

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ

Diplomová práce

Trestné činy proti životu a zdraví v silniční dopravě

Zpracovala: Martina Pertlíková

Plzeň, 2015

Zadání diplomové práce (originál)

Zadání diplomové práce (originál)

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně, a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

Plzeň, srpen 2015

.....

Martina Pertlíková

Seznam zkratek:

ČSR	Československá republika
KS	Krajský soud
NS	Nejvyšší soud
OS	Okresní soud
Trestní řád	zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním
Trestní zákoník	zákon č. 40/2009 Sb.
Trestní zákon	zákon č. 140/1961 Sb.

Obsah

1. Úvod	8
2. Vymezení pojmů vztahujících se k silniční dopravě	10
2.1 Silniční doprava	11
2.2 Pozemní komunikace	11
2.3 Křižovatka	12
2.4 Účastník provozu na pozemních komunikacích	13
2.4.1 Povinnosti účastníků provozu na pozem. komunikacích	14
2.4.2 Povinnosti řidiče	14
2.5 Silniční dopravní nehoda	16
2.5.1 Pojem silniční dopravní nehoda	16
2.5.2 Klasifikace silničních dopravních nehod	19
2.5.3 Příčiny silničních dopravních nehod	19
3. Skutková podstata vybraných trestných činů proti životu a zdraví	21
3.1 Usmrcení z nedbalosti	22
3.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti	23
3.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti	25
4. Hmotněprávní aspekty trestných činů v silniční dopravě	27
4.1 Porušení důležité povinnosti	27
4.2 Princip omezené důvěry	37

5. Procesněprávní aspekty trestných činů v silniční dopravě	40
5.1 Obecně o trestním řízení	41
5.2 Přípravné řízení	41
5.3 Zkrácené přípravné řízení	43
6. Srovnání se zahraniční úpravou	47
6.1 O Španělsku	47
6.2 Trestné činy proti životu a zdraví dle španělské úpravy	47
7. Závěr	51
7.1 Resumé	52
8. Seznam použité literatury	53

1. Úvod

Při výběru tématu diplomové práce mne nejvíce ovlivnily dvě skutečnosti. Tou první byl fakt, že jsem se v rámci studijního pobytu zrovna nacházela ve Španělsku, ergo daleko od budovy Právnické fakulty Západočeské univerzity. Z toho důvodu jsem přikročila k volbě tématu dle vlastního uvážení. Tím druhým faktorem bylo moje rozhodnutí zpracovávat diplomovou práci na téma, které je mi nějak blízké, nebo se mne bezprostředně týká. S „Trestnými činy proti životu a zdraví v silniční dopravě“ se mi to v zásadě povedlo. V zásadě uvádím proto, že se naštěstí řadím do té méně početné skupiny obyvatelstva, jež prozatím nemá s karambolem na silnici žádnou osobní zkušenost. Pominu-li to ale, musím uznat, že se na nás nešťastné události ze silničního provozu hrnou ze všech stran. A možná právě to je důvodem, proč se nad vznikem dalších a dalších dopravních nehod pozastavuje čím dál méně lidí. Jako by byly dopravní nehody brány za nedílnou součást provozu v silniční dopravě. Trochu mi to připomíná známé úsloví – když se kácí les, létají třísky. Má to snad být cena, kterou musíme zaplatit, za komfort, který s sebou vývoj automobilismu přináší? Opravdu je nevyhnutelné, aby při provozu na silnici docházelo ke střetům vozidel, s jejichž více či méně ničujícími následky se dennodenně potýkají tisíce lidí? Od zpracovávání této práce si tak trochu slibuji, že se snad v některé odborné publikaci nebo ve stanovisku soudního rozhodnutí dočtu mezi řádky odpověď na tyto otázky.

Na začátku hodlám vymezit některé pojmy, které s tématem diplomové práce úzce souvisí. Za ty nejzákladnější považuji pojmy jako silniční doprava, pozemní komunikace, křižovatka, účastník provozu na pozemních komunikacích a silniční dopravní nehoda. V další části práce bych chtěla definovat vybrané trestné činy proti životu a zdraví, ke kterým došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, a rozebrat jejich skutkovou podstatu. Přestože je páchaní úmyslných trestných činů v silniční dopravě závažným problémem, zvolila jsem si pro účely této práce trestné činy nedbalostní. Z toho důvodu budu případně i v jiných kapitolách věnovat pozornost právě této formě zavinění. Zaobírat se budu trestným činem usmrcení z nedbalosti, těžkým ublížením na zdraví z nedbalosti a ublížením na zdraví z nedbalosti. Jak je na první pohled patrné, řadím je podle stupně společenské škodlivosti od nejvyššího po nejnižší.

Z pohledu trestního práva hmotného se chci věnovat dvěma skutečnostem, které jsou pro oblast silniční dopravy velmi významné (jednak institutu porušení důležité povinnosti, a pak principu omezené důvěry). V kapitole procesně-právní aspekty se zaměřím pouze na první stádium trestního řízení, a sice na řízení přípravné a jeho pod-odnož – zkrácené přípravné řízení. No a konečně kapitolu poslední využiji pro komparaci s právní úpravou španělskou. Proč jsem si vybrala právě tuhle, je nasnadě – abych zhodnotila své jazykové znalosti získané během ročního studijního pobytu a uzavřela tak jakýsi pomyslný kruh, který se kolem mne během mých vysokoškolských studií utvářel.

2. Vymezení pojmů vztahujících se k silniční dopravě

Vzhledem k tomu, že se budeme věnovat problematice náležící výhradně do dopravy silniční, je důležité si nejprve vymežit řadu pojmů. Pojmů, které jsou pro tento druh dopravy klíčové. K těm nejkličovějším se pro účely této práce řadí samotný termín silniční doprava, dále pojmy pozemní komunikace, křižovatka, účastník provozu na pozemních komunikacích a silniční dopravní nehoda.

Zákonné definice jednotlivých pojmů spjatých se silniční dopravou nalezneme zejména v těchto předpisech:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (vymezuje pojmy jako dálnice, silnice, místní nebo účelové komunikace)
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu – upravuje pojmy jako účastník provozu na pozemních komunikacích, řidič nebo motorové vozidlo)
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (definuje pojmy jako dopravce, náhradní autobusová doprava nebo taxislužba)
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (uvádí pojmy jako silniční vozidlo nebo registr silničních vozidel)

Zákony, které upravují provoz a pravidla provozu jednotlivých druhů dopravy (silniční, ale i železniční, letecké nebo plavební), lze souhrnně označit za dopravní zákony.¹

¹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H.Beck, 2012. Velké komentáře. str. 1500

2.1 Silniční doprava

Legální vymezení pojmu silniční doprava nalezneme v zákoně o silniční dopravě. Tento právní předpis upravuje podmínky, za kterých je možné provozovat silniční dopravu za účelem podnikání. Kromě toho stanovuje práva a povinnosti dopravců (fyzických a právnických osob provozujících silniční dopravu) a s tím souvisejí pravomoc a působnost orgánů státní správy.²

Dle ustanovení § 2 odst. 1 tohoto zákona představuje silniční doprava *souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.*³

Toto ustanovení nám také říká, jak se silniční doprava dále větví. A sice na silniční dopravu vnitrostátní či silniční dopravu mezinárodní. Z hlediska potřeb ji můžeme členit na silniční dopravu pro potřeby vlastní nebo pro potřeby cizí.⁴

2.2 Pozemní komunikace

Právní úprava tohoto pojmu se nachází, jak již napovídá samotný název, v zákoně o pozemních komunikacích. Kromě definice je zde uvedena základní kategorizace pozemních komunikací, jejich výstavba, podmínky, za jakých lze pozemní komunikace užívat či opatření na jejich ochranu. Stanovena jsou i práva a povinnosti dotčených osob – jak vlastníků pozemních komunikací, tak i jejich uživatelů.⁵

Dle ustanovení § 2 odst. 1 tohoto zákona je pozemní komunikace *dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*⁶

2 § 1 odst. 1 zákona o silniční dopravě

3 § 2 odst. 1 zákona o silniční dopravě

4 § 2-6 zákona o silniční dopravě

5 § 1 zákona o pozemních komunikacích

6 § 2 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích

Co se týče výše zmíněné kategorizace, rozeznává zákon 4 typy pozemní komunikace. Jsou jimi dálnice, silnice, místní komunikace a účelová komunikace.⁷ Přičemž tyto se od sebe liší svým primárním určením a podmíněnou přístupností silničním motorovým vozidlům.

