

UNIVERZITA MATEJA BELA V BANSKEJ BYSTRICI

PRÁVNICKÁ FAKULTA

METODIKA VYŠETROVANIA DOPRAVNÝVH NEHÔD

Diplomová práca

1bc7dc42-f127-47e7-8759-498584b580fe

Študijný program: Právo

Študijný odbor: 6835 Právo

Pracovisko: Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, Katedra trestného práva,
kriminológie, kriminalistiky a forenzných disciplín

Vedúci diplomovej práce: Dr.h.c. prof. JUDr. Vladimír Čechot, CSc.

Banská Bystrica 2015

Bc. Livia Zöldová

PodĎakovanie

Týmto by som chcela poďakovať vedúcemu diplomovej práce, Dr.h.c. prof. JUDr. Vladimírovi Čečotovi, CSc., za jeho odborné vedenie a cenné pripomienky pri jej spracovaní.

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že som túto diplomovú prácu spracovala samostatne na základe získaných teoretických vedomostí a na základe literatúry uvedenej v zozname bibliografických údajov.

.....

Vlastnoručný podpis

ABSTRAKT

ZÖLDOVÁ, Livia: Metodika vyšetrovania dopravných nehôd (Diplomová práca). Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici. Právnická fakulta. Katedra trestného práva, kriminológie, kriminalistiky a forenzných disciplín. Vedúci diplomovej práce: Dr.h.c. prof. JUDr. Vladimír Čechot, CSc. Stupeň odbornej kvalifikácie: magister (v skratke „Mgr.“), Banská Bystrica, 2015, Rozsah práce: 68 strán

Cieľom tejto práce bolo priblížiť objasňovanie dopravných nehôd ako aj prevenciu, ktorá môže dopomôcť k zníženiu dopravnej nehodovosti. Prvá kapitola obsahuje základné a súvisiace pojmy, ako sú pojmy dopravná nehoda, účastník cestnej premávky, motorové vozidlo a pod. Druhá kapitola sa zaoberá delením cestných dopravných nehôd. Najčastejšie príčiny a štatistiky nehodovosti za posledné 4 roky sú opísané v tretej kapitole. Štvrtá kapitola je zameraná na prvotné a neodkladné úkony pri vyšetrovaní dopravných nehôd, ako sú obhliadka miesta činu, obhliadka vozidiel a mŕtvol, kriminalistické stopy a lekárske prehliadky zranených. Osobitosti dokazovania pri vyšetrovaní dopravných nehôd sú vymedzené v piatej kapitole. Sem zaradíme výsluch svedkov a obvineného, vyšetrovací pokus, rekonštrukciu a tiež kriminalistické expertízy. Šiesta kapitola sa zameriava na význam znaleckého dokazovania, samotný znalecký posudok a súčinnosť znalcov s orgánmi činnými v trestnom konaní. Posledná kapitola je venovaná prevencii dopravnej nehodovosti, ako aj dopravnej výchove detí na školách.

Kľúčové slová: dopravná nehoda, prevencia, dokazovanie, obhliadka, motorové vozidlo, chodec, cestná premávka

ABSTRACT

ZÖLDOVÁ, Livia: Methodology for investigating accidents (Diplomathesis). Matej Bel University in Banská Bystrica. Faculty of Law. The Department of criminal law, criminology and forensic disciplines. Supervisor: Dr.h.c. prof. JUDr. Vladimír Čečot, CSc. Degree of Professional qualifications: Master. (Mgr.), Banská Bystrica, 2015, Scope of thesis: 68 pages

The aim of this work was to bring clarification accidents and prevention, which could help to reduce the accident rate. The first chapter contains basic and related concepts such as the concepts of traffic accident, road user, vehicle and so on. The second chapter deals with the division of road accidents. The most common causes and accident statistics for the last four years are described in the third chapter. The fourth chapter focuses on primary and urgent actions in investigating accidents, such as crime scene inspection, inspection of vehicles and corpses, traces of forensic and medical examinations injured. Particularities of evidence in the investigation of accidents are laid down in the fifth chapter. Here we include the examination of witnesses and the accused, investigative experiment, reconstruction and also forensic expertise. The sixth chapter focuses on the importance of expert evidence, expert opinion alone and interoperability experts with law enforcement agencies. The last chapter is dedicated to the prevention of traffic accidents and traffic education of children in schools.

Keywords: car accident, prevention, substantiation, inspection, motor vehicle, walker, road traffic

PREDHOVOR

Automobil ako dopravný prostriedok denne slúži na prepravu osôb z miesta na miesto. Milióny ľudí využívajú pozemné komunikácie nielen ako vodiči, ale aj ako cyklisti a chodci a stávajú sa tak pravidelnými účastníkmi cestnej premávky. Okrem pozitívnych stránok prináša doprava so sebou aj negatívne stránky, z ktorých najzávažnejšou sú dopravné nehody. Každým dňom na cestách narastá počet motorových vozidiel a tým sa priamo úmerne zvyšuje aj počet dopravných nehôd, pri ktorých dochádza nielen k škodovým udalostiam, ale aj k zraneniam, či k tomu najhoršiemu – k stratám na ľudských životoch.

Práca je rozdelená do siedmich kapitol. Prvá kapitola je zameraná na základné a súvisiace pojmy. V druhej kapitole sú dopravné nehody rozdelené do troch skupín. Najčastejšie príčiny a tiež následky dopravných nehôd sú opísané v tretej kapitole. V tejto kapitole sú zhrnuté aj štatistické údaje dopravnej nehodovosti za posledné 4 roky. Prvotné a neodkladné úkony, ktoré sa využívajú pri vyšetrovaní dopravných nehôd sú obsiahnuté v štvrtej kapitole. Piata kapitola pojednáva o dokazovaní v rámci vyšetrovania dopravných nehôd, ako sú obhliadka obvineného či svedkov, ako aj ďalšie úkony, ktorými možno dokázať a dopomôcť k vyšetreniu dopravnej nehody. Šiesta kapitola obsahuje význam znaleckého dokazovania, tiež náležitosti znaleckého posudku a súčinnosť, ktorú poskytujú znalci orgánom činným v trestnom konaní. Prevencia, na základe ktorej sa pomáha predchádzať dopravným nehodám, ako aj dopravná výchova a Národný plán Slovenskej republiky pre bezpečnosť v cestnej premávke sú opísané v poslednej kapitole, a to v siedmej.

Autorka

OBSAH

ÚVOD.....	9
1.POJEM CESTNÉ DOPRAVNÉ NEHODY A SÚVISIACE POJMY.....	11
1.1 Dopravná nehoda.....	11
1.1.1 Následky dopravnej nehody.....	12
2. DELENIE CESTNÝCH DOPRAVNÝCH NEHÔD.....	14
3. PRÍČINY.....	17
3.1 Najčastejšie príčiny vzniku dopravných nehôd.....	18
3.2 Štatistické údaje dopravných nehôd za rok 2012.....	21
3.3 Štatistické údaje dopravných nehôd za rok 2013.....	25
3.4 Štatistické údaje dopravných nehôd za rok 2014.....	26
3.5 Štatistické údaje dopravných nehôd za rok 2015.....	30
4. PRVOTNÉ A NEODKLADNÉ ÚKONY PRI VYŠETROVANÍ DOPRAVNÝCH NEHÔD.....	33
4.1 Obhliadka miesta činu dopravnej nehody.....	35
4.2 Kriminalistické stopy.....	37
4.2.1 Materiálne stopy.....	40
4.2.2 Pamäťové stopy.....	41
4.3 Obhliadka dopravných prostriedkov.....	42
4.4 Lekárske prehliadky zranených osôb a obhliadanie mŕtvol.....	42
4.5 Obhliadka mŕtvol.....	42
4.6 Dokumentácia z miesta dopravnej nehody.....	43

5. OSOBITOSTI DOKAZOVANIA PRI OBAJSŇOVANÍ DOPARVNÝCH NEHÔD.....	45
5.1 Výsluch svedkov a poškodených.....	46
5.2 Výsluch obvineného.....	47
5.3 Vyšetrovací experiment, rekonštrukcia.....	48
5.4 Vykonanie kriminalistických expertíz.....	50
6. VÝZNAM ZNALECKÉHO DOKAZOVANIA.....	53
6.1 Znalecký posudok.....	55
6.2 Súčinnosť znalcov s orgánmi činnými v trestnom konaní.....	55
7. PREVENCIA.....	57
7.1 Národný plán Slovenskej republiky pre bezpečnosť v cestnej premávke 2011 - 2020.....	59
7.2 Dopravná výchova	61
ZÁVER.....	65
ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV.....	66

ÚVOD

Cestná doprava má pre človeka mnoho pozitívnych a negatívnych aspektov. Medzi najväčšie nevýhody patrí možnosť vzniku dopravnej nehody, ktorá môže mať za následok aj tragickú smrť účastníkov cestnej premávky a tiež negatívny vplyv na životné prostredie.

Známy je výrok : „ Hrdinov sú plné cintoríny. ” K týmto hrdinom môžeme prirovnať účastníkov cestnej premávky. Aj oni sú hrdinovia, keď sedia za volantom a nedodržia pravidlá cestnej premávky a spôsobia dopravnú nehodu, ktorá má často tragický následok. Účastníci cestnej premávky si len zriedka uvedomujú riziká, ktoré so sebou prináša cestná premávka. No práve oni sú tí, ktorí svojím konaním spôsobujú dopravné nehody. Len málo dopravných nehôd je vyvolaných zlým technickým stavom vozidla alebo živelnou pohromou, takže vo väčšine prípadov zlyháva ľudský faktor aj preto, že sa účastníci cestnej premávky správajú nedisciplinovane. S týmito skutočnosťami sa denne stretávame v médiách, takmer žiadne správy sa totiž nezaobídu bez informácií o stále častejších nehodách na cestách.

Už počas môjho štúdia na Právnickej fakulte Univerzity Mateja Bela som svoju pozornosť zameriavala nielen na všeobecný prehľad a jednotlivé predmety, ale veľkú pozornosť som sústredila Katedre trestného práva, kriminológie, kriminalistiky a forenzných disciplín, a keďže pri dopravných nehodách ide o stále aktuálnejšiu problematiku, tento fakt mal vplyv na výber mojej témy, ktorou je metodika vyšetrovania dopravných nehôd.

Cieľom mojej diplomovej práce, je priblížiť metodiku vyšetrovania dopravných nehôd, príčiny a následky dopravných nehôd, jednotlivé úkony, ktoré je potrebné vykonať na mieste dopravnej nehody, ako aj osobitosti dokazovania pri objasňovaní dopravných nehôd, znalecké dokazovanie a v neposlednom rade prevenciu, jednotlivé úlohy a ciele, ktorými sa dopravná nehodovosť a hlavne úmrtnosť pri dopravných nehodách zníži. Pri vypracúvaní svojej práce som sa opierala o relevantnú literatúru z oblasti dopravných nehôd a ich vyšetrovania, ktoré uvádzam v zozname bibliografických odkazov. Použitú literatúru môžem označiť ako kvalitnú, ale ťažko dostupnú. Veľkým prínosom pri písaní mojej práce boli publikácie od V. Čechota, D. Banga, J. Palarca a M. Felcana, kde som použila metódu komparácie, dedukcie a analýzy.

Svoju prácu som rozdelila na sedem kapitol. V prvej kapitole som opísala základné pojmy, ako je dopravná nehoda a tiež súvisiace pojmy, medzi ktoré môžeme zaradiť pojmy ako chodec, účastník cestnej premávky, motorové vozidlo a pod. Druhá kapitola obsahuje klasifikáciu dopravných nehôd a to: zrážky, havárie a iné nehody, ktoré sú bližšie rozpísané, ktoré tu bližšie špecifikujem. V tretej kapitole som sa zamerala na najčastejšie príčiny vzniku dopravnej nehody a jej následky. V tejto kapitole som spracovala aj štatistické údaje týkajúce sa dopravnej nehodovosti na území Slovenskej republiky od roku 2012 do roku 2015. Prvotné a neodkladné úkony dôležité pre vyšetrovanie dopravnej nehody, ako sú obhliadka miesta dopravnej nehody, vozidla a mŕtvol, lekárske prehliadky zranených, kriminalistické stopy a tiež dokumentácia miesta dopravnej nehody sú rozobraté a bližšie priblížené v štvrtej kapitole. Piata a šiesta kapitola sú zamerané na osobitosti dokazovania a znalecké dokazovanie. V tejto časti sú spomenuté náležitosti znaleckého posudku a tiež spolupráca znalcov s orgánmi činnými v trestnom konaní. V poslednej siedmej kapitole som sa venovala prevencii. Priblížila som Národný plán Slovenskej republiky pre bezpečnosť v cestnej premávke v rokoch 2011 až 2020, úlohy a ciele v ňom vypracované, na základe ktorých sa má znížiť dopravná nehodovosť a hlavne umieranie účastníkov cestnej premávky. V druhej podkapitole som opísala dopravnú výchovu na školách, pričom na základe tejto dopravnej výchovy si žiaci osvoja pravidlá cestnej premávky čo môže vo výraznej miere dopomôcť k zníženiu dopravnej nehodovosti ako aj úmrtnosti detí, ktoré na základe tejto dopravnej výchovy ovládajú pravidlá cestnej premávky.

1 POJEM CESTNÉ DOPRAVNÉ NEHODY A SÚVISIACE POJMY

V kriminalistike sa cestnou dopravnou nehodou spravidla rozumie nepredvídaná, ale zas predvídateľná udalosť, ktorá vznikla v priebehu premávky cestnej dopravy a mala za následok škodu na živote, zdravia, majetku alebo vyvolala všeobecné ohrozenie.¹

Súvisiace pojmy môžeme vyvodiť zo zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke. Medzi najdôležitejšie zaradujeme:

- **Cestnú premávku:** rozumieme ňou užívanie diaľnic, ciest, miestnych komunikácií a účelových komunikácií,
- **Chodec:** je účastník cestnej premávky pohybujúci sa pešo; chodcom je aj osoba, ktorá napríklad tlačí alebo ťahá sánky, detský kočík, vozík pre osoby so zdravotným postihnutím alebo ručný vozík s celkovou šírkou nepresahujúcou 600 mm, osoba, ktorá sa pohybuje na lyžiach, korčuliach, skejtborde alebo obdobnom športovom vybavení, pomocou mechanického alebo elektrického vozíka pre osoby so zdravotným postihnutím, a osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel, alebo vedie zviera,
- **Motorovým vozidlom:** sa chápe niekoľajové vozidlo poháňané vlastným motorom a trolejbus
- **Účastník cestnej premávky:** osoba, ktorá sa priamo zúčastňuje cestnej premávky,
- **Vodič:** osoba, ktorá vedie vozidlo.²

1.1 Dopravná nehoda

Dopravná nehoda je udalosť v cestnej premávke, pri ktorej došlo k usmrteniu či poškodeniu zdravia alebo ku škode na majetku v súvislosti s premávkou vozidla. V literatúre sa stretneme s rôznymi definíciami. Napríklad V. Porada a G. Kasanický definujú cestnú dopravnú nehodu ako neúmyselnú, nepredvídanú udalosť v cestnej premávke na verejných komunikáciách, spôsobenú motorovým alebo nemotorovým dopravným vozidlom, ktorá mala za následok škodu na živote, zdraví alebo majetku. A.

¹ ŠIMOŤEK I. a kol.: *Kriminalistika*. Bratislava : WoltersKluwer, 2001, s. 313

² §2 zákona č. 8/2009 o cestnej premávke a zmene a doplnení niektorých zákonov

Nesvadba dopravnú nehodu definuje ako nečakanú ale predvídateľnú udalosť, pri ktorej dôjde k ujme na živote, zdraví, majetku alebo vzniku všeobecného ohrozenia.³

Trestná činnosť páchaná v súvislosti s cestnými dopravnými nehodami, má určité špecifiká na rozdiel od iných protiprávných konaní. Týmito špecifikami sú najmä osoba páchatel'a, zavinenie, príčiny a podmienky, ktoré k cestnej dopravnej nehode napomohli. Pokiaľ ide o zavinenie ide o nedbanlivostné delikty. Cestné dopravné nehody sú spravidla súhrnom príčin a podmienok. Príčina, ktorá vedie k trestnému činu existuje skôr ako konanie páchatel'a, ktorého následkom je spáchanie trestného činu, teda príčina predchádza vlastnému konaniu. Pravidlá cestnej premávky musí dodržiavať každý jej účastník a porušenie konkrétnych podmienok je príčinou dopravnej nehody.⁴

1.1.1 Následky dopravnej nehody

Následok je spôsobenie škody na živote, zdraví, majetku alebo spôsobenie iného zvlášť závažného následku. Za škodu je nutné považovať reálnu ujmu ale i hroziacu ujmu.

„ Pre štatistické a evidenčné účely je možné následky dopravných nehôd rozdeliť nasledovne:

- Usmrtenie účastníka (účastníkov),
- Ťažké ublíženie na zdraví (ak doba práceneschopnosti prevýši 7 dní),
- Ľahké ublíženie na zdraví (ak doba práceneschopnosti neprevýši 7 dní),
- Hmotná škoda (škoda na majetku).

Okrem vyššie uvedeného rozdelenia je možné chápať ako následok dopravných nehôd aj:

- Únik nebezpečnej látky do životného prostredia a následný vznik ekologickej havárie, ktorá môže dlhodobo ovplyvniť životné podmienky biocenózy no v prvom rade obyvateľstva na určitom území,
- Poškodenie objektov na pozemných komunikáciách,
- Poškodenie inžinierskych sietí,

³ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 67

⁴ STRAUS, J. a kol.: *Kriminalistická metodika*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2006, s. 204

- Dlhodobá neprehľadnosť komunikácie a s tým spojené vytváranie kolón, ktoré vo väčších mestách spôsobuje dopravný kolaps,
- Psychické problémy účastníkov dopravných nehôd. ”⁵

⁵ <http://infoportal-kubala.webnode.sk/nasledky-dopravnych-nehod/> [cit. 2016-01-19]

2 DELENIE CESTNÝCH DOPRAVNÝCH NEHÔD

Dopravné nehody možno deliť z hľadiska charakteru dopravných nehôd alebo z hľadiska priebehu dopravných nehôd – nehodového konania. Odborná literatúra pozná aj dopravné nehody z hľadiska utajovania cestných dopravných nehôd.

Z hľadiska charakteru dopravnej nehody na:

- Zrážky – zrážka dvoch alebo viacerých vozidiel, z ktorých sa aspoň jedno pohybovalo po vozovke.



Obrázok č.1 – čelná zrážka dvoch motorových vozidiel

- Havárie – na dopravnej nehode má účasť len jedno vozidlo, napríklad v prípade prevrátenia vozidla, náraz do prekážky a pod.



