

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Trestné činy v dopravě

Jan Svrček

Plzeň

2021

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně, a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal způsobem ve vědecké práci obvyklým.

V Praze dne 15.3.2021

Jan Svřček

Poděkování

Rád bych poděkoval paní JUDr. Simoně Stočesové, Ph.D., LL. M. za její odborné rady a věcné připomínky, které tímto také přeji brzké uzdravení. Dále bych rád poděkoval panu JUDr. Petru Kybicovi, Ph.D. za poskytnutí možnosti tuto diplomovou práci pod jeho odborným vedením dokončit.

Obsah

1. Úvod	1
2. Charakteristika silniční dopravy	4
3. Dopravní nehody na pozemních komunikacích.....	8
3.1. Právní charakteristika dopravní nehody	8
3.2. Vymezení a klasifikace nehody na pozemních komunikacích	9
3.3. Zvláštnosti ohledání místa dopravní nehody jako místa činu.....	12
3.3.1. Materiální stopy.....	13
3.3.2. Paměťové stopy	16
4. Charakteristika příčin dopravních nehod.....	17
4.1. Lidský faktor	18
4.2. Psychofyziologické faktory	19
4.3. Porušení důležité povinnosti	21
4.4. Vliv návykových látek.....	22
4.5. Technický stav.....	24
4.6. Ostatní příčiny.....	25
4.7. Zkoumání příčin nehod.....	26
5. Trestné činy v dopravě	27
5.1. Rozdělení trestných činů v dopravě	30
5.2. Trestné činy proti životu a zdraví.....	34
5.2.1. Usmrcení z nedbalosti.....	34
5.2.2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.....	36
5.2.3. Ublížení na zdraví z nedbalosti	37
5.2.4. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku	38
5.3. Trestné činy obecně nebezpečné	39
5.3.1. Obecné ohrožení	40
5.3.2. Obecné ohrožení z nedbalosti.....	42
5.3.3. Ohrožení pod vlivem návykové látky	44
5.4. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných.....	46
5.4.1. Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.....	47
5.4.2. Opilství.....	48
5.5. Zvláštnosti dokazování	52
5.6. Sankce a alternativní způsoby trestů	54
6. Závěr.....	60
7. Resumé	62
8. Seznam použité literatury	63

1. Úvod

Individuální mobilita se řadí mezi základní potřeby moderní společnosti. Jedná se o projev stále zrychlujícího se životního tempa, a z toho důvodu zažívají fenomény motorizace a automobilismu prudký rozvoj již od sedmdesátých let 20. století.¹ V České republice (dále jen ČR) nastal tento rozvoj z politických důvodů až v letech osmdesátých, nicméně tuto časovou ztrátu se podařilo rychle dohnat. Začátkem 90. let bylo v ČR 3 108 444 registrovaných motorových vozidel, přičemž na konci prvního kvartálu roku 2020 byl tento počet téměř trojnásobný, činil 8 198 022 registrovaných vozidel.² Tyto fenomény s nárůstem životní úrovně ovšem přináší i jistá negativa. Tím nejzásadnějším je bezpečnostní situace silničního provozu, již se tato práce přímo dotýká.³

Základním předpokladem bezpečné interakce v provozu na pozemních komunikacích je zodpovědné chování řidičů. Ze statistických údajů vyplývá, že při řízení motorového vozidla je právě člověk tím nejrizikovějším faktorem. Naše schopnosti jsou ve srovnání s dnešní úrovní automobilové technologie mírně řečeno nedokonalé. Policie ČR (dále jen PČR) za rok 2019 evidovala 107 572 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení 547 osob, přičemž 80 % z celkového počtu bylo zaviněno právě řidičem motorového vozidla.⁴ Tyto na první pohled vysoké hodnoty svědčí o důležitosti probíraného tématu, který se přímo dotýká bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a vyplývá z nich, že současná situace není zdaleka ideální a vyžaduje zvýšenou odbornou pozornost k efektivnímu snížení společensky škodlivých následků.

Pokud se v práci hovoří o dopravě, má se na mysli zejména provoz na pozemních komunikacích, jelikož je pro účely této práce nejvýznamnější formou dopravy.

Úvodem je nutné též obhájit volbu tématu práce. Trestné činy v dopravě nejsou zákonodárcem jednotně vymezeny a zahrnují mnoho skutkových podstat

¹ ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

² Svaz dovozců automobilů. Přehled stavu vozového parku. Dostupné z: <http://portal.sdac.cz/stat.php?p#rok=2020&mesic=8&kat=vpp&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

³ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

⁴ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

v různých hlavách zvláštní části trestního zákoníku. Cílem této práce je předněst ucelený a strukturovaný výčet těchto trestných činů s podrobným rozбором jednotlivých znaků skutkových podstat především v souvislosti s dopravou na pozemních komunikacích, doplněný konkrétními příklady judikatury a vyšetřovacími metodami z praxe.

Dalším argumentem pro volbu daného tématu je poměrně vysoký podíl kriminality v dopravě na celkovém počtu trestných činů spáchaných na území ČR. Za rok 2019 bylo za trestnou činnost v dopravě odsouzeno 15 935 osob z celkového počtu 55 594 odsouzených.⁵ Z těchto údajů vyplývá, že riziko, že se účastník provozu stane pachatelem nebo obětí trestného činu v dopravě je relativně vyšší oproti jiným druhům kriminality.⁶ Tato práce se proto bude také věnovat alternativnímu způsobu trestních sankcí a jejich užití v praxi s cílem navrhnout případné úpravy de lege ferenda za účelem zvýšení efektivity jejich preventivních a ochranných funkcí.

Pro ucelený obraz se v práci zaměřím také na historický kontext trestných činů v dopravě s uvedením konkrétních dat a nastínění současných trendů ve vývoji tohoto druhu kriminality.

Jakékoliv porušení dopravních předpisů nutně neznamená naplnění znaků skutkové podstaty trestného činu. Zejména v souvislosti s dopravní nehodou je nutné zkoumat veškeré okolnosti, které událost zapříčinily a posoudit míru jejich vlivu na vznik nehody. Trestné činy ve spojitosti s dopravní nehodou jsou mnohdy důsledkem souhry několika různých příčin, které je nutné prověřit pro objektivní posouzení trestní odpovědnosti pachatele. Z tohoto důvodu se v práci budu věnovat i jednotlivým příčinám dopravních nehod, jejich podrobné charakteristice a četnosti výskytu konkrétních případů v provozu. Považuji za nutné se věnovat také procesu jejich vyšetřování, jelikož ke zjištění všech příčin dopravní nehody jsou potřebné rozsáhlé odborné znalosti. V návaznosti na výše uvedené bych se v práci mj. zaměřil i na zvláštnosti v procesu dokazování těchto trestných činů.

Přestože jsou následky dopravních nehod ve srovnání s následky některých trestných činů (např. trestný čin vraždy podle § 140 zvláštní části trestního zákoníku

⁵ Statistická ročenka České republiky 2020, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-bfdw6a6ccs>

⁶ GŘIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

byl v roce 2019 evidován ve 143 případech⁷) společensky vysoce škodlivé, není podle mého názoru problematice trestných činů v dopravě v odborné literatuře věnována adekvátní pozornost. Obdobný názor můžeme nalézt např. v učebnici Kriminologie: „Není zcela obvyklé, aby se problematikou trestných činů v dopravě kriminologické učebnice vždy systematicky věnovaly“.⁸ Mimo můj osobní zájem je dalším důvodem volby tématu práce také snaha alespoň nepatrným způsobem přispět k odborné diskusi. Probíranou problematiku považuji vzhledem ke stále rostoucímu počtu dopravních prostředků a účastníků provozu za velice významnou zejména pak její vývoj do budoucna.

⁷ Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

⁸ GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

2. Charakteristika silniční dopravy

Úvodem bylo řečeno, že doprava se řadí mezi základní potřeby moderní společnosti. Je potřeba tedy pojem dopravy definovat s ohledem na jeho souvislost se zaměřením této práce. Právní úprava se opírá zejména o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V § 2 tohoto zákona nalezneme vymezení základních pojmů souvisejících s dopravou. Pro účely této práce budou důležité mj. pojmy řidiče a účastníka provozu na pozemních komunikacích. Účastníkem je každý, kdo se účastní provozu. Řidič je pak účastníkem provozu, který řídí motorové či nemotorové vozidlo nebo tramvaj. Řidičem je dále i osoba, která jede na zvířeti.⁹

Samotný pojem dopravy lze kvalifikovat podle různých kritérií. Základními kritérii jsou prostředí, ve kterém se doprava odehrává a způsob uskutečňování samotné dopravy, jinými slovy typ dopravního prostředku. Vzhledem k trestným činům v dopravě je nejzajímavější rozdělení podle prostředí, ve kterém vede dopravní cesta.¹⁰ Tímto způsobem dělíme dopravu na pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní, z nichž pozornost bude věnována především pozemní dopravě, jelikož právě v provozu na pozemních komunikacích vzniká nejvíce interakcí a je z hlediska bezpečnosti nejrizikovější. Logicky je tedy i nejvíce trestných činů, co do počtu skutků v těchto odlišných prostředích, páčáno právě v provozu na pozemních komunikacích.

2.1. Bezpečnost v dopravě

Bezpečnost v silniční dopravě je do jisté míry přímo spojena s nejrizikovějším faktorem při řízení vozidla. Tím, jak bylo řečeno úvodem, zůstává člověk.¹¹ Jeho schopnosti nemohou dosahovat takové spolehlivosti, jako nejmodernější technologie využívané v automobilovém průmyslu. O tom svědčí i počet dopravních nehod podle způsobu zavinění. V roce 2019 bylo řidičem motorového vozidla zaviněno 86 315 nehod, tj. 80 % všech dopravních nehod na území ČR.¹² Řidiči nemotorových vozidel pak způsobili dalších 2 855 nehod,

⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁰ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

¹¹ ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

¹² Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

tj. 2,7 %.¹³ Z toho vyplývá, že důraz na výchovu a vzdělávání řidičů, stejně jako jejich kontrolování, je jednou z nejzásadnějších podmínek ke snížení počtu dopravních nehod. Bližší informace o dopravní nehodovosti, jako jsou zejména její příčiny, budou důkladně popsány v následující kapitole.

V tomto ohledu je vhodné zmínit skupiny řidičů, které se obecně řadí mezi rizikové. První skupinou jsou začínající řidiči, kteří mnohdy přeceňují své schopnosti a inklinují k riskantnímu způsobu jízdy. Častou příčinou dopravních nehod u mladých řidičů je nezvládnutí řízení a ztráta kontroly nad vozidlem.¹⁴ Řidiči ve věku do 29 let způsobili 19,4 % ze všech dopravních nehod za rok 2019.¹⁵ Další skupinou jsou řidiči staršího věku. U této skupiny nedochází k úmyslnému nerespektování pravidel provozu, jako je tomu mnohdy u mladých řidičů. Častější příčinou dopravních nehod seniorů je spíše řidičská chyba. S vysokým věkem může docházet ke snížení pozornosti řidiče, který pak nestačí včas reagovat na vzniklé dopravní situace. Z toho důvodu s přibývajícím věkem výrazně roste riziko např. nedání přednosti v jízdě.¹⁶ Poslední skupinou jsou tzv. rizikovní řidiči, kteří výrazně častěji porušují pravidla provozu. Jde o účastníky provozu se špatnými řidičskými návyky, což je zejména z hlediska bezpečnosti vysoce problematické. Reakcí na častou recidivu v oblasti dopravních přestupků je bodový systém zaznamenávaný v registru řidičů, kdy při častém porušování předpisů a dosažení počtu 12 trestných bodů dochází k pozbytí práva k řízení motorového vozidla.¹⁷

Dalším parametrem, který významně ovlivňuje bezpečnost dopravy je kvalita pozemních komunikací. Ty můžeme rozdělit na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. O zařazení pozemní komunikace do příslušné kategorie rozhoduje silniční úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Další dělení pak spočívá v rozdělení silnic na silnice I. až III. třídy a rozdělení místních komunikací na komunikace I. až IV. třídy.¹⁸ Toto rozdělení do tříd spočívá především v účelu a technickému

¹³ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

¹⁴ ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

¹⁵ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

¹⁶ ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

¹⁷ § 123c odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁸ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

vybavení pozemní komunikace. Evropská unie spustila program pro bezpečnost silničního provozu pro období v letech 2011-2020, kde bylo stanoveno několik strategických cílů, které mají zlepšit podmínky v provozu, a především snížit počty nehod na pozemních komunikacích a jejich následky. Jedním z těchto cílů je právě budování bezpečnějších silnic. Pro tuto práci je však zajímavějším cílem posílení kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a jejich lepší prosazování.¹⁹ Podle EU má každý její občan právo na bezpečné užívání pozemních komunikací, ale zároveň i povinnost přispět svým chováním k udržení této bezpečnosti. Ta je totiž nejvyšší mírou závislá na spořádaném způsobu chování účastníků provozu, jak na jejich znalostech, zkušenostech, vzájemnému respektu a ohleduplnosti, tak i na dodržování platných pravidel provozu na pozemních komunikacích.²⁰

Dle výše uvedeného je nejdůležitějším prvkem pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spořádané chování jeho účastníků. Ovlivňování a výchova řidičů by mělo být orientováno na zlepšení vědomí veřejnosti v oblasti dodržování všech silničních pravidel a standardů silničního provozu, což spočívá zejména v dodržování maximální povolené rychlosti a ve vyloučení užití návykových látek ve spojitosti s řízením vozidla. Tyto dva faktory jsou z bezpečnostního hlediska nejrizikovější. Jsou tím pádem důležité i s ohledem na zaměření této práce spočívající v trestně právní rovině skutků páchaných v dopravě.

S ohledem na bezpečnost v dopravě je důležité definovat samotnou činnost řízení vozidla. Tato činnost je založena na znalostech a dovednostech řidiče a je řízena pravidly silničního provozu. Proces správné socializace a začlenění se do provozu je klíčový pro bezpečnou interakci mezi řidiči a lze jej popsat ve 3 fázích. Tou první je fáze technického zvládnutí, kdy se řidič učí ovládat a manévrovat s vozidlem a postupně si osvojuje základní úkony jako je rozjetí, zastavení, couvání apod.²¹ Ve fázi čtení silnice a dopravního prostředí se řidič učí jak správně předvídat chování ostatních účastníků silničního provozu a jakých prvků chování si přitom všimnout a umět je posoudit. Jedná se zejména o nesignalizované a nečekané jednání ostatních účastníků provozu.²² V této fázi se řidič také učí zvládat

¹⁹ ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

²⁰ tamtéž

²¹ tamtéž

²² tamtéž

neobvyklé či špatné silniční podmínky. V poslední fázi pak řidič získává jakýsi svůj individuální projev při řízení vozidla, kterým vyjadřuje svou osobnost, postoje a charakter. Styl řízení se mění v závislosti na druhu dopravního prostředku, věku, pohlaví a zkušenostech. Když si však řidič osvojí špatné návyky při řízení vozidla, stává se nebezpečným sobě i ostatním účastníkům provozu.²³

Mobilita a bezpečnost v silniční dopravě jsou dvě protikladné síly. Čím více potřeba mobility roste, a počty dopravních prostředků a účastníků silničního provozu se zvyšují, tím častěji dochází k nežádoucím protiprávním jevům na pozemních komunikacích a dopravním nehodám.²⁴ Snaha o zvýšení bezpečnosti v dopravě je společensky velmi významná. Nežijeme však v ideálním světě a jedno nemůže existovat bez druhého. Je důležité naleznout takové postupy, které neomezí stále sílící potřebu pohybu, ale zároveň zajistí nejvyšší možnou míru bezpečnosti. Účinným způsobem je ochrana řidičské komunity před nebezpečnými či agresivními řidiči a o jejich možnostech je pojednáváno v dalších kapitolách této práce. Tato ochrana ovšem mnohdy nastává až v souvislosti s porušením či ohrožením konkrétního zájmu chráněného zákonem, je tedy důležité působit na řidiče nejen represivně, ale především výchovně tak, aby se účinně dařilo těmto patologickým jevům předcházet.

²³ ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

²⁴ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

3. Dopravní nehody na pozemních komunikacích

V roce 2019 PČR šetřila 107 572 nehod na pozemních komunikacích, při kterých došlo k 547 usmrcení, 2 110 těžkých zranění a 23 935 lehkých zranění.²⁵ Počet dopravních nehod vykazuje z dlouhodobého hlediska vzrůstající tendenci, což je zapříčiněno mj. i stále narůstajícím počtem řidičů a dopravních prostředků přítomných v provozu. S narůstajícím počtem účastníků provozu roste i význam nutnosti jejich spořádaného chování. V této kapitole podrobně popíše různé příčiny dopravních nehod se zaměřením zejména na dopravní nehody zaviněné řidičem motorového vozidla. Z hlediska trestního práva jsou trestné činy spáchané způsobením dopravní nehody nebo ve spojitosti s ní jednou ze tří základních skupin trestných činů v dopravě.²⁶ Těmto skupinám trestných činů se budu věnovat podrobněji v následující kapitole. Nicméně trestné činy páchané způsobením dopravní nehody jsou z hlediska zavinění charakteristické tím, že se jedná zejména o nedbalostní trestnou činnost. Úmyslné zavinění dopravní nehody je spíše výjimečné.

Z hlediska závažnosti následků nehod je nutné zmínit řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky jako jednu z nejnebezpečnějších příčin nehod na pozemních komunikacích. V roce 2019 bylo takto způsobeno 4 627 nehod, při nichž došlo k 53 usmrcení, 222 těžkých zranění a 1 965 lehkých zranění.²⁷ Nejen z tohoto důvodu jim bude věnována zvýšená pozornost v následujících kapitolách.

3.1. Právní charakteristika dopravní nehody

Zákon definuje dopravní nehodu jako událost v provozu, 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.²⁸ Z této definice plyne, že základními znaky dopravní nehody jsou událost spojená s pohybem na pozemní komunikaci a vznik

²⁵ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

²⁶ GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

²⁷ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

²⁸ §47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

následku. Vznik trestnosti činu spáchaného způsobením dopravní nehody nebo ve spojitosti s ní je tedy podmíněn poškozením či ohrožením života, zdraví nebo majetku, jelikož tvoří obligatorní znak objektivní stránky skutkové podstaty trestného činu. Pokud nedojde k následku, skutková podstata některého trestného činu spáchaného způsobením dopravní nehody není naplněna a o trestný čin se tak nemůže jednat.

Nehodu na pozemních komunikacích mohou zapříčinit i okolnosti, na které její viník, případně pachatel trestného činu, nemá vliv. Těmi mohou být např. špatný stav pozemní komunikace, neoznačení překážky, povětrnostní podmínky či jednání ostatních účastníků provozu. Z toho důvodu je dalším významným znakem dopravních nehod forma jejich zavinění. Pro dopravní nehody je charakteristické, že jsou zpravidla zaviněny z nedbalosti, ať už se jedná o nedbalost vědomou či nevědomou. Pro obě formy nedbalosti je společné, že chybí složka volní, tedy že pachatel nechce trestněprávně relevantní následek dopravní nehody způsobit a ani není srozuměn s tím, že jej způsobí.²⁹ V daných souvislostech je nutné uvědomit si vztah mezi dopravní nehodou a trestným činem, jelikož ne každé porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, jež má za následek dopravní nehodu, může naplnit skutkovou podstatu trestného činu v dopravě.

3.2. Vymezení a klasifikace nehody na pozemních komunikacích

Každá dopravní nehoda se skládá ze 2 složek, kterými jsou nehodové jednání a událost. Nehodovým jednáním je jednání účastníka dopravní nehody, který svým chováním dopravní nehodu způsobil. Nehodovou událostí je pak konkrétní projev nehody, jako je např. srážka dvou automobilů. Mezi těmito dvěma složkami dopravní nehody existuje příčinná souvislost.³⁰ Dopravní nehoda zpravidla nastává jako výsledek 3 činitelů, kterými jsou řidič vozidla, dopravní prostředek a objektivní podmínky provozu.³¹ Samotná nehoda se také vyznačuje několika typologickými znaky, kterými jsou:

²⁹ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné, obecná i zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

³⁰ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

³¹ GŘIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

- Nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost dopravní nehody. Způsobení dopravní nehody bývá v drtivých případech vlivem náhody. Dopravní nehody jsou události neočekávané, nastávají náhle a obsahují jistý stupeň momentu překvapení. Tento moment překvapení závisí na stupni předvídatelnosti dopravní nehody, schopnostech a zkušenostech účastníka dopravní nehody a na dalších okolnostech.³² Předvídatelnost dopravní nehody spočívá v určení míry pravděpodobnosti konkrétní události (v tomto případě dopravní nehody), ke které dojde v určitém prostoru a čase, jsou-li k tomu dány konkrétní předpoklady.³³ Příkladem předvídatelnosti dopravní nehody je agresivní a rychlá jízda motorového vozidla. U takového jednání lze předvídat vznik dopravní nehody, ovšem zdali nehoda nastane, záleží jistým způsobem na náhodě, v čemž spočívá její neočekávanost. Předvídání vzniku dopravní nehody má však své hranice. Je přímo spojena se zkušenostmi a psychickým stavem řidiče dopravního prostředku. Pojem předvídatelnosti je velice důležitý i z hlediska trestního práva, neboť je obligatorní součástí subjektivní stránky trestného činu v případě nepřímé nedbalosti³⁴, kdy v zákonném ustanovení je uvedeno „nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním vědět měl a mohl“.³⁵
- Druhým znakem dopravní nehody je její spojitost s určitou dopravní cestou. V případě nehody na pozemních komunikacích je tou spojitostí silniční provoz. Provozem se logicky rozumí pohyb motorových či nemotorových vozidel po pozemní komunikaci a dopravní nehoda je negativním důsledkem takového pohybu.³⁶ Podle zákonné definice uvedené výše musí být nehoda v přímé souvislosti s pohybem dopravního prostředku na pozemní komunikaci. Nejedná se o dopravní nehodu, pokud např. na zaparkované vozidlo spadne strom vlivem povětrnostních podmínek.

³² CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

³³ tamtéž

³⁴ tamtéž

³⁵ § 16 odst. 1 a) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

³⁶ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

- Posledním pojmovým znakem každé nehody na pozemních komunikacích je způsobení následku, tedy usmrcení nebo zranění osoby nebo škoda na majetku. Škoda musí být v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu, tedy nehodovým jednáním a následnou nehodovou událostí. Z hlediska trestního práva je vnik škody základním znakem každé skutkové podstaty u poruchových trestných činů, které se vztahují k dopravním nehodám.³⁷ Bez tohoto následku na hmotném předmětu není možné jednání viníka dopravní nehody kvalifikovat jako spáchání poruchového trestného činu. Ovšem v případě vzniku obecného ohrožení v přímé souvislosti s nehodou, lze jednání účastníka dopravní nehody kvalifikovat jako ohrožovací trestný čin, u kterého není podmínkou vznik následku.³⁸

Pouze po naplnění všech těchto znaků lze událost označit za silniční dopravní nehodu. To je důležité pro správné určení postupu příslušných orgánů, zda událost řešit jako dopravní nehodu, nebo jako jinou škodní událost.³⁹

Dopravní nehody jsou nejčastější příčinou vzniku škod na majetku nebo zdraví na pozemních komunikacích. Z hlediska trestního práva lze říci, že se jedná zpravidla o nedbalostní trestné činy, jejichž pachateli jsou osoby různého pohlaví, věku a povolání, které se obvykle jiných protiprávních činů nedopouštějí.⁴⁰ Trestní zákoník neobsahuje skutkovou podstatu specifickou pro dopravní nehodu. Zaviněním dopravní nehody se pachatel může dopustit jiných trestných činů, jejichž skutkovou podstatu nehodové jednání naplní. Vyšetřování dopravních nehod spadá do kompetencí dopravních inspektorátů PČR okresních a městských ředitelství a dálničních oddělení PČR správ krajů.⁴¹

Silniční dopravní nehody lze rozdělit podle nehodové události na havárie, srážky a jiné nehody. Dále podle způsobu řešení dopravních nehod rozlišujeme nehody umožňující jejich projednání na místě v blokovém řízení v případě některých dopravních přestupků, nebo nehody, které nelze na místě projednat.

³⁷ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

³⁸ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

³⁹ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁴⁰ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

⁴¹ tamtéž

3.3. Zvláštnosti ohledání místa dopravní nehody jako místa činu

Nehody na pozemních komunikacích mají určitá specifika, podle kterých je potřeba přizpůsobit postup orgánu činných v trestním řízení. V této kapitole se zaměřím na zvláštnosti při ohledání místa činu dopravní nehody a popíši jevy pro ně specifické. Dopravní nehody zpravidla vyšetřuje příslušný dopravní inspektorát PČR okresních či městských ředitelství nebo dálniční oddělení PČR správy krajů. Vzhledem k tomu, že dopravní nehody nejsou ojedinělé události a frekventovanost provozu na pozemních komunikacích vyžaduje jejich rychlé odstranění, jsou tyto vyšetřující orgány pod velkým tlakem. Jsou kladeny vysoké nároky na jejich profesionální a bezchybný postup při ohledání místa činu, jelikož dopravní nehody jsou události jedinečné a ve vnějším světě neopakovatelné.⁴² Pro efektivnost trestního řízení je zejména nutné správně provést neodkladné úkony v počáteční fázi ohledání místa dopravní nehody. Tyto počáteční úkony jsou ovlivněny zejména závažností dopravní nehody, kdy je potřeba zajistit záchranu života a zdraví účastníků dopravní nehody, zamezit vzniku sekundárních škod a zaručit bezpečnost ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Pro vysvětlení problematiky ohledání místa dopravní nehody jako místa činu je nutné zmínit zvláštnosti spojené s tímto specifickým prostředím.⁴³

- k dopravním nehodám dochází často na místech s intenzivním provozem, je tedy nutné zajistit bezpečnost a pokud možno i plynulost provozu
- na místě jsou často zraněné osoby, kterým je potřeba poskytnou lékařskou pomoc
- kriminalistické stopy mohou být znehodnoceny v důsledku činnosti složek integrovaného záchranného systému (dále jen složky IZS), či je může úmyslně znehodnotit sám pachatel
- pachatel se často snaží ovlivnit svědky dopravní nehody
- pachatel ve většině případů zůstává na místě nehody
- jedná se zpravidla o nedbalostní trestné činy
- prostředkem páchaní trestného činu je nejčastěji motorové vozidlo

Dopravní nehoda je událost, která se zpravidla odehraje v několika málo vteřinách. Místem dopravní nehody však není pouze místo havárie, srážky apod.,

⁴² CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁴³ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

ale i jeho širší okolí, v němž se odehrály okolnosti, které byly v přímé souvislosti se vznikem dopravní nehody.⁴⁴ Z toho důvodu je nutné zjistit všechny skutečnosti, které mohou sloužit k objasnění příčin dopravní nehody. Úkolem policejních orgánů je objasnit:⁴⁵

- okolnosti mající za příčinu vznik dopravní nehody
- míru zavinění jednotlivých účastníků nebo jiných osob
- způsobilost řidičů účastnit se provozu
- technickou způsobilost vozidel k provozu

3.3.1. Materiální stopy

Jedním z nejdůležitějších úkonů k objasnění příčin nehodové události je ohledání místa dopravní nehody. Ohledáním se zajišťují a trvale uchovávají důkazy relevantní pro trestní řízení, které není možné jiným způsobem získat. Po příjezdu na místo dopravní nehody a provedení neodkladných úkonů, jako jsou poskytnutí první pomoci či zamezení vzniku sekundárních škod, popsanych výše, je potřeba věnovat pozornost kriminalistickým stopám na místě nehody. Mezi neodkladné a neopakovatelné úkony patří zejména získávání materiálních stop, jelikož po odklizení následků dopravní nehody některé důležité kriminalistické stopy, jako jsou např. biologické stopy nebo poloha vozidel po srážce, zanikají a není možné je znovu spolehlivě napodobit. Materiální stopy dopravních nehod lze rozčlenit do několika základních skupin:⁴⁶

- stopy na zúčastněných vozidlech
- stopy na vozovce
- stopy na pevných objektech
- stopy na tělech obětí či zraněných osob

Obecně se mezi prvními zajišťují stopy jako je poloha vozidel, poloha obětí dopravní nehody či stopy krve nebo jiných kapalin.⁴⁷ V tomto ohledu mohou zpravidla nastat dvě vyšetřovací situace, kdy v prvním případě je dopravní nehoda jako místo činu z pohledu vyšetřování prakticky ideálním prostředím. Vyšetřující

⁴⁴ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁴⁵ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

⁴⁶ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁴⁷ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

orgány se objevují na místě činu zpravidla v rámci několika minut, účastníci a svědci nehody bývají k dispozici na místě a stav věcí jako je poloha vozidel či stop na vozovce zůstává nezměněn. V takových případech při dodržení profesionálního postupu při zajištění stop jde pro vyšetřující orgány spíše o rutinní a rychlou práci. Příčiny dopravní nehody bývají spolehlivě zjištěny, jakožto i míra zavinění jejich účastníků.⁴⁸

V druhém případě vyšetřovací situace na místě nehody je zajišťování stop podstatně složitějším procesem. Jedná se o případy, kdy stav věcí je pozměněn a některé důležité kriminalistické stopy jsou znehodnoceny. Pokud dojde ke změně situace na místě dopravní nehody, jako je např. odtažení vozidel nebo změna polohy obětí, musí první úkony vyšetřujících orgánů směřovat k zajištění stop o těchto změnách. Ty jsou totiž důležité k určení původního stavu po dopravní nehodě a tedy i k objasnění příčin. Pro vyšetřování jsou zvláště složité situace, kdy pachatel z místa nehody ujel a nehoda byla oznámena se značnou časovou prodlevou náhodnými osobami, nebo kdy pachatel odstranil následky nehody např. výměnou celých kusů karoserie na zúčastněném vozidle apod. I opožděné oznámení dopravní nehody může mít za následky zahlazení většiny kriminalistických stop, což jen dokazuje obtížnost vyšetřování takových případů. V těchto situacích pospaných výše jsou informace vedoucí k objasnění příčin dopravní nehody a dopadení viníka velmi obtížně zjistitelné.⁴⁹

Pokud vyvstane podezření ze spáchání trestného činu, může policejní orgán k objasnění příčin dopravní nehody přibrat znalce nebo odborného konzultanta.⁵⁰ Znaleckého posudku je potřeba vždy, je-li následkem dopravní nehody smrt člověka. V takovém případě musejí být přibráni znalci dva.⁵¹ Procesu dokazování trestných činů v dopravě se však budu věnovat podrobněji v samostatné kapitole, a proto jej zde nebudu dále rozebírat.

Důležité materiální stopy získané ohledáním místa dopravní nehody jsou stopy na vozovce a stopy na pevných objektech. Zejména ze stop na vozovce lze obvykle rozpoznat místo kde řidič začal reagovat na nenadálou situaci v provozu či hrozící nebezpečí a také způsob reakce ostatních účastníků. Pro dopravní nehodu jsou typickým znakem stopy pneumatik na vozovce, jejichž kvalita závisí zejména

⁴⁸ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁴⁹ tamtéž

⁵⁰ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

⁵¹ § 105 odst. 4 a § 115 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád

na povrchu vozovky. Z těchto stop lze zjistit mnoho relevantních informací jako je způsob jízdy řidiče před dopravní nehodu, v jejím průběhu, ale i po jejím skončení.⁵² Stopy na vozovce je možné rozdělit do několika skupin, které jsou jednotlivě nositeli různých informací.

Stopy jízdy vozidla jsou vytvořeny volně se otáčejícími koly, tzn. že vozidlo nebrzdilo ani nezrychlovalo. Tento druh stopy je významný zejména tím, že otisk pneumatiky na vozovce odpovídá jejímu tvaru a struktuře dezénu ve skutečnosti. Jejich porovnáním lze např. identifikovat podezřelé vozidlo v případě, že řidič z místa nehody ujel.

Brzdné a blokovací stopy vznikají při prudkém snížení rychlosti vozidla. Rozdílem je, že u blokovacích stop se kola již neotáčejí. Podobnou skupinou jsou stopy smyku vozidla jako důsledek změny směru ve vysoké rychlosti a náhlým bržděním.⁵³ Tyto skupiny stop mohou vypovídat o momentu, kdy řidič ztratil kontrolu nad vozidlem nebo začal reagovat na blížící se nebezpečí.

Další skupinou jsou stopy, které vznikají obvykle až v průběhu dopravní nehody. Jedná se o stopy vzniklé nárazem vozidla do překážky či převrácením vozidla na střechu, kdy dochází ke tření pevných předmětů o vozovku. Tyto stopy zanechávají na vozovce různé rýhy a mohou sloužit k přesnému určení místa nehody a následnému pohybu vozidel po nehodě. Biologické stopy a stopy jiných kapalin jsou také významnou skupinou materiálních stop.⁵⁴ Z biologických stop jsou významné zejména stopy krve, které jsou důležité pro zjištění změny polohy těla oběti. Stopy provozních kapalin mohou poskytnout důležité informace o původní poloze vozidla v případě, že bylo odtaženo či s ním bylo jiným způsobem manipulováno.⁵⁵

Mechanické stopy na místě dopravní nehody se vždy musí označit čísly a následně zadokumentovat fotograficky či videozáznamem. Je také nutné provést náčrtek místa nehody, kde se zakreslí zejména poloha vozidel, obětí nehody a ostatních předmětů spolu se stavem dopravního značení. Pro tento účel je nutné stanovit pevný výchozí bod, od kterého se budou odvíjet následná měření.⁵⁶

⁵² CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁵³ tamtéž

⁵⁴ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

⁵⁵ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁵⁶ PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

V dnešní době se k těmto účelům využívá technologie leteckých dronů, což je typ bezpilotního letadla. Tato technologie je ideální pro ohledání místa dopravní nehody, jelikož ji umožňuje zaznamenat shora a poskytnout tak vyšetřujícím orgánům přesné informace o poloze všech viditelných kriminalistických stop a jejich vzájemné vzdálenosti. To přispívá i k vytvoření správných vyšetřovacích verzí, které policejní orgán následně dále rozvíjí.

3.3.2. Paměťové stopy

Pro zjištění širších souvislostí spojených s dopravní nehodou jsou důležité výpovědi jejich účastníků nebo svědků. Tyto informace se řadí mezi paměťové stopy, které jsou důležité zejména k určení míry zavinění jednotlivých účastníků dopravní nehody a jiných osob. Takto získané informace mohou popisovat nejen samotný průběh nehody, ale i okolnosti které jí předcházely, jako je způsob chování řidiče, který byl účastníkem nehody, styl jeho jízdy, míru agresivity, nebo zda vozidlo s účastí na dopravní nehodě použilo světelnou signalizaci a jiné relevantní okolnosti.⁵⁷

Vytěžení paměťové stopy je závislé v jisté míře na povaze dopravní nehody, jelikož podněty působící na nositele informace působí zpravidla několik málo vteřin a mohou být velmi intenzivní. Tím může dojít k neúmyslnému zkreslení nehody a záleží na profesionálním přístupu vyšetřujících orgánů, aby takové informace správně vyhodnotili. Pro proces zapamatování a vybavení je dále významným činitelem čas. Aby bylo zamezeno vědomému či nevědomému zkreslení informace, je důležité přistoupit k výslechu účastníka nebo svědka co nejdříve po dopravní nehodě.⁵⁸ Zpravidla ideální situace je provést výslech ihned po ohledání místa dopravní nehody, jsou-li splněny veškeré předpoklady.

Podáním vysvětlení nebo výpovědi svědka nebo účastníka dopravní nehody mohou být získány kriminalisticky důležité stopy pro objasnění příčin. Nicméně jejich opatřování vyžaduje od orgánů činných v trestním řízení individuální přístup ke každému nositeli informace a alespoň základní znalosti forenzní psychologie. Subjektivní vnímání účastníka nehody totiž skýtá určitá rizika omylu, které je nutné v co nejvyšší míře eliminovat profesionálním přístupem policisty.

⁵⁷ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁵⁸ ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

4. Charakteristika příčin dopravních nehod

Za příčinu dopravní nehody lze označit každý jev, bez kterého by k nehodové události nedošlo. Mnohdy nehodu nezpůsobí pouze jediná příčina, ale kombinace více faktorů, které k ní více či méně napomohly. Pro jejich různost je nutné rozdělení do několika skupin. Zpravidla lze dopravní nehodu označit za výsledek působení tří základních faktorů, kterými jsou člověk, motorové vozidlo a objektivní podmínky provozu.⁵⁹ Je velmi časté, že příčina, která vede k dopravní nehodě, existuje již před započítáním jednání pachatele, který dopravní nehodu způsobil. V takovém případě pachatel o možném způsobení dopravní nehody zpravidla ví, ale bez přiměřených důvodů spoléhá, že nenastane.

Příčiny dopravních nehod můžeme rozlišit na objektivní a subjektivní. Objektivní příčiny vznikají nezávisle na účastnících provozu, lze je tedy označit za téměř neovlivnitelné faktory. Tyto okolnosti nemůže řidič předvídat ani při dodržování všech pravidel provozu. Do skupiny objektivních příčin můžeme řadit závady technického charakteru, špatný stav pozemní komunikace, nedostatečné či chybné značení apod.⁶⁰ Významným faktorem ovlivňujícím výskyt dopravních nehod je i aktuální stav silniční sítě. Vysoká hustota provozu v kombinaci s nedostatečnou dálniční sítí a chybějícími obchvaty měst vede ke vzniku mnoha nebezpečných dopravních situací. Silnice nižších tříd nejsou na vysokou hustotu provozu zkonstruovány, chybí jim důležité bezpečnostní prvky a jejich technický stav je mnohdy nedostačující. Všechny tyto okolnosti mohou, byť i nepřímo, vést ke vzniku dopravních nehod.

Subjektivní příčinou dopravní nehody je selhání účastníka provozu. Jednou z nejnebezpečnějších příčin dopravních nehod je selhání v rovině právní spočívající v porušení pravidel provozu. Řidič svým chováním ovlivňuje bezpečnost všech ostatních účastníků provozu (tj. ostatních řidičů, spolujezdců, chodců atd.), jeho pochybení a způsobení dopravní nehody tedy mnohdy mívá těžké následky.

Rozdělení příčin dopravních nehod je možné na základě mnoha kritérií. Kromě základního rozdělení na subjektivní a objektivní příčiny lze tyto skupiny ještě dále rozlišit do skupin, a to na zavinění člověka, dopravního prostředku nebo

⁵⁹ GŘIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

⁶⁰ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

dopravního prostředí. V následujících kapitolách se budu podrobně věnovat každému z nich.

4.1. Lidský faktor

Nejčastější příčinou dopravní nehody je pochybení člověka. Ze statistik vyplývá, že z hlediska zavinění způsobili přes 80 % všech dopravních nehod v roce 2019 řidiči motorových vozidel.⁶¹ Toto selhání ovšem zpravidla nespočívá v nedostatečných schopnostech řidiče. Nejčastěji jde o selhání v podobě závažného porušení konkrétních povinností či pravidel provozu na pozemních komunikacích, které mají za následek dopravní nehodu.⁶² Selhání lidského faktoru patří také k těm nejnebezpečnějším příčinám dopravních nehod. Z hlediska úmrtnosti spojené s nehodami na pozemních komunikacích zapříčinily dopravní nehody způsobené řidičem motorového vozidla 443 usmrcených, tj. 80 % všech úmrtí za rok 2019.⁶³ O vysoké nebezpečnosti selhání lidského faktoru svědčí i porovnání statistik dopravních nehod na pozemních komunikacích zaviněné řidiči osobních vozidel vzhledem k počtu dopravních nehod a počtu usmrcených v jejich důsledku. Počet těchto dopravních nehod tvoří 48,4 % všech nehod, zatím co počet usmrcených činí 68,8 % všech úmrtí za rok 2019.⁶⁴

Nejčastějším projevem selhání řidiče motorového vozidla je nesprávný způsob jízdy. To jsou případy nevěnování se řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, jízda po nesprávné straně pozemní komunikace atd. Tyto příčiny se řadí i mezi ty nejtragičtější, např. při přejetí do protisměru bylo v roce 2019 usmrceno 79 osob.

Ze statistik nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019 lze sestavit seznam typických příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. V závorce dále uveden jejich přesný počet:⁶⁵

- Řidič se plně nevěnoval řízení (11 487)

⁶¹ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁶² CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁶³ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁶⁴ tamtéž

⁶⁵ tamtéž

- Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (6 727)
- Nesprávné otáčení nebo couvání (6 549)
- Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovku (5 420)
- Nedání předností upravené dopravní značkou “Dej přednost v jízdě!“ (3 586)
- Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (3 159)

Statistika nehodovosti je vydávána Policií ČR každý rok a příčiny dopravních nehod se z hlediska počtu liší jen minimálně v řádech jednotek procent. Nejčastější příčiny zůstávají téměř beze změn.⁶⁶ Z toho plyne, že buďto je znalost právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích na velmi slabé úrovni, nebo, což se jeví jako pravděpodobnější, dochází ze strany řidičů motorových vozidel k vědomému nerespektování těchto předpisů. Vezmeme-li v potaz počet každoročně usmrcených osob následkem nehod na pozemních komunikacích, jedná se o vysoce nebezpečný hazard.

Samostatnou skupinu příčin dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel pak z hlediska statistiky tvoří jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Jde o typickou fyziologickou indispozici při řízení vozidla, kterou si řidič zpravidla přivodí vlastním jednáním. V porovnání s ostatními příčinami dopravních nehod představuje vysokou míru nebezpečnosti s ohledem na jejich následky. V roce 2019 bylo řidiči pod vlivem alkoholu spácháno 4 627 nehod, při kterých zemřelo 53 osob, 222 osob bylo těžce zraněno a 1 965 bylo zraněno lehce.⁶⁷ Ve stejném roce bylo způsobeno řidiči pod vlivem drog 269 dopravních nehod, při nichž přišlo o život dalších 9 osob. To svědčí o poměrně vysokém počtu smrtelných následků těchto nehod, a i z tohoto důvodu se tématu jízdy pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek budu věnovat podrobněji v další kapitole.

4.2. Psychofyziologické faktory

Psychofyziologické faktory patří obecně mezi významné příčiny nehod na pozemních komunikacích. Jedná se o dlouhodobé i okamžité indispozice řidiče,

⁶⁶ Srovnání příčin dopravních nehod ze statistických údajů Policie České republiky z let 2015-2019. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

⁶⁷ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

kteří ovlivňují jeho způsobilost řídit motorové vozidlo. Projev takové indispozice je u každé skupiny odlišný a může mít mnoho forem. Fyziologické příčiny se zpravidla projevují zhoršeným zdravotním stavem, který může mít souvislost s řízením vozidla. Vliv stresu, nadměrného horka v letním období a jiné faktory mohou nepříznivě působit na zdravotní stav řidiče a projevit se v jisté formě selhání organismu. Podobné účinky může vyvolat i užití různých léků, které mohou mít i vedlejší nežádoucí účinky.⁶⁸

Typickým příkladem fyziologické indispozice je únava z dlouhé jízdy, která se vyznačuje prováděním monotónních úkonů a může vést ke ztrátě pozornosti řidiče a ovlivňuje tak jeho schopnost včas a adekvátně reagovat na dopravní události.⁶⁹ Častým jevem spojeným s dlouhou jízdou v dopravním prostředku je tzv. mikrospánek. Ten je častým argumentem obhajoby u některých dopravních nehod trestně právního charakteru, kdy se absencí obligatorního znaku skutkové podstaty trestného činu, tj. subjektivní stránky snaží prokázat trestní neodpovědnost viníka. Mikrospánek je však vždy projevem různých onemocnění a zdravý člověk je schopen uvědomit si příznaky blížícího se spánku. Z toho důvodu, netrpí-li řidič konkrétní chorobou, jejíž projev může vést k mikrospánku, je pak plně odpovědný za následky, které v tomto stavu způsobí.⁷⁰ Mikrospánek je častou příčinou dopravních nehod u řidičů profesionálů, především řidičů nákladních vozidel a její následky mohou být tragické. Projevem mikrospánku může být např. náhlé přejetí do protisměru. Vlivem této příčiny zemřelo 7 osob v roce 2019, ze statistických údajů však nelze zjistit, zda se jednalo právě o projev mikrospánku.⁷¹

Duševní choroby jsou v ohledu na provoz na pozemních komunikacích bezvýznamnou příčinou, jelikož duševně nemocní by v první řadě neměli řídit vozidlo. Psychologické příčiny dopravních nehod spočívají zejména v selhání řidiče adekvátně jednat při účasti v provozu. Tím nejvýznamnějším faktorem je zpravidla působení stresu. Situace kdy řidič při řízení vozidla jedná agresivně a nebezpečně vůči ostatním účastníkům jsou velice časté především v místech intenzivního provozu. Jedná se o vyhocené dopravní situace, které mohou mít

⁶⁸ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁶⁹ ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

⁷⁰ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁷¹ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

i fatální následky a jejichž výskyt není nijak ojedinělý. Podle výzkumu společnosti STEM/MARK pro Českou asociaci pojišťoven, uskutečněným v září 2020, se k agresivnímu stylu jízdy nechá vyprovokovat až 70 % řidičů, přičemž nejrizikovější je kategorie řidičů ve věku 18-29 let.⁷²

Dalšími psychickými faktory jsou okamžité stavy radosti, vzteku a jiných emocí, které mohou výrazně ovlivnit způsobilost řidiče přiměřeně a včas reagovat na dopravní prostředí. Zvládnání emocí při řízení vozidla a ohleduplnost k ostatním řidičům závisí především na charakterových vlastnostech řidiče a odvíjí se i od jeho věku a zkušeností. Starší a zkušenější řidiči mnohdy již vyhocené dopravní situace znají a měli by být schopni rozumně, a především bezpečně reagovat.

Mentální i fyzický zdravotní stav řidiče je z hlediska příčin dopravních nehod velmi významný. Způsobilost řídit vozidlo může být ovlivněna samotným zdravotním stavem, nebo i požitím různých léků. Je povinností každého řidiče před usednutím do vozidla zhodnotit svůj okamžitý mentální i fyzický stav. Jestliže by byla jeho schopnost řízení vozidla snížena v důsledku jeho zdravotního stavu, je řidič povinen od řízení upustit.⁷³

4.3. Porušení důležité povinnosti

Porušení pravidel silničního provozu je nejčastější příčinou nehod na pozemních komunikacích. V případě trestných činů se zpravidla setkáváme s pojmem “porušení důležité povinnosti“ jakožto příčinou porušení či ohrožení zájmů chráněných trestním zákonem. Pro porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou podle zákona je charakteristická výrazně vyšší míra nebezpečnosti jednání pachatele. Z toho důvodu pod tento pojem nelze zařadit jakékoliv porušení silničních pravidel. Musí jít o takové jednání, které má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví nebo větší škody na majetku.

Jak již bylo řečeno, trestné činy páchané v dopravě jsou zpravidla nedbalostního charakteru. V případě porušení důležité povinnosti se však jedná o vyšší stupeň nedbalosti a je s ním tedy zpravidla spojen pojem hrubé nedbalosti. Trestní zákoník vymezuje hrubou nedbalost na základě přístupu pachatele k požadavku náležité opatrnosti, který svědčí o jeho zřejmé bezohlednosti

⁷² Výzkum STEM/MARK pro Českou asociaci pojišťoven. Září 2020. Dostupné z: <https://www.agresivitazabiji.cz/>

⁷³ §5 odst. 2 c) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

k zájmům chráněných zákonem.⁷⁴ Bezohledné jednání pachatele je charakteristické jeho lhostejností k těmto chráněným zájmům. V případě provozu na pozemních komunikacích se jedná zejména o ochranu života nebo zdraví ostatních účastníků provozu.

Jelikož se porušení důležité povinnosti posuzuje podle konkrétních okolností a dopravní situace, není možné vytvořit jejich taxativní výčet. Mezi případy, které jsou však s tímto pojmem tradičně spojovány, patří řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky kdy je řidič ve stavu vylučujícím způsobilost řídit vozidlo, dále výrazné překročení maximální povolené rychlosti, předjíždění v místech, kde je to dopravním značením zakázáno apod. Jednotlivé příklady judikatury k pojmu porušení důležité povinnosti budou uvedeny ve spojitosti s konkrétními trestnými činy v další kapitole.

4.4. Vliv návykových látek

Jak již bylo zmíněno výše, vliv návykových látek jako příčina dopravních nehod je s ohledem na její následky a společenskou škodlivost velmi závažnou problematikou. Výčet návykových látek je demonstrativní a rozumí se jimi alkohol, omamné látky, psychotropní látky a jiné látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.⁷⁵ Nejčastěji zneužívanou návykovou látkou v dopravě je bezpochyby s ohledem na statistické údaje alkohol. Pod vlivem alkoholu bylo za rok 2019 spácháno 4 627 dopravních nehod, přičemž přítomnost ostatních návykových látek byla prokázána “pouze“ u 269 případů.⁷⁶ Kriminalistické statistiky bohužel nerozlišují přítomnost jednotlivých návykových látek, za rok 2019 však bylo spácháno 8 975 trestných činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 a trestných činů opilství podle § 360 zvláštní části trestního zákoníku, kdy lze předpokládat, že drtivá většina byla spáchána pod vlivem alkoholu.⁷⁷ Z toho důvodu bude v této kapitole alkoholu a jeho vlivu na lidský organismus věnována zvýšená pozornost.

⁷⁴ ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 8. přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-7552-358-7

⁷⁵ § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

⁷⁶ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁷⁷ Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

Intenzitu ovlivnění lidského organismu alkoholem lze rozčlenit do několika stupňů intenzity na základě procentuální míry této látky přítomné v krvi:⁷⁸

- Již při 0,2 promile alkoholu v krvi se zvyšuje ochota řidiče k riskantní jízdě a dochází k zhoršení schopnosti správně odhadovat vzdálenost.
- Podnapilost při 0,5 – 1 promile alkoholu v krvi znamená mírné postižení duševních a jemných pohybových funkcí.
- Při 1,01 – 1,5 promile alkoholu se jedná o lehký stupeň opilosti a dochází k významnému postižení psychických funkcí člověka spolu s mírnou motorickou a smyslovou disfunkcí. Znaky doprovázející tento stav jsou individuální, obecně jde však o mnohmluvnost a oslabení morálních zábran. Podle ustálené judikatury se řidič považuje na nezpůsobilého k bezpečnému řízení motorového vozidla vždy, pokud naměřená hladina alkoholu v krvi dosáhla nejméně 1 promile.⁷⁹
- Střední stupeň opilosti při 1,51 – 2 promile alkoholu v krvi se výrazně projevuje ve snížených psychických i motorických schopnostech a dochází ke zpomalení tělesných výkonů na mozkové podněty.
- Těžký stupeň opilosti při 2,01 – 3 promile alkoholu v krvi se vyznačuje ztrátou prostorové i časové orientace.
- Pokud je míra alkoholu v krvi vyšší než 3 promile, jedná se o stav otravy alkoholem, kdy je člověk téměř neschopen pohybu a může vyústit až ztrátou vědomí.⁸⁰

Ze statistických údajů vyplývá, že nejčastějším stupněm opilosti u řidičů motorových vozidel je střední stupeň opilosti, tedy kdy je hladina alkoholu v krvi vyšší než 1,5 promile. Za rok 2019 bylo řidiči s takto vysokou hladinou alkoholu v krvi zaviněno 2 923 dopravních nehod, tedy 63 % všech nehod zaviněných pod vlivem alkoholu.⁸¹ Z hlediska bezpečnosti se jedná o velice znepokojivý údaj, který svědčí o vysoké závažnosti této problematiky.

⁷⁸ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁷⁹ Usnesení Nejvyššího soudu, 7 Tdo 1469/2013-15, [NS 312/2014]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgrpw4427gmyte&groupIndex=3&rowIndex=0#>

⁸⁰ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁸¹ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Vliv jiných návykových látek než alkoholu na lidský organismus musí být zpravidla posouzen na základě znaleckého posudku. Samotné zjištění skutečnosti, že byl řidič při řízení motorového vozidla pod vlivem jiných návykových látek než alkoholu (tj. drog) nezakládá stav vylučující způsobilost k výkonu této činnosti. Je potřeba zjistit konkrétní stav ovlivnění řidiče touto látkou a následně ho porovnat s ustáleným posuzováním stavu vylučujícího způsobilost, který byl zapříčiněn vlivem alkoholu.⁸²

Druhou nejčastěji zneužívanou skupinou návykových látek nejen v oblasti dopravy jsou kannabinoidy, konkrétně marihuana. Tato droga je ve společnosti poměrně velmi rozšířena vlivem její relativně snadné dostupnosti. Vliv této skupiny návykových látek se projevuje nepozorností a ospalým dojmem řidiče. Jeho reakce jsou zpomalené a dochází k mnohdy neúmyslnému porušování silničních pravidel vlivem snížené pozornosti. Dalším velice nápadným znakem je silné překrvení spojivek.⁸³

4.5. Technický stav

Mimo selhání lidského faktoru jako nejčastější příčinu dopravních nehod, je nutné také zmínit technický stav vozidla nebo technickou závadu na vozidle jako další z možných příčin nehod na pozemních komunikacích. Tato příčina většinou spočívá v zanedbání technického stavu vozidla jeho provozovatelem nebo řidičem. Zanedbání technického stavu vozidla může představovat např. podceňování drobných závad na vozidle nebo oddalování jejich oprav. Obecně jde o laxní přístup k údržbě motorového vozidla.

O vozovém parku v ČR lze říci, že většina motorových vozidel, především osobních automobilů, má již své nejlepší roky za sebou. Dle statistik Svazu dovozců automobilů překročilo v prvním kvartálu roku 2020 průměrné stáří osobního automobilu 15 let.⁸⁴ Starší automobily nesplňují nejen moderní emisní limity, ale zejména bezpečnostní standardy. Jedná se o prvky pasivní i aktivní bezpečnosti vozidla. Z hlediska pasivní bezpečnosti vozidla jsou sice nároky na ochranu

⁸² Usnesení Nejvyššího soudu, 6 Tdo 252/2010-II., [T 1280]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgbpxixzrgi4da&groupIndex=3&rowIndex=0>

⁸³ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁸⁴ Svaz dovozců automobilů. Přehled stavu vozového parku. Dostupné z: <http://portal.sdac.cz/stat.php?p#rok=2020&mesic=8&kat=vpp&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

cestujících ve vozidle v případě dopravní nehody stále vyšší, nicméně i starší modely poskytují v případě použití bezpečnostních pásů obstojnou ochranu posádky. Dodržení určitých standardů kontrolují nezávislé mezinárodní organizace, jako je např. Euro NCAP, které provádí nárazové zkoušky automobilů, na jejichž základě vydávají hodnocení.

S ohledem na stáří vozu je však nutné zmínit jeho zastaralost v oblasti aktivní bezpečnosti. V dnešní době mnoho moderních automobilů disponuje elektronickými systémy, které dokáží dopravním nehodám aktivně předcházet. Jde o celou řadu systémů a senzorických obvodů, které kontrolují okolí vozidla v provozu a v případě nutnosti je vozidlo samo schopno reagovat na nečekanou událost např. sešlápnutím brzdového pedálu či upravením směru jízdy a zabránit tak dopravní nehodě. Tyto systémy tzv. jízdních asistentů jsou dnes již začleněny do hodnocení míry bezpečnosti všech nových automobilů, nicméně se jedná o poměrně nový bezpečnostní parametr, který ve starších automobilech chybí. Mimo to disponují moderní vozidla elektronickými senzory, které dokáží kontrolovat stav důležitých součástí, jako jsou například brzdy, pneumatiky atd. a v případě nutnosti upozornit řidiče na závadu.

4.6. Ostatní příčiny

V této kapitole zmíním ostatní objektivní příčiny dopravních nehod, kterými jsou vliv dopravního prostředí a srážka se zvěří. Obecně jde o takové dopravní situace, které jsou vzhledem k jejich nepředvídatelnému výskytu téměř neovlivnitelné účastníky provozu.

Dopravní prostředí jako příčina nehod na pozemních komunikacích představuje pouze malou část z celkového počtu dopravních nehod. V roce 2019 bylo tímto způsobem zaviněno pouze 0,3 % z celého objemu nehod na území ČR.⁸⁵ V případě vlivu dopravního prostředí jako příčiny dopravní nehody jde zpravidla o situace, kdy i v případě dodržování všech povinností řidiče jako je zejména přizpůsobení jízdy stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám, nemůže řidič nehodovou událost předpovídat ani svým chováním ovlivnit. Typickým příkladem je např. neoznačení překážky v provozu, kterou řidič vozidla i přes dodržení všech pravidel provozu nemůže

⁸⁵ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

předpovídat. Dalšími příklady jsou nedostatečné nebo chybné dopravní značení, uvolněné či nezpevněné části vozovky (např. uvolněné víko kanalizace) apod.

Dopravní nehody zapříčiněné srážkou se zvířetem jsou z hlediska četnosti výskytu mnohem významnější příčinou. Srážka s lesní zvěří nebo domácím zvířetem tvoří 15 % nehod za rok 2019, což z ní činí druhou nejčastější příčinu dopravních nehod.⁸⁶ Tyto nehody se týkají zpravidla řidičů motorových vozidel, kteří buďto správně neodhadnou reakci zvířete, nebo nedokáží včas zareagovat na jeho náhlý výskyt na pozemní komunikaci. Následky srážky se zvířetem jsou zpravidla materiální povahy, jsou však velmi nebezpečné i pro život a zdraví účastníků nehody. Škody se odvíjí zejména od rychlosti, při které ke srážce došlo a schopnosti řidiče následně zastavit vozidlo.

4.7. Zkoumání příčin nehod

Teoretické zkoumání příčin nehod na pozemních komunikacích spadá zejména do oblasti dopravní psychologie a kriminologie, a dále také do oblasti spojené s technickými a lékařskými vědními obory. Nezodpovědnému chování řidiče a jiným nežádoucím jevům souvisejícím se vznikem nebezpečných situací v provozu, které mohou mít za následek značné škody na majetku i zdraví, je nutné věnovat maximální pozornost. Nové poznatky z teoretického zkoumání přispívají k objasnění příčin konkrétního patologického chování účastníka provozu a mohou vést k novým způsobům prevence a zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zásadní otázkou z pohledu trestního práva je však posouzení subjektivní stránky trestného činu, tedy zavinění dopravní nehody účastníkem silničního provozu.⁸⁷

⁸⁶ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

⁸⁷ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

5. Trestné činy v dopravě

Trestné činy v dopravě nejsou trestním zákoníkem specificky vymezeny. Jednotlivá ustanovení týkající se dopravy lze nalézt v několika hlavách zvláštní části tohoto zákona, přičemž základní znaky skutkové podstaty jsou stanoveny obecně.⁸⁸ Jelikož je účast v provozu na pozemních komunikacích velmi obsáhlou činností, může zasáhnout do více kategorií zájmů chráněných trestním zákoníkem a není tedy možné ji soustředěně upravit do jedné skupiny. Kriminalita v silniční dopravě se však vyznačuje charakteristickými znaky:⁸⁹

- Pachatelem je účastník provozu na pozemních komunikacích.
- Trestná činnost je páchána v přímé souvislosti se silničním provozem a porušením jeho pravidel.
- Může naplnit skutkovou podstatu poruchového i ohrožovacího trestného činu.
- Z velké části se jedná o nedbalostní trestné činy jejichž pachatelé jsou často standardně sociálně integrovaní jedinci, kteří nevykazují jiné sociální anomálie.
- Přestože následky mohou být fatální, je tento druh trestné činnosti často vnímán veřejností jako výsledek nešťastné náhody a tzv. dovoleného rizika.

Pro účely této práce se trestnými činy v dopravě rozumí zejména trestné činy spáchané v provozu na pozemních komunikacích porušením pravidel silničního provozu. Trestné činy spáchané v silniční dopravě tvoří nejpočetnější část celkového objemu tohoto druhu kriminality a výrazně převyšují počty trestných činů v ostatních formách dopravy (tj. vzdušné, říční, železniční). Za rok 2019 bylo za trestné činy v dopravě odsouzeno 15 935 osob, z čehož se v 6 391 případech jednalo o nedbalostní zavinění.⁹⁰ Pro srovnání trestná činnost v souvislosti s ostatními způsoby dopravy za tentýž rok činila 8 leteckých, 18 železničních a 36 kombinovaných železničních a silničních nehod.⁹¹

⁸⁸ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁸⁹ GRŮVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

⁹⁰ Srovnání Statistické ročenky České republiky 2020, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-bfdw6a6ccs> a statistického přehledu kriminality za rok 2019. Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

⁹¹ Statistický přehled kriminality za rok 2019. Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

Kriminalita v dopravě je patologický fenomén dnešní společnosti. Prakticky každý člověk se jistým způsobem dopravy účastní, což z ní činí nedílnou součást moderního způsobu života. Pravděpodobnost, že se účastník provozu stane obětí nebo pachatelem trestného činu je v porovnání ostatními druhy kriminality mnohem vyšší, než tomu bylo před vypuknutím fenoménu automobilismu na konci 20. století.⁹² Jak bylo popsáno výše, k trestným činům spáchaným způsobením dopravní nehody dochází nejčastěji v místech s vysokou intenzitou provozu. Zvyšující se počet dopravních deliktů je zapříčiněn především stále čtenějším počtem dopravních prostředků a účastníků provozu.

Značná část trestných činů v dopravě je zapříčiněna porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona. Jedná se o nejzávažnější trestné činy spáchané zpravidla v souvislosti s dopravní nehodou, a zároveň jsou pro tento druh kriminality typické.⁹³ Porušení důležité povinnosti může být znakem u základních i kvalifikovaných skutkových podstat trestných činů, jejichž forma zavinění je v obou případech nedbalostní.⁹⁴ Trestní zákoník pojem důležité povinnosti nedefinuje a je tedy nutný individuální přístup při posuzování konkrétní dopravní situace. Názorné případy lze vypořádat ze soudní praxe, které se budu věnovat v dalších kapitolách. Porušení důležité povinnosti jako příčina dopravních nehod je podrobně popsána výše, z toho důvodu se tomuto pojmu, tedy kromě příkladů judikatury, nebudu dále věnovat.

Je nutné si dále uvědomit vztah mezi porušením pravidel silničního provozu a trestným činem. Provoz na pozemních je regulován obecně závaznými pravidly chování upravenými souborem právních norem, jejichž primární normou je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Trestné činy v dopravě jsou spáchány v souvislosti s porušením některého z těchto pravidel chování, bez kterých by byla ochranná funkce trestního zákoníku v oblasti dopravy prakticky nerealizovatelná.⁹⁵ Při způsobení dopravní nehody nebo jiného nedodržení pravidel silničního provozu je ve velké většině případů ohrožen nebo porušen méně důležitý

⁹² GŘIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

⁹³ Např. § 143 a § 147 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

⁹⁴ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

⁹⁵ tamtéž

zájem, než který chrání trestní zákoník, a nelze tedy každé takové chování kvalifikovat jako trestný čin.

V návaznosti na výše uvedené je vhodné zmínit konkrétní čísla. Počet účastníků dopravních nehod je výrazně vyšší než počet stíhaných osob za spáchání trestného činu v dopravě. Statistika nehodovosti navíc neobsahuje údaje o těch dopravních nehodách, které od 1. 1. 2001 nejsou jejich účastníci povinni hlásit Policii ČR. Jde o takové dopravní nehody, při kterých nedošlo ke zranění nebo usmrcení osoby nebo ke hmotné škodě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí zřejmě převyšující částku 100 000 Kč.⁹⁶ Dále jde o takové nehody, při kterých nevznikla škoda třetím osobám nebo škoda na pozemní komunikaci. Počet dopravních nehod zaviněných řidičem motorového vozidla za rok 2019 činil 86 315. Za stejný rok bylo za trestné činy v dopravě odsouzeno 15 935 osob.⁹⁷ Z toho vyplývá, že necelých 7 % z celkového počtu dopravních nehod vyšetřovaných Policií ČR naplnilo skutkovou podstatu některého trestného činu.

O vysoké nebezpečnosti kriminality v dopravě svědčí i počet usmrcených osob následkem dopravní nehody, kterých bylo 547 za rok 2019. Pro srovnání za tentýž tok bylo Policií ČR evidováno 143 vražd, což je obecně vnímáno jako jeden ze společensky nejzávažnějších trestných činů.⁹⁸

Trestná činnost v dopravě tvoří také relativně vysoký podíl v celkovém objemu kriminality na území ČR. Tento jev je dlouhodobě sledován již od 70. let minulého století. Od začátku 90. let do roku 2005 byl počet odsouzených trestných činů v dopravě v rozmezí od 3 do 7 tisíc ročně. Vlivem legislativních změn v trestně právní a silniční politice a zavedením bodového systému v roce 2006 došlo k prudkému nárůstu tohoto typu kriminality, který dosáhl vrcholu v roce 2008 počtem 24 511 odsouzených trestných činů v dopravě.⁹⁹ To působilo značný

⁹⁶ § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁹⁷ Srovnání statistiky dopravní nehodovosti, Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d> a statistiky kriminality, Statistická ročenka České republiky 2020, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-bfdw6a6ccs>

⁹⁸ Srovnání statistiky dopravní nehodovosti, Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d> a statistického přehledu kriminality za rok 2019. Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

⁹⁹ GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

nápor na soudní systém, jelikož trestné činy v dopravě v roce 2008 tvořily 32,3 % z celkového objemu odsouzených trestných činů.¹⁰⁰ Po přijetí současného trestního zákoníku se počet odsouzených trestných činů v dopravě snížil a ustálil na 16 až 18 tisíci případů ročně. Toto číslo však stále představuje v průměru 23 % celkového počtu všech odsouzených trestných činů.¹⁰¹

Jak již bylo zmíněno výše, kriminalita v dopravě je fenomén posledních desetiletí, který závisí na několika faktorech a mnohdy zasahuje ty nevýznamnější zájmy chráněné trestním zákoníkem, zejména život a zdraví osob. Nejen z toho důvodu je nad míru důležité tuto problematiku a veškeré její aspekty podrobit důkladnému zkoumání s cílem co nejvíce zvýšit ochrannou funkci trestního zákoníku v oblasti provozu na pozemních komunikacích a zefektivnit metody prosazování silničních pravidel. Případným návrhům alternativních sankcí v oblasti trestných činů v dopravě se budu věnovat v samostatné kapitole.

5.1. Rozdělení trestných činů v dopravě

Trestné činy v dopravě nejsou specificky upraveny a netvoří tedy ucelený oddíl ve zvláštní části trestního zákoníku. Jde o trestné činy poruchové i ohrožovací, které můžeme rozdělit podle jejich společných rysů nebo podle umístění v zákoně. První způsob kategorizace je vhodný především pro pochopení události v dopravě, která je pro každou skupinu charakteristická. Výchozím kritériem pro tento způsob rozdělení je dopravní situace spojená s trestnou činností. Druhý způsob rozdělení pak spočívá v umístění trestných činů v zákoně podle chráněných zájmů.

Z hlediska dopravních situací lze trestné činy v dopravě rozdělit do 3 základních skupin:¹⁰²

- Trestné činy v souvislosti se způsobením dopravní nehody nebo jiném nebezpečném jednání
 - o § 143 usmrcení z nedbalosti
 - o § 147 těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
 - o § 148 ublížení na zdraví z nedbalosti

¹⁰⁰ Statistická ročenka České republiky 2012, oddíl 27. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/0001-12-r_2012-2700

¹⁰¹ Srovnání statistických ročenek České republiky z let 2010-2020. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/2-0001-10--2700>, https://www.czso.cz/csu/czso/0001-12-r_2012-2700, <https://www.czso.cz/csu/czso/27-soudnictvi-kriminalita-nehody>, <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-brtq4tezbp>

¹⁰² GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

- § 151 neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku
- § 272 obecné ohrožení
- § 273 obecné ohrožení z nedbalosti
- Trestné činy spočívající v řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky
 - § 274 ohrožení pod vlivem návykové látky
 - § 360 opilství
- Trestné činy spočívající v maření výkonu úředního rozhodnutí, tedy řízení vozidla přes vyslovený zákaz činnosti
 - § 337 maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání¹⁰³

Toto rozdělení je dobré pro názornou ukázkou událostí v provozu, které jsou pro každou skupinu příznačné. Pro účely této práce je však vhodnější druhý způsob rozdělení trestných činů v dopravě, tedy podle jejich umístění v hlavách zvláštní části trestního zákoníku.

Pro trestné činy proti životu a zdraví podle hlavy I. zvláštní částí trestního zákoníku je charakteristická jejich spojitost s dopravní nehodou. Společným znakem pro tyto trestné činy je z pohledu subjektivní stránky zpravidla zavinění z nedbalosti. Posuzování zavinění pachatele je závislé na pravidlech provozu na pozemních komunikacích upravených především zákonem č. 361/2000 Sb. a dalších právních předpisů, jak bylo uvedeno výše. Jelikož jsou život a zdraví elementární hodnoty chráněné zákonem, je nezbytné zajistit důkladné prosazování těchto předpisů. Tyto pravidla jsou významná pro určení subjektivního kritéria nedbalosti.¹⁰⁴ Může se jednat o případy nedbalosti vědomé i nevědomé, tato kvalifikace závisí na mnoha faktorech souvisejících s dopravní nehodou a jejími příčinami. Dopravní nehoda je mnohdy způsobena porušením důležité povinnosti, což zvyšuje nebezpečnost jednání pachatele a v takových případech se jedná o hrubou nedbalost. Tyto případy naplňují znaky kvalifikovaných skutkových podstat nedbalostních trestných činů v dopravě a podmiňují použití vyšší trestní sazby. Porušení důležité povinnosti a jiné příčiny dopravních nehod jsou však popsány výše a není účelné se jimi zde znovu podrobně zabírat. Jedinou výjimku v této hlavě tvoří z pohledu formy zavinění trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 zvláštní části trestního zákoníku, kde je

¹⁰³ Uvedené paragrafy jsou obsaženy ve zvláštní části zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁰⁴ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

typovým znakem skutkové podstaty v případě subjektivní stránky úmyslná forma zavinění.

Úmyslné trestné činy proti životu a zdraví jako jsou vražda podle § 140, těžké ublížení na zdraví podle § 145 nebo ublížení na zdraví podle § 146 zvláštní části trestního zákoníku jsou ve spojitosti s trestnými činy v dopravě spíše ojedinělé. Za rok 2019 bylo evidováno 20 případů úmyslné trestné činnosti v souvislosti s nehodou, přičemž ze statistických údajů nelze zjistit, zda se jednalo o dopravní či jiné nehody.¹⁰⁵

Trestné činy proti majetku nejsou ve spojitosti s kriminalitou v dopravě významnou skupinou, jelikož jejich spáchání zpravidla nesouvisí s provozem na pozemních komunikacích a jeho pravidly. Majetková trestná činnost sice tvoří více než polovinu objemu celkové kriminality, nicméně chybí zde příčinná souvislost mezi pohybem dopravního prostředku po pozemní komunikaci a samotnou trestnou činností.¹⁰⁶ Objektem tohoto druhu kriminality je téměř u poloviny trestných činů vlastnictví k věci. Dále objektem může být majetek, práva věřitelů nebo jiné zvláštní zájmy majetkové povahy.¹⁰⁷ Hmotným předmětem útoku v případě přečinů krádeže podle § 205 nebo poškození cizí věci podle § 228 zvláštní části trestního zákoníku pak může být motorové vozidlo nebo jiný dopravní prostředek jako věc cizí. U přečinu pojistného podvodu podle § 210 zvláštní části trestního zákoníku pak znakem objektivní stránky skutkové podstaty trestného činu může být vyvolaná nebo předstíraná dopravní nehoda či jiná událost. Všechny tyto případy zdánlivě zahrnují prvky dopravy, nicméně je potřeba brát v úvahu zákonem chráněné zájmy a jejich spojitost s bezpečností silničního provozu. Ochrana majetku není v tomto ohledu významným faktorem a z toho důvodu nebude majetková trestná činnost zahrnuta do výčtu kriminality v dopravě uvedeným níže.

Další skupinou jsou trestné činy obecně nebezpečné podle hlavy VII. zvláštní části trestního zákoníku. Tyto trestné činy spočívají ve vyvolání rizikové situace v silničním provozu bez nutnosti způsobení účinku, který je až znakem kvalifikované skutkové podstaty těchto trestných činů. Zjednodušeně jde o případy obecně nebezpečné, kdy řidič motorového vozidla, byť i z nedbalosti, vyvolá stav ohrožující život, zdraví nebo hrozí značná škoda na majetku. V této

¹⁰⁵ Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR, dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

¹⁰⁶ tamtéž

¹⁰⁷ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

skupině se již nejedná pouze o nedbalostní trestnou činnost, tudíž forma zavinění není jejich společným rysem. Situace, kdy řidič v provozu vědomě porušuje důležitou povinnost uloženou mu podle zákona či jiného právního předpisu nejsou nijak výjimečné. Jedná se především o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 zvláštní části trestního zákoníku. Vliv alkoholu nebo jiných návykových látek jako příčiny dopravních nehod a účinnost vybraných látek je popsáno v kapitole výše. Přítomnost návykových látek při řízení vozidla v provozu je negativním trendem, který se nedaří od roku 2017 výrazně snižovat i přes vynaložení nemalého úsilí a prostředků na jeho potlačení.¹⁰⁸ Tato trestná činnost se řadí mezi ty nejvíce rizikové, jak již bylo popsáno v kapitole charakterizující příčiny dopravních nehod. Dopravní nehody způsobené řidiči pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky tvoří téměř polovinu celkového objemu nedbalostních trestných činů v dopravě za rok 2019.¹⁰⁹ Z tohoto důvodu se touto problematikou hodlám zabývat i při posouzení stavu de lege ferenda a případných návrzích nových forem prevence tohoto druhu kriminality. Zajímavostí je, že pachatelé této trestné činnosti jsou v 65 % případů starší věku 30 let v převážné většině muži (zhruba 90 % všech případů přečinů ohrožení pod vlivem návykové látky).¹¹⁰

Poslední skupinu tvoří trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných podle hlavy X. zvláštní části trestního zákoníku. Nejčastějším dopravním trestným činem v této hlavě je maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337. Přestože skutková podstata tohoto přečinu zahrnuje i jiné případy maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání jako jsou např. trest vyhoštění nebo zákazu pobytu a ve statistikách takto podrobné rozdělení nenajdeme, většina těchto skutků je páchána v dopravě.¹¹¹ Za rok 2019 bylo evidováno 12 158 přečinů maření výkonu úředního rozhodnutí a řadí se tak mezi ty nejčastěji páchané trestné činy v dopravě.¹¹² Důvodem je i změna legislativy, kdy toto ustanovení bylo současným trestním zákoníkem rozšířeno o situace týkající se pozbytí oprávnění k výkonu činnosti. Skutková podstata tohoto přečinu dnes nezahrnuje pouze případy, kdy pachatel

¹⁰⁸ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

¹⁰⁹ Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

¹¹⁰ GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*.

5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

¹¹¹ tamtéž

¹¹² Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

vykonává činnost, která mu byla zakázána pravomocným rozhodnutím. Zahrnuje také případy, kdy vykonává činnost, pro kterou mu bylo příslušné oprávnění odňato podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.¹¹³ To zahrnuje především případy, kdy řidič vinou soustavného nerespektování pravidel silničního provozu dosáhne počtu 12 trestných bodů v bodovém hodnocení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů od doručení oznámení o této skutečnosti příslušným obecním úřadem obce s rozšířenou působností.¹¹⁴ Dále se jedná o případy ztráty zdravotní nebo odborné způsobilosti nebo nesplnění jiných podmínek udělení a držení řidičského oprávnění.¹¹⁵

Po novele předchozího trestního zákona bylo v letech 2006-2009 trestným činem i řízení vozidla bez řidičského oprávnění.¹¹⁶ Takové jednání je dnes kvalifikováno jako přestupek podle § 125c odst. 1 e) písm. 1 zákona č. 361/2000 Sb., a trestným se stává až v případě nerespektování zákazu činnosti uloženém v přestupkovém řízení.¹¹⁷

5.2. Trestné činy proti životu a zdraví

Objektem těchto trestných činů jsou nejvýznamnější hodnoty chráněné zákonem, tedy lidský život a zdraví. Ve spojitosti s provozem na pozemních komunikacích jsou relevantními trestné činy usmrcení z nedbalosti (§ 143), těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148) a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151).¹¹⁸ Společným znakem subjektivní stránky skutkové podstaty je kromě posledně zmíněného trestného činu forma zavinění z nedbalosti.

5.2.1. Usmrcení z nedbalosti

Objektem tohoto trestného činu je lidský život. Lékařská věda definuje konec života jako biologickou smrt mozku. Jedná se o stav lidského organismu, kdy dojde k zastavení jeho životních funkcí s vyloučením možnosti jejich obnovení.¹¹⁹ Objektivní stránkou je způsobení smrtícího následku jednáním

¹¹³ § 337 odst. 1 a) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹¹⁴ § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹¹⁵ § 82 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹¹⁶ § 180d zákona č. 140/1961 Sb., Trestní zákon

¹¹⁷ § 125c odst. 5 a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹¹⁸ Uvedené paragrafy jsou obsaženy ve zvláštní části zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹¹⁹ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání.

Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

pachatele, v případě trestných činů v dopravě je to zpravidla následek dopravní nehody. Subjektivní stránka je charakterizována nedbalostí, tedy že chybí volní složka, kdy pachatelovou vůlí není svým jednáním způsobit následek, v tomto případě smrt člověka. U trestných činů v dopravě se často jedná o hrubou nedbalost podle § 16 odst. 2 trestního zákona, kdy pachatel bezohledným způsobem nerespektuje pravidla silničního provozu a výrazným způsobem zvyšuje nebezpečnost svého chování. U dopravních nehod je z hlediska zavinění pachatele důležité posouzení spoluzavinění ostatních účastníků nehody, jelikož jak již bylo řečeno, ta je mnohdy zapříčiněna souhrou několika různých okolností. Pachatelem pak může být jakýkoliv účastník silničního provozu, avšak nejčastěji jím bývá řidič motorového vozidla.

Základní skutková podstata je vyjádřena ustanovením “kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt“. Trestné činy v dopravě zpravidla naplňují až znaky kvalifikované skutkové podstaty, která podmiňuje použití vyšší trestní sazby. V odst. 2 § 143 zvláštní části trestního zákoníku je uveden pojem porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, postavení nebo funkce nebo uloženou podle zákona, který výrazně zvyšuje nebezpečnost jednání pachatele pro život nebo zdraví. Odst. 3 zmíněného paragrafu pak obsahuje znak hrubého porušení zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických zákonů. Hrubé porušení zákona se vyznačuje podstatně větší závažností, než je tomu u porušení důležité povinnosti. Jde o výrazně intenzivnější porušení jedné či více ustanovení příslušného zákona upravujícího pravidla silničního provozu a v souhrnu tak podstatně zvyšuje závažnost skutku. O hrubé porušení zákona jde především v případech, kdy se na vzniku smrtelného následku nepodílely jiné osoby, nebo pokud pachatel závažným způsobem porušil více různých pravidel silničního provozu současně apod.¹²⁰ V případech spoluzavinění dalších osob je nutné zkoumat konkrétní okolnosti dopravní nehody a hodnotit význam a důležitost jednání pachatele pro vznik následku.¹²¹ Ještě přísněji je postihováno pokud pachatel tímto jednáním způsobí smrt nejméně dvou osob. Dopravními zákony se pak rozumí zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na

¹²⁰ Usnesení Nejvyššího soudu, 8 Tdo 1304/2017, [R 10/2019 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrhfpexzrgbpxi4q&groupIndex=0&rowIndex=0>

¹²¹ tamtéž

pozemních komunikacích a vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.¹²²

5.2.2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Objektem tohoto trestného činu je lidské zdraví. Tím se rozumí obvyklé fyzické a duševní fungování organismu a schopnost vést sociálně a ekonomicky produktivní život. Chráněno je i zdraví u člověka již trpícího určitou chorobou či zraněním a těžké ublížení na zdraví pak spočívá v následném zhoršení zdravotního stavu.¹²³ Rozhodný zdravotní stav poškozeného pro určení míry ublížení na zdraví je stav organismu před způsobením jeho poškození jednáním pachatele. Posuzuje se tedy rozdíl mezi předešlým a následným zdravotním stavem poškozeného. Objektivní stránkou je způsobení těžké újmy na zdraví. Zákonodárce rozlišuje dva druhy ublížení na zdraví a jejich rozlišení spočívá v naplnění konkrétních znaků na základě lékařské zprávy nebo znaleckého posudku, které musí obsahovat podrobný popis zranění nebo onemocnění, jejich projevu a z toho plynoucích omezení pro poškozeného a popis rekonvalescence.¹²⁴ Ostatní znaky skutkové podstaty jsou identické s trestným činem usmrcení z nedbalosti podle § 143 popsáním výše, není tedy účelné je znovu uvádět.

Těžkou újmu na zdraví zákonodárce definuje jako vážnou poruchu zdraví nebo jiné vážné onemocnění, které současně odpovídá některému z taxativně vymezených případů. Těmito případy jsou:¹²⁵

- zmrzačení
- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti
- ochromení údu
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí
- poškození důležitého orgánu
- zohydění
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu
- mučivé útraty
- delší dobu trvající porucha zdraví

¹²² JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹²³ tamtéž

¹²⁴ tamtéž

¹²⁵ § 122 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Uvedené podmínky těžké újmy na zdraví jsou kumulativní a pro naplnění znaků skutkové podstaty je potřeba obou z nich, přičemž může být splněno více vymezených případů současně. Na rozdíl od ublížení na zdraví je těžká újma na zdraví charakteristická výrazným ztížením obvyklého způsobu života poškozeného spočívající v povaze poruchy zdraví nebo onemocnění nebo v jejich dlouhé rekonvalescenci a s ní spojenou pracovní neschopností.

Delší dobou trvající porucha zdraví se rozumí případy vážné poruchy zdraví nebo jiné vážné onemocnění, které omezují poškozeného po dobu nejméně 6 týdnů.¹²⁶ Význam konkrétních případů uvedených v odst. 2 je dostatečně srozumitelný, a proto nepovažuji za nutné jej dále charakterizovat.

5.2.3. Ublížení na zdraví z nedbalosti

Znaky skutkové podstaty tohoto trestného činu jsou v podstatě identické s těžkým ublížením na zdraví z nedbalosti popsaným výše. Jediným rozdílem je závažnost následku způsobeném jednáním pachatele. Ublížení na zdraví zákonodárce vymezuje jako stav organismu spočívající v poruše zdraví nebo jiném onemocnění trvajícím delší než krátkou dobu, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje obvyklý způsob života poškozeného a vyžaduje lékařské ošetření.¹²⁷ Pro posouzení stavu jako ublížení na zdraví je rozhodujícím faktorem doba, po kterou trvá porucha zdraví nebo nemoc znesnadňující obvyklý způsob života poškozeného. Podstatným kritériem pro kvalifikaci skutku bývá zejména doba pracovní neschopnosti, jelikož právě schopnost pracovat bývá vlivem zhoršeného zdravotního stavu nejčastěji postižena. V soudní praxi se považuje za ublížení na zdraví, pokud doba pracovní neschopnosti poškozeného trvá nejméně 7 dní.¹²⁸ Pracovní neschopnost však není jediným kritériem a při posuzování zdravotního stavu poškozeného jako ublížení na zdraví je nutné zohlednit veškeré okolnosti související s povahou zranění nebo nemoci (např. bolestivost zranění, nutné lékařské úkony, míra narušení obvyklého způsobu života apod.). Pokud se porucha s ohledem na tato ostatní kritéria jeví jako

¹²⁶ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹²⁷ § 122 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹²⁸ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

vážné poškození zdraví nebo závažná nemoc, lze ji považovat za ublížení na zdraví i v případě, kdy netrvá obvykle požadovanou minimální dobu.¹²⁹

Ublížení na zdraví je nejčastějším následkem trestných činů ve spojitosti s dopravními nehodami. Jak bylo zmíněno výše, ne každé porušení silničních pravidel lze kvalifikovat jako trestný čin (v tomto případě ublížení na zdraví). Ze statistik vyplývá, že za rok 2019 bylo při nehodách na pozemních komunikacích lehce zraněno 23 935 osob.¹³⁰ Statistika kriminality sice nerozlišuje jednotlivé nedbalostní činy, ale za stejné období bylo evidováno 6 391 nedbalostních trestných činů v souvislosti s dopravní nehodou.¹³¹

5.2.4. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 zvláštní části trestního zákoníku je z pohledu této práce výjimečný svou orientací striktně na dopravu. V tomto ohledu ho lze označit za jedinou trestním zákoníkem specificky vymezenou trestnou činnost v dopravě.

Objektem je lidský život a zdraví, který je v tomto konkrétním případě chráněn v situaci dopravní nehody. Charakteristika dopravní nehody je uvedena výše a vychází ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Objektivní stránka záleží na opomenutí pachatele, tedy v neposkytnutí potřebné pomoci osobě, která utrpěla újmu na zdraví při dopravní nehodě, ačkoliv měl povinnost tak učinit. Závažnost poruchy zdraví zraněné osoby nesmí být nepatrného rozsahu, ale nemusí ani dosahovat závažnosti ublížení na zdraví, její povaha pouze musí vyžadovat poskytnutí pomoci.¹³² Za potřebnou pomoc lze označit jednání, které směřuje k odvrácení nebo snížení nebezpečí pro zraněného a může spočívat i v přivolání odborné zdravotnické pomoci.¹³³ Povinnost pro řidiče platí i v případech, kdy potřebnou pomoc mohl poskytnout někdo jiný, ale zatím tak nečinil. Tato povinnost poskytnout potřebnou pomoc je však podmíněna faktem, že řidič s účastí na nehodě tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo

¹²⁹ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹³⁰ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

¹³¹ Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

¹³² JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹³³ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

jiného. Není tím ovšem myšleno i nebezpečí trestního stíhání, které by pachatel vyvolal např. přivoláním odborné pomoci a svým prozrazením. Povinnost řidiče poskytnout potřebnou pomoc odpadá také v případě, kdy je již poskytována z jiné strany a nelze ji poskytnout lépe.¹³⁴

Skutková podstata přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku je ve vztahu speciality ke skutkové podstatě přečinu neposkytnutí pomoci podle § 150 zvláštní části trestního zákoníku. Subjekt je v tomto případě konkrétní a pachatelem může být pouze řidič dopravního prostředku s účastí na dopravní nehodě, při které došlo ke zranění osoby vyžadující poskytnutí pomoci. Řidič je definován jako účastník silničního provozu, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj, nebo jede na zvířeti, nebo řídí potahované vozidlo.¹³⁵ Subjektivní stránka spočívá v úmyslném opomenutí pachatele poskytnout potřebnou pomoc osobě zraněné následkem dopravní nehody, ačkoliv tak mohl učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Z tohoto pohledu je dále důležité zkoumat, zda pachatel věděl, že osoba zraněná vyžaduje poskytnutí pomoci. Pachatel však není trestně odpovědný za následek zranění osoby, ke kterému svým opomenutím přispěl (např. pokud se zdravotní stav zraněné osoby výrazně zhorší vlivem neposkytnutí včasné pomoci, nebude pachatel odpovědný za trestný čin těžkého ublížení na zdraví podle § 145 nebo ublížení na zdraví podle § 146 zvláštní části trestního zákoníku).¹³⁶

Pachatelé této trestné činnosti se ujetím od dopravní nehody často snaží zahladit příčiny jejího vzniku nebo se chtějí vyhnout trestnímu stíhání. Typickým příkladem mohou být případy řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo řízení motorového vozidla přes vyslovený zákaz činnosti. Pachatelé často jednájí v panice a mnohdy si neuvědomují, že následky neposkytnutí potřebné pomoci zraněné osobě mohou být fatální.

5.3. Trestné činy obecně nebezpečné

Trestné činy obecně nebezpečné jsou upraveny v hlavě VII. zvláštní části trestního zákoníku, která se dělí do dvou dílů. Pro účely této práce je významný díl 1., který obsahuje následující trestné činy: obecné ohrožení podle § 272, obecné

¹³⁴ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹³⁵ § 2 d), e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

¹³⁶ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

ohrožení z nedbalosti podle § 273 a ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274. Pro tuto skupinu trestných činů je charakteristický velký rozsah nebezpečí, který představují pro život a zdraví většího počtu osob nebo pro cizí majetek. Rozlišujeme ohrožení konkrétní, které bezprostředně ohrožuje zájem chráněný zákonem (ujíždění hlídce policie rychlou jízdou ohrožující bezpečnost účastníků silničního provozu) a ohrožení abstraktní, se kterým není spojeno přímé nebezpečí (řízení pod vlivem návykové látky bez porušování dalších pravidel silničního provozu). Rozdělení těchto druhů ohrožení spočívá v intenzitě jejich reálné hrozby.¹³⁷

Objektem těchto trestných činů je ochrana bezpečnosti lidského života a zdraví a bezpečnosti cizího majetku. Jedná se o trestné činy ohrožovací, tzn. že k jejich dokonání se nevyžaduje vznik účinku na hmotném předmětu útoku, ale postačí pouze ohrožení zájmu chráněného zákonem. Následek spočívá ve vyvolání skutečného nebezpečí pro život, zdraví nebo cizí majetek. Případný vznik poruchy na hmotném předmětu může být posouzen třemi způsoby:¹³⁸

- jako znak kvalifikované skutkové podstaty podmiňující použití vyšší trestní sazby
- jako jednočinný souběh trestných činů, tj. ohrožovacího a poruchového, kdy rozsah ohrožených zájmů je širší, nežli rozsah účinku
- vzniklý účinek není tak závažný a je již začleněn do ustanovení o obecném ohrožení vzhledem k výši trestní sazby

U trestných činů ohrožovacích páchaných v dopravě bývá subjekt často speciálně určen a v takových případech pak pachatelem může být pouze osoba, která svým jednáním porušila důležitou povinnost uloženou podle zákona nebo jiného právního předpisu. Subjektivní stránkou pak může být jak zavinění úmyslné, tak nedbalostní.

5.3.1. Obecné ohrožení

Objektem trestného činu obecného ohrožení podle § 272 zvláštní části trestního zákoníku je zájem na ochraně lidského života a zdraví a cizího majetku velkého rozsahu. Objektivní stránka spočívá ve způsobení nebo zvýšení obecného

¹³⁷ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹³⁸ tamtéž

nebezpečí jednáním pachatele, nebo ve ztížení odvracení takového nebezpečí.¹³⁹ Základním znakem objektivní stránky je pojem obecné nebezpečí, který je charakterizován intenzitou ohrožení. Jedná se o ohrožení lidského života (nebezpečí smrti) nebo nebezpečí těžkého ublížení na zdraví více lidí (v soudní praxi bylo ustáleno, že musí být ohroženo nejméně 7 lidí, kteří nemusí být individuálně určeni podle rozhodnutí NS č. 38/82 Sb.) nebo nebezpečí škody na cizím majetku velkého rozsahu (tzn. škoda dosahující nejméně částky 5 000 000 Kč¹⁴⁰). Nejedná se o obecné nebezpečí při ohrožení vlastního majetku.¹⁴¹ Dalším rysem obecného nebezpečí je jeho bezprostřední hrozba. Obecné nebezpečí vykazuje znaky neovladatelnosti průběhu, přičemž je velká pravděpodobnost, že nastane porucha na zájmu chráněném zákonem. Tato porucha však není podmínkou trestnosti činu, jelikož postačí pouze nebezpečí vzniku poruchy.¹⁴²

Subjekt základní skutkové podstaty trestného činu obecného ohrožení je obecný a pachatelem tedy může být jakákoliv trestně odpovědná osoba. Subjektivní stránka záleží na úmyslu. Jedná o úmysl ohrožovací, při kterém jednání nesměřuje přímo ke způsobení poruchy na zájmu chráněném zákonem, ale spočívá pouze v možnosti jejího vzniku. Znaky kvalifikované skutkové podstaty podmiňující použití vyšší trestní sazby závisí na závažnějším následku, např. pokud tento čin pachatel spáchá opakovaně v krátké době, nebo pokud svým jednáním způsobí škodu velkého rozsahu.¹⁴³ U trestných činů v dopravě je pokus obecného ohrožení téměř vyloučen, jelikož k dokonání této trestné činnosti postačí samotné ohrožení.¹⁴⁴ Výjimkou tohoto zločinu v porovnání s výčtem ostatních trestných činů v dopravě je, že jeho příprava je trestná. Případy zvýšení obecného nebezpečí nebo ztížení jejich odvracení nebo zmírnění v praxi nejsou pro dopravní trestnou činnost podstatné.

Pokud pachatel úmyslně vydá jiné osoby v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví s úmyslem způsobit jinému smrt, tedy úmyslně vyvolá obecné nebezpečí za okolností podmiňující použití vyšší trestní sazby, dopustí se trestného činu

¹³⁹ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁴⁰ § 138 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁴¹ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁴² HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

¹⁴³ § 272 odst. 2 b), c) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁴⁴ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

obecného ohrožení podle § 272 odst. 3 a) a nikoliv trestného činu vraždy podle § 140.¹⁴⁵ V takových případech je trestný čin obecného ohrožení podle § 272 odst. 3 a) ve vztahu speciality vůči trestnému činu vraždy podle § 140 a jednočinný souběh těchto trestných činů je tedy vyloučen.¹⁴⁶

Tento druh trestné činnosti byl v praxi velmi častý ještě za účinnosti starého trestního zákona, kdy bylo novelou roku 2006 obecným ohrožením kvalifikováno i řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění. Výskyt této trestné činnosti byl však velmi vysoký, což vedlo k zahlcení justice těmito případy, které svou četností dosahovaly podobných čísel, jako případy trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 zvláštní části trestního zákoníku. Z toho důvodu bylo toto ustanovení s účinností současného trestního zákoníku vyňato.¹⁴⁷ Jak bylo uvedeno výše, řízení vozidla bez příslušného oprávnění je dnes pouze přestupkem a trestným se stává až v případě, kdy pachatel ani přes vyslovený zákaz činnosti neupustí od řízení motorového vozidla a dopouští se tak přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 zvláštní části trestního zákoníku, kterému je věnována pozornost níže.

5.3.2. Obecné ohrožení z nedbalosti

Znaky základní skutkové podstaty tohoto trestného činu jsou téměř totožné se skutkovou podstatou zločinu obecného ohrožení podle § 272 zvláštní části trestního zákoníku uvedeným výše. Rozdíl spočívá v subjektivní stránce, kdy chybí volní složka a forma zavinění tedy závisí na nedbalostním jednání pachatele. Forma tohoto kulpózního trestného činu může spočívat v nedbalosti vědomé (*culpa luxuria*) i nevědomé (*culpa negligentia*), s ohledem na trestnou činnost v souvislosti s dopravou na pozemních komunikacích se však zpravidla jedná o hrubou nedbalost podle § 16 odst. 2 trestního zákoníku.¹⁴⁸ Jednání pachatele obecně ohrožujících trestných činů v dopravě mnohdy svědčí o zřejmé bezohlednosti k zájmům chráněným zákonem. Jde o takové případy, kdy pachatel porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení

¹⁴⁵ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR, Tsf 3/74. [R 43/1974 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptcojxgrpxezugnpxi4q>

¹⁴⁶ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁴⁷ GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

¹⁴⁸ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, která se zakládá ve vyšší míře nebezpečnosti jednání pachatele, jak již bylo uvedeno výše v definici tohoto pojmu. Porušení důležité povinnosti je znakem kvalifikované skutkové podstaty a podmiňuje použití vyšší trestní sazby.¹⁴⁹

Jak bylo uvedeno výše, základním znakem trestných činů obecného ohrožení je pojem obecného nebezpečí, který závisí na ohrožení lidského života, nebo na nebezpečí těžké újmy na zdraví u nejméně 7 lidí nebo škody velkého rozsahu na cizím majetku. U trestných činů v dopravě bývají osoby ohrožené na životě nebo zdraví zpravidla účastníci provozu na pozemních komunikacích, kteří mnohdy nejsou individuálně určeni.¹⁵⁰

Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 je ve vztahu speciality vůči těžkému ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 potažmo ublížení z nedbalosti podle § 148 zvláštní části trestního zákoníku. Jednočinný souběh těchto trestných činů je tedy vyloučen.¹⁵¹

U trestných činů v dopravě jde zpravidla o případy nebezpečného způsobu chování řidiče motorového vozidla v silničním provozu. Vzorový případ obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273, případně obecného ohrožení podle § 272 (závisí na prokázání formy zavinění pachatele) je jízda řidiče motorového vozidla po dálnici v protisměru, která svou četností není nijak výjimečným skutkem. Samotné řízení motorového vozidla po dálnici v protisměru však není dostačujícím znakem pro kvalifikaci skutku jako trestný čin obecného ohrožení. V posuzování otázky, zda byly tímto jednáním naplněny znaky skutkové podstaty této trestné činnosti, je nutné zohlednit veškeré konkrétní okolnosti jízdy v protisměru. Jedná se zejména o zohlednění faktorů jako jsou způsob a rychlost jízdy, doba jejího trvání, hustota provozu v době jízdy, typ motorového vozidla, jeho hmotnost a pravděpodobnost střetu s jinými vozidly spolu s typem těchto vozidel.¹⁵² Obdobně musí být posuzovány okolnosti všech trestných činů obecného ohrožení spáchaných v dopravě, kdy řidič uvede v nebezpečí smrti nebo těžkého ublížení na zdraví více osob, nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku, např. prudkým

¹⁴⁹ § 273 odst. 2 b) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁵⁰ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁵¹ tamtéž

¹⁵² Usnesení Nejvyššího soudu, 6 Tdo 1025/2007 [T 1045]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembqhbpxixzrga2dk&groupIndex=3&rowIndex=0#>

projetím křižovatky, kterou přecházejí chodci, nebo nebezpečným ujížděním hlídce PČR, které v dnešní době opět není až tak výjimečné.

5.3.3. Ohrožení pod vlivem návykové látky

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně lidského života a zdraví a ochraně majetku značného rozsahu. Jsou tedy chráněny téměř identické zájmy, jako u trestného činu obecného ohrožení podle § 272 nebo § 273 zvláštní části trestního zákoníku, až na výši škody na majetku, která je určena hranicí nejméně 500 000 Kč.¹⁵³ Ohrožení těchto zájmů spočívá ve výkonu určité činnosti pachatele, který je pod vlivem návykových látek v takové míře, že je jeho způsobilost k takové činnosti vyloučena. Podobně jako u předchozích dvou zmíněných trestných činů, i zde k jeho dokonání postačí pouhé ohrožení chráněného objektu. Jedná se o ohrožení abstraktní, tedy že nebezpečí poruchy zájmu chráněného zákonem nepůsobí přímo. U trestných činů v dopravě tedy dochází k trestnosti jednání pachatele již v počátku jízdy i přes její jinak bezproblémový průběh.¹⁵⁴

Objektivní stránka spočívá ve výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by pachatel mohl ohrozit výše popsaný objekt tohoto trestného činu, a to ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Klíčovým znakem skutkové podstaty je pojem stav vylučující způsobilost k výkonu zmíněného zaměstnání nebo jiné činnosti. V případě kriminality v dopravě se zpravidla jedná o činnost řízení motorového vozidla. Za návykovou látkou se podle zákona považuje alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky schopné nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.¹⁵⁵ V praxi se rozlišuje vliv alkoholu a vliv jiných návykových látek, tj. drog. Trestné činy v dopravě jsou obsaženy již v základní skutkové podstatě tohoto přečinu a okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby již na rozdíl od trestných činů obecného ohrožení (v dolózní i kulpózní formě) neobsahují pojem porušení důležité povinnosti, který je s dopravou úzce spojen, jak bylo popsáno výše.

Podle ustálené judikatury, která vychází z poznatků lékařské vědy o vlivu alkoholu na lidský organismus, se řidič nachází ve stavu vylučujícím způsobilost k bezpečnému řízení motorového vozidla vždy, pokud naměřená hladina alkoholu

¹⁵³ § 138 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁵⁴ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁵⁵ § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

v krvi dosáhla nejméně 1 promile.¹⁵⁶ Hranice 1 promile alkoholu v krvi je tedy nesporným důkazem o nezpůsobilosti pachatele bezpečně řídit motorové vozidlo. K naplnění znaků skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky však může v konkrétních případech dojít i tehdy, nedosahuje-li hladina alkoholu v krvi řidiče 1 promile, ale pouze se této hodnotě blíží. V takových případech mohou být důkazem o míře ovlivnění řidiče alkoholem a o vyloučení jeho způsobilosti bezpečně řídit motorové vozidlo výpovědi ostatních účastníků silničního provozu a jiných očitých svědků, jako jsou např. zasahující příslušníci PČR, lékaři provádějící klinické vyšetření apod.¹⁵⁷ Intenzita účinku alkoholu na lidský organismus závisí na několika faktorech a je zpravidla velice individuální. Stupně intenzity ovlivnění alkoholem spolu s těmito rozhodnými faktory jsou popsány výše.

V případech, kdy je řidič při řízení motorového vozidla pod vlivem jiných návykových látek než alkoholu, pouhé zjištění přítomnosti těchto látek v krvi samo o sobě nezakládá stav vylučující způsobilost k řízení vozidla a nepostačuje tak k naplnění znaků skutkové podstaty tohoto trestného činu. U jiných návykových látek (tj. drog) je pro posouzení trestní odpovědnosti pachatele potřeba zjistit jeho konkrétní stav ovlivnění takovou návykovou látkou a porovnat jej s ustáleným posuzováním stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorového vozidla, který byl vyvolán vlivem alkoholu. K zjištění těchto okolností dochází zpravidla za pomoci znalce.¹⁵⁸

Subjektivní stránka spočívá v úmyslu, jelikož se pachatel uvádí do stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorového vozidla vědomým požitím alkoholu nebo jiné návykové látky. Pro trestné činy v dopravě je typické, že pachateli tohoto trestného činu jsou řidiči motorových vozidel. Jak bylo uvedeno výše, podle ustálené judikatury se řidič považuje za nezpůsobilého vždy, pokud hladina alkoholu v krvi dosáhla alespoň 1 promile a v případě hodnot blížících se této hranici, je potřeba zkoumat i ostatní okolnosti skutku pro posouzení jeho nebezpečnosti. V tomto ohledu je zajímavostí, že např. jednání cyklisty, jakožto řidiče nemotorového vozidla, zpravidla nemůže naplnit znaky skutkové podstaty

¹⁵⁶ Usnesení Nejvyššího soudu, 7 Tdo 1469/2013-15, [NS 312/2014]. Dostupné z:

<https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgrpw4427gmyte&groupIndex=3&rowIndex=0#>

¹⁵⁷ Usnesení Nejvyššího soudu, 5 Tdo 874/2007, [R 26/2008 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembqhbpxexzsgzpxi4q#>

¹⁵⁸ Usnesení Nejvyššího soudu, 6 Tdo 252/2010-II., [T 1280]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgbpxixzrgi4da&groupIndex=3&rowIndex=0#>

tohoto trestného činu i v případech, kdy hladina alkoholu v krvi cyklisty přesáhne hranici 1 promile. Důvodem je, že nebezpečnost jízdy na jízdním kole pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nedosahuje takové intenzity, aby došlo k ohrožení chráněného objektu tímto ustanovením (tj. ochrana lidského života a zdraví a majetku značného rozsahu).

Tento trestný čin se v dopravě vyskytuje poměrně často, přičemž nejčastější příčinou nezpůsobilosti řidičů motorových vozidel je vliv alkoholu v krvi. Za rok 2019 bylo evidováno 8 975 přečinů ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 a přečinu opilství podle § 360 zvláštní části trestního zákoníku.¹⁵⁹ Příčinou téměř 10 % všech úmrtí následkem dopravní nehody na pozemních komunikacích je právě přítomnost alkoholu v krvi řidiče. Za rok 2019 bylo pod vlivem alkoholu zaviněno 4 627 nehod, přičemž hodnota alkoholu nad hranicí 1 promile byla naměřena u 3 593 případů.¹⁶⁰ Trend ve vývoji tohoto druhu kriminality je však příznivý a díky mezinárodní strategii bezpečnosti silničního provozu se daří každoročně snižovat fatální následky nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, jakož i četnost spáchaných přečinů ohrožení pod vlivem návykové látky.¹⁶¹

5.4. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných jsou upraveny v hlavě X. zvláštní části trestního zákoníku. Skutkové podstaty obsažené v této hlavě se dělí podle objektu chráněného zákonem do osmi dílů. Jedná se o ustanovení chránící mnoho různých zájmů a společenských hodnot, které jsou klíčové pro fungování demokratického právního státu a k ochraně pořádku ve věcech veřejných.¹⁶² Pro trestné činy v dopravě je významný díl 4., který obsahuje trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 a díl 6. obsahující trestný čin opilství podle § 360 zvláštní části.

¹⁵⁹ Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

¹⁶⁰ Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

¹⁶¹ Revize a aktualizace národní strategie bezpečnosti silničního provozu, 2011-2020. BESIP, 2017. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

¹⁶² JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

5.4.1. Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Objektem tohoto trestného činu je zájem na řádném výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci. Objektivní stránka spočívá v maření nebo podstatném ztížení výkonu takového rozhodnutí orgánu veřejné moci a toto jednání může mít několik forem. Pro trestné činy v dopravě je podstatnou formou jednání pachatele, při kterém vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.¹⁶³ Jedná se tedy zejména o případy řízení motorového vozidla v době výkonu trestu zákazu činnosti, jímž bylo řidiči řízení vozidla zakázáno a o případy pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 trestných bodů v systému bodového hodnocení. Ostatní formy objektivní stránky skutkové podstaty nejsou pro účely této práce relevantní a nebude jim tedy věnována pozornost.

K naplnění znaků objektivní stránky přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, uvedených výše, se nevyžaduje opakované nebo soustavné jednání pachatele spočívající v řízení motorového vozidla v době výkonu trestu zákazu této činnosti. Uvedený trestný čin proto může být spáchán i pouze jednorázovým porušením zákazu řízení motorových vozidel a pro účely dokazování nejsou důležité ostatní okolnosti skutku jako jsou např. doba jízdy, intenzita provozu na pozemní komunikaci nebo opakované nerespektování soudem uloženého zákazu činnosti.¹⁶⁴

Subjekt tohoto trestného činu v případě odst. 1 písm. a) je řidič, proti kterému směřuje konkrétní pravomocné rozhodnutí, jímž se ukládá trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel nebo jiné rozhodnutí orgánu veřejné moci, které toto řidičské oprávnění odnímá podle zákona. Jedná se tedy o tzv. speciální subjekt. Subjektivní stránka pak spočívá v úmyslu.¹⁶⁵

Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění bylo do roku 2009 obecně nebezpečným trestným činem.¹⁶⁶ Jak bylo uvedeno výše, četnost tohoto trestného činu byla velmi vysoká, což vedlo k zahlcení soudů těmito případy.

¹⁶³ § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁶⁴ Usnesení Nejvyššího soudu 8 Tdo 950/2011, [R 43/2012 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgjpexzugnpxi4q&groupIndex=1&rowIndex=0#> a 7 Tdo 622/2003, [T 629] Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembggrpxixzwwgi4q&groupIndex=3&rowIndex=0#>

¹⁶⁵ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání.

Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁶⁶ § 180d zákona č. 140/1961 Sb., Trestní zákon

Zákonodárce toto ustanovení ze současného trestního zákoníku vyňal. Řízení bez řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel podle § 3 odst. 3 písm. a) zákona č. 361/ 2000 Sb., je kvalifikováno jako přešupek podle § 125c odst. 1 písm. e) 1. téhož zákona, přičemž postihem za toto jednání je kromě peněžité sankce i zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let.¹⁶⁷ Rozhodnutí o přešupku vydá příslušný správní orgán, kterým je v tomto případě obecni úřad obce s rozšířenou působností.¹⁶⁸ Pokud pachatel i přes toto rozhodnutí dále řídí motorové vozidlo, dojde již k naplnění znaků skutkové podstaty přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 zvláštní části trestního zákoníku. Trestnost však nespočívá v opakovaném řízení motorového vozidla bez příslušného oprávnění, ale právě v maření výkonu rozhodnutí správního orgánu o předchozím přešupku pachatele.

Ze statistik vyplývá, že přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 je jedním z nejčastějších trestných činů páchaných v dopravě. Za rok 2019 bylo evidováno 12 158 případů tohoto trestného činu, přičemž z dlouhodobého hlediska se jedná o vzrůstající trend.¹⁶⁹ Jedná se však o maření i jiných rozhodnutí orgánů veřejné moci nebo vykázání, přičemž se jednotlivé varianty zvlášť neevidují. Nelze tak určit přesný podíl případů řízení motorového vozidla přes vyslovený zákaz činnosti či po pozbytí řidičského oprávnění, naprostá většina těchto trestných činů však byla spáchána právě tímto způsobem.¹⁷⁰

5.4.2. Opilství

Trestný čin opilství je v porovnání s ostatními trestnými činy, nejen těmi spojenými s dopravou, velmi specifický. Jedná se o tzv. Rauschdelikt, který představuje jakýsi kompromis mezi vyloučením trestní odpovědnosti pachatele za čin spáchaný ve stavu nepřičetnosti, do kterého se pachatel uvedl sám požitím návykové látky a plnou trestní odpovědností takového pachatele ve stavu nepřičetnosti zaviněné byť nedbalostním požitím takové návykové látky,

¹⁶⁷ § 125c odst. 6 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁶⁸ § 60 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupy a řízení o nich

¹⁶⁹ Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

¹⁷⁰ GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

tn. koncepce, která k takové nepřičetnosti nepřihlíží.¹⁷¹ Trestný čin opilství lze tedy charakterizovat jako formu úmyslného či nedbalostního přivedení se do stavu plné nepřičetnosti požitím mnohdy značného množství návykové látky pachatelem, který v tomto stavu spáchá čin jinak trestný, neboli kvazidelikt. Forma zavinění pachatele se již na tento trestný čin spáchaný ve stavu nepřičetnosti nevztahuje, zkoumá se pouze tzv. “kvazizavinění”.¹⁷² Trestný čin opilství je často spojen s mírnější trestností jak z hlediska viny, kdy např. namísto trestného činu vraždy podle § 140 zvláštní části trestního zákoníku může být pachatel stíhán za trestný čin opilství podle § 360 odst. 1, tak i z hlediska výše trestu, kdy za první zmíněné hrozí trest odnětí svobody na 10 až 18 let, zatímco za opilství je tato trestní sazba stanovena na 3 až 10 let.¹⁷³ V případě většiny trestných činů v dopravě uvedených výše je jejich trestnost z hlediska výše sankce, i v případě kvalifikovaných skutkových podstat podmiňujících použitý vyšší trestní sazby, posuzována mírněji. Za trestný čin opilství lze však uložit i nižší trestní sazbu, dopustí-li se pachatel činu jinak trestného, na který zákon stanoví trest mírnější. Pachatel tak bude potrestán tímto mírnějším trestem.¹⁷⁴ Toto zohlednění trestnosti spáchaného kvazideliktu má dopad jak na hmotněprávní normy, kdy může dojít např. k ovlivnění použitelnosti určitého druhu trestu (trest obecně prospěšných prací, trest domácího vězení apod.), tak i procesní normy, kdy může být rozhodující např. zda je možné věc projednat ve zkráceném přípravném řízení, zda bude ve věci rozhodovat samosoudce nebo o věcné příslušnosti soudu apod. Nutno dodat, že toto pojetí tzv. Rauschdeliktu, kdy trestnost spáchaného kvazideliktu rozhoduje o tom, zda se jedná o přečin, zločin či zvlášť závažný zločin nemá ve světě obdoby.¹⁷⁵

Primárním objektem trestného činu opilství je ochrana veřejného pořádku před nebezpečím plynoucím z ovlivnění osoby návykovou látkou takovým způsobem, že se stává nepřičetnou. Nebezpečí takového stavu spočívá v jeho nepředvídatelnosti a neovladatelnosti. Sekundárním objektem je již konkrétní zájem chráněný zákonem, který pachatel porušil nebo ohrozil svým jednáním

¹⁷¹ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁷² HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

¹⁷³ § 140 odst. 1 a § 360 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁷⁴ § 360 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁷⁵ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

učiněným v nastalém stavu nepřičetnosti.¹⁷⁶ Objektivní stránka záleží na zaviněném jednání pachatele, který se přivede do stavu nepřičetnosti požitím návykové látky a v tomto stavu se dopustí kvazideliktu neboli činu jinak trestného. Je tedy nutné rozlišovat tyto dvě fáze trestného činu opilství spočívající v jednání pachatele. První fází je přivedení se do stavu nepřičetnosti pouze požitím nebo aplikací návykové látky. Předchozí trestní zákon nevyklučoval i jiný způsob přivedení se do nepřičetného stavu nežli výhradně požití návykové látky, kdy ustanovení trestného činu opilství přímo obsahovalo označení “nebo jinak”.¹⁷⁷ Vzhledem k širokému záběru tohoto nekonkrétního označení docházelo k jeho zneužívání a jinaké přivedení se do stavu nepřičetnosti bylo často předmětem sporů. Z těchto důvodů toto abstraktní označení zákonodárce ze současné právní úpravy vyňal. Druhou fází trestného činu opilství je pak spáchání činu jinak trestného v tomto stavu nepřičetnosti.¹⁷⁸

Z výše uvedeného také vyplývá, že je nutné od trestného činu opilství podle § 360 odlišovat případy *actio libera in causa*, které představují formu pachatelem zaviněné nepřičetnosti, která zakládá plnou trestní odpovědnost za čin spáchaný v tomto stavu. Právní úpravu těchto případů nalezneme v odst. 2 tohoto ustanovení. Stejně tak je nutné odlišovat případy nepřičetnosti pachatelem nezaviněné, kdy pro tento stav trestní odpovědnost nevzniká.¹⁷⁹

Pokud se pachatel přivedl do stavu nepřičetnosti požitím návykové látky, je nutné spolehlivě objasnit, zda tak učinil zaviněně či nikoli. V případě prokázání zavinění pachatele v uvedeném směru, je nutné dále zkoumat formu a obsah zavinění, od nichž závisí, zda bude pachatel trestně odpovědný v plném rozsahu podle § 360 odst. 2 zvláštní části trestního zákoníku, nebo pouze za trestný čin opilství podle odst. 1 tohoto ustanovení. Při nedostatku zavinění není pachatel pro stav nepřičetnosti v době spáchání skutku trestně odpovědný.¹⁸⁰

Pro úplnost je potřeba definovat pojem nepřičetnosti. Ten je upraven v § 26 trestního zákona a jedná se o stav, ve kterém je osoba pro duševní poruchu

¹⁷⁶ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁷⁷ § 201a odst. 1 zákona č. 140/1961 Sb., Trestní zákon

¹⁷⁸ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁷⁹ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

¹⁸⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu 5 Tz 1/98, [R 10/1999 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptcojzhfpxexzrgbpxi4q&groupIndex=0&rowIndex=0#>

v době spáchání činu neschopna rozpoznat protiprávnost svého jednání, nebo toto jednání nemůže ovládat. Duševní poruchou se podle zákona rozumí mimo duševní poruchy vyplývající z duševní nemoci i hluboká porucha vědomí, mentální retardace, těžká asociální porucha osobnosti nebo jiná těžká duševní nebo sexuální odchylka.¹⁸¹ U nepřičetnosti vyvolané požitím nebo aplikací návykové látky bude duševní porucha spočívat v duševní nemoci, která je zapříčiněna alkoholovým či drogovým opojením.¹⁸² Důvodem nepřičetnosti však nemůže být pouze samotná přítomnost duševní poruchy, aniž by tato porucha u pachatele vyvolala neschopnost rozpoznat protiprávnost svého jednání nebo mu znemožnila své jednání ovládat. Při nepřičetnosti musí být právě duševní porucha příčinou nedostatku rozpoznávacích nebo ovládacích schopností v době spáchání činu, přičemž postačí, aby z uvedených schopností chyběla pouze jedna.¹⁸³ Nepřičetnost je okolností vylučující trestní odpovědnost. S ohledem na trestný čin opilství podle § 360 se musí jednat o stav nepřičetnosti, přivedení se do stavu zmenšené přičetnosti podle § 27 trestního zákoníku, kdy ovládací či rozpoznávací schopnost je pouze podstatně snížena tak nevylučuje trestní odpovědnost pachatele. V případě pochybností, zda se jednalo o stav nepřičetnosti nebo zmenšené přičetnosti, užije se procesní zásada *in dubio pro reo*, tedy že se pachatel nacházel ve stavu nepřičetnosti. Tato varianta je pro pachatele příznivější, jelikož alternativa, tedy stav zmenšené přičetnosti, zakládá plnou trestní odpovědnost.¹⁸⁴

Návykovou látkou se podle zákona rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a jiné látky způsobitelné nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.¹⁸⁵ Jejich požitím nebo aplikací se rozumí jakýkoliv způsob, kterým se tyto látky dostávají do organismu člověka.

Subjekt trestného činu opilství není nijak vymezen, pachatelem tedy může být jakákoliv trestně odpovědná osoba. Jedná se však o tzv. vlastnoruční delikt, tedy že je vyloučeno spáchání tohoto trestného činu formou spolupachatelství

¹⁸¹ § 123 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁸² JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁸³ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

¹⁸⁴ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁸⁵ § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

i nepřímého pachatelství.¹⁸⁶ Pachatel se musí sám svým jednáním přivést do stavu nepřičetnosti, ve kterém spáchá čin jinak trestný. Subjektivní stránka spočívá v úmyslu nebo nedbalosti, přičemž jak vyplývá z judikatury uvedené výše, zavinění se vztahuje pouze na přivedení se do stavu nepřičetnosti požitím nebo aplikací návykové látky. Na spáchaný čin jinak trestný ve stavu nepřičetnosti se zavinění již nevztahuje, jelikož v opačném případě by se muselo jednat o plnou trestní odpovědnost pachatele podle principu *actio libera in causa*.¹⁸⁷

U trestných činů v dopravě to mj. znamená, že se musí posuzovat, zda pachatel před požitím návykové látky a přivedením se do stavu nepřičetnosti věděl, že bude povinen následně řídit motorové vozidlo např. v rámci výkonu svého zaměstnání apod. V takovém případě by byl pachatel odpovědný za některý z ostatních trestných činů uvedených výše.

5.5. Zvláštnosti dokazování

Z výše uvedeného vyplývá, že trestné činy v dopravě vykazují jistá specifika, podle kterých je možné tuto skupinu kriminality charakterizovat. Již ohledání místa dopravní nehody jako místa činu podléhá určitým úkonům, které musí orgány činné v trestním řízení dodržet pro zachování správnosti v postupu. Zvláštnosti ohledání místa dopravní nehody jsou popsány v samostatné kapitole výše. Není překvapivé, že pro tuto skupinu trestných činů platí veškeré zásady trestního řízení. V procesu dokazování se však některé zvláštnosti vyskytují.

Dokazování v trestním řízení je jednou z nejdůležitějších činností orgánů činných v trestním řízení, kterými se rozumí soud, státní zástupce a policejní orgán podle § 12 odst. 1 trestního řádu. Dokazování v trestním řízení je zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení, jehož účelem je umožnit těmto orgánům poznání skutečností důležitých pro jejich rozhodnutí, tzn. vyhledat důkazy o nich, tyto důkazy provést a zjištěné poznatky procesně zajistit, prověřit a zhodnotit.¹⁸⁸ Tento proces je tedy klíčový pro splnění účelu trestního řízení, tedy aby byly trestné činy náležitě zjištěny a jejich pachatelé spravedlivě potrestáni.¹⁸⁹

¹⁸⁶ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

¹⁸⁷ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

¹⁸⁸ HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

¹⁸⁹ § 1 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád

Rozsah dokazování spočívá ve zjištění skutkového stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti v takové míře, která je nezbytná pro rozhodnutí dotčených orgánů. Dokazování se provádí ve všech stádiích trestního řízení, nikoliv však vždy ve stejné míře, což je zapříčiněno rozdílným účelem jednotlivých stádií. V nejširším rozsahu se dokazování provádí v řízení před soudem, tedy v hlavním líčení, ve kterém dochází také k uplatnění nejvyššího počtu základních zásad trestního řízení.¹⁹⁰

Pro objektivní posouzení relevantních okolností však v některých případech bývá rozsah dokazování v praxi mnohem obsáhlejší, než jak je upraven v ustanovení § 2 odst. 5 trestního řádu, a to mj. zejména u dopravních nehod.¹⁹¹ Za obecný okruh okolností, které jsou v trestním řízení předmětem dokazování, lze označit okolnosti důležité pro postup trestního řízení a pro rozhodnutí ve věci. Mezi základní okolnosti, které je potřeba dokazovat patří:¹⁹²

- zda se stal skutek, který naplňuje znaky skutkové podstaty konkrétního trestného činu
- zda obviněný je pachatelem trestného činu
- zda existují důvody vylučující trestnost
- okolnosti důležité pro posouzení nároku na náhradu škody poškozeného
- okolnosti důležité pro postup řízení

Provádění dokazování u trestných činů v souvislosti s dopravní nehodou je však rozšířeno o okolnosti, které jsou specifické pro tento druh trestné činnosti a jejich objasnění je významné pro určení postupu v řízení a k vydání rozhodnutí. Mezi tyto okolnosti patří:¹⁹³

- určení účastníků dopravní nehody
- určení podezřelých osob, které jako účastníci dopravní nehody v rozhodné době řídily motorové vozidlo
- stanovení nehodového děje
- zajištění svědků dopravní nehody
- zachycení technického stavu komunikace, existence dopravního značení, kvality údržby

¹⁹⁰ JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 4, aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2016. ISBN 978-80-7520-160-1

¹⁹¹ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

¹⁹² JELÍNEK, J., a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 4, aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2016. ISBN 978-80-7520-160-1

¹⁹³ CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

- zachycení technického stavu zúčastněných vozidel
- stanovení vnějších příčin dopravní nehody, jako jsou povětrnostní podmínky a viditelnost v době nehody, přehlednost úseku komunikace

Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, vyšetřující policejní orgán si k objasnění určitých okolností může přizvat znalce či odborného konzultanta. Pomocí znaleckého posudku probíhá dokazování zpravidla u trestných činů v souvislosti s užitím jiné návykové látky než alkoholu. Jedná se zejména o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku, kdy předmětem dokazování je konkrétní stav ovlivnění řidiče návykovou látkou a jeho porovnání s ustáleným posuzováním stavu vylučujícím způsobilost.¹⁹⁴ Podmínkou spolehlivého prokázání této trestné činnosti je dopadení pachatele při činu, tedy v době, kdy je řidič při řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky.

5.6. Sankce a alternativní způsoby trestů

Účel trestní sankce je širší nežli pouhé uložení trestu. Trestní sankce plní mnoho důležitých funkcí, které jsou předmětem zkoumání několika poměrně vyhraněných kriminalistických teorií. Významnou roli plní preventivní funkce, které v souvislosti s trestnými činy v dopravě k její účinnosti napomáhá i poměrně vysoká společenská angažovanost k dané problematice, kdy tento druh kriminality bývá veřejností vnímán poměrně negativně. Neméně důležité jsou i funkce výchovné či kompenzační, avšak pro trestnou činnost obecně, a pro trestné činy v dopravě zejména, lze za hlavní účel trestních postihů označit funkci ochrannou. Tato funkce je předmětem zkoumání tzv. vylučovací teorie, která za hlavní cíle označuje ochranu společnosti před patologickým jednáním pachatele a současně pachateli působit znatelnou újmu.¹⁹⁵ Ve spojitosti s dopravou na pozemních komunikacích tuto funkci v nejširší míře zastává trest zákazu činnosti, který je v praxi nejčastějším druhem trestního postihu za výše uvedené trestné činy. Jak již bylo v této práci zmíněno, kriminalita v dopravě se vyznačuje vysokou mírou nedbalostních deliktů v poměru k celkovému objemu této trestné činnosti, jejichž pachatelé jsou často standardně sociálně integrovaní jedinci, kteří nevykazují jiné sociální anomálie. Podle zásady subsidiarity trestní represe tak nepodmíněný trest

¹⁹⁴ Usnesení Nejvyššího soudu, 6 Tdo 252/2010-II., [T 1280]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgbpxixzrgi4da&groupIndex=3&rowIndex=0#>

¹⁹⁵ GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

odnětí svobody ve spojitosti s trestnými činy v dopravě bývá v praxi ukládán spíše výjimečně, jako ultima ratio bývá nejčastěji uplatněn v případě opakovaného porušování právních předpisů nebo u trestných činů s vysokou mírou závažnosti.

Jak již bylo zmíněno, jedním z nejčastějších druhů trestu, který je ukládán prakticky ve všech případech trestných činů v dopravě je trest zákazu činnosti. Uložení tohoto trestu logicky vyplývá i ze srovnání trestného činu s dopravním přestupkem, který je společensky méně závažný, kdy za jednání naplňující znaky skutkové podstaty přestupku je mnohdy ukládán právě trest zákazu činnosti.¹⁹⁶ S přihlédnutím k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu tak sankce uložená za tento čin nemůže být mírnější nežli sankce za skutkově srovnatelný přestupek. Jako názorný příklad, který je v praxi velmi častý, lze uvést řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky, kdy zákaz činnosti se uloží v rozmezí od šesti měsíců do dvou let vždy, pokud řidič řídí vozidlo pod vlivem návykové látky nebo pokud se odmítne podrobit vyšetření, zda nebyl takovou látkou při řízení ovlivněn.¹⁹⁷ Trest zákazu činnosti může být soudem uložen na dobu od 1 roku do 10 let, kdy podmínkou uložení tohoto trestu je souvislost spáchaného trestného činu s takovou činností.¹⁹⁸ Tou se v případě trestných činů v dopravě myslí řízení motorového vozidla. Do doby výkonu trestu zákazu činnosti se nezapočítává doba výkonu trestu odnětí svobody.¹⁹⁹

Dalším alternativním trestem, který se však v praxi mnohdy nevyužívá v takovém rozsahu, který zákon umožňuje, je peněžitý trest podle § 67 trestního zákoníku. Uplatnění tohoto druhu trestu není vázáno pouze na majetkovou trestnou činnost, přestože zasahuje pouze do majetkových poměrů pachatele, a nejen v případě trestných činů v dopravě bývá ukládán jako alternativa krátkodobého trestu odnětí svobody.²⁰⁰ Výměra peněžitého trestu je upravena v ustanovení trestního zákoníku formou tzv. denních sazeb, jejichž hodnota činí od 100 Kč do 50 000 Kč a je ukládána na 20 až 730 celých denních sazeb.²⁰¹ Peněžitý trest může být uložen ve výši od 2000 Kč do 36, 5 milionu Kč a při jeho výměře dochází k zohlednění povahy a závažnosti trestného činu spolu s osobními a majetkovými poměry pachatele. Z analýzy ukládání peněžitých trestů u Obvodního soudu pro

¹⁹⁶ § 125c odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁹⁷ § 125c odst. 6 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁹⁸ § 73 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

¹⁹⁹ § 74 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

²⁰⁰ GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

²⁰¹ § 68 odst. 1 a 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Prahu 2, který je příslušný k projednání trestných činů v dopravě spáchaných na území Prahy vyplývá, že průměrná výše peněžitého trestu uloženého rozhodnutím tohoto soudu za trestné činy v dopravě v období mezi 1. 1. 2010 až 23. 6. 2014 činila 21 372 Kč.²⁰² Nutno poukázat na fakt, že se tato částka v porovnání se sankcí za přestupek řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky podle § 125c odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., jejíž sazba činí 25 000 Kč až 50 000 Kč, jeví až nesmyslně nízkou. Výsledky této analýzy nelze paušálně aplikovat na celkovou soustavu soudů v České republice, nicméně tyto hodnoty poukazují na nedostatečné využití zákonných možností v praxi, což zapříčinilo nízkou účinnost tohoto druhu trestu a roku 2015 se počet uložených peněžitých trestů pohyboval pod hranicí 4 % v poměru k celkovému počtu soudních rozhodnutí.²⁰³ Vlivem snahy Nejvyššího soudu a Nejvyššího státního zastupitelství dochází k postupnému zvyšování počtu ukládaných peněžitých trestů, jejichž poměr k odsouzeným pachatelům v letech 2016 a 2017 činil 14,65 %.²⁰⁴ Vzhledem ke stavu vězeňských zařízení v České republice a jeho srovnání se stavem v zahraničí, kterému se v této kapitole budu též věnovat, se četnější a citelnější uplatňování peněžitého trestu jeví jako krok správným směrem.

Kromě výše uvedených trestů zákazu činnosti a peněžitého trestu se mohou současně ukládat i další druhy trestů či ochranných opatření, a to vzhledem k uplatnění dualistického principu ukládání trestních sankcí.²⁰⁵ Při stanovení druhu a výměry trestu je nutné vycházet z obecných zásad pro jejich ukládání, které jsou uvedeny v ustanovení hlavy V. trestního zákoníku. V souladu s těmito zásadami jsou v několika posledních letech mnohem častější volbou výše uvedené alternativní druhy trestů, tedy takové tresty, při kterých nedochází k odnětí svobody.²⁰⁶ Přestože se trest odnětí svobody z pohledu veřejnosti jeví jako nejvhodnější reakcí na páchaní trestné činnosti, jeho ukládání v praxi s sebou přináší i značná negativa. Ze statistických údajů vyplývá, že ubytovací kapacity

²⁰² DRÁPAL, Jiří. *Analýza ukládání peněžitých trestů v podobě denních pokut v České republice*. Praha: Česká kriminologická společnost, 2016. Dostupné z: <http://ceskakriminologie.cz/cs/archiv/2016-2/analyza-ukladani-penezitych-trestu-v-podobě-dennich-pokut-v-ceske-republice/Attachment>

²⁰³ ŠÁMAL, Pavel. *Peněžitě tresty z pohledu soudní praxe aneb jak zvýšit jejich ukládání*. Právní prostor [online]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/trestni-pravo/penezite-tresty-z-pohledu-soudni-praxe-aneb-jak-zvysit-jejich-ukladani#note-1>

²⁰⁴ GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*.

5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

²⁰⁵ § 53 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

²⁰⁶ GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*.

5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

vězeňských zařízení v ČR byly za rok 2019 naplněny z více jak 103 %, přičemž průměrný počet vězňů činil zhruba 21 500 osob.²⁰⁷ Takovýto stav je ekonomicky velice náročný a z dlouhodobého hlediska obtížně udržitelný. Z penologických výzkumů navíc vyplývá, že vězeňské prostředí není vhodné k plnění nápravné funkce trestních opatření a převýchovné programy vykazují velice nízkou míru účinnosti a některé skupiny pachatelů jsou téměř imunní vůči jakýmkoliv snahám o převýchovu.²⁰⁸ Užití trestu odnětí svobody je tedy vhodné zejména k izolaci pachatele a ochraně společnosti před jeho dalším jednáním což u trestných činů v dopravě mnohdy nebývá nutné a podle zásady přiměřenosti trestu by mělo docházet k užití jeho alternativ.

K podpoře hypotézy o vhodnosti užití alternativních druhů trestů ve spojitosti s trestnou činností v dopravě je příhodné srovnání se stavem v zahraničí. Česká republika se v porovnání s některými státy Evropské unie vyznačuje poměrně vysokým počtem vězněných osob v přepočtu na počet obyvatel. Jako vzorový příklad pro srovnání je vhodné uvést Spolkovou republiku Německo (dále jen SRN), která při výměru druhu a výše trestu zastává politiku ukládání vysokých peněžitých sankcí zejména v případech protiprávního jednání ve spojitosti se silniční dopravou. V roce 2016 činil počet vězněných osob v SRN v přepočtu na 100 tisíc obyvatel 76 osob, což se řadí mezi jednu z nejnižších hodnot v Evropských zemích.²⁰⁹ V České republice to bylo o pouhý rok dříve téměř 198 osob na 100 tisíc obyvatel.²¹⁰ Tato skutečnost jistým způsobem vypovídá o účinnosti uplatnění alternativních trestů, jako jsou např. zvýšené sazby peněžitých sankcí, které jak bylo uvedeno výše, nejsou v České republice dostatečně využívány.

Existují však také výjimky, kdy užití alternativních trestů k potrestání pachatele není účelné, jelikož nepřináší kýžený efekt. Nejčastěji se jedná o trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 zvláštní části

²⁰⁷ Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. Statistická ročenka za rok 2019. Praha, 2020. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/wp-content/uploads/2020/05/Statisticka-rocenka-za-rok-2019.pdf>

²⁰⁸ GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

²⁰⁹ KINZIG, Jörg. *Der Freiheitsentzug in Deutschland im internationalen Vergleich*. Mohuč: Eberhard Karls Universität Tübingen, 2019. Dostupné z: https://www.ebet-ev.de/kachel-leser/evangelische-straftaelligenhilfe.html?file=files/EBET/evo/bilder/Veranstaltungen/Fachwoche%20Straftaelligenhilfe/Kinzig_Der%20Freiheitsentzug%20in%20Deutschland%20im%20internationalen%20Vergleich.pdf

²¹⁰ GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

trestního zákoníku. Tento přečin je jedním z nejčastějších trestných činů, za který je ukládán nepodmíněný trest odnětí svobody. Za rok 2019 bylo ve výkonu trestu odnětí svobody v souvislosti s tímto přečinem 2 987 osob.²¹¹ Jedná se zejména o případy, kdy se uložený zákaz činnosti řízení motorových vozidel míjí účinkem, jelikož pachatel vědomě nerespektuje dříve uloženou sankci a zároveň nevykazuje snahu k nápravě a v takovýchto výjimečných případech je k zabránění tohoto patologického jednání nutné přistoupit k úplné izolaci pachatele před společností. Takovýto postup v praxi není nijak ojedinělý, jak lze dovodit ze srovnání celkového počtu této trestné činnosti za rok 2019, který činil 12 158 případů.²¹² Druhým trestným činem s poměrně problematickou účinností užití alternativních trestů je trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 zvláštní části trestního zákoníku. Každý takový případ je však nutné hodnotit individuálně s přihlédnutím k osobě pachatele, a to zejména v souvislosti s užitím jiné návykové látky, než alkoholu a s tím mnohdy spojenou závislostí, která může vést k neúčelnosti alternativního trestu. V roce 2019 bylo ve výkonu trestu odnětí svobody v souvislosti s touto trestnou činností 760 osob a v souvislosti s trestným činem opilství podle § 360 zvláštní části trestního zákoníku dalších 34 osob.²¹³

Alternativní tresty zastávají významnou roli i v politickém směřování trestního práva, kdy trendem posledních několika let je snaha o dekriminalizaci a depenalizaci společnosti v České republice.²¹⁴ O tomto trendu svědčí i novela trestního zákoníku, kdy dochází např. ke zvýšení hranice výše škody, prospěchu, nákladů k odstranění poškození životního prostředí a hodnoty věci, nebo se významně rozšiřují možnosti užití odklonu v podobě dohody o vině a trestu podle § 175a trestního řádu.²¹⁵ Z výše uvedeného vyplývá, že problematika uplatňování alternativních trestů, zejména pak uplatňování peněžitého trestu, v českém

²¹¹ Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. Statistická ročenka za rok 2019. Praha, 2020. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/wp-content/uploads/2020/05/Statistick%C3%A1-ro%C4%8Denka-V%C4%9Bze%C5%88sk%C3%A9-slu%C5%BEby-%C4%8Cesk%C3%A9-republiky-za-rok-2019.pdf>

²¹² Statistický přehled kriminality za rok 2019, Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

²¹³ Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. Statistická ročenka za rok 2019. Praha, 2020. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/wp-content/uploads/2020/05/Statistick%C3%A1-ro%C4%8Denka-V%C4%9Bze%C5%88sk%C3%A9-slu%C5%BEby-%C4%8Cesk%C3%A9-republiky-za-rok-2019.pdf>

²¹⁴ GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

²¹⁵ Zákon č. 333/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

soudnictví skýtá prostor pro zdokonalení a snahy o osvětu v této oblasti si zasluhují zvýšenou odbornou pozornost.

6. Závěr

Trestné činy v dopravě nejsou v právním řádu ČR systematicky vymezeny. Z toho důvodu neexistuje žádná jejich ucelená skupina, přičemž jisté rozdílnosti ve výkladu tohoto druhu kriminality se objevují i v odborných publikacích. Jedním z cílů této závěrečné práce bylo proto vymežit trestné činy v dopravě včetně podrobné charakteristiky obligatorních i fakultativních znaků jednotlivých skutkových podstat s uvedením konkrétních příkladů judikatury a vyšetřovacích metod z praxe. Vybrané trestné činy jsem pak dále doplnil o statistické údaje vypovídající o četnosti výskytu těchto skutků na území ČR i s ohledem na jejich historický vývoj. Za nejčastěji páchané trestné činy v dopravě lze označit přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 a dále přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 zvláštní části trestního zákoníku. V návaznosti na uvedené statistiky jsem se v práci zaměřil též na problematiku trestních sankcí ukládaných za trestné činy v dopravě a podrobil je důkladnému rozboru. V úvahách *de lege ferenda* bych vyzdvihl potřebu zvýšit počet a zejména výši ukládaných peněžitých trestů, jelikož právě tento druh sankce ve spojitosti s trestem zákazu činnosti je vhodné aplikovat mj. zejména v souvislosti s trestnými činy v dopravě.²¹⁶ Tento druh trestu je pro stát též ekonomicky velmi nenáročný v porovnání s nepodmíněným trestem odnětí svobody.

Dále se v práci věnuji dopravním nehodám, které se v celkovém výsledku vyznačují zvláště závažnými následky, a proto se na tuto problematiku zaměřuji zejména z pohledu vymezení jejich hlavních příčin. Dopravní nehoda je mnohdy souhrou několika okolností, které zpravidla i vlivem náhody určitou mírou přispívají ke vzniku nehodové události. Je nutné, aby tyto jednotlivé příčiny byly neustále pod odborným dohledem v zájmu prevence dopravních nehod a zmírnění jejich následků. Práce je proto zaměřena také na důkladný popis nejčastějších příčin dopravních nehod doplněný o statistické údaje jejich výskytu v provozu včetně míry jejich nebezpečnosti. Z uvedených údajů vyplývá, že nejrizikovějším faktorem v provozu na pozemních komunikacích je problematické chování řidičů, z čehož lze vyvodit závěr, že je stále nutné hledat efektivní způsoby prevence tohoto jevu.

²¹⁶ ŠÁMAL, Pavel. *Peněžité tresty z pohledu soudní praxe aneb jak zvýšit jejich ukládání*. Právní prostor [online]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/trestni-pravo/penezite-tresty-z-pohledu-soudni-praxe-aneb-jak-zvysit-jejich-ukladani#note-1>

Trestné činy v dopravě se vyznačují vysokou společenskou škodlivostí a vzhledem ke stále sílící potřebě mobility a s tím spojenému trendu motorizace společnosti se dá téměř s jistotou předpokládat, že projednávané téma bude stále sílit na významu i do budoucna.

7. Resumé

This thesis deals with the topic of traffic offenses. It is focused purely on road traffic because it plays a significant part in overall volume of this group of violations. The main goal is to provide a detailed description of this group of criminal offenses and to depict each crime with its unique attributes. In addition, several law cases connected to selected traffic violations are leveraged to support major concepts interpretation.

Traffic offenses committed by a traffic accident are characterised by severe damages. Therefore, this thesis also describes the leading causes of traffic accidents covering, among other areas, their occurrence in road traffic in Czech Republic. The leading cause of a traffic accident is a human error often related to a violation of traffic regulations. In that perspective, the individual causes of traffic accidents are examined with the intention to attempt to decrease the number of occurrences in road traffic as well as the subsequential damages they cause.

This thesis also aims to contribute to the academic discussion on the topic of the traffic offenses by describing individual crimes and analysing various types of punishment alternatives. Certain selected punishment alternatives of a great importance to alleviate the overcrowded prison situation in Czech Republic and also to eliminate undesirable manners in road traffic. Therefore, by analysing the aforementioned alternatives, this thesis aims to convey specific suggestions to improve their effectiveness.

8. Seznam použité literatury

Knižní publikace:

CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

GŘIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7502-380-3

JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2016. ISBN 978-80-7520-160-1

ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 8. přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-7552-358-7

HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

Právní předpisy:

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

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

Zákon č. 333/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

Judikatura:

Rozsudek Nejvyššího soudu 5 Tz 1/98, [R 10/1999 tr.]

Usnesení Nejvyššího soudu, 7 Tdo 1469/2013-15, [NS 312/2014]

Usnesení Nejvyššího soudu, 6 Tdo 252/2010-II., [T 1280]

Usnesení Nejvyššího soudu, 8 Tdo 1304/2017, [R 10/2019 tr.]

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR, Tsf 3/74, [R 43/1974 tr.]

Usnesení Nejvyššího soudu, 6 Tdo 1025/2007, [T 1045]

Usnesení Nejvyššího soudu, 5 Tdo 874/2007, [R 26/2008 tr.]

Usnesení Nejvyššího soudu 8 Tdo 950/2011, [R 43/2012 tr.]

Usnesení Nejvyššího soudu 7 Tdo 622/2003, [T 629]

Ostatní zdroje:

Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019. Publikováno květen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. Statistická ročenka za rok 2019. Praha, 2020. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/wp-content/uploads/2020/05/Statisticka-rocenka-za-rok-2019.pdf>

ŠÁMAL, Pavel. *Peněžité tresty z pohledu soudní praxe aneb jak zvýšit jejich ukládání*. Právní prostor [online]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/trestni-pravo/penezite-tresty-z-pohledu-soudni-praxe-aneb-jak-zvysit-jejich-ukladani#note-1>

DRÁPAL, Jiří. *Analýza ukládání peněžitých trestu v podobě denních pokut v České republice*. Praha: Česká kriminologická společnost, 2016. Dostupné z: <http://ceskakriminologie.cz/cs/archiv/2016-2/analyza-ukladani-penezitych-trestu-v-podobe-dennich-pokut-v-ceske-republice/Attachment>

KINZIG, Jörg. *Der Freiheitsentzug in Deutschland im internationalen Vergleich*. Mohuč: Eberhard Karls Universität Tübingen, 2019. Dostupné z: https://www.ebet-ev.de/kachel-leser/evangelische-straffaelligenhilfe.html?file=files/EBET/evo/bilder/Veranstaltungen/Fachwoche%20Straffaelligenhilfe/Kinzig_Der%20Freiheitsentzug%20in%20Deutschland%20im%20internationalen%20Vergleich.pdf

Statistická ročenka České republiky 2020, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-bfdw6a6ccs>

Statistická ročenka České republiky 2019, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-brtq4tezbp>

Statistická ročenka České republiky 2015, oddíl 27. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/27-soudnictvi-kriminalita-nehody>

Statistická ročenka České republiky 2012, oddíl 27. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/0001-12-r_2012-2700

Statistická ročenka České republiky 2010, oddíl 27. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/2-0001-10--2700>

Statistický přehled kriminality za rok 2019. Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

Výzkum STEM/MARK pro Českou asociaci pojišťoven. Září 2020. Dostupné z: <https://www.agresivitazabiji.cz/>

Revize a aktualizace národní strategie bezpečnosti silničního provozu, 2011-2020. BESIP, 2017. Dostupné z: https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf

Svaz dovozců automobilů. Přehled stavu vozového parku. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?p#rok=2020&mesic=8&kat=vpp&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>