2.3 Křižovatka

Pojem křižovatka blíže specifikuje zákon o provozu na pozemních komunikacích, známý také jako zákon o silničním provozu. Najdeme v něm vymezení základních pojmů v oblasti silniční dopravy, jednotlivá práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla silničního provozu, nebo třeba podmínky udělení a držení řidičského oprávnění.⁸

Dle ustanovení § 2 písm. w) tohoto zákona je křižovatka *místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.*⁹

Autoři komentáře k zákonu o provozu na pozemních komunikacích ovšem v této definici spatřují jistá úskalí. Z první části definice vyplývá, že křižovatka představuje místo, kde se protínají (či stýkají a propojují) alespoň dvě pozemní komunikace. Vzápětí je ale vyčleněn jeden z typů pozemní komunikace – a to pozemní komunikace účelové. Tím se dostávají do stejného postavení jako polní nebo lesní cesty, což může být pro účastníky silničního provozu poněkud matoucí a může to provoz na pozemních komunikacích značně ztěžovat. Vezmeme-li v úvahu situaci, kdy se řidič pohybuje po pozemní komunikaci a není si vědom toho, že se jedná o komunikaci účelovou, mohl by ji snadno zaměnit za komunikaci běžnou, neúčelovou. Zejména proto, že obě mohou být svou vnější podobou srovnatelné. Takovéto zaměnění by pak klidně mohlo mít za následek mylné vyhodnocení situace a nesprávné uplatnění pravidel provozu na pozemních komunikacích (například přednosti zprava na křižovatce).¹⁰

7 § 2 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích

8 § 1 zákona o silničním provozu

9 § 2 písm. w) zákona o silničním provozu

10 KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. str. 11-12

Dále ve svém komentáři autoři zmiňují poměrně častý jev, kdy si vlastníci účelových komunikací výslovně stanovili, že na této jejich účelové komunikaci se doprava řídí pravidly silničního provozu. V místě křížení pozemní komunikace účelové a neúčelové je pak toto „ošetřeno“ světelnou signalizací nebo dopravním značením, které mají podpořit jejich záměr a vytvořit běžnou křižovatku v místě, kde by se správně nacházet neměla. Jak ale autoři s ohledem na zákonnou definici křižovatky poukazují, tak by to být nemělo. Na druhou stranu je třeba uznat, že v některých případech může být toto řešení spíše přínosné. Zejména jde o situace, kdy by absence jakéhokoliv značení vedla k omezování plynulosti provozu. Jako jeden z nejvýstižnějších příkladů lze uvést nákupní centra obklopená rozlehlými parkovacími plochami, na kterých by se vozidla bez pomoci dopravních značek či světelné signalizace orientovala velmi těžko.¹¹

2.4 Účastník provozu na pozemních komunikacích

Dle zákona o silničním provozu je účastníkem provozu na pozemních komunikacích *každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*¹²

Z toho vyplývá, že se jedná výhradně o osoby fyzické. Účastníky silničního provozu jsou především řidiči motorových a nemotorových vozidel, řidiči tramvají, přepravované osoby, učitelé autoškol, vozkové, spolujezdcí na motocyklu, jezdcí na zvířatech, průvodci vedených nebo hnaných zvířat, ale také chodci, osoby pohybující se na kolečkových bruslích, osoby vedoucí jízdní kolo či psa, osoby tlačící dětský kočárek nebo osoby táhnoucí sánky.¹³

Ti, kdo se k účastníkům silničního provozu neřadí, jsou policisté, obecní strážníci, celníci nebo příslušníci vojenské policie. Z ustanovení lze dovodit, že za účastníka silniční dopravy nemůžeme považovat osoby právnické, stejně tak ani samotné vozidlo či zvíře, ačkoli by se po pozemní komunikaci pohybovalo.

11 KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. str. 11-12

12 § 2 písm. a) zákona o silničním provozu

13 KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. str. 9

2.4.1 Povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích

Základní povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích upravuje zákon takto:

- *chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu*
- řídit se pravidly silničního provozu, pokyny policistů a jiných osob, které jsou k řízení provozu na pozemních komunikacích oprávněny
- řídit se příslušným dopravním značením (světelnými či akustickými signály, dopravními značkami či obdobnými zařízeními)¹⁴

2.4.2 Povinnosti řidiče

Povinnosti řidiče, jakožto nejvíce zastoupeného účastníka silničního provozu, jsou v zákoně specifikovány mnohem podrobněji. Hned několik ustanovení vymezuje, co řidič smí a co nesmí. Řidič je povinen zejména:

- užit jen takové vozidlo, které je po technické stránce zcela v pořádku
- *věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích*
- při jízdě musí zohlednit technické vlastnosti svého vozidla, v případě jezdce na zvířeti fyzické vlastnosti svého zvířete

14 § 4 zákona o silničním provozu

- dbát zvýšené opatrnosti (zejména pokud jde o děti, o osoby s těžkým zdravotním postižením, o osoby s omezenou schopností pohybu nebo třeba v případě zvířat, vozidla přepravujícího děti či řidiče začátečníka)
- snížit rychlost jízdy či úplně zastavit před přechodem pro chodce, pokud tak učinil i řidič jedoucí před ním
- zodpovídá za bezpečnost přepravované osoby, zvířete či nákladu
- přepravované zvíře by měl zajistit dostatečně tak, aby nemohlo v průběhu jízdy řidiče či další přepravované osoby ohrozit
- v situaci, kdy musí na pozemní komunikaci mimo obec nouzově opustit své vozidlo, je povinen si obléci oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu (*jedná se o vestu nebo šle oranžové nebo žlutozelené barvy doplněné pruhy z retroreflexního materiálu¹⁵⁾*)
- na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie se musí podrobit vyšetření, které by mělo zjistit, zda není ovlivněn alkoholem či jinou návykovou látkou
- během jízdy má řidič výslovně zakázáno užít alkohol (ať už ve formě nápoje či jiné) nebo jinou návykovou látku (návykovými látkami se dle zákona č. 167/1998 Sb. rozumí látky omamné a psychotropní¹⁶⁾)
- bezprostředně po požití alkoholického nápoje či jiné návykové látky má řidič zakázáno řídit vozidlo nebo jet na zvířeti, rovněž to má zakázáno v době, kdy by ještě mohl být pod vlivem alkoholu či těchto látek

15 § 3 odst. 1 vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

16 § 1 odst. 1 písm. a) zákona o návykových látkách

- dále nesmí vyhazovat předměty z jedoucího vozidla
- nebo omezit či dokonce ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci po vyznačeném přechodu pro chodce, stejně tak by si neměl počínat v případě chodce, který na přechod vstoupit zjevně hodlá (v takovém případě je povinen snížit rychlost nebo zastavit)¹⁷

Problematice spojené s porušením zákazu požití alkoholického nápoje či návykové látky se věnuje celá řada judikátů. Rozhodnutí soudů to obvykle hodnotí jako porušení důležité povinnosti:

Rozhodnutí NS ze dne 27.9.1960, sp. zn. 8 Tz 10/60

Řízení motorového vozidla po požití alkoholu proti výslovnému zákazu uvedenému v § 10 odst. 3 písm. c) vyhlášky č. 145/1956 Ú.l. o provozu na silnicích, nutno vzhledem ke snížené schopnosti řízení tím vyvolané, a proto i vzhledem ke zvýšenému nebezpečí úrazů považovat zásadně za porušení důležité povinnosti uložené řidiči zákonem ve smyslu odst. 2 § 221 nebo § 222 trestního zákona.¹⁸

2.5 Silniční dopravní nehoda

2.5.1 Pojem silniční dopravní nehoda

Legální vymezení pojmu silniční dopravní nehoda obsahuje zákon o silničním provozu. *Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.¹⁹*

¹⁷ § 5 odst. 2 zákona o silničním provozu

¹⁸ DRAŠTÍK, Antonín, ENGELMANN, Jan a FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava a trestná činnost*. V Českém Těšíně: Poradce, 1984. str. 12

¹⁹ § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu

Aby se skutečně jednalo o silniční dopravní nehodu, je zapotřebí, aby byly naplněny všechny uvedené znaky. Událost se musí odehrát bezpodmínečně v místech, kde platí pravidla silničního provozu. Pokud by k ní došlo v místě mimo pozemní komunikaci (jinde než na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci – např. v lese, na poli nebo na zahradě), nebylo by možné ji za silniční dopravní nehodu označit.

Druhým nezbytným předpokladem pro vznik dopravní nehody je škoda. Může to být škoda na životě, na zdraví nebo na majetku. Jestliže účastníku silničního provozu žádná škoda nevznikne, opět ji nebude možné vyhodnotit jako dopravní nehodu. Jednalo by se pouze o dopravní přestupek.

Třetí a zároveň poslední podmínkou je přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu. Tímto chce zákonodárce jednoznačně vyčlenit ty události, které se sice v silničním provozu udát mohou, ale jako dopravní nehody je hodnotit nelze. A to právě z důvodu nenaplnění tohoto znaku. Dopravní nehoda tak může vzniknout jen v souvislosti s vozidlem (motorovým, nemotorovým či tramvají), které se nalézá na pozemní komunikaci a je v pohybu. Při tom nerozhoduje, zda bylo vozidlo v tu chvíli řízeno řidičem, nebo se pohybovalo bez něho.²⁰

Jiná definice nám říká, že *silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.*²¹

2.5.2 Klasifikace silničních dopravních nehod

Dopravní nehody lze klasifikovat na základě různých hledisek.

- a) podle míry zavinění účastníků silničního provozu, se rozlišují:
- dopravní nehody zaviněné
 - dopravní nehody nezaviněné

20 KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. V Praze: Prospektrum, 1998. str. 8-9

21 CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. V Plzni: Aleš Čeněk, 2009. str. 183

b) podle toho, kdo dopravní nehodu zavinil, se dopravní nehody dělí na:

- zaviněné řidičem vozidla (motorového, nemotorového nebo tramvaje)
- zaviněné chodci
- zaviněné lesní nebo jinou zvěří
- zaviněné ostatními osobami (např. osobou vedoucí zvíře)

c) podle způsobených následků rozeznáváme dopravní nehody, při kterých došlo ke škodě na životě nebo zdraví:

- k usmrcení některého z účastníků
- k těžkému poranění (pracovní neschopnost přesáhne 7 dní)
- k lehkému poranění (pracovní neschopnost nepřesáhne 7 dní)
- bez poranění

d) pokud nedošlo ke spáchání škody na životě nebo zdraví, dělíme dopravní nehody podle škody na majetku:

- ke škodě na dopravních prostředcích
- ke škodě na pozemní komunikaci
- k jiné škodě (na plotu, zdi apod.)

e) dopravní nehody lze členit i podle místa, kde k nim došlo:

- na přímém úseku pozemní komunikace
- v přehledné zatáčce
- v nepřehledné zatáčce
- v přehledné křižovatce
- v nepřehledné křižovatce
- na elektrické trati
- na železničním přejezdu

f) podle vzniku dopravní nehody rozlišujeme:

- **srážky** – když dojde ke střetu dvou nebo více účastníků silničního provozu, přičemž nejméně jeden z nich se pohyboval v dopravním prostředku (může jít o srážku čelní, boční, náraz zezadu, o náraz vozidla do pevné překážky, nebo střet vozidla s chodcem či zvířetem)
- **havárie** – když nedojde ke střetu účastníků silničního provozu, ani ke střetu vozidla s překážkou, ale přesto vznikne škoda (dopravní nehody se účastní pouze jediné vozidlo, např. převrácení vozidla na vozovce)
- **jiné nehody** – sem spadají ty události silničního provozu, které nemohou být hodnoceny ani jako srážka, ani jako havárie (např. vypadnutí z jedoucího vozidla, úrazy osob ve vozidle způsobené jeho náhlým zabrzděním, naskakování či vyskakování z jedoucího vozidla)²²

2.5.3 Příčiny silničních dopravních nehod

Nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod jsou dvojí – subjektivní a objektivní, co do charakteru nehodového jednání. Zatímco subjektivní nehodová jednání předpokládají přímé zavinění některého z účastníků silničního provozu, ta objektivní představují dopravní nehody nezaviněné.

