

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Trestněprávní a kriminalistické aspekty  
trestných činů v dopravě  
(se zaměřením na vliv návykových látek)

Rigorózní práce

Jan Svrček

Plzeň

2022

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra trestního práva

Obor trestní právo

Trestněprávní a kriminalistické aspekty  
trestných činů v dopravě  
(se zaměřením na vliv návykových látek)

Rigorózní práce

Jan Svrček

## Prohlášení

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

V Plzni, červen 2022 .....

Jan Svrček

## Poděkování

Rád bych poděkoval panu doc. JUDr. Františku Vaverovi, Ph.D., LL.M. a doc. JUDr. Janu Chmelíkovi, Ph.D. za jejich odborné rady a věcné připomínky, bez kterých by tato práce nevznikla.

# Obsah

1. Úvod.....	1
2. Charakteristika silniční dopravy.....	4
2.1. Bezpečnost v dopravě.....	6
2.1.1. Rizikové skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích .....	7
2.1.2. Návykové látky jako bezpečnostní riziko .....	13
2.1.3. Ostatní kritéria ovlivňující bezpečnost v dopravě.....	16
3. Dopravní nehody na pozemních komunikacích .....	21
3.1. Právní charakteristika dopravní nehody .....	22
3.2. Kriminalistické aspekty dopravních nehod .....	25
3.2.1. Druhy nehod na pozemních komunikacích.....	29
4. Trestné činy v dopravě .....	32
4.1. Porušení důležité povinnosti jako znak skutkové podstaty trestných činů v dopravě .....	35
4.2. Klasifikace trestných činů v dopravě .....	39
4.3. Trestné činy proti životu a zdraví.....	43
4.3.1. Usmrcení z nedbalosti .....	43
4.3.2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti .....	44
4.3.3. Ublížení na zdraví z nedbalosti .....	46
4.3.4. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.....	47
4.4. Trestné činy obecně nebezpečné .....	48
4.4.1. Obecné ohrožení.....	49
4.4.2. Obecné ohrožení z nedbalosti.....	51
4.4.3. Ohrožení pod vlivem návykové látky .....	52
4.5. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných.....	55
4.5.1. Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.....	56
4.5.2. Opilství .....	57

4.6. Zvláštnosti dokazování.....	61
5. Zvláštnosti ohledání místa dopravní nehody jako místa činu .....	65
5.1. Postup složek IZS po příjezdu na místo dopravní nehody .....	67
5.2. Způsob a postupy ohledání místa dopravní nehody jako místa činu.....	68
5.3. Typické vyšetřovací situace na místě dopravní nehody.....	71
5.4. Charakteristika a druhy kriminalistických stop.....	72
5.4.1. Materiální stopy.....	76
5.4.2. Paměťové stopy .....	79
5.5. Využití elektronických dat při vyšetřování dopravních nehod .....	81
6. Vliv vybraných návykových látek na lidský organismus.....	85
6.1. Projev účinků alkoholu.....	85
6.2. Projev účinků kannabinoidů .....	93
6.3. Projev účinků halucinogenů .....	95
6.4. Projev účinků kokainu.....	97
6.5. Projev účinků opioidů .....	99
7. Zásada omezené důvěry v dopravě .....	101
7.1. Problematika spoluzavinění .....	106
8. Trestní sankce a alternativní způsoby prevence kriminality v dopravě .....	108
8.1. Principy restorativní justice v souvislosti s kriminalitou v dopravě .....	112
8.1.1. Limity alternativních druhů trestů.....	114
8.2. Návrhy alternativních způsobů prevence kriminality v dopravě.....	116
9. Závěr.....	120
10. Cizojazyčné resumé.....	124
11. Seznam použitých pramenů.....	126
12. Přílohy .....	135
12.1. Klasifikace a charakteristika příčin dopravních nehod .....	135
12.1.1. Selhání účastníka provozu.....	138

12.1.2. Psychofyziologické faktory .....	141
12.2. Statistické údaje o dopravní nehodovosti v ČR za rok 2020.....	145

# 1. Úvod

Základním předpokladem bezpečné interakce v provozu na pozemních komunikacích je zodpovědné chování všech jeho účastníků. Ze statistických údajů vyplývá, že při řízení motorového vozidla je právě lidské pochybení nejčastější příčinou silničních dopravních nehod. Lidské schopnosti lze ve srovnání s dnešní úrovní automobilové technologie označit přinejmenším za nedokonalé. Bezmála 80 % všech dopravních nehod evidovaných ve statistikách Policie ČR za rok 2020 bylo zaviněno pochybením řidiče motorového vozidla, přičemž majoritní většinu zbylých příčin dopravní nehodovosti tvoří objektivní podmínky provozu.<sup>1</sup> Předestřené údaje svědčí o vysoké nebezpečnosti patologického chování účastníků provozu a současně tedy i o důležitosti probíraného tématu.

Hlavním cílem této práce je přednést ucelený, systematický a strukturovaný výčet trestných činů v dopravě s podrobným rozbohem jednotlivých znaků skutkových podstat a doplnit jej o významnou a aktuální judikaturu. Subcílé této práce pak autor v zájmu přehlednosti rozepisuje v následujících odstavcích dle jednotlivých kapitol.

Předkládaná práce je obsahově rozdělena do devíti kapitol. Po úvodní kapitole se autor věnuje základním pojmům v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích a problematice dopravních nehod. Cílem druhé kapitoly je podrobně charakterizovat základní pojmy a předložit rozbor problematiky bezpečnosti silničního provozu se zaměřením na konkrétní rizikové faktory. Třetí kapitola je pak věnována charakteristice dopravní nehody s ohledem na její právní i kriminalistické pojetí a předkládá systematický výčet jednotlivých druhů nehod na pozemních komunikacích.

Následující dvě kapitoly jsou stěžejní kapitoly a tvoří jádro této práce. Čtvrtá kapitola je věnována trestným činům v dopravě a jednotlivým znakům skutkových podstat, které autor podrobně analyzuje a doplňuje o příklady významné a aktuální judikatury. Cílem páté kapitoly je poukázat na specifické okolnosti spojené s ohledáním místa dopravní nehody jako místa činu, a dále přednést podrobný popis postupu složek IZS po příjezdu k této mimořádné události se zaměřením zejména na činnost orgánů činných v trestním řízení. Dále se autor

---

<sup>1</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>



věnuje charakteristice a klasifikaci kriminalistických stop a zaměřuje se na možnosti využití elektronických nehodových dat, a to nejen v trestním řízení.

Šestá kapitola cílí na vliv návykových látek a obsahuje podrobný rozbor účinků alkoholu a jiných, nejčastěji užívaných, návykových látek na lidský organismus. Tyto poznatky autor následně aplikuje na účastníky silničního provozu, zejména pak řidiče motorových vozidel.

Cílem sedmé kapitoly je podrobná charakteristika principu omezené důvěry v dopravě, který autor v zájmu lepšího pochopení předmětné problematiky doplňuje o vzorové příklady ve spojení s významnou judikaturou.

Cílem osmé kapitoly je pak charakterizovat pojem a účel trestních sankcí a objektivně reflektovat vybrané nedostatky ukládání alternativních druhů trestů v souvislosti s kriminalitou v dopravě jak z pohledu teorie, tak aplikační praxe v ČR. V této souvislosti se autor zaměří na konkrétní návrhy alternativních způsobů prevence trestných činů v dopravě, a to za účelem zvýšení efektivity ukládaných trestních sankcí.

Práce rovněž obsahuje rozsáhlou přílohu, ve které se autor věnuje jednotlivým příčinám nehod na pozemních komunikacích a jejich podrobným rozbořem. Dále předkládá konkrétní statistické údaje o dopravní nehodovosti, které v práci průběžně zmiňuje.

Převažující metodou aplikovanou při vypracování této práce je zejména analýza, a dále metoda deskriptivní. Uvedenými metodami autor rozebírá problematiku trestných činů v dopravě, nashromážděné odborné prameny a judikaturu a propojuje je ve vzájemných souvislostech. Získané analytické poznatky autor doplňuje o své vlastní názory, postřehy a návrhy *de lege ferenda*. Mezi další vědecké metody, které byly při vypracování této práce využity, patří metoda komparativní, metoda klasifikace a metoda dedukce. Zmíněné metody byly průběžně aplikovány v rámci celého textu.

Pokud je v práci zmiňován pojem dopravy, má se na mysli zejména provoz na pozemních komunikacích. Trestné činy spáchané porušením pravidel silničního provozu tvoří většinový podíl na předmětném druhu kriminality, a proto je silniční doprava pro účely této práce nejvýznamnější formou dopravy.<sup>2</sup>

Autor se pro volbu daného tématu rozhodl mj. z důvodu, že trestné činy v dopravě tvořily více než 29 % podíl na celkové kriminalitě na území České

---

<sup>2</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

republiky za rok 2020.<sup>3</sup> Z uvedeného vyplývá, že pravděpodobnost, že se účastník provozu stane pachatelem nebo obětí trestného činu v dopravě je poměrně vysoká v porovnání s jinými druhy kriminality. Je proto nutné předmětné problematice věnovat dostatečnou odbornou pozornost za účelem snížení společensky škodlivých následků tohoto druhu kriminality.

Jakékoliv porušení pravidel silničního provozu však nutně neznamená naplnění znaků skutkové podstaty trestného činu. Zejména v souvislosti se silniční dopravní nehodou je nutné zkoumat veškeré okolnosti, které nehodovou událost zapříčinily a posoudit míru jejich vlivu na vznik následku. Trestné činy ve spojitosti s dopravní nehodou jsou mnohdy důsledkem souhry několika různých příčin, které je nutné prověřit pro objektivní posouzení trestní odpovědnosti pachatele.

Důvodem zaměření práce na vliv alkoholu nebo jiných návykových látek je značná společenská škodlivost dopravních nehod, které jsou pod jejich vlivem páčány. Počet nehod zaviněných účastníkem provozu pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky tvořil 5 % podíl z celkového počtu nehod za rok 2020. Procentuální podíl usmrcených osob následkem předmětných nehodových událostí je však více než dvojnásobný s hodnotou 13,48 %, podobně jako v případě osob těžce zraněných. V 64 % případů všech nehod zaviněných pod vlivem alkoholu činila naměřená hladina alkoholu v krvi řidiče více než 1,5 g/kg.<sup>4</sup> Pravděpodobnost vzniku dopravní nehody u řidiče, jehož hladina alkoholu v krvi činí mezi 0,8 – 1 g/kg, je přitom čtyřikrát až sedmkrát vyšší než v případě střízlivého řidiče.<sup>5</sup>

I přes výraznou společenskou škodlivost trestných činů v dopravě není dle názoru autora této problematice věnována dostatečná odborná pozornost. Obdobný názor nalezneme např. v publikaci Kriminologie: „Není zcela obvyklé, aby se problematikou trestných činů v dopravě kriminologické učebnice vždy systematicky věnovaly“.<sup>6</sup> Mimo osobní zájem autora je proto dalším důvodem volby tématu práce rovněž snaha alespoň nepatrným způsobem přispět k odborné diskusi.