Obrázok č.2 – náraz motorového vozidla do stromu

- Iné nehody – nehody, ktoré sa nedajú zaradiť medzi zrážky ani medzi havárie, napríklad úraz vo vozidle pri náhlom zabrzdení alebo vypadnutie z idúceho vozidla.⁶



Obrázok č.3 – deti vypadli z idúceho vozidla

Pokiaľ ide o delenie z hľadiska priebehu dopravných nehôd, môžeme ho rozdeliť na subjektívne a objektívne. Za subjektívne nehodové konanie považujeme najmä:

- Neprimeraná rýchlosť,
- Nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami,
- Nedodržanie prednosti v jazde,
- Jazda po nesprávnej strane,
- Jazda pod vplyvom návykových látok alebo drog

Za objektívne nehodové konanie považujeme:

- Nepredvídateľnú udalosť,
- Zlý technický stav vozovky.⁷

„K spôsobu cestných dopravných nehôd patrí aj utajovanie. U tohto druhu delikvencie nie je príliš časté, keď sa neberie do úvahy nehlásenie, a tým neevidovanie malých nehôd, t.j. nehôd pri ktorých nedôjde k spáchaniu trestných činov.“⁸

⁶ ČEČOT V. a kol.: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, s. 16

⁷ ČEČOT V. a kol.: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol.s.r.o., 2003, s. 17

⁸ BANGO D., PALAREC J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 70

K najčastejším spôsobom utajovania dopravných nehôd patrí napríklad:

- Útek vodiča s motorovým vozidlom z miesta činu,
- Vodič opustí poškodené vozidlo a ujde z miesta činu,
- Vodič zotrvá na mieste činu nehody a inscenuje technickú závalu na motorovom vozidle alebo úmyselne premiestňuje účastníkov nehody alebo ich mŕtvoly,
- Vodič uvádza nepravdivé okolnosti o priebehu nehody po dohode s ostatnými účastníkmi.⁹

Utajovanie dopravnej nehody sa často spája s neposkytnutím pomoci osobám, ktoré boli zranené pri dopravnej nehode. Neposkytnutie pomoci je úmyselným trestným činom podľa § 177 a 178 Trestného zákona.¹⁰

„Neposkytnutie pomoci

§ 177

(1) Kto osobe, ktorá je v nebezpečenstve smrti alebo javí príznaky ťažkej ujmy na zdraví, neposkytne potrebnú pomoc, hoci tak môže urobiť bez nebezpečenstva pre seba alebo iného, potrestá sa odňatím slobody až na dva roky.

(2) Kto osobe, ktorá je v nebezpečenstve smrti alebo javí príznaky ťažkej ujmy na zdraví, neposkytne potrebnú pomoc, hoci je podľa povahy svojho zamestnania povinný takú pomoc poskytnúť, potrestá sa odňatím slobody na šesť mesiacov až tri roky.

§ 178

Vodič, ktorý po dopravnej nehode, na ktorej mal účasť, neposkytne osobe, ktorá pri nehode utrpela ujmu na zdraví, potrebnú pomoc, hoci tak môže urobiť bez nebezpečenstva pre seba alebo iného, potrestá sa odňatím slobody až na tri roky. ”¹¹

⁹ŠIMOVČEK I. a kol.: *Kriminalistika*. Bratislava : WoltersKluwer, 2001, s. 314

¹⁰ ČEČOT V. a kol.: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, s. 21

¹¹ §177 a 178 zákona č. 300/2005 Z.z. Trestného zákona

3 PRÍČINY

Príčiny v dopravnej nehode môžu byť rôzne. Často je to neprimeraná rýchlosť, neprispôsobenie jazdy stavu a povahe vozovky, nepozornosti vodiča, či zlý technický stav motorového vozidla. Základnou príčinou je teda porušenie pravidiel cestnej premávky. Príčiny, ktoré môžeme rozdeliť na subjektívne a objektívne. Za subjektívne príčiny považujeme neprimeranú rýchlosť, nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami, jazdu po nesprávnej strane cesty, nedanie prednosti v jazde alebo jazda pod vplyvom alkoholu, drog či iných návykových látok. Medzi objektívne príčiny zaraďujeme zlý technický stav vozidla a pozemnej komunikácie.¹²

Príčiny vzniku dopravných nehôd možno rozdeliť aj podľa vplyvov:

- Vozový park,
- Cestná sieť,
- Disciplína,
- Kvalita vodiča.

Vozový park – dobrý technický stav vozovky je predpokladom pre bezpečnú jazdu. Dôležité je aby aj vozidlo svojim technickým stavom zodpovedalo potrebám dnešnej doby.

Cestná sieť – najväčším negatívom je technický stav pozemnej komunikácie, či už ide o jamy, výtlky, meniacu sa drsnosť povrchu a pod. Všetky tieto závady tvoria prekážky pre vodiča. Častým negatívom sú aj vodorovné a zvislé značky, ktoré sú v rozpore s platnou legislatívou. Napríklad často sa stáva, že je prechod pre chodcov namaľovaný priamo cez zastávku MHD, čo znamená, že vodič autobusu pri každom zastavovaní na zastávke hrubo porušuje dopravné predpisy. Nie je zriedkavé, že chýbajú zvislé dopravné nehody, ktoré ukradli zberatelia šrotu alebo ich zodpovední zabudli nainštalovať. Na kritických miestach vysádzajú zeleň, ktoré bránia výhľadu z križovatky alebo sú zeleňou zakryté dopravné značky. Tieto nedostatky nemôže vodič ovplyvniť a nenesie vinu za nehodu.¹³

¹² PORADA V. a kol.: *Kriminalistika*. Bratislava : Iuraedition, 2007, s. 548

¹³ FELCAN, M.,: *Dopravné inžinierstvo*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, s. 39-

3.1 Najčastejšie príčiny vzniku dopravných nehôd

Medzi najčastejšie príčiny dopravných nehôd môžeme zaradiť nesprávny spôsob jazdy. Vznik týchto dopravných nehôd súvisí s usporiadaním dopravného priestoru. Najčastejším dôvodom býva nedodržanie vzdialenosti za vozidlom, chyby pri zmene smeru hlavne čo sa týka hlavne nepoužívania smeroviek, náhle bezdôvodné zníženie rýchlosti, nesprávne otáčanie a cúvanie alebo ohrozenie vozidiel pri predchádzaní z jedného pruhu do druhého. Pri väčšine týchto dopravných nehôd je na vine vodič motorového vozidla. Ďalšou príčinou je nedodržanie bezpečnej vzdialenosti za vozidlom. Dochádza k nej v prípade, keď vpredu idúce vozilo musí zabrzdiť na svetelne riadenej križovatke pri zmene signálov zo zelenej na žltú, pri dávaní prednosti chodcovi na prechode pre chodcov, ale aj v prípade keď chodec náhle vstúpi do jazdnej dráhy vozidla. V týchto prípadoch je tiež na vine vodič motorového vozidla z dôvodu, že nedostatočne venoval pozornosť vedeniu motorového vozidla a nedodržiaval bezpečnú vzdialenosť. Je možné predchádzať týmto dopravným nehodám zabezpečením okraja vozovky zvodidlami, ktoré zabránia vstupu chodca na cestu hlavne na miestach častých dopravných nehôd. Čo sa týka svetelnej signalizácie je potrebné, aby bol vodič včas upozornený na zmenu signálov a to napríklad blikaním zelenej farby pred jej ukončením. Pokiaľ ide o jazdu po nesprávnej strane vozovky príčinou takejto riskantnej jazdy môže byť vysoká intenzita dopravy v protismere, zvýšený počet pomalých vozidiel v dopravnom pruhu, preplnené pruhy na križovatke. Túto situáciu možno riešiť dopravným značením ako je zákaz predchádzania, označiť prikázaný smer jazdy nad riadiacim pruhom a upraviť vodorovné značenie. Vyhybanie sa bez dostatočného odstupu je ďalšou príčinou dopravných nehôd. Vzniká v dôsledku objavenia sa nečakanej prekážky na ceste, kvôli čomu musí vodič náhle zmeniť smer jazdy vo svojom pruhu. Takouto prekážkou sú výtlky na ceste, väčší predmet na ceste, ale aj zrazené zviera a pod. Najlepším opatrením, ktoré znižuje riziko vzniku dopravnej nehody spočíva v dôslednom dopravnom značení a v následnom odstránení prekážky. Nesprávnym otáčaním a cúvaním sa udiali dopravné nehody napríklad na diaľnici pri otáčaní sa cez prerušovaný stredný deliaci pás s tragickými následkami.¹⁴

Nepoužívanie smeroviek je ďalšou príčinou vzniku dopravných nehôd. Dôvod, pre ktorý ich vodiči nepoužívajú nie je známy. Smerovky sa na vozidle nenachádzajú len tak

¹⁴ FELCAN, M.,: *Dopravné inžinierstvo*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, s. 41-

náhodou. Odhliadnuc od ustanovení zákona, možno nepoužívanie smeroviek označiť ako ignoráciu zo strany vodiča voči ostatným účastníkom cestnej premávky. Používanie smeroviek je dôležité aj pre chodcov a cyklistov aby vedeli čo má vodič v úmysle. Nedanie prednosti v jazde a ignorovanie značky „ STOP ” je závažným priestupkom a častou príčinou dopravných nehôd. Značka „ STOP ” sa nachádza na miestach kde je zlý rozhľad na križovatke alebo na úseku častých dopravných nehôd. Je to jedna z príčin, pri ktorej dochádza k smrteľným dopravným nehodám.¹⁵

Jeden z najnebezpečnejších a najzložitejších manévrov je predbiehanie v cestnej premávke. Každé predbiehanie nesie so sebou vysoké riziko vzniku dopravnej nehody. Najčastejšie dochádza k dopravnej nehode predbiehaním vľavo odbočujúceho vozidla, predbiehaním bez dostatočného rozhľadu alebo predbiehanie bez dostatočného bočného odstupu. Neprimeraná rýchlosť vedie väčšinou k dopravným nehodám. Väčší podiel na tom má sústredenie vodiča na technický stav vozidla ako aj na stav pozemnej komunikácie. Čím vyššia rýchlosť, tým závažnejšie dopravné nehody vznikajú. Pri vyššej rýchlosti je aj brzdná dráha vozidla dlhšia. K takýmto nehodám dochádza napríklad keď auto má neprimeranú rýchlosť a dostane šmyk, nehody v dôsledku nevhodného priečneho sklonu vozovky, náraz do kolóny stojacích vozidiel, neprispôsobenie rýchlosti viditeľnosti v prípade hmly alebo v hustom daždi alebo snežení.¹⁶

Jazda pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky je vzhľadom k nehodovosti tak výrazný, že tvorí samostatnú kategóriu príčin dopravných nehôd.

Vodič nesmie:

- Viest' motorové vozidlo pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky,
- Viest' vozidlo po požití alkoholu alebo inej návykovej látky v takom čase, keď je ešte prítomný v organizme,
- Odovzdať vedenie vozidla osobe, ktorá nespĺňa podmienky na vedenie vozidla, je pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky, alebo osobe, ktorej schopnosť viesť vozidlo je znížená.

Porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom je:

¹⁵<http://autobild.cas.sk/clanok/203149/10-najcastejsich-chyb-slovenskych-vodicov> [cit. 2016-01-19]

¹⁶ FELCAN, M.,: *Dopravné inžinierstvo*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, s.43-

- Jazda pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky,
- Odmietnutie podrobiť sa vyšetreniu na zistenie požitia alkoholu alebo inej návykovej látky.

Návykovou látkou sa rozumie alkohol, omamné, psychotropné a iné látky, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú ovládacie a rozpoznávacie schopnosti, alebo sociálne správanie.¹⁷

Podľa §289 Trestného zákona sa trestného činu ohrozenia pod vplyvom návykovej látky dopustí ten:

„**(1)** Kto vykonáva v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky, zamestnanie alebo inú činnosť, pri ktorých by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku, potrestá sa odňatím slobody až na jeden rok.

(2) Rovnako ako v odseku 1 sa potrestá, kto sa pri výkone zamestnania alebo inej činnosti uvedenej v odseku 1 odmietne podrobiť vyšetreniu na zistenie návykovej látky, ktoré sa vykonáva dychovou skúškou alebo orientačným testovacím prístrojom, alebo sa odmietne podrobiť lekárskemu vyšetreniu odberom a vyšetrením krvi alebo iného biologického materiálu, či nie je ovplyvnený návykovou látkou, hoci by to pri vyšetrení nebolo spojené s nebezpečenstvom pre jeho zdravie.

(3) Kto vykonáva v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky, zamestnanie alebo inú činnosť, pri ktorých by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku,

a) hoci bol za taký čin alebo za čin uvedený v odseku 2 v predchádzajúcich dvadsiatich štyroch mesiacoch odsúdený alebo z výkonu trestu odňatia slobody uloženého za taký čin alebo za čin uvedený v odseku 2 prepustený,

b) hoci bol za obdobný čin spáchaný pod vplyvom návykovej látky alebo za čin uvedený v odseku 2 v predchádzajúcich dvadsiatich štyroch mesiacoch postihnutý, alebo

c) spôsobil čo aj z nedbanlivosti inému ublíženie na zdraví alebo väčšiu škodu na cudzom majetku,

potrestá sa odňatím slobody až na dva roky.

(4) Odňatím slobody na dva roky až päť rokov sa páchatel potrestá, ak vykonáva v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky, konanie, pri ktorom by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku pri

¹⁷ https://www.slovensko.sk/sk/agendy/agenda/_alkohol-a-navykove-latky-za-volant/obcan [cit. 2016-01-19]

výkone zamestnania alebo inej činnosti, pri ktorých je vplyv návykovej látky obzvlášť nebezpečný, najmä ak vedie prostriedok hromadnej prepravy. ”¹⁸

Poznáme aj príčiny, ktoré vznikajú nezávisle od vodiča. Zaradujeme sa sem technickú poruchu na vozidle, ale aj technické poruchy na signalizačných zariadeniach, rampách alebo svetelná signalizácia na železničných priecestiach. Dopravné nehody môžu okrem človeka spôsobiť aj domáce a lesné zvieratá. Nehodovosť ovplyvňuje aj dopravné prostredie či už intenzita a hustota premávky, údržba a povaha cestnej komunikácie. Dôležitým faktorom je aj počasie, ktoré nie je možné ovplyvniť ale jeho dopady treba minimalizovať.¹⁹

3.2 Štatistické údaje cestných dopravných nehôd za rok 2012

Tabuľka č. 1 – Miera zranenia

MIERA ZRANENIA	Početnosť	Percentuálne vyjadrenie
Ľahko zranení	5 316	38%
Ťažko zranení	1 122	8%
Usmrtení	296	2%
Celkom	13 945	100%

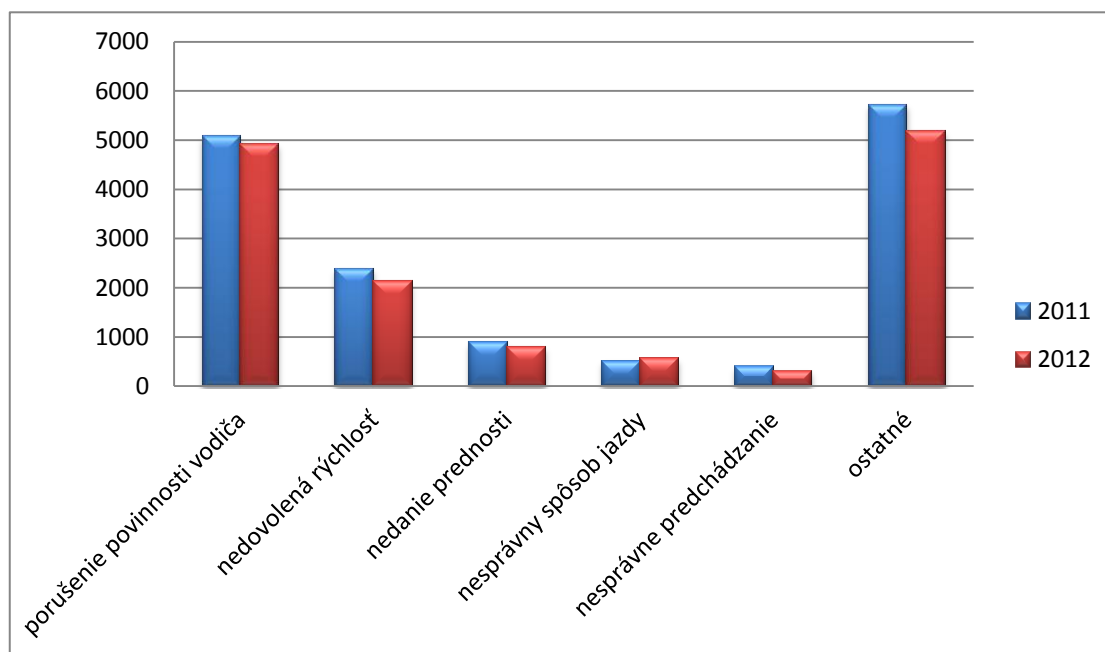
Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

V tabuľke č. 1 sú zobrazené údaje, čo sa týka miery zranenia obetí, pri dopravných nehodách za rok 2012. Celkový počet dopravných nehôd za rok 2012 bol 13 945 z čoho najviac bolo ľahko zranených a to 5 316 (38%); ťažko zranených bolo 1 122 (8%) a usmrtených bolo 296 ľudí (2%).

¹⁸ §289 zákona č. 300/2005 Z.z. Trestného zákona

¹⁹ KUCHTA, J., VÁLKOVÁ, H.,: *Základy kriminológie a trestní politiky*. Praha : C.H.Beck, 2005, s. 457-458

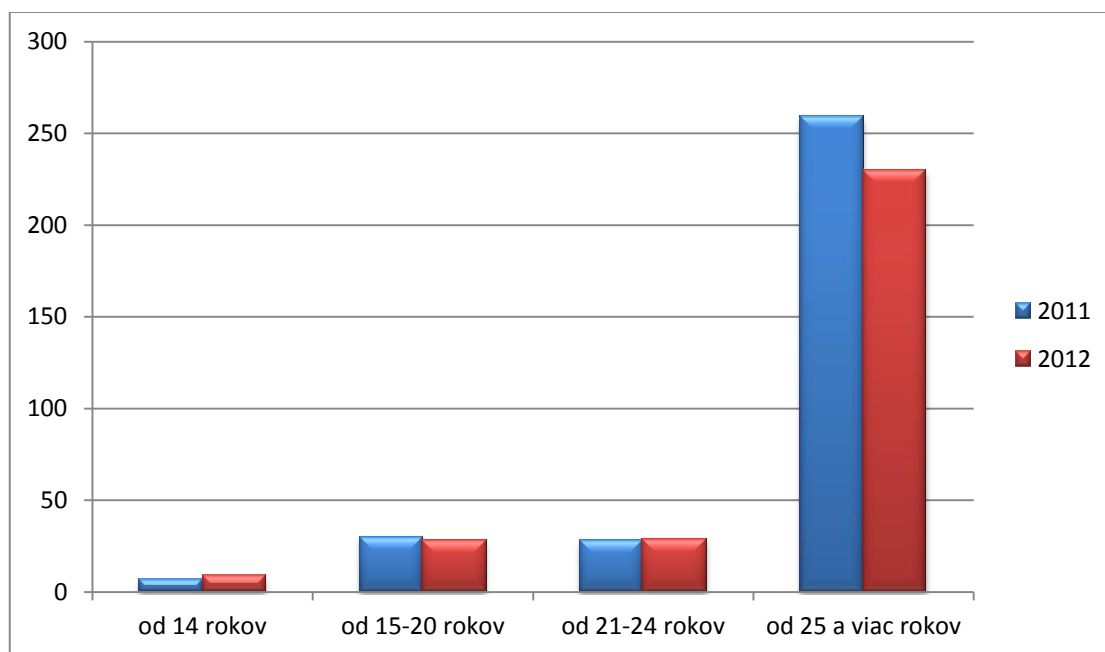
Graf č. 1 – Príčiny dopravných nehôd za rok 2011 a 2012



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

V grafe č. 1 sa nachádza porovnanie rokov 2011 a 2012, čo sa týka príčin dopravných nehôd. Oproti roku 2011 klesol počet dopravných nehôd spôsobených porušením povinnosti vodiča, tiež zapríčinené nedovolenou rýchlosťou a nedaním prednosti. Klesol aj počet dopravných nehôd pri nesprávnom predchádzaní a v ostatných prípadoch klesol počet až o 531 dopravných nehôd. V prípade nesprávneho spôsobu jazdy počet stúpol o 61 dopravných nehôd oproti roku 2011.

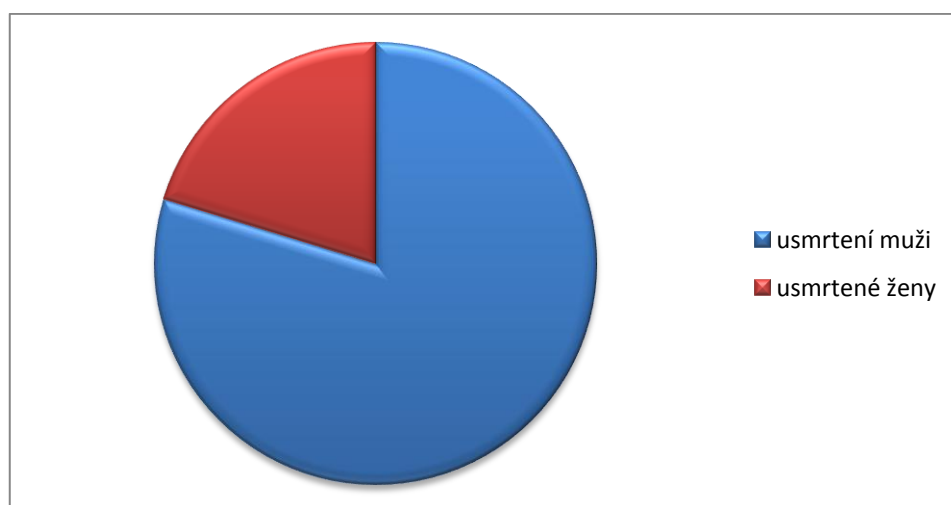
Graf č. 2 – Prehľad počtu usmrtených podľa veku za rok 2011 a 2012



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskum

Graf č. 2 zobrazuje počet usmrtených podľa veku v porovnaní rokov 2011 a 2012. V roku 2012 bol počet usmrtených od 14 rokov vyšší o dve obete. Od 15 do 20 rokov počet úmrtí oproti roku 2011 klesol o dve obete. Počet obetí stúpol v roku 2012 o jednu obeť, čo sa týka veku od 21 do 24 rokov. Najväčší pokles v roku 2012 zaznamenal počet úmrtí u obetí vo veku od 25 rokov a viac. Ich počet klesol až o 29 obetí oproti roku 2011.

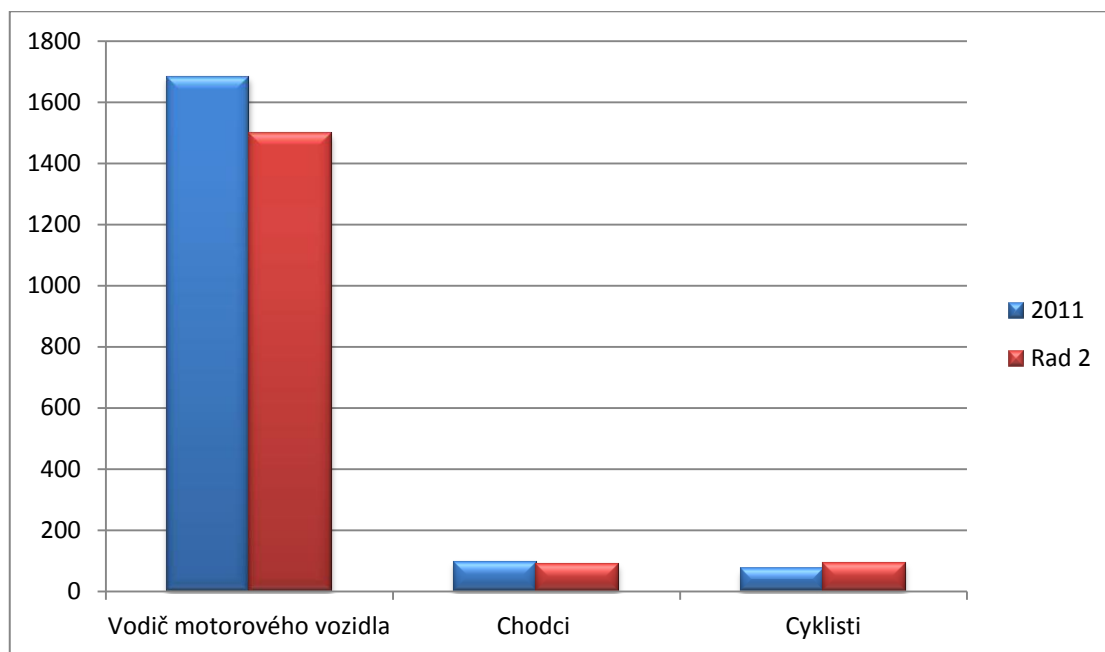
Graf č. 3 – Prehľad o počte usmrtených podľa pohlavia



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

V grafe č. 3 je prehľad počtu usmrtených podľa pohlavia. V roku 2012 bolo usmrtených až 236 mužov, čo je až o 176 obetí mužského pohlavia viac ako je to pri obetiach ženského pohlavia.

Graf č. 4 – Prehľad počtu dopravných nehôd spôsobených pod vplyvom alkoholu



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

Počet dopravných nehôd spôsobených pod vplyvom alkoholu je zobrazený v grafe č. 4. Počet cyklistov, ktorí spôsobili dopravnú nehodu pod vplyvom alkoholu bolo v roku 2011 o 20 menej ako v roku 2012. V prípade vodičov motorového vozidla a chodcov, ktorí zapríčinili dopravnú nehodu pod vplyvom alkoholu klesol v roku 2012. U chodcov je ich počet nižší o 7 a u vodičov motorového vozidla klesol až o 185 dopravných nehôd.

3.3 Štatistické údaje cestných dopravných nehôd za rok 2013

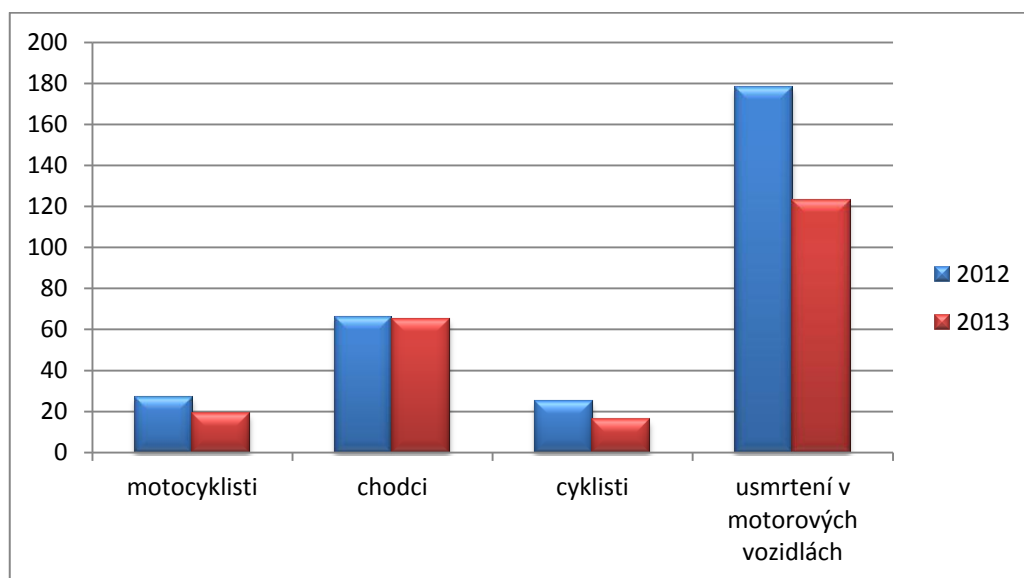
Tabuľka č. 2 – Miera zranenia

Miera zranenia	Početnosť	Percentuálne vyjadrenie
Ľahko zranení	5 213	38%
Ťažko zranení	1 069	8%
Usmrtení	223	2%
Celkom	13 576	100%

Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

Tabuľka č. 2 obsahuje štatistické údaje počtu dopravných nehôd podľa miery zranenia. Ľahko zranených bolo 5 213(38%); počet ťažko zranených bol 1 069(7,9%) a usmrtených bolo 223 ľudí (1,6%). Celkový počet dopravných nehôd bol 13 576, čo je o 369 dopravných nehôd menej ako v roku 2012.

Graf č. 5 – Prehľad počtu usmrtených podľa účastníkov cestnej premávky

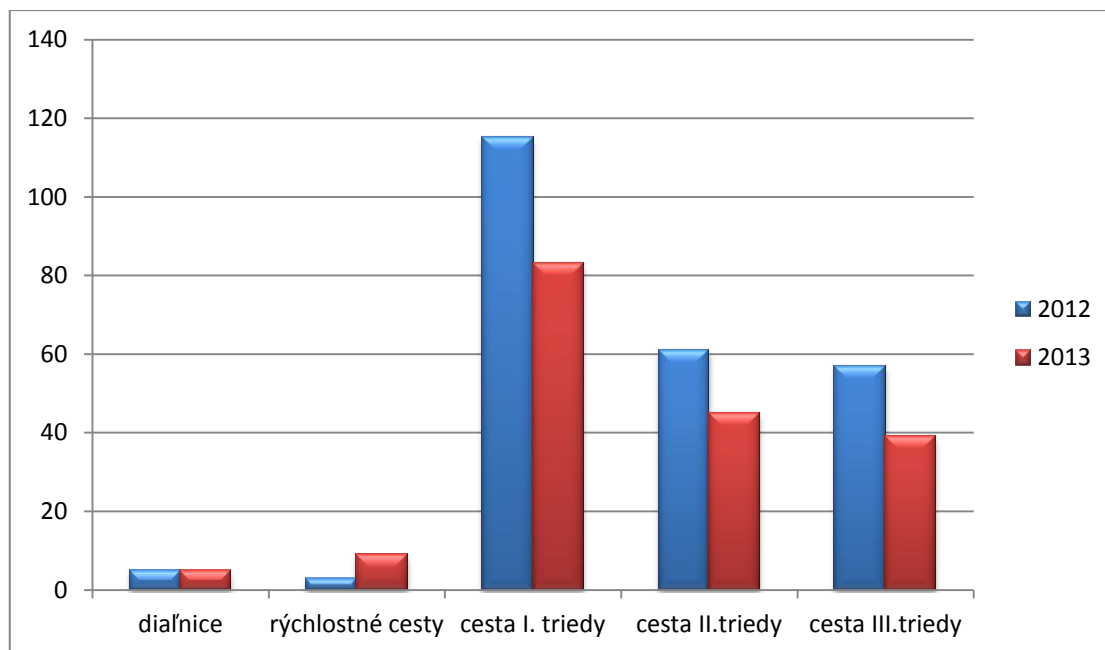


Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

Graf č. 5 znázorňuje počet usmrtených účastníkov cestnej premávky za rok 2013. Oproti roku 2012 klesol pri všetkých účastníkoch. Najväčší pokles zaznamenal počet usmrtených v motorových vozidlách, ktorý bol o 55 obetí nižší ako v roku 2012. O 9 obetí je počet

nižší pri cyklistoch ako aj pri chodcoch oproti roku 2012. V prípade motocyklistov klesol počet o 8 obetí.

Graf č. 6 – Prehľad počtu usmrtených osôb podľa druhu komunikácie



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

V grafe č. 6 sa nachádza porovnanie rokov 2012 a 2013 z hľadiska počtu usmrtených osôb podľa komunikácie. Na diaľniciach počet usmrtených neklesol ani nestúpil. Tak ako aj v roku 2012 bolo usmrtených 5 osôb na rozdiel od rýchlostných ciest kde počet usmrtených osôb stúpil o 6 oproti roku 2012. Na cestách I. triedy počet usmrtených výrazne klesol. V roku 2012 bolo usmrtených 115 osôb, pričom v roku 2013 bolo usmrtených 83 osôb. Počet usmrtených osôb na cestách II. triedy klesol o 16 osôb v roku 2013 a tento počet klesol aj na cestách III. triedy a to o 18 osôb.

3.4 Štatistické údaje cestných dopravných nehôd za rok 2014

Tabuľka č. 3 – Miera zranenia

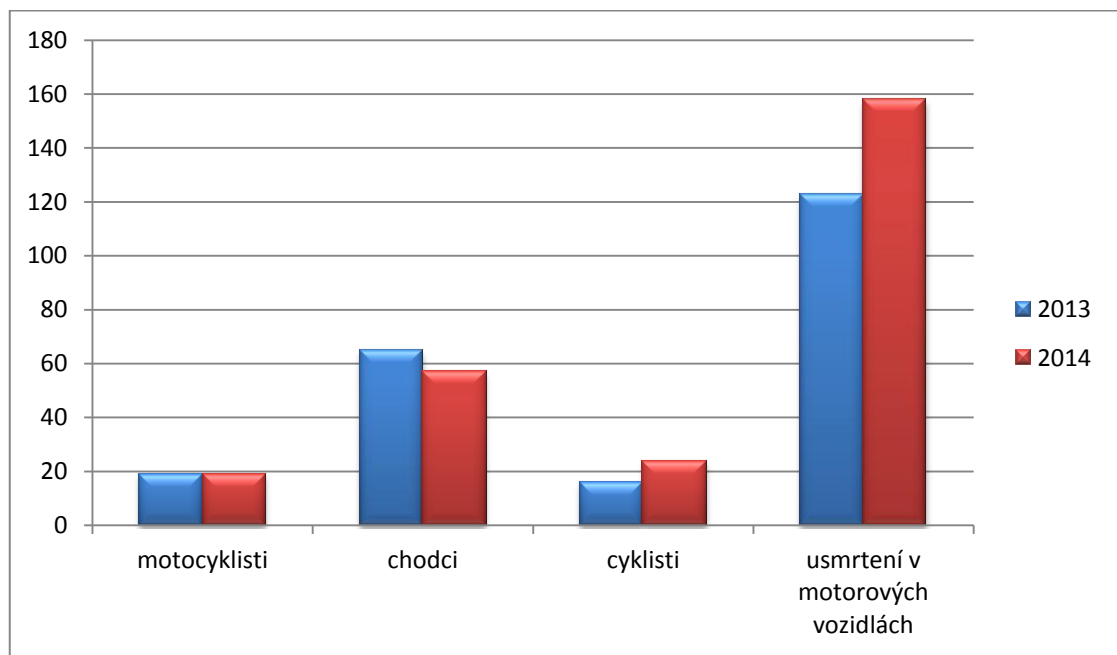
Miera zranenia	Početnosť	Percentuálne vyjadrenie
Lahko zranení	5 519	41,5%
Ťažko zranení	1 098	8%

Usmrtení	259	2%
Celkom	13 307	100%

Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

V tabuľke č. 3 môžeme vidieť celkový počet dopravných nehôd a prehľad počtu dopravných nehôd podľa miery zavinenia. Celkový počet dopravných nehôd oproti roku 2013 síce klesol o 279 nehôd ale počet dopravných nehôd, pri ktorých boli ľahko zranení, ťažko zranení a usmrtení oproti roku 2013 stúpol. V roku 2014 sa ľahko zranilo 5 519 osôb, pričom v roku 2013 ich bolo 5 225. Ťažko zranených bolo v roku 2014 o 12 viac ako v roku 2013 a počet usmrtených stúpol o 36 oproti roku 2013.

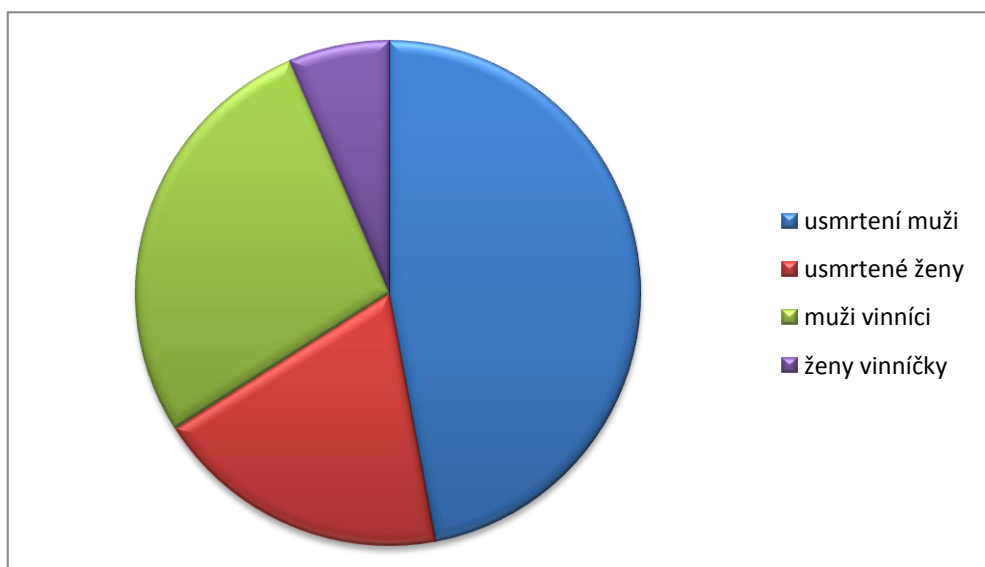
Graf č. 7 – Prehľad usmrtených účastníkov pri dopravných nehodách v roku 2014 v porovnaní s rokom 2013



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

Graf č. 7 znázorňuje prehľad usmrtených účastníkov pri dopravných nehodách za rok 2014 v porovnaní s rokom 2013. Čo sa týka motocyklistov ich počet neklesol ani nestúpol ale je totožný s rokom 2013. V roku 2014 bolo usmrtených menej chodcov ako v roku 2013 a to o 8 obetí. Na rozdiel od chodcov o 8 cyklistov viac umrelo pri dopravných nehodách v roku 2014. Tiež stúpol počet usmrtených v motorových vozidlách o 35 obetí oproti predchádzajúcemu roku.

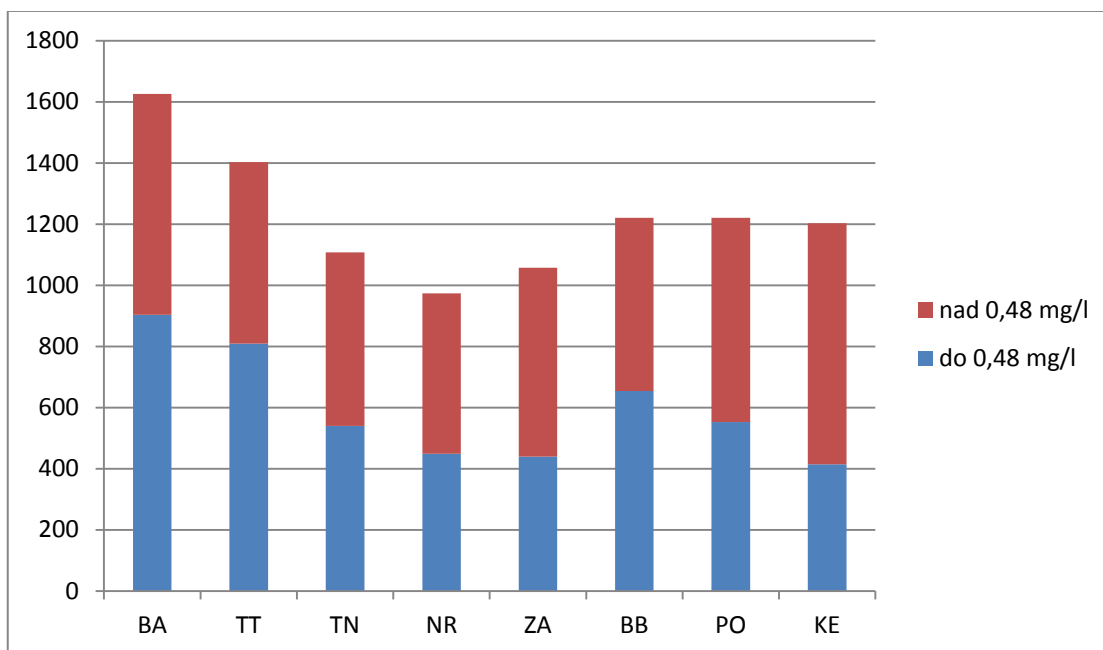
Graf č. 8 – Usmrtené osoby pri dopravných nehodách podľa pohlavia za rok 2014



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

V roku 2014 bolo celkovo usmrtených 259 osôb, z toho bolo usmrtených 184 mužov a 74 žien. Z hľadiska zavinenia z usmrtených mužov bolo na vine až 108. Z celkového počtu usmrtených žien bolo 25 žien vinníček dopravnej nehody.

Graf č. 8 – alkohol zistený u vodičov motorových vozidiel podľa jednotlivých krajov za rok 2014



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

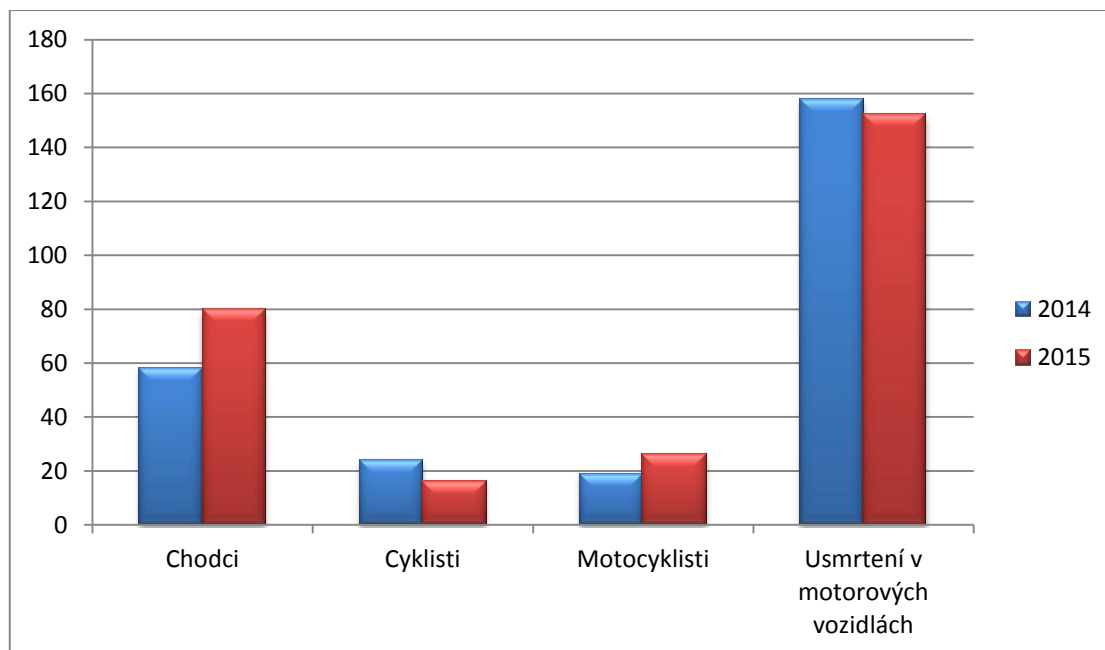
Alkohol je jeden z najčastejších príčin vzniku dopravných nehôd. V grafe č. 8 sú uvedené údaje zistené dopravnou políciou v jednotlivých krajoch, čo sa týka alkoholu zisteného u vodičov motorových vozidiel. V Bratislavskom kraji bolo najviac vodičov, u ktorých bol zistený alkohol. U 903 vodičov motorových vozidiel bol zistený alkohol do 0,48 mg/l, pričom v 723 prípadoch bol zistený alkohol nad 0,48 mg/l. V Trenčianskom kraji bol počet vodičov, u ktorých bol zistený alkohol nižší. V 809 prípadoch bol u vodičov zistený alkohol do 0,48 mg/l a v 594 prípadoch nad 0,48 mg/l. U vodičov Trnavského kraja bol v 540 prípadoch zistený alkohol do 0,48 mg/l a v 567 prípadoch nad 0,48 mg/l. Počet vodičov v Nitrianskom kraji, u ktorých bol zistený alkohol je najnižší zo všetkých krajov. V 449 prípadoch bol zistený alkohol do 0,48 mg/l a v 524 prípadoch nad 0,48 mg/l. Žilinský kraj oproti Nitrianskemu síce má nižší počet vodičov, u ktorých bol zistený alkohol do 0,48 mg/l ale má vyšší počet vodičov, ktorým bol zistený alkohol v krvi nad 0,48 mg/l, a to 439 vodičov bol zistený alkohol do 0,48 mg/l a 618 vodičov nad 0,48 mg/l. Čo sa týka Banskobystrického kraja bolo vodičov s 0,48 mg/l alkoholu v krvi 654 a v 566 prípadoch, mali vodiči v krvi nad 0,48 mg/l. Alkohol v krvi bol prítomný aj u vodičov Prešovského kraja. 552 ich malo v krvi do 0,48 mg/l alkoholu a 668 vodičov nad 0,48 mg/l alkoholu. V Košickom kraji bol zistený najvyšší počet vodičov, ktorí mali v krvi nad 0,48 mg/l a to až v 789 prípadoch a najnižší počet vodičov, u ktorých bol zistený alkohol do 0,48 mg/l. Takýchto vodičov bolo 414.

„ Polícia apeluje na vodičov, aby jazdou pod vplyvom alkoholu neohrozovali svoj život a životy ostatných účastníkov cestnej premávky. Nielen z dôvodu, že ide o priestupok alebo trestný čin, ale najmä preto, že následky dopravných nehôd bývajú v mnohých prípadoch tragické a alkohol za volant nepatrí. Každý by mal začať od seba, teda uvedomiť si, že kombinácia alkohol a šoférovanie nikdy nie je správne riešenie. ”²⁰

²⁰ <http://www.minv.sk/?aktuality-zilina&sprava=policajti-odhalili-vodicov-pod-vplyvom-alkoholu-22> [cit. 2016-01-20]

3.5 Štatistické údaje dopravnej nehodovosti za rok 2015

Graf č. 9 – Usmrtení účastníci pri dopravných nehodách za rok 2015 v porovnaní s rokom 2014



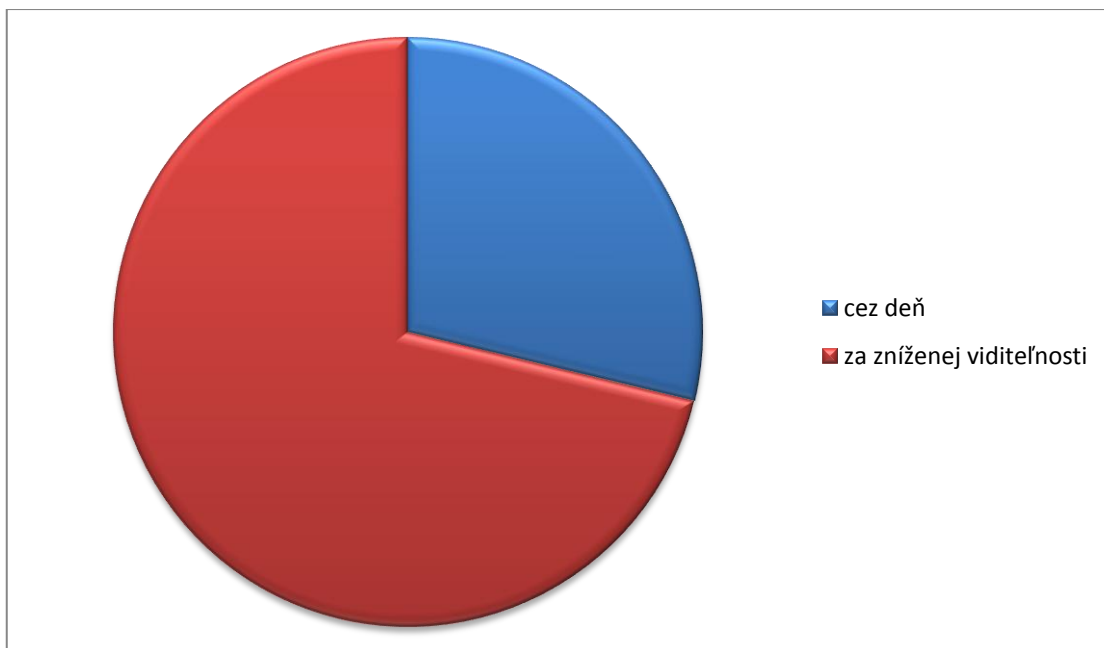
Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

Počet usmrtených cyklistov sa oproti roku 2014 znížil o 8 obetí. Podobne ako aj u chodcov pribúda aj počet usmrtených motocyklistov. V roku 2015 bolo usmrtených motocyklistov o 5 viac ako v predchádzajúcom roku. Každoročne najviac obetí umrie v motorových vozidlách. Ani rok 2015 nebola výnimka. V tomto roku bolo 152 usmrtených účastníkov v motorových vozidlách, čo je o 6 obetí menej ako v roku 2014.

Za posledné roky pribúda počet usmrtených chodcov pri dopravných nehodách. V roku 2015 bolo usmrtených o 22 chodcov viac ako v roku 2014. „*Polícia opätovne apeluje na chodcov, aby boli obozretní, pretože sú riadni účastníci cestnej premávky. Najmä v zníženej viditeľnosti a za tmy je nevyhnutné, aby mali na sebe viditeľný reflexný prvok.*”²¹

Graf č. 10 – Usmrtení chodci za zníženej a nezníženej viditeľnosti za rok 2015

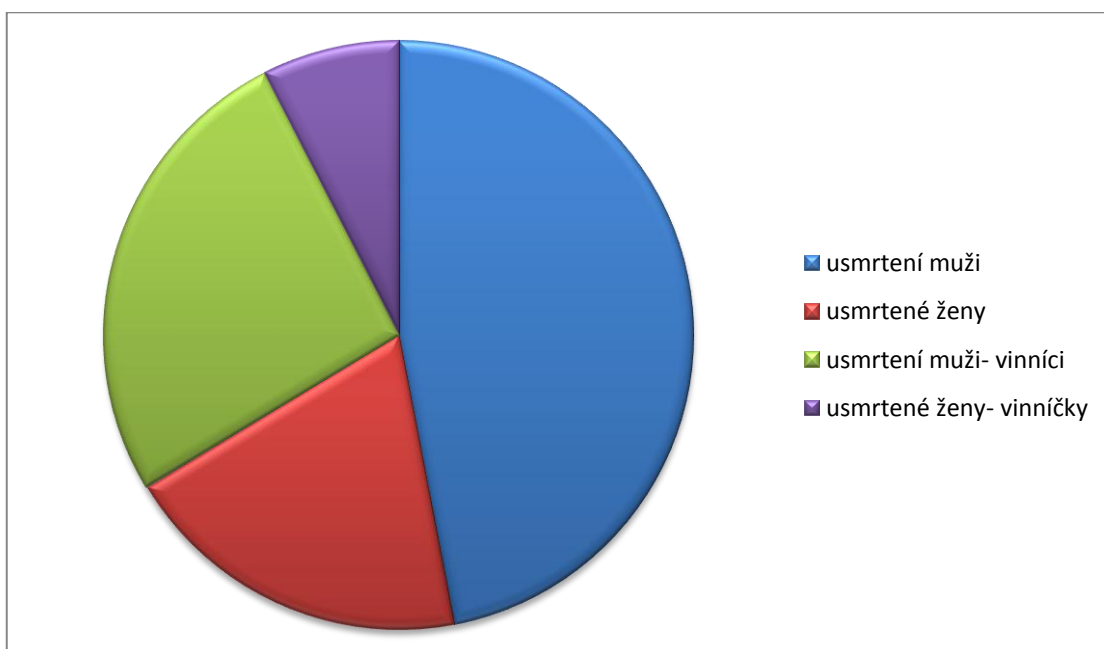
²¹ <http://www.topky.sk/cl/100370/1521629/Policajti-ukazali-statistiky-nehodovosti-a-umrti-na-cestach--Vratili-sme-sa-do-roku-1966->



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

Za rok 2015 bolo cez deň usmrtených 23 chodcov, pričom za zníženej viditeľnosti ich bolo usmrtených až 57.

Graf č. 11 – Usmrtené osoby podľa pohlavia za rok 2015



Zdroj: Vlastné spracovanie výsledkov prieskumu

Celkový počet usmrtených za rok 2015 je 274; z toho bolo 194 usmrtených mužov, čo je o 10 mužov viac ako v roku 2014 a 80 usmrtených žien, pričom v roku 2014 ich bolo usmrtených 74. Vlastnou vinnou umrelo 108 mužov a 31 žien.

4 PRVOTNÉ A NEODKLADNÉ ÚKONY PRI VYŠETROVANÍ DOPRAVNÝCH NEHÔD

Tak ako aj pri iných druhoch trestnej činnosti, môžeme úlohy na mieste dopravnej nehody rozdeliť do dvoch základných skupín a to na:

- Počiatočné a neodkladné opatrenia,
- Počiatočné a neodkladné vyšetrovacie úkony.

Počiatočné a neodkladné opatrenia začínajú na mieste dopravnej nehody vyšetrovateľa. Tieto opatrenia zvyčajne vykonávajú na mieste dopravnej nehody ako prví policajti. Medzi tieto opatrenia zaraďujeme napríklad poskytnutie prvej pomoci, odvracanie hroziaceho nebezpečenstva, uzávery a pod. Počiatočnými opatreniami sa od začiatku zaisťujú podmienky pre cieľavedomé a plánovité zistenie skutočného stavu veci. Ich rýchle a kvalitné vykonanie slúži k zisteniu efektívneho a náležitého objasnenia cestnej dopravnej nehody. Na jednej strane sa týmito opatreniami zabezpečuje nerušený priebeh ďalšieho vyšetrovania, hlavne tým, že sa zaisťuje miesto dopravnej nehody, svedkovia a zaručí sa tým nemennosť a pôvodnosť miesta udalosti. Na druhej strane sa poskytuje pomoc zraneným osobám a ochráni sa ich majetok.²²

Medzi významné a dôležité opatrenia zaraďujeme zriaďovanie uzávery na mieste cestnej dopravnej nehody, ktorá zabezpečuje neporušiteľnosť a pôvodnosť miesta cestnej dopravnej nehody. Ich účelom je najmä ochrana stôp, vecných dôkazov zmien a poškodení, o ktorých sa predpokladá, že vznikli v dôsledku dopravnej nehody. Uzávery sa zriaďujú v niekoľkých pásmach, ktoré sú od seba vzdialené. Podľa okolností, závažnosti a rozsahu cestnej dopravnej nehody môžeme rozdeliť uzávery do dvoch alebo troch pásiem a to:

- Vnútornú uzáveru,
- Strednú uzáveru,
- Vonkajšiu uzáveru.

Vnútorná uzávera je najvýznamnejšia a veľkosťou zodpovedá priestoru centra cestnej dopravnej nehody. Vymedzuje služobnými motorovými vozidlami s výstražným

²² BANGO, D., PALAREC, J.: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 72

označením. Vonkajší zásah je nežiadúci a možno ho pripustiť len v prípade poskytnutia prvej pomoci zraneným osobám a zabráneniu hroziacemu nebezpečenstvu proti životu, zdraviu a majetku.

Stredná uzávera chráni miesto, kde sa môžu nachádzať stopy v dôsledku pôsobenia odstredivých, zotrvačných a iných síl. Do tohto pásma je možné zasiahnuť iba v tých prípadoch ako do pásma vnútornej uzávery.

Vonkajšia uzávera znamená podstatný zásah do plynulosti cestnej premávky a je mimoriadnym opatrením pri rozsiahlych cestných dopravných nehodách, ktorých následky zasahujú do všetkých jazdných pruhov cesty. Chráni okrajové pásmo miesta dopravnej nehody, kde sa môžu nachádzať stopy. Zásah do tohto pásma je možný len v prípadoch ako do vnútornej a strednej uzávery a v núdzových prípadoch zaistenia plynulosti cestnej dopravy. Úlohou uzáver je zaistenie miesta cestnej dopravnej nehody, zákaz vstupu nepovoleným osobám ako aj zamedzeniu pohybu dopravných prostriedkov.

Za počiatočné a neodkladné organizačné opatrenie považujeme **zaistenie bezpečnosti a plynulosti cestnej dopravy**. Zabezpečuje sa ním plynulosť a bezpečnosť cestnej dopravy a to hlavne zriaďovaním obchádzok a usmerňovaním dopravy. Zriaďovanie obchádzok je prostriedok, ktorým možno včas upozorniť iných účastníkov cestnej premávky na vzniknutú situáciu za pomoci síl a technických prostriedkov. Závisí od miesta cestnej dopravnej nehody, počtu účastníkov a závažnosti dopravnej nehody. Rozlišujeme tri možnosti zriaďovania obchádzok a to:

- Obchádzanie mimo miesta cestnej dopravnej nehody s využitím inej cesty,
- Obchádzanie mimo miesta cestnej dopravnej nehody s využitím priľahlého terénu,
- Obchádzka miestom dopravnej nehody s využitím voľnej časti.

Poskytnutie pomoci zraneným osobám je dôležitým počiatočným a neodkladným opatrením. Poskytnutie pomoci zraneným osobám je povinnosťou policajtov vykonávajúcich prvý zásah. Zraneným osobám môžeme poskytnúť:

- Technickú prvú pomoc,
- Zdravotnícku prvú pomoc

Technická prvá pomoc sa používa pri odstraňovaní fyzikálnych a technických príčin, ktoré ohrozujú organizmus a zhoršujú stav zranenej osoby. Zranená osoba musí byť preložená na

miesto, kde nie je ohrozená pôsobením týchto príčin a tam jej musí byť poskytnutá zdravotnícka prvá pomoc. Zdravotnícka prvá pomoc znamená, že si zranená osoba pomôže svojpomocne a ošetrí sa sama, alebo ho ošetrí zúčastnená osoba. Táto pomoc je len predbežná a slúži na udržanie zdravotného stavu zranenej osoby alebo zranených osôb do príchodu odbornej lekárskej pomoci.

Ďalším neodkladným a bezpečnostným opatrením je **zaistenie a ochrana majetku osôb**. Zabraňuje sa ním vzniku nového alebo rozšíreniu už existujúceho následku na majetku. Je to určitý komplex činností, ktoré sa vykonávajú na mieste cestnej dopravnej nehody a sú zamerané proti krádežiam, výbuchom alebo iným situáciám ohrozujúcim nezasiadnuté objekty pri dopravnej nehode.²³

4.1 Obhliadka miesta činu dopravnej nehody

Vo všeobecnosti za obhliadku možno považovať: „*špecifickú kriminalistickú metódu, ktorej podstatou je bezprostredné pozorovanie, skúmanie, hodnotenie a dokumentácia situácie na mieste činu či na mieste, ktoré má vzťah k vyšetrovanej udalosti.*“²⁴

Účelom obhliadky miesta cestnej dopravnej nehody je zistenie (vyhľadanie), zaistenie stôp, iných dôkazov a skutočností, ktoré sú rozhodujúce pre stanovenie príčiny nehody, zavinenia nehody a trestnej zodpovednosti páchatel'a. Pri obhliadke miesta dopravnej nehody sa vo väčšine používajú technické postupy, ktoré si vyžadujú technické znalosti vyšetrovateľa, orgánov Policajného zboru a to najmä z problematiky konštrukcie a premávky dopravných prostriedkov. Postup, ktorý sa používa pri obhliadke miesta cestnej dopravnej nehody sa veľmi neodlišuje v porovnaní s postupom uplatňovaním pri iných druhoch trestnej činnosti. Pri obhliadke miesta dopravnej nehody je však nevyhnutné dôsledne označovať stopy a presne ich opísať. Ďalším predpokladom dôsledného a objektívneho vyšetrovania je zaistenie stôp. Okrem grafickej fixácie sa využíva aj fotografické zachytenie. V poslednej dobe sa často využíva videozáznam. Pri obhliadke miesta cestnej dopravnej nehody musia byť správne vytýčené hranice obhliadky, v ktorých sa nachádzajú stopy. Takýmto miestom nie je len vozovka, ale aj miesta prilahlé k vozovke. Na začiatku obhliadky je potrebné stanoviť východiskové miesto obhliadky. Za

²³ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 71-75

²⁴ TELÍŠKOVÁ, A.,: *Cestné dopravné nehody*. Košice : SOŠ PZ v Košiciach, 2005, s. 11

takéto miesto možno považovať miesto zrážky vozidiel alebo miesto, kde došlo ku kolízii s iným účastníkom nehody. Ak sa na mieste dopravnej nehody nachádza mŕtvola, tak je východiskovým miestom obhliadky mŕtvola. Pri havárii sa začína od konečného postavenia havarovaného vozidla.²⁵

Skôr ako začne vyšetrovať obhliadku miesta činu dopravnej nehody, musí získať všeobecný prehľad o situácii. A to preto, že v čase príchodu vyšetrovateľa došlo k zmene pôvodného stavu na mieste nehody. Napríklad boli odvezené zranené osoby, iní účastníci sa vzdialili alebo sa pohlo s motorovými vozidlami. Hlavným zdrojom informácií sú svedkovia dopravnej nehody. Na základe týchto informácií určuje správny postup obhliadky miesta dopravnej nehody. Pred obhliadkou sa nesmie uviesť miesto nehody do pôvodného stavu. Neskôr sa môže uskutočniť aj rekonštrukcia. V zápisnici o obhliadke miesta dopravnej nehody musí vyšetrovať uviesť stav, ktorý zistil vlastným pozorovaním.²⁶

Ďalším krokom je stanovenie východiskového bodu merania, ktorý sa v protokole, ako aj v grafickej dokumentácii označuje ako VBM. Východiskový bod merania musí byť stály a nemenný objekt. Najčastejšie sa využívajú stĺpy elektrického vedenia, stĺpy reklamných vedení, označenia kilometrov a pod. Súčasťou obhliadky je aj popis miesta nehody, poveternostné podmienky, teda zaznamenanie objektívnych podmienok na mieste dopravnej nehody v čase obhliadky. Je potrebné dokumentovať:

- Povahu vozovky,
- Rozmery vozovky s odbočujúcimi pruhmi a pod.,
- Charakteristika okolia, ktoré má vplyv na teleso vozovky a aj rozmerovú charakteristiku,
- Povrch vozovky či je pokrytý snehom, námrazou, blatom či je suchý alebo mokrý a pod.,
- Stav vozovky a to najmä výmole, vyjazdené koľaje, ich veľkosť a hĺbku,
- Dopravné značenie, viditeľnosť, rozmiestnenie,
- Spôsob riadenia dopravy,
- Poveternostné podmienky v dobe obhliadky,
- Viditeľnosť či už v tme alebo v hmle,

²⁵PORADA, V. a kol.,: *Kriminalistika*. Bratislava : Iuraedition, 2007, s. 558

²⁶PJEŠČAK, J. a kol.,: *Kriminalistika*. Bratislava : Obzor, 1981, s. 396

- Svetelné pomery či k nehode došlo cez deň alebo v noci,
- Hustotu premávky,
- Ďalšie charakteristické zvláštnosti.

Pri obhliadke miesta dopravnej nehody možno uplatniť ktorýkoľvek zo spôsobov obhliadky či už excentrický, koncentrický, frontálny, rajónový a iné. Závisí to hlavne od rozsahu a následkov dopravnej nehody.²⁷

- Po trase pohybu páchatel'a – obhliadka sa začína na mieste predpokladaného príchodu a vstupu páchatel'a na miesto nehody, až po predpokladané miesto a trasu jeho odchodu z miesta dopravnej nehody,
- Koncentrický spôsob – obhliadka sa realizuje od vonkajších hraníc miesta činu po špirále smerom k stredu,
- Excentrický spôsob – obhliadka smeruje od stredu špirálovite od stredu po vonkajšie hranice ,
- Kruhový spôsob – vykonávanie obhliadky od stredu miesta činu po kružniciach,
- Frontálny spôsob – väčší počet ohliadajúcich zoradených do rojnice a postupuje v rade od jednej strany miesta do druhej strany miesta,
- Rajónový spôsob – využíva sa v málo prehľadnom teréne, ktorý sa rozdelí na menšie úseky, ktoré sa postupne ohľadávajú,
- Lúčovitý spôsob – smeruje od stredu miesta činu k jeho okrajom po lúčoch.

Spôsob obhliadky si vyberá obhliadajúci kriminalista a tento postup musí byť uvedený v zápisnici. V poslednej dobe sa často využíva excentrický spôsob obhliadky.²⁸

4.2 Kriminalistické stopy

Stopou rozumieme všetky zmeny, ktoré na mieste vznikli pôsobením osoby na rôzne predmety a ktoré sú v príčinnej súvislosti s objasňovaným prípadom. Kriminalistika následne skúma stopy, ktoré na inom objekte zanechal niekto iný. Môžu to byť odtlačky rôznych častí predmetu. Stopy môžu mať hodnotu technickú a taktickú. Technická stopa má význam pre identifikáciu. Taktická stopa obsahuje informáciu, ktorá sa skúmaním stopy získava. Stopy na mieste môžu byť viditeľné alebo neviditeľné. Kým viditeľné

²⁷ ČEČOT, V. a kol.,: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol., s.r.o., 2003, s. 52-53

²⁸ DZURČANIN, Š., PETRÁŠ, J.,: *Kriminalistická taktika pre bezpečnostný manažment*. Žilina : Žilinská univerzita v Žiline, 2004, s.

možno vidieť voľným okom, neviditeľné stopy sa zviditeľňujú pomocou určitých prostriedkov alebo mikroskopom.²⁹

Pokiaľ ide o kriminalisticko – technickú hodnotu kriminalistickej stopy a spočíva v možnosti v individuálnej, prípadne aspoň skupinovej identifikácii či ide o osobu, vec, zviera, ktorý stopu vytvoril, využitím kriminalisticko – technických informácií, ktoré boli získané prostredníctvom kriminalisticko – technickej metódy.³⁰

Aby mala stopa charakter kriminalistickej stopy môžeme sformulovať tri podmienky. Po prvé, odraz musí byť v súvislosti s relevantnou udalosťou, to znamená, že musí byť v príčinnej súvislosti. Táto súvislosť môže byť aj miestna, časová alebo iná. Kriminalisticky relevantnou udalosťou sú hlavne trestné činy, správne delikty, priestupky, a iné kriminalisticky relevantné udalosti. Zaraďujeme sem náhle úmrtia, samovraždy, pôsobenie prírodných síl, nešťastné nehody. Druhou podmienkou je, že odraz musí existovať aspoň od svojho vzniku do zistenia. Neexistujúcu zmenu nemožno využiť. Napokon treťou podmienkou je, že odraz musí byť vyhodnotiteľný súčasnými kriminalistickými metódami a prostriedkami.³¹

Pokiaľ ide o stopy, ktoré možno nájsť na mieste dopravnej nehody počas obhliadky miesta dopravnej nehody sú:

- Stopy na vozovke,
- Stopy na zúčastnených vozidlách,
- Stopy na ostatných objektoch,
- Stopy na telách poškodených,
- Stopy na koľajových vozidlách a koľajniciach.

Stopy na vozovke tvoria jazdné stopy, ktoré na vozovke zanechávajú voľne sa otáčajúce nebrzdné kolesá. Kvalita takýchto stôp závisí od hmotnosti vozidla, povrchu vozovky, ale aj od stavu pneumatík. Najlepšie sa získavajú stopy z prašných ciest alebo v prípade ak je povrch vozovky pokrytý snehom, blatom a pod. Najťažšie sa získavajú z dlažbových kociek. Na základe jazdnej stopy možno potom detaily pneumatiky, čo pomôže v prípade pátrania po vodičovi, ktorý z miesta dopravnej nehody ušiel. Ďalším druhom stôp na

²⁹ http://krimi-sp.k.sweb.cz/02_exper/stopy/02_krim_stopy.htm [cit. 2016-01-21]

³⁰ ŠIMOVICEK, I.,: *Kriminalistika*. Plzeň : Aleš Čeňek, 2011, s. 51

³¹ STRAUS, J. a kol.,: *Úvod do kriminalistiky*. 2.vyd. Plzeň : Aleš Čeňek, 2006, s. 73

vozovke sú brzdne stopy. Vznikajú otáčajúcimi sa kolesami, ale už s čiastočným sklzom. Brzdením sa odtlačok plášťa na vozovke v smere jazdy rozmazáva, tvar a obrazec je deformovaný. Brzdná stopa je hlbšia ako jazdná stopa, pretože hmotnosť vozidla ju pritláča viac k vozovke. Blokovacie stopy vznikajú neotáčajúcimi sa kolesami. Sú v tvare tmavého pruhu. Vzniká trením pneumatiky o povrch vozidla. Stopy šmyku vznikajú pri neprimeranej rýchlosti v zákrutách a náhlým brzdením na kĺzavej vozovke a to nachýlením sa vozidla do jednej strany súbežne s pohybom dopredu. Ďalšou príčinou môže byť aj prudké otočenie volantom pri väčšej rýchlosti, lístie na vozovke, opotrebovaný dezén pneumatiky a pod. Stopy trenia, vlečenia a ryhy vznikajú spravidla pri náraze vozidla na prekážku a to tlakom tvrdých pneumatík na vozovku pri pohybe vozidla. Môžu vzniknúť aj od črepín svetlometov alebo okien. Ak došlo k zrážke s chodcom dôležité sú aj stopy na obuvi, biologické stopy a stopy rôznych kvapalín a pod.³²

Stopy na zúčastnených vozidlách vznikajú ako rôzne deformácie až deštrukcie vozidiel pri náraze, poškrabaní alebo odretí auta, ako aj stopy vo vnútri auta či už ide o deformovaný volant alebo prístrojovú dosku, posunuté sedačky a pod. Pri cestnej dopravnej nehode je potrebné zistiť miesto nárazu, ktorým je napríklad deformácia karosérie, rozbité svetlomety, urazené vnútorné zrkadlá a pod. Sem môžeme zaradiť:

- Stopy z vonkajšej strany vozidla,
- Stopy z vnútra vozidla.

Pri všetkých vozidlách, ktoré sa zúčastnili cestnej dopravnej nehody je potrebné zistiť či ide o stopy vzniknuté v príčinnej súvislosti s dopravnou nehodou, vznik stopy či existuje proti stopa. Pokiaľ ide o stopy na ostatných objektoch, sú typickými stopami, ktoré vznikajú pri náraze vozidla do stromu, stĺpu, domu a pod. V miestach zrážky možno nájsť aj úlomky svetlometov, stopy po laku vozidla, časti karosérie atď. Môžu mať aj charakter biologickej stopy a to v prípade, ak došlo k nárazu ľudského tela na pevnú prekážku. Poslednú skupinu tvoria stopy na tele poškodených. Na mieste cestnej dopravnej nehody s nimi veľakrát prichádzame do styku. Ide o vonkajšie a vnútorné poranenia. Vždy sa odporúča každú osobu, ktorá javí známky ujmy na zdraví nechať prehliadnúť lekárom.

³² ČEČOT, V. a kol.,: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, s. 53-54

Zaraďujeme sem aj stopy, ktoré sa nachádzajú na odeve poškodeného, ako sú stopy po pneumatikách vozidla, stopy vlečenia tela po vozovke a pod.³³

4.2.1 Materiálne stopy

Materiálne stopy majú rôznu podobu. Môžeme ich deliť podľa rôznych kritérií. Podľa **druhu informácie**, ktorú stopa obsahuje ich delíme na:

- Stopy, ktoré obsahujú základnú informáciu o vlastnostiach a znakoch vonkajšej štruktúry, ktorý stopu vytvoril,
- Stopy, ktoré obsahujú základnú informáciu o vlastnostiach vnútorného zloženia, ktorý stopu vytvoril,
- Stopy, ktoré obsahujú informáciu o funkčných, dynamických vlastnostiach a návykoch objektu, ktorý stopu vytvoril,
- Stopy, ktoré obsahujú združenú informáciu o vlastnostiach objektu, ktorý stopu vytvoril.³⁴

Podľa **spôsobu interakcie pri vzniku stopy**, môžeme materiálne stopy deliť na:

- Stopy statické – vznikajú v prípade, keď nedôjde k posunu odrážaného objektu voči odrážajúcemu objektu v momente vzniku stopy,
- Stopy dynamické – typický je posun počas kontaktu objektov či už rovnakým smerom alebo rôznym smerom.³⁵

Podľa **priestorového usporiadania** možno materiálne stopy deliť:

- Stopy plošné, označované ako odtlačky, ktoré vznikajú priamym kontaktom dvoch objektov takou silou, že nedochádza k deformácii,
- Stopy objemové vznikajú pôsobením deformačnej sily či už tlakom, šmykom, ťahom atď., tvrdšieho objektu na mäkkší,

³³ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 79-80

³⁴ PORADA, V., STRAUS, J.,: *Kriminalistické stopy. Teórie, metodológie, praxe*. Plzeň : Aleš Čeňek, 2012, s. 122

³⁵ PORADA, V.,: *Kriminalistika*. Bratislava : Iuraedition, 2007, s. 55

- Stopy zmliažené zas vznikajú pôsobením deformačnej sily v rôznych smeroch, v tom istom mieste, na základe čoho dochádza k prekryvaniu či ničeniu odrážaných znakov.³⁶

Osobitnú skupinu materiálnych stôp sú **digitálne stopy**. Za digitálnu stopu považujeme počítačové stopy a iné stopy, ktoré majú výpovednú hodnotu, zaznamenané alebo prenášané v digitálnej podobe.³⁷

4.2.2 Pamäťové stopy

Pamäťové stopy sú stopy vo vedomí ľudí a nazývajú sa aj ideálne stopy. Vznikajú prostredníctvom ľudských zmyslov a preto ich môžeme rozdeliť na zrakové, čuchové, sluchové, hmatové a chuťové. V tomto prípade je významná schopnosť vnímania, zapamätania a reprodukcie informácií, ale vplyv má aj strach človeka, v takomto prípade vidí človek veci väčšie a hrozivejšie. Ide o proces pocitov, vnemov a predstáv človeka, od vôle človeka nezávislých. Existujú pamäťové stopy krátkodobé, strednodobé a relatívne trvalé. Skladá sa z troch fáz. V prvej fáze ešte len vzniká krátkodobá pamäť a trvá niekoľko sekúnd a v prípade, ak nie sú postúpené do ďalšej fázy, tak zanikajú. V druhej fáze sa nazýva krátkodobou pamäťou a trvá niekoľko hodín. Dlhodobá pamäť vzniká v tretej fáze a má u každého inú podobu. Dochádza k nej v období spánku.³⁸

Pamäťové stopy sa delia do dvoch skupín, a to:

- Zmyslové názorné obrazy obsahujú informácie o objekte alebo skupine objektov,
- Racionálne pojmové obrazy, odrážajú najvšeobecnejšie spojenia a vzťahy objektívneho sveta, ktoré sú nedostupné našim zmyslom.³⁹

Význam pamäťových stôp spočíva v dekodovaní kriminalisticky relevantnej udalosti v priebehu objasňovania, za pomoci rôznych kriminalistických, najmä taktických metód ako je napríklad výsluch, rekonštrukcia, rekognícia a ich následnom využití.

³⁶ ŠIMOVICEK, I.,: *Kriminalistika*. Plzeň : Aleš Čeňek, 2011, s. 47-84

³⁷ ŠIMOVICEK, I.,: *Kriminalistika*. Plzeň : Aleš Čeňek, 2011, s. 46-47

³⁸ STRAUS, J. a kol.,: *Úvod do kriminalistiky*. 2.vyd. Plzeň : Aleš Čeňek, 2006, s. 88

³⁹ MADLIAK, J.,: *Nové aspekty teórie kriminalistických stôp a identifikácie v súvislosti s dokazovaním v trestnom konaní*. In Teoretické a praktické problémy dokazovania, Zborník príspevkov z celoštátnej konferencie s medzinárodnou účasťou konanej dňa 15.12.2008. Bratislava : Bratislavská vysoká škola práva, 2008, s. 136

4.3 Obhliadka dopravných prostriedkov

Ďalšie stopy, ktoré sa dokumentujú pri cestnej dopravnej nehode sú stopy na dopravných prostriedkoch. Podrobné obhliadanie vozidla nie je na mieste nehody možné, pretože sú na to potrebné technické znalosti, ktoré vyšetrovateľ spravidla nemá. Väčšinou sa zameriava na funkčnosť ovládacích prvkov vo vozidle a na poškodenie. Podrobné prehliadanie vozidla nie je ani z časového hľadiska možné. Ak je to potrebné toto obhliadanie sa prevádza až po zaistení vozidla a jeho prevezení na útvar polície alebo na miesto, kde to určí znalec, ktorý túto obhliadku vykoná s ďalšími špecialistami.⁴⁰

4.4 Lekárske prehliadky zranených osôb

Lekársku prehliadku s popisom zranení na tele vykonáva výhradne lekár, ktorý doručí lekársku správu. V lekárskej správe lekár popisuje telesné poškodenie, určuje predbežnú dobu liečenia, práceneschopnosti a vyjadří sa či ide o ťažké alebo ľahké zranenie. Od závažnosti cestnej dopravnej nehody závisí či má vyšetrovateľ žiadať lekársku správu, odborné vyjadrenie k zraneniam alebo znalecký posudok. Prehliadka sa vykonáva v zdravotníckom zariadení, nikdy nie na mieste dopravnej nehody.⁴¹

4.5 Obhliadka mŕtvol

Pri prehliadke osôb a obhliadke mŕtvol platí pravidlo, že s osobami, ktoré už nejavia známky života, ale ich smrť nie je zatiaľ lekársky potvrdená sa musí zaobchádzať ako s ťažko zranenými.⁴²

Obhliadku mŕtvol vykonáva spravidla lekár, ktorý má službu rýchlej lekárskej pomoci alebo obvodný lekár. Detailná prehliadka sa na mieste dopravnej nehody nevykonáva a to z dôvodu, že pri dopravnej nehode sa nariaďuje súdna pitva a pitvu vykonáva súdny lekár. Telá usmrtených je vhodné dokumentovať vo vzťahu k dopravnému prostriedku. Po obhliadke a zabezpečení osobných vecí sa prevezie telo do najbližšej nemocnice na patologické oddelenie. Všetky osobné veci sú po zdokumentovaní ukladané do igelitových sáčkov, ktoré sú číselne označené. Úlohou vyšetrovateľa je zdokumentovať fotograficky

⁴⁰ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 81

⁴¹BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 81

⁴² TELIŠKOVÁ, A.,: *Cestné dopravné nehody*. Košice : SOŠ Policajného zboru v Košiciach, 2005, s. 18

polohu mŕtvol, odevu, jeho farby, druhu a stavu poškodenia. Dôležité je aby bola vykonaná kvalitná fotografia, pričom vhodné by bolo keby sa to zdokumentovalo aj na videozáznam.⁴³

4.6 Dokumentácia z miesta dopravnej nehody

„Každá dopravná nehoda je spravidla dokumentovaná:

- *Protokolom o nehode v cestnej premávke,*
- *Plánikom miesta dopravnej nehody, ktorý je spracovaný podľa náčrtku,*
- *Fotodokumentáciou miesta dopravnej nehody.*”⁴⁴

Protokol o nehode v cestnej premávke sa vyplňa podľa predtlaču na typizovaných formulároch. Na tretej strane protokolu sa protokol o obhliadke miesta činu. Táto časť sa vypisuje v prítomnom čase. Uvádzajú sa aj údaje o tom, kto a kedy nehodu oznámil, kto bol na obhliadke prítomný či bolo odobraté vodičské oprávnenie, a tiež časové rozpätie, v ktorom bola obhliadka vykonaná. Pri spisovaní sa najprv popíšu všeobecné informácie o mieste dopravnej nehody, ako je miestopis, určenie VBM, výhľadové podmienky a pod. Popíše sa celková charakteristika dopravnej nehody a postavenia motorových vozidiel. V ďalšej časti podrobne popisujeme jednotlivé stopy, veci, stopy na motorových vozidlách, následky dopravnej nehody.⁴⁵

Náčrtok a plánik musia poskytovať verný obraz miesta dopravnej nehody, jeho povrchu, okolia, postavenia motorových vozidiel, stôp a pod. Väčšinou sa nedá všetko zdokumentovať. Dokumentujú sa podstatné veci. Náčrtok s plánikom musia byť jasné, prehľadné a výstižné. Platí tu zásada, že každá stopa, každý objekt na mieste dopravnej nehody, ako aj postavenie vozidiel musí byť v náčrtku a plániku označené a nesmie byť zameniteľné. Pri kreslení plániku dopravnej nehody sa využívajú postupy a metódy ako pri meraní miesta dopravnej nehody. Každý plánik má obsahovať:

- Charakteristiku miesta dopravnej nehody spolu s vozovkou,
- Konečné postavenie vozidiel, zranených osôb a usmrtených,

⁴³ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 82

⁴⁴ FELCAN, M.,: *Dopravné inžinierstvo*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, s. 114

⁴⁵ ČEČOT, V. a kol.,: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, s. 71-72

- Zistené stopy na mieste dopravnej nehody,
- Veci a predmety, ktoré súvisia s dopravnou nehodou,
- Rozmiestnenie dopravných značiek,
- Vyznačenie smeru jazdy vozidiel a ostatných účastníkov dopravnej nehody,
- Východiskový bod merania,
- Odporúča sa uviesť aj postavenie svedkov.

Fotografia je neoddeliteľnou súčasťou dokumentácie miesta dopravnej nehody. Je nevyhnutné aby podali verný a ucelený obraz miesta dopravnej nehody a dôležité je aby sa robili celkové zábery z miesta dopravnej nehody. Jednotlivé úseky, ako aj jednotlivé predmety sa dokumentujú najskôr v súvislosti s okolím a neskôr každý detailne. Fotografie musia tiež zachytávať číselné označenia objektov a stôp na mieste dopravnej nehody. Zle vykonaná obhliadka dopravnej nehody alebo zlá dokumentácia z miesta dopravnej nehody sú v trestnom konaní vážne chyby, ktoré sa väčšinou nedajú odstrániť inými dôkaznými prostriedkami. Fotografia teda zaznamenáva hlavne:

- Celkové zábery z miesta dopravnej nehody,
- Neprehľadné miesta,
- Snímky miesta zrážky vozidiel,
- Zvláštnosti vozovky a okolia,
- Postavenie vozidiel,
- Stopy, veci súvisiace s dopravnou nehodou,
- Miesta nálezu poškodených osôb,
- Rozsah poškodenia motorových vozidiel,
- Technický stav vozidiel,
- Postavenie svedkov,
- Výhľadové pomery vodičov.⁴⁶

⁴⁶ FELCAN, M.,: *Dopravné inžinierstvo*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, s.121-122

5 OSOBITOSTI DOKAZOVANIA PRI OBJASŇOVANÍ DOPRAVÝCH NEHÔD

Predmetom vyšetrovania cestných dopravných nehôd je jednanie a chovanie účastníkov dopravných nehôd, technický stav motorového vozidla, ako aj stav vozovky a prípadne iné skutočnosti, ktoré spôsobili vznik dopravnej nehody a jej následky.⁴⁷

Pri vyšetrovaní je potrebné zistiť či niektorí z účastníkov dopravnej nehody nebol pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky, tiež či je osoba, ktorá viedla vozidlo v čase nehody, vlastníkom alebo držiteľom vozidla, rýchlosť jazdy, brzdnú dráhu a pod.

To, čo bude predmetom vyšetrovania, závisí aj od druhu dopravnej nehody. Podľa Strausa delíme dopravné nehody na:

- Zrážku dvoch vozidiel,
- Zrážku s chodcom,
- Náraz na prekážku,
- Haváriu,
- Zrážku s koľajovým vozidlom.⁴⁸

Pokiaľ ide o vyšetrovanie cestných dopravných nehôd dokazovanie je v tomto prípade obširnejšie, ako to upravuje Trestný poriadok, ktorý určuje len to, čo nie je možné vynechať a teda určuje okolnosti, ktoré sa musia dokázať. Je dôležité dokazovať:

- Konkrétnu skutkovú podstatu trestného činu, ku ktorému došlo v dôsledku dopravnej nehody,
- Rozsah následkov spôsobených dopravných nehodou, ako aj výškou škody spôsobenej na živote, zdraví a majetku,
- Mieru zavinenia účastníkov dopravnej nehody,
- Stupeň nebezpečnosti pre spoločnosť,
- Okolnosti dôležité pre posúdenie osobných pomerov páchatel'a, okolnosti priťažujúceho a poľahčujúceho charakteru,
- Príčiny, ktoré viedli k dopravnej nehode a okolnosti, ktoré ovplyvnili vznik dopravnej nehody.

⁴⁷ MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J.,: *Kriminalistika*. 2. vyd. Praha : C. H. Beck, 2004, s. 495

⁴⁸ STRAUS, J. a kol.,: *Kriminalistická metodika*. Plzeň : Aleš Čeňek, 2006, s. 214

V prípade, že vodič z miesta nehody ušiel, bude dokazovanie zložitejšie a rozsah širší. Keď subjekt zostal na mieste, nebude dokazovanie tak zložité, pretože páchatel' sa nachádza v okruhu aktívnych účastníkov dopravného procesu.⁴⁹

Pri objasňovaní sa využívajú tieto úkony:

- Výsluch svedkov a poškodených,
- Výsluch obvineného,
- Vyšetrovací experiment, rekonštrukcia,
- Kriminalistické expertízy.

5.1 Výsluch svedkov a poškodených

Pri výpovedí svedkov je potrebné rátať s rozdielnymi výpoveďami, hlavne čo sa týka vnímania rýchlosti, vzdialenosti medzi vozidlami, ale aj priebehu samotnej dopravnej nehody. V prípade, že niektorí zo svedkov sú v určitom vzťahu k účastníkom nehody, treba počítať s tým, že budú vypovedať v prospech účastníkov dopravnej nehody a veľakrát uvedú nepravdu aby im neuškodili. Cieľom výsluchu je získanie dôkazov o dopravnej nehode, ktoré pomôžu k objasneniu nehodovej udalosti a zisteniu podmienok a príčin, ktoré viedli k vzniku dopravnej nehody. Rozlišujeme tri skupiny otázok, ktoré je potrebné položiť svedkovi. Prvú skupinu tvoria otázky, ktoré sa zameriavajú na zistenie stanoviska svedka a jeho pomer k doprave. Sem zaradujeme:

- Kde svedok stál a aký mal výhľad,
- Čo robil v čase dopravnej nehody či stál alebo bol v pohybe,
- Pokiaľ sedel vo vozidle či sedel sám alebo s niekým a jeho pozornosť bola odpútaná rozhovorom a pod.,
- Či je aktívny vodič,
- Či mal čistý výhľad alebo bol výhľad obmedzený.

V druhej časti sa necháva svedkovi voľnosť, nech vlastnými slovami popíše dopravnú nehodu. Sú mu kladené otázky ohľadom rýchlosti, ako ju vnímal či auto išlo smerom k nehu alebo sa vzdiaľovalo alebo rýchlosť vnímal pri predbiehaní vozidla, po ktorej strane šiel vodič a jeho spôsob jazdy či auto nevykazovalo nejakú technickú závalu a pod.

⁴⁹ BANGO, D., PALAREC, J.: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 84-86

Tretia skupina otázok objasňuje podmienky cestnej premávky, a to:

- Aká bola viditeľnosť v čase nehody, čím bola znížená,
- Poveternostné podmienky,
- Upresnenie času dopravnej nehody,
- Aký bol stav vozovky či bola mokrá, suchá, zasnežená, šmykľavá a pod.,
- Hustota premávky,
- Či bola premávka riadená svetelnou signalizáciou a aké svetlá svietili pre účastníkov premávky,
- Či bola na vozovke prekážka a jej upresnenie.

Pri poškodených sa zameriava na:

- Ich postavenie a činnosti v čase nehody,
- Popis nehodovej udalosti,
- Charakter a rozsah poškodenia,
- Stanoviská k náhrade škody.⁵⁰

5.2 Výsluch obvineného

Aby bolo možné obvineného vypočuť, musí byť zákonne poučený a musí mu byť doručené uznesenie o vznesení obvinenia. Obvinený sa musí k tomuto uzneseniu vyjadriť, a to či podáva sťažnosť, a tiež či využíva právo zvoliť si obhajcu. Ak si zvolí zákonného zástupcu postupuje sa zákonným spôsobom, tak ako pri iných trestných činoch. Pri týchto trestných činoch je špecifické, že často prichádza do úvahy zastavenie trestného stíhania, o čom musí byť obvinený poučený a obvinený sa vyjadrí k prípadnému podmiennečnému zastaveniu. Výsluch sa začína otázkami o osobe obvineného, či sa v minulosti dopustil už nejakého trestného činu, či žije riadnym spôsobom života, či je zamestnaný a hlavne či je jeho zamestnanie závislé od možnosti viesť motorové vozidlo, pretože v týchto prípadoch prichádza do úvahy aj zákaz činnosti, čo by pre neho znamenalo stratu zamestnania. Po tejto úvodnej časti, obvinený vypovedá o priebehu dopravnej nehody. Keď obvinený dohovori, je potrebné zamerať sa na objasnenie celkovej situácie, a to:

- K výkladu priebehu dopravnej nehody, ak sú tam nejasnosti,
- K správaniu ostatných účastníkov,

⁵⁰ ČEČOT V. a kol.,: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, s. 75-76

- Či bol v čase nehody spôsobilý viesť motorové vozidlo,
- K jeho zdravotnému stavu, či bral lieky pred jazdou, prípadne drogy alebo je epileptik a pod.,
- K meteorologickým podmienkam, rozhl'adnosti na mieste dopravnej nehody a pod.,
- K technickému stavu vozidla a stavu vozovky,
- K ostaný, okolnostiam, ktoré sa týkajú dopravnej nehody.

Na záver sa obvinený vyjadrí, či si je vedomý svojej viny a nech zhodnotí zavinenie ostatných účastníkov dopravnej nehody. Dôkazom o tom, že vodič nie je spoľahlivý je výpis z evidenčnej karty vodiča, kde sú vedené priestupky proti bezpečnosti v cestnej doprave a trestné činy za posledné tri roky, a tiež odpis z registra trestov, ktoré sa prikladajú do spisového materiálu.⁵¹

5.3 Vyšetrovací experiment a rekonštrukcia

Pojem vyšetrovací pokus z umelo vytvorených a cieľavedome menených podmienok za účelom preverenia, upresnenia zistených skutočností alebo zistenie nových skutočností, ktoré sú dôležité pre trestné konanie. Vyšetrovacie pokusy možno deliť podľa rôznych hľadísk. Najčastejšie sa delia podľa povahy zisťovaných skutočností. Podľa tohto kritéria ich delíme na dve skupiny. Prvú skupinu tvoria tzv. senzorické pokusy, ktorými sa zisťujú možnosti vnímania určitých skutočností ľudskými zmyslami. Prevažne ide o preverenie, či bolo možné sledovať kriminalisticky relevantnú udalosť z určitého miesta, či bolo možné odtiaľ poznať určitú osobu, počuť nejaké zvuky a pod. Druhú skupinu predstavujú situačné pokusy, ktorými sa zisťujú možnosti:

- prevedenia určitej činnosti, v určitých podmienkach alebo určitou osobou, ako napríklad prekonávanie prekážky,
- vznik a existencia nejakého javu (osvetlenie vodiča protiidúcim autom),
- priebeh vyšetrovacích udalostí, detailov alebo mechanizmus vytvorenia stôp.

Účastníkmi vyšetrovacieho pokusu sú osoby, ktoré sa priamo podieľajú na jeho organizácii. Týmito osobami sú OČTK, osoby prevádzajúce jednotlivé pokusy a osoby, ktoré vypovedali a na základe ich výpovede a pokynov sa tento vyšetrovací pokus

⁵¹ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 92-93

organizuje. Patria sem svedkovia, obvinený, poškodený, pokiaľ neodmietnu aktívnu účasť na vyšetrovacom experimente. Pokiaľ túto účasť odmietnu alebo ich prítomnosť nie je potrebná, vyšetrovacieho pokusu sa zúčastňujú pomocné osoby a figuranti. Za nepriame osoby sa považujú znalci a odborníci, ktorí sa zúčastňujú vyšetrovacieho pokusu za účelom odborných konzultácií alebo dohliadajú na objektívnosť a zákonnosť postupu pri vykonávaní vyšetrovacieho pokusu.⁵²

„Predmetom vyšetrovacieho experimentu dopravnej nehody je spravidla:

- zistenie dohľadnosti v mieste nehody
- zistenie výhľadu z motorových vozidiel
- zistenie výhľadu a dohľadnosti svedkov
- zistenie rýchlosti pohybu chodca
- zistenie rýchlosti jazdy vozidiel
- zistenie akceleračných a brzdných schopností vozidiel
- overenie poučiteľnosti zvukových výstražných signálov a pod. „⁵³

Podľa V. Krajníka, možno kriminalistickú rekonštrukciu definovať ako kriminalistickú metódu, prostredníctvom ktorej sa skúmajú súvislosti medzi stopami a objektmi a zisťujú sa chýbajúce stopy objektov a ich vzájomné vzťahy na základe analógie.⁵⁴

P. Polák a J. Kubala zas kriminalistickú rekonštrukciu považujú za metódu kriminalistickej taktiky, ktorou sa obnovujú kriminalisticky relevantné hmotné objekty, situácie a skutkové okolnosti, na základe údajov a faktov získaných vyšetrovaním, s cieľom bezprostredného skúmania a verifikácie.⁵⁵

Pri dopravnej nehode sa rekonštrukciou overuje, či sa mohla stať, tak ako to vyplýva z vyšetrovania. Obnovuje sa pôvodná situácia priebehu dopravnej nehody v relatívne

⁵² ŠIMOVICEK, I. a kol.,: *Kriminalistika*. Plzeň : Aleš Čeňek, 2011, s. 283-284

⁵³ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 95

⁵⁴ KRAJNÍK, V. a kol.,: *Kriminalistika*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2002, s. 353

⁵⁵ POLÁK, P., KUBALA, J.,: *Repetitórium kriminalistiky*. Bratislava : IURA EDITION, 2010, s. 76

rovnakých podmienkach, za použitia pôvodných prostriedkov a predmetov na základe zhromaždených dôkazov.⁵⁶

Účastníkmi rekonštrukcie sú:

- subjekt, ktorý riadi rekonštrukciu,
- priamy aktívny účastníci (svedok, poškodený, obvinený),
- osoby oprávnené byť pri rekonštrukcii (prokurátor, zákonný zástupca, obhajca, nezúčastnená osoba a pod.),
- osoby, ktoré sa podieľajú na rekonštrukcii (expert, znalec a pod.),
- pomocné osoby (zapisovateľ, tlmočník a pod.).⁵⁷

5.4 Vykonanie kriminalistických expertíz

Kriminalistické expertízy sú nevyhnutné pre objasnenie cestných dopravných nehôd. Medzi kriminalistické expertízy zaraďujeme:

- trasologickú,
- daktyloskopickú,
- biologickú,
- mechanoskopickú,
- chemickú.

Cieľom expertízy je identifikácia vozidla, jeho rozbitých častí, ako aj identifikácia usmrtených osôb pri dopravnej nehode. Často sa využíva aj súdno – lekárska expertíza, ktorá sa vyžaduje v prípade poranenia alebo usmrtenia osôb pri dopravnej nehode, a tiež v prípade zistenia ovplyvnenia vodiča alkoholom alebo inou návykovou látkou. Využíva sa aj expertíza z odboru automobilovej techniky, a to na zistenie technického stavu vozidla. Ďalej sa využíva expertíza z odboru dopravného inžinierstva, ktorou sa zisťujú príčiny vzniku dopravnej nehody, pri ktorej sa využíva výpočtová technika (programy EVU-DOS, PC-CRASH, WINKOL, ANALYSER-PRO, KOLÍZIA).⁵⁸

⁵⁶ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetrovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s. 96

⁵⁷ PORADA, V., DZURČANIN, Š. a kol.,: *Kriminalistika. Kriminalistická taktika*. Košice : Vysoká škola bezpečnostného manažmentu v Košiciach, 2009, s. 104

⁵⁸ ŠIMOŤEK, I. a kol.,: *Kriminalistika*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2011, s. 367-368

Trasologická expertíza sa nariaďuje v prípade, keď páchateľ z miesta činu ušiel, keď sa na základe stôp pneumatík na vozovke, tele odevoch zranených a mŕtvych, ako aj stôp obuvi na vozovke, odtlačkov tkanív a iných látok na dopravnom prostriedku sa určujú okolnosti dôležité pre určenie skupinovej alebo individuálnej príslušnosti identifikácie sporných subjektov. V prípade, že vodič z miesta činu ušiel, a je sporné, kto viedol motorové vozidlo v momente dopravnej nehody, tak sa na základe odtlačkov prstov a dlaní vytvorených na dopravnom prostriedku stanovujú okolnosti na individuálnu identifikáciu sporných objektov. V tomto prípade hovoríme o **daktyloskopickej expertíze**. Pri **mechanoskopickej expertíze** sa nariaďuje, v prípade, že páchateľ z miesta dopravnej nehody ušiel, na základe úlomkov z karosérie, črepín skla, kúskov farby na vozovke a odevoch zranených či mŕtvych sa stanovujú okolnosti, ktoré určujú skupinovú alebo individuálnu príslušnosť identifikácie sporných subjektov. **Biologická expertíza** sa vykonáva ak vodič z miesta činu ušiel, alebo je sporné kto šoféroval dopravný prostriedok, keď sa na základe krvi, tkanív, mozgovej hmoty, vlasov nájdených na dopravnom prostriedku stanovia okolnosti dôležité pre určenie skupinovej príslušnosti sporných objektov. V prípade **chemickej expertízy**, ak páchateľ z miesta dopravnej nehody ušiel sa skúma olej, mazací tuk, brzdová kvapalina nájdená na vozovke alebo odeve zranených či mŕtvych sa stanovujú okolnosti skupinovej príslušnosti alebo individuálnej identifikácie sporných objektov. Ak v dôsledku dopravnej nehody došlo k ublíženiu na zdraví alebo usmrteniu človeka alebo je obava, že osoba bola pod vplyvom alkoholických nápojov, tak sa na základe vonkajšieho skúmania tela zraneného a vnútorného skúmania tela mŕtveho určujú okolnosti dôležité pre trestné konanie. Vtedy hovoríme o **súdno – lekárskej expertíze**.⁵⁹

Kriminalistické expertízy vykonáva Kriminalisticko expertízny ústav Policajného zboru Slovenskej republiky. Bol zriadený v roku 1991 nariadením ministra vnútra č. 4/1991 ako organizácia na zabezpečenie kriminalisticko-technickej a expertíznej činnosti pre potreby Policajného zboru Slovenskej republiky, orgánov činných v trestnom konaní a súdov, ako aj na zabezpečenie vedecko-technického rozvoja v tejto oblasti. Ústav v súčasnosti zamestnáva 200 expertov a 50 občianskych zamestnancov. Ústav skúma stopy a vzorky z miesta činu, ktoré sú dôležité pre trestné konanie a sú predložené orgánom činným v trestnom konaní alebo súdom. Výsledky skúmania sa spracúvajú písomne, formou

⁵⁹ BANGO, D., PALAREC, J.,: *Metodiky vyšetřovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, s 96-97

znaleckého posudku alebo odborného vyjadrenia, v ktorom odpovedajú na otázky položené vyšetrovateľom. Od roku 1994 do roku 2014 Kriminalisticko expertízny ústav Policajného zboru Slovenskej republiky vykonal 703 406 expertíznych skúmaní.⁶⁰

⁶⁰<http://www.minv.sk/?keupz> [cit. 2016-02-03]

6 VÝZNAM ZNALECKÉHO DOKAZOVANIA

Znaleckú činnosť zasahuje do rady odvetví vrátane právnych. Právna úprava znaleckej činnosti je upravená v zákone č. 382/2004 Zb. z. o znalcoch, tlmočníkoch a prekladateľoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, vykonávacia Vyhláška Ministerstva spravodlivosti č. 490/2004 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o znalcoch, tlmočníkoch a prekladateľoch, tiež zákon č. 71/1967 Zb. z. v §33-36 a §39. Znalecká činnosť je upravená aj v Občianskom súdnom poriadku, a to v § 127.⁶¹

Zákon č. 300/2005 Z. z. Trestný poriadok upravuje v § 268 znalecké dokazovanie.

„ (1) *Ak znalec ešte nepodal vo veci písomný znalecký posudok alebo sa od neho odchyľuje, alebo ho dopĺňa, môže mu predseda senátu uložiť, aby znalecký posudok alebo jeho doplnenie nadiktoval do zápisnice.*

(2) *Pri výsluchu znalca na hlavnom pojednávaní sa použijú ustanovenia § 258 ods. 2 a 3 a § 259 primerane. Namiesto výsluchu znalca možno čítať zápisnicu o jeho výpovedi alebo jeho písomný znalecký posudok, ak znalec bol pred podaním znaleckého posudku poučený podľa § 144, nie sú pochybnosti o správnosti a úplnosti znaleckého posudku a prokurátor i obžalovaný s tým súhlasia, alebo ak sa znalec naň odvolá.*

(3) *Ak bol posudok znalca obstaraný niektorou zo strán a predkladá sa v konaní ako dôkaz, ustanovenie odseku 1 sa použije primerane.*

(4) *Ak bol posudok predložený stranou a osoba podávajúca posudok nie je zapísaná v zozname znalcov, pred súdom zloží sľub podľa osobitného zákona a predseda senátu ju poučí o trestných následkoch vedome nepravdivého znaleckého posudku. Potom sa znalec vyjadrí, či posudok podal v zmysle zloženého sľubu.*

(5) *Ustanovenia odsekov 1 až 4 sa primerane použijú aj na odborné vyjadrenie.*”⁶²

Znaleckú činnosť vykonávajú znalci zapísaní do zoznamu znalcov. Ministerstvo spravodlivosti zapisuje znalcov do tohto zoznamu, a tiež ho vedie. Znalec je povinný zložiť sľub do rúk ministra spravodlivosti. K podaniu znaleckého posudku môžu byť pribratý len znalci zo zoznamu znalcov. Existujú aj výnimky, v prípade ak znalec takéhoto odvetvia nie je v zozname zapísaný alebo nemôže posudok urobiť, priberie sa znalec ad hoc, len pre konkrétny posudok. Znalci sú pri vykonávaní znaleckej činnosti povinní riadiť sa zákonmi,

⁶¹ FELCAN, M.,: *Dopravné inžinierstvo*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, s. 130

⁶² §268 zákona č. 300/2005 Z. z. Trestný poriadok

rozhodovať a riešiť v súlade s Trestným poriadkom a Správnym poriadkom a rešpektovať právomoci, ktoré sú im priznané právnymi normami.⁶³

Zákon síce neuvádza etické zásady, ktorými sa má znalec riadiť pri výkone znaleckej činnosti. Do istej miery však vyplývajú z jeho povinnosti a ich splnenie je jednou z podmienok zápisu do zoznamu znalcov. Medzi etické princípy zaradujeme:

- technickú a vedeckú presnosť pri referovaní zistení a záverov,
- nestrannosť a objektivita pri konaniach pred súdom,
- poctivosť a komplexnosť pri vyjadrovaní odborných záverov,
- konať len v rozsahu svojej kompetencie,
- vyhnúť sa uvoľneniu nevhodných či dôverných informácií,
- oddanosť spravodlivosti.⁶⁴

V poslednej dobe je stále menej dopravných nehôd, ktoré si nevyžadujú znalecké dokazovanie, najmä však technických odborov. Znalecké dokazovanie z technických odborov sa vyžaduje v súčasnosti pri každej dopravnej nehode, a to na posúdenie vzniku dopravnej nehody, technickej závady vozidla, únavy materiálu, pevnosti a ťažnosti kovov a pod. Otázky, ktoré sa znalcom kladú sú nasledovné:

- posúdenie charakteru a rozsahu poškodenia vozidla a spôsobenej škody,
- posúdenie technického stavu vozidla,
- či bol príčinou dopravnej nehody technická porucha vozidla,
- pôvod a čas vzniku dopravnej nehody,
- či za technickú vadu môže zlá údržba vozidla,
- aký bol technický stav činných častí a zariadenia dopravného prostriedku,
- posudzuje tiež spôsob jazdy vodiča, mechanizmus vzniku a priebeh
- vykonať rozbor tachografických krúžkov a iných technických záznamových prostriedkov priebehu jazdy,
- posúdiť možnosti, ktoré by zabránili vzniku dopravnej nehody,
- posúdenie príčin dopravnej nehody a pod.⁶⁵

⁶³ FELCAN, M.,: *Dopravné inžinierstvo*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, s. 130

⁶⁴ HERETIK, A.,: *Základy forenznnej psychológie*. Bratislava : SPN Bratislava, 1994, s. 31-32

⁶⁵ ČEČOT, V. a kol.,: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, s. 79-82

6.1 Znalecký posudok

V trestnom konaní nie je zvláštnosťou, keď z dôvodu splnenia zákonných podmienok na začatie trestného stíhania alebo vznesenia obvinenia voči konkrétnej osobe, je potrebné posúdiť aj závery znalca a znalecký posudok. Jeho prítomnosť sa vyžaduje na mieste dopravnej nehody, najlepšie na obhliadke miesta dopravnej nehody. Takýto postup sa považuje za neopakovateľný a nevyhnutný úkon. O neopakovateľný a nevyhnutný úkon ide v prípade, keď môže dôjsť k zmareniu alebo zničeniu takéhoto úkonu alebo tiež pitva mŕtvol a znalecké posudky, kde sa pracuje s biologickým materiálom, pri ktorom môže dôjsť ku skaze. Ostatné znalecké dokazovanie sa nepovažuje za neodkladný úkon. Znalec pri obhliadke miesta dopravnej nehody vystupuje ako konzultant a špecialista, ktorý pomáha vyšetrovateľovi pri posudzovaní odborných otázok.⁶⁶

Znalecký posudok obsahuje:

1. **Úvodnú časť** – v tejto časti sú úlohy z uznesenia štátneho orgánu, na ktoré musí znalec odpovedať, číslo a dátum uznesenia. Musí obsahovať úlohu znalca, účel posudku, dátum vyžiadania posudku, dátum vyhotovenia posudku a podklady pre vyhotovenie posudku.
2. **Nález** – v tejto časti sa uvedie opis skúmaného materiálu, javov a skutočností, na ktoré sa prihliadalo pri úkone.
3. **Posudok** – uvedie sa postup znalca, ktorými sa dopracoval k splneniu úloh uznesenia.
4. **Záver** – uvedú sa odpovede na otázky a úlohy uznesenia.
5. **Prílohy** – len v prípade ak si to skladba posudku vyžaduje.

Znalecký posudok musí byť zošíty, strany očíslované, musí mať zošívaciu šnúru s odtlačkom znaleckej pečiatky pripravená k poslednej strane posudku. K poslednej strane znalec pripojí znaleckú doložku.⁶⁷

6.2 Súčinnosť znalcov s orgánmi v trestnom konaní

Orgány činné v trestnom konaní musia znalcovi poskytnúť súčinnosť spočívajúcu v informáciách o skutku, pre ktoré je znalecké dokazovanie potrebné a zachovať tak

⁶⁶ ČEČOT, V. a kol.,: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, s. 83-84

⁶⁷ FELCAN, M.,: *Dopravné inžinierstvo*. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, s. 136

objektívnosť znaleckého posudku. Trestný poriadok ustanovuje orgánom činným v trestnom konaní poskytnúť súčinnosť a to na základe §107 Trestného poriadku. Znalcovi, ktorý je poverený vykonaním znaleckého posudku sa poskytnú potrebné informácie a vymedzia sa mu úlohy. Znalec nehodnotí dôkazy ani nerieši právne otázky. Ak je to potrebné, môže nahliadať do spisov, zúčastniť sa výsluchu obvineného a svedkov. Aby bolo znalecké dokazovanie úspešné, vyšetrovateľ a znalec musia konzultovať otázky, na ktoré má znalec odpovedať. Znalec sa môže privolať aj k rekonštrukcii a vyšetrovaciemu pokusu a pod. Všetky informácie, ktoré pri tom získa môže ovplyvniť jeho závery, uvedené v znaleckom posudku.⁶⁸

⁶⁸ ČEČOT, V. a kol.,: *Dopravné nehody*. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, s. 84-85

7 PREVENCIA

Prostredníctvom opatrení dopravnej bezpečnosti by sa malo predchádzať vzniku dopravnej nehody. V prípade, že sa už dopravnej nehode nepodarilo zabrániť, je potrebné aspoň minimalizovať škody na zdraví a majetku a odstrániť ich odborným spôsobom. Aj keď dopravných nehôd ubúda, tragické následky sa za posledné roky veľmi nemenia. Ročne je pri dopravných nehodách usmrtených takmer 300 ich účastníkov. Je teda zrejmé, že je dôležité prijať také opatrenia, ktoré by napomohli toto číslo podstatne znížiť. Aby došlo k zlepšeniu cestnej infraštruktúry, je nutné aplikovať nové metódy a riešenia odskúšané v zahraničí. Slovenská republika ako člen Európskej únie rešpektuje odporúčania Európskej komisie, čo sa týka bezpečnosti cestnej premávky a snaží sa ich plniť. Bezpečnosť cestnej premávky na Slovensku teda súvisí nielen s úpravou vnútroštátnej bezpečnosti dopravy, ale aj s bezpečnosťou na európskych cestách.⁶⁹

Cestná infraštruktúra je stredobodom systému cestnej dopravy. Ide o základné cestné komunikácie, služby a zariadenia nevyhnutné pre organizáciu cestnej dopravy. Cestná infraštruktúra zahŕňa širokú oblasť, a to aj výstavbu a rekonštrukciu ciest, projektovanie ciest a križovatiek, dopravné značenie a hlavne údržbu a bezpečnostné kontroly. Je teda potrebné navrhnuť a organizovať takú cestnú infraštruktúru, aby účastníci chápali, čo majú očakávať a čo sa od nich očakáva.

Využívanie a plánovanie cestnej siete predstavuje základ infraštruktúry bezpečnej cestnej premávky. Existuje množstvo príručiek o projektovaní a výstavbe ciest a niektoré sa sústredia na bezpečné projekty. Nesmieme zabúdať ani na krajinu cesty. Prekážky na krajnici, ako stromy zhoršujú následky dopravných nehôd. Vyasfaltovaním krajnice by sa znížila pravdepodobnosť vzniku dopravnej nehody, pretože vodič by vyrovnal smer jazdy a včas sa vrátil do svojho jazdného pruhu. Tiež výstavba zvodidiel popri ceste zabraňuje sekundovým zrážkam, ak šofér nedokáže vyrovnať včas. Križovatka je tiež miesto, kde dochádza k častým dopravným nehodám. Za bezpečnú a efektívnu voľbu možno považovať zriadenie kruhového objazdu, ktorá je v členských štátoch čoraz populárnejšia. K tragickým následkom dopravnej nehody dochádza po zrážke motorového vozidla so stromami, stĺpmi, dopravnými značkami, či pouličnými lampami. Riešením by bolo odstrániť tieto prvky ak je to možné a na krajinu umiestniť poddanejšie prvky. Stromy

⁶⁹<http://www.asb.sk/inzinierske-stavby/doprava/strategia-zvysenia-bezpecnosti-cestnej-premavky-v-sr-v-rokoch-2011-2020> [cit. 2016-02-04]

niekedy predstavujú ekologicky, esteticky a historický význam a v takomto prípade je pred vyrúbaním stromov uprednostniť umiestnenie protinárazových bariér. Dôležité je vyhľadávať miesta s vysokým počtom dopravných nehôd a upozorňovať na tieto úseky vodičov motorových vozidiel dopravným značením. Predpokladá sa, že ak ľudia vedia čo majú očakávať, budú reagovať správne. Dopravné značky je potrebné umiestniť na miestach dôsledne aby boli ľahko viditeľné a zrozumiteľné. Nemali by byť umiestnené na husto, pretože účastníci cestnej premávky dokážu spracovať len obmedzené množstvo informácií. Príliš veľa značiek by ich mohlo skôr zmiasť ako varovať. Dopravné značky, ktoré obmedzujú rýchlosť majú svoje nedostatky, a to hlavne počas zlého počasia. V takomto prípade by bola vhodná nižšia rýchlosť ako v bežných podmienkach. Riešením by bolo umiestnenie premenných dopravných značiek, ktoré by obmedzovali rýchlosť v závislosti od počasia, hustoty premávky alebo podmienok na vozovke. Hlavne v zlom počasi, ale aj za bežných podmienok je potrebné vykonávať údržbu na vozovke, ako udržiavať aj dopravné značky, značenie a krajinu vozovky. Vozidlá a bezpečnostné zariadenia zohrávajú dôležitú úlohu v bezpečnosti na cestách, pretože dokážu priniesť výsledok, ktorý je trvalý a udržateľný. Dizajn vozidla ovplyvňuje ochranu pasažierov a v prípade nehody znižuje aj pravdepodobnosť vážneho zranenia. Bezpečnostné pásy a airbagy chránia pasažierov v aute. Pri dvojkoľsových dopravných prostriedkoch pomáha zmierniť následky nehody ochranné oblečenie a prilby.⁷⁰

Vývojom niekoľkých špičkových bezpečnostných riešení robí Volvo Car Corporation významný krok vpred, ktorým je zníženie počtu zranených a zabitých osôb vo vozidlách Volvo. Odborníci na bezpečnosť v spoločnosti Volvo pracujú na tom, aby v budúcnosti nebolo účastníkom dopravnej nehody. Mnohé z technológií sú prispôsobené správaniu dnešných vodičov v dopravnom prostredí. Podľa výskumov vodiči čoraz viac svojho času za volantom venujú pozornosť robeniu iných vecí, ako je napríklad písanie sms. Spoločnosť Volvo Car Corporation sa zameriava hlavne na bezpečné udržanie vozidla v jazdnom pruhu, predchádzaniu nehodám na križovatkách a dopravných uzloch a zabráneniu zrážkam s divou zverou. Autonómne riadenie pomáha vodičovi ostať v jazdnom pruhu a sledovať rytmus premávky v kolónach. Pomocou údajov z kamier a radarových snímačov dokáže vozidlo sledovať vozidlo pred ním, pričom motor, brzdy a riadenie reagujú automaticky a v prípade, že je vozidlo pred ním nútené rýchlo sa vyhnúť

⁷⁰ Osvedčené postupy týkajúce sa bezpečnosti na cestách. Luxemburg : Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2010, s. 13-23

prekážke na ceste, systém riadenia pomôže vodičovi zahnúť v rovnakom smere. Pokiaľ ide o brzdenie v križovatkách, vozidlo automaticky zabrzdí, keď zaznamená križujúce vozidlá. Dopravné nehody spôsobené divou zverou sú medzinárodným problémom. Cieľom spoločnosti Volvo Car Corporation je znížiť rýchlosť zo 100 až 110 km/hod. na menej než 80 km/hod. Pri takejto rýchlosti je riziko vážneho zranenia nízke. Vyžaduje si to schopnosť rozpoznať zver približne z 30 metrov. Ďalšou dôležitou stránkou je čas od rozpoznania zvery až po zareagovanie systému. Na základe zhromaždených údajov dokáže rozpoznať obrysy a reakčný pohyb zvierat.⁷¹

V neposlednom rade prevencii napomáhajú aj kampane týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky a dopravná výchova. Cieľom výchovy v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je propagovať vedomosti a chápanie dopravných predpisov a situácii, prostredníctvom školení. Vo všeobecnosti je vzdelávanie určené pre žiakov v školskom prostredí. Cieľom kampane zameranej na bezpečnosť cestnej premávky je dosiahnuť zmenu v správaní cieľovej skupiny ľudí. Sústredí sa na problémy týkajúce sa bezpečnosti v cestnej premávke alebo na zmenu postoja ku konkrétnemu správaniu v cestnej premávke, ako je napríklad vedenie motorového vozidla pod vplyvom alkoholu alebo inej návykovej látky alebo nedodržanie maximálnej povolenej rýchlosti. Vplyv na bezpečnosť cestnej premávky majú aj časté cestné kontroly, ako aj vysoké pokuty. V tomto roku pribudne na slovenských cestách 360 zariadení na kontrolu dodržania rýchlosti, 99 stojanov na kontrolu zákazu predchádzania a 105 automatov na kontrolu prednosti v jazde.⁷²

7.1 Národný plán Slovenskej republiky pre bezpečnosť v cestnej premávke 2011 - 2020

Dopravná nehodovosť je celospoločenským problémom, ktorý si uvedomujú aj zainteresovaní na medzinárodnej aj regionálnej úrovni. Svedčí o tom aj počet signatárov Európskej charty bezpečnosti cestnej premávky. Na Slovensku sa k charte pripojilo 44 súkromných a verejných subjektov, ktoré napomáhajú svojimi aktivitami k znižovaniu dopravnej nehodovosti na našich cestách. Nové opatrenia sú rozvrhnuté do deviatich rámcových cieľov, pričom sú v nich obsiahnuté realizovateľné úlohy, ktoré zohľadňujú navrhované iniciatívy Bielej knihy do roku 2050. To, že Slovenská republika rešpektuje

⁷¹ <http://www.volvomagazin.sk/vizia-roku-2020ziadni-mrtvi-ani-zraneni/> [cit. 2016-02-05]

⁷² Osvedčené postupy týkajúce sa bezpečnosti na cestách. Luxemburg : Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2010, s. 28-30

odporúčania Európskej komisie garantuje Programové vyhlásenie Vlády Slovenskej republiky, v ktorom sa okrem iného deklaruje, že: „Vláda Slovenskej republiky podporí rozvoj kvalitnej, dostupnej a integrovanej dopravnej infraštruktúry, konkurenčné dopravné služby, užívateľsky prijateľnú a ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu.“ Podstatou je vytvorenie vízie s nulovou nehodovosťou a prioritou je zníženie počtu obetí cestnej premávky o polovicu v porovnaní s rokom 2010. Cieľom je teda ochrana života. V budúcnosti by cesta mala byť navrhnutá tak, aby zohľadnila schopnosti a obmedzenia človeka. Dôležitá je kvalita vozovky z hľadiska rovnosti, drsnosti a kvality povrchu vozovky. Zabezpečenie prevádzkyschopnosti cestnej siete a opakovaná oprava povrchu vozovky je prioritnou úlohou cestného hospodárstva. Cieľom národného plánu je aj zníženie spoločenských nákladov vzniknutých v dôsledku vzniku dopravnej nehody. Keďže je stratégia bezpečnosti cestnej premávky založená na spoločnom princípe, je potrebné aby bola aj zodpovednosť rozložená na všetky zainteresované subjekty. Je navrhnutá deľba zodpovednosti a to medzi vládou, územné celky a verejný sektor, Policajný zbor MV SR, stanice STK a TK, médiá, vzdelávací sektor, poisťovne, správcov ciest, miestne a regionálne správy, zdravotné organizácie a pod. Napríklad vláda, územné celky a verejný sektor majú rozvíjať účinnú politiku pre bezpečnosť v cestnej premávke, poskytovať finančné prostriedky a sledovať plnenie cieľov a efektívne využitie zdrojov. Úlohou Policajného zboru je zlepšiť správanie účastníkov cestnej premávky, a to uskutočňovaním preventívnych aktivít, sledovať a minimalizovať rizikové správanie účastníkov cestnej premávky, vymáhať práva. Stanice STK a TK budú zabezpečujú vykonanie technických kontrol podľa platných predpisov, informuje vodičov o platných technických predpisoch a vydáva štatistiky a technickom stave vozidiel evidovaných na území SR a pod. Národný plán uvádza 9 rámcových cieľov, ktoré predstavujú programové ciele. Patrí sem:

- A. „Zníženie dopravnej nehodovosti v dôsledku prekročenia najvyššej povolenej rýchlosti a neprispôsobenia rýchlosti okolitým podmienkam**
- B. Zníženie dopravnej nehodovosti v dôsledku požitia alkoholu a drog**
- C. Zníženie dopravnej nehodovosti u zraniteľných účastníkov cestnej premávky**

D. Zvýšenie bezpečnosti prostredníctvom účinnej dopravnej výchovy a výcviku žiadateľov o vodičské oprávnenie

E. Zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry

F. Zvýšenie úrovne bezpečnosti prostredníctvom bezpečnejších vozidiel a zavádzaním IDS

G. Zvýšenie úrovne bezpečnosti v cestnej nákladnej a autobusovej doprave

H. Zvýšenie úrovne ponehodovej starostlivosti

I. Manažment bezpečnosti cestnej premávky”⁷³

7.2 Dopravná výchova

Jednou z možností ako znížiť počet dopravných nehôd, okrem vydávania predpisov je prevencia a dopravná výchova. Význam dopravnej výchovy spočíva v príprave detí, študentov, dospelých a seniorov na život v cestnej premávke.

V západných krajinách Európy sa už dávno nepoužívajú u vodičov iba finančné sankcie, ale najmä celý rad vzdelávacích a rehabilitačných tréningov pre vodičov. Ak niekto nezvládne motorové vozidlo na mokrej ceste, vysokou pokutou ho to nenaučíme, ale tréningom na šmykovej dráhe áno. Rýchlych mladých jazdcov neprevychováme finančnými sankciami, ktoré aj tak zaplatia rodičia, ale napr. verejnoprospešnými prácami, vrátane absolvovania niekoľkých ukážkových crash nárazov do steny, aby pochopili zákon akcie a reakcie.

⁷³ Národný plán Slovenskej republiky pre BECEP 2011-2020

Asociácia dopravných psychológov na Slovensku presadzuje viaceré psychologické koncepcie na zlepšenie bezpečnosti na našich cestách, podľa vzoru vyspelých krajín sveta, ktoré kladú pomerne veľký dôraz na nepriamu výchovu vodičov. Psychológia vo všeobecnosti nepovažuje sankcie a tresty za príliš účinný spôsob ako odstrániť v živote nejaký negatívny jav. A platí to aj pre cestnú premávku. Každé porušovanie zákona v doprave má svoje psychologické charakteristiky a svojich “predstaviteľov”. Ak chceme tvrdo trestať rýchlych jazdcov, treba im dať aj alternatívu ako svoju vinu odčiniť, napríklad spomínanými verejnoprospešnými prácami. Ako alternatíva by sa im mohol ponúkať psychologický výcvik, ktorý ich síce nezmení na ukázkových vodičov, ale umožní im spoznať, prečo ich rýchla jazda tak neuveriteľne láka, a čo sa s tým dá robiť. Vodič neporušuje predpisy preto, že ich nepozná, ale z dôvodu, že má určitý postoj k danej situácii. A postoj je psychologická premenná, ktorú nezmeníme počtom radarov a policajtov na cestách. Svedčia o tom aj stúpajúce negatívne čísla policajných štatistík o dopravnej nehodovosti.

Osobitnou skupinou sú mladí vodiči. Dobrodružstvo, predvádzanie sa, sociálna nezrelosť, adrenalín a nedostatok praxe, to sú príčiny dopravných nehôd mladých vodičov. Sprisnenie kontroly autoškôl, najmä zavedením GPS do vozidiel autoškoly, je pozitívnym krokom, ktorý môže zlepšiť zručnosti mladých vodičov. Zručnosti tvoria iba jednu zložku psychických dispozícií vodiča. A do štúdiijných osnov autoškôl sa z dopravnej psychológie nedostalo takmer nič.

Neúmerný je počet dopravných nehôd, ktorých účastníkmi sú deti v mladšom a staršom školskom veku. Akýkoľvek druh pohybu v cestnej premávke je nemysliteľný bez adekvátneho poznania a rešpektovania pravidiel cestnej premávky, teda platných všeobecne záväzných právnych predpisov pre túto oblasť. V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že škola je základnou a najdôležitejšou zložkou tohto systému. Základné vedomosti, zručnosti a návyky zamerané na bezpečné správanie sa v dopravných situáciách získavajú deti prostredníctvom školy.

Hoci sa dopravná výchova začína v rodine, neskôr v materskej škole, najviac by sa mala rozvíjať na základnej škole. Na každej zo škôl je to individuálne, závisí to od financií, dostupnosti dopravného ihriska atď. Paradoxne ak dieťa neabsolvuje na základnej škole systematickú dopravnú výchovu a v dospelosti nezíska vodičský preukaz, už nikdy sa s otázkami dopravnej výchovy nestretne. A pritom je účastníkom cestnej premávky ako chodec alebo ako cyklista po celý život.

Dopravná výchova je povinnou súčasťou výchovy a vzdelávania všetkých žiakov

základných škôl. Svojim špecifickým obsahom a zameraním cieľavedome pôsobí na mravné, intelektuálne, fyzické a psychické vlastnosti žiakov. Úlohou tejto výchovy v školách je postupne pripraviť deti na samostatný pohyb v cestnej premávke či už ako chodcov alebo ako cyklistov - pričom je potrebné mať na zreteli aj aspekt výchovy budúcich vodičov motorových vozidiel. Dôležitou súčasťou dopravnej výchovy žiakov základných škôl je osvojenie si poznatkov, ale aj nadobudnutie zručností a návykov súvisiacich s poskytovaním prvej pomoci zraneným osobám pri dopravnej nehode.

Ďalšou veľmi dôležitou súčasťou dopravnej výchovy je príprava žiakov k skutočnosti, že „na ceste nie sú sami“ - čo vedie k potrebe kooperácie medzi účastníkmi cestnej premávky a k potrebe dokázať predvídať správanie účastníkov vrátane ich chýb. Realizácia učebnej činnosti sa uskutočňuje v objekte školy, na detských dopravných ihriskách alebo v bezpečných priestoroch v okolí školy, a to vždy s ohľadom na vek, fyzickú vyspelosť detí atď.

Prvopočiatky dopravnej výchovy siahajú už do výučby a výchovy v materskej škole, kde to nie je o výučbe a znalosti dopravných značiek a pravidiel, ale predovšetkým o rozvoji všetkých zmyslov, ktoré dieťa ako účastník cestnej premávky nevyhnutne potrebuje. Ak sa deti naučia, že aj keď sa hrajú musia vnímať kamaráta, rešpektovať ho, dodržiavať pravidlá hry, rozvíjame u nich ich životné postoje, ktoré sa budú môcť uplatňovať pri pohybe v dopravnom prostredí.

Vzhľadom k uvedeným faktom možno skonštatovať, že dopravná výchova má v živote človeka, ako účastníka cestnej premávky, nezastupiteľný význam. Hoci podstatná jej časť je súčasťou výchovno-vzdelávacieho procesu, nemožno opomenúť prvky tejto výchovy v rodine.

Deti prostredníctvom školskej dopravnej výchovy získavajú vedomosti a zručnosti zamerané na bezpečné správanie sa v cestnej premávke. Najlepšimi miestami, kde môžu získať tieto návyky sú detské dopravné ihriská. Dopravná výchova u detí sa zameriava na účasť detí v premávke, či už ako chodci, cyklisti alebo korčuliari. S týmto je spojené aj nosenie bezpečnostných pomôcok, ako sú prilby a chrániče, používanie reflexných prvkov za zníženej viditeľnosti a tmy, prípadne ukážky prvej pomoci v prípade dopravnej nehody.⁷⁴

Je potrebné aby rodičia deťom dávali dobrý príklad, nakoľko sa často stretávame s ich negatívnym vplyvom na deti. Dieťa je vnímavé, takže si všíma správanie rodičov počas

⁷⁴ <http://www.becep.sk/deti/36/dopravna-vychova-pre-deti-a-mladez>

celého svojho života, ich správanie za volantom nevynímajúc. Sledujú či sa rodičia pripútajú, či nie sú pri šoférovaní agresívni alebo či sa nerútia veľkou rýchlosťou a pod. Z tohto vychádza, že dopravná výchova v školských zariadeniach by mala ísť ruka v ruke s výchovou v rodine, a tým dosiahnuť, že sa dieťa naučí chrániť si zdravie a život, ako aj dbať na bezpečnosť iných ľudí, ktorí sú účastníkmi cestnej premávky.⁷⁵

⁷⁵ KOBEROVÁ, E., : *Dopravná výchova v predprimárnej edukácii*. Bratislava : Metodiko – pedagogické centrum, 2015, s. 12

ZÁVER

Denne dochádza k častým dopravným nehodám, rôzneho charakteru a preto považuje svoju tému za veľmi aktuálnu. Aby sa predchádzalo vzniku dopravných nehôd čoraz viac sa vykonávajú policajné kontroly účastníkov cestnej premávky nad dodržiavaním pravidiel cestnej premávky a to hlavne na miestach častých dopravných nehôd. Ministerstvo vnútra v spolupráci s políciou každoročne vyhodnocuje miesta, na ktorých dochádza k častým dopravným nehodám a porušovaniu pravidiel vodičmi cestnej premávky. Vysoké pokuty, ako aj najnovšie umiestnenie stacionárnych radarov na našom území má odradiť vodičov od porušovania pravidiel cestnej premávky. Dôležitá je aj prevencia najmenších, ktorá by mala začať už od útleho veku dieťaťa. Dôraz by sa mal klásť aj na autoškoly a vodičský preukaz by mal byť pridelený na obmedzený čas, aby začiatocníci dávali pozor na cestách, lebo práve oni sú jednou zo skupín, ktoré spôsobujú časté dopravné nehody. Vyšetrovanie dopravných nehôd je zaujímavou problematikou, pretože každá dopravná nehoda je niečím iná. Na mieste obhliadky miesta dopravnej nehody sa musia vykonať tie úkony, ktoré sú neodkladné, a ktorých podcenením by mohlo dôjsť k nenávratnej strate informácii, ktoré sú významné pre vyšetrovanie dopravnej nehody.

Cieľom mojej práce bolo práve priblíženie vyšetrovania dopravných nehôd, prvotných a neodkladných úkonov na mieste dopravnej nehody, ako aj dokazovanie dôležité pre objasnenie dopravnej nehody. V mojej práci som sa venovala aj prevencii dopravnej nehodovosti, ktorá zohráva dôležitú úlohu pri predchádzaní vzniku dopravných nehôd.

Pri spracovaní mojej témy som si rozšírila poznatky a vedomosti, ktoré sa týkajú dopravných nehôd. Oboznámila som sa s vyšetrovaním dopravných nehôd, ako aj o úkonoch, ktoré sa musia vykonať na mieste dopravnej nehody. Táto práca by mala byť prínosom pre všetkých účastníkov cestnej premávky, aby si uvedomili aké riziká so sebou prináša cestná premávka, uvedomili si, že ohrozujú svoj život, zdravie a majetok, a tiež životy a zdravie iných účastníkov, a aké obtiažne je vyšetrovanie dopravnej nehody hlavne ak vodič ujde z miesta činu.

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

1. Knižné zdroje:

BANGO, D., PALAREC, J.,: Metodiky vyšetřovania mimoriadnych udalostí a dopravných nehôd. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2003, 168 strán

ISBN: 80-8054-290-2

ČEČOT, V. a kol. : Dopravné nehody. Bratislava : Respo, spol. s.r.o., 2003, 206 strán

ISBN: 80-968953-5-4

DZURČANIN, Š., PETRÁŠ, J.,: Kriminalistická taktika pre bezpečnostný manažment. Žilina : Žilinská univerzita v Žiline, 2004, 110 strán

ISBN 80-8070-293-4

FELCAN, M.,: Dopravné inžinierstvo. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2005, 180 strán

ISBN: 80-8054-344-5

HERTIK, A.,: Základy forenznej psychológie. Bratislava : SPN Bratislava, 1994, 224 strán

ISBN: 80-08-01870-4

KOBEROVÁ, L.,: Dopravná výchova v predprimárnej edukácii. Bratislava : Metodicko – pedagogické centrum, 2015, 15 strán

ISBN: 978-80-565-1144-2

KRAJNÍK, V. a kol.: Kriminalistika. Bratislava : Akadémia Policajného zboru v Bratislave, 2002, 360 strán

ISBN: 80-8054-356-9

KUCHTA, J., VALKOVÁ, H.,: Základy kriminológie a trestní politiky. Praha : C. H. Beck, 2005, 544 strán

ISBN: 8071798134

MADLIAK, J.,: Nové aspekty teórie kriminalistických stôp a identifikácie v súvislosti s dokazovaním v trestnom konaní. In Teoretické a praktické problémy dokazovania. Zborník príspevkov z celoštátnej konferencie s medzinárodnou účasťou konanej dňa 15.12.2008. Bratislava : Bratislavská vysoká škola práva, 2008, 136 strán

ISBN: 978-80-89363-17-9

MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK J.,: Kriminalistika. 2 vyd. Praha : C. H. Beck, 2004, 583 strán

ISBN: 8071798789

PJEŠČÁK, J. a kol.: Kriminalistika. Bratislava : Obzor, 1981, 280 strán

POLÁK, P., KUBALA, J.,: Repetitórium kriminalistiky. Bratislava : Iuraedition, 2010, 210 strán

ISBN: 978-80-8078-351-8

PORADA, V. a kol.: Kriminalistika. Bratislava : Iuraedition, 2007, 604 strán

ISBN: 97-8808-0781-705

PORADA, V., DZURČANIN S. a kol.: Kriminalistika. Kriminalistická taktika. Košice : Vysoká škola bezpečnostného manažmentu v Košiciach, 2009, 119 strán

PORADA, V., STRAUS, J.,: Kriminalistické stopy. Teórie, metodológie, praxe. Plzeň : Aleš Čeňek, 2012, 506 strán

ISBN: 978-80-7380-396-4

STRAUS, J. a kol.: Úvod do kriminalistiky. 2.vyd. Plzeň : Aleš Čeňek, 2006, 175 strán

ISBN: 80-86898-95-4

STRAUS, J. a kol.: Kriminalistická metodika. Plzeň : Aleš Čeňek, 2006, 320 strán

ISBN: 9788073801243

ŠIMOVČEK, I. a kol.: Kriminalistika. Bratislava : WoltersKluwer, 2001, 326 strán

ISBN: 80-89047-12-2

ŠIMOVČEK, I. a kol.: Kriminalistika. Plzeň : Aleš Čeňek, 2011, 408 strán

ISBN: 9788073803438

TELÍŠKOVÁ, A.,: Cestné dopravné nehody. Košice : SOŠ PZ v Košiciach, 2005, 56 strán

ISBN: 80-969307-9-6

2. Príručky:

Európska komisia: Osvedčené postupy týkajúce sa bezpečnosti na cestách. Luxemburg : Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2010, 62 strán

ISBN: 978-92-79-15268-9

3. Právne predpisy:

Zákon č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon

Zákon č. 8/2009 o cestnej premávke a zmene a doplnení niektorých zákonov

Uznesie vlády SR č. 132/2011 Národný plán SR pre BECEP 2011-2020

4. Internetové zdroje:

<http://infoportal-kubala.webnode.sk>

<http://autobild.cas.sk/>

<https://www.slovensko.sk>

<http://www.minv.sk>

<http://krimi-spok.sweb.cz>

<http://www.asb.sk>

<http://www.volvomagazin.sk>

<http://www.becep.sk>