Subjektivní:

- **nepřiměřená rychlost vozidla** – typicky nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu a povrchu vozovky (námraza, náledí) nebo ztížené viditelnosti (mlha, sněžení)
- **nedání přednosti v jízdě** – typicky nerespektování dopravního značení, které řidiči ukládá „Dej přednost“ nebo „STOP“, dále nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava

22 PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. V Praze: Linde Praha, 2000. str. 107-112

- **nesprávné předjíždění** – nejčastěji z důvodu předjíždění zleva vozidla odbočujícího vlevo nebo ohrožení protijedoucího vozidla
- **nesprávný způsob jízdy** – typicky nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly nebo jízda po nesprávné straně vozovky
- **technická závada vozidla zaviněná řidičem** – např. nedostatečné zabezpečení přepravovaného nákladu, uvolnění kola nebo nezajištěné bočnice
- **vliv alkoholu nebo jiné návykové látky** – pod vlivem alkoholu může být řidič vozidla, chodec nebo jiný účastník silničního provozu

Objektivní:

- **špatný technický stav pozemní komunikace** – nad tímto bodem by se dalo dlouze polemizovat, je na posouzení každého, na kolik lze dopravní nehodu přisuzovat špatnému stavu vozovky a na kolik nedbalosti řidiče, který měl přizpůsobit rychlost i způsob své jízdy stavu a povaze vozovky)
- nepředvídatelná událost²³

23 CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. V Plzni: Aleš Čeněk, 2009. str. 184-185

3. Skutková podstata vybraných trestných činů proti životu a zdraví

Trestné činy spáchané v souvislosti se silničním provozem, lze členit z pohledu subjektivní stránky na trestné činy úmyslné a nedbalostní. Vzhledem k tomu, že mnohem větší podíl na celkovém počtu trestných činů spáchaných v silniční dopravě představují druhé zmíněné, budu se v této části diplomové práce věnovat jen vybraným trestným činům, ke kterým došlo v důsledku jednání nedbalého. Tedy takového, při kterém pachatel neměl v úmyslu svým jednáním jinému přivodit smrt, způsobit těžkou újmu na zdraví, ani mu ublížit na zdraví.

Nedbalost

Vymezení pojmů nedbalost a hrubá nedbalost je zakotveno v hlavě II. trestního zákoníku, která pojednává o trestní odpovědnosti. Dle § 16 odst. 1 tohoto zákona rozeznáváme nedbalost vědomou a nevědomou.

V případě, že *pachatel věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí,*²⁴ jedná se o **nedbalost vědomou**.

V případě, že nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl,²⁵ dopustil se **nedbalosti nevědomé**.

Trestných činů z nedbalosti se ze zásady lze dopustit jak vědomou, tak nevědomou nedbalostí (vyjma těch ustanovení trestního zákoníku, která výslovně vyžadují nedbalost vědomou).

Co oba druhy nedbalosti spojuje, je to, že u nich do jisté míry chybí složka vůle. Pachatel nechce způsobit následek, ani nepředpokládá, že by jej způsobit mohl. Přesto už samotné jednání se za projev vůle považuje.

24 § 16 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku

25 § 16 odst. 1 písm. b) trestního zákoníku

Trestní zákoník nově definuje i pojem **hrubá nedbalost**. O té lze hovořit v případě, kdy *přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.*²⁶ Naplnění tohoto znaku se zkoumá u těch trestných činů, ve kterých to zákon výslovně vyžaduje (v silniční dopravě jde např. o řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek). Hrubá nedbalost může být vědomá i nevědomá. Z toho lze dovodit, že jde o vyjádření jakési vyšší míry nedbalosti (trestní zákoník dokonce užil pojmu zřejmá bezohlednost).

Než přistoupím k rozboru vybraných trestných činů proti životu a zdraví, chtěla bych nejprve uvést, jaké změny přinesla novelizace trestního zákona v roce 2010. Do té doby platilo jednotné ustanovení § 224, které v sobě pojmy těžká újma na zdraví a smrt spojovalo. V novém pojetí se ale dělí na dvě samostatná ustanovení.

Z toho důvodu bohužel v současnosti ještě více než kdy předtím platí, že neexistuje žádná ucelená úprava trestných činů v silniční dopravě. Jednotlivé definice se nachází v různých hlavách zvláštní části trestního zákoníku. Já jsem svým výběrem tuto oblast zúžila jen na trestné činy proti životu a zdraví. Jejich jednotlivé definice jsou soustředěny na jednom místě, a to v hlavě I. trestního zákoníku.

Nutno ovšem podotknout, že ani tak zde nenajdeme speciální ustanovení upravující postih viníků dopravní nehody. Takové osoby lze stíhat podle způsobených následků jen obecně za trestné činy proti životu a zdraví. Při posuzování zavinění pachatele by se ale mělo vycházet z pravidel provozu na pozemních komunikacích.

3.1 Usmrcení z nedbalosti

(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

26 § 16 odst. 2 trestního zákoníku

(2) Odnětím svobody na jeden rok až šest let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.²⁷

Objektem tohoto trestného činu je sám lidský život, resp. zájem na ochraně lidského života.²⁸ Objektivní stránka náleží ve způsobení následku – usmrcení. Subjektem může být kdokoli (v případě dopravní nehody to je účastník provozu na pozemní komunikaci). Co se týče subjektivní stránky, k zavinění v tomto případě postačí nedbalost.

Porušení důležité povinnosti je nezbytnou podmínkou pro použití vyšší trestní sazby stanovené ve druhém odstavci.

Další okolností podmiňující použití vyšší trestní sazby je hrubé porušení zmíněných právních předpisů.

V odstavci posledním, kde nám zákonodárce stanovuje nejzávažnější formu, se uvádí, že hmotným předmětem útoku jsou nejméně dvě osoby, jimž pachatel způsobil smrt, a to navíc za předpokladu, že hrubě porušil zákony.

3.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

(1) Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

²⁷ § 143 odst. 1-4 trestního zákoníku

²⁸ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H.Beck, 2012. Velké komentáře. str. 1501

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.²⁹

Objektem je lidské zdraví, tedy normální tělesní a duševní funkce organismu. Ochrana zdraví se požaduje u všech osob, těch nemocných či zraněných nevyjímaje. Ublížení na zdraví u takových osob by spočívalo ve způsobení dalšího poranění nebo zhoršení nemoci.³⁰

Rozhodnutí Nejvyššího soudu v Bratislavě stanovilo, že pachatel, který by způsobil další zranění osobě již smrtelně zraněné (byť by jím způsobená zranění smrtelná nebyla), nebude sice zodpovídat za smrt poškozeného, bude se ale v plném rozsahu zodpovídat za své počínání dle ustanovení § 147 o těžkém ublížení na zdraví (ev. § 148 o ublížení na zdraví). A to i za předpokladu, že by na dřívěji způsobená smrtelná zranění poškozený nevyhnutelně zemřel.³¹

Objektivní stránka spočívá ve způsobení těžké újmy na zdraví. Tou se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Tento pojem nám trestní zákoník navíc definuje taxativním výčtem:

- zmrzačení
- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti
- ochromení údu
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí
- poškození důležitého orgánu

29 § 147 odst. 1-3 trestního zákoníku

30 JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné: Obecná část, Zvláštní část*. 3. vyd. V Praze: Leges, 2013. str. 538

31 Rozhodnutí NS v Bratislavě ze dne 28.6.1979, sp. zn. 7 Tz 28/79

- zohydění
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu
- mučivé útrapy
- nebo delší dobu trvající porucha zdraví³²

Subjektem může být opět kdokoli (tedy jakýkoli účastník silničního provozu). Naplnění subjektivní stránky předpokládá nedbalostní jednání.

Tento trestný čin může být podle § 16 odst. 2 trestního zákoníku spáchán také z hrubé nedbalosti. Ta spočívá v přístupu pachatele k požadavku náležité opatrnosti, jež svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákoníkem.

Ve své nejzávažnější formě toto ustanovení vyžaduje způsobení těžké újmy na zdraví u nejméně dvou osob a zároveň hrubé porušení zákonů.

3.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti

(1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.³³

Objektem je, stejně jako u předchozího trestného činu, lidské zdraví (tedy normální tělesné i duševní funkce organismu).