---

<sup>3</sup> Statistická ročenka České republiky 2021, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-j966wq7ikg>

<sup>4</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>5</sup> Nejvyšší státní zastupitelství. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě, SL 69/2005*. Publikováno 8. října 2008, Brno. Dostupné z: <http://portal.justice.cz/nsz/soubor.aspx?id=72826>

<sup>6</sup> GRIVNA, 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 a je proto nezbytné pojem dopravy klasifikovat. S ohledem na zaměření této práce bude při klasifikaci věnována pozornost zejména pojmu silniční dopravy, jelikož trestné činy v dopravě jsou páčány zejména v souvislosti s porušením pravidel provozu na pozemních komunikacích<sup>7</sup>.

Právní úprava silniční dopravy se opírá zejména o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V § 2 citovaného zákona nalezneme vymezení základních pojmů souvisejících s dopravou. Toto vymezení však není jasně a logicky strukturováno a některé uvedené pojmy se jeví být nadbytečné, což jeho přehlednosti neprospívá. Z důvodů dle předchozí věty je vhodné specifické pojmy z předmětného zákonného ustanovení souhrnně formulovat. Za stěžejní pojmy vzhledem k zaměření této práce lze označit pojem řidič, účastník provozu na pozemních komunikacích a chodec.

Účastníkem je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu, tedy především osoba, která řídí motorové či nemotorové vozidlo nebo tramvaj, dále spolujezdec, jezdec na zvířeti, chodec, vozka, osoba přibraná k zajištění bezpečnosti provozu apod.<sup>8</sup> Pojem řidič pak zákon spojuje s účastníkem provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, a dále i jezdce na zvířeti.<sup>9</sup>

Nemotorovým vozidlem je dle zákona mj. vozidlo pohybující se pomocí lidské síly, tedy obvykle např. jízdní kolo, skateboard, ale s rozvojem elektromobility dále i elektrokolo, elektrokoloběžka a obdobné často využívané dopravní prostředky, které jsou schopné vyvinou značnou rychlost za relativně krátký čas a zejména ve velkých městech s vysokým podílem chodců jako účastníků provozu tak mohou zvýšit pravděpodobnost dopravní nehody a její následky. Situace, kdy se řidič nemotorového vozidla, jako je např. zmíněná elektrokoloběžka, pohybuje po chodníku rychlostí výrazně přesahující rychlost chůze, tedy rychlostí vyšší než zhruba 6 km/h, nejsou v dnešní době žádnou výjimkou.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>8</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

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

<sup>10</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

Pod pojmem chodec si každý čtenář jistě vybaví osobu pohybující se po chodníku nebo stezce pro chodce, je však nutné zmínit, že podle zákona je chodcem i osoba, která tlačí nebo táhne dětský kočárek, sáňky, vede jízdní kolo, pohybuje se na kolečkových bruslích, lyžích nebo obdobném vybavení anebo vede kolo, psa apod.<sup>11</sup> Z důvodové zprávy zákona č. 48/2016 Sb., kterým se novelizoval mj. zákon č. 361/2000 Sb., vyplývá, že s účinností od 20.2.2016 se za chodce již nepovažuje uživatel osobního přepravníku se samovyvažovacím zařízením nebo obdobného technického zařízení.<sup>12</sup> Vozítko, které je širokou veřejností známo pod názvem Segway, zákonodárce zkráceně označil za tzv. „osobní přepravník“.<sup>13</sup> Z důvodové zprávy dále vyplývá, že osobu jedoucí na osobním přepravníku nelze považovat ani za řidiče, nýbrž že tvoří „speciální kategorii“, přičemž je nepochybné, že samotný osobní přepravník je však v materiálním smyslu motorovým vozidlem, jelikož jej pohání vlastní pohonná jednotka a splňuje tak definiční znaky podle § 2 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb.<sup>14</sup>

Vzhledem k zaměření této práce se autor bude podrobně věnovat i shora zmíněným kategoriím chodce a řidiče nemotorového vozidla, jelikož jak již bylo zmíněno úvodem, právě tito účastníci provozu bývají pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek výrazně častěji, nežli je tomu v případě řidičů motorových vozidel.<sup>15</sup>

Klasifikaci samotného pojmu dopravy lze učinit na základě různých kritérií. Základními kritérii jsou prostředí, ve kterém doprava probíhá a dále způsob uskutečňování samotné dopravy, jinými slovy typ dopravního prostředku.<sup>16</sup> Tímto způsobem dělíme dopravu na pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní, a dle typu dopravního prostředku rozlišujeme dopravu silniční, železniční, leteckou a plavební. Dalšími možnými kritérii třídění dopravy jsou podle vzdálenosti uskutečňované dopravy na dálkovou, městskou a místní a podle druhu přepravy na osobní a nákladní.<sup>17</sup> Vzhledem k zaměření této práce je nejzajímavějším kritériem

---

<sup>11</sup> § 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>12</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb., dostupné z:

<https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=7&CT=471&CT1=0>

<sup>13</sup> § 60a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>14</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

<sup>15</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>16</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>17</sup> tamtéž

pro klasifikaci právě prostředí, ve kterém dopravní cesta vede. Proto bude pozornost věnována především pozemní dopravě, jelikož právě v provozu na pozemních komunikacích, vzhledem k počtu jeho účastníků, 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. Konkrétní statistické údaje budou uvedeny v následujících kapitolách a dále jsou obsahem přílohy této práce.

## 2.1. Bezpečnost v dopravě

Bezpečnost v silniční dopravě je do jisté míry přímo spojena s nejrizikovějším faktorem při řízení vozidla. Tímto kritickým článkem provozu na pozemních komunikacích je, jak bylo řečeno úvodem, člověk.<sup>18</sup> Schopnosti člověka nemohou být zárukou bezpečnosti v takové míře, jako je tomu v případě např. nejmodernějších technologií využívaných v automobilovém průmyslu. O výše uvedeném svědčí i počet dopravních nehod podle způsobu zavinění, kdy většinu lze přisuzovat právě lidskému pochybením. Za podstatný údaj vyjadřující míru nebezpečnosti spočívající v patologickém chování sledovaných účastníků provozu uvedených v předchozí kapitole autor považuje mj. počty usmrcených osob. Není překvapivé, že výrazně nejvíce osob bylo usmrceno při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel. U řidičů nemotorových vozidel a chodců je podíl usmrcených osob výrazně nižší, jejich společenská škodlivost je však vzhledem k obecně nižšímu počtu těchto nehod velmi výrazná, jak autor uvádí dále v práci.<sup>19</sup>

Současně je nutné zmínit, že rok 2020 byl vzhledem k pandemické situaci velmi specifický, a ačkoliv se meziročně podařilo snížit i celkový počet dopravních nehod, výhledově lze předpokládat jeho opětovný nárůst vzhledem k relativně stabilnímu trendu posledních deseti let.<sup>20</sup> Ze statistických dat však vyplývá, že důraz na výchovu a vzdělávání účastníku provozu, stejně jako účinný dozor nad dodržováním silničních pravidel, jsou jednou z nejzásadnějších podmínek ke

---

<sup>18</sup> 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

<sup>19</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>20</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2010-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

snížení počtu dopravních nehod a jejich následků. Údaje o dopravní nehodovosti a jejich příčinách autor předkládá v příloze této práce.

V souvislosti s bezpečností v dopravě je vhodné uvést činnost expertního orgánu pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP a dále Fond zábrany škod, jejichž činnost je úzce spojena s projednávanou problematikou. BESIP tvoří samostatné oddělení Ministerstva dopravy a je hlavním koordinačním subjektem a garantem realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.<sup>21</sup> V rámci své činnosti tento orgán realizuje mj. mnohé bezpečnostní kampaně, jejichž cílem je výchova a vzdělávání začínajících i zkušených řidičů a kterým se autor věnuje v následující kapitole.

Fond zábrany škod vychází zejména z ustanovení § 23a a § 23b zákona č. 168/1999 Sb., a jeho účelem je poskytnutí finančních prostředků na úhradu nákladů spojených s pořízením techniky nebo jiných prostředků nutných pro činnost složek IZS v rámci jejich působení v oblasti bezpečnosti provozu vozidel na pozemních komunikacích. Prostředky se dále poskytují na úhradu nákladů spojených s modernizací a provozem operačních a informačních středisek Hasičského záchranného sboru, realizací kampaní zaměřených na předmětnou problematiku apod. Tyto finanční prostředky jsou získávány odvodem ve výši nejméně 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti.<sup>22</sup>

### 2.1.1. Rizikové skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích

Jelikož nejrizikovějším faktorem silničního provozu je právě člověk, je účelné zmínit skupiny řidičů, které lze označit za rizikové. Jsou jimi zejména mladí a začínající řidiči, řidiči staršího věku a dále řidiči s problematickou praxí.<sup>23</sup>

U mladých řidičů je vyšší riziko účasti na dopravní nehodě dáno zejména tím, že vzhledem k jejich slabým zkušenostem a nedostatečné řidičské praxi mnohdy nedokážou správně vyhodnotit rizikovou dopravní situaci a přeceňují své schopnosti. Je pro ně příznačná jejich vyšší tendence k riskantnímu způsobu řízení a soutěživosti s ostatními účastníky provozu a dále jejich nižší míra odpovědnosti za svá rozhodnutí.<sup>24</sup> V charakteristických znacích dle předchozí věty se odráží i sklon podléhat vlivu svých spolujezdců, které zákon označuje za přepravované

---

<sup>21</sup> O expertním orgánu Ministerstva dopravy pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP. Dostupné z: <https://besip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

<sup>22</sup> § 23a zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

<sup>23</sup> 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

<sup>24</sup> tamtéž

osoby.<sup>25</sup> Z hlediska bezpečnosti silničního provozu jsou právě situace, kdy začínající řidič podlehne negativnímu vlivu svých spolujezdců ve snaze zapůsobit na své vrstevníky, velice rizikové. Mladí řidiči jsou dále často méně rozvášní a ohleduplní ke svému okolí. Pro dopravní nehody zaviněné touto skupinou řidičů platí, že se nejčastěji jedná o nehodu jednoho vozidla, jejíž příčinou je nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nezvládnutí řízení a následná ztráta kontroly nad vozidlem.<sup>26</sup>

Řešením problematiky mladých řidičů je dle vládního návrhu tzv. „řidičský průkaz na zkoušku“, který zavádí zkušební období po dobu dvou let ode dne udělení řidičského oprávnění. V tomto období má být horní hranice pro pozbytí řidičského oprávnění dle § 123c zákona č. 361/2000 Sb., snížena na 6 bodů. V případě pozbytí, odnětí či pozastavení řidičského oprávnění se běh této dvouleté zkušební doby staví.<sup>27</sup> Účelem této navrhované právní úpravy je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zefektivnění procesu postihu porušení jeho pravidel s odůvodněním, že současné znění zákona neumožňuje přiměřeným způsobem postihnout ty nejzávažnější provinění a uložit pachateli s přihlédnutím k jeho individuálním poměrům a konkrétním okolnostem přestupku citelnou sankci, která by jej od dalšího protiprávního jednání odradila.<sup>28</sup> V případě začínajících řidičů je však výhradně restriktivní přístup k porušování pravidel silničního provozu nedostatečně efektivním řešením. Navrhované znění novely zákona pouze zpřísňuje pravidla pro začínající řidiče, avšak žádným způsobem nepředpokládá potřebu zdokonalení procesu výchovy jejich výchovy. S mladou generací řidičů je dle názoru autora nutné pracovat zejména aktivním způsobem, a to již na začátcích jejich řidičské praxe tak, aby se u nich vytvořily zdravé řidičské návyky.

Jako možným řešením ke snížení rizika dopravní nehody u začínajících řidičů by mohlo být zavedení povinnosti absolvovat kurz defenzivní jízdy se zvláštním zaměřením na zvládání krizových situací, a to do dvou let od udělení řidičského oprávnění, tedy v době trvání navrhovaného řidičského oprávnění na zkoušku. Tímto řešením by se současně eliminovaly případy, kdy řidič po složení zkoušky z odborné způsobilosti od řízení motorového vozidla upustí např. z důvodu

---

<sup>25</sup> § 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>26</sup> 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

<sup>27</sup> Vládní návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=987&CT1=0>

<sup>28</sup> Důvodová zpráva k vládnímu návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=987&CT1=0>



nedostatečných finančních prostředků ke koupi automobilu atd. Mladí řidiči by tak byli nuceni dále zdokonalovat své schopnosti bezprostředně po udělení řidičského oprávnění, kdy je proces osvojení řidičských návyků klíčový. Jak bylo dále v souvislosti s touto skupinou řidičů uvedeno, zejména v jejich případě mohou být nebezpečné dopravní situace umocněny negativním působením spolucestujících. V případě zavinění dopravní nehody je pak riziko vážných následků zesíleno vyšším počtem osob jedoucích ve vozidle. Tyto situace z pravidla nenastávají v případech, kdy řidič v začátcích své řidičské praxe řídí vozidlo pod dohledem svých rodičů, kteří mívají spíše pozitivní vliv na jeho chování. Za problematické spolujezdce lze označit předně mladistvé a dospívající osoby, které mohou mít podobné sklony k riskantnímu jednání spolu s nižší mírou odpovědnosti za svá rozhodnutí. Z tohoto důvodu by dalším nástrojem ke zvýšení bezpečnosti v provozu mohlo být zákonné omezení možného počtu přepravovaných osob ve vozidle, s výjimkou rodinných příslušníků.

Ze statistických údajů uvedených v příloze vyplývá, že řidiči motorových vozidel ve věku do 29 let způsobili v roce 2020 poměrně značný počet dopravních nehod, přičemž nejčastější kategorií příčin předmětných nehod je nesprávný způsob jízdy. Jednoznačně nejčastější specifickou příčinou dopravní nehody byly situace, kdy se řidič plně nevěnoval řízení vozidla. Jak bylo uvedeno, mladí a méně zkušení řidiči mají tendenci přeceňovat své řidičské schopnosti. Pro takové situace je typickou příčinou dopravní nehody nezvládnutí řízení vozidla.<sup>29</sup> Ze statistických údajů konkrétních příčin dopravních nehod uvedených v příloze této práce nelze určit přesný věk jejich viníků, nicméně pouze četnost výskytu svědčí o prostoru ke zlepšení bezpečnostní situace v dopravě. Jak z předložených údajů vyplývá, potřeba novely zákonných ustanovení věnující se výchově začínajících řidičů, je poměrně žádoucí.

Další skupinou jsou řidiči staršího věku. S přibývajícím věkem roste potřeba snadného způsobů přepravy na významu, schopnost a právo řídit motorové vozidlo se tak mnohdy stává klíčovým k udržení sociálního kontaktu člověka se svým okolím. S odnětím řidičského oprávnění podle § 94 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., může tak u starších osob dojít k výraznému omezení kontaktu se

---

<sup>29</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>



společností i možnosti se občansky angažovat.<sup>30</sup> Podpora dostupnosti bezproblémového způsobu přepravy ve formě individuální mobility zejména u starších osob je mj. jedním z cílů dopravní politiky Evropské unie.<sup>31</sup> Zdálo by se tedy vhodné přihlédnout k této zesílené potřebě mobility, ta však nesmí být na újmu bezpečnosti provozu a uvedené problematice je tak nutné věnovat soustavnou pozornost i vzhledem ke stále rostoucímu průměrnému věku dnešní populace.

Určit přesnou věkovou hranici, kdy se řidič vlivem zhoršení svých psychických a fyzických schopností může stát rizikovým, není prakticky možné. Řízení motorového vozidla je činností, která klade nároky na mnoho kognitivních funkcí současně a stává se rizikovou již v případech, kdy pouze jedna z těchto funkcí přestává splňovat požadované výkonnostní kvality.<sup>32</sup> Každý organismus podléhá vlivu stárnutí jiným tempem a jedná se tak o jev silně individuální. Zákon nicméně ukládá podstoupit pravidelné lékařské prohlídky každému držiteli řidičského oprávnění nejpozději v den dovršení 68 let a následně pak každé dva roky. Posudek o zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel vydává posuzující lékař po provedení lékařské prohlídky.<sup>33</sup>

Charakteristickým znakem této skupiny řidičů je, že většina případů porušení silničních pravidel nespočívá v úmyslu, jako tomu bývá u mladých řidičů, ale v řidičské chybě. Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod řidičů seniorů je nedání přednosti v jízdě, chyby při odbočování a špatný odhad rychlosti a vzdálenosti ostatních vozidel.<sup>34</sup> Jak již bylo uvedeno, ze statistických údajů Policie ČR věk řidiče zjistit nelze, nicméně uvedená data svědčí o vysoké nebezpečnosti zmíněných pochybení. Řidič se vlivem pokročilého věku obecně stává rizikovým za situace, kdy úroveň jeho fyzických nebo psychických schopností přestává splňovat kvalitativní nároky. Nejčastěji se jedná o deficit v oblasti smyslového vnímání, kdy vlivem pokročilého věku může dojít ke snížení výkonnosti sensorických funkcí, např. zraku a sluchu, a současně k prodloužení

---

<sup>30</sup> ŠUCHA, Matuš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

<sup>31</sup> bod 38 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013.

Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>

<sup>32</sup> ŠUCHA, Matuš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

<sup>33</sup> § 84, § 87 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>34</sup> ŠUCHA, Matuš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

reakční doby.<sup>35</sup> Schopnost řidiče adekvátně reagovat na aktuální dopravní situaci tak může být do značné míry nepříznivě ovlivněna.

Řešení mohou představovat různé aktivní asistenční systémy vozidla, které kompenzují nedostatečnou reakční dobu řidiče v rizikových dopravních situacích, a aktivním způsobem zasahují do řízení vozidla. Mnohé typy nových vozidel tyto systémy již obsahují, nicméně nejedná se o povinnou výbavu a jejich pořízení bývá otázkou nemalých finančních prostředků.

Nařízením Evropského parlamentu a Rady EU 2019/2144 byly zavedeny nové požadavky pro schvalování nových typů motorových vozidel za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Toto nařízení ukládá automobilovým výrobcům na území Evropské unie začlenit taxativně vymezené bezpečnostní systémy do všech nových typů vozidel a vozidel poprvé registrovaných, a to ve čtyřech jednotlivých fázích označených A-D. V souvislosti s probíranou skupinou rizikových řidičů stojí za zmínku zejména vyspělý systém nouzového brždění, jehož funkcí je automaticky detekovat nebezpečí srážky a aktivací brzdového systému vozidlo zpomalit s cílem srážce zabránit nebo zmírnit její následky.<sup>36</sup> Dalším je systém pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu.<sup>37</sup> Oba tyto systémy se od 6. července 2022 stávají povinnou výbavou všech nových typů vozidel a od 7. července 2024 všech vozidel poprvé registrovaných.<sup>38</sup>

Poslední skupinou jsou řidiči se špatnými řidičskými návyky, kteří výrazně častěji porušují pravidla silničního provozu, což je zejména z hlediska bezpečnosti vysoce problematické. Způsob chování jedince při řízení vozidla je ovlivněno mnoha subjektivními parametry, jako jsou charakterové vlastnosti, temperament, emoce, životní postoje, řidičské zkušenosti a schopnosti a další. Bezpečnostní riziko u nepřizpůsobivých řidičů nespočívá v nedostatku zkušeností nebo schopností, jako je tomu u shora zmíněných skupin, ale v často úmyslném nerespektování pravidel silničního provozu. Tito řidiči v dopravním prostředí vědomě riskují, čímž ohrožují ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Příčinou takového chování nebývá duševní nemoc či nedostatečné fyzické zdraví, ale mnohdy osobnostní nedostatky, jako jsou přehnaná soupeřivost,

---

<sup>35</sup> 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

<sup>36</sup> Článek 3 odst. 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

<sup>37</sup> Článek 3 odst. 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

<sup>38</sup> Příloha č. II. nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

egoismus, sociální nezralost a další. Osobnostní vlastnosti řidiče mívají často dominantnější postavení než jeho řidičské schopnosti a projevují se tak výrazněji ve způsobu jeho chování v silničním provozu.<sup>39</sup>

Reakcí na častou recidivu v oblasti dopravních přestupků je bodový systém, který obsahuje taxativně vymezený výčet přestupků a jejich příslušné bodové ohodnocení. Údaje o spáchaných přestupcích a počtu řidičem dosažených bodů v bodovém systému jsou zaznamenávány v registru řidičů, který spravuje obecní úřad obce s rozšířenou působností.<sup>40</sup> Pokud řidič dosáhne počtu 12 trestných bodů, je mu tato skutečnost příslušným úřadem neprodleně oznámena, přičemž uplynutím pěti pracovních dní ode dne doručení oznámení dochází k pozbytí práva k řízení motorového vozidla.<sup>41</sup> Seznam bodovaných přestupků je předmětem častých odborných diskusí a změn, kdy dochází k postupnému zpříšňování sankcí za nejzávažnější typy přestupků.

V reakci na současné trendy v oblasti přestupků v dopravě obsahuje vládní návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., přísnější peněžité sankce, kdy za nejzávažnější porušení silničních pravidel lze uložit pokutu až do výše 75 000 Kč, přičemž v případě způsobení dopravní nehody se tato hranice posouvá na 100 000 Kč. Současně by mělo dojít k prodloužení doby, po kterou je ve správním řízení možné uložit řidiči zákaz činnosti, a to až na 3 léta.<sup>42</sup> V případě bodového hodnocení dochází k rozdělení přestupků do tří skupin, které jsou ohodnoceny šesti, čtyřmi a dvěma body dle stupně závažnosti. Cílem této změny je vyřazení těch účastníků, kteří opakovaně porušují pravidla provozu na pozemních komunikacích, a to podle principu „2x a dost“, či „3x a dost“ v případě přestupků ohodnocených 4 trestnými body.<sup>43</sup>

Jak již bylo zmíněno, výčet bodovaných přestupků je častým předmětem odborné diskuse ve snaze reagovat na současnou dopravní situaci. Na základě zkušeností z praxe zmíněný návrh novely zákona z bodového systému vynechává ty přestupky, za které se ukládání bodů nejeví být účelné. Jedná se např. o přestupek neposkytnutí účinné pomoci účastníkem provozu, který není účastníkem dopravní

---

<sup>39</sup> 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

<sup>40</sup> § 119 odst. 2 písm. g), h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>41</sup> § 123c odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>42</sup> bod 75 vládního návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=987&CT1=0>

<sup>43</sup> bod 93 vládního návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=987&CT1=0>

nehody s evidentním ohrožením života nebo zdraví. Naopak přešupek nedodržení bezpečné vzdálenosti by měl být nově klasifikován čtyřmi trestnými body.<sup>44</sup>

Tento návrh změny právní úpravy autor hodnotí jako zdařilý, vzhledem k zohlednění zkušeností z praxe. Právě dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly je jedním z nejzákladnějších pravidel bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, a jako takové by mělo být zákonem náležitě vynucováno. Zařazení této skutkové podstaty do taxativního výčtu přestupků po vzoru zahraniční právní úpravy se jeví být jako krok správným směrem. Bodový systém však není jediným nástrojem v boji proti dlouhodobě neukázněným řidičům. Důležitou úlohu při ochraně bezpečnosti provozu hraje povinnost podrobit se psychologickému vyšetření v případě, kdy řidič, který již pozbyl řidičské oprávnění žádá o jeho navrácení.<sup>45</sup> Toto vyšetření poskytuje důležité poznatky o psychických příčinách patologického jednání při účasti v silničním provozu, na jejichž základě musí následovat odpovídající opatření, jako jsou rehabilitační programy či poradenství, která budou problematického řidičem dále pozitivně stimulovat.<sup>46</sup>

### 2.1.2. Návykové látky jako bezpečnostní riziko

Vliv alkoholu a jiných návykových látek lze označit za jedno z nejzávažnějších bezpečnostních rizik nejen v silniční dopravě. V oblasti alkoholických nápojů drží Česká republika světové prvenství v počtu litrů spotřebovaného piva na jednoho obyvatele, přičemž spotřeba dalších alkoholických nápojů a lihovin je obecně na velmi vysoké úrovni.<sup>47</sup> Demonstrovat shora uvedené lze na skutečnosti, že celkový objem spotřebovaných alkoholických nápojů v ČR za rok 2019 činil 173,4 litrů na jednoho obyvatele.<sup>48</sup>

Jak již bylo uvedeno shora, dopravní nehody zaviněné účastníkem provozu pod vlivem alkoholu se vyznačují velmi závažnými následky. Pravděpodobnost

---

<sup>44</sup> Důvodová zpráva k vládnímu návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=987&CT1=0>

<sup>45</sup> § 87a odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>46</sup> 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

<sup>47</sup> Odborný článek expertního orgánu Ministerstva dopravy pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/tematicke-stranky/zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/alkohol-a-drogy>

<sup>48</sup> Spotřeba alkoholických nápojů na 1 obyvatele v České republice. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/graf-spotreba-alkoholickych-napoju-na-1-obyvatele-v-ceske-republice>

úmrtí je u takové dopravní nehody více než dvojnásobná ve srovnání s nehodou zaviněnou účastníkem, jenž touto návykovou látkou ovlivněn nebyl.<sup>49</sup>

Jedním z důvodů je skutečnost, že i poměrně malé množství požitého alkoholického nápoje má významný vliv na lidský organismus. Již účinek 0,2 g/kg alkoholu v krvi u většiny osob narušuje zrakové vnímání, zhoršuje koncentraci a schopnost správně odhadnout vzdálenost a zvyšuje tendenci k riskantnímu jednání.<sup>50</sup> Při hladině alkoholu v krvi do 0,55 g/kg bývá častým účinkem psychické uvolnění a pozitivní vnímání okolních podnětů, které však vede k podceňování případných rizik, což může mít zejména v dopravě velice neblahé následky. Účastník provozu, který podceňuje dopravní situaci má zpravidla pomalejší reakce, což např. výrazně prodlužuje brzdovou dráhu vozidla. Při překročení hladiny alkoholu v krvi nad 0,55 g/kg obvykle dochází k celkovému útlumu organismu, kdy člověk začíná jednat lhostejně ke svému okolí.<sup>51</sup> Specifickým účinkům různých hladin koncentrace alkoholu v krvi na lidský organismus se autor bude věnovat podrobně ve vyhrazené kapitole.

Z uvedených statistických údajů vyplývá, že procentuální podíl usmrcených osob a stejně tak osob těžce zraněných při dopravních nehodách zaviněných účastníkem provozu pod vlivem alkoholu je zhruba dvojnásobný, než je podíl předmětných nehod na celkovém počtu dopravní nehodovosti. Za alarmující lze pak označit naměřenou hodnotu alkoholu v krvi, kdy ve více než polovině případů případů všech dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu byla u viníka zjištěna hodnota přesahující 1,5 g/kg.<sup>52</sup>

Vliv jiných návykových látek než alkoholu bylo příčinou výrazně menšího počtu nehod, jejichž následky však byly rovněž značně závažné. Pravděpodobnost fatálních následků dopravní nehody je v případě vlivu jiných návykových látek, tj. drog, téměř 10x vyšší než u nehod, jejichž viník návykovou látkou ovlivněn nebyl. V jednotlivých případech dopravních nehod pak byla zjištěna přítomnost jak alkoholu, tak jiných návykových látek v krvi viníka. Účinky kombinace

---

<sup>49</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>50</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>51</sup> Odborný článek expertního orgánu Ministerstva dopravy pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/Alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>

<sup>52</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

návykových látek na lidský organismus mohou být rozličné v závislosti na druhu a množství užitých látek a jejich vzájemné působení, zpravidla se však vliv těchto látek výrazně násobí. Výše uvedené plyne i ze statistických údajů, kdy se z hlediska bezpečnosti jedná o výrazně nejrizikovější příčinu dopravních nehod. Pravděpodobnost úmrtí při takto zaviněné nehodě je až patnáctinásobná.<sup>53</sup>

Výše uvedené údaje svědčí o vysoké nebezpečnosti tohoto patologického chování v dopravě a zároveň výrazně podtrhují význam probíraného tématu. Problematika užívání alkoholu nebo jiných návykových látek v souvislosti s dopravou bývá tak častým předmětem zájmu Policie ČR i výše zmiňovaného expertního orgánu pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP, a to ve snaze upozornit na tento velice negativní trend a zejména snížit jeho dopad na společnost. Současná kampaň pod názvem „Nenech se ovlivnit“ je zaměřena zejména na mladé a začínající řidiče, kteří, jak bylo podrobně uvedeno výše, patří mezi rizikové skupiny. Vliv alkoholu nebo jiných návykových látek má radikální vliv na chování účastníka v provozu a u mladých řidičů s nedostatečnými řidičskými zkušenostmi je tento efekt o to více umocněn. Důvodem zaměření zmíněné kampaně na mladou generaci je jejich vyšší účast na společenských akcích spojených s konzumací alkoholu a jiných návykových látek. Jak bylo uvedeno, mladí řidiči mají tendenci podléhat vlivu svých spolujezdců, zejména pokud se jedná o osoby stejného věku. Pro skupinu mladých řidičů jsou specifické situace, kdy se mladiství kolektiv vrací z večerní zábavy právě prostřednictvím motorového vozidla, a to mnohdy pod vlivem návykových látek.<sup>54</sup> Takové situace mají logicky výrazně vyšší pravděpodobnost vzniku dopravní nehody se závažnými následky a z hlediska bezpečnosti jsou vysoce rizikové.

Dalším důvodem, proč jsou zejména osoby mladšího věku výraznou rizikovou skupinou v souvislosti s řízením vozidla pod vlivem drog, je jejich vyšší náchylnost k experimentování s těmito látkami. Dle nejnovějšího výzkumu prevalence užívání návykových látek mají zkušenost s nelegálními drogami nejčastěji osoby ve věku od 15 do 34 let. Uvedená věková skupina je až dvakrát náchylnější k užití nelegální návykové látky, než je běžný průměr. Příslušníci mladších věkových skupin také častěji uvádí zkušenosti s tzv. tvrdými drogami,

---

<sup>53</sup> Srovnání následků dopravních nehod ze statistických údajů Policie České republiky z let 2019 a 2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>54</sup> Odborný článek expertního orgánu Ministerstva dopravy pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/Kampan-Nenech-se-ovlivnit-cili-na-alkohol-a-drog>



jako jsou halucinogeny, opioidy či kokain.<sup>55</sup> Detailní výčet užívaných druhů návykových látek spolu s jejich účinkem na lidský organismus bude popsán v samostatné kapitole.

I přes vynaložené prostředky se dopravní nehody zaviněné řidičem pod vlivem alkoholu nedaří výrazně snižovat a je třeba hledat nové způsoby jejich prevence. Ze statistických údajů vyplývá, že se počet dopravních nehod v této souvislosti nedaří od roku 2010 výrazně snižovat, přičemž roku 2017 byl zaznamenán opětovný nárůst. Dlouhodobý trend v souvislosti s užitím jiných návykových látek je pak od přelomu desetiletí konstantně mírně stoupající.<sup>56</sup> Z uvedených důvodů se v následujících kapitolách autor bude podrobně věnovat mj. alternativním způsobům trestních sankcí, a to i za účelem snížení následků takto zaviněných dopravních nehod a nehodovosti obecně.

### 2.1.3. Ostatní kritéria ovlivňující bezpečnost v dopravě

Dalším parametrem, který významně ovlivňuje bezpečnost dopravy je kvalita silniční infrastruktury. Proces výstavby nových pozemních komunikací i stavební úpravy těch stávajících se řídí obsáhlými technickými normami. Specifická kritéria týkající se technologického řešení stavby, která zohledňují vlastnosti silničních vozidel, se řadí mezi poměrně konzistentní veličiny a jejich splnění je tak otázkou fyzikálních výpočtů, leč komplikovaných. Problematictější je v tomto ohledu zahrnutí lidského faktoru, tedy osobnostních vlastností uživatele pozemní komunikace. Vzhledem k vysoké rozmanitosti účastníků provozu je nutné budovat takovou dopravní infrastrukturu, která nevyžaduje vysoké nároky na řidičské schopnosti.<sup>57</sup>

K lepšímu pochopení problematiky dopravní infrastruktury je nutné specifikovat druhy 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

---

<sup>55</sup> Národní monitorovací středisko pro drogy a závislosti. *Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v České republice v roce 2019*. Publikováno říjen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/publikace/vyrocní-zpravy/vyrocní-zprava-o-stavu-ve-vecich-drog-v-ceske-republice-v-roce-2019/>

<sup>56</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2010-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>57</sup> ŠUCHA, Matuš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

silnic na silnice I. až III. třídy, místních komunikací na komunikace I. až IV. třídy a rozdělení účelových komunikací na polní a lesní cesty a ostatní účelové komunikace.<sup>58</sup> Toto rozdělení do tříd spočívá především v účelu a technickému vybavení pozemní komunikace.

Jedním z nástrojů k posouzení vhodnosti technického řešení budované infrastruktury je audit bezpečnosti pozemních komunikací, jehož výsledkem je vypracování podrobné zprávy, která popisuje předpokládaný dopad konkrétních vlastností pozemní komunikace na bezpečnost provozu při jejím užívání a zároveň předkládá návrhy na eliminaci nebo snížení odhalených rizik.<sup>59</sup> Jedná se o proaktivní nástroj podrobného, systematického, technického a nezávislého ověření bezpečnosti navrhovaných vlastností dopravní infrastruktury, a to v různých fázích projektu od jeho plánování po uvedení do provozu.<sup>60</sup> Bezpečnostní audit spočívá v posouzení stavební dokumentace podle zvláštních právních předpisů o stavebním řádu a územním plánování a také stavby samotné. Povinnost vypracování auditní zprávy se vztahuje na pozemní komunikace zařazené do systému tzv. transevropské dopravní sítě.<sup>61</sup>

Do zmíněného dopravního systému patří vybrané vodní, vzdušné, pozemní i podzemní dopravní cesty. Nicméně vzhledem k zaměření této práce jsou významné zejména pozemní komunikace. Jedná se tedy výhradně o dálnice a silnice I. třídy. Bezpečnostní audit byl zaveden směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2008/96/ES, přičemž jedním z hlavních cílů citované normy bylo zvýšit bezpečnost provozu v uvedeném systému transevropské dopravní sítě, který je zkráceně označován pod zkratkou TEN-T.<sup>62</sup> Aby pozemní komunikace byla do tohoto systému dopravní sítě zařazena, musí naplňovat některý z těchto alternativních znaků:

- je klíčová při přepravách na dlouhé vzdálenosti,
- tvoří obchvaty městských center,
- zajišťuje připojení s jinými druhy dopravní sítě nebo

---

<sup>58</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

<sup>59</sup> ČERNÍNOVÁ, Michaela, ČERNÍN, Karel, TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. ISBN 978-80-7478-652-5

<sup>60</sup> Článek 2 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19.11.2008.

Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX:32008L0096>

<sup>61</sup> § 18g odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

<sup>62</sup> ČERNÍNOVÁ, Michaela, ČERNÍN, Karel, TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. ISBN 978-80-7478-652-5



- spojuje okrajové regiony s těmi centrálními.<sup>63</sup>

Ze statistických údajů dopravní nehodovosti vyplývá, že jsou dálnice i přes výrazně vyšší hustotu provozu jednou z nejbezpečnějších kategorií dopravních komunikací. Počty usmrcených a těžce zraněných osob při předeměných dopravních nehodách nevykazují vyšší procentuální poměr výskytu. Výraznější je však hodnota materiální škody, která je způsobena zejména vyšší maximální povolenou rychlostí motorových vozidel. Dále se dálniční nehody vyznačují poměrně vyšším počtem lehce zraněných osob.<sup>64</sup> Odlišná situace je ovšem na silnicích I. třídy, které i přes zpřísněný proces schvalování výstavby ve formě zmíněného auditu nevykazují v porovnání se silnicemi II. a III. třídy výrazný pokles v počtu dopravních nehod, který byl za sledované období v zásadě srovnatelný. Znepokojivá je dále poměrně vyšší závažnost následků těchto nehod, kdy na silnicích I. třídy za shodné období přišlo o život poměrně vyšší počet osob. V této souvislosti je nutné zmínit, že délka silnic I. třídy tvoří 5 807 km, zatímco délka silnic II. třídy 14 623 km a silnic III. třídy 34 062 km, což demonstruje vyšší míru rizika výskytu dopravní nehody u silnic vyšších tříd v přepočtu na jejich celkovou rozlohu.<sup>65</sup>

Je nezbytné zmínit, že patrně i vlivem protiepidemických opatření omezujících pohyb byl meziroční pokles v počtu usmrcených osob na silnicích I. třídy zřetelně nejvyšší a lze předpokládat návrat tohoto negativního trendu v příštích letech.<sup>66</sup>

Z uvedených důvodů se začlenění psychologa se specializací na chování účastníků provozu na pozemních komunikacích do týmu odborníků při vypracování auditní zprávy podle § 18g zákona č. 13/1997 Sb., za účelem posouzení vhodnosti plánované výstavby či úprav dopravní infrastruktury, jeví jako velice prospěšné.<sup>67</sup> Zákon však účast takové osoby nepředpokládá, což autor považuje zejména v souvislosti se zmíněnými statistickými údaji za silně nevyhovující.

---

<sup>63</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23.7.1996. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:31996D1692>

<sup>64</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>65</sup> Ředitelství silnic a dálnic ČR, odbor silniční databanky a NDIC. Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR. Publikováno říjen 2021, stav k 1.7.2021. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

<sup>66</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2019-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>67</sup> 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

Z hlediska bezpečnosti lze za velice rizikové označit místní komunikace, které se vyznačují nejvyšší dopravní nehodovostí. Úmrtnost při těchto dopravních nehodách se však řadí v poměru k jejich celkovému počtu k nejnižším ze všech druhů pozemních komunikací. Poměrně vysoký je však výskyt lehce zraněných osob.<sup>68</sup> Shora uvedené je zřejmě způsobeno mj. nižší průměrnou rychlostí, kterou se účastníci provozu na tomto druhu komunikace pohybují a dále nižší intenzitou provozu.

Ze shora uvedeného vyplývá, že pravděpodobnost dopravní nehody s vážnými následky je paradoxně vyšší na kvalitnějších pozemních komunikacích, které podléhají přísnějším bezpečnostním standardům a technologickým nárokům na výstavbu.

Při podrobné analýze dopravních nehod s ohledem na místo nehodové události lze formulovat konkrétní rizikové prvky, které úroveň bezpečnosti v dopravě zhoršují nebo nebezpečné dopravní situace bezprostředně vytváří. Jedná se o nevhodná stavební řešení, která se v dopravní infrastruktuře bohužel často opakují, jelikož splňují předepsané technické normy. Jejich nedostatek však spočívá v nezohlednění problematiky lidského faktoru, kdy riziková řešení nevyhovují běžným schopnostem a způsobu chování účastníka provozu.<sup>69</sup> Mezi tyto rizikové prvky patří např.:

- vedení pozemní komunikace v rozporu s přirozeným očekáváním,
- nesprávné či chaotické umístění dopravního značení,
- přetížení vnímání řidiče informacemi nepodstatnými pro jeho účast v provozu,
- křížení pruhu nebo stezky pro cyklisty zjevně nevyhovujícím způsobem, zejména přes více jízdních pruhů a v místech s vysokou hustotou provozu.<sup>70</sup>

S ohledem na výše uvedené autor považuje zapojení oboru dopravní psychologie do procesu nestranného a odborného hodnocení plánovaných stavebních záměrů a úprav dopravní infrastruktury za klíčový prvek ke zvýšení bezpečnosti v dopravě. Zohlednění problematiky lidského faktoru v souvislosti s různými fyzickými a psychickými schopnostmi účastníků provozu, jejich

---

<sup>68</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>69</sup> 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

<sup>70</sup> tamtéž

odlišnými limity mentální kapacity, vnímání, reakční doby atd., by mělo tvořit obligatorní součást výsledné zprávy auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Mimoto vypracování auditní zprávy nepředstavuje výraznou finanční ani administrativní zátěž<sup>71</sup> a povinnost jejího vypracování by tak měla být rozšířena jak na vybrané stavby a úpravy silnic nebo místních komunikací nižších tříd, zejména v místech se zvýšenou hustotou provozu, tak na stavby, které svou povahou nejsou součástí dopravní infrastruktury, ale svými vlastnostmi mohou bezpečnost provozu přímo ovlivnit. Jedná se např. o světelné reklamní poutače umístěné na stavbách v blízkosti pozemních komunikací apod.

Proces bezpečnostního auditu je kromě shora uvedeného úzce navázán na jednotlivé instituty stavebního řízení a se zavedením nových postupů nepočítá. Finanční požadavky auditu bezpečnosti na pozemních komunikacích zpravidla nepřevyšují 0,5 % z celkové ceny projektu, což lze označit za velmi přijatelnou cenu za zvýšení bezpečnosti v dopravě.<sup>72</sup>

V programu Evropské unie pro bezpečnost silničního provozu v letech 2011-2020 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. S ohledem na zaměření této práce je však zajímavějším cílem posílení kontroly dodržování pravidel silničního provozu a jejich efektivnější prosazování.<sup>73</sup> Podle tohoto bezpečnostního programu má každý občan EU 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 schopnostech, zkušenostech, vzájemnému respektu a ohleduplnosti, tak i na dodržování příslušných pravidel.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> ČERNÍNOVÁ, Michaela, ČERNÍN, Karel, TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. ISBN 978-80-7478-652-5

<sup>72</sup> tamtéž

<sup>73</sup> 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

<sup>74</sup> tamtéž

### 3. Dopravní nehody na pozemních komunikacích

Počet účastníků provozu na pozemních komunikacích konstantně narůstá a roste tak i na významu potřeba jejich spořádaného chování. V této kapitole se autor věnuje rozličným příčinám dopravních nehod se zaměřením zejména na nehody zaviněné řidičem motorového vozidla. Ve specifických kapitolách se autor dále zaměřuje na nehody zaviněné chodci a řidiči nemotorových vozidel, jelikož u těchto skupin účastníků provozu je výrazně vyšší pravděpodobnost vlivu alkoholu nebo jiných návykových látek jako možné příčiny vzniku nehody.

Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, rok 2020 byl nejen z hlediska dopravní nehodovosti značně specifický vzniklou epidemickou situací a vlivem mnohých restriktivních opatření došlo k výraznému omezení volného pohybu osob na celém území ČR. Sledované údaje dopravní nehodovosti v rozhodném období sice vykazují relativně výrazný pokles v porovnání s předchozími roky, nicméně vzhledem k zrušení omezení volného pohybu lze v následujícím roce očekávat jejich opětovný nárůst. Hypotézu dle předchozí věty potvrzuje i dlouhodobý trend v počtu dopravních nehod, který má s výjimkou roku 2020 stoupající tendenci. Tento negativní trend je zapříčiněn mj. i stále rostoucím počtem účastníku provozu na pozemních komunikacích, a to zejména řidičů motorových vozidel a dále i dopravních prostředků přítomných v provozu. O zvyšující se intenzitě provozu svědčí vozový park ČR, kdy počet motorových vozidel konstantně narůstá. Ke konci roku 2021 činil stav vozového parku téměř 8,6 miliónu registrovaných motorových vozidel s průměrným stářím vozidla ve výši 18,58 let.<sup>75</sup>

Z trestněprávního hlediska jsou trestné činy spáchané způsobením dopravní nehody klasickým příkladem výsledného trestného činu, kdy se jedná výhradně o trestné činy proti životu a zdraví podle hlavy I. trestního zákoníku. Pro skutkovou podstatu trestných činů v souvislosti s dopravní nehodou je charakteristické, že se jedná především o nedbalostní formu zavinění. Zavinění ve formě úmyslu je v případě způsobení dopravní nehody spíše výjimečné, byť počet takových případů, kdy řidič cíleně užije motorové vozidlo k útoku, v posledních letech citelně narůstá.<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> Svaz dovozců automobilů. Přehled stavu vozového parku. Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

<sup>76</sup> RŮŽIČKA, Miroslav. *Seminář Justiční akademie, Trestná činnost v dopravě*. Praha: Justiční akademie, 2021. Dostupné z: [https://asja.jacz.cz/index.php?pageid=1006&task=19&course\\_id=12019](https://asja.jacz.cz/index.php?pageid=1006&task=19&course_id=12019)

Trestné činy spáchané v souvislosti s nehodou na pozemních komunikacích tvoří jednu ze základních skupin tohoto druhu kriminality. V uvedeném případě se jedná o trestné činy výsledečné. Další významnou skupinou dopravní kriminality jsou trestné činy ohrožovací, ať se již jedná o ohrožení konkrétní či abstraktní.<sup>77</sup> Skutkovým podstatám jednotlivých trestných činů se autor bude věnovat podrobněji ve vyhrazených kapitolách.

V souvislosti s kapitolou věnovanou nehodám na pozemních komunikacích je nutné zmínit vliv alkoholu nebo jiných návykových látek. Jedná se o jednu z nejnebezpečnějších příčin dopravních nehod, které je obecně věnována zvýšená odborná pozornost, a přesto výskyt tohoto patologického jednání nezaznamenává kýžený pokles. V případě chodců a řidičů nemotorových vozidel je užívání alkoholu nebo jiných návykových látek při účasti v provozu zřetelně rozšířenější nežli u řidičů motorových vozidel, třebaže pravděpodobnost vážného či smrtelného zranění těchto účastníků provozu následkem dopravní nehody je značná.<sup>78</sup> Závažnost následků dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek je, jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, výrazně vyšší. Z důvodu shora zmiňovaných údajů bude autor těmto rizikovým skupinám účastníků provozu věnovat zvýšenou pozornost.

### 3.1. Právní charakteristika dopravní nehody

Zákonná definice dopravní nehody vychází z § 47 zákona č. 361/2000 Sb., který ji vymezuje jako událost v provozu, např. havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a jejíž následkem dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku, a to v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.<sup>79</sup> Formulaci pojmu dopravní nehody nalezneme též v Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody, která je součástí právního řádu ČR ve smyslu čl. 10 Ústavy. Podle této úmluvy se za takovou skutečnost považuje nehoda, jíž se účastní jedno nebo více vozidel bez ohledu na to, zda se jedná o motorová či nemotorová vozidla a tato nehoda přímo souvisí s provozem na pozemních

---

<sup>77</sup> GŘIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>78</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>79</sup> §47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

komunikacích, na pozemcích přístupných veřejnosti nebo na soukromých pozemcích s právem přístupu jen určitých osob.<sup>80</sup>

Účastníkem dopravní nehody bývá nejčastěji řidič motorového či nemotorového vozidla, které havarovalo nebo se střetlo s jiným účastníkem provozu. Účastníkem nehody je však i řidič, který způsobil rizikovou dopravní situaci, jejíž následkem ke vzniku nehodové události došlo.<sup>81</sup>

Dle uvedených definic lze formulovat základní znaky silničních dopravních nehod, a to že se jedná o událost spojenou s provozem na pozemních komunikacích, a dále že dochází ke vzniku újmy na zdraví nebo škody na majetku. Aby způsobení dopravní nehody nebo jednání ve spojitosti s ní mohlo být klasifikováno jako trestný čin, musí v jejím důsledku dojít k dostatečně intenzivnímu následku, tj. poškození či ohrožení života, zdraví nebo majetku jako obligatorního znaku skutkové podstaty. Pokud v souvislosti s dopravní nehodou následek nevznikne, znaky skutkové podstaty nejsou naplněny a o trestný čin se tak nemůže jednat.

Zavádějící se může zdát zákonná formulace, že dopravní nehoda je událostí „v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu“. V tomto ohledu autor uvádí judikaturu Nejvyššího soudu ČR, který se zabýval širším výkladem pojmu provoz motorového vozidla. V posuzované věci se jednalo o situaci, kdy vozidlo vinou řidiče vytvořilo překážku na železniční trati a došlo tak ke srážce s jedoucím vlakem. Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku konstatoval, že za provoz motorového vozidla je nutno považovat i situace, kdy se vozidlo následkem pochybení řidiče stává překážkou provozu a představuje přímou bezpečnostní hrozbu pro ostatní uživatele pozemní komunikace nebo pro jiné druhy dopravy. Uvedenou situaci vytvářející nebezpečí střetu dopravních prostředků je nutné posuzovat bez ohledu na skutečnost, zda byl motor vozidla tvořící překážku provozu v okamžiku nehodové události v chodu či zda se takové vozidlo stalo nepojídným až bezprostředně před nehodovou událostí a z jakých důvodů. Za pochybení řidiče lze pak označit jakékoliv jednání v provozu, které je v přímé souvislosti se vznikem nehodové události.<sup>82</sup>

---

<sup>80</sup> Článek 1 odst. 2 vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 130/1976 Sb., o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody

<sup>81</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

<sup>82</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ČR, 25 Cdo 3925/2013, [R 71/2015 civ.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgvpxexzxfpwwg2lw&groupIndex=0&rowIndex=0>

Z uvedeného vyplývá, že při objasňování dopravních nehod je nutné posuzovat existenci příčinné souvislosti vzniklého následku s chováním řidiče v provozu, a to bez ohledu na skutečnost, zda bylo jím řízené vozidlo v okamžiku nehodové události v pohybu, či nikoliv.

Nehoda na pozemních komunikacích zpravidla nemívá pouze jedinou konkrétní příčinu, ale jedná se o souhrn mnoha subjektivních i objektivních faktorů, které je nutné vždy pečlivě zkoumat a jednotlivě posuzovat jejich význam pro vznik nehodové události. Dopravní nehodu však mohou zapříčinit i okolnosti, které její viník, případně pachatel trestného činu, nemůže svým jednáním přímo ovlivnit. Jedná se o situace, kdy je významným činitelem při nehodovém ději vliv dopravního prostředí. Příkladem výše uvedeného může být např. neoznačená překážka provozu, nečekaný výskyt lesní či domácí zvěře na pozemní komunikaci, povětrnostní podmínky, špatný stav dopravní cesty, jednání ostatních účastníků provozu apod.<sup>83</sup> Podrobný rozbor jednotlivých příčin dopravních nehod autor uvádí v příloze této práce.

Ze shora uvedeného vyplývá, že příčinou dopravní nehody mohou být i okolnosti sahající mimo sféru vlivu účastníka provozu, v tomto ohledu je proto nutné zmínit další významný znak nehod na pozemních komunikacích, kterým je forma jejich zavinění. Pro nehody v silničním provozu 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.<sup>84</sup> Skutkovou podstatu trestného činu spáchaného v souvislosti s dopravní nehodou tvoří tedy po subjektivní stránce výhradně nedbalostní zavinění, které je mnohdy v kombinaci s porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení či funkce nebo uložené podle zákona.<sup>85</sup> Z tohoto důvodu se pojmem porušení důležité povinnosti a hrubého porušení zákona autor bude věnovat podrobněji.

Jak již bylo uvedeno, případy úmyslného způsobení dopravní nehody jsou spíše výjimečné, nicméně těchto situací v provozu v posledních letech bohužel přibývá, a to zejména v zahraničí.

---

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

<sup>84</sup> 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

<sup>85</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

V daných souvislostech je nutné si uvědomit vztah mezi dopravní nehodou a trestným činem, jelikož ne každé porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, jež má za následek vznik dopravní nehody, může naplnit skutkovou podstatu trestného činu.

### 3.2. Kriminologické aspekty dopravních nehod

Po právním vymezení dopravní nehody je nezbytné věnovat pozornost i jejímu kriminologickému pojetí, jenž je pro klasifikaci této mimořádné události klíčové. Typologické znaky dopravní nehody vymezené z kriminologického hlediska slouží k rozlišení dopravních nehod od jiných škodných událostí, a tedy i k určení odpovídajícího postupu příslušných orgánů.<sup>86</sup>

Nehodám na pozemních komunikacích vždy předchází jednání účastníka provozu, který svým chováním zapříčiní rizikovou dopravní situaci, v jejímž důsledku nehodová událost vznikne. Každá dopravní nehoda se tedy skládá ze dvou složek, kterými jsou nehodové jednání a nehodová událost.

Nehodovým jednáním je takové chování účastníka provozu na pozemních komunikacích, který svým jednáním ve formě konání nebo opomenutí dopravní nehodu způsobil. Konkrétní projev nehody, jako je např. srážka dvou automobilů, je pak označován za nehodovou událost. Mezi nehodovým jednáním a nehodovou událostí jako složkám dopravní nehody existuje příčinná souvislost.<sup>87</sup>

Vznik dopravní nehody zpravidla nastává jako výsledek působení tří činitelů, kterými jsou účastník provozu, dopravní prostředek a objektivní podmínky prostředí, v němž dopravní cesta vede.<sup>88</sup> Za nejvýznamnější faktor pak lze označit účastníka provozu, jelikož právě pochybení člověka je dlouhodobě výrazně nejčastější příčinou dopravních nehod.<sup>89</sup> Charakteristika jednotlivých příčin je uvedena v příloze této práce.

Nehody na pozemních komunikacích se vyznačují několika základními typologickými znaky a lze je charakterizovat dle následně uvedeného:

---

<sup>86</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>87</sup> tamtéž

<sup>88</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>89</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2010-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>



- Vznik dopravní nehody bývá v drtivých případech vlivem náhody, jedná se tedy o události na pozemních komunikacích neočekávané, které nastávají náhle a obsahují jistý stupeň momentu překvapení. Následkem těchto faktorů je možnost ostatních účastníků dopravní nehody adekvátně reagovat na nenadále vzniklou rizikovou situaci zpravidla vyloučena. Intenzita nehodové události v souvislosti s její neočekávaností spolu s dalšími okolnostmi, jako jsou např. aktuální psychický a fyzický stav účastníka dopravní nehody, jeho řidičské schopnosti a zkušenosti či míra soustředění v době vzniku nehody dále výrazně ovlivňují schopnost osoby na nehodě zúčastněné si tuto událost úspěšně a detailně vybavit.<sup>90</sup> Úspěšné zajištění a využití kriminalisticky relevantních informací o nehodě je v souvislosti s jejich vyšetřováním velice významným faktorem, o němž bude pojednáváno v následující kapitole.
- Jak již bylo uvedeno, nehodová událost je v příčinné souvislosti s nehodovým jednáním účastníka provozu, jehož vinou riziková situace nastala. Vznik nehody lze tedy s ohledem na toto rizikové chování zpravidla do jisté míry předvídat. Předvídatelnost vzniku nehody na pozemních komunikacích je tedy dalším typologickým znakem, který 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 specifické předpoklady.<sup>91</sup> Příkladem předvídatelnosti dopravní nehody je agresivní a rychlý způsob jízdy řidiče motorového vozidla nebo účastní-li se provozu osoba, která je zjevně pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. U takového jednání lze důvodně předpokládat vznik dopravní nehody, ovšem zdali nehoda nastane, záleží jistým způsobem na náhodě, v čemž spočívá její neočekávanost, jak je popsáno výše. Předvídaní vzniku dopravní nehody má však své hranice, které se výrazně u jednotlivých účastníků provozu liší. Schopnost předvídat rizikové situace na pozemních komunikacích a přiměřeným způsobem na ně reagovat se značným způsobem odvíjí od zkušeností, aktuální mírou soustředění

---

<sup>90</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>91</sup> tamtéž

a psychickým stavem účastníka provozu. Pojem předvídatelnosti je velice důležitý i z hlediska trestního práva, neboť je obligatorní součástí subjektivní stránky trestného činu v případě nepřímé nedbalosti, 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“.<sup>92</sup>

- Dalším znakem dopravní nehody je její spojitost s určitou dopravní cestou. V případě nehod na pozemních komunikacích, jak již z jejich označení vyplývá, je jejich výskyt spojen se silničním provozem. Provozem motorového či nemotorového vozidla se logicky rozumí pohyb tohoto dopravního prostředku po pozemní komunikaci, přičemž vznik dopravní nehody je nežádoucím výsledkem takového pohybu.<sup>93</sup> Ze zákonné definice uvedené výše vyplývá, že nehoda musí být v přímé souvislosti s provozem dopravního prostředku na pozemní komunikaci. Podle citované judikatury se však za provoz motorové vozidla považují i případy, kdy následkem pochybení řidiče takové vozidlo tvoří překážku na pozemní komunikaci, která výrazně zvyšuje pravděpodobnost vzniku nehody a bezprostředním způsobem tak ohrožuje bezpečnost ostatních účastníků. Pro posouzení situace dle předchozí věty současně není rozhodné, zda byl v okamžiku nehodové události motor vozidla v chodu, či zda se vozidlo stalo nepojízdným již bezprostředně před rozhodnou skutečností a z jakých důvodů.<sup>94</sup> Z uvedeného vyplývá, že havárie, srážka atd. může být posuzována za dopravní nehodu pouze v případě, že existuje je její příčinná souvislost s provozem na pozemní komunikaci. O dopravní nehodu se tedy nejedná, pokud např. dojde ke vzniku škody na zaparkovaném vozidle vlivem činnosti vandala.
- Posledním pojmovým znakem každé nehody na pozemních komunikacích je vznik následku. Tím se rozumí újma na lidském životě nebo zdraví či škoda na majetku. Vzniklý následek musí být v příčinné souvislosti s nehodovým jednáním spočívajícím v konání či opomenutí

---

<sup>92</sup> § 16 odst. 1 a) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>93</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>94</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ČR, 25 Cdo 3925/2013, [R 71/2015 civ.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgvpxexzxfpwg2lw&groupIndex=0&rowIndex=0>

účastníka provozu na pozemních komunikacích a následnou nehodovou událostí.<sup>95</sup> Z hlediska trestního práva je vnik újmy na zdraví nebo škody na majetku obligatorním znakem každé skutkové podstaty u poruchových trestných činů, které se vztahují k dopravním nehodám. Bez tohoto účinku není možné jednání jako spáchání poruchového trestného činu kvalifikovat. Rizikové jednání účastníka provozu, které sice ke vzniku škody nevedlo, však může naplnit znaky skutkové podstaty některého z trestných činů ohrožovacích, které se na dopravní delikty vztahují.<sup>96</sup> V případě konkrétně i abstraktně ohrožovacích trestných činů není podmínkou vznik škody, tj. účinku na hmotném předmětu útoku.<sup>97</sup>

Pouze po naplnění všech shora uvedených znaků lze událost označit za nehodu na pozemních komunikacích. Správné zařazení nehodové události je významné mj. i pro příslušné orgány v souvislosti s určením postupu, zda událost řešit jako dopravní nehodu, nebo jako jinou škodní událost.<sup>98</sup>

Není nijak překvapivé, že dopravní nehody jsou nejvýznamnější příčinou vzniku škod na zdraví či majetku v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích. Z hlediska zavinění dopravních nehod se jedná výhradně o nedbalostní trestné činy, přičemž úmyslné způsobení dopravní nehody je spíše výjimečné. Ovšem jak již bylo uvedeno, případů využití motorového vozidla k útoku, tedy úmyslného zavinění nehodové události, v posledních letech znatelně přibývá.<sup>99</sup>

Z hlediska osobnostních parametrů jsou pachatelé dopravních nehod obecně velice různorodou skupinou a nelze je tedy jednoznačně charakterizovat. Jedná se tedy o osoby různého pohlaví, věku, povolání i dosaženého vzdělání. Častým společným znakem účastníků provozu, kteří dopravní nehodu zavinili však je, že se jedná o osoby, které se obvykle jiných protiprávních jednání nedopouští a mnohdy nemívají ani výrazně vyšší počet záznamů v evidenční kartě řidiče.

---

<sup>95</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>96</sup> GRŮVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>97</sup> 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

<sup>98</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>99</sup> RŮŽIČKA, Miroslav. *Seminář Justiční akademie, Trestná činnost v dopravě*. Praha: Justiční akademie, 2021. Dostupné z:

[https://asja.jacz.cz/index.php?pageid=1006&task=19&course\\_id=12019](https://asja.jacz.cz/index.php?pageid=1006&task=19&course_id=12019)

Výjimku tvoří rizikové skupiny účastníků provozu, u kterých lze zaznamenat vyšší míru patologického jednání mnohdy nejen v souvislosti s dopravou a u kterých tedy existuje vyšší riziko zavinění nehody.<sup>100</sup> Těmto rizikovým skupinám již byla věnována dostatečná pozornost výše, autor tedy nepovažuje za vhodné je zde blíže specifikovat. Je nutné však zmínit, že výroky dle předchozích vět tohoto odstavce platí i v případě pachatelů poruchových i ohrožovacích trestných činů v dopravě. I z tohoto důvodu se s ohledem na zaměření této práce bude autor blíže věnovat problematice sankcí a alternativních způsobů trestů za účelem zvýšení efektivity jejich preventivní a zejména ochranné funkce.

V souvislosti s problematikou dopravních nehod je dále nutné zmínit, že vyšetřování těchto událostí spadá do kompetence dopravních inspektorátů PČR okresních a městských ředitelství a v případě nehodových událostí způsobených na úsecích dálnic pak příslušných dálničních oddělení PČR správ krajů.<sup>101</sup>

S ohledem na trestně právní zaměření této práce je nutné zmínit, že trestní zákoník specifickou skutkovou podstatu aplikovanou na nehody na pozemních komunikacích neobsahuje. Jak již bylo uvedeno, jedním ze znaků dopravní nehody je vznik škody na lidském zdraví nebo majetku. V případě spáchání trestného činu v souvislosti se vznikem nehody se tedy výhradně jedná o trestné činy výsledečné.<sup>102</sup> Jelikož jsou nehody na pozemních komunikacích charakteristické výhradně nedbalostní formou zavinění, jedná se výhradně o trestné činy podle § 143, § 147 a § 148 trestního zákoníku. Výjimku tvoří úmyslná forma zavinění v případě trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku. Jednotlivým skutkovým podstatám bude věnována pozornost v samostatných kapitolách.

### 3.2.1. Druhy nehod na pozemních komunikacích

Silniční dopravní nehody lze rozdělit podle kritérií nehodové události a podle nehodového jednání. Z hlediska charakteru nehodové události lze dopravní nehody rozdělit následujícím způsobem:<sup>103</sup>

---

<sup>100</sup> GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>101</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

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

<sup>103</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

- Havárie jsou takové události, při nichž má účast pouze jediný dopravní prostředek. Vzorovým příkladem může být případ nezvládnutí řízení vozidla, v jehož důsledku může dojít např. k vyjetí mimo pozemní komunikaci.
- Srážkou jsou takové nehody, při nichž dojde ke střetu dvou či více účastníků provozu, přičemž alespoň jeden z nich byl řidičem motorového či nemotorového vozidla. Srážky lze dále rozdělit podle směru nárazu na čelní náraz, náraz zezadu a boční náraz. Typickým příkladem srážky je střet dopravního prostředku s chodcem, který má logicky zpravidla závažné následky. Jak z předložených statistických údajů vyplývá, pravděpodobnost smrtelných následků je v případě střetu dopravního prostředku s chodcem až sedminásobně vyšší.<sup>104</sup>
- Poslední skupinu tvoří nehody na pozemních komunikacích, jejichž průběh nenaplnuje shora uvedená kritéria. Jedná se tedy skupinu jiných nehody, do které lze zahrnout různé nehodové scénáře. Příkladem může být např. zranění přepravované osoby ve vozidle vlivem prudkého brzděného manévru apod.<sup>105</sup>

Dalším způsobem rozlišení jednotlivých dopravních nehod je podle přípustnosti jejich vyřešení na místě příslušným orgánem PČR. Tímto způsobem nehody dělíme na ty, které je možné projednat na místě v rámci příkazního řízení a které nikoliv.<sup>106</sup> Příkazem na místě lze projednat všechny méně závažné dopravní přestupky, za které zákon neumožňuje uložit trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.<sup>107</sup> V případě přestupků, u kterých zákon předpokládá uložení zákazu činnosti až při opětovném spáchání totožného konkrétního přestupku v rozhodné době, se zákaz projednání přestupku v příkazním řízení dle předchozí věty aplikuje až na ty přestupky, které byly v zákonem stanovené době spáchány opakovaně.<sup>108</sup> V příkazním řízení tedy nelze projednat nehody, jejichž příčinou bylo podstatné porušení pravidel silničního provozu spočívající např. v řízení motorového či nemotorového vozidla ve stavu

<sup>104</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>105</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>106</sup> tamtéž

<sup>107</sup> § 125c odst. 8 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>108</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

vylučujícím způsobem zaviněný požitím alkoholu nebo jiné návykové látky.<sup>109</sup> Uvedeným postupem nelze projednat ani takové nehody na pozemních komunikacích, jejichž následkem je újma na zdraví osoby odlišné od viníka nehody.<sup>110</sup> Podrobné definici pojmu ublížení na zdraví se autor bude věnovat ve vyhrazené kapitole, je však vhodné zmínit, že se jedná o situace spočívající v porušení normálních tělesných či duševních funkcí, které přetrvává nikoliv po krátkou dobu a vyžaduje lékařskou péči. Výjimku z tohoto ustanovení tvoří případy dopravních nehod, jejichž viník způsobí újmu na zdraví osobě jemu blízké.<sup>111</sup>

---

<sup>109</sup> § 125c odst. 6 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>110</sup> § 125c odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>111</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

## 4. 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 citovaného zákona, přičemž základní znaky skutkové podstaty jsou stanoveny obecně.<sup>112</sup> Jelikož je účast v provozu na pozemních komunikacích velmi obsáhlou činností, může zasáhnout více kategorií zájmů chráněných trestním zákoníkem a není tedy možné ji soustředěně upravit do jedné skupiny.

Kriminalitu v silniční dopravě je vůči jiným druhům kriminality možné vymezit jejími charakteristickými znaky, které lze shrnout následujícím způsobem:

- pachatelem je účastník provozu na pozemních komunikacích,
- trestná činnost je páchána v přímé souvislosti s provozem na pozemních komunikacích 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.<sup>113</sup>

Pro účely této práce se trestnými činy v dopravě rozumí zejména trestné činy spáchané v provozu na pozemních komunikacích porušením příslušných právních norem. 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 a železniční). Za rok 2020 bylo za trestné činy v dopravě odsouzeno 14 127 osob, z čehož se v 6 169 případech jednalo o nedbalostní přečiny podle § 143, § 147, § 148, § 273, § 274, § 277 a § 360 trestního zákoníku.<sup>114</sup> Pro srovnání trestná činnost v souvislosti s ostatními

---

<sup>112</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>113</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>114</sup> Srovnání Statistické ročenky České republiky 2021, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-j966wq7ikg> a statistického přehledu kriminality za rok 2020. Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

způsoby dopravy za sledované období činila 7 leteckých, 18 železničních a 34 kombinovaných železničních a silničních nehod.<sup>115</sup>

Kriminalita v dopravě je patologický fenomén dnešní společnosti. Prakticky každý člověk se jistým způsobem silniční 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.<sup>116</sup> Jak bylo popsáno výše, k trestným činům spáchaným způsobem 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.<sup>117</sup> Porušení důležité povinnosti může být znakem u základních i kvalifikovaných skutkových podstat trestných činů, jejichž forma zavinění je v obou případech nedbalostní.<sup>118</sup> Trestní zákoník pojem důležité povinnosti nedefinuje a je tedy nutný individuální přístup při posuzování konkrétní dopravní situace. Názorné případy porušení důležité povinnosti jako znaku skutkové podstaty konkrétních trestných činů v dopravě lze vypožorovat ze soudní praxe, které se autor bude věnovat v samostatné kapitole.

Je nutné si dále uvědomit vztah mezi porušením pravidel silničního provozu a trestným činem. Předmětný provoz 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 spáchané v souvislosti s porušením některého z těchto pravidel chování, bez kterých by byla ochranná funkce trestního zákoníku v oblasti dopravy prakticky nerealizovatelná.<sup>119</sup> Při způsobení dopravní nehody nebo jiného zanedbání pravidel silničního provozu je ve velké většině případů ohrožen nebo porušen méně důležitý

---

<sup>115</sup> Statistický přehled kriminality za rok 2020. Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

<sup>116</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>117</sup> Např. § 143 a § 147 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>118</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>119</sup> 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 údaje. 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.<sup>120</sup> Dále jde o takové nehody, při kterých nevznikla škoda třetím osobám nebo škoda na pozemní komunikaci. Za rok 2020 bylo za trestné činy v dopravě odsouzeno 14 127 osob. Z uvedeného vyplývá, že více než 18 % z celkového počtu silničních dopravních nehod vyšetřovaných Policií ČR naplnilo skutkovou podstatu konkrétního trestného činu.<sup>121</sup>

O vysoké nebezpečnosti kriminality v dopravě svědčí i počet usmrcených osob následkem dopravní nehody, kterých bylo 547 za rok 2019 a 460 za rok 2020. Pro srovnání autor uvádí, že v uvedeném období bylo Policií ČR evidováno celkem 143 případů a v roce následujícím pak 130 případů zvláště závažného zločinu vraždy podle § 140 trestního zákoníku, což je obecně širokou veřejností vnímáno jako jeden ze společensky nejzávažnějších trestných činů.<sup>122</sup>

Trestná činnost v dopravě tvoří také relativně vysoký podíl v celkovém objemu kriminality na území ČR. Tento patologický 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

---

<sup>120</sup> § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>121</sup> Srovnání statistiky dopravní nehodovosti, Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d> a statistiky kriminality za rok 2020, *Statistická ročenka České republiky 2021*, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-j966wq7ikg>

<sup>122</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2019-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d> a statistického přehledu kriminality za rok 2019 a 2020. Policie České republiky. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx> a z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

2008 počtem 24 511 případů odsouzených trestných činů v dopravě.<sup>123</sup> To působilo značný nápor na soudní systém, jelikož trestné činy v dopravě v roce 2008 tvořily 32,3 % podíl z celkového pravomocně skončeného soudního nápadu.<sup>124</sup> Po přijetí současného trestního zákoníku se počet odsouzených trestných činů v dopravě snížil a relativně ustálil na 14 až 16 tisíci případů ročně, byť je meziroční pokles v posledním sledovaném roce přisuzován vlivu pandemické situace. Počet odsouzených za tento druh kriminality však stále představuje více než 29 % celkového počtu všech pravomocně skončených případů.<sup>125</sup>

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. Konkrétním úvahám *de lege ferenda*, nejen se zaměřením na trestnou činnost v dopravě, se autor bude věnovat v samostatné kapitole.

#### 4.1. Porušení důležité povinnosti jako znak skutkové podstaty trestných činů v dopravě

Charakteristickou příčinou porušení či ohrožení zájmů chráněných trestním zákoníkem v případě trestných činů v dopravě je porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona. Jedná se o znak základních i kvalifikovaných skutkových podstat trestných činů umístěných v různých hlavách trestního zákoníku, kdy s ohledem na zaměření této práce jsou významné zejména přečiny podle § 143, § 147, § 148, a § 273 citovaného zákona. Typickým rysem pro uvedenou skupinu přečinů je po subjektivní stránce nedbalostní forma zavinění.<sup>126</sup> V případě porušení důležité

---

<sup>123</sup> GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>124</sup> 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](https://www.czso.cz/csu/czso/0001-12-r_2012-2700)

<sup>125</sup> Srovnání statistických ročenek České republiky z let 2010-2021. 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/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-j966wq7ikg>

<sup>126</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

povinnosti se zpravidla jedná o vyšší stupeň nedbalosti, tedy o hrubou nedbalost, kterou zákon vymezuje na základě přístupu pachatele k požadavku náležité opatrnosti, jenž svědčí o jeho zřejmