznámení musí být zjištěny skutečnosti odůvodňující zahájení trestního stíhání a musí být předpoklad, že podezřelého bude možno postavit před soud ve lhůtě dvou týdnů.

2. **Předběžné projednání obžaloby** – Následuje po podání obžaloby (návrhu na potrestání, či návrhu na schválení dohody o vině a trestu – dále jen jako „návrhy“). Soud posoudí, zda státní zástupce poskytl spolehlivý podklad pro další řízení a pro postavení obviněného před soud a dále také to, zda bylo přípravné řízení provedeno v souladu se zákonem.
3. **Hlavní líčení** – V této části soudní senát nebo samosoudce přezkoumává obvinění obsažená v obžalobě nebo v návrzích a rozhoduje o vině a trestu obžalovaného. Soud je v hlavním líčení vázán právním řádem, rozhoduje však samostatně a nezávisle. Hlavní líčení se koná za účasti obžalovaného (trestní řád stanovuje výjimky). Výsledkem hlavního líčení může být vyhlášení zprošťujícího nebo odsuzujícího rozsudku, ale také zastavením nebo přerušením trestního stíhání anebo postoupením věci.
4. **Odvolací (opravné) řízení** – Koná se v případě, že je rozsudek soudu prvního stupně napaden odvoláním. Tak může být učiněno ze strany obžalovaného, státního zástupce, popřípadě i jiné oprávněné osoby. O odvolání rozhoduje nadřízený soud a to tak, že mu buď vyhoví (věc je vrácena soudu nižší instance k novému projednání), nebo jej zamítne.

³⁹ Dohoda o vině a trestu. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/dohoda-o-vine-a-trestu-85854.html>

Opravné prostředky se dle TRŘ dělí na řádné a mimořádné. Mezi řádné opravné prostředky patří prostředky směřující proti nepravomocnému rozhodnutí, a to již zmíněné odvolání a dále stížnost. Specifickým řádným opravným prostředkem je *odpor*, který směřuje proti trestnímu příkazu. Mimořádnými opravnými prostředky jsou *dovolání*, *stížnost pro porušení zákona* a *obnova řízení*, které však směřují k pravomocnému rozhodnutí.

5. **Vykonávací řízení** – Jedná se o poslední stadium trestního řízení, ve kterém se uskutečňuje obsah rozhodnutí vydaného orgány činnými trestním řízení, jež jej také nařizují. Toto řízení může mít několik podob ať už jako trest odnětí svobody, trest domácího vězení, trest obecně prospěšných prací, trest peněžitý, trest propadnutí věci.

7.4 SPRÁVNÍ DELIKT

Jedná se o tzv. veřejnoprávní delikt, jehož základem je protiprávní jednání fyzické nebo právnické osoby, jeho znaky jsou vymezeny zákonem a může za ně být věcně příslušným správním orgánem uložena správně právní sankce. Správní delikty jsou zpravidla společensky méně škodlivé než trestné činy a proto jsou i sankce za delikty mírnější než tresty za trestné činy (33, s. 58).

7.5 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Jedná se o postup činnosti správních orgánů při řešení správních deliktů, obecnou právní úpravou je Správní řád (40), a v souvislosti s přestupky dále zákon o přestupcích.

Výraz *správní orgán*, je v § 1 odstavci 1 SŘ vymezen takto: „*Tento zákon upravuje postup orgánů moci výkonné, orgánů územních samosprávních celků a jiných orgánů, právnických a fyzických osob, pokud vykonávají působnost v oblasti veřejné správy (dále jen "správní orgán").*“

Správní řízení je dle § 9 SŘ: „*postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se v určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá.*“

⁴⁰ Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád, ve znění p. p. (dále jen: „správní řád“ nebo „SŘ“).

V základní rovině je správní řízení obvykle členěno na *obecné* a *zvláštní*, úprava pro obecné správní řízení se nachází ve druhé a třetí části SŘ, úprava pro zvláštní správní řízení pak navíc vychází ze zvláštní úpravy, která má v takovém případě přednost – jako příklad je možno uvést přestupkové řízení, které je navíc upraveno přestupkovým zákonem.

7.5.1 Subjekty správního řízení

Subjekty správního řízení jsou různé osoby v závislosti na typu řízení. V řízení o žádosti jsou jimi *žadatel* a případně *další dotčené osoby*. V řízení zahájeném z moci úřední jsou účastníky *dotčené osoby*, jejichž práva mohou být rozhodnutím založena, změněna, či zrušena. Dále jsou účastníky osoby, o kterých to stanoví zvláštní zákon.

7.5.2 Místní a věcná příslušnost

Správní orgány rozhodují pouze ve věcech, ke kterým jsou místně a věcně příslušné (Správní rozhodnutí, k němuž nebyl správní orgán věcně příslušný, je tzv. *nicotné*). Věcnou příslušnost má každý správní orgán stanovenou zákonem. Místní příslušnost je obecně určována podle toho, čeho se řízení týká. V případě, že se řízení týká činnosti účastníka řízení, je místně příslušné místo této činnosti, v ostatních případech je to místo trvalého pobytu, sídla nebo místo podnikání účastníka (33, s 68 – 70).

Speciální úpravou místní příslušnosti přestupku je zákon o přestupcích (§ 55), podle kterého je místně příslušný ten správní orgán, v jehož územním obvodu byl přestupek spáchán. K usnadnění projednání přestupku má místně příslušný orgán možnost, nikoli však povinnost, postoupit věc správnímu orgánu, v jehož územním obvodu pachatel zdržuje nebo pracuje (33, s. 72).

7.5.3 Stadia správního řízení

Postup před zahájením řízení

Správní orgán má zákonnou povinnost přijímat podněty, které by mohly vést k zahájení řízení z moci úřední. V případě přijetí takového podnětu musí do 30 dnů jeho podatel písemně sdělit, že řízení zahájil, nebo že pro zahájení řízení neshledal důvody, nebo že podnět postoupil příslušnému správnímu orgánu. Správní orgán věc odloží, v případě kdy, nelze zjistit, kdo úkon podání učinil, dále v případě kdy úkon zjevně není žádostí nebo tehdy, když k věci není příslušný žádný správní orgán. V některých případech může být pro správní orgán při prověřování

podaných oznámení i vlastních zjištění důležité podání vysvětlení některých osob. Na tento případ zákonodárce pamatoval ve správním řádu (§ 137), kde se uvádí, že každý je pod hrozbou pořádkové pokuty povinen vysvětlení podat (41, s. 168).

Řízení v prvním stupni

Správní orgán řízení zahájí z moci úřední nebo na základě žádosti. V případech stanovených zákonem a v případech, kdy je to účelné, nařídí správní orgán *ústní jednání*. Pokud účastník řízení chce, má právo na to, aby bylo řízení veřejné a aby, i v případě, kdy je neveřejné, se jej účastnil jeho podpůrce. Správní orgán dále sbírá podklady pro vydání rozhodnutí. Účastníci mohou podávat návrhy (předkládat důkazy, navrhopvat svědky, atp.). Pokud zákon nestanoví jinak, hodnotí správní orgán důkazy dle svého uvážení. V řízení mohou být použity všechny dostupné důkazy, kromě těch, které byly získány v rozporu s právními předpisy (41, s. 176 – 180):

- **Důkaz svědeckou výpovědí** – upravuje obdobně jako trestní řád i správní řád v § 55 kde uvádí, že každý kdo není účastníkem řízení, **je povinen podat pravdivou svědeckou výpověď a nesmí nic zamlčet**. Opět je vymezen okruh osob, které mohou výpověď odepřít – jsou to osoby, které by výpovědí mohly způsobit sobě nebo osobě blízké nebezpečí trestního stíhání. Jsou také vymezeny skutečnosti, na které nesmí být svědek dotazován – jsou to státem utajované informace, které je dotčený povinen uchovávat v tajnosti.
- **Předvolání, předvedení** – Předvolání je úkon, kterým správní orgán předvolá osobu, jejíž účast je při správním řízení nutná. Předvolaná osoba je povinna se k řízení dostavit. Předvedení je úkon, který správní orgán použije v případě, kdy se předvolaná osoba bez dostatečné omluvy nedostaví po předvolání. Pokud je předvolaná, či předvedená osoba vyslýchána jako svědek, vztahují se na ni pravidla výslechu uvedená výše.
- **Zastavení řízení** – je jeden ze způsobů, kterým může být správní řízení ukončeno. Výčet případů, kdy tak může správní orgán učinit, je uveden v odst. 1 § 66 SŘ.

⁴¹ JEMELKA, Luboš. *Správní řád: komentář*.

Rozhodnutí

Rozhodnutí ve věci je jedním z možných vyvrcholení správního řízení. Správní orgán tímto způsobem mění nebo ruší práva, či povinnosti určité osoby nebo v určité věci prohlašuje, že taková osoba taková práva má, či nikoliv. Dále může správní orgán rozhodnutím v zákonem stanovených případech rozhodovat o procesních otázkách. Podstatný je obsah rozhodnutí, které musí být vždy složeno z výrokové části, odůvodnění a z poučení účastníků. V poučení účastníků bývá uvedena lhůta, ve které se mohou proti rozhodnutí odvolat, toto však platí jen tehdy, pokud má odvolání odkladný účinek (41, s. 264 – 270).

Usnesení

Usnesení je způsob rozhodování správního orgánu upravený § 76 SŘ. Pokud správní orgán v minulosti vydal usnesení v obdobném případě, může podle ustálené rozhodovací praxe na jeho základě vydat usnesení bez předchozího řízení. Účastník se proti usnesení může odvolat, odvolání však nemá odkladný účinek (41, s. 309).

Odvolačí řízení

Účastník řízení má právo podat proti rozhodnutí správního orgánu odvolání (pokud zákon nestanoví jinak). Konkrétně má účastník právo podat odvolání proti výrokové části rozhodnutí. Lhůta pro podání odvolání se uvádí v poučení účastníků. Pokud zákon nestanoví jinak, má odvolání odkladný účinek – to znamená, že nenastávají právní účinky rozhodnutí.

Zákon stanovuje, že odvolání se podává u správního orgánu, který jej vydal. Tento správní orgán následně posoudí přípustnost odvolání a posoudí také skutečnosti uvedené v odvolání. Pokud se rozhodne odvolání nevyhovět, předá spis a své stanovisko k odvolání odvolacímu – nadřízenému správnímu orgánu (41, s. 387 – 390).

Přezkumné řízení

V tomto řízení jsou správními orgány z moci úřední přezkoumávána pravomocná nebo předběžně vykonatelná rozhodnutí, u kterých je podezření o jejich nesouladu s právními předpisy. Účastník může podat podnět k provedení přezkumného řízení, o jeho zahájení však rozhoduje sám správní orgán. Pokud správní orgán dojde k tomu, že předmětné rozhodnutí bylo vydáno v rozporu s právními předpisy, rozhodnutí může zrušit nebo vrátit správnímu orgánu prvního stupně, který je pak nucen řídit se právním názorem příslušného správního orgánu (41, s. 390 – 393).

Obnova řízení

Účastník má právo požádat správní orgán o obnovu řízení ukončeného pravomocným rozhodnutím, jestliže vyšly najevo skutečnosti dříve neznámé, objevili se noví svědci, či důkazy a také v případě, kdy se prováděné důkazy ukázaly jako nepravdivé. V těchto případech platí pro obnovu řízení 3 měsíční subjektivní lhůta (její běh počíná dnem, kdy se účastník o důvodu obnovy dozvěděl) a 3 letá objektivní lhůta (její běh počíná, když rozhodnutí nabude právní moci), (41, s. 407).

7.6 PROTIPRÁVNÍ JEDNÁNÍ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích upravuje ZPPK. Protiprávním jednáním v silniční dopravě může být jak porušení povinností stanovených ZPPK, které nemá žádný hmotný následek (například nerespektování zákazu zastavení), tak i jednání, které takový následek má ve formě škody na majetku, či újmy na zdraví (například způsobení dopravní nehody). Vzhledem k tématu práce bude dále rozebrán druhý případ protiprávního jednání. V závislosti na stupni společenské škodlivosti takového jednání a také v závislosti na závažnosti následku může být toto jednání kvalifikováno jako přestupek, nebo jako trestný čin.

7.6.1 Trestné činy související se silniční dopravou

Jak již bylo uvedeno a vysvětleno na začátku kapitoly, trestný čin může být spáchán úmyslně nebo z nedbalosti. Výklad zmíněných pojmů bude na tomto místě zasazen do problematiky silniční dopravy. Trestné činy v dopravě jsou specifické tím, že určité společensky škodlivé protiprávní jednání učiněné v souvislosti se silniční dopravou, nemusí být vždy ve speciální části trestního zákona u konkrétního ustanovení uvedeno. Vztah k silniční dopravě totiž může být z charakteru trestného činu dovozen. Následující výčty trestných činů u různých kategorií zobrazují nejčtenější trestné činy vztahující se k silniční dopravě, nelze je však považovat za výčty kompletní.

Úmyslné trestné činy související se silniční dopravou

- Neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla podle § 151 TZ.
- Neoprávněné užívání cizí věci podle § 207 TZ.
- Pojistný podvod podle § 210 TZ.
- Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TZ.

- Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 TZ.

Nedbalostní trestné činy související se silniční dopravou

Z hlediska četnosti výskytu jsou nedbalostní trestné činy nejčastějším druhem trestných činů v silniční dopravě. Následující výčet opět není možno považovat za kompletní:

- Usmrcení z nedbalosti podle § 143 TZ.
- Těžké ublížení na zdraví podle § 147 TZ.
- Ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 TZ.
- Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 TZ.
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 TZ.

7.6.2 Správní delikty a přestupky související se silniční dopravou

Definice obou pojmů byla uvedena v kapitole č. 7, na tomto místě bude problematika opět aplikována na silniční dopravu. Obecnou úpravu přestupků obsahuje zákon přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zvláštní úpravou je ZPPK, který v § 125c a následujících uvádí výčet přestupků týkajících se silniční dopravy, včetně sankcí za tyto přestupky. Dohled a zjišťování přestupků v silniční dopravě provádí zejména PČR, dále také obecní policie, celní správa a vojenská policie. Platí, že přestupku v dopravě se kromě řidičů motorových vozidel mohou dopustit i řidiči nemotorových vozidel (cyklisti jezdci na zvířeti), rovněž i chodci a průvodci hnaných zvířat.

8 SOUDNÍ ZNALECTVÍ A SOUDNÍ INŽENÝRSTVÍ

Cílem této kapitoly je vymezit pojmy Soudní a Technické znaleství, Soudní inženýrství a následně popsat vztah se svědeckými výpověďmi.

- I. **Soudní znaleství** popisuje Kledus (2012, s. 7) jako: „*teoreticko-aplikační obor lidské činnosti, v rámci kterého se realizuje znalecká činnost. Ta má podobu řešení znaleckých úkolů.*“
Dle oboru činnosti můžeme znaleství členit na: ekonomické, technické, lékařské, atd.
Technické znaleství je specifické svou interdisciplinárností – tedy řešení problému s využitím znalostí z více oborů a to i těch netechnických (42, s. 7).
- II. **Soudní inženýrství** pojmenoval v roce 1965 Ing. Jiří Smrček takto, Kledus (2012, s. 9 – 10): „*Soudní inženýrství je nová technická disciplína, zabývající se zkoumáním příčin, průběhu a důsledků negativních technických jevů všech oborů. Jejím významným použitím v rámci*

hledání materiální pravdy je objasňování těchto projevů pro účely řízení před státními orgány zejména v řízení trestním a občanskoprávním, příp. i pro potřeby správních orgánů a organizací.“

Rozvojem tohoto oboru došlo k rozšíření o další obory znaleckých činností a tím pádem i k určitému posunu v chápání pojmu. Kledus (2012, s. 10) vzhledem k současnému stavu oboru uvádí (zkráceno): „*Soudní inženýrství je vědeckou disciplínou, která se zabývá znaleckým a expertním posuzováním různorodých typů objektů v klasických inženýrských oborech.*“ Pro Soudní inženýrství je typické uplatnění poznatků z různých vědních oborů – například technických, ekonomických a právních. Jeho výsledky (znalecké posudky, oborná vyjádření, atd.) jsou využívány pro rozhodování soudů, řízení OVM, či pro právní úkony obchodních a rozhodovacích činností občanů, firem a institucí (42, s. 53).

8.1 LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA ZNALECKÉ ČINNOSTI

Ve sdělovacích prostředcích se často hovoří o poměrně dlouho připravovaném novém zákonu o znalcích (43), stále však platí, že legislativní úpravu znalecké činnosti nalezneme zejména v zákonu č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících (44), a příslušné prováděcí vyhlášce č. 37/1967 Sb. (45). Znaleckou činností rozumíme činnost znalce pro OVM a další státní orgány nebo činnost prováděná v souvislosti s právními úkony občanů a organizací. Podle prováděcí vyhlášky ZOZT obsahuje znalecký posudek část *Nález* (obsahuje všechny známé podstatné skutečnosti, popis zkoumaných jevů a materiálů) a *Posudek* (obsahuje otázky uložené

⁴² KLEDUS, Robert. *Obecná metodika soudního inženýrství* Dostupné z: https://www.vutbr.cz/www_base/priloha.php?dpid=61865. Elektronická studijní opora. Vysoké učení technické v Brně.

⁴³ *Příprava zákona o znalcích*. Dostupné z: <http://www.ceska-justice.cz/2015/12/priprava-zakona-o-znalcich-kvuli-zmenam-bude-potreba-soudum-pridat-penize-zni-z-justice/>

⁴⁴ *Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících*, ve znění p. p. (dále jen: „zákon o znalcích a tlumočnících“ nebo „ZOZT“).

⁴⁵ *Vyhláška Ministerstva spravedlnosti č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících*, ve znění p. p.

zadavatelem posudku a odpovědi na ně). Nezbytnou součástí znaleckého posudku je znalecká doložka (46, s. 4).

8.2 PODKLADY PRO VÝKON ZNALECKÉ ČINNOSTI

Pro účely znalecké činnosti můžeme podklady na dvě základní kategorie (47, s. 61):

- **Podklady objektivní** – jedná se například o výsledky ohledání místa DN (plánek, protokol), fotodokumentace, videozáznam, lékařské zprávy, laboratorní zkoušky, podklady z odborné literatury, atp. Již z podstaty vyplývá, že možnost zkrácení je u těchto podkladů minimální (42, s. 53). Touto kategorií podkladů se tato práce nezabývá.
- **Podklady subjektivní** – jedná se především o svědecké výpovědi, u kterých je třeba vzít v úvahu možné, zpravidla negativní, ovlivnění kvality činností smyslových orgánů, mentálními schopnostmi jedince a v neposlední řadě také motivací jeho svědecké výpovědi. Touto kategorií podkladů se tato práce zabývá. Subjektivní podklady můžeme dále rozdělit na (47, s. 49):

- **Kvalitativní** – informace o tom, zda určité vozidlo bylo v pohybu, zda brzdilo, zatačelo, atp. – udáváno pouze slovním hodnocením.

Kledus (2012, s. 53) k tomuto uvádí: „*Kvalitativní stránku svědeckých výpovědí je obvykle možno brát za přijatelný podklad pro znalecké dokazování.*“

- **Kvantitativní** – informace o zpravidla odhadované rychlosti vozidla, o vzdálenosti, na kterou bylo vidět atp. – udáváno například v km/h, metrech, atp.

Kledus (2012, s. 53) k tomuto uvádí: „*Kvantitativní stránku je nutno, pokud možno, ověřit jinými dostupnými metodami. Jelikož znalci nepřísluší provádět hodnocení důkazů, při zjištění technické nepřijatelnosti podkladů musí určit její příčinu.*“

⁴⁶ SEMELA, Marek. Trestněprávní aspekty znaleckého zkoumání. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/170614/pravf_b/

⁴⁷ BRADÁČ, Albert, Miroslav KLEDUS a Pavel KREJČÍŘ. *Soudní znalcství*.

8.3 TECHNICKÁ PŘIJATELNOST A NEPŘIJATELNOST PODKLADŮ PŘI ZNALECKÉ ČINNOSTI

Jednou ze základních premis znalecké činnosti je, že znalci nepřísluší provádět hodnocení důkazů, ani řešit právní otázky. Pokud se má vyjádřit o technické nepřijatelnosti podkladů, musí určit jejich příčinu (42, s. 60).

Kledus (2012, s. 53) uvádí tyto příčiny technické nepřijatelnosti:

- a) „*nepřijatelnost z hlediska souladu se skutečností,*
- b) *nepřijatelnost podkladů navzájem,*
- c) *nepřijatelnost pro rozpor s přírodními zákony.*“

Aby mohl znalec v některých případech dostat všeobecně požadované konkrétnosti znaleckého posudku a zároveň nečinil úkony, které mu jako znalci nepřísluší, musí se v případě zjištění nesrovnalostí (například při technické nepřijatelnosti podkladů) s vyvinutím maximálního úsilí pokusit tyto nesrovnalosti odstranit. Jednou z možností je například podat žádost k orgánu, kterému provádění hodnocení důkazů přísluší (OVM provádějící řízení). Pokud ani pak nedojde k úplnému odstranění nejasností nesrovnalostí, má znalec následující možnosti (47, s. 55 – 60):

- Řešit případ v několika variantách, hodnocení a výběr varianty přesunout na zadavatele posudku (OVM). Při řešení variantním způsobem se může stát, že znalec ve všech variantách dojde ke stejnému závěru. Například, že řidič A mohl vozidlo řidiče B z určitého místa v určitý čas zpozorovat při všech prověřovaných variantách rychlosti pohybu tohoto vozidla.
- Řešit případ v rozsahu přírodních zákonů, na rozpory s podklady náležitě upozornit a odpovídajícím způsobem je okomentovat.

Poškození vozidla DN

V souvislosti s popisem poškození vozidel při dopravní nehodě a v souvislosti s popisem celé události se ve znalecké praxi mimo jiné využívají následující pojmy (48, s. 63):

⁴⁸ SEMELA, Marek. *Analýza silničních nehod II*. Dostupné z: www.vutbr.cz/www_base/pri-loha.php?dpid=62000

- *Rozsah poškození*: je hodnocení velikosti poškození na vozidle ve smyslu délky, šířky, hloubky a energie.
- *Kompatibilita* – popisuje, zda skutečný rozsah poškození i zajištěné stopy korespondují s uvedeným popisem nehodového děje. Navzájem korespondovat musí mimo jiné směr, výška, hloubka poškození. Dále je třeba sledovat korespondenci s mechanismem způsobení poškození, s jeho tvarovou korespondencí a to i vzhledem k rozdílnému složení materiálů, atd. Důležité je sledovat i korespondenci s rozsevem střepů, rozstříkem a pohybem kapalin i s rozmístěním případných dalších úlomků karoserie.
- *Časová a prostorová plauzibilita (přijatelnost)* – zjištěný skutečný pohyb vozidel a jednání účastníků vztahující se k nehodovému ději porovnává s popisem (výpovědi) účastníků DN. Nejde jen o porovnání souladu výpovědi s fyzikálními zákony, ale především o porovnání faktů ve výpovědích uváděných. Například ve vztahu k pojistným podvodům je možno uvést například prokázání vzájemné komunikace dvou účastníků DN, kteří uvádějí, že se navzájem neznají, na základě výpisu vzájemných telefonních hovorů.

8.4 NOVÉ METODY ZÍSKÁVÁNÍ PODKLADŮ PRO OVĚŘENÍ SVĚDECKÝCH VÝPOVĚDÍ

Technický pokrok v oblasti zaznamenávání dat před a během dopravní nehody přináší nové prostředky, které mohou sloužit mimo jiné k ověření, či doplnění svědeckých výpovědí a mohou tak být cenným podkladem pro stanovení průběhu DN. Může se jednat o video kamery umístěné na čelním skle vozidla, ale také o další elektronická zařízení. V této souvislosti je často zmiňováno zařízení EDR (anglicky: *Event Data Recorder*) laicky nazýváno „černá skříňka“. Toto zařízení dokáže na základě impulsu z řídicí jednotky airbagu, nebo jiného bezpečnostního systému, rozpoznat nehodový děj, na základě toho pevně uložit provozní data, která nehodě předcházela a dále zaznamenávat provozní data v průběhu nehodového děje. Zaznamenaná data jsou poté pevně a nesmazatelně uložena, takže je může přečíst pouze oprávněná osoba. Od 1. 9. 2014 musejí jednotku EDR povinně obsahovat všechny nové automobily prodávané v USA. O zavedení tohoto systému jedná i Evropská unie, pevné datum však stále není stanoveno a tak jsou těmito jednotkami v EU vybaveny obvykle pouze vozidla vyšší třídy

(49). Lze předpokládat, že stanovení průběhu dopravní nehody, ke které existuje záznam z jednotky EDR, se pro technickou složitost nebudou obvykle zabývat orgány činné v trestní řízení, ale soudem ustanovený znalec. Samozřejmě, že se nemusí jednat pouze o trestné činy – vyčítání dat a stanovování průběhu dopravní nehody bude jistě žádoucí i u činů kvalifikovaných jako přestupek.

9 METODIKA HODNOCENÍ VÝPOVĚDÍ U VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD

Cílem této kapitoly je definovat způsob, kterým bude posuzována technická přijatelnost a vzájemná shoda odpovědí sestavených z výpovědí účastníků vybraných DN. Jako technicky přijatelná bude hodnocena ta výpověď, která bude událost popisovat v rámci určité meze tolerance v souladu s fyzikálními zákony, s dalšími zjištěnými skutečnostmi, přičemž jako zdroj informací o skutečném průběhu vybraných DN budou sloužit zjištění a závěry znaleckých posudků ÚSI, které byly autorovi této práce poskytnuty.

Jak bylo uvedeno v kapitole 6.4, problematika zapamatování a následné reprodukce vnímané skutečnosti je ovlivněna řadou faktorů a proto zpravidla není možné jednoznačně a spolehlivě určit příčiny technicky nepřijatelné výpovědi. Není tedy možné tvrdit, že každá technicky nepřijatelná výpověď je úmyslnou nepravdou.

V kapitole 5 bylo popsáno, že zásadní vliv na kvalitu vnímané informace má pozornost, která je ději věnována. Jinak řečeno – není možné předpokládat, že všichni svědci a účastníci určité události ji vnímali stejně pozorně a stejně dlouho. Dále byla ukázána celá řada dalších faktorů, které mají na kvalitu informace vliv.

Tabulka 3 – popis využití metodiky, zdroj: vlastní zpracování

Identifikace osoby, vzdálenost osoby od místa střetu v okamžiku střetu	
Vzájemná shoda s předchozí odpovědí	U každé odpovědi na otázku, je hodnocena shoda s předchozí uvedenou výpovědí. V případě, kdy v předchozí výpovědi nebyla v dostupné dokumentaci

⁴⁹ IMLAUF, Antonín. *Černé skřínky v automobilech? Možná už brzy*. Dostupné z: <http://www.tipcars.com/magazin-cerne-skrinky-v-automobilech-mozna-uz-brzy-7260.html>

	<p>výpověď uvedena, je shoda aktuální výpovědi hodnocena vzhledem k předchozí výpovědi. Hodnocení je provedeno dle následující škály:</p> <p>0 – Hodnocení nebylo možné provést.</p> <p>1 – Žádná nebo jen drobná změna ve výpovědi, která nemění význam.</p> <p>2 – Částečná změna ve výpovědi.</p> <p>3 – Významná změna ve výpovědi.</p>
<p>Technická přijatelnost</p>	<p>Je uvedeno, zda je každá jednotlivá skutečnost uvedená v odpovědích na otázky. Vzhledem k závěrům znaleckého posudku ÚSI k danému případu, technicky přijatelná. Nejedná se však o hodnocení toho, zda se popisovaná událost takto skutečně stala.</p> <p>Hodnocení je provedeno dle následující škály:</p> <p>ano – Skutečnost není v rozporu se zjištěnými skutečnostmi.</p> <p>ne – Skutečnost je v přímém rozporu se zjištěnými skutečnostmi.</p> <p>0 – Technickou přijatelnost nebylo možné hodnotit.</p>

Neúplnost výpovědí

U odpovědí na některé otázky je uvedeno: „V dostupných podkladech není uvedeno.“, jelikož pro vypracování této práce autor nemá k dispozici kompletní výpovědi svědků, ale pouze zkrácené verze uvedené ve znaleckých posudcích ÚSI, není možné předpoklad, že svědek na danou otázku neodpověděl, zcela potvrdit.

Anonymizace osobních a dalších údajů

Jako zdroj pro vypracování této části práce slouží znalecké posudky poskytnuté z archivu Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně. Důležitým předpokladem pro použití tohoto zdroje, je anonymizace identifikačních údajů osob, vozidel i konkrétní lokace, kde k události došlo. V práci jsou proto záměrně použita zjednodušená označení vozidel, ke kterým přísluší obdobně označení řidiči, svědci jsou pojmenováni dle vztahu k nějakému důležitému předmětu, nebo číselně. U lokality je uvedeno, pouze o jaký typ komunikace se jedná a zda se nachází v intravilánu, či extravilánu.

Není-li v konkrétním případě uvedeno jinak, je označení pravé a levé strany uváděno vždy z pohledu řidiče konkrétního vozidla.

10 DN 1 – HAVÁRIE VOZIDLA DO SILNIČNÍHO PŘÍKOPU S PODEZŘENÍM NA POKUS O POJISTNÝ PODVOD

Pojistný podvod je obecně nezákonné jednání, při kterém se pachatel snaží získat zpravidla finanční prospěch na úkor pojišťovny a to buď zamlčením podstatných údajů, uvedením údajů nepravdivých, či hrubě zkreslených při uzavírání nebo změně pojistných smluv nebo likvidaci pojistných událostí (51). Toto jednání je zákonem hodnoceno jako vysoce společensky škodlivé – TZ uvádí v § 210 při prokázání trestného činu pojistného podvodu trest odnětí svobody ve výši až 2 roky, zákaz činnosti nebo propadnutí věci a v případě opakování této trestné činnosti nebo způsobení škody velkého rozsahu může být udělen trest odnětí svobody v délce 5 až 10 let. Dle § 210 odst. 7 TZ je také příprava pojistného podvodu trestná.

10.1 POJISTNÉ PODVODY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Silniční doprava je z pohledu pojištění specifická existencí povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla (dále jen: „*povinné ručení*“) dle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (50) pro každé vozidlo pohybující se po všech pozemních komunikacích s výjimkou veřejně nepřístupných účelových komunikací. Jak již z názvu vyplývá, povinné ručení je určeno ke krytí škod, které řidič způsobí provozem svého vozidla na majetku, či zdraví jiných osob – tedy nekryje škodu na jeho vozidle, ani jeho zdraví. Zmíněné povinné ručení je pachateli k pojistným podvodům v silniční dopravě využíváno pravděpodobně nejčastěji. Z dalších pojistných produktů používaných při pojistných podvodech tohoto typu můžeme uvést zejména tzv. *havarijní pojištění*. Jedná se o pojištění majetku, jehož uzavření není povinné ze zákona. Jedná se o pojistný produkt, jehož podmínky se mohou lišit v závislosti na ustanoveních pojistné smlouvy uzavřené mezi pojištěncem a pojistitelem, ale obecně je možno říct, že hlavním účelem je krytí škod na pojištěném vozidle, které byly způsobeny například jeho provozem, povětrnostními vlivy, krádeží (51).

⁵⁰ Zákon č. 168/1999 Sb., *O pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění p. p.* Dále jen: „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“).

Jelikož je každý případ pojistného podvodu specifický, není možné uvést vyčerpávající výčet všech typů pojistných podvodů v silniční dopravě. Analýzou pojistných podvodů u dopravních nehod za rok 2009, byly příčiny rozděleny do následujících kategorií (51):

- **DN využité** – případ, kdy se pachatel snaží využít nahodilé neúmyslné DN k vlastnímu obohacení – udává poškození neexistující, či s předmětnou DN nesouvisející, sám úmyslně způsobí další poškození atp.
- **DN smluvené** – úmyslné předem domluvené způsobení poškození dvou vozidel, zpravidla střetem. Vozidlo uváděného viníka DN je zpravidla méně poškozeno, nebo se jedná o vozidlo výrazně méně hodnotné, než vozidlo „poškozeného“ – to bývá zpravidla navíc značně poškozeno. Vše s cílem získat z pojistky „viníka“ co nejvyšší plnění při co nejnižších vedlejších nákladech. Dalším typickým rysem je místo DN, které se zpravidla nachází v odlehlejších oblastech, kde se nevyskytují možní nežádoucí svědci a je zde prostor pro přípravu fingované nehody.
- **DN vyprovokované** – pachatelé těchto činů se snaží využít předpokládané chyby ostatních účastníků silničního provozu tak, aby došlo k DN, kde budou poškozenými. Konkrétně se jedná například o střety při přejíždění mezi jízdními pruhy – často při použití pravidla „zipu“. Náhlé bezdůvodné brzdění (vybrzdění), které je následně popřeno a je těžko prokazatelné, či zpravidla posunky nabídnutá, následně nedodržená a popřená přednost v jízdě na křižovatce.
- **DN fingované** – využívají se v případě již existujícího poškození na vozidle, jehož opravu se pachatelé tímto způsobem pokouší financovat. Zpravidla dva pachatelé domluví společnou verzi fingované DN, postaví vozidla do konečných poloh, rozmístí falešné stopy, následně událost sami zdokumentují, případně přivolají PČR.
- **DN fiktivní** – jsou předstírané DN – vozidla, která se jich měla účastnit, ve skutečnosti vůbec poškozena nebyla nebo byla zcela zničena při jiné DN. Pachatelé se likvidaci DN snaží uplatnit zpravidla na základě falešné faktury o opravě vozidla.
- **DN předstírané, simulované, manipulované** – jedná se o pokusy financovat opravu vozidla poškozeného obvykle vlastní vinou řidiče z povinného ručení jiného vozidla,

⁵¹ GAŽOVÁ, Iva. *Pojistné podvody*. Dostupné z: <https://goo.gl/pc7nHh>

kteřé na DN nemělo účast. Kromě majetkové škody na vozidle, bývá uplatňována také újma na zdraví cestujících. Dále se často jedná o pokusy o náhradu škody na poškozeném čelním skle z pojistky vozidla, jehož provozem k poškození skla nedošlo (51).

10.1.1 Podíl znalce při objasňování pojistných podvodů

Pro znaleckou činnost v této oblasti hrají, stejně jako při analýze skutečných DN, zásadní roli podkladové materiály – fotografie, videozáznamy všech poškození, souvisejících stop, plánky DN, výpovědi svědků, účastníků, atd. Na kvalitě (či dokonce existenci) těchto podkladů se podepisuje fakt, že účastníci DN nemají v některých případech povinnost na místo DN přivolat PČR (viz kapitola 4.2).

Zejména u DN s podezřením na pokus o pojistný podvod je třeba řešit tzv. *kompatibilita* a *plauzibilita* výpovědí účastníků a svědků DN, která je detailně popsána v kapitole 8.3.

10.2 POPIS DN 1

Dle protokolu o nehodě v silničním provozu jel řidič osobního automobilu tovární značky Volkswagen (dále jen „VW“) po silnici II. třídy, ve voze byl sám. Ve chvíli, kdy projížděl kolem domu samostatně stojícího vedle PK, najel na pravý okraj vozovky, odkud následně sjel do silničního příkopu, kde čelně narazil do betonového propustku. Ke zranění řidiče nedošlo, jiné osoby na DN neměly účast, technická závada jako příčina DN nebyla zjištěna. K DN došlo na rovném přehledném úseku silnice širokém 4,8 m s vrostlou okolní vegetací, avšak bez výhledových překážek a spádových poměrů, který byl tvořen živичným povrchem – v okamžiku DN suchým, nepoškozeným s nejvyšší dovolenou rychlostí upravenou dopravní značkou na 30 km/h, provoz byl v okamžiku DN nízký, viditelnost dobrá, teplota 10°C.

Popis poškození vozidla VW: odřeny pravý zadní blatník, odřený pravý práh, odřené pravé přední dveře + zrcátko, pravý přední blatník, čelní sklo, odřený pravý přední disk, přední světlomety, přední maska, přední nárazník, přední kapota, motorová část, airbag spolujezdce a řidiče, střecha.

Ze závěrů Revizního znaleckého posudku ÚSI vyplynulo, že vozidlo mohlo 2 s před střetem začít vybočovat vpravo při rychlosti asi 35 km/h, řidič dále jen mírně korigoval řízení a následně narazil rychlosti asi 27 km/h do stěny betonového propustku. Bylo zjištěno podezření

na pokus o pojistný podvod z kategorie fingovaných DN, konkrétně se jednalo o **nekompatibilitu** zjištěného průběhu DN s průběhem DN uváděným řidičem VW.

Pokud není uvedeno jinak, byl zdrojem informací o dopravní nehodě a výpovědích svědků Revizní znalecký posudek Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně (52).

10.3 VÝPOVĚDI SVĚDKŮ A ÚČASTNÍKŮ DN 1

U této DN je dostupná pouze výpověď jediného účastníka (řidiče VW) a dále dvou zasahujících policistů. Z toho důvodu je k výpovědím účastníků přistupováno jednotlivě – především výpověď řidič VW je řešena samostatně.

10.3.1 Výpověď řidiče vozidla VW

Řidič vozidla VW			
A. Jaká byla příčina vyjetí vozidla VW z vozovky?			
B. Jakým způsobem se řidič VW dopravní nehodě pokoušel zabránit?			
C. Bylo vozidlo před předmětnou DN poškozeno?			
PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ			
A. <i>U domu proti němu jelo nákladní vozidlo, proto se svým vozidlem najel na pravý okraj vozovky a odtud sjel vpravo mimo komunikaci. Zde s vozidlem čelně narazil do betonového propustku.</i>			
B. V dostupných podkladech není uvedeno.			
C. V dostupných podkladech není uvedeno.			
T. přijatelnost	A. 0	B. 0	C. 0
VÝSLECH			
A. <i>Svým vozidlem se vyhýbal protijedoucímu vozidlu a dostal se na pravý okraj vozovky a poté do pravého příkopu. S vozidlem, kterému se vyhýbal, se nestřetl a ani nezaregistroval, jaké to bylo vozidlo.</i>			
B. <i>Ještě před nárazem se snažil s vozidlem vyjet z příkopu, a proto strhával řízení doleva. Začal intenzivně brzdit a poté jeho vozidlo narazilo přední částí do betonového můstku.</i>			
C. <i>K vozidlu VW uvedl, že jej dovezl před několika lety ze zahraničí nepoškozené. Po celou</i>			

⁵² ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ, Vysoké učení technické v Brně. Archiv ústavu.

dobu s ním neměl žádnou pojistnou událost. Nikdy nebylo poškozeno. Ani před předmětnou DN nebylo vozidlo poškozeno.

Shoda	A. 2	B. 0	C. 0
T. přijatelnost	A. 0	B. ne	C. ne

PODÁNÍ VYSVĚTELNÍ

- A. *V dostupných podkladech není uvedeno.*
- B. *Věděl, že se snažil dostat z toho příkopu, ale už ho to nepustilo. Nejdříve si nabrzdoval a poté, co bokem sjel do příkopu, tak již stál na brzdě a byl zapřený o volant. Již si nevybavuje zda, jak intenzivně a jakým směrem strhl řízení.*
- C. *V dostupných podkladech není uvedeno.*

Shoda	A. 0	B. 1	C. 0
T. přijatelnost	A. 0	B. ne	C. 0

HLAVNÍ LÍČENÍ

- A. *Protijedoucí vozidlo – bílá dodávka – ho ohrozila tím, že jela v protisměru částečně v jeho jízdním pruhu.*
- B. *Když se dostal do příkopu, tak asi zazmatkoval, už si nevybavuje, zda šlapal na brzdu nebo spojku.*
- C. *Vozidlo VW bylo zcela v pořádku, což bylo mj. možné ověřit záznamem z průmyslové kamery čerpací stanice, kde před nehodou tankoval. Vozidlo VW prošlo technickou prohlídkou krátce před nehodou, v rámci technické prohlídky byla provedena i fotodokumentace.*

Shoda	A. 1	B. 2	C. 1
T. přijatelnost	A. 0	B. 0	C. ne

Hodnocení odpovědi řidiče

Technickou přijatelnost odpovědi A nebylo možno s určitostí stanovit, protože výskyt nákladního automobilu / dodávky, jejíž jízdou měl být řidič donucen k najetí na krajnici vozovky, není možné s určitostí potvrdit, ani vyvrátit. Nicméně například Obrázek 7 – fotografie pořízená na místě PČR dokazuje, že se jednalo o přehledný, rovný, nijak zvlášť úzký úsek silnice a řidič VW tak měl možnost protijedoucí vozidlo pozorovat na značnou vzdálenost. Dle

vlastního měření autora této práce (pomocí elektronické mapy (53)), byl rovný úsek silnice dlouhý přibližně 300 m, přičemž dům, kolem kterého řidič dle jeho výpovědi projížděl v okamžiku míjení se s protijedoucím vozidlem, se nachází přibližně uprostřed tohoto úseku.



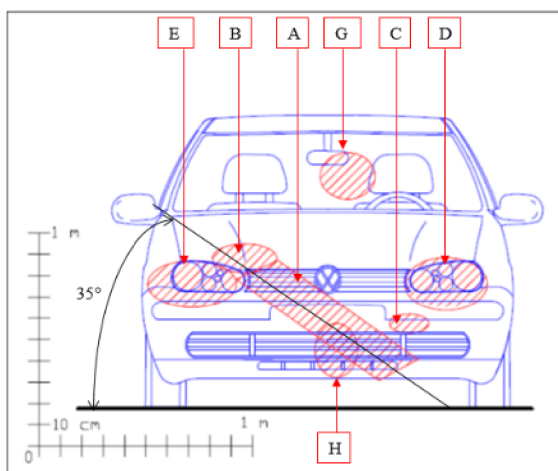
Obrázek 7 – fotografie místa DN, zdroj: převzato z (52)

Technická přijatelnost odpovědi B při druhé a třetí výpovědi nemohla být potvrzena, neboť dle zjištění příslušného Revizního znaleckého posudku na místě nebyly nalezeny stopy odpovídající uváděnému intenzivnímu brzdění a pokusům o vyhýbání.

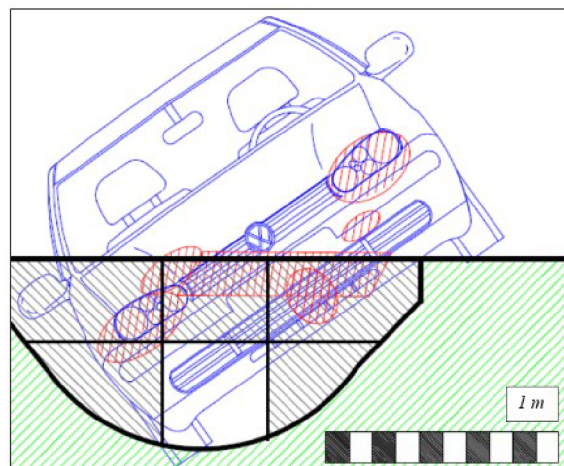
Na technickou nepřijatelnost svědkových odpovědí na otázku C bylo v Revizním znaleckém posudku poukázáno prostřednictvím podrobného rozboru korespondence poškození s nárazovou konfigurací vozidla vůči betonovému propustku (viz Obrázek 8 a Obrázek 9). Bylo zjištěno, že:

- Některá poškození nárazem do propustku vzniknout mohla (poškození A + B – přední maska a kapota, C – přední nárazník, D – levý světlomet).
- Některá lze k nárazu přiřadit jen částečně (poškození E – pravý světlomet a blatník).
- Některá přiřadit nelze vůbec, neboť při nárazu do propustku vzniknout nemohla (poškození F – bok vozidla, G – čelní sklo, H – výztuha předního nárazníku).

⁵³ SEZNAM A.S., Mapy.cz: TopGis, s.r.o., 2015. [cit. 2016-15-04].



Obrázek 8 – vyznačení nejzřetelnějších poškození na vozidle VW, zdroj: převzato z (52)



Obrázek 9 – Nárazová konfigurace vozidla VW do propustku, zdroj: převzato z (52)

10.3.2 Souhrnné hodnocení odpovědí řidiče VW

Tabulka 4 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování

Počet hodnocených výpovědí / podíl na celkovém počtu hodnocených				
neshoda	změna	shoda	celkem	nehodnoceno
0	2	3	5	7
0 %	40 %	60 %	100 %	

Tabulka 4 obsahuje souhrn vyhodnocení vzájemné shody odpovědí řidiče VW. Vypovídací schopnost tabulky je snížena tím, že značné množství otázek nemohlo být hodnoceno – nebyly na ně nalezeny odpovědi. Nicméně můžeme říct, že byla zjištěna jen mírná vzájemná neshoda odpovědí v čase, neboť ve shodě bylo 60 % odpovědí a u zbylých 40 % byly změny mírné.

Tabulka 5 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování

Technická přijatelnost	ne	ano	celkem
celkem	4	0	4
podíl na celku	100 %	0 %	100 %

Tabulka 5 zobrazuje celkové počty technicky přijatelných a nepřijatelných odpovědí na zvolené otázky zahrnující odpovědi řidiče VW. Všechny odpovědi řidiče VW musely být označeny jako technicky nepřijatelné.

10.3.3 Zasahující policista

Výpovědi tohoto svědka se vztahují k událostem uskutečněným po předmětné DN a nelze je tedy porovnávat s výpověďmi řidiče VW. Z toho důvodu bude provedeno jednak porovnání s výpověďmi další svědkyně a dále bude obsah výpovědi porovnán s teoretickými poznatky o svědeckých výpovědích.

A. Při podání vysvětlení svědek mj. uvedl:

- *„Po příjezdu jim bylo policisty obvodního oddělení sděleno, že řidič havarovaného vozidla pochází ze závadového prostředí.“*
- *„Jeho vystupování na místě bylo takové, že si nic z nehody nedělal, ačkoli u vozidla došlo k vystřelení airbagů, nebyl nijak otřesen ani zraněn.“*

B. Při hlavním líčení svědek mj. uvedl:

- *„I s odstupem času si vybavoval, že se řidič nechoval přiměřeně okolnostem, nebyly na něm patrné žádné známky stresu ani nervozity.“*

10.3.4 Zasahující policistka

O výpovědi této svědkyně platí to samé, co o výpovědi policisty, tím pádem bude s touto výpovědí obdobně zacházeno.

A. Při podání vysvětlení svědkyně mj. uvedla:

- *„Jiná hlídka je upozornila, že řidič havarovaného vozidla má pověst, že by se mohl podílet na fingovaných dopravních nehodách.“*
- *„Nálada řidiče VW byla velmi dobrá. Smál se, což vzhledem k tomu, že byl účastníkem DN, nebylo obvyklé jednání.“*

B. Při hlavním líčení svědkyně mj. uvedla:

- *„Řidič se nechoval přiměřeně situaci; na to, že měl značnou škodu na vozidle, jí připadal „vysmátý“, určitě na něm nebyl vidět nějaký stres nebo nervozita.“*

10.3.5 Souhrnný komentář k výpovědím policistů

Uvedené vybrané pasáže výpovědí obou svědků jsou obsahově v naprosté vzájemné shodě. Za popisovanou dobrou náladou, zlehčováním, nepřítomností šoku z prožité DN a ne-

přítomností lítosti z poškození vlastního vozidla můžeme hledat řadu důvodů. Nelze samozřejmě vyloučit vliv specifické povahy jedince, pro kterého by ani prožití takovéto dopravní nehody nemuselo být spouštěčem stresu a šoku. Zlehčování jinak obecně stresujících skutečností je také jeden ze způsobů reakce na stres. Avšak mnohem pravděpodobněji se v tomto případě jedná o značně expresivní případ projevu radosti z domněle úspěšného obelhání systému (blíže popsáno v kapitole 6.5.3), ve spojení s dalšími povahovými rysy řidiče VW.

11 DN 2 – STŘET VOZIDLA S CHODKYNÍ S PODEZŘENÍM NA ÚMYSLNÉ NAJETÍ NA CHODKYNĚ

Dopravní nehody, na nichž mají účast chodci, jsou často tragické. Vliv na to, zda chodec nehodu přežije, má velké množství faktorů (viz níže), základním parametrem je hybnost vozidla a chodce těsně před střetem, která je obecně dána vzorcem:

$$P = m \times v \tag{1}$$

kde m je hmotnost v okamžiku střetu a v je rychlost v okamžiku střetu, výsledná hodnota je potom obvykle uváděna v jednotkách $\text{kg} \times \text{m} \times \text{s}^{-1}$. Pokud uvažujeme, že rozdíl hmotností a rychlostí chodce a osobního automobilu může být i více než desetinásobný, dojdeme k tomu, že rozdíl hybností může být i několikasetnásobný (54).

Složkou, kterou může řidič bezprostředně ovlivnit je rychlost jeho vozidla. Pravděpodobnost srážky vozidla s chodcem je nejvyšší na přechodu pro chodce, z toho důvodu nesmí být přechody pro chodce zřizovány na místech s vyšší dovolenou rychlostí než 50 km/h, respektive musí být rychlost upravena příslušnou dopravní značkou. Pokud totiž dojde ke kolizi chodce s motorovým vozidlem pohybujícím se rychlostí 60 km/h, je pravděpodobnost úmrtí chodce 84 %, přičemž tato pravděpodobnost s klesající rychlostí klesá velmi výrazně. Při poklesu rychlosti o 1/2 na 30 km/h poklesne pravděpodobnost úmrtí chodce o více než 3/4 na 20 % (55, s. 19 – 20). Kromě rychlosti vozidla je pro přežití srážky s vozidlem pro chodce důležitý

⁵⁴ Hybnost, impuls síly. Dostupné z: <http://www.nabla.cz/obsah/fyzika/mechanika/hybnost-impuls-sily.php>

⁵⁵ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Přecházení chodců přes pozemní komunikace: metodika.*

také tvar a konstrukce karoserie vozidla, především pak přídě, přítomnost prvků vnější pasivní ochrany, konstrukce čelního skla, atd. (56).

Důležitost kvalitních důkazních materiálů dokazuje i následující zjištění. Řešení střetu vozidel s chodci pomocí simulačních programů (například Virtual CRASH a PC CRASH) je specifické tím, že je velmi obtížné určit přesnou předstřetovou konfiguraci – tedy vzájemnou pozici, natočení chodce a všech jeho končetin vůči vozidlu. Tyto parametry mají přitom často značný vliv na pohyb těla po střetu do konečné polohy. Výsledky dosažené simulací v uvedených počítačových programech je proto nutno brát s rezervou – jelikož chyba ve výpočtu roste s časem od střetu, je vhodné pro korektní posouzení uvažovat pouze výsledky získané desítky až stovky milisekund po prvním kontaktu (57).

11.1 POPIS DN 2

Případ se skládá ze dvou na sebe navazujících dopravních nehod (dále rozlišeno „DN I“ a „DN II“), ke kterým došlo v intravilánu. Přestože bude rozebírán střet vozidla s chodkyní, který přísluší DN II, bude osoba chodkyně označována na základě DN I jako „řidička vozidla V“ ve svědeckých výpovědích je označována dále jako: „poškozená“, „žena“, „paní“.

Pokud není uvedeno jinak, byl zdrojem informací o dopravní nehodě a výpovědích svědků Revizní znalecký posudek Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně (52).

Při DN I došlo ke střetu dvou osobních automobilů (dále označováno „vozidlo V“ a „vozidlo P“) jedoucích ve stejném jízdním pruhu. Řidič vozidla P z místa DN odjel, musel však po několika desítkách metrů zastavit na světelné řízené křižovatce na kruhový signál červeného světla světelného signalizačního zařízení. Tohoto využila řidička vozidla V, která od řidiče vozidla V vyžadovala, aby řešil předchozí událost. Doběhla ke stojícímu vozidlu P, a jelikož řidič stále nejevil snahu DN I řešit, postavila před před jeho vozidla a chtěla mu zabránit v další jízdě. Z dalšího průběhu je známo to, že po rozsvícení zeleného světla semaforu se řidič vozidla P rozjel, přestože se řidička vozidla V stále nacházela před jeho příd. Následkem toho

⁵⁶ MRÁZEK, Jan. *Vliv prvku pasivní bezpečnosti vozidel při kolizích s chodci*. Dostupné z: https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=41247

⁵⁷ BRADÁČ, Albert. *K řešení nehod s použitím vícetělesového systému*. Dostupné z: <http://moodle.abcrashconsult.cz/subdom/moodle/mod/page/view.php?id=38>

došlo ke střetu vozidla P s řidičkou vozidla V. Po střetu ji vozidlo tlačilo před sebou a následně došlo k jejímu pádu na vozovku. Při pádu na vozovku navíc pravděpodobně došlo ke kontaktu pravého zpětného zrcátka vozidla P s tělem řidičky vozidla V. Řidič na toto nijak nereagoval, pokračoval v jízdě a později byl zajištěn hlídkou PČR.

Dle dostupné dokumentace byla sestavena následující tabulka ukazující výpovědi vybraných svědků a účastníků DN. Sledovanou událostí je postavení pozice řidičky vozidla V v okamžiku rozjezdu vozidla P.

11.2 VÝPOVĚDI ÚČASTNÍKŮ A SVĚDKŮ DN 2

Tabulka 6 – Metodika hodnocení vzájemné shody a t. přijatelnosti, zdroj: vlastní zpracování

Identifikace osoby, vzdálenost osoby od místa střetu v okamžiku střetu
<p>Nejprve je uvedeno, při jakém úkonu byly skutečnosti zjištěny. Z výpovědí svědků a účastníků DN II (celkem 20 osob) bylo vybráno 14 osob, jejichž výpovědi jsou pro zkoumání této problematiky vhodné. Z jejich výpovědí byly následně vybrány odpovědi na otázky sestavené autorem této práce.</p> <p>Sestavené otázky:</p> <p>A. <i>Pozice řidičky vozidla V před střetem?</i></p> <p>B. <i>Projevy vozidla P na křižovatce před střetem s řidičkou vozidla V?</i></p> <p>C. <i>Subjektivní hodnocení rychlost rozjezdu vozidla P?</i></p> <p>D. <i>Kontakt řidičky vozidla V se zpětným zrcátkem vozidla P?</i></p> <p>E. <i>Oční kontakt mezi řidičem vozidla P a řidičkou vozidla V bezprostředně před střetem vozidla P s tělem řidičky vozidla V?</i></p>

11.2.1 Řidič vozidla P

Tabulka 7 – Odpovědi řidiče vozidla P, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla P (obviněný), 0 m
<p>VÝSLECH OBVINĚNÉHO</p>
<p>D. <i>V okamžiku, kdy paní obešla vozidlo zepředu zprava a mířila k jeho pravým předním dveřím, se rozjel. Rozhodně si nebyl vědom toho, že by paní srazil.</i></p> <p>E. <i>Vozidlo stálo, rozjel se poté, co na semaforech padla zelená.</i></p> <p>F. <i>V dostupných podkladech není uvedeno.</i></p> <p>G. <i>Rozhodně si nebyl vědom toho, že by paní srazil.</i></p>

H. <i>Snažil se jí gestikulací naznačit, že nehodu nahlásí později.</i>					
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. 0	D. ne	E. ano
HLAVNÍ LÍČENÍ					
A. až D. V dostupných podkladech není uvedeno.					
E. <i>Poškozenou neviděl.</i>					
Shoda	A. 0	B. 0	C. 0	D. 0	E. 3
T. přijatelnost	A. 0	B. 0	C. 0	D. 0	E. ne

Popis hodnocení odpovědi účastníka DN – řidiče vozidla P

Při hodnocení celé výpovědi tohoto účastníka DN je nutno mít na vědomí skutečnosti uvedené v kapitole 7.3.1. Hodnocení shody s předchozí výpovědí bylo možné provést pouze u odpovědi E, kde došlo k významné změně, řidič vozidla P na rozdíl od výsledku při hlavní líčení uvedl, že řidičku vozidla V neviděl. K ověření této skutečnosti bylo provedeno hned několik vyšetřovacích pokusů. Následující fotografie ukazují výhledové možnosti řidiče vozidla P, na jejichž základě můžeme konstatovat, že uvedená výpověď řidiče vozidla P, je technicky nepřijatelná. Celkově bylo z hodnocených jako technicky nepřijatelné ohodnoceno 40 % odpovědí.



Obrázek 10 – výhledové možnosti z vozidla, zdroj: převzato z (52, s. 123)



Obrázek 11 – Výhledové možnosti z vozidla P, zdroj: převzato z (52, s. 123)

11.2.2 Řidička vozidla V

Tabulka 8 – Odpovědi řidičky vozidla V, zdroj: vlastní zpracování

Řidička vozidla V (poškozená), 0 m					
VÝSLECH SVĚDKA					
A. Přemístila se na pravou přední stranu vozu, prvotní střet s vozidlem byl ve chvíli, kdy se nacházela v oblasti pravého předního světlometu.					
B. Vozidlo popojíždělo, v podstatě se nepohybovalo celé, vyvolalo to v ní dojem, jako když řidič střídavě šlape na brzdový pedál a tento opět pouští.					
C. V dostupných podkladech není uvedeno.					
D. Vůz ji nabral svou pravou stranou a zrcátkem.					
E. Řidič ji podle ní viděl.					
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. 0	D. ano	E. ano
PROVĚRKA NA MÍSTĚ					
A. Stála před předním světlometem.					
B. Vozidlo se kývalo, jako kdyby řidič přibrzdil nebo uvolnil brzdu.					
C. Rozjezd vozidla byl takový, jako když někdo šlápne rychle na plyn, vozidlo se rychle rozjelo a narazilo do ní.					
D. Nepamatovala si přesně, jakou částí vozidla dostala ránu do obličeje.					
E. V dostupných podkladech není uvedeno.					
Shoda	A. 1	B. 1	C. 0	D. 1	E. 0
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano	E. 0
HLAVNÍ LÍČENÍ					
A. Ze středu odcházela čelem k autu, když stála pravým bokem, tak došlo k nárazu.					
B. Když stála před středem kapoty, nezaregistrovala popojíždění vozidla.					
C. K výpovědi učiněné při prověrce na místě uvedla, že je pravda jak vypovídala, kdyby nejel rychle, tak by ji nesrazil.					
D. K výpovědi, ve které uvedla, že ji vůz nabral pravou stranou a zrcátkem vypověděla, že je to pouze její domněnka, není to přesné.					
E. Klepala na kapotu, řidič se na ni díval.					
Shoda	A. 1	B. 3	C. 1	D. 3	E. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano	E. ano

Popis hodnocení odpovědí účastnice DN – řidičky vozidla V

Z hodnocených odpovědí nebylo ve shodě s předchozí 29 % odpovědí, tedy 71 % se shodovalo. Všechny odpovědi svědkyně je možné hodnotit jako technicky přijatelné.

U odpovědí B a D byly při hlavním líčení uvedeny odlišné skutečnosti, než při prověrcce na místě. Kromě odstupu více než 1 rok mezi událostí a hlavním líčením, je třeba vzít v potaz, že u poškozené došlo při střetu ke ztrátě vědomí, což mohlo negativně ovlivnit uchování vzpomínek na skutečnosti vnímané před střetem. Tvrzení o bezprostřední ztrátě vědomí svědčí i výpověď svědkyně 10, která uvedla, že po zásahu zpětným zrcátkem žena padala na vozovku, přičemž se nijak rukama reflexivně nechránila.

11.2.3 Spolujezdce vozidla V

Tabulka 9 – Odpovědi spolujezdce vozidla V, zdroj: vlastní zpracování

Spolujezdce z vozidla V, 80 m				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. Řidička stála před vozidlem.				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. Vozidlo se rozjelo a tlačilo ženu před sebou.				
D. V dostupných podkladech není uvedeno.				
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. 0
VÝSLECH SVĚDKA				
A. Blízko pravého předního rohu vozidla P, ale rozhodně nebyla před vozidlem P.				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. Vozidlo P se z křižovatky rozjíždělo normálně, ani pomalu ani rychle.				
D. Žena spadla na vozovku podle ní proto, že ji zasáhlo pravé boční zpětné zrcátko, které ji srazilo na zem. Toto se domnívá, neviděla to.				
Shoda	A. 3	B. 0	C. 1	D. 0
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. ano	D. ano
HLAVNÍ LÍČENÍ				
A. Náraz do řidičky vozidla V neviděla, když se vozidlo rozjelo, stála řidička na pravé straně.				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. V dostupných podkladech není uvedeno.				

D. <i>Náraz nebyl přímý, byl ze strany vozidla, neviděla, že by o řidičku vozidla V zavádilo zrcátka.</i>				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 0	D. 3
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. 0	D. ano

Popis hodnocení odpovědí svědkyně – spolujezdkyně z vozidla V

Z hodnocených odpovědí nebylo, ve shodě s předchozí 50 % odpovědí, ke změně došlo u 0 % a ve shodě bylo tedy zbylých 50 % odpovědí. Technicky přijatelná není pouze odpověď na otázku A ve výsledku svědka.

Změna v odpovědi A po výsledku svědka a v odpovědi D v hlavním líčení byla zásadní, je však třeba vzít v potaz, že svědkyně v té době seděla ve vozidle V, které se nacházelo cca 80 m od místa střetu chodkyně a vozidla P. Revizní znalecký posudek ÚSI v této věci uvádí, že svědkyně mohla děj pozorovat útržkovitě, v okamžiku střetu totiž musela mít na místo po určité době částečně nebo úplně zakrytý výhled, což odpovídá její odpovědi A v hlavním líčení. Přesné určení pozice řidičky vozidla V tak bylo pro svědkyni velmi obtížné. Další faktor, který se na přesnosti výpovědi jistě podepsal, je samotná událost DN I, která pro svědkyni mohla být stresující obzvláště proto, že byla v příbuzenském vztahu s řidičkou vozidla V.

11.2.4 Svědek 1

Tabulka 10 – Odpovědi svědka 1, zdroj: vlastní zpracování

Svědék 1 – chodec, 21 m				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. <i>V okamžiku, kdy se řidička vozidla V dostala na pravý přední roh vozidla, kdy již nebyla vyloženě v čelním postavení proti tomuto vozidlu, tak se vozidlo prudce rozjelo dopředu.</i>				
B. <i>Vozidlo se začalo pomalu rozjíždět vpřed a přitom začalo tu ženu tlačit před sebou, přitom se žena dostávala stále více doprava.</i>				
C. <i>Vozidlo se prudce rozjelo dopředu.</i>				
D. <i>Nedokázal říct, kterou částí vozidla došlo ke střetu se ženou.</i>				
T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. ano	D. ano
VÝSLECH SVĚDKA				
A. <i>Když se dostala z přímého směru jízdy vozidla, tak auto rychle vyjelo, ženu srazilo.</i>				
B. <i>Řidič začal vozidlem P ženu tlačit. Hrnul ji před sebou a posouval ji k pravému okraji vozidla.</i>				

<i>C. Auto rychle vyjelo, razantně akcelerovalo.</i>				
<i>D. Není schopen říct, kterou částí přesně.</i>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 1	D. 1
T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. ano	D. ano
PROVĚRKA NA MÍSTĚ				
<i>A. Ve chvíli, kdy byla žena na pravé straně v úrovni reflektoru, tak na to řidič šlápl.</i>				
<i>B. Vozidlo do ženy rázově najíždělo, žena se posouvala po kapotě.</i>				
<i>C. Řidič na to šlápl, vozidlo vystřelilo.</i>				
<i>D. Žena dostala nějakou ránu, jestli od nárazníku nebo od zrcátka, to neviděl.</i>				
Shoda	A. 2	B. 1	C. 1	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano
VYŠETŘOVACÍ POKUS				
<i>A. Žena stála před vozidlem P.</i>				
<i>B. až D. V dostupných podkladech není uvedeno.</i>				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 0	D. 0
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. 0	D. 0
HLAVNÍ LÍČENÍ				
<i>A. Ve chvíli, kdy žena nebyla v čelním směru před vozidlem, tak vozidlo vystřelilo. Z jeho pohledu byla žena za vozem, ale nevěděl, jestli zcela mimo vůz anebo v úrovni nárazníku.</i>				
<i>B. Padla zelená, vozidlo se začalo rozjíždět a ženu tlačit, bylo to pozvolné, nebyl to razantní náraz.</i>				
<i>C. Vozidlo P vystřelilo.</i>				
<i>D. Nevěděl, jestli ji řidič vozidla P vzal zrcátkem nebo nárazníkem, neviděl to.</i>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 1	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano

Popis hodnocení odpovědí svědka 1

Ve shodě s předchozí odpovědí bylo 92 % odpovědí, ke změně došlo u 8 %. Jako technicky přijatelné bylo hodnoceno 75 % odpovědí.

Technicky nepřijatelné výpovědi se týkají bodu A, kde řidič nepřesně uvedl pozici řidičky vozidla P před střetem. Prověrkou na místě bylo prokázáno, že svědek z místa, kde stál, mohl jen obtížně rozlišit, zda žena stojí před vozidlem nebo těsně vedle něj. Stál totiž několik metrů za zádi vozidla P, pozoroval jeho levý bok a mohl tak vidět pouze horní část těla řidičky vozidla V.

11.2.5 Svědek 2

Tabulka 11 – Odpovědi svědka 2, zdroj: vlastní zpracování

Svědka 2 – řidič, 10 m před vozidlem P, přes vnitřní zpětné zrcátko				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
<p>A. Žena byla u pravé boční části vozidla P.</p> <p>B. Viděl, že se vozidlo P rozjíždí.</p> <p>C. V dostupných podkladech není uvedeno.</p> <p>D. Došlo ke střetu a to pravým bokem přední části a patrně i pravým vnějším zpětným zrcátkem.</p>				
Shoda	A. ano	B. ano	C. 0	D. ano
VÝSLECH SVĚDKA				
<p>A. Paní se ocitla u pravého boku vozidla.</p> <p>B. Viděl, jak vozidlo P začíná popojíždět směrem dopředu.</p> <p>C. Vozidlo se svižněji rozjelo.</p> <p>D. Osobně se domníval, že žena byla sražena vozidlem k zemi pravým bočním zpětným zrcátkem.</p>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. 0	D. ano
PROVĚRKA NA MÍSTĚ				
<p>A. Chodkyně se přesunovala stranou, až se přesunula k pravé straně vozidla a potom byla sražena.</p> <p>B. Vozidlo P se začalo pomalu rozjíždět. V této fázi se jednalo o plynulý, pomalý rozjezd.</p> <p>C. V dostupných podkladech není uvedeno.</p> <p>D. Paní byla sražena zrcátkem za levou paži, levé rameno.</p>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. 0	D. ano
HLAVNÍ LÍČENÍ				
<p>A. V okamžiku rozjezdu stála paní u pravého světlometu.</p> <p>B. Popojíždění vozidla – cukání – si všiml, až když byla paní u světlometu, tam došlo k odtlačování poškozené na bok vozidla.</p> <p>C. Vozidlo jelo zpočátku pomalu a potom se rozjelo rychleji.</p> <p>D. Paní byla v průjezdném profilu vozidla – bylo tam zrcátko.</p>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 1	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano

Popis hodnocení odpovědí svědka 2

Z hodnocených bylo ve shodě s předchozí 100 % odpovědí. Všechny odpovědi svědka je možné považovat za technicky přijatelné.

Možnosti pozorování celého nehodového děje potvrdil provedený vyšetřovací pokus, analýzou videozáznamu bylo dále zjištěno, že řidiči nemohlo ve výhledu bránit žádné vozidlo.

11.2.6 Svědek 3

Tabulka 12 – Odpovědi svědka 3, zdroj: vlastní zpracování

Svědék 3 – chodec, 40 m				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. <i>Sražení ženy vozidlem P neviděl.</i>				
B. <i>Viděl, jak se proti ženě vozidlo P rozjíždí a hned zase brzdí, jednalo se o krátký pohyb vozidlem proti ženě.</i>				
C. <i>Sražení ženy vozidlem P neviděl.</i>				
D. <i>Sražení ženy vozidlem P neviděl.</i>				
T. přijatelnost	A. 0	B. ano	C. 0	D. 0
VÝSLECH SVĚDKA				
A. <i>Sražení ženy vozidlem P neviděl.</i>				
B. <i>Viděl, jak vozidlo minimálně 2x ve směru k ženě najíždí a zase se vrací. Jednalo se o krátké pohyby ve směru k ženě a zpět.</i>				
C. <i>Sražení ženy vozidlem P neviděl.</i>				
D. <i>Sražení ženy vozidlem P neviděl.</i>				
Shoda	A. 0	B. 1	C. 0	D. 0
T. přijatelnost	A. 0	B. ano	C. 0	D. 0
HLAVNÍ LÍČENÍ				
A. <i>Sražení ženy neviděl.</i>				
B. <i>Vozidlo se více než jednou dalo do pohybu dopředu a zpět.</i>				
C. <i>Sražení ženy neviděl.</i>				
D. <i>Sražení ženy neviděl.</i>				
Shoda	A. 0	B. 1	C. 0	D. 0
T. přijatelnost	A. 0	B. ano	C. 0	D. 0

Popis hodnocení odpovědí svědka 3

Z hodnocených bylo shodě s předchozí 100 % odpovědí, všechny tyto odpovědi je možné považovat za technicky přijatelné. Jelikož svědek uvedl, že střet jako takový přímo neviděl, nebylo možno na ¾ otázek vůbec odpovědět a dále je hodnotit.

11.2.7 Svědek 4

Tabulka 13 – Odpovědi svědka 4, zdroj: vlastní zpracování

Svědék 4 – chodec, 69 m				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. Žena šla před vozidlo, následně přepadla přes levý přední roh kapoty.				
B. Bylo slyšet, jak řidič vozidla P přidal několikrát plyn.				
C. Vozidlo se rozjelo.				
D. V dostupných podkladech není uvedeno.				
T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. ano	D. 0
VÝSLECH SVĚDKA				
A. Žena stála před předkem vozu, malinko nalevo, ale blízko středu přední části vozu.				
B. Bylo slyšet, že vozidlo P túruje motor. Při túrování motoru nebylo vidět, že by se vozidlo posunulo vpřed.				
C. Řidič vozidla P rychle akceleroval.				
D. V dostupných podkladech není uvedeno.				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 2	D. 0
T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. ano	D. 0
HLAVNÍ LÍČENÍ				
A. V okamžiku rozjezdu stála žena před přední částí čelem k ní, více vlevo, přímo proti řidiči.				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. Vozidlo vyrazilo rychlostí vyšší, než by byl klasický rozjezd.				
D. V dostupných podkladech není uvedeno.				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 1	D. 0
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. ano	D. 0

Popis hodnocení odpovědí svědka 4

Z hodnocených bylo ve shodě s předchozí 80 % odpovědí, ke změně došlo u 20 % odpovědí. Technicky přijatelných bylo 75 % odpovědí.

Odpovědi na otázku A jsou technicky přijatelné jen částečně. Ve shodě se zjištěními revizního znaleckého posudku ÚSI sice je, že žena stála před přední částí vozidla P, popisovaná poloha uprostřed nebo více vlevo naproti řidiči však již přesná není (ve skutečnosti stála před pravou částí kapoty), pád přes levou přední část vozidla P, popsany v záznamu k DN je pak přímo technicky nepřijatelný. Tyto skutečnosti je možno přisuzovat jednak poměrně velké vzdálenosti, na kterou svědek událost pozoroval a dále částečným zakrytím výhledu vinou projíždějícího vozidla. Tuto skutečnost svědek sám uvedl a podařilo se ji i ověřit analýzou videozáznamu z bezpečnostní kamery.

11.2.8 Svědek 5

Tabulka 14 – Odpovědi svědka 5, zdroj: vlastní zpracování

Svědék 5 – chodec, 69 m				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. Řidič se poměrně zprudka rozjel na žemu, která v tu dobu byla před vozidlem.				
B. Slyšel, že řidič vozila P tak 2x až 3x túroval motor.				
C. Řidič se poměrně zprudka rozjel.				
D. V dostupné dokumentaci není uvedeno.				
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. 0
VÝSLECH SVĚDKA 12. 04. 2012				
A. Žena stála před přední částí vozu.				
B. Bylo slyšet, jak 2x až 3x řidič prošlápl plyn, na poslední prošlápnutí se vozidlo rozjelo.				
C. Vozidlo se rozjelo velmi prudce.				
D. Pohyb ženy po kapotě neviděl.				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 1	D. 0
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. 0
HLAVNÍ LÍČENÍ				
A. V okamžiku rozjezdu stála paní uprostřed auta, čelem k vozidlu.				
B. V dostupné dokumentaci není uvedeno.				
C. Řidič vozidla P se prudce rozjel.				
D. Viděl ji, jak padala přes pravé zrcátko.				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 1	D. 3
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. ano

Popis hodnocení odpovědí svědka 5

Z hodnocených nebylo ve shodě 17 % odpovědí, 83 % odpovědí ve shodě bylo, všechny tyto odpovědi byly hodnoceny jako technicky přijatelné.

Svědka 5 událost pozoroval ze stejného místa jako svědek 4 a měl tak totožné pozorovací možnosti. Přesto vidíme rozdíl například ve výpovědi A, kde svědek uvádí, mírně nepřesně, že řidička vozidla V stála uprostřed před vozidlem P, neuvádí však, že by to bylo „spíše vlevo“, ani nepopisuje následný pád přes levý bok vozidla. Dále u odpovědi na otázku D došlo k významné změně ve výpovědi, kdy při hlavním líčení uvedl, že viděl poškozenou padat přes pravé zrcátko, přestože v předchozí výpovědi uvedl, že její pohyb po kapotě neviděl. Jak již bylo uvedeno u svědka 4, analýzou videozáznamu bylo zjištěno, že skutečně mohlo dojít k částečnému zakrytí výhledu projíždějícím vozidlem.

11.2.9 Svědek 6

Tabulka 15 – Odpovědi svědka 6, zdroj: vlastní zpracování

Svědka 6 – řidič, 24 – 18 m				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. Žena oběhla vozidlo na pravou stranu a viděl, že se zachytila pravého vnějšího zrcátka. V ten okamžik se vozidlo P rozjelo.				
B. V dostupné dokumentaci není uvedeno.				
C. V dostupné dokumentaci není uvedeno.				
D. Žena se snažila přidržet pravého vnějšího zrcátka na vozidle P. Po rozjezdu vozidla P se žena neudržela a spadla na vozovku.				
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. 0	D. ne
VÝSLECH SVĚDKA				
A. Chytila se zpětného zrcátka, až teprve v této chvíli se na semaforu rozsvítila zelená a vozidlo P se dalo do pohybu.				
B. Neviděl, že by se během červené vozidlo nějak pohybovalo dopředu.				
C. Vozidlo P se dalo normální jízdou do pohybu.				
D. V té chvíli, když se vozidlo rozjíždělo, tak se držela zrcátka, a jak se vozidlo P rozjelo, tak spadla na zem.				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. 0	D. ne
PROVĚRKA NA MÍSTĚ				

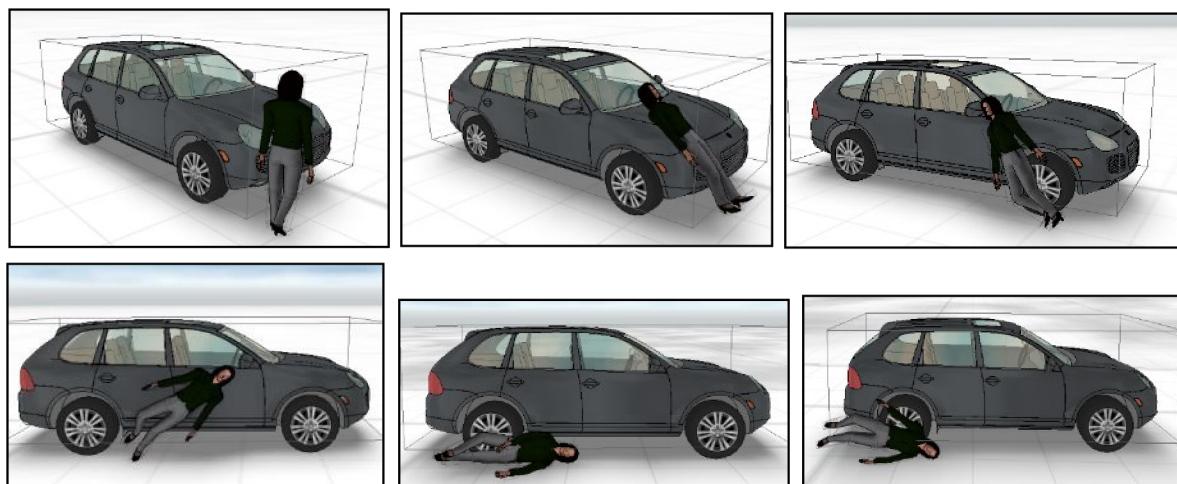
<p>A. <i>V okamžiku, kdy se vozidlo P uvedlo do pohybu, měla paní ruce u zrcátka.</i></p> <p>B. <i>V dostupné dokumentaci není uvedeno.</i></p> <p>C. <i>Padla zelená a vozidlo cuklo.</i></p> <p>D. <i>Paní měla ruce u zrcátka. Jakým způsobem spadla žena na zem, nedokázal popsat.</i></p>				
Shoda	A. 2	B. 0	C. 2	D. 3
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. ano	D. ne
HLAVNÍ LÍČENÍ				
<p>A. <i>Paní přešla k pravému zrcátku, potom byla zelená, paní zrcátko sklopila a natáhla se vedle vozidla P.</i></p> <p>B. <i>Když žena stála před vozidlem, žádné popojíždění nezaznamenal.</i></p> <p>C. <i>V dostupné dokumentaci není uvedeno.</i></p> <p>D. <i>K nárazu do těla došlo zrcátkem, sklopila ho a potom upadla.</i></p>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 0	D. 3
T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. 0	D. ne

Popis hodnocení odpovědí svědka 6

Z hodnocených nebylo ve shodě s předchozími 25 % odpovědí, ke změně došlo u 25 % a ve shodě bylo 50 % odpovědí. Technicky přijatelných bylo 20 % odpovědí, 80 % bylo technicky nepřijatelných.

Odpovědi na otázky A a C byly na základě znalosti zjištění průběhu nehody ve shodě se závěry Revizního znaleckého posudku ohodnoceny jako technicky nepřijatelné. Svědek uvedl, že při řízení viděl kompletně celou událost. Analýzou videozáznamu však bylo v revizním znaleckém posudku ÚSI prokázáno, že svědek plynule zpomaloval z 15 na 5 km/h, přičemž přejížděl mezi jízdními pruhy. Z toho je zřejmé, že by zcela jistě nebyl schopen události věnovat veškerou svou pozornost a vnímat ji jako celek. Úmyslné držení se zpětného zrcátka nebylo uvedeno žádným z řady svědků a nebylo ani nikterak prokázáno. U této otázky můžeme v průběhu výpovědi pozorovat mírný posun, kdy stále méně výrazně poukazuje na úmyslné chycení zpětného zrcátka. U odpovědi na otázku C navíc došlo k výrazným změnám, kdy svědek střídavě popisoval, že pád na vozovku viděl a následně jej nedokázal popsat.

Technickou nepřijatelnost výše popsané výpovědi svědka dokládá následující série obrázků pocházejících z revizního posudku. Tato sekvence obrázků byla zpracovateli revizního posudku označena za technicky přijatelnou.



Obrázek 12 – rozfázovaný, technicky přijatelný průběh nehodového děje, zdroj: převzato z (52)

11.2.10 Svědek 7

Tabulka 16 – Odpovědi svědka 7, zdroj: vlastní zpracování

Svědék 7 – řidič, 3 – 4 m za vozidlem P				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. Řidič vozidla P se rozjel, i když měl před přední částí vozidla stále ženu z vozidla V.				
B. Slyšel túrování motoru. Řidič vozidla P popojel asi tak o půl metru vpřed, pak zase zastavil.				
C. V dostupné dokumentaci není uvedeno.				
D. Žena dopadla na viko motoru, spíše se překulila směrem k pravému zpětnému zrcátku a poté dopadla na zem.				
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. 0	D. ano
VÝSLECH SVĚDKA				
A. Poškozená byla podle něj cca ve středu přední části vozu, spíše však z jeho pohledu vpravo.				
B. Slyšel, jak vozidlo P túruje motor, a opakovaně najelo na ženu.				
C. Pohyb vozu P byl po rozjezdu plynulý, dupl na plyn.				
D. V dostupných podkladech není uvedeno.				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 0	D. 0
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. 0	D. 0
PROVĚRKA NA MÍSTĚ				
A. V době rozjezdu vozidla P stála chodkyně uprostřed s rukama na kapotě.				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				

C. <i>Vozidlo se prudce rozjelo.</i>				
D. V dostupných podkladech není uvedeno.				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 1	D. 0
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. 0
HLAVNÍ LÍČENÍ				
A. <i>Při rozjezdu stála poškozená uprostřed, ruce měla na kapotě.</i>				
B. V dostupné dokumentaci není uvedeno.				
C. <i>Rozjezd byl agresivní.</i>				
D. <i>Řidič ji nabral na kapotu, udělala kotrmelec přes přední sklo, ohnula pravé zrcátko a spadla na zem.</i>				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 1	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. ano

Popis hodnocení odpovědí svědka 7

Z hodnocených bylo ve shodě s předchozí 100 % odpovědí. Všechny odpovědi svědka je možné považovat za technicky přijatelné.

U tohoto svědka bylo třeba ověřit, zda při stání za vozidlem P skutečně mohl řidičku vozidla P vidět. V revizním znaleckém posudku ÚSI bylo zjištěno, že zcela jistě mohl vidět její hlavu a pokud by se vyklonil, mohl vidět bok vozidla P a pohyb řidičky vozidla V po střetu. Z toho důvodu byla výpověď hodnocena jako technicky přijatelná.

11.2.11 Svědek 8

Tabulka 17 – Odpovědi svědka 8, vlastní zpracování

Svědka 8 – řidič, 26 m ve zpětném zrcátku				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. <i>Postavila se před přední část vozidla P.</i>				
B. <i>Vozidlo P se pohybovalo cukavými pohyby dopředu. Tyto cukavé pohyby byly opakovány nejméně dvakrát.</i>				
C. V dostupných podkladech není uvedeno.				
D. <i>Střet vozidla P se ženou neviděl.</i>				
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. 0	D. ano
VÝSLECH SVĚDKA				
A. <i>Byla před pravým předním světlem vozidla P.</i>				

B. <i>Vozidlo P na ženu 2x najelo tak, že vozidlo cuklo vpřed.</i>				
C. V dostupných podkladech není uvedeno.				
D. <i>Nevěděl, jestli došlo k nějakému dalšímu kontaktu poškozené s pravým zrcátkem vozu P.</i>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. 0	D. ano
PROVĚRKA NA MÍSTĚ				
A. <i>Žena byla před vozidlem P.</i>				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. V dostupných podkladech není uvedeno.				
D. <i>Nevšiml si kontaktu ženy se zpětným zrcátkem.</i>				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. 0	D. ano
HLAVNÍ LÍČENÍ				
A. <i>Náraz viděl. V okamžiku rozjezdu stála žena před kapotou na straně spolujezdce.</i>				
B. <i>Cuknutí bylo 2x, tak o 20 cm.</i>				
C. V dostupných podkladech není uvedeno.				
D. <i>Náraz se zrcátkem neregistroval.</i>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano

Popis hodnocení odpovědi svědka 8

Z hodnocených bylo ve shodě s předchozí 100 % odpovědí. Všechny odpovědi svědka je možné považovat za technicky přijatelné.

U tohoto svědka bylo třeba ověřit, zda měl možnost ve zpětném zrcátku událost sledovat. Vyšetřovacím pokusem, simulací (viz Obrázek 13) a analýzou videozáznamu bylo zjištěno, že řidič musel mít po celou dobu ničím nezakrytý výhled na horní polovinu těla řidičky vozidla V, z toho důvodu byla jeho výpověď označena jako technicky přijatelná.



Obrázek 13 – Simulace maximálně možného zakrytého výhledu ve zpětném zrcátku vozidla Tatra, zdroj: převzato z (52).

11.2.12 Svědek 9

Tabulka 18 – Odpovědi svědka 9, zdroj: vlastní zpracování

Svědka 9 – řidič, 70 m				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. Jakou částí vozidlo P do ženy narazilo, nevěděl, viděl jen, jak žena padá na silnici.				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. V dostupných podkladech není uvedeno.				
D. Jak došlo ke střetu vozidla P se ženou, neviděl.				
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. 0	D. ano
VÝSLECH SVĚDKA				
A. Žena stála u pravého boku vozidla.				
B. Na semaforu padla zelená a vozidlo sebou začalo cukat, neposouvalo se, ale zhouplo se na místě.				
C. V dostupných podkladech není uvedeno.				
D. Nevěděl, kterou částí vozu byla žena zasažena, domníval se, že zpětným zrcátkem.				
Shoda	A. 3	B. 0	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. 0	D. ano
PROVĚRKA NA MÍSTĚ				
A. Když byla žena u kola, tak se vozidlo začalo normálně dávat do pohybu.				
B. Vozidlo P začalo trošku cukat dopředu.				
C. Vozidlo se normálně začalo dávat do pohybu.				
D. Neviděl, čím byla žena sražena, jeho dedukce je, že zrcátkem.				

Shoda	A. 1	B. 1	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. ano	D. ano
HLAVNÍ LÍČENÍ				
A. <i>Myslí si, že při rozjezdu vozidla P byla žena na boku vozidla.</i>				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. V dostupných podkladech není uvedeno.				
D. <i>Sražení mohlo být zrcátkem.</i>				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 0	D. 1
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. 0	D. ano

Popis hodnocení odpovědí svědka 9

Z hodnocených bylo ve shodě 86 % odpovědí, 14 % ve shodě nebylo. Technicky přijatelných bylo 60 % odpovědí.

Část odpovědí, které byly hodnoceny jako technicky nepřijatelné, tvoří otázka A., kde se svědkovo tvrzení rozchází se zjištěními Revizního znaleckého posudku ÚSI. Bylo také zjištěno, že výhled svědka na nehodový děj byl značně omezen jiným projíždějícím vozidlem a že vzhledem k čelnímu postavení svědka vůči vozidlu P, byly možnosti správného posouzení pozice řidičky vozidla V značně omezeny.

11.2.13 Svědek 10

Tabulka 19 – Odpovědi svědka 10, zdroj: vlastní zpracování

Svědka 10 – řidička, 45 m				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
A. <i>Paní stála před pravým předním světlem vozidla P.</i>				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. <i>Vozidlo se rozjelo přímo vpřed, nikterak nekličkovalo.</i>				
D. <i>Vozidlo pravým předním zrcátkem zasáhlo ženu do hlavy.</i>				
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. ano
VÝSLECH SVĚDKA				
A. <i>Viděla paní, jak stojí před přední částí vozu P u pravého předního světla, blíže ke středu vozidla.</i>				
B. V dostupných podkladech není uvedeno.				
C. <i>Na světlech blikla zelená a vozidlo vystřelilo dopředu, rozjelo se.</i>				
D. <i>Do pravé části hlavy ji zasáhlo pravé vnější zpětné zrcátko vozu P.</i>				

Shoda	A. 1	B. 0	C. 2	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. ano
PROVĚRKA NA MÍSTĚ				
A. <i>Přesně viděla stání ženy před vozidlem, než se rozjelo.</i>				
B. <i>Vozidlo nejdříve drclo.</i>				
C. <i>Vozidlo se prudce rozjelo.</i>				
D. <i>Narazila hlavou do zrcátka.</i>				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 1	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. ano
HLAVNÍ LÍČENÍ				
A. <i>Paní byla u pravého předního světlometu.</i>				
B. <i>Vozidlo nejdříve poposkočilo. Zaregistrovala jedno cuknutí a pak rozjezd.</i>				
C. <i>Vozidlo se rozjelo.</i>				
D. <i>Žena letěla pravou přední částí hlavy na zrcátko a dostala rámu.</i>				
Shoda	A. 2	B. 1	C. 2	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano

Popis hodnocení odpovědí svědka 10

Z hodnocených bylo ve shodě 70 % odpovědí, u 30 % došlo ke změně. Jako technicky přijatelné bylo hodnoceno 100 % odpovědí.

U této svědkyně bylo opět nutno posoudit, zda a jak mohla událost sledovat. Analýzou videozáznamu bylo zjištěno, že vlivem průjezdu vozidla měla po omezenou dobu na místo střetu výhled pouze přes skla projíždějícího vozidla, nicméně střet pozorovat mohla a její odpovědi tak byly hodnoceny jako technicky přijatelné.

11.2.14 Svědek 11

Tabulka 20 – Odpovědi svědka 11, zdroj: vlastní zpracování

Svědka 11 – chodec, cca 20 m
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ
A. <i>Dostala se před přední část vozu, cca na úroveň sedadla spolujezdce</i>
B. <i>Řidič se začal cukavým způsobem rozjíždět, kdy dvakrát protúroval vůz a poskočil směrem dopředu lehce vpravo.</i>
C. <i>Vozidlo se rozjelo ostře, naplno.</i>
D. <i>V dostupných podkladech není uvedeno.</i>

T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. 0
VÝSLECH SVĚDKA				
<i>A. Dostala se před přední část do úrovně spolujezdce.</i>				
<i>B. Trhaný rozjezd, jednalo se o dva krátké skoky vozu vpřed. Tírování neslyšel.</i>				
<i>C. Vozidlo rychle akcelerovalo a vyjelo vpřed.</i>				
<i>D. Jak došlo ke sražení ženy, neviděl.</i>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 1	D. 0
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. 0
HLAVNÍ LÍČENÍ				
<i>A. Když se paní dostala před vozidlo P do úrovně spolujezdce, vozidlo se rozjelo.</i>				
<i>B. Rozjezd vozidla byl trhaný, zhoupnutí vozidla viděl dvakrát až třikrát.</i>				
<i>C. Vozidlo rychle akcelerovalo.</i>				
<i>D. Přímý náraz neviděl.</i>				
Shoda	A. 1	B. 1	C. 1	D. 0
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. 0

Popis hodnocení odpovědí svědka 11

Z hodnocených bylo ve shodě s předchozí 100 % odpovědí. Všechny odpovědi jsou technicky přijatelné.

11.2.15 Souhrn shody a technické přijatelnosti odpovědí účastníků DN

Výpovědi všech svědků se shodují v tom, že vozidlo P srazilo ženu, která se pohybovala před přední částí vozidla nebo v jeho těsné blízkosti. Rozdíly se vyskytují v popisu přesné polohy. U některých svědků byla poloha i přes zhoršené podmínky popsána přesně, u jiných svědků byla nepřesnost vyšší.

Tabulka 21 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování

Počet hodnocených výpovědí / podíl na celkovém počtu hodnocených				
neshoda	změna	shoda	celkem	nehodnoceno
9	7	78	94	48
10 %	7 %	83 %	100 %	

Tabulka 21 obsahuje konečnou sumarizaci zjištěných výsledků. Všechna procentuální vyjádření se vztahují k výpovědím, které byly hodnoceny, počet nehodnocených je uveden pro

úplnost v posledním sloupci. V druhém řádku můžeme vidět, že 10 % odpovědí se přímo neshodovalo s předchozími, u 7 % odpovědí došlo k částečné změně, která neměla zásadní vliv na vyznění výpovědi a 83 % odpovědí se shodovalo s předchozími.

Z toho vyplývá, že sledovaná skupina osob se ve vybraných otázkách v 17 % vyjádřila v následujících výpovědích jinak, než ve výpovědích předchozích.

Tabulka 22 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování

Souhrnné hodnocení odpovědí všech svědků a účastníků DN			
technická přijatelnost	ne	ano	celkem
celkem	20	117	137
podíl z hodnocených	15 %	85 %	100 %

Tabulka 22 obsahuje souhrn vyhodnocení počtu technicky přijatelných a nepřijatelných hodnocených odpovědí. Výsledky je možné interpretovat tak, že 85 % svědků / účastníků DN odpovědělo na vybrané otázky technicky přijatelně, naopak nepřijatelných bylo 15 % odpovědí.

12 DN 3 – ODBOČOVÁNÍ VOZIDLA V KŘÍŽOVATCE A NÁSLEDNÝ STŘET S PROTIJEDOUCÍM MOTOCYKLEM

Nedání přednosti v jízdě bylo (bez bližšího upřesnění) druhou nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod evidovaných PČR v roce 2015 (13 683 případů, tedy 17,5 % z celkového počtu 78 199), (58). Na rozdíl od střetů v křižovatkách v nízkých rychlostech, jsou střety, ke kterým dojde při odbočování vlevo ať už na jinou komunikaci nebo na místo ležící mimo komunikaci, často tragické. Je tomu tak především kvůli často vysoké (ne nutně neoprávněně) rychlosti neodbočujícího vozidla.

⁵⁸ Přehled o nehodovosti: Na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/2-2015-12-informace-pdf.aspx>

12.1 POPIS DN 3

Vybraný případ se týká střetu osobního automobilu Škoda s motocyklem Honda, ke kterému došlo na třiramenné křižovatce v intravilánu. Vozidlo Škoda odbočovalo z hlavní pozemní komunikace doleva na vedlejší pozemní komunikaci, přičemž došlo ke střetu jeho pravé zadní části s protijedoucím motocyklem Honda. Řidič motocyklu Honda zraněním na místě podlehl. Řidič vozidla Škoda vyvázl prakticky nezraněn. V okamžiku dopravní nehody byl povrch silnice suchý a čistý a viditelnost byla dobrá.

Zdrojem pokladů pro vypracování této části je revizní znalecký posudek vypracovaný ÚSI na základě usnesení Okresního soudu, jehož úkolem bylo kromě zhodnocení předchozích znaleckých posudků vypracovaných ve věci, vyjádřit se k příčinám střetu, míře zavinění a možnostem odvrácení obou účastníků. Ze závěrů revizního znaleckého posudku vyplynulo, že **příčinou vzniku předmětné DN byla rychlost motocyklu Honda** – přibližně 83 km/h. Dále bylo zjištěno, že je možné uvažovat, že řidič Hondy na vozidlo Škoda pravděpodobně nijak nereagoval, avšak pokud by tak učinil, měl možnost střetu zabránit. Z dalšího vyplynulo, že řidič Škody nemusel v okamžiku počátku odbočování motocykl Honda vidět a mohl tak situaci vyhodnotit tak, že je možno provést bezpečné odbočení. Všechny možnosti odvrácení střetu řidičem Škoda byly shledány jako technicky nepřijatelné.

12.2 VÝPOVĚDI SVĚDKŮ A ÚČASTNÍKŮ DN 3

U této DN se vyskytuje menší počet svědků, kteří navíc vnímali často odlišné části nehodového děje, není tak možné určit napříč všemi výpověďmi otázky k porovnání. Z toho důvodu je k výpovědím přistupováno zpravidla jednotlivě. Posuzována je tak především technická přijatelnost výpovědí.

12.2.1 Řidič vozidla Škoda

Tabulka 23 – Odpovědi řidiče vozidla Škoda, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla Škoda, 0 m
A. Viděl při odbočování v zatáčce před sebou nějaké vozidlo?
B. Předjížděl motocykl nějaké vozidlo?
C. Kdy poprvé zpozoroval motocykl Honda?
D. Jak se zachoval po zpozorování motocyklu?
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ

<p>A. <i>V protisměru odhadem 300 nebo 400 m viděl ze zatáčky před ním vyjíždějící nákladní automobil a usoudil, že je v dostatečné vzdálenosti od jeho vozidla Škoda a může bezpečně odbočit. Trval na tom, že tam nákladní vůz jel.</i></p> <p>B. <i>Zpoza nákladního automobilu se vyřítíl motocykl.</i></p> <p>C. <i>V momentě, kdy započal odbočovací manévr vlevo, ve svém směru jízdy, se zpoza tohoto nákladního automobilu vyřítíl motocykl.</i></p> <p>D. <i>Viděl, že je zle, tak se snažil přidáním plynu rychle dokončit odbočení. Strhmul řízení doleva a snažil se zkrátit rádius odbočení vlevo.</i></p>				
T. přijatelnost	A. ano*	B. ano	C. ano	D. ano
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM O VÝSLECHU				
<p>A. <i>Před zahájením odbočování se podíval před sebe a viděl na silnici nějaká vozidla, motocykl určitě v protisměru přijíždět neviděl. Z toho si později dovodil, že motocykl byl asi v zákrytu za nějakým jiným vozidlem, případně ještě za zatáčkou. V místě byl velký provoz, ale jestli vozidla jela v protisměru nebo stejným směrem před ním, si už nevybavoval.</i></p> <p>B. <i>Předjíždět jiné vozidlo motocykl neviděl.</i></p> <p>C. <i>Zřejmě v okamžiku, kdy se podíval do zpětného zrcátka, vyjel v protisměru motocykl, protože jej najednou zahlédl před sebou, jak jede přímo na bok jeho auta.</i></p> <p>D. <i>Asi podvědomě reagoval tak, že strhmul řízení doleva a snažil se trochu zrychlit. Motocykl uviděl až těsně u jeho vozidla, na což nestačil nijak reagovat.</i></p>				
Shoda	A. 3	B. 3	C. 3	D. 2
T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano

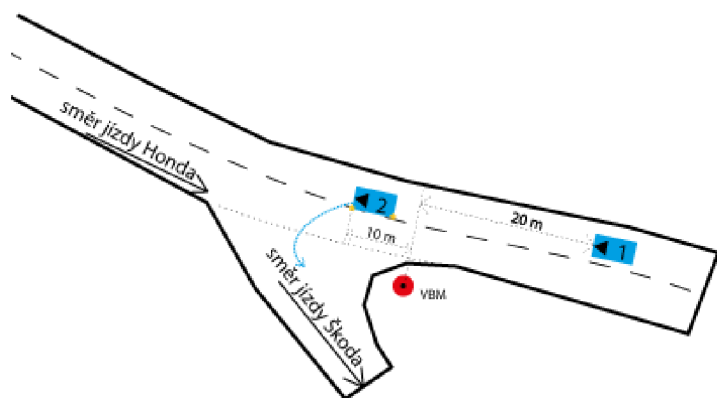
Hodnocení odpovědí řidiče

Výpovědi řidiče vozidla Škoda jsou technicky přijatelné v tom smyslu, že vozidlo vyjíždějící z protější zatáčky by skutečně mohl vidět.

Autorem této práce bylo provedeno měření dohlednosti v místě DN (měřeno v prosinci 2015, k DN došlo v červenci 2011, je tedy nutno předpokládat horší výhled kvůli vzrostlé vegetaci). Při měření bylo použito srovnatelné vozidlo Škoda. Místo motocyklu na odměřených bodech stál 1 m od okraje vozovky figurant oblečený do reflexní vesty, za VBM byla zvolena dopravní značka označující přilehlou ulici umístěná na vrcholu travnatého ostrůvku.

Obrázek 14 ukazuje náčrtek míst DN, bod 1 je místo, kde mohl řidič vozidla Škoda poprvé začít sledovat provoz v protisměru za účelem zjištění, zda může odbočit vlevo, bod 2 zobrazuje

místo, kde řidič zahájil odbočování. Obrázek 7 zobrazuje výhled z vozidla v místě 1, kde figurant není viditelný. Obrázek 16 je fotografie z místa řidiče vozidla umístěného v bodě 2, v tomto místě je figurant zřetelně viditelný. Je však nutno podotknout, že figurant je ve vzdálenosti 120 m od VBM, tedy 110 m od vozidla v bodě 2.



Obrázek 14 – náčrtek místa DN, vozidlo v bodě 1 je 20 m před VBM, v bodě 2 je 10 m od VBM [vlastní zpracování]



Obrázek 15 – Výhled z vozidla z místa 1 na figuranta 120 m od VBM [vlastní zpracování]



Obrázek 16 – Výhled z vozidla 10 m od VBM na figuranta vzdáleného 120 m od VBM [vlastní zpracování]

* Byť je tedy technicky přijatelné, že by řidič vozidla Škoda mohl vidět nákladní automobil vyjíždějící z této zatáčky, je jím učiněný odhad vzdálenosti nadhodnocený o 220 až 330 %. Běloušková (2010, s. 52) povedla měření odhadu délky úseku o délce 125 m u 43 probandů.

Celkový průměr odhadů všech svědků byl *115 m* (podhodnocení o 8 %), medián *110 m*, směrodatná odchylka *47,74 m*, maximální hodnota *250 m* (nadhodnocení o 100 %) a minimální hodnota *37 m* (podhodnocení o 70,4 %), (59).

Vlastním měřením, které bylo provedeno v této práci (viz kapitola 5.4.1) na úseku o délce *70 m* bylo u jednotlivých účastníků zjištěno maximální nadhodnocení o 71 % a maximální podhodnocení o 43 %.

Porovnáním zjišťujeme, že odhad řidiče vozidla Škoda byl oproti nejvíce nepřesnému odhadu více než dvakrát až třikrát nepřesnější.

Hodnocení shody výpovědí navazujících na první výslech, ukazují velmi výrazné neshody, kdy řidič zcela změnil výpověď o výskytu nákladního vozidla, které se mělo v protisměru pohybovat a které mělo být motocyklem předjeto, z čehož vyplynuly změny u odpovědí A, B, C hodnocené známkou 3. U odpovědi D se výpověď dokonce rozchází, kdy řidič nejdříve uvedl, že asi strhl volant, načež následně uvádí, že reagovat vůbec nestihl. Celkově byly výpovědi řidiče ve vzájemné **neshodě v 75 % případů, změna v 25 % případů a ve shodě bylo 0 %** z odpovědí na vybrané otázky.

Vzhledem k závěrům revizního znaleckého posudku (viz popis DN) je překvapivá první výpověď řidiče v bodech A, B, C. Vzhledem k následující výpovědi řidiče a několika shodným výpovědím dalších svědků, nákladní automobil bezprostředně po střetu do místa nedojel a motocykl Honda tedy žádný takový automobil před střetem nepředjížděl. Můžeme uvažovat hned několik vysvětlení, které k tomuto jednání řidiče mohly vést.

- Nelze vyloučit, že se řidič před odbočením dostatečně důkladně nepřesvědčil o tom, zda může odbočovací manévr bezpečně provést. Jednou z variant by mohlo být úmyslné uvedení nepravdivé skutečnosti pramenící například z pocitu částečného zavinění s úmyslem pojistit svou nevinu.
- Zároveň nelze vyloučit, že řidič nepravdivou skutečnost uvedl navzdory tomu, že se o možnosti bezpečného odbočení přesvědčil. Tedy, že řidič nemusel subjektivní vinu

⁵⁹ BĚLOUŠKOVÁ, Kristina. *Interpretace výsledků technické analýzy nehody na křižovatce ve vztahu k právním rozhodnutím*. Dostupné z: <https://dspace.vutbr.cz/bitstream/handle/11012/41061/Diplomov%C3%A1%20pr%C3%A1ce.pdf?sequence=1>

pociťovat a přesto mohl usilovat o výpověď maximálně svědčící v jeho prospěch. Z poznatků psychologie vyplývá, že příčina takovéto svědecké lži spočívá obvykle v nedůvěře ve vyšetřující orgán, správní či soudní systém, kdy je vyslýchaný oprávněně přesvědčen o své nevině, má však obavu, že bude uznán vinným.

- Dále rovněž nelze vyloučit, že předmětná DN byla pro řidiče natolik stresující záležitostí, že mohl v paměti vnímané skutečnosti uložit jinak, než se staly.

12.2.2 Řidič vozidla taxi

Tabulka 24 – Odpovědi řidiče taxi, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla taxi, 30 m		
A. Pohyb vozidla Škoda		
B. Jelo ve směru jízdy motocyklu Honda nějaké (nákladní) vozidlo?		
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ		
A. Svým vozem taxi služby vozidlo Škoda dojížděl a vozidlo Škoda odbočilo doleva a skrylo se za nějakými keři tak, že ho neviděl. Najednou zaslechl ránu. V momentě střetu mohl být se svým vozidlem asi tak ve vzdálenosti 30 m od křižovatky.		
B. Nevšiml si žádného nákladního vozidla nebo jiných vozidel, která by projížděla kolem bezprostředně po nehodě ze směru jízdy motocyklu Honda, vozidla z tohoto směru přijela asi tak 3 – 4 minuty po střetu.		
T. přijatelnost	A. ne	B. ano

Hodnocení odpovědí svědka

Dostupná dokumentace obsahuje pouze výpovědi pouze z jednoho výsledku svědka, hodnocena proto bude pouze technická přijatelnost uvedených odpovědí.

Skutečnosti uvedené v bodu A jsou technicky přijatelné pouze částečně. Přijatelné je, že se vozidlo po odbočení mohlo ve výhledu řidiči skrýt za keři, avšak ne na vzdálenost 30 m od křižovatky (shodně od VBM), jak ukazuje Obrázek 17. Obrázek 18 ukazuje výhled 60 m od křižovatky (shodně od VBM), z této (nebo větší) vzdálenosti už by řidič situaci po odbočení vozidla Škoda mohl mnohem pravděpodobněji vnímat tak, že vozidlo Škoda bylo skryto za keři. Ukazuje se tak minimálně 100% podhodnocení uvedené vzdálenosti.



Obrázek 17 – výhled z místa řidiče ze vzdálenosti 30 m od VBM, zdroj: převzato z (60)

Obrázek 18 – výhled z místa řidiče ze vzdálenosti 60 m od VBM, zdroj: převzato z (60)

Skutečnosti uvedené u bodu B jsou v souladu s ostatními zjištěními a jsou technicky přijatelné. Odhad doby, po které vozidla z protisměru přijela, není možné ověřit.

12.2.3 Spolujezdkyňě vozidla taxi

Tabulka 25 – Odpovědi spolujezdkyňě taxi, zdroj: vlastní zpracování

Spolujezdkyňě vozidla taxi, 30 m		
A. <i>Pohyb vozidla Škoda</i>		
B. <i>Jelo ve směru jízdy motocyklu Honda nějaké (nákladní) vozidlo?</i>		
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ		
A. <i>Vozidlo Škoda před nimi najednou zpomalilo a začalo odbočovat doleva, přitom si najelo hodně doleva až k levému okraji odbočky a odbočovalo velmi pomalu. Když už bylo odbočující vozidlo téměř celé na ulici, do které odbočovalo, najednou se ozvala silná rána.</i>		
B. <i>V žádném případě nejelo v protisměru jakékoliv nákladní vozidlo, to by po nehodě ani nemohlo místem nehody projet. Z tohoto směru začala k místu nehody přijíždět nějaká vozidla až po nehodě.</i>		
T. přijatelnost	A. ano	B. ano

⁶⁰ Google Maps: Street View. 2009 [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://www.maps.google.com>

Hodnocení odpovědí svědkyně

Skutečnosti uvedené v bodu A i B jsou technicky přijatelné, shodují s ostatními zjištěnými skutečnostmi.

12.2.4 Řidič vozidla MAN

Tabulka 26 – odpovědi řidiče vozidla MAN, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla MAN, více než 200 m			
A. Pohyb vozidla Škoda			
B. Jelo ve směru jízdy motocyklu Honda nějaké (nákladní) vozidlo?			
C. Odhad rychlosti motocyklu Honda			
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ			
A. <i>Ve zpětném zrcátku viděl vozidlo za ním, jak přibrzdňuje a dává znamení o odbočení směrem vlevo a najíždí si mírně ke středu vozovky; zda při tomto najíždění přejelo dělicí čáru, nedokázal říci.</i>			
B. <i>Motorkář nikoho nepředjížděl, ve svém jízdním pruhu byl sám. Asi za 2 až 3 sekundy poté, co jej motocykl minul, uslyšel ránu.</i>			
C. <i>Když byl asi ve vzdálenosti mezi 150 – 200 m od křižovatky s ulicí Na Potoce, minul jej nějaký motocykl, který jel spíše při levé straně ve směru jízdy motocyklu, blíže ke středu vozovky. Dle jeho odhadu mohl jet rychlostí minimálně 80 km/h, možná ještě rychleji. Před motocyklem žádné jiné vozidlo nejelo, to věděl s určitostí.</i>			
T. přijatelnost	A. ano	B. ne	C. ne

Hodnocení odpovědí řidiče

V bodu B je skutečnost jízdy samotného motocyklu technicky přijatelná a ve shodě s dalšími zjištěními, technicky přijatelná však není kombinace skutečností uvedených v bodu B a C. Řidič sice velmi přesně odhadl rychlost motocyklu Honda, v odhadu vzdálenosti, respektive času uplynulého od minutí motocyklu do uslyšení nárazu, udělal velkou nepřesnost.

Tabulka 27 – Výpočet potřebné dráhy / rychlosti pro splnění výroků výpovědi, zdroj: vlastní zpracování

rychlost [km/h]	dráha [m]	čas [s]	komentář
80	44	2	Tato varianta ukazuje, že při jízdě rychlostí 80 km/h, by motocykl Honda ujel za 2 respektive 3 sekundy 44 m respektive 67 m.
80	67	3	
270	150	2	Tyto čtyři varianty ukazují, že pokud by měl motocykl Honda ujet dráhu 150 m respektive 200 m za 2, respektive 3 sekundy, musel by se v závislosti na konkrétní variantě pohybovat rychlostí 180 km/h až 360 km/h.
180	150	3	
360	200	2	
240	200	3	

12.2.5 Souhrn shody a technické přijatelnosti odpovědí účastníků DN

Tabulka 28 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování

Počet hodnocených výpovědí / podíl na celkovém počtu hodnocených				
neshoda	změna	shoda	celkem	nehodnoceno
3	1	0	4	0
75 %	25 %	0 %	100 %	

Tabulka 28 obsahuje souhrn vyhodnocení počtu technicky přijatelných a nepřijatelných hodnocených odpovědí, jedná se však pouze o dvě výpovědi řidiče vozidla Škoda, protože výpovědi ostatních svědků a účastníků neobsahovaly dostatek informací k provedení takového hodnocení. Interpretace výsledků tedy již byla uvedena u hodnocení odpovědí tohoto řidiče.

Tabulka 29 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování

technická přijatelnost	ne	ano	celkem
celkem	2	12	14
podíl na celku	14 %	86 %	100 %

Tabulka 29 zobrazuje celkové počty technicky přijatelných a nepřijatelných odpovědí na zvolené otázky. Výsledek může být interpretován tak, že 84 % odpovědí všech svědků / účastníků DN bylo technicky přijatelných a pouze 14 % odpovědí technicky přijatelných nebylo.

13 DN 4 – ODBOČOVÁNÍ VOZIDLA V KŘÍŽOVATCE A NÁSLEDNÁ SRÁŽKA S PROTIJEDOUCÍM VOZIDLEM

Problematika střetů vozidel na křižovatkách byla popsána v kapitole č. 12 .

13.1 POPIS DN 4

K předmětné dopravní nehodě došlo v intravilánu, kdy se vozidlo taxislužby Škoda Octavia (dále jen „vozidlo taxi“) při odbočování z hlavní silnice vlevo na vedlejší silnici v prostoru křižovatky střetlo s protijedoucím služebním vozem Policie České republiky Škoda Octavia (dále jen „vozidlo policie“, nebo „vozidlo PČR“), řidič i spolujezdec byli policisté ve výkonu služby, nejednalo se však o vozidla s právem přednostní jízdy – za využití zvláštního světelného zařízení modré barvy. Následkem střetu došlo k odhození vozidla taxi do ulice, kam původně odbočovalo a k jeho zastavení došlo nárazem levého zadního kola do obrubníku.

Místo nehody je tvořeno třiramennou křižovatkou řízenou světelnou signalizací. Na komunikaci platí nejvyšší dovolená rychlost jízdy 50 km/h.

Pokud není uvedeno jinak, byl zdrojem informací o dopravní nehodě a výpovědích svědků Znalecký posudek Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně (52).

13.2 VÝPOVĚDI SVĚDKŮ A ÚČASTNÍKŮ DN 4

Pro následující tabulky byly vybrány pouze některé (podstatné) skutečnosti obsažené ve výpovědích svědků a účastníků DN.

13.2.1 Řidič vozidla taxi

Tabulka 30 – odpovědi řidiče taxi, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla Škoda – Taxi
A. Jakým způsobem se s vozidlem pohyboval před křižovatkou?
B. Byl před předmětnou DN připoután bezpečnostním pásem?
C. Kdy poprvé uviděl protijedoucí vozidlo policie?
D. Jak se zachoval, když začal protijedoucí vozidlo vnímat jako hrozbu?
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ

- A. *Ke křižovatce přijížděl v levém jízdním pruhu, následně se připojil do levého odbočovacího pruhu. Křižovatka byla v režimu žlutého přerušovaného světla.*
- B. *Nebyl připoután bezpečnostním pásem.*
- C. *Krátce po vjetí do odbočovacího jízdního pruhu uviděl v protisměru, pravděpodobně v levém jízdním pruhu jedoucí osobní vozidlo. Vzdálenost tohoto vozidla od křižovatky odhadl tak, že může křižovatku bezpečně projet.*
- D. *Když začal odbočovat v křižovatce, tak uviděl, že protijedoucí vozidlo je blíže než odhadoval a situaci chtěl vyřešit rychlejším průjezdem. Následně došlo k nárazu přední části protijedoucího vozidla do pravé části karoserie vozidla taxi.*

T. přijatelnost	A. ano	B. ano	C. ano	D. ano
-----------------	--------	--------	--------	--------

VÝSLECH OBVINĚNÉHO

- A. *Jel v levém a následně odbočovacím pruhu rychlostí 50 až 55 km/h.*
- B. *Nepamatuje si, zda byl připoután bezpečnostním pásem.*
- C. *V protisměru viděl přijíždějící vozidlo policie, usoudil, že svým vozidlem stihne odbočit vlevo.*
- D. *Když najel do křižovatky a byl v místech, kde se již nedalo zastavit, tak zjistil, že vozidlo se přibližuje rychleji, než předpokládal a jediné, co mu v tu chvíli zbylo, bylo přidat plyn. Vzápětí došlo ke střetu protijedoucího vozidla s pravou stranou jeho vozidla.*

Shoda	A. 0	B. 0	C. 1	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. ano

HLAVNÍ LÍČENÍ 1

- A. *Jel v levém jízdním pruhu a před odbočováním se zařadil do odbočovacího pruhu.*
- B. *V dostupných podkladech není uvedeno.*
- C. *V protisměru viděl přijíždět vozidlo, a protože uznal, že vzdálenost přijíždějícího vozidla od křižovatky je dostatečná, započal odbočovat.*
- D. *Ve chvíli, kdy byl v křižovatce si uvědomil, že rychlost vozidla policie je vyšší než předpokládal.*

Shoda	A. 2	B. 0	C. 1	D. 1
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. ano

HLAVNÍ LÍČENÍ 2

- A. *Najel do odbočovacího pruhu a blížil se k tomu, že bude odbočovat. Naposledy si změřil vzdálenost vozidla a usoudil, že je to dostatečné k tomu, aby bezpečně projel křižovatkou*
- B. *V dostupných podkladech není uvedeno.*

C. <i>Vozidlo prvně uviděl přibližně na začátku odbočovacího pruhu. Když se do odbočovacího pruhu zařadil, tak vozidlo prvně zaregistroval.</i>				
D. V dostupných podkladech není uvedeno				
Shoda	A. 1	B. 0	C. 1	D. 0
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. 0

Hodnocení odpovědí řidiče

Všechny odpovědi řidiče, které bylo možno hodnotit, byly hodnoceny jako technicky přijatelné.

Přestože sám řidič taxi uvedl, že se považuje za zkušeného řidiče s velkým počtem najetých km, můžeme předpokládat, že zásadní roli v nehodovém ději měl odhad rychlosti vozidla PČR. Odhad totiž musel být značně ztížen velmi malým úhlem svíraným oběma vozidly, z pohledu řidiče taxi neexistoval ani dostatek referenčních bodů a téměř žádný výškový rozdíl mezi vozidlem PČR a vozidlem taxi. Chyběla tedy optická pomůcka, která by řidiči taxi mohla v odhadu vzdálenosti a rychlosti pohybu vozidla PČR výrazně pomoci. Samotné posouzení správnosti učiněného rozhodnutí pochopitelně není úkolem znalce.

13.2.2 Řidič vozidla policie, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla Škoda – PČR
<p>A. Jakým způsobem se s vozidlem pohyboval před křižovatkou?</p> <p>B. Byl před předmětnou DN připoután bezpečnostním pásem?</p> <p>C. Kdy poprvé uviděl protijedoucí vozidlo taxi?</p> <p>D. Jak se zachoval, když začal protijedoucí vozidlo vnímat jako hrozbu?</p>
<p>ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ</p> <p>A. <i>Jel v levém jízdním pruhu po hlavní silnici, křižovatka byla v režimu žlutého přerušovaného světla, rychlost do 50 km/h.</i></p> <p>B. <i>Byl připoután bezpečnostním pásem.</i></p> <p>C. <i>V době, kdy se blížil ke křižovatce, uviděl v levém jízdním pruhu osobní vozidlo. Při vjíždění do křižovatky uviděl, jak vozidlo jedoucí v protisměru začalo bez použití odbočovacího pruhu a bez ukazatele změny směru jízdy odbočovat vlevo.</i></p> <p>D. <i>Vozidlo jelo do jeho jízdní dráhy, na to reagoval sešlápnutím brzdového pedálu a zapřením se rukama do volantu. Následoval náraz přední části vozidla policie do pravého boku vozidla taxi.</i></p>

T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. ne	D. ano
HLAVNÍ LÍČENÍ 1				
<p>A. <i>Jel v levém jízdním pruhu rychlostí cca 50 km/h, v rozmezí 48 až 52 km/h. Jejich rychlosti si je jist, určitě nebyla výrazně překročena, rozhodně to nemohlo být 55 km/h či víc. V křižovatce blikala oranžová světla.</i></p> <p>B. <i>Ve vozidle byli připoutáni.</i></p> <p>C. <i>Vozidlo řidiče taxi poprvé viděl na začátku křižovatky, viděli jej přijíždět, křižovatka mohla být 50, možná 60 m dlouhá. V tu dobu se vozidlo taxi nacházelo v levém jízdním pruhu. Měl za to, že protijedoucí vozidlo obžalovaného nemělo zapnutý ukazatel směru a že se nezařadilo do odbočovacího pruhu, i když na křižovatce odbočovací pruh byl a vozidlo jelo přímo z levého jízdního pruhu, ale nebyl si tím jistý, byla to pouze vteřina. Tím, že vozidlo taxi nemělo zapnutý ukazatel směru, si jistý byl.</i></p> <p>D. <i>Jenom zadupl brzdu, kolega na něj zavolal, ať brzdí, ale bohužel už bylo pozdě. Vzdálenost, na kterou jim řidič taxi vjel do jízdní dráhy, mohla být 20 m až 30 m.</i></p>				
Shoda	A. 0	B. 1	C. 1	D. 2
T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. ne	D. ne

Hodnocení odpovědí řidiče

O technické nepřijatelnosti uváděné rychlosti v odpovědi A svědčí především zjištění Revizního znaleckého posudku ÚSI, které bylo získáno zpětným, kinematickým odvíjením nehodového děje na základě předem určených střetových rychlostí. Střetové rychlosti vozidel byly ve znaleckém posudku na základě zadání technicky přijatelných a opakovaně stanovených vstupních parametrů zjištěny simulací předmětné DN v simulačním programu Virtual CRASH – pro vozidlo PČR v rozmezí $80 \pm 8 \text{ km/h}$ a pro vozidlo taxi $27 \pm 3 \text{ km/h}$. Na základě toho bylo dále zjištěno, že řidič vozidla PČR mohl 2,7 s před střetem začít reagovat na vozidlo taxi, po uplynutí reakční doby pak mohl v čase 1,9 s před střetem provést vyhýbání. V čase 1,4 s před střetem reagoval brzděním, avšak o plném brzděním zpomalení (technicky přijatelném pro vozidlo a MS, tj. $7,6 \text{ m/s}^2$) lze hovořit až 0,4 s a 9 m před MS. Předstřetová rychlost vozidla PČR tak byla stanovena v rozmezí 87 až 101 km/h. Nepřesnost výpovědi ve formě podhodnocení velikosti rychlosti tak v tomto konkrétním bodě, je v rozmezí 67 až 94 %. Z pohledu psychologie výpovědi se potvrzuje, že v nepravdivých skutečnostech (rychlost vozidla PČR) je výpověď s během času poměrně konzistentní.

Technická přijatelnost odpovědi B byla zjišťována ve znaleckém posudku ÚSI. Z dostupné fotodokumentace bylo zjištěno, že bezpečnostní pás spolujezdce vozidla PČR byl vytažen z navíjecího mechanismu. Tato skutečnost obvykle svědčí o využití zádržné funkce bezpečnostního pásu, při které dojde k deformaci navíjecího mechanismu. Stav navinutí pásu řidiče vozidla PČR nebyl zdokumentován, bylo však zřejmé, že nedošlo ke kontaktu těl s čelním sklem vozidla PČR, tuto skutečnost je při zjištěné střetové rychlosti vozidel možno považovat za dostatečný důkaz o použití bezpečnostních pásů.

Technická nepřijatelnost odpovědi C byla zjištěna na základě revizního znaleckého posudku ÚSI, v jehož rámci bylo zjištěno, že řidič vozidla taxi se s největší pravděpodobností zařadil do odbočovacího pruhu. Učinil tak ve chvíli, kdy bylo vozidlo PČR ve vzdálenosti 256 m před MS, odbočovat začal ve chvíli, kdy bylo vozidlo PČR 92 m před MS, na což řidič vozidla PČR reagoval 69 m před MS. V rozporu se zjištěnými skutečnostmi jsou obě odpovědi jednak v uvedeném momentu upozorování – reakce řidiče PČR na vozidlo taxi a také v uvedeném způsobu jízdy vozidla taxi.

U odpovědi D řidič PČR do výsledku uvedl skutečnosti shodující se se zjištěným průběhem DN, při hlavním líčení však uvedl vzhledem ke zjištěnému průběhu (92 m – viz výše) technicky nepřijatelnou vzdálenost (20 až 30 m), vjetí vozidla taxi do jejich dráhy. Uváděný odhad je nepřesný o více než 360 %. Z pohledu psychologie a věrohodnosti výpovědi se navíc jedná o nepřijatelné rozšíření výpovědi.

13.2.3 Spolujezdec vozidla policie, zdroj: vlastní zpracování

Spolujezdec vozidla Škoda – PČR				
<p>A. Jakým způsobem se jejich vozidlo pohybovalo před křižovatkou?</p> <p>B. Byl před předmětnou DN připoután bezpečnostním pásem?</p> <p>C. Kdy poprvé uviděl protijedoucí vozidlo taxi?</p> <p>D. Jak se řidič PČR zachoval, když začal protijedoucí vozidlo vnímat jako hrozbu?</p>				
ÚŘEDNÍ ZÁZNAM K DOPRAVNÍ NEHODĚ				
<p>A. V místě před křižovatkou mohli jet rychlostí do 50 km/h.</p> <p>B. V té době byli ve službě, byl připoután bezpečnostním pásem.</p> <p>C. Křižovatka byla prázdná, neviděl žádné vozidlo.</p> <p>D. Po vjetí do křižovatky jim náhle do jízdní dráhy vjelo vozidlo taxi jedoucí původně v protisměru a v křižovatce odbočující vlevo. Nevybavuje si, zda řidič vozidla policie brzdil.</p>				
T. přijatelnost	A. ne	B. ano	C. ne	D. ne

HLAVNÍ LÍČENÍ 1

- A. *Nedíval se na tachometr, ale rychlost, kterou mohli jet, odhaduje na 50 km/h.*
- B. *V dostupných podkladech není uvedeno.*
- C. *Vzdálenost, na kterou vozidlo taxi poprvé zahlédl, odhadl na 15 m.*
- D. *Vjeli do křižovatky, jak jí projížděli, tak před ně vjel taxík a došlo k nárazu. Vzdařlenost vozidla policie od protijedoucího vozidla taxi, když započalo odbočovací úkon, byla tak 10 m.*

Shoda	A. 1	B. 0	C. 3	D. 1
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. ne	D. ne

Hodnocení odpovědí spolujezdců

Důvody hodnocení technické nepřijatelnosti odpovědi A jsou shodné s hodnocením technické přijatelnosti odpovědi řidiče PČR. Z pohledu psychologie výpovědi je možné uvést opět podezřelou jistotu v uváděné rychlosti, která se navíc přesně shoduje s výpovědi řidiče.

Technická přijatelnost odpovědi B byla uvedena rovněž u řidiče PČR.

Odpověď C není technicky přijatelná proto, že dle zjištění revizního znaleckého posudku ÚSI viděl řidič vozidlo na více než 92 m a reagoval na ně 69 m před MS, přičemž spolujezdec měl řidiče vyzvat k brzdění – to znamená, že o vozidle taxi musel vědět a to mnohem dříve, než uvádí. Údaj o vzdálenosti podhodnotil minimálně o 360 %.

Technická nepřijatelnost odpovědi D spočívá v uváděné vzdálenosti, ve které mělo taxi započít odbočování. Uváděných 10 m je podhodnocených o více než 800 %.

13.2.4 Souhrn shody a technické přijatelnosti odpovědí účastníků DN

Tabulka 31 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování

Počet hodnocených výpovědí / podíl na celkovém počtu hodnocených				
neshoda	změna	shoda	celkem	nehodnoceno
0	1	7	8	7
0 %	13 %	87 %	100 %	

Tabulka 31 obsahuje souhrn vyhodnocení počtu technicky přijatelných a nepřijatelných hodnocených odpovědí. Kvůli malému počtu svědků a účastníků, kteří navíc podali nemnoho výpovědí, jsou celkové počty hodnocených výpovědí nízké, na značnou část otázek navíc

ve výpovědi nebyla nalezena odpověď. Avšak můžeme říct, že značná část – 87 % z hodnocených odpovědí se shodovalo s odpověďmi předchozími a především žádná odpověď nebyla v neshodě s odpovědí předchozí.

Tabulka 32 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování

technická přijatelnost	ne	ano	celkem
celkem	11	11	22
podíl na celku	50 %	50 %	100 %

Tabulka 32 zobrazuje celkové počty technicky přijatelných a nepřijatelných odpovědí na zvolené otázky. Výsledek může být interpretován tak, že 50 % odpovědí všech svědků / účastníků DN bylo technicky přijatelných a stejné množství odpovědí bylo technicky nepřijatelných.

Další podstatné poznatky plynoucí z výpovědí

U řidiče taxi byly revizním znaleckým posudkem prokázány poměrně omezené možnosti pozorování vozidla PČR. Hodnocené odpovědi řidiče taxi byly hodnoceny jako technicky přijatelné.

U řidiče a spolujezdce vozidla PČR byla popsána technická nepřijatelnost některých odpovědí. Vzhledem k poznatkům o psychologii výpovědi můžeme vznést podezření z přinejmenším částečně úmyslně podané, předem dohodnuté výpovědi.

Pokud porovnáme jednotlivé zjištěné nepřesnosti v odhadu rychlosti a vzdáleností s výsledky vlastního měření v kapitole 5.4., (byť se jedná o měření jiných vzdáleností, můžeme předpokládat obdobný vývoj nepřesnosti odhadu) kde průměrná míra nepřesnosti odhadu nepřekročila 36 % a jednotlivě byla vždy nižší, než 50 %, vidíme velký rozdíl od nepřesnosti odhadů vzdáleností účastníků této DN.

14 DN 5 – SRÁŽKA DVOU VOZIDEL S PODEZŘENÍM NA ÚMYSLNÉ ZPŮSOBENÍ DN VYBRZDĚNÍM

Dopravní nehody odehrávající se na dálnici jsou specifické zpravidla vysokou rychlostí a hustotou dopravního proudu, kvůli které jsou vozidla vyskytující se v konečných polohách bezprostředně po střetu ve větším ohrožení, než na jiných komunikacích. Je tedy pochopitelné,

že účastníci takové dopravní nehody mohou mít častěji než při střetech na jiných komunikacích tendenci, v případě, že je to možné s vozidlem přejet do odstavného pruhu. Vlivem takového jednání je pak problematické stanovit konečné postřetové polohy vozidel.

Výše uvedené aspekty dálničních dopravních nehod znamenají také problém při zajišťování stop, které mohou být do příjezdu policie znehodnoceny a svědků, které se nemusí podařit nalézt. Níže uvedená dopravní nehoda, u které existovalo důvodné podezření z vybrzdění, je přitom typickým příkladem důležitosti svědeckých výpovědí a dalších důkazů. Neboť pokud by v obdobném případě nebyly dostupné svědecké výpovědi, ani další materiály, to znamená, že kromě vozidel a zpravidla protichůdných výpovědí obou řidičů, by nebyly známy jiné skutečnosti, bylo by objasnění dopravní nehody velmi obtížné (61). Vybrzdění můžeme popsat jako prudké zpomalení vozidla A jedoucího před vozidlem B například s úmyslem pomstít se řidiči vozidla B za jiný skutek nebo jej takzvaně „vychovávat“, a to ve chvíli, kdy řidič vozidla B takové jednání může jen obtížně předpokládat, z toho důvodu je pro něj obtížné na situaci adekvátně reagovat (61).

14.1 POPIS DN 5

Pokud není uvedeno jinak, byl zdrojem informací o dopravní nehodě a výpovědích svědků znalecký posudek Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně (52).

K vybrané dopravní nehodě došlo v levém jízdním pruhu dálnice o dvou jízdních pruzích v každém směru jízdy s maximální dovolenou rychlostí 130 km/h, mezi vozidly MERCEDES–BENZ AMG (dále: Mercedes AMG) a MERCEDES–BENZ S (dále: Mercedes S). Dle protokolu o dopravní nehodě se měl řidič vozidla Mercedes AMG zařadit před Mercedes S a bezdůvodně snížit rychlost jízdy, řidič Mercedesu S nestihl zastavit a narazil do Mercedesu AMG. Dostupné podklady obsahují kromě výpovědí řidičů a spolujezdkyně vozidla Mercedes AMG také výpovědi řidiče a spolujezdkyně vozidla Ford (dále jen: „Ford“). Zdrojem pokladů k předmětné DN je znalecký posudek ÚSI.

⁶¹ Agresivita za volantem roste. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/834655

14.2 VÝPOVĚDI SVĚDKŮ A ÚČASTNÍKŮ DN 5

Pro následující tabulky byly vybrány pouze některé (podstatné) skutečnosti obsažené ve výpovědích svědků a účastníků.

14.2.1 Řidič vozidla Mercedes AMG

Tabulka 33 – výpověď řidiče vozidla Mercedes AMG, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla Mercedes AMG						
<p><i>A. Chování řidiče vozidla Mercedes AMG delší dobu před střetem?</i></p> <p><i>B. Chování řidiče vozidla Mercedes S těsně před střetem?</i></p> <p><i>C. Chování řidiče vozidla Mercedes AMG těsně před střetem?</i></p> <p><i>D. Rychlost vozidla Mercedes AMG v okamžiku střetu?</i></p> <p><i>E. Rychlost vozidla Mercedes S v okamžiku střetu?</i></p> <p><i>F. Chování řidiče vozidla Mercedes AMG po střetu?</i></p>						
VÝSLECH PODEZŘELÉHO						
<p>A. Nebyl si vědom, že by po cestě do nehody s vozidlem Mercedes S byl nějaký problém.</p> <p>B. V dostupných podkladech není uvedeno.</p> <p>C. Dojžděl vozidlo, typ ani značku nevěděl, které jelo rovněž v levém jízdním pruhu, o kterém se domníval, že přejede do pravého jízdního pruhu. Vedle vozidla, které dojžděl, jelo v pravém jízdním pruhu další vozidlo; vozidlo v levém pruhu jej předjíždělo. Domníval se, že vozidlu jedoucímu před jeho vozidlem se podaří vozidlo jedoucí v pravém pruhu předjet, a že se zařadí před toto vozidlo. Začal tedy přibrzďovat a v ten okamžik do zadní části jeho vozu narazilo vozidlo MERCEDES S.</p> <p>D. Nedokázal přesně odhadnout, jakou jel rychlostí, myslel si, že okolo 80 km/h, jistě ne více než 100 km/h.</p> <p>E. V dostupných podkladech není uvedeno.</p> <p>F. Po nárazu oba zastavili v levém pruhu. Ihned oba přešli s vozidly do pravého stoupacího pruhu, aby uvolnili komunikaci.</p>						
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. ne	D. ne	E. 0	F. ano
VÝSLECH OBVINĚNÉHO						
<p>A. Věděl, že na sebe s nějakým autem vyhrožovali, určitě to byl Ford. Řidič Fordu stále klíčkoval mezi auty, neblikal, když jel chvíli před ním, tak na něj blikal a troubil, sám najel</p>						

do pravého pruhu a chvíli na sebe koukali. Řidič Fordu na něj křičel, nadával a ukazoval vztyčeným prstem, jeho obličej si nevybavil. Následně pokračovali dál.

B. V dostupných podkladech není uvedeno.

C. *Dojžděl nějaké vozidlo, které jelo v levém pruhu, neboť předjíždělo další vozidlo jedoucí v pravém pruhu. Proto on začal zpomalovat a v tu chvíli ucítil náraz zezadu.*

D. Jel 80 km/h, maximálně 100 km/h.

E. V dostupných podkladech není uvedeno.

F. *Obě vozidla přešla do pravého stoupacího pruhu a volal PČR.*

Shoda	A. 3	B. 0	C. 1	D. 1	E. 0	F. 1
T. přijatelnost	A. ne	B. 0	C. ne	D. ne	E. 0	F. ano

Hodnocení odpovědí řidiče

V odpovědi na otázku A řidič nejprve popřel událost, ke které mezi ním a vozidlem Ford došlo, následně ji sice již nepopřel, ale popis události neodpovídá závěrům znaleckého posudku ÚSI.

Při odpovědi na otázku C uvedl řidič skutečnosti, které jsou opět v rozporu se zjištěními znaleckého posudku ÚSI. Výskyt vozidla jedoucího před vozidlem Mercedes AMG nebyl potvrzen, dále bylo zjištěno, že řidičem uváděné „přibrzdování“ je technicky nepřijatelné, neboť se muselo jednat o brzdění téměř na hranici adheze. Rychlost, kterou řidič uvedl v bodě D, neodpovídá zjištění znaleckého posudku ÚSI.

14.2.2 Spolujezdkyňě vozidla Mercedes AMG

Tabulka 34 – odpovědi spolujezdkyňě vozidla Mercedes AMG, zdroj: vlastní zpracování

Spolujezdkyňě vozidla Mercedes AMG	
otázky viz Tabulka 33	
PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ	
A.	<i>Řidič provedl obdobný manévr někde na začátku dálnice, kde opět podjel pravým pruhem pomalu jedoucí vozidlo v levém pruhu a bezprostředně před tímto zabrzdil. V tomto případě k nárazu nedošlo. Důvodem riskantního manévru bylo pravděpodobně to, že vozidlo jelo pomaleji, než řidič Mercedesu S.</i>
B.	<i>Ve chvíli, kdy se blížili k vozidlu MERCEDES S černé barvy, dupnul jeho řidič na brzdu.</i>

<p>C. Řidič MERCEDES AMG přešel do pravého pruhu, následně MERCEDES S předjel pravým pruhem, zařadil se bezprostředně před něj a prudce sešlápl brzdu. V tu dobu byla vozovka, tedy levý jízdní pruh, před nimi volný. Pak se ozval náraz a vozidlo MERCEDES S černé barvy narazilo svojí přední částí do zadní části jejich vozidla.</p> <p>D. Jeli rychle v levém pruhu.</p> <p>E. V dostupných podkladech není uvedeno.</p> <p>F. Přešel do pomalého pruhu a spolujezdkyni řekl, aby uvedla, že musel brzdit, neboť před jejich vozidlem prudce zabrzdilo jiné vozidlo. Ve vozidle mu to slíbila, ale po poučení se rozhodla vypovědět pravdu.</p>						
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ano	D. ano	E. 0	F. ano
<p>VÝSLECH SVĚDKA (proběhl večer týž den jako podání vysvětlení)</p>						
<p>A. Nepamatovala si, že by se po cestě stalo něco zajímavého. Kvůli něčemu na začátku dálnice prudce brzdili, ale jako spolujezdec nedávala pozor.</p> <p>B. V dostupných podkladech není uvedeno.</p> <p>C. V levém pruhu začalo náhle brzdit jiné vozidlo, typ ani značku nevěděla, v tom okamžiku do jejich vozidla nabouralo vozidlo MERCEDES S černé barvy.</p> <p>D. Nezná rychlost v době nárazu.</p> <p>E. Nezná rychlost v době nárazu.</p> <p>F. Nárazem zastavili, přešli do pravého pruhu.</p>						
Shoda	A. 2	B. 0	C. 3	D. 0	E. 0	F. 3
T. přijatelnost	A. ano	B. 0	C. ne	D. 0	E. 0	F. ano

Hodnocení odpovědí spolujezdkyně

U odpovědi A pozorujeme mezi podáním vysvětlení a výsledkem svědka odlišnosti. Zatímco nejprve svědkyně poměrně přesně popsala situaci, ke které dle závěrů znaleckého posudku ÚSI došlo, o několik hodin později ji již líčila jen jako prudké brzdění, kterému nevěnovala pozornost. Není však možné říct, že by druhá odpověď byla technicky nepřijatelná.

Při podání vysvětlení popsala událost v bodu C ve shodě se zjištěními znaleckého posudku ÚSI, při výslechu svědka však událost popsala zcela odlišně a navíc technicky nepřijatelně.

Odpověď u otázky F byla při výslechu svědka oproti podání vysvětlení opět významně změněna, kdy svědkyně ve výslechu svědka neuvedla nic o nátlaku řidiče vozidla Mercedes AMG na to, jakou výpověď má jako svědkyně podat.

14.2.3 Řidič vozidla Mercedes S

Tabulka 35 – odpovědi řidiče vozidla Mercedes S, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla Mercedes S						
otázky viz Tabulka 33						
PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ						
A. V dostupných podkladech není uvedeno.						
B. <i>Jel asi 130 km/h, začal předjíždět vozidlo jedoucí v pravém pruhu. Když byl asi 50 m od tohoto vozidla, přijel za jeho vozidlo velkou rychlostí Mercedes AMG. Toto vozidlo bylo tak blízko jeho vozidla, že na řidiče ve zpětném zrcátku neviděl. Rozhodl se dokončit předjíždění, protože mu to přišlo bezpečnější. Když vozidlo jedoucí v pravém pruhu skoro dojížděl, všimnul si v pravém zrcátku, jak ho míjí vozidlo Mercedes AMG, které jelo původně za jeho vozidlem.</i>						
C. <i>Mercedes AMG se zařadil těsně před jeho vozidlo do levého pruhu, asi 1,5 m před jeho vozidlo, a ještě než dokončilo zařazovací manévr, začalo velmi prudce brzdit, a to skoro až do zastavení. Řidič Mercedesu S na to bezprostředně reagoval také intenzivním brzděním, ani tak se mu nepodařilo zastavit a přední částí svého vozidla narazil do zadní části Mercedesu AMG.</i>						
D. V dostupných podkladech není uvedeno.						
E. <i>Jel rychlostí 130 km/h.</i>						
F. <i>Po nárazu asi 5 vteřin stáli, pak řidič Mercedesu S přešel do odstavného pruhu a řidič Mercedesu AMG udělal po chvíli to samé.</i>						
T. přijatelnost	A. 0	B. ano	C. ano	D. 0	E. ano	F. ano

Hodnocení odpovědí řidiče

Všechny odpovědi, u kterých mohlo být provedeno hodnocení, byly hodnoceny jako technicky přijatelné, součástí podkladů je pouze jedna výpověď svědka, z toho důvodu nemůže být provedeno hodnocení.

14.2.4 Řidič vozidla Ford

Vzhledem k tomu, že výpověď svědka se váže k události, která s předmětnou dopravní nehodou nesouvisí přímo, nemělo by pochopitelně smysl výpovědi svědka porovnávat s výpověďmi účastníků DN. Smysl má však zkoumat technickou přijatelnost výpovědi, která v tomto konkrétním případě může popsat projevy chování řidiče Mercedes AMG ještě před předmětnou DN.

Tabulka 36 – odpovědi řidiče vozidla Ford, zdroj: vlastní zpracování

Řidič vozidla Ford		
PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ		
A. <i>Jel 120 až 130 km/h. Než předjel vozidla jedoucí v prostředním pruhu, podíval se do zpětného zrcátka a za vozidlem se mu zjevilo velké terénní bílé vozidlo. Než stihnul ve zpětném zrcátku zkontrolovat situaci v silničním provozu, zda je bezpečné přejetí do prostředního pruhu, tak řidič bílého vozidla MERCEDES AMG přejel do pravého pruhu, šlápl na plyn a „šoupl mu to před jeho vozidlo“. Odhadoval, že v momentě přejetí do levého jízdního pruhu byl před jeho vozidlem ve vzdálenosti 10 až 20 cm, při tomto manévru nepoužil žádná směrová světla.</i>		
B. <i>V tu chvíli nejprve sundal nohu z plynu, čímž začal snižovat rychlost, chtěl získat odstup, počítal s tím, že vozidlo MERCEDES AMG odjede. Jejich vzdálenost se ovšem nezvětšovala, bylo patrné, že řidič vozidla MERCEDES AMG zřejmě také zpomalil a držel se stále těsně před ním. V ten moment jel přibližně 100 km/h, věděl to přesně, protože se díval na tachometr. Najednou se u vozidla MERCEDES AMG rozsvítila brzdová světla. Začal okamžitě intenzivně brzdit. V tomto okamžiku bylo vozidlo MERCEDES AMG vzdáleno nejvíce 3 m. Vozidlo MERCEDES AMG zcela zastavilo v levém jízdním pruhu, jemu se to podařilo ubrzdit a zastavil pár centimetrů za vozidlem MERCEDES AMG. Vozovka byla suchá.</i>		
T. přijatelnost	A. ano	B. ne

Hodnocení odpovědí řidiče

Část výpovědi A je technicky přijatelná. Na základě dostupných podkladů není možné uvedené údaje posoudit.

Technickou přijatelnost části B výpovědi je možné ověřit početně – zda by řidič při rychlosti 100 km/h (27,8 m/s) a odstupu vozidel 3 m mohl včas brzděním reagovat a zastavit

bez kontaktu vozidla zpomalujícího před ním. Ve znaleckém posudku ÚSI nebylo početní ověření technické přijatelnosti výpovědi tohoto svědka provedeno, byly využity jiné metody (analýza videozáznamu). Pokud budeme uvažovat reakční dobu řidiče 0,64 s a prodlevu brzd 0,2 s (62), ujel by do okamžiku plného brzdění jeho vozidla dráhu 23,3 m.

$$s_{RF} = v \times t = 27,8 \times 0,84 = 23,3 \text{ m} \quad (2)$$

Pokud budeme dále uvažovat, že koeficient adheze mezi pneumatikou a vozovkou mohl dosahovat úrovně 0,75 až 0,85, vypočteme maximální dosažitelné brzdné zpomalení, následně určíme brzdnu dráhu a čas brzdění (62).

$$a = g \times \mu = 9,81 \times (0,75 \text{ až } 0,85) \quad a_{F1,2} = 7,36 \text{ až } 8,34 \text{ m/s}^2 \quad (3)$$

$$s_{BF} = \frac{v^2}{2 \times a} = \frac{27,8^2}{2 \times (7,36 \text{ až } 8,34)} \quad s_{BF1,2} = 46,3 \text{ až } 52,4 \text{ m} \quad (4)$$

$$s_{BFcelk} = s_{RF} + s_{BF1,2} = 23,3 + (46,3 \text{ až } 52,4) = 64,7 \text{ až } 69,6 \text{ m} \quad (5)$$

$$t_{BF} = \frac{v_F}{a_{F1,2}} = \frac{27,8}{7,36 \text{ až } 8,34} \quad t_{BF1,2} = 3,33 \text{ až } 3,78 \text{ s} \quad (6)$$

$$t_{BFcelk} = t_{RF} + t_{BF} = 0,84 + (3,33 \text{ až } 3,78) = 4,17 \text{ až } 4,62 \text{ s} \quad (7)$$

Celková dráha, kterou by v tomto případě vozidlo Ford ujelo od okamžiku počátku brzdění vozidla Mercedes AMG do zastavení vozidla Ford, se pohybuje v rozmezí 64,7 až 69,6 m.

$$s_{BFcelk} = s_{RF} + s_{BF1,2} \quad (8)$$

U vozidla Mercedes AMG můžeme z důvodu velmi pravděpodobně kvalitnějších pneumatik na vozidle uvažovat mírně vyšší koeficient adheze a to na úrovni 0,85 až 0,95 (shodně uvažováno v dostupném znaleckém posudku ÚSI).

$$s_{BM} = \frac{v^2}{2 \times a} = \frac{27,8^2}{2 \times (8,34 \text{ až } 9,32)} \quad s_{BM1,2} = 41,4 \text{ až } 46,3 \text{ m} \quad (9)$$

$$t_{BM} = \frac{v_F}{a_{F1,2}} = \frac{27,8}{7,36 \text{ až } 8,34} \quad t_{BM1,2} = 3,0 \text{ až } 3,3 \text{ s} \quad (10)$$

⁶² BRADÁČ, Albert a kol. Soudní inženýrství. Brno: CERM, 1999. ISBN 80-720-4133-9.

Pokud by řidič brzdil s maximální intenzitou, zastavil by za 3,0 až 3,3 s na dráze v 41,4 až 46,3 m (neuvažujeme zásah systému ABS).

Tabulka 37 – dráha a čas – brzdění Mercedesu AMG do zastavení, zdroj: vlastní zpracování

	Ford	Mercedes
Dráha do zastavení [m]	64,7 až 69,6	41,4 až 46,3
Čas do zastavení [s]	4,17 až 4,62	3,0 až 3,3

Tabulka 37 ukazuje, jakou dráhu za jaký čas by obě vozidla ujela od okamžiku počátku brzdění Mercedesu AMG do zastavení obou vozidel v případě, že by nemělo dojít k jejich kontaktu. Je tedy zřejmé, že svědkem uvedený odstup 3 m je zcela nepostačující pro zastavení obou vozidel bez vzájemného kontaktu. Pokud by nemělo mezi vozidly dojít ke kontaktu, musela by být od sebe v okamžiku počátku brzdění Mercedesu AMG vzdálena nejméně 23,3 m.

Je rovněž podstatné poznamenat, že ve výše uvedených výpočtech, bylo na základě výpovědi spolujezdkyně vozidla Ford (uvedla, že řidič Mercedesu AMG začal intenzivně brzdít) uvažováno brzdění maximální intenzitou. Simulací v programu Virtual CRASH 3 bylo zjištěno, že pokud by za maximálních uvažovaných hodnot adheze nemělo dojít mezi vozidly ke kontaktu, musel by řidič vozidla Mercedes AMG brzdít maximálně s intenzitou 64 %, tedy asi 6 m/s².

Z toho vyplývá, že v uvedených bodech je **výpověď řidiče vozidla Ford technicky nepřijatelná**. Znalecký posudek ÚSI uvádí, že na základě analýzy video záznamu bylo zjištěno, že výpověď není technicky přijatelná. Tento video záznam však není autoru této práce dostupný, otázkou tedy zůstává, kterou skutečnost svědek uvedl nepřesně (rychlost, vzájemnou vzdálenost, atd.)

14.2.5 Spolujezdkyně vozidla Ford

Tabulka 38 – spolujezdkyně vozidla Ford, zdroj: vlastní zpracování

Spolujezdkyně vozidla Ford
<p style="text-align: center;">PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ</p> <p>A. <i>Vozidlo Mercedes AMG se velkou rychlostí zařadilo do levého jízdního pruhu před jejich vozidlo. V té chvíli bylo od jejich vozidla vzdálené maximálně do 3 metrů. Jeli 120 až 130 km/h, poté zpomalili asi na 100 km/h. Řidič vozidla MERCEDES AMG začal intenzivně brzdít, na to řidič vozidla Ford ihned zareagoval a šlápl prudce na brzdy. Vozovka</i></p>

byla suchá a čistá. Vozidlo MERCEDES AMG zcela zastavilo v levém jízdním pruhu. Jim se podařilo vozidlo ubrzdít a zůstali stát těsně za ním, není schopna přesně odhadnout, cca do 30 cm.

T. přijatelnost

A. ne

Hodnocení odpovědí spolujezdkyně

Výpověď spolujezdkyně vozidla Ford se v podstatě shoduje s výpovědí řidiče vozidla Ford a je tedy ve stejné části technicky nepřijatelná.

14.2.6 Souhrn shody a technické přijatelnosti odpovědí účastníků DN

Tabulka 39 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování

Počet hodnocených výpovědí / podíl na celkovém počtu hodnocených				
neshoda	změna	shoda	celkem	nehodnoceno
3	1	3	7	5
43 %	14 %	43 %	100 %	

Tabulka 39 obsahuje souhrn vyhodnocení počtu technicky přijatelných a nepřijatelných hodnocených odpovědí. Vypovídací schopnost tabulky je snížena kvůli nízkému počtu svědků a účastníků, kteří navíc podali nemnoho výpovědí a také proto, že na značnou část otázek nebyla ve výpovědích nalezena odpověď. Jedná se de facto o souhrnné hodnocení odpovědí osádky vozidla Mercedes AMG. Můžeme říct, že k výrazné změně i ke shodě výpovědi došlo u stejného množství případů – 43 %.

Tabulka 40 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování

technická přijatelnost	ne	ano	celkem
celkem	9	13	22
podíl na celku	41 %	59 %	100 %

Tabulka 40 zobrazuje celkové počty technicky přijatelných a nepřijatelných odpovědí na zvolené otázky zahrnující již odpovědi u všech svědků a účastníků DN. Výsledek může být interpretován tak, že 59 % odpovědí všech svědků / účastníků DN bylo technicky přijatelných a 41 % odpovědí bylo technicky nepřijatelných.

15 CELKOVÉ POZNATKY O PROBLEMATICE TECHNICKÉ PŘIJATELNOSTI VÝPOVĚDÍ

Na základě zjištěných skutečností můžeme ve zkratce říct, že při posuzování technické přijatelnosti výpovědi je třeba vzít v potaz především:

- Kognitivní schopnosti jedince a z toho plynoucí vliv nepřesnosti odhadu.
- Místo, ze kterého jedinec událost vnímal.
- Vliv paměťových omezení na vnímanou informaci.
- Vzájemná plauzibilita popisovaných poškození.
- Vliv psychologických aspektů.
- Vliv právních aspektů především vzhledem k motivaci jedince.

15.1 VÝSLEDKY PROVEDENÝCH ŠETŘENÍ

Následující kapitola představuje ucelený souhrn poznatků získaných řešením vybraných otázek u 5 skutečných dopravních nehod. Především z důvodu odlišných možností porovnání je kapitola rozdělena na otázku technické přijatelnosti a otázku vzájemné shody odpovědí.

15.1.1 Technická přijatelnost výpovědí

Jelikož byly u vybraných DN otázky zvoleny tak, aby pokud možno co nejvíce reflektovaly specifika každého případu, není možné výsledky technické přijatelnosti vzájemně přímo porovnávat. Z toho důvodu budou závěry hodnocení technické přijatelnosti výpovědí okomentovány jednotlivě pro každou řešenou DN.

Poznátky a závěry z DN 1

Jako technicky nepřijatelné bylo označeno 100 % hodnocených odpovědí, které v tomto případě zahrnují pouze odpovědi řidiče VW. Podstatnou, avšak těžko ověřitelnou skutečností z výpovědi řidiče VW je výskyt protijedoucího automobilu, jehož jízdou měla být DN způsobena. Pro neexistenci jiných svědeckých výpovědí, je v tomto případě možné se zabývat především výhledovými možnostmi řidiče VW. Z dostupné fotodokumentace je totiž zřejmé, že se jednalo o rovný a přehledný úsek silnice (MS se nachází přibližně uprostřed tohoto úseku) a je tedy otázkou, proč by řidič na vozidlo jedoucí v protisměru částečně v levém jízdním pruhu nemohl reagovat dříve – například brzděním.

Dále u této DN byla řešena problematika pojistných podvodů. Jednotlivé znaky, které je při podezření na pokus o pojistný podvod u poškozeného vozidla i na MS třeba sledovat, byly uvedeny v kapitole 10.1. Na tomto základě a na základě znalosti obsahu revizního znaleckého posudku ÚSI bylo u této konkrétní DN vysloveno podezření, že se řidič VW pokoušel nárazem do pevné překážky způsobit poškození, která by překryla jiná, dříve způsobená, poškození. O technické nepřijatelnosti výpovědi, ve které řidič VW popřel jakékoli předchozí poškození jeho vozidla, bylo možno usuzovat na základě částečné nekoherence poškození na vozidle s předpokládaným poškozením při takové havárii.

Jelikož se pachatelé pojistných podvodů musejí při popisu nehodového děje, přinejmenším částečně uchýlit ke lži, je možné k jejímu odhalení využít psychologické metody. V kapitole 6.5.3 byla popsána jedna z metod, kterými je lež možno odhalit a která se zároveň pravděpodobně týká i tohoto případu. Policisté zasahující na místě DN v několika výpovědích nezávisle na sobě uvedli, že se řidič vozidla VW na místě DN při řešení události choval nepřiměřeně okolnostem – usmíval se – což právě mohlo být projevem nevěrohodné výpovědi.

Poznátky a závěry DN 2

Tento případ obsahuje velký počet vypovídajících osob, z toho důvodu je vhodný i pro komplexnější závěry řešené problematiky. Provedeným šetřením u celkem 14 osob (11 svědků a 3 účastníci DN) byla vzájemná neshoda hodnocených odpovědí 10 %, ke změně došlo u 7 % a ke shodě u 83 % z celkového počtu 94 hodnocených odpovědí.

Při řešení technické přijatelnosti jednotlivých výpovědí svědků bylo nutné ověřit, jaké měli možnosti pozorování nehodového děje. Vzhledem k neobvyklému počtu svědků, kteří se navíc vyskytovali na různých místech, bylo jedinou možností pro ověření technické přijatelnosti jejich výpovědí, provedení několika vyšetřovacích pokusů. Byla zjištěna značná diverzita v technické přijatelnosti i ve vzájemné shodě jednotlivých výpovědí, což jenom potvrdilo dříve uvedenou skutečnost, že je svědecké výpovědi třeba posuzovat jednotlivě.

Poznátky a závěry DN 3

Za technicky přijatelné bylo označeno 86 % odpovědí svědků a jediného účastníka DN. Je třeba uvést, že neexistují výpovědi druhého účastníka – řidiče motocyklu, neboť ten při nehodě zemřel. Jelikož dle závěrů revizního znaleckého posudku ÚSI měla technika jízdy řidiče motocyklu zásadní vliv na způsobení DN, je možné předpokládat, že by v případě přežití řidiče a existence výpovědí došlo k výrazné změně nejen u počtu technicky přijatelných odpovědí.

Z výše uvedených důvodů byly v této práci z pohledu technické přijatelnosti výpovědi řešeny zejména výhledové možnosti řidiče vozidla Škoda při příjezdu do křižovatky a dávání přednosti v jízdě protijedoucím vozidlům. Tyto skutečnosti bylo třeba ověřit šetřením na místě, které bylo provedeno jak v rámci vypracování revizního znaleckého posudku, tak i v rámci této práce. U této DN existovalo podezření, že mohlo dojít k zakrytí výhledu vlivem vzrostlé vegetace – z toho důvodu bylo důležité šetření provést ve stejném ročním období, ve kterém k DN došlo, byť je samozřejmě možné předpokládat změnu ve vzrůstu vegeta s průběhem doby.

Prověřována byla také míra nepřesnosti odhadu vzdáleností a rychlostí, při které bylo využito vlastní měření provedené autorem této práce, které je obsaženo v kapitole 5.4. Nepřesnost odhadů zjištěná tímto měřením byla porovnávána s nepřesností odhadů vzdáleností ve svědeckých výpovědích – výsledky jsou obsaženy v kapitole 12.2.5.

Poznátky a závěry DN4

U této DN se otázky technické přijatelnosti výpovědí vztahovaly zejména k vzájemné viditelnosti obou účastníků, u řidiče vozidla taxi potom především k možnostem odhadu velikosti rychlosti vozidla PČR. Řešením střetu s využitím znalosti způsobených poškození a dalších skutečností, bylo zjištěno, že vozidlo PČR se před střetem úsekem s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h pohybovalo rychlostí cca 90 km/h a že řidič vozidla taxi měl jen velmi omezené možnosti k zaregistrování této rychlosti – zásadní skutečností byl fakt, že dle zjištění znaleckého posudku ÚSI neexistovalo optické vodítko, které by v tom řidiči pomohlo. Problematiku vizuálního vnímání popisuje kapitola 5 a problematiku odhadu rychlosti pohybu přímo kapitola 5.3.

Dále byla zkoumána velikost nepřesnosti odhadu vzdáleností osádkou vozidla PČR. Pro porovnání nepřesnosti bylo stejně jako u předchozí DN využito vlastní měření, které je blíže popsáno v kapitole 5.4.

Poznátky a závěry DN 5

U této DN byla posuzována jednak technická přijatelnost výpovědí účastníků a svědků o příčinách a průběhu střetu vozidel. Zásadní byla především velikost zpomalení vozidla Mercedes AMG, kde bylo znaleckým posudkem ÚSI prokázáno prudké brzdění na hranici adheze, čímž mohlo být poukázáno na technickou nepřijatelnost výpovědi řidiče tohoto vozidla a naopak potvrzena technická přijatelnost výpovědi řidiče vozidla Mercedes S.

Dále byla posuzována míra nepřesnosti odhadu řidiče vozidla Ford, který se týkal události předcházející předmětné DN. Za použití údajů z výpovědi řidiče a spolujezdkyně vozidla Ford byla vypočtena potřebná dráha, respektive potřebný čas pro zastavení obou vozidel a byla zjištěna nepřijatelnost výpovědí. Bylo tak poukázáno na značnou nepřesnost odhadu svědka.

15.1.2 Vzájemná shoda odpovědí u jednotlivých DN

Kromě výše uvedených vlivů má nepochybně na změny ve svědecké výpovědi vliv i vlastní postavení osoby v případě. Zde se jedná především (avšak ne nutně vždy) o osobu podezřelou, obviněnou, případně obžalovanou z trestného činu, kde existuje předpoklad, že se svou výpovědí bude snažit obhajovat a s přihlédnutím ke skutečnostem uvedeným v kapitole 6.2.2 nemůžeme automaticky předpokládat pravdivost výpovědi.

- **DN 1** je specifická neexistencí přímých svědků, protože mohlo být provedeno hodnocení vzájemné shody výpovědí pouze u řidiče vozidla VW, výsledkem je vzájemná shoda hodnocených odpovědí na úrovni 60 %.
- **U DN 2** je vidět, že zdaleka nejvyšší vzájemná neshoda výpovědí (100 %) je u řidiče vozidla P, který výpovědi podal jako obviněný a následně obžalovaný. A který dle závěrů revizního znaleckého posudku ÚSI uvedl nepravdivé – technicky nepřijatelné skutečnosti, jimiž se snažil prokázat vlastní nevinu.
- **U DN 3** je možnost porovnání omezena neexistencí výpovědi řidiče motocyklu, který na následky střetu s vozidlem zemřel. U ostatních svědků navíc vzájemnou shodu výpovědí nebylo možno určit. I přesto však u řidiče vozidla Škoda, který výpovědi podal jako podezřelý, můžeme vidět, že ve vzájemné shodě nebyla žádná jeho výpověď, protože 75 % hodnocených odpovědí se vzájemně neshodovalo vůbec a u 25 % byla určitá změna.
- **U DN 4** vidíme nejnížší míru shody v odpovědích řidiče vozidla PČR, který vypovídal jako podezřelý a dle zjištění revizního znaleckého posudku ÚSI uvedl ve snaze o vlastní obhajobu hrubě a nepravdivě rychlost jízdy jím řízeného vozidla bezprostředně před předmětnou DN.
- **U DN 5** je vzájemná neshoda odpovědí nejvyšší u spolujezdkyně vozidla Mercedes AMG, která ve své první výpovědi uvedla, že na ni řidič vozidla Mercedes AMG po předmětné DN naléhal a pokoušel se ji donutit ke křivé výpovědi. V tomto světle se následná změna prvotní výpovědi, kde svědkyně předmětnou DN popsala přibližně

ve shodě se závěry znaleckého posudku ÚSI, jeví poněkud nevěrohodně, otázky tohoto typu však znalci řešit nepřísluší a proto nebudou dále řešeny ani v této práci.

15.1.3 Souhrnné porovnání změn výpovědí

Jak bylo uvedeno v kapitole 9, pro účely této práce byly na základě znalosti jednotlivých případů vytvořeny otázky, na které byly následně ve svědeckých výpovědích hledány odpovědi. Tyto otázky a odpovědi tedy představují jakési zjednodušení, díky kterému bylo možné přehledně řešit problematiku změny svědecké výpovědi s během času. Jelikož však u každé dopravní nehody nevystupoval stejný počet osob (ve smyslu svědků a účastníků DN) a stejný nebyl ani počet otázek, byly získané hodnoty pro možnost vzájemného porovnání napříč dopravními nehodami vyjádřeny procentuálně. Dalším aspektem je, že ke všem otázkám nebyly ve svědeckých výpovědích nalezeny odpovědi, proto je u všech hodnocení vzájemné shody uvedeno, že se jedná o „podíl z hodnocených“. Stejně tomu tak bude i v celkovém hodnocení všech vybraných dopravních nehod.

Tabulka 41 – Hodnocení změny výpovědi u všech řešených DN, zdroj: vlastní zpracování

	neshoda	změna	shoda
DN 1	0%	40%	60%
DN 2	10%	7%	83%
DN 3	75%	25%	0%
DN 4	0%	13%	88%
DN 5	43%	14%	43%
průměr	25%	20%	55%
medián	10%	14%	60%

V předchozí tabulce vidíme, že vzájemná shoda odpovědí jednotlivých účastníků se poměrně liší. Pokud vyloučíme DN 3, u které bylo shodu odpovědí možno sledovat pouze u jedné osoby, vidíme, že shoda u výpovědi spíše převažuje. Výjimkou je DN 5, u které byl stejný počet shodných a neshodných odpovědí.

15.2 ZÁVĚR

Tato práce se tematicky zabývá silničními dopravními nehodami, konkrétně problematikou posouzení technické přijatelnosti výpovědí svědků a účastníků dopravních nehod se zaměřením na vnímání času, prostoru a na změny výpovědi v průběhu času. Před řešením výpovědí svědků a účastníků u konkrétních dopravních nehod, bylo nutné popsat způsoby, jakými člověk vnímá své okolí, jakým způsobem informace zaznamenává ve své paměti, jaké vlivy to mohou ovlivnit, jakým způsobem může člověk informace předávat a jak může být ověřena pravdivost těchto informací. Pro vytvoření komplexního náhledu na problematiku svědeckých výpovědí, byl rovněž proveden exkurz do oblasti správního a trestního práva se zaměřením na výsledky osob. Samotná technická stránka výpovědí pak byla řešena a popsána u každé konkrétní dopravní nehody zvlášť, dle konkrétního případu a v souhrnné kapitole jako celek.

Pro účely této práce bylo nastudováno celkem 25 znaleckých posudků o dopravních nehodách, jež byly autoru této práce poskytnuty z archivu Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně. Z těchto 25 znaleckých posudků bylo vybráno 5 případů, které zapadaly do zamýšleného konceptu této práce. Byla provedena anonymizace osobních a dalších konkrétních údajů o vozidlech a místech. Jako první byla vybrána DN obsahující havárii vozidla s důvodným podezřením na pokus o pojistný podvod, kde byla prověřována technická přijatelnost popisu nehodového děje a způsobeného poškození ve výpovědi. Dále byla vybrána DN, při které došlo ke sražení chodkyně osobním automobilem za účasti značného počtu očitých svědků, u nichž byla zjišťována technická přijatelnost výpovědí vzhledem k možnostem sledování nehodového děje. Především pro účely druhé a třetí vybrané dopravní nehody bylo autorem této práce provedeno vlastní měření přesnosti odhadů vzdáleností a rychlostí u 20 osob různého věku. Jako třetí byla vybrána DN, kde došlo ke srážce osobního automobilu s motocyklem při odbočování v křižovatce, za účasti několika očitých svědků. Pro účely zpracování DN 3 byly autorem této práce výhledové poměry na místě osobně ověřeny. Jako čtvrtá DN byl vybrán případ srážky dvou osobních automobilů při odbočování v křižovatce, kde byla revizním znaleckým posudkem ÚSI zjištěna technická nepřijatelnost výpovědí účastníků ve formě rychlosti jízdy jejich vozidla, která měla zásadní vliv na možnosti odvrácení střetu oběma účastníky. Jako pátá DN byl vybrán případ srážky dvou vozidel na dálnici, ke které pravděpodobně došlo vybrzděním – úmyslným prudkým zpomalením jednoho vozidla bezprostředně před vozidlem druhým. U této DN byly mimo jiné sledovány významné změny ve výpovědi jedné účastnice a dále také technická přijatelnost výpovědí dvou osob, které byly svědky události mající nepřímý vztah k DN 5.

Kvůli hodnocení technické přijatelnosti a hodnocení změn v průběhu času, bylo u každé vybrané DN vždy vytvořeno několik otázek majících vztah k průběhu či dalším okolnostem konkrétní DN. Na tyto otázky pak byly v jednotlivých svědeckých výpovědích hledány odpovědi. Díky tomu mohly být mimo jiné sledovány změny v odpovědích jednotlivých svědků, či účastníků a podobně mohlo být zacházeno i s informacemi o technické přijatelnosti jejich odpovědí. Na základě těchto dat pak bylo sestaveno souhrnné hodnocení změny výpovědí v průběhu času. U pěti vybraných dopravních nehod bylo řešeno celkem 157 otázek, které byly obsaženy v celkem 74 výpovědích u 27 osob.

Přílohou této práce je soubor aplikace Microsoft Excel, který obsahuje odpovědi na otázky u všech šetřených osob. Odpovědi byly v MS Excel analyzovány do souhrnných celků a v práci následně prezentovány jednak v souhrnných komentářích u každé DN a jednak v závěrečném souhrnném hodnocení, které spolu s dalšími zjištěními obsahuje kapitola č. 15. K vzájemné shodě výpovědí je ve zkratce možno uvést, že u jednotlivých dopravních nehod byla velmi rozdílná – pohybovala se od 0 % 88 %. Z toho je patrné, že v této oblasti není možné činit obecné závěry a změny výpovědí je třeba sledovat pro každý jednotlivý případ a osobu zvlášť. Pokud se na tuto problematiku podíváme z úrovně jednotlivých osob, zjistíme, že nejnížší míru shody odpovědí vykazují výpovědi osob, u kterých bylo následně zjištěno zavinění.

Kapitola č. 15 obsahuje rovněž výsledky technické přijatelnosti výpovědí za všechny řešené DN. Kromě skutečností vztahujícím se ke konkrétním DN, můžeme uvést i další podstatné skutečnosti spíše obecného charakteru. Jsou to především omezení vycházející z možností lidských smyslů, především zraku, u kterých je nutno přihlížet k možnému zakrytí výhledu, ke stáří jedince, k jeho fyzickému a duševnímu zdraví, duševnímu rozpoložení, k jeho zkušenostem s vnímanými skutečnostmi, genetickým predispozicím, k jeho paměťovým schopnostem. Rovněž u otázky technické přijatelnosti jednotlivých odpovědí platí, že byla zpravidla (ne však vždy) nejnížší u osob, u nichž bylo následně zjištěno zavinění DN.

Počáteční předpoklad o značné obsáhlosti tématu této práce se při jejím vypracovávání potvrdil, dalo by se říct, že toto zjištění koresponduje s neustálým rozvojem technických i netechnických oborů, kterým se interdisciplinární obor Soudní inženýrství věnuje. Snahou této práce bylo zaměřit se na nejpodstatnější vlivy působící na výpověď svědka, neboť postihnutí všech vlivů a okolností by vyžadovalo práci mnohem rozsáhlejší. Práce by dále mohla být rozšířena o větší počet zkoumaných dopravních nehod, přičemž by mohlo být provedeno šetření, zda jsou časové změny v obdobných případech podobné. Další oblastí, které by se bylo možné věnovat je míra nepřesnosti odhadů rychlostí a vzdáleností v případě, kdy odhad provádějící

osoba nestojí na místě, ale sama se pohybuje ve vozidle, přičemž by mohlo být provedeno srovnání případů, kdy tato osoba pozoruje vozidlo jedoucí stejnou rychlostí různým způsobem – tzn. přes čelní sklo, či v některém ze zpětných zrcátek. Přínosné by také mohlo být zjištění, zda a případně jak velký existuje rozdíl ve vnímání stejné rychlosti u různých vozidel – zejména rozdíl mezi osobním automobilem a motocyklem. Samostatnou kapitolou jsou pak nové metody pořizování důkazních materiálů, spočívající především v nepřeborném množství nových technologií, často již integrovaných přímo do vozidel. Tyto technologie mohou informace o nehodovém ději jednak účelně doplnit, ale mohou také napomoci při ověřování technické přijatelnosti a v některých případech mohou zcela nahradit svědecké výpovědi.

16 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

16.1 KNIHY

- ATKINSON, Rita L. Psychologie. Praha: Portál, 2003. ISBN 80-717-8640-3.
- BRADÁČ, Albert, Miroslav KLEDUS a Pavel KREJČÍŘ. Soudní znaleství. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. ISBN 978-80-7204-704-8.
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Přecházení chodců přes pozemní komunikace: metodika. Brno: CDV, 2010. ISBN 978-80-86502-06-9.
- ČÍRTKOVÁ, Ludmila. Forenzní psychologie. 3., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-461-9.
- DRAŠTÍK, Antonín. Trestní zákoník: komentář. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-790-4.
- FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. Trestní právo procesní. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-750-8.
- CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 3. vyd. Praha: Leges, 2013. Student (Leges). ISBN 978-80-87576-64-9.
- JEMELKA, Luboš. Správní řád: komentář. 3. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-401-8.
- MATOUŠKOVÁ, Ingrid. Aplikovaná forenzní psychologie. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4580-0.
- RÁBEK, Vlastimil (ed.). Vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu - denní doba: (sborník tuzemských a převzatých cizojazyčných publikací) = Menschliche Wahrnehmung und Entscheidungsprozesse in Straßenverkehr - Tageszeit : (Sammelbuch inländischer und übernommener fremdsprachigen Veröffentlichungen). Olomouc: Properus, 2014. ISBN 978-80-904944-2-8.
- RÁBEK, Vlastimil. Vnímání a rozhodování účastníků silničního provozu - noční doba: (sborník tuzemských a převzatých cizojazyčných publikací) = Menschliche Wahrne-

hmung und Entscheidungsprozesse in Straßenverkehr - Nachtzeit : (Sammelbuch inländischer und übernommener fremdsprachigen Veröffentlichungen). Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. ISBN 978-80-7395-816-9.

- SPURNÝ, Joža. Psychologie výslechu. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. ISBN 978-80-7380-153-3.
- STRAUS, Jiří. Úvod do kriminalistiky. 3., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-367-4.
- ŠIKL, Radovan. Zrakové vnímání. Praha: Grada, 2012. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-3029-5.
- VEDRAL, Josef. Správní řád: komentář. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: BOVA POLYGON, 2012. ISBN 978-80-7273-166-4.
- ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNÁŘÍK. Doprava a přeprava. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2008. ISBN 978-80-7270-030-1.

16.2 LEGISLATIVNÍ ZDROJE

- Vyhláška Ministerstva spravedlnosti č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 03. 05. 2016].
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 15. 02. 2016], (dále jen: „zákon o pozemních komunikacích“ nebo „ZPK“).
- Zákon č. 141/1961 Sb., O trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 15. 02. 2016], (dále jen: „trestní řád“ nebo „TŘ“).
- Zákon č. 168/1999 Sb., O pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 09. 04. 2016], dále jen: „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“).
- Zákon č. 200/1990 Sb., O přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 05. 05. 2016], (dále jen: „zákon o přestupcích“)

- Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 03. 05. 2016], (dále jen: „zákon o znalcích a tlumočnících“).
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 04. 05. 2016], (dále jen: „ZPPK“)
- Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 14. 03. 2016], (dále jen: „trestní zákon“ nebo „TZ“).
- Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád, ve znění pozdějších předpisů. In: Alfa CD [právní informační systém]. Praha: Soft Books s.r.o. [cit. 04. 05. 2016], (dále jen: „správní řád“ nebo „SŘ“).

16.3 ELEKTRONICKÉ ZDROJE

- Agresivita za volantem roste. In: Český rozhlas [online]. 2011 [cit. 2016-04-29]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/834655
- Archiv Ústavu soudního inženýrství, Vysoké učení technické v Brně.
- BĚLOUŠKOVÁ, Kristina. Interpretace výsledků technické analýzy nehody na křižovatce ve vztahu k právním rozhodnutím. Brno, 2010. Diplomová práce. Ústav soudního inženýrství Vysoké učení technické v Brně. Vedoucí práce Ing. Bc. Marek Semela Ph.D. Dostupné z: <https://dspace.vutbr.cz/bitstream/handle/11012/41061/Diplomov%C3%A1%20pr%C3%A1ce.pdf?sequence=1>
- BEZOUŠKA, Petr. Co je to škoda a co je to újma. In: PRK Partners: advokátní kancelář [online]. Praha: PRK Partners, 2015 [cit. 2016-05-21]. Dostupné z: <http://www.prk-partners.cz/rekodifikace/legislativni-novinky/395-co-je-to-skoda-a-co-je-to-ujma>
- Blind-Spot Space [online]. [cit. 2016-04-24]. Dostupné z: <http://themetapicture.com/thats-a-lot-of-blind-spot-space>
- BRADÁČ, Albert. K řešení nehod s použitím vícetělesového systému. In: AB Crash Consult s.r.o. - výukové prostředí Moodle [online]. [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://moodle.abcrashconsult.cz/subdom/moodle/mod/page/view.php?id=38>

- ČT 24. Za šera a v noci můžete na silnici jen v oblečení s reflexními prvky. Česká televize [online]. 2015 [cit. 2016-02-06]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1516228-za-sera-a-v-noci-muzete-na-silnici-jen-v-obleceni-s-reflexnimi-prvky>
- ČUŘÍKOVÁ, Pavla. Nemajetková újma dle NOZ. In: Bulletin advokacie [online]. Praha: Česká advokátní komora, 2015 [cit. 2016-05-21]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/nemajetkova-ujma-dle-noveho-obcanskeho-zakoniku>
- Dohoda o vině a trestu. Epravo.cz [online]. [cit. 2016 – 05 – 04]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/dohoda-o-vine-a-trestu-85854.html>
- DÖMÉNYOVÁ, Irena. Specifikace některých intervenujících proměnných v paměťovém výkonu [online]. Brno, 2011 [cit. 2016-05-11]. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/179949/ff_m/Domenyova_DP.pdf. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce PhDr. Pavel Humpolíček, Ph.D.
- GAŽOVÁ, Iva. Pojistné podvody. Brno, 2009. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně. Vedoucí práce Prof. PhDr. Hana Vykopalová CSc. Dostupné z: <https://goo.gl/pc7nHh>
- Google Maps: Street View. 2009 [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://www.maps.google.com>
- Hybnost, impuls síly. Nabla [online]. [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://www.nabla.cz/obsah/fyzika/mechanika/hybnost-impuls-sily.php>
- IMLAUF, Antonín. Černé skříňky v automobilech? Možná už brzy. Tipcars [online]. 2014 [cit. 2016-02-05]. Dostupné z: <http://www.tipcars.com/magazin-cerne-skrinky-v-automobilech-mozna-uz-brzy-7260.html>
- Když se stane dopravní nehoda. In: Policie České republiky [online]. Praha: Policie ČR, 2015 [cit. 2016-05-03]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/akce-a-projekty-prevence-kdyz-se-stane-dopravni-nehoda.aspx>
- KLEDUS, Robert. Obecná metodika soudního inženýrství [online]. Brno, 2012 [cit. 2016-05-02]. Dostupné z: https://www.vutbr.cz/www_base/priloha.php?dpid=61865. Elektronická studijní opora. Vysoké učení technické v Brně.
- KOLOŠ, Petr. Před 125 lety vynalezl Gottlieb Daimler první automobil. In: Český rozhlas [online]. Praha, 2014 [cit. 2015-12-23]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/technika/_zprava/pred-125-lety-vynalezl-gottlieb-daimler-prvni-automobil--776605

- MRÁZEK, Jan. Vliv prvku pasivní bezpečnosti vozidel při kolizích s chodci. Brno, 2010. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně. Vedoucí práce Ing. Tokař Stanislav. Dostupné z: https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_ve-rejne.php?file_id=41247
- ONDRŮŠKOVÁ, Pavla. Věrohodnost svědecké výpovědi. Brno, 2006. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce JUDr. Drahomíra Houbová, CSc. Dostupné z: <https://goo.gl/CCtXfM>
- Policisté šetřili v roce 2015 více než 93 000 dopravních nehod. Prvnizpravy.cz [online]. Easy Communications s.r.o. [cit. 2016-01-13]. Dostupné z: <http://prvnizpravy.parlamentnilisty.cz/zpravy/ZPRAVY/policiste-setrili-v-roce-2015-vice-nez-93-000-dopravnich-nehod/>
- Poznávací procesy, receptory, čítí, vnímání, představování (představy). In: Škola v html[online]. 2005 [cit. 2016-05-15]. Dostupné z: <http://scottie.bo-rec.cz/skhtml/Zsv/20.A.htm>
- PRÁŠKOVÁ, Helena. Základy odpovědnosti za správní delikty. V Praze: C.H. Beck, 2013. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-456-8.
- Právo a terénní sociální práce. Člověk v právu [online]. 2012 [cit. 2016-02-04]. Dostupné z: <http://www.clovekvpravu.cz/trestni-pravo-aktualizovano-k-112012-452/trestni-pravo-procesni-456/obvineny-776/pojmy-podezrely-obvineny-obzalovany-odsouzeny-777>
- Přehled o nehodovosti: Na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015. Policie ČR [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie, 2015 [cit. 2015-12-25]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/2-2015-12-informace-pdf.aspx>
- Přehled o nehodovosti: Na pozemních komunikacích v České republice. In: Policie České republiky [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2015 [cit. 2016-05-21]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/prehled-nehodovosti-za-rok-2014-pdf.aspx>
- Příprava zákona o znalcích. In: Česká justice [online]. 2015 [cit. 2016-05-15]. Dostupné z: <http://www.ceska-justice.cz/2015/12/priprava-zakona-o-znalcich-kvuli-zmenam-bude-potreba-soudum-pridat-penize-zni-z-justice/>
- SEMELA, Marek. Trestněprávní aspekty znaleckého zkoumání. Brno, 2008. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce JUDr. Marek Fryšták, Ph.D.

- SEMELA, Marek. Analýza silničních nehod II [online]. Brno: VUT ÚSI, 2014. [cit. 2016-05-10]. ISBN 978-80-214-5038-0. Dostupné z: http://www.vutbr.cz/www_base/priloha.php?dpid=62000
- Senzorické procesy a vnímání. In: Studium psychologie [online]. [cit. 2016-04-28]. Dostupné z: <http://www.studium-psychologie.cz/obecna-psychologie/6-senzoricke-procesy-a-vnimani.html>
- SEZNAM A.S. Mapy.cz [online, 1:500]. 49°11'11.6"N 15°26'54.7"E: OpenStreetMap, 2015 [cit. 2016-05-21]. Dostupné z: <http://jdem.cz/b8uux5>
- SEZNAM A.S. Mapy.cz [online, 1:500]. 49°11'11.6"N 15°26'54.7"E: OpenStreetMap, 2015 [cit. 2016-05-21]. Dostupné z: <http://jdem.cz/b8uux5>
- SEZNAM A.S., Mapy.cz: TopGis, s.r.o., 2015. [cit. 2016-15-04].
- Sražený chlapec, kterého řidič pohodil v lese, nemusí platit škodu na autě. In: Novinky.cz [online]. Seznam.cz, a.s., 2009 [cit. 2016-01-13]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/krimi/184261-srazeny-chlapec-ktereho-ridic-pohodil-v-lese-nemusi-platit-skodu-na-aute.html>
- Stadia trestního řízení. Nejvyšší státní zastupitelství: Česká republika [online]. [cit. 2016-05-04]. Dostupné z: <http://www.nsz.cz/index.php/cs/prubeh-rizeni-v-trestnich-a-netrestnich-vecech/stadia-trestniho-izeni>
- ŠATRA Martin, Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod [online]. Plzeň, 2011 [cit. 2016-02-02]. Dostupné z: <https://goo.gl/BvzeJs>. Diplomová práce. Západočeská univerzita v Plzni. Vedoucí práce JUDr. Vavera František PhD.
- TESAŘÍK, Bohumil. Henry Ford a pásová výroba automobilů. In: Automa [online]. Děčín: Automa – časopis pro automatizační techniku, s. r. o., 2014 [cit. 2016-05-21]. Dostupné z: http://automa.cz/index.php?id_document=52613
- Změny v hlášení dopravní nehody od ledna 2009. In: Povinné ručení.com [online]. [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: <http://www.povinne-ruceni.com/clanek-zmeny-v-hlaseni-dopravni-nehody-od-ledna-2009>.

17 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Zorné pole řidiče tahače, zdroj: [vlastní zpracování].....	19
Obrázek 2 – Tzv. „mrtvý úhel“ výhledu řidiče nákladní automobilu, zdroj: převzato z ().....	20
Obrázek 3 – letecký snímek místa měření s popisky měřených úseků, zdroj: vlastní zpracování na základě ()	25
Obrázek 4 – Úsek L1, zdroj: vlast. zprac.	25
Obrázek 5 – Úsek L2, zdroj: vlast. zprac.	25
Obrázek 6 – Úsek L3, šipka ukazuje místo, kde stál automobil při odhadu vzdálenosti, zdroj: vlastní zpracování dle (60).	26
Obrázek 7 – fotografie místa DN, zdroj: převzato z (52).....	69
Obrázek 8 – vyznačení nejzřetelnějších poškození na vozidle VW, zdroj: převzato z (52)	70
Obrázek 9 – Nárazová konfigurace vozidla VW do propustku, zdroj: převzato z (52)	70
Obrázek 10 – výhledové možnosti z vozidla, zdroj: převzato z (52, s. 123).....	75
Obrázek 11 – Výhledové možnosti z vozidla P, zdroj: převzato z (52, s. 123).....	75
Obrázek 12 – rozfázovaný, technicky přijatelný průběh nehodového děje, zdroj: převzato z (52)	86
Obrázek 13 – Simulace maximálně možného zakrytého výhledu ve zpětném zrcátku vozidla Tatra, zdroj: převzato z (52).	89
Obrázek 14 – náčrtek místa DN, vozidlo v bodě 1 je 20 m před VBM, v bodě 2 je 10 od VBM [vlastní zpracování]	96
Obrázek 15 – Výhled z vozidla z místa 1 na figuranta 120 m od VBM [vlastní zpracování]..	96
<i>Obrázek 16 – Výhled z vozidla 10 m od VBM na figuranta vzdáleného 120 m od VBM [vlastní zpracování]</i>	<i>96</i>
Obrázek 17 – výhled z místa řidiče ze vzdálenosti 30 m od VBM, zdroj: převzato z ().....	99
Obrázek 18 – výhled z místa řidiče ze vzdálenosti 60 m od VBM, zdroj: převzato z (60).....	99

18 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Výsledky odhadů délky úseků, zdroj: vlastní zpracování	26
Tabulka 2 – Výsledky odhadů rychlostí [vlastní zpracování]	28
Tabulka 3 – popis využití metodiky, zdroj: vlastní zpracování	62
Tabulka 4 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování	70
Tabulka 5 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování	70
Tabulka 6 – Metodika hodnocení vzájemné shody a t. přijatelnosti, zdroj: vlastní zpracování	74
Tabulka 7 – Odpovědi řidiče vozidla P, zdroj: vlastní zpracování	74
Tabulka 8 – Odpovědi řidičky vozidla V, zdroj: vlastní zpracování	76
Tabulka 9 – Odpovědi spolujezdkyně vozidla V, zdroj: vlastní zpracování	77
Tabulka 10 – Odpovědi svědka 1, zdroj: vlastní zpracování	78
Tabulka 11 – Odpovědi svědka 2, zdroj: vlastní zpracování	80
Tabulka 12 – Odpovědi svědka 3, zdroj: vlastní zpracování	81
Tabulka 13 – Odpovědi svědka 4, zdroj: vlastní zpracování	82
Tabulka 14 – Odpovědi svědka 5, zdroj: vlastní zpracování	83
Tabulka 15 – Odpovědi svědka 6, zdroj: vlastní zpracování	84
Tabulka 16 – Odpovědi svědka 7, zdroj: vlastní zpracování	86
Tabulka 17 – Odpovědi svědka 8, vlastní zpracování	87
Tabulka 18 – Odpovědi svědka 9, zdroj: vlastní zpracování	89
Tabulka 19 – Odpovědi svědka 10, zdroj: vlastní zpracování	90
Tabulka 20 – Odpovědi svědka 11, zdroj: vlastní zpracování	91
Tabulka 21 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování	92
Tabulka 22 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování	93
Tabulka 23 – Odpovědi řidiče vozidla Škoda, zdroj: vlastní zpracování	94
Tabulka 24 – Odpovědi řidiče taxi, zdroj: vlastní zpracování	98

Tabulka 25 – Odpovědi spolujezdkyně taxi, zdroj: vlastní zpracování.....	99
Tabulka 26 – odpovědi řidiče vozidla MAN, zdroj: vlastní zpracování	100
Tabulka 27 – Výpočet potřebné dráhy / rychlosti pro splnění výroků výpovědi, zdroj: vlastní zpracování.....	101
Tabulka 28 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování	101
Tabulka 29 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování	101
Tabulka 30 – odpovědi řidiče taxi, zdroj: vlastní zpracování.....	102
Tabulka 31 – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování.....	107
Tabulka 32 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování	108
Tabulka 33 – výpověď řidiče vozidla Mercedes AMG, zdroj: vlastní zpracování	110
Tabulka 34 – odpovědi spolujezdkyně vozidla Mercedes AMG, zdroj: vlastní zpracování ..	111
Tabulka 35 – odpovědi řidiče vozidla Mercedes S, zdroj: vlastní zpracování	113
Tabulka 36 – odpovědi řidiče vozidla Ford, zdroj: vlastní zpracování	114
Tabulka 37 – dráha a čas – brzdění Mercedesu AMG do zastavení, zdroj: vlastní zpracování	116
Tabulka 38 – spolujezdkyně vozidla Ford, zdroj: vlastní zpracování	116
<i>Tabulka 39</i> – souhrn vzájemné shody odpovědí, zdroj: vlastní zpracování.....	117
Tabulka 40 – souhrn technické přijatelnosti výpovědí, zdroj: vlastní zpracování	117
Tabulka 41 – Hodnocení změny výpovědi u všech řešených DN, zdroj: vlastní zpracování	122

19 SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 – poměr mezi počtem ujetí a neujetí z místa DN, při ujetí navíc v závislosti na zavinění, zdroj: vlastní zpracování na základě (10).....	14
Graf 2 – vývoj počtu DN za období 2009 až 2015, zdroj: vlastní zpracování dle (10,).....	15
Graf 3 – vývoj počtu osob usmrčených při DN, zdroj: vlastní zpracování dle (10 a 12).....	16
Graf 4 – vyobrazení výsledků odhadů délky úseků, zdroj: vlastní zpracování	27
Graf 5 – Výsledky měření odhadu rychlostí v_1 , v_3 , zdroj: vlastní zpracování	29

Graf 6 – Výsledky měření odhadů rychlostí v_2 , v_4 , zdroj: vlastní zpracování	29
Graf 7 – Ebbinghausova křivka, zdroj: převzato z (24)	35

20 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

2D – dvoudimenzionálnost (dvojrozměrnost) objektu, obrazu, atp.

3D – trojdimenzionálnost (trojrozměrnost) objektu, obrazu, atp.

ABS – anglicky: „Anti-lock Braking System“ česky: „protiblokovací systém“

BESIP – Organizace Ministerstva dopravy, akronym pro: „bezpečnost silničního provozu“

DN – dopravní nehoda

EDR – anglicky: „Event Data Recorder“

MS – místo střetu

OVM – orgány veřejné moci

PČR – Policie České republiky

PK – pozemní komunikace

SDN – silniční dopravní nehoda

SŘ – Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

TČ – trestný čin

TŘ – Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozd. předp.

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

VBM – výchozí bod měření

ÚSI – Ústav soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně

ZOZT – Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů

ZPPK – Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozd. předp.

21 SEZNAM PŘÍLOH

I. Příloha č. 1Hodnocení výpovědí a souhrn výsledků v MS Excel