32 § 122 odst. 1-2 trestního zákoníku

33 § 148 odst. 1-2 trestního zákoníku

Objektivní stránka je charakterizována způsobem ublížení na zdraví jinému člověku, jež může z pohledu forem jednání spočívat v konání nebo i v opomenutí.³⁴

*Ublížením na zdraví rozumíme takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.*³⁵

Co se týče výkladu časového údaje „nikoli jen po krátkou dobu“, posuzuje se délka této doby v trvání nejméně sedm dní. Rozhodujícím kritériem pro to je pracovní neschopnost. Újma na zdraví může být často doprovázena přetrvávajícími bolestmi, horečkami, omezenou pohyblivostí, psychickými traumaty, nutností docházet na lékařské zákroky, snášet lékařské zákroky, nosit fixační dlahy apod. Nestačí tedy pouze povrchová zranění či nevolnost.³⁶

Subjekt je v případě tohoto trestného činu speciální. Může se jej dopustit pouze osoba, která porušila důležitou povinnost vyplývající z jejího zaměstnání, povolání, postavení, funkce nebo uloženou podle zákona.

Co se týče subjektivní stránky, postačí i nedbalost nevědomá.

34 KUCHTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva: trestní právo hmotné: zvláštní část*. 1. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. str. 32

35 § 122 odst. 1 trestního zákoníku

36 NOVOTNÝ, Oto a kol. *Trestní právo hmotné. 2., Zvláštní část*. 6. vyd. V Praze: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. str. 40-42

4. Hmotněprávní aspekty trestných činů v silniční dopravě

4.1 Porušení důležité povinnosti

Důležitá povinnost je pojem, který nám zákon konkrétně nedefinuje. Je proto potřeba, aby soud při své rozhodovací činnosti posoudil každý případ individuálně. To znamená, aby všechny okolnosti pečlivě zhodnotil a rozhodl, zda se pachatel v daném případě svým jednáním dopustil pouhého porušení povinnosti nebo zda šlo o porušení povinnosti důležité.

Vzhledem k tomu, že nejčastěji se pojem porušení důležité povinnosti objevuje právě v souvislosti se silniční dopravou, máme dnes k dispozici poměrně bohatou judikaturu, která se i výkladem tohoto pojmu zabývá.

Pojem porušení důležité povinnosti ve svém odůvodnění poměrně podrobně a srozumitelně definuje následující rozhodnutí Nejvyššího soudu České republiky.

Rozhodnutí NS ze dne 18.8.2011, sp. zn. 6 Tdo 523/2011

Za porušení důležité povinnosti při provozu na silnicích se v praxi považuje takové porušení povinnosti řidiče motorového vozidla, které se zřetelem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu, a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá (srov. č. 33/1972 Sb. rozh. tr.).

Podle § 5 odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu, je řidič povinen snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.

Podle § 5 odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu je řidič, s výjimkou řidiče tramvaje, povinen umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejítí vozovky, proto se musí řidič takového vozidla přibližovat k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, a pokud je to nutné, je povinen před přechodem pro chodce zastavit vozidlo.

Porušení obou citovaných ustanovení, lze v konkrétních situacích považovat za porušení důležité povinnosti v dopravě stanovené zákonem.

Výpočet všech důležitých povinností řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci.

V jiných soudních rozhodnutích se stanovuje, která konkrétní jednání lze za porušení důležité povinnosti považovat:

- řízení motorového vozidla po požití alkoholu³⁷
- nepřiměřeně rychlá jízda v zatáčce (tzv. řezání zatáčky), jíž se řidič dostane do protisměru³⁸
- jízda jinak než vpravo a při pravém okraji vozovky³⁹
- couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti, aniž by bylo zajištěno pozorování pomocí další osoby⁴⁰
- nesledování technického stavu svěřeného vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž je mu známo, že řádně nefungují⁴¹

37 Rozhodnutí NS ze dne 27.9.1960, sp. zn. 8 Tz 10/60

38 Rozhodnutí NS ze dne 27.9.1960, sp. zn. 8 Tz 10/60

39 Rozhodnutí NS ze dne 16.5.2007, sp. zn. 3 Tdo 503/2007

40 Rozhodnutí NS ze dne 28.11.1958, sp. zn. 1 Tz 285/58

41 Rozhodnutí OS České Lípě ze dne 28.3.1962, sp. zn. T 39/62

Rozhodnutí NS ze dne 24.2.1961, sp. zn. 7 Tz 6/61

- *porušení předpisů o zastavení či zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na hlavní silnici, železniční přejezd, nepřehlednou zúženou zatáčku apod.*⁴²
- *řízení motorového vozidla osobou, která nemá řidičské oprávnění a pro nedostatek zkušeností jede nepřiměřenou rychlostí, nereaguje včas snížením rychlosti na povahu vozovky a vzniklou situaci (prudká nepřehledná zatáčka, přebíhání dětí přes vozovku)*⁴³
- *jízdu motorovým vozidlem za snížené viditelnosti se silně znečištěným čelním sklem a se silně znečištěnými světlomety, takže řidič má jen omezený výhled na vozovku*⁴⁴
- *jízdu řidiče motorového vozidla, který se plně nevěnuje řízení za situace, kdy jede v souvislé koloně vozidel a ve vzdálenosti od vozidla jedoucího před ním, která není vzhledem k rychlosti vozidel bezpečná*⁴⁵
- *bezohledná jízda řidiče vůči chodcům nacházejícím se na vyznačeném přechodu*⁴⁶
- *jízda hrubě nepřiměřenou rychlostí kolem nástupního ostrůvku elektrické dráhy, na němž se pohybuje větší množství lidí*⁴⁷

Za porušení důležité povinnosti lze označit i situaci, jestliže řidič při jízdě v důsledku únavy za volantem usne, ale také nesplnění nebo porušení individuálního příkazu vydaného na základě zákona a způsobem v zákoně uvedeným (např. pokyny přepravce řidiči přepravujícímu nebezpečný náklad) či nerespektování pokynů a příkazů policisty při výkonu dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

42 Rozhodnutí KS v Českých Budějovicích ze dne 19.4.1960, sp. zn. 2 To 99/60

43 Rozhodnutí NS ČSR ze dne 16.8.1977, sp. zn. 3 Tz 17/77

44 Rozhodnutí NS ČSR ze dne 30.1.1979, sp. zn. 11 Tz 91/78

45 Rozhodnutí NS ČSR ze dne 5.7.1983, sp. zn. 11 Tz 25/83

46 Rozhodnutí NS ze dne 18.8.2011, sp. zn. 6 Tdo 523/2011

47 Rozhodnutí NS ČSR ze dne 14.3.1978, sp. zn. 11 Tz 9/78

Za porušení (nesplnění) důležité povinnosti se považuje jen takové jednání, které má v daném případě za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Mimo to je nezbytně nutné, aby existovala (resp. byla zjištěna a prokázána) příčinná souvislost mezi porušením důležité povinnosti a následkem.

V konkrétních případech je také třeba zjišťovat, zda porušením určité povinnosti podle pravidel silničního provozu se dotyčná osoba dopustila i porušení důležité povinnosti ve smyslu trestního zákona.

Důležitá povinnost je dána charakterem zaměstnání, povolání, postavení, funkce nebo je uložena přímo zákonem. Extenzivní výklad tohoto pojmu uplatňovaný soudy znamená, že nejen povinnost uložená zákonem ale i povinnosti uložené jinými závaznými právními předpisy (např. vyhláškami, které mají za následek poruchu zdraví), jsou hodnoceny jako porušení důležité povinnosti. Tato skutečnost je pro dopravní nehody velmi významná, neboť předpis, který upravuje silniční dopravu, má formu zákona o silničním provozu, který byl již několikrát citován.⁴⁸

Nedání přednosti v jízdě

Jedním z nejtypičtějších případů porušení důležité povinnosti v silniční dopravě je bezpochyby nedání přednosti v jízdě, a to zejména proto, že se k této problematice vztahuje velmi rozsáhlá judikatura převážně Nejvyššího soudu.

Nedání přednosti v jízdě je velmi častou příčinou dopravních nehod, které mnohdy končí velmi tragicky. V roce 2014 byla druhou nejčastější příčinou dopravních nehod, jejím vlivem došlo k 12 783 nehodám.⁴⁹

Dát přednost v jízdě podle ustanovení § 2 písm. q) zákona o silničním provozu znamená *povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.*

48 CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. V Plzni: Aleš Čeněk, 2009. str. 251-253

49 *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014*. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha, leden 2015. str. 6

Řidič, který dává při jízdě křižovatkou přednost vozidlům přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci, tedy není povinen dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale jenom těm, která jsou už tak blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní pozemní komunikaci vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy.

Aby se dalo zhodnotit, zda dal řidič vozidla přijíždějícího z vedlejší pozemní komunikace přednost v jízdě vozidlu na komunikaci hlavní či nikoliv, je důležité, jestli byl řidič na hlavní silnici nucen změnit směr nebo rychlost své jízdy náhle. Pojem náhle nám však zákon nikde nedefinuje. Výklad pojmů náhlá změna směru a rychlosti jízdy nám ale přináší judikatura.

O náhlou změnu směru jízdy se podle Nejvyššího soudu jedná v případě takového vybočení, které může ohrozit jak řidiče s předností v jízdě (zejména smykem), tak i jiné účastníky silničního provozu, zejména i další řidiče, kteří by kvůli tomu byli nuceni například začít prudce brzdit.

Zatímco náhlé snížení rychlosti jízdy je chápáno jako intenzivní brzdění – ne jen sejmutí nohy z plynového pedálu nebo plynulé přibrzdění. Pokud tedy řidič vjíždějící z vedlejší pozemní komunikace na hlavní přiměje svým chováním řidiče na hlavní komunikaci pouze postupně a nenáhle snížit rychlost jízdy, nejedná v rozporu s ustanovením § 2 písm. q) a § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu a neporušuje tedy žádné ustanovení pravidel silničního provozu o přednosti v jízdě na křižovatce.⁵⁰

Řidič, který má povinnost dát přednost v jízdě, musí posoudit všechny okolnosti konkrétní situace, například i kluzkost vozovky. Náhlost jednání spočívá také v tom, že jak změna směru jízdy, tak i změna rychlosti jsou tak neočekávané, že s nimi nemůže druhý řidič vzhledem ke všem okolnostem dané situace počítat ani při zvýšené pozornosti.⁵¹

50 Rozsudek OS v Novém Jičíně ze dne 28.8.1997, sp. zn. zn. 2 T 71/97

51 PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. V Praze: Linde Praha, 2000. str. 285

Přednost v jízdě se uplatňuje zejména při jízdě křižovatkou. Pravidla pro jízdu křižovatkou upravuje ustanovení § 22 zákona o silničním provozu. Podle odstavce 1 zmíněného ustanovení *musí dát řidič přijíždějící na křižovátku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.*⁵²

Tímto ustanovením je tedy výslovně stanoveno, že přednost v jízdě na hlavní pozemní komunikaci mají nejen motorová a nemotorová vozidla, ale i jezdci na zvířatech, průvodci vedených a hnaných zvířat se zvířaty a organizované skupiny chodců, mezi které lze zařadit například pochodující útvar školní mládeže.

Ustanovením § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu je stanoveno, že *nevyplývá-li přednost v jízdě z ustanovení odstavce 1, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava.*⁵³

Toto ustanovení vymezuje tzv. pravidlo pravé ruky, které platí na těch křižovatkách pozemních komunikací, kde nejsou umístěny dopravní značky upravující přednost v jízdě. Komentář k zákonu o silničním provozu uvádí ještě další situace, kde se uplatní pravidlo pravé ruky. Jedná se například o křižovatky, kde přednost v jízdě sice stanovena je, ale hlavní silnice mění svůj směr. Dále v místech, která nemají postavení křižovatky, ale dochází zde ke křížení jízdních směrů vozidel a jejich průjezd daným místem je potřeba upravit. Přednost zprava přijíždějícímu vozidlu je třeba dát i v situaci, kdy řidič tohoto vozidla porušuje pravidla silničního provozu. Jako příklad je zde uvedena situace, kdy vozidlo s právem přednostní jízdy přijíždí ke křižovatce silnicí s jednosměrným provozem v protisměru.

52 § 22 odst. 1 zákona o silničním provozu

53 § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu

Zde by se hodilo uvést rozsudek Vrchního soudu v Praze ze dne 26. 5. 1995, ve kterém je řešena otázka, jakými pravidly se má účastník silničního provozu řídit na křižovatce, kde byly dopravní značky označující hlavní a vedlejší pozemní komunikaci protiprávně odstraněny. V praxi totiž vznikaly problémy, kdy řidiči znalí místních poměrů se v této situaci chovali podle svých zkušeností, tedy vycházeli z toho, že silnice je obecně považována za hlavní a tudíž, že mají přednost v jízdě. Na druhou stranu řidiči, kteří místní znalost neměli, považovali křižovatku za dopravními značkami nerozlišenou, a proto se řídili obecnými pravidly silničního provozu a předpokládali, že zde platí přednost zprava. Proto také v těchto situacích docházelo často k dopravním nehodám.

Vrchní soud se ve svém rozsudku vyjádřil následovně:

Na křižovatce silnic, na které není dopravními značkami označeno, která ze silnic je hlavní a která vedlejší, musí dát řidič přijíždějící na křižovatku přednost vozidlům přijíždějícím zprava. Na tom nemůže nic změnit skutečnost, že křižovatka není označena proto, že původní dopravní označení bylo protiprávně odstraněno a že v místě je zvyklost považovat komunikaci, po níž řidič přijíždí, za hlavní.⁵⁴

Z uvedeného ustanovení vyplývá, že není rozhodné, zda dříve existující dopravní značení bylo poškozeno, zničeno nebo ukradeno. Řidič musí vycházet z aktuálního stavu, který je v době jeho jízdy. Jestliže tedy na křižovatce dopravní značení chybí, jedná se o křižovatku nerozlišenou z hlediska přednosti a musí se zde respektovat ustanovení zákona o silničním provozu o přednosti v jízdě vozidel přijíždějících zprava (dnes § 22 odst. 2 zákona o silničním provozu).

Ustanovení § 22 odst. 4 zákona o silničním provozu se týká těch křižovatek, které nejsou dostatečně přehledné. Zákon stanoví, že *na příkaz dopravní značky "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má do křižovatky náležitý rozhled.*

54 Rozhodnutí VS v Praze ze dne 26.5.1995, sp. zn. 3 Tz 30/95

To však neznamená, že bychom museli zastavit přesně před touto značkou, ale je třeba zastavit tam, kde je rozhled do křižovatky dostatečný. Obvykle je tímto místem místo, které může zaujmout řidič prvního vozidla. To ale neplatí vždy. Může nastat situace, kdy náležitý rozhled do křižovatky budou mít i řidiči dvou a více za sebou stojících vozidel. V takovém případě vozidla, která stojí za prvním z nich, mohou pokračovat v jízdě bez dalšího zastavení před touto dopravní značkou, pokud ovšem nebudou muset dát přednost v jízdě.

Zároveň je důležité, aby řidiči těchto vozidel pořád pozorně sledovali dopravní situaci, aby na ni v případě její změny byli schopni včas zareagovat a případně dát opět přednost v jízdě.

Dále je potřeba uvést pravidla pro jízdu po kruhovém objezdu. Podle ustanovení § 22 odst. 5 zákona o silničním provozu *řidič vjíždějící na kruhový objezd označený dopravními značkami "Kruhový objezd" společně se značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Kruhový objezd" společně se značkou "Stůj, dej přednost v jízdě" musí dát přednost v jízdě vozidlům a jezdcům na zvířatech jedoucím po kruhovém objezdu a organizovanému útvaru chodců a průvodci vedených a hnanych zvířat se zvířaty jdoucimi po kruhovém objezdu.*

Zde je třeba upozornit na situaci, kdy kruhový objezd nebude označený dopravní značkou vůbec nebo bude označen pouze značkou „Kruhový objezd“ bez značky označující přednost. V takovém případě bude platit pravidlo přednosti zprava, tudíž budou mít přednost vozidla a další uvedené subjekty, které na kruhový objezd vjíždějí.

Vozidla, která se na kruhovém objezdu nacházejí, tedy nemají absolutní přednost před vozidly, která na kruhový objezd vjíždějí, ale přednost mají pouze tehdy, pokud je vyznačena příslušnými značkami.⁵⁵

Podle komentáře k zákonu o silničním provozu by v případě vzniku dopravní nehody bylo možné označit za jejího viníka subjekt odpovědný za správné osazení kruhového objezdu dopravními značkami, protože by řidiči byli v dobré víře, že se nacházejí na kruhovém objezdu, a proto mají přednost.

55 KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. str. 77

Dále je třeba zmínit také problematiku přednosti v jízdě při vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, kterou upravuje ustanovení § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu. Zákon zde stanoví že, *při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.*⁵⁶

Podle uvedeného ustanovení musí dát řidič, který vjíždí z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci, přednost v zásadě všem, kdo se po této komunikaci pohybuje. Je zde výslovně stanoveno, že toto pravidlo platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.

Zde je vidět jasná souvislost s již zmíněnou definicí pojmu křižovatka. Jak již bylo řečeno výše, styk účelové komunikace s jinou pozemní komunikací nelze považovat za křižovatku, proto se zde pravidla pro jízdu křižovatkou nepoužijí.⁵⁷

Přednost v jízdě se uplatní také při **odbočování**. V ustanovení § 21 odst. 5 je formulováno tzv. „pravidlo levé ruky“. Toto pravidlo nám říká, že *řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen.*⁵⁸

Pokud tedy řidič odbočuje vlevo a dochází ke křížení s jízdou protijedoucího vozidla, musí tomuto vozidlu dát přednost. Tuto přednost ale nemá jednotlivý chodec, který se nachází v protisměrné části vozovky, neboť není ve výčtu subjektů tohoto ustanovení uveden.

⁵⁶ § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu

⁵⁷ KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. str. 78

⁵⁸ § 21 odst. 5 zákona o silničním provozu

Pro úplnost musíme uvést ještě pravidla pro přednost v případě jízdy v jízdnicích pruzích. Tato pravidla nalezneme v ustanovení § 12 zákona o silničním provozu. Odst. 5 tohoto ustanovení stanoví, že *přejíždět z jednoho jízdnicího pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdnicím pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdnicího proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdnicí pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdnicím pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdnicím pruhu.*⁵⁹

Z první věty tohoto ustanovení je patrné, že při přejíždění z jednoho jízdnicího pruhu do pruhu sousedního má přednost v jízdě vozidlo, které směr jízdy nemění. Řidič přejíždějícího vozidla totiž nesmí ostatním účastníkům provozu nijak překážet a musí se chovat tak, aby ostatním účastníkům provozu nevzniklo žádné nebezpečí.

Druhá věta ustanovení vymezuje tzv. „řazení vozidel do zipu“, které je založeno na střídavém plynulém zařazování souběžně jedoucích vozidel tak, že se za vozidlo jedoucí v průběžném jízdnicím pruhu zařadí vozidlo, které do tohoto pruhu hodlá přejet (např. z přípojného jízdnicího pruhu). Obtížné však může být posouzení, jestli zmíněná situace už nastala a který z řidičů je povinen umožnit takové zařazení.

V ustanovení § 12 odst. 6 zákona o silničním provozu nalezneme úpravu přednosti v jízdě týkající se přejíždění mezi jízdnicími pruhy na víceproudých pozemních komunikacích.

59 § 12 odst. 5 zákona o silničním provozu

Na pozemní komunikaci o třech jízdnicích pružích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič přejíždět z levého jízdniho pruhu do středního jízdniho pruhu jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středního jízdniho pruhu z pravého jízdniho pruhu; obdobně se postupuje při přejíždění z levých jízdnicích pruhů do středních jízdnicích pruhů na pozemní komunikaci o čtyřech a více jízdnicích pružích vyznačených na vozovce.⁶⁰

Pokud tedy bude do středního pruhu přejíždět současně jak vozidlo z levého, tak vozidlo z pravého pruhu, bude zde platit přednost zprava, obdobně jako v případě jízdy křižovatkou.⁶¹

K problematice povinnost dát přednost v jízdě vs. povinnost dodržet povolenou rychlost se rozsáhlá judikatura. Nejčastěji se jedná o případy dopravních nehod vzniklých v důsledku nedání přednosti v jízdě řidičem nacházejícím se na vedlejší pozemní komunikaci, kde ale zároveň řidič pohybující se po hlavní pozemní komunikaci nedodržel nejvyšší povolenou rychlost. Pak se posuzuje odpovědnost řidiče, který jel po vedlejší pozemní komunikaci ve vztahu k odpovědnosti řidiče, který se nacházel na komunikaci hlavní.

4.2 Princip omezené důvěry

V rámci problematiky silničního provozu bychom neměli vynechat ani princip omezené důvěry. Jedná se o zásadu velmi významnou a poměrně moderní. Respektují ji ve všech státech Evropy i ve všech vyspělých státech světa. V Československé republice platil do jejího zavedení princip opačný, a sice **princip nedůvěry**. Dle jeho výkladu nebylo možné spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu právní předpisy dodrží. Tento princip se vztahoval výlučně na řidiče. Jeho použití bylo tehdy zdůvodňováno malou znalostí dopravních předpisů obyvatelstvem, velkou nebezpečností motorového vozidla, a také tím, že si člověk ještě nezvykl na rychlý postup motorizace.⁶²

60 § 12 odst. 6 zákona o silničním provozu

61 KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. str. 61

62 CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. V Plzni: Aleš Čeněk, 2009. str. 255-256

Současný **princip omezené důvěry** lze tedy chápat relativně opačně. Řidič se při provozu na pozemních komunikacích může spolehnout na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat pravidla silničního provozu, pokud z konkrétní situace nebude vyplývat opak. Od ostatních účastníků silničního provozu může tedy očekávat jen obvyklou a méně závažnou míru porušování pravidel silničního provozu. Jinými slovy není povinen očekávat od ostatních porušení, které by bylo závažného charakteru.

Princip omezené důvěry je velmi často využíván při hodnocení dopravních nehod, kdy proti sobě stojí porušení víceméně rovnocenných povinností dle pravidel silničního provozu. Jako příklad uvedu situaci, kdy si konkurují porušení povinnosti dát přednost jízdě a povinnosti dodržet povolenou rychlost. Pro tuto situaci tedy platí, že řidič jedoucí po hlavní silnici (s předností v jízdě), nemusí brát zvláštní ohled na řidiče jedoucího po silnici vedlejší. To ale neplatí pro situaci, kdy na přehledném úseku po vedlejší silnici přijíždí vozidlo, jehož řidič se chová zcela zjevně tak, že nerespektuje pravidlo silničního provozu o přednosti v jízdě a nestačí před křižovatkou zastavit. Proto je řidič na hlavní silnici povinen bez dalšího zvýšeného úsilí reagovat na situaci adekvátním způsobem, čili zpomalit nebo zastavit své vozidlo, ačkoli sám pravidla silničního provozu dodržoval. Z toho vyplývá, že právo přednosti v jízdě nemá absolutní charakter.

Ohledně případného spoluzavinění si pak musíme položit otázku, na kolik bylo v konkrétním případě přiměřené spolehnout se na dopravní kázeň ostatních řidičů blížících se ke křižovatce. Správné posouzení této otázky závisí na pečlivém objasnění okolností daného případu (zejména rychlosti jednotlivých vozidel a momentu přibližování k místu, kde se dráhy vozidel křižují).⁶³

Princip omezené důvěry ale nelze aplikovat ve všech případech. Nelze to v situacích, kdy se po účastnících silničního provozu požaduje vyšší míra opatrnosti. Jako příklad lze uvést případy, kdy se na pozemní komunikaci nebo v její blízkosti pohybují děti, volně pobíhající zvířata, osoby s omezenou schopností pohybu nebo osoby těžce zdravotně postižené. Také jde o situace, kdy ze silničního provozu vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti a s předstihem reagovat na situaci, aby se předešlo kolizi.

63 CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. V Plzni: Aleš Čeněk, 2009. str. 256-262

Zvýšená opatrnost je zapotřebí i s ohledem na chodce na přechodech, při jízdě automobilu v obytné a pěší zóně nebo při objíždění vozidel hromadné dopravy na vyznačených zastávkách.

5. Procesněprávní aspekty trestných činů v silniční dopravě

5.1 Obecně o trestním řízení

Trestní řízení lze označit za souhrn právních forem, ve kterých stát vykonává trestní právo. Je to jediný možný a platný způsob, jak lze vyhovět trestnímu nároku. Jde o specifický prostor, kde se setkává donucovací moc státu s právem na svobodu jedince. Dochází v něm ke střetu kolektivního zájmu na objasnění trestných činů a následném potrestání jejich pachatelů se zájmem na respektování základních práv a svobod jednotlivců.

U trestných činů v souvislosti se silniční dopravou se uplatňují všechny základní zásady trestního řízení. Jistým problémem v této souvislosti může být, že by základní zásady trestního řízení měly být aplikovány prostřednictvím příslušných ustanovení trestního řádu. To se ne vždy v praxi děje a praxe se na ně odvolává v mnohem větším rozsahu.⁶⁴

Trestní řízení upravuje zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, známý také jako trestní řád. Jde o postup orgánů činných v trestním řízení a dalších subjektů trestního řízení, popř. jiných osob, jehož úkolem je zjistit, zda byl trestný čin spáchán, a je-li tomu tak, zjistit jeho pachatele a uložit mu podle zákona trestní sankci.

*Předmětem trestního řízení rozumíme ty skutečnosti, jimiž se musejí zabývat orgány činné v trestním řízení při vyřizování jednotlivé trestní záležitosti.*⁶⁵

64 CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. V Plzni: Aleš Čeněk, 2009. str. 84

65 MUSIL, Jan a kol. *Kurs trestního práva: trestní právo procesní*. 3. přeprac. a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2007. str. 7

Trestní řád rozlišuje 5 stádií trestního řízení:

- přípravné řízení – dělí se na postup před zahájením trestního stíhání (úsek prověřování) a postup po zahájení trestního stíhání (úsek vyšetřování)
- předběžné projednání obžaloby
- hlavní líčení
- odvolací (opravné) řízení
- vykonávací řízení

5.2 Přípravné řízení

Legální definice přípravného řízení je obsažena v poměrně obsáhlém ustanovení § 12 odst. 10 trestního řádu:

(10) Trestním řízením se rozumí řízení podle tohoto zákona a zákona o mezinárodní justiční spolupráci ve věcech trestních, trestním stíháním pak úsek řízení od zahájení trestního stíhání až do právní moci rozsudku, případně jiného rozhodnutí orgánu činného v trestním řízení ve věci samé a přípravným řízením úsek řízení podle tohoto zákona od sepsání záznamu o zahájení úkonů trestního řízení nebo provedení neodkladných a neopakovatelných úkonů, které mu bezprostředně předcházejí, a nebyly-li tyto úkony provedeny, od zahájení trestního stíhání do podání obžaloby, návrhu na schválení dohody o vině a trestu, postoupení věci jinému orgánu, zastavení trestního stíhání, nebo do rozhodnutí či vzniku jiné skutečnosti, jež mají účinky zastavení trestního stíhání před podáním obžaloby, anebo do jiného rozhodnutí ukončujícího přípravné řízení, zahrnující objasňování a prověřování skutečností nasvědčujících tomu, že byl spáchán trestný čin, a vyšetřování.⁶⁶

Z toho vyplývá, že výsledkem přípravného řízení je buď podání obžaloby nebo trvalé či dočasné upuštění od trestního stíhání.

⁶⁶ § 12 odst. 10 trestního řádu

V rámci přípravného řízení by měly příslušné orgány (policejní orgán a státní zástupce) co nejrychleji a co nejúplněji v potřebném rozsahu vyhledat důkazy k objasnění všech základních skutečností důležitých pro posouzení případu (včetně osoby pachatele, následku trestného činu, nároku na náhradu škody, odhalení příčiny, které ke spáchání trestné činnosti vedly nebo ji alespoň umožnily).⁶⁷

Kromě obecného účelu přípravného řízení (totožného s účelem trestního řízení jako takového), plní řízení přípravné i některé zvláštní funkce. Takovou zvláštní funkcí, charakteristickou pouze pro toto stádium trestního řízení, je **funkce rozhodovací**. Vyjadřuje nám smysl přípravného řízení, a to opatření podkladů pro rozhodnutí, zda vůbec se má soud věci zabývat či zda má být od trestního stíhání upuštěno. Další funkcí je **funkce zajišťovací**. Ta nám říká, že k úkonům přípravného řízení patří zajištění důkazů a obviněné osoby pro nadcházející trestní řízení před soudem.

Ve vztahu k řízení před soudem má přípravné řízení předběžný charakter. To znamená, že by přípravné řízení nemělo sloužit jako těžiště dokazování, tím by mělo být právě hlavní líčení, ale přesto z hlediska kontinentálního pojetí trestního řízení, kde odpovědnost za průběh a výsledek trestního procesu leží v rukou orgánů činných v trestním řízení, je toto stádium významnou složkou trestního řízení.⁶⁸

V souvislosti s trestnými činy v silniční dopravě má policejní orgán před zahájením trestního stíhání povinnost zjišťovat u účastníků dopravní nehody a při náhodných kontrolách řidičů, zda před jízdou nebo během jízdy nepožili alkohol nebo jinou návykovou látku. V této fázi trestního řízení také provádějí ohledání místa dopravní nehody a procesním způsobem vše dokumentují pro účely zjištění viníka nehody a získání důkazů důležitých pro posouzení míry zavinění při rozhodování v hlavním líčení.

67 MUSIL, Jan a kol. *Kurs trestního práva: trestní právo procesní*. 3. přeprac. a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2007. str. 521

68 JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 3. aktual. a dopl. vyd. V Praze: Leges, 2013. str. 494-495

5.3 Zkrácené přípravné řízení

Zkrácené řízení je specifickou formou přípravného řízení. Jde o řízení o nejméně závažných trestných činech. Jeho smyslem je vyhledání možných důkazů pro potřeby řízení před soudem. Cílem je postavit obviněného v co nejkratší době před soud.

Podmínky pro konání zkráceného přípravného řízení jsou uvedeny v § 179a) trestního řádu. Ne vždy tomu tak ale bylo. Zkrácené přípravné řízení do trestního řádu zavedla až novela z roku 2001 s účinností od 1.1. 2002. Pro jeho konání musí být kumulativně splněny uvedené podmínky.

(1) Zkrácené přípravné řízení se koná o trestných činech, o nichž přísluší konat řízení v prvním stupni okresnímu soudu a na které zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje pět let, jestliže:

a) podezřelý byl přistižen při činu nebo bezprostředně poté, nebo

b) v průběhu prověřování trestního oznámení nebo jiného podnětu k trestnímu stíhání byly zjištěny skutečnosti, jinak odůvodňující zahájení trestního stíhání a lze očekávat, že podezřelého bude možné ve lhůtě uvedené v § 179b odst. 4 postavit před soud.

(2) Zkrácené přípravné řízení konají policejní orgány uvedené v § 12 odst.

(3) O trestných činech příslušníků Generální inspekce bezpečnostních sborů, příslušníků Bezpečnostní informační služby, příslušníků Úřadu pro zahraniční styky a informace a příslušníků Vojenského zpravodajství anebo Vojenské policie nebo o trestných činech zaměstnanců České republiky, zařazených k výkonu práce v Generální inspekci bezpečnostních sborů, koná zkrácené přípravné řízení státní zástupce; ustanovení § 161 odst. 4 a 5 zde platí přiměřeně.⁶⁹

69 § 179a trestního řádu

Na základě výše uvedených podmínek lze vést zkrácené přípravné řízení jen u některých trestných činů (např. neposkytnutí pomoci podle ustanovení § 150 trestního zákoníku, ohrožení pod vlivem návykové látky podle ustanovení § 274 trestního zákoníku nebo maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle ustanovení § 337 trestního zákoníku.

V ustanovení § 179f trestního řádu se uvádí, že není-li zkrácené přípravné řízení skončeno ve lhůtě uvedené v § 179b odst. 4 (do dvou týdnů), státní zástupce s přihlédnutím k okolnostem případu:

a) prodlouží lhůtu, v níž je třeba zkrácené přípravné řízení skončit, nejvýše však o deset dnů, v případě sjednávání dohody o vině a trestu (§ 179b odst. 5) nejvýše o třicet dnů,

b) nařídí policejnímu orgánu, který dosud vedl zkrácené přípravné řízení, aby zahájil trestní stíhání a dále postupoval podle ustanovení hlavy desáté, nebo

c) uloží, aby věc byla předložena policejnímu orgánu uvedenému v § 161 odst. 2 k zahájení trestního stíhání; státní zástupce tak postupuje vždy, je-li dán některý z důvodů uvedených v odstavci 1.⁷⁰

Zkrácené přípravné řízení nelze konat nebo v něm pokračovat, jestliže:

a) je dán důvod vazby a nejsou splněny podmínky pro předání zadržného podezřelého spolu s návrhem na potrestání soudu, nebo

b) jsou dány důvody pro konání společného řízení o dvou nebo více trestných činech, a alespoň o jednom z nich je třeba konat vyšetřování.⁷¹

Zkrácené přípravné řízení je zahájeno a čtrnáctidenní lhůta k jeho ukončení začíná běžet tím, že se podezřelému sdělí a to nejpozději na počátku výslechu, z jakého skutku je podezřelý a jaký trestný čin skutkem spáchal. Pachatel je označován jako podezřelý, ovšem má stejná práva jako obviněný po zahájení trestního stíhání.⁷²

70 § 179f odst. 2 trestního řádu

71 § 179f odst. 1 trestního řádu

72 § 179b odst. 2 trestního řádu
§ 33 trestního řádu

Podezřelého je možno i zadržet. Spisový materiál, obsahující důkazy, jež lze provést před soudem, policejní orgán zašle státnímu zástupci, který může v dalším postupu využít některého z odklonů⁷³, případně může zvolit i jiný postup podle § 179c odst. 2 trestního řádu. Anebo podá soudu návrh na pachatelovo potrestání a tímto okamžikem je zahájeno trestní stíhání. Řízení před soudem je konáno samosoudcem vzhledem k maximální horní hranici trestní sazby příslušných trestných činů a to formou zjednodušeného řízení. To je výrazem menší potřeby dokazování skutečností, spolehlivě zjištěných a dokázaných (např. platný a účinný zákaz řízení motorových vozidel, evidovaný v příslušných evidencích). Vzhledem k menší náročnosti dokazování a relativní jednoduchosti trestného činu může být za podmínek § 314d odst. 2 trestního řádu přečten i úřední záznam o podaném vysvětlení, jinak nepoužitelný ve standardním trestním řízení jako důkaz.

Policeie při prověřování dopravních nehod realizuje zkrácené přípravné řízení poměrně často a lze konstatovat, že u dopravních nehod je provádění méně procesně náročných úkonů a důkazů vhodné, neboť příčiny velké většiny dopravních nehod s trestněprávními následky se daří spolehlivě zjistit už od počátku prověřování a standardní způsob prověřování by byl v těchto případech nadbytečný.

Zkrácené přípravné řízení je speciální formou trestního řízení. Ze zásady priority speciální úpravy před obecnou pak vyplývá, že pokud jsou splněny podmínky pro jeho konání, má se všeobecně konat tato forma přípravného řízení, což ostatně odpovídá i zásadě rychlosti řízení⁷⁴

Prověřování jako úsek trestního řízení obecně je omezeno lhůtami pro skončení v závislosti na druhu případu. V § 159 odst. 1 trestního řádu jsou vymezeny lhůty 2, 3 a 6 měsíců, odvíjející se od příslušnosti samosoudce, okresního nebo krajského soudu, v nichž musí být prověřování skončeno. V případě neskončení v požadované lhůtě policejní orgán zdůvodní státnímu zástupci jako orgánu dozoru, proč nebylo skončeno v základní lhůtě a současně jej požádá o prodloužení lhůty s plánem provedení dosud neuskutečněných úkonů.

73 § 307 a 309 trestního řádu

74 § 2 odst. 4 trestního řádu

V ustanovení § 159a trestního řádu je stanoven postup policejního orgánu v případě, že zjištěné skutečnosti nesvědčí o spáchání trestného činu. Tehdy policejní orgán věc:

- odloží bez dalšího
- odevzdá příslušnému orgánu k projednání přestupku, jiného správního deliktu, kázeňského nebo kárného provinění (u dopravních nehod typicky příslušnému městskému úřadu, odbor dopravy)
- obligatorně odloží před zahájením trestního stíhání, je-li toto nepřípustné z důvodů obsažených v § 11 odst. 1 trestního řádu
- fakultativně odloží v rámci zásady oportunity pro neúčelnost⁷⁵
- odloží, jestliže se nepodařilo zjistit skutečnosti, opravňující zahájit trestní stíhání (i tehdy, je-li tu podezření ze spáchání trestného činu, ovšem pachatelem neznámým)

Další možností je dočasné odložení zahájení trestního stíhání, kdy tato možnost se v praxi u prověřování dopravních nehod zpravidla nevyskytuje.⁷⁶

⁷⁵ § 172 odst. 2 písm. a-b) trestního řádu

⁷⁶ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 3. aktual. a dopl. vyd. V Praze: Leges, 2013. str. 502-511

6. Srovnání se zahraniční úpravou

6.1 O Španělsku

Oficiální název státu je Španělské království (Reino de España). Po pádu diktatury generála Francisca Franca začalo Španělsko směřovat k přeměně v demokratický stát. Jedním z těchto kroků bylo přijetí demokratické ústavy v roce 1978, která jako formu státního zřízení stanovila parlamentní monarchii. V této formě (na rozdíl od konstituční) panovník nemá velké pravomoci, nesestavuje vládu a zpravidla nemá ani velký vliv na státní záležitosti. O ty se stará parlament a vláda. Panovník zastává především úlohu reprezentativní. V současné době spravuje španělský trůn Filip VI. Španělský. Jeho předchůdcem byl Juan Carlos I.

Dalším krokem upevňujícím demokratičnost státu měla být vysoká míra decentralizace. Díky tomu se celá země dělí do 17 autonomních společenství a dvou autonomních měst (Ceuta a Melilla). Tyto autonomní oblasti lze přirovnat k obdobným poměrům ve federaci – mají rozsáhlou samosprávu, vyšší míru pravomocí v oblasti zákonodárství a exekutivy, vlastní parlament i vládu. Co se týče zahraničně-politické orientace, Španělsko je členem celé řady mezinárodních organizací (EU, NATO, OSN a dalších).

6.2 Trestné činy proti životu a zdraví dle španělské úpravy

Ustanovení týkající se trestního práva nalezneme ve španělském trestním zákoníku (ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal), jehož poslední změny byly zpracovány k 28. dubnu 2015. Podobně jako u nás i ve španělském trestním zákoníku nalezneme ustanovení členěná do částí (libros) a hlav (títulos). Ustanovení týkající se trestných činů proti životu a zdraví nalezneme v části 2., hlavě I.

Zatímco v České republice rozlišuje právní úprava trestné činy:

- směřující proti životu (vražda, zabití, vražda novorozeného dítěte matkou, usmrcení z nedbalosti, účast na sebevraždě)

- směřující proti zdraví (těžké ublížení na zdraví úmyslné či nedbalostní, ublížení na zdraví úmyslné či nedbalostní, ublížení na zdraví z omluvitelné pohnutky)
- život nebo zdraví ohrožující (mučení a jiné nelidské a kruté zacházení, neposkytnutí pomoci, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, šíření nakažlivé nemoci úmyslně či z nedbalosti, ohrožení pohlavní nemocí, ohrožování zdraví závadnými potravinami a jinými předměty úmyslně či z nedbalosti, rvačka)
- směřující proti těhotenství ženy (nedovolené přerušení těhotenství bez či se souhlasem ženy, pomoc či svádění těhotné ženy k umělému přerušení těhotenství)
- související s neoprávněným nakládáním s lidskými tkáněmi a orgány, lidským embryem a lidským genomem (neoprávněné odebrání tkání a orgánů, nedovolené nakládání s nimi, odběr tkáně či orgánu a provedení transplantace za úplatu, nedovolené nakládání s lidským embryem a lidským genomem),

španělský trestní zákoník vymezuje trestné činy následovně:

- del homicidio y sus formas (zabití a jeho formy)
- del aborto (potrat)
- de las lesiones (zranění)
- de las lesiones al feto (poranění plodu)
- delitos relativos a la manipulación genética (trestné činy týkající se genetické manipulace)
- de las torturas y otros delitos contra la integridad moral (mučení a jiné trestné činy proti mravní integritě člověka)

Vražda

Podle článku 138 španělského trestního zákoníku bude každý, kdo zabije jiného, shledán vinným z vraždy a potrestán odnětím svobody na deset až patnáct let.

Článek 139 stanoví, že bude z vraždy shledán a odnětím svobody na dobu patnáct až dvacet pět let potrestán ten, kdo jiného zabije následujícím způsobem:

- úkladně
- za úplatu, odměnu nebo slib
- týráním či jiným krutým způsobem ještě zvyšujícím utrpení oběti
- za účelem usnadnění páchaní další trestné činnosti nebo k zamaskování trestné činnosti již spáchané

Naplní-li se spáchaným trestným činem více než jedna z výše uvedených podmínek, je třeba trestní sazba uplatňovat v její horní polovině.

Podle článku 139 bude za vraždu udělen trest odnětí svobody na doživotí (podléhající možnému pozdějšímu přezkumu) za předpokladu, že:

- oběti trestného činu je méně než 16 let, nebo se jedná o osobu zvláště zranitelnou z důvodu věku, nemoci nebo zdravotního postižení
- tento trestný čin následoval bezprostředně po trestném činu sexuálního zneužití, kterého se pachatel na oběti dopustil
- došlo k jeho spáchání v souvislosti se organizovanou zločineckou skupinou

Jde-li o pachatele odsouzeného za vraždu více než dvou osob, musí být taktéž potrestán odnětím svobody v doživotním trvání (přezkoumatelného rázu).

Usmrcení

Dle ustanovení článku 142 ten, kdo v důsledku hrubé nedbalosti jinému způsobí smrt, bude shledán vinným z trestného činu usmrcení z nedbalosti a potrestán odnětím svobody v trvání jeden až čtyři roky.

V případě, že bude tento čin spáchán za použití motorového či nemotorového vozidla, musí být trestní sazba uložena dle zákona o řízení motorových a nemotorových vozidel, a to v rozmezí od jednoho do šesti let. Kromě toho může být pachatel takového činu potrestán odnětím řídičského oprávnění.

Byl-li trestný čin spáchán za použití střelné zbraně, může být jeho pachatel potrestán i zákazem užívání a držení zbraní v délce jednoho roku až šesti let.

Došlo-li k trestnému činu jakožto důsledku zanedbání spojeného s výkonem určitého povolání nebo profese, bude pachateli navíc znemožněno vykonávání této činnosti po dobu tří až šesti let.

Pokud pachatel způsobí smrt jiné osoby způsobem méně závažným, bude mu uložen trest odnětí svobody v trvání od tří do osmnácti měsíců.

Sebevražda

V článku 143 je zakotveno, že každý, kdo přiměje jiného, aby spáchal sebevraždu, bude potrestán odnětím svobody na čtyři až osm let.

Trest odnětí svobody v trvání dvou až pěti let bude uložen tomu, kdo v přípravách sebevraždy napomáhá.

Odnětím svobody na šest až deset let bude pachatel potrestán v případě, že se z napomáhání k sebevraždě stane nakonec její vykonání.

Ten kdo na základě výslovného, vážného a jednoznačného projevu vůle druhé osoby, u této způsobí smrt, či se aktivně přičiní o to, aby k ní došlo, bude potrestán trestem mírnějším, a to v situaci, kdy oběť utrpěla vážná zranění neodvratně směřující k její smrti či způsobující jí trvalé a nesnesitelné bolesti.

7. Závěr

Cílem této diplomové práce s názvem „Trestné činy proti životu a zdraví v silniční dopravě“ bylo zpracovat vybranou část problematiky silničního provozu. Nejprve jsem zmínila základní pojmy, které s tématem diplomové práce úzce souvisí, a uvedla jejich legální vymezení.

V další části jsem se věnovala definicím a rozboru skutkových podstat vybraných trestných činů proti životu a zdraví spáchaných v rámci provozu na pozemních komunikacích. Jak jsem předeslala již v úvodu, zaměřila jsem se výhradně na trestné činy nedbalostní. Jednotlivé trestné činy (usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti a ublížení na zdraví z nedbalosti) jsem seřadila podle stupně společenské škodlivosti od nejvyššího po nejnižší.

Z pohledu trestního práva hmotného jsem se zabývala dvěma skutečnostmi, které jsou pro oblast silniční dopravy velmi významné (porušení důležité povinnosti a princip omezené důvěry).

V kapitole procesně-právní aspekty jsem se zaměřila pouze na první stádium trestního řízení, a sice na řízení přípravné a jeho pod-odnož – zkrácené přípravné řízení.

A konečně poslední kapitolu své diplomové práce jsem využila pro komparaci s právní úpravou španělskou. Proč jsem si vybrala právě tuhle, jsem již prozradila – abych zhodnotila své jazykové znalosti získané během ročního studijního pobytu a uzavřela tak jakýsi pomyslný kruh, který se kolem mne během mých vysokoškolských studií utvářel.

7.1 Resumé

The aim of this thesis entitled „Criminal offenses against life and health in the road transport“ was in the elaboration of chosen issue in traffic. At first I mentioned basic terms, closely related to the topic of this thesis, and its legal definition.

I dedicated the next section to definition and analysis of the facts of selected criminal offenses against life and health committed in traffic. As I said earlier in my introduction, I have focused exclusively on the criminal offenses by negligence.

Then I lined up individual criminal offenses (manslaughter by negligence, grievous bodily harm by negligence and actual bodily harm by negligence) according to the degree of their social harm from the highest to the lowest.

In terms of substantive criminal law I dealt with two things that are very important in the issue of the road transport (the breach of an important obligation and the principle of limited trust).

In the chapter procedural and legal aspects I focused only on the first stadium criminal proceedings, namely the preliminary proceedings and the sub- area – reduced criminal proceedings.

Finally, I used the last chapter of my thesis for comparison with the legislation in Spain. I have already revealed why I chose especially Spain – to evaluate language skills gained during my annual study visit there and also to close an imaginary circle that was formed around me during my studies at university.

8. Seznam použité literatury

A) Knižní publikace a sbírky

- DRAŠTÍK, Antonín; ENGELMANN, Jan; FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava a trestná činnost*. V Českém Těšíně: Poradce, 1984. 264 s. ISBN 978-80-7365-327-9.
- HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan; MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. 1. vyd. V Praze: Wolters Kluwer ČR, 2009. 648 s. ISBN 978-80-7357-477-2.
- CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. 1. vyd. V Plzni: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné: Obecná část, Zvláštní část*. 3. vyd. V Praze: Leges, 2013. 968 s. ISBN 978-80-87576-64-9.
- JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 3. aktual. a dopl. vyd. V Praze: Leges, 2013. 864 s. ISBN 978-80-87576-44-1.
- KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vyd. V Praze: Prospektrum, 1998. 200 s. ISBN 80-7175-068-9.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela a ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. 409 s. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-418-6.
- KUČHTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva: trestní právo hmotné: zvláštní část*. 1. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Právnícké učebnice. ISBN 978-80-7400-047-8.
- MUSIL, Jan a kol. *Kurs trestního práva: trestní právo procesní*. 3. přeprac. a dopl. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2007. 1166 s. Právnícké učebnice. ISBN 978-80-7179-572-8.

- NOVOTNÝ, Oto a kol. *Trestní právo hmotné. 2., Zvláštní část.* 6. vyd. V Praze: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. 599 s. ISBN 978-80-7357-509-0.
- PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi.* V Praze: Linde Praha, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
- ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: komentář.* 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. 2 sv. ISBN 978-80-7400-428-5.

B) Právní předpisy

- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
- zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon
- zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- španělský trestní zákoník (ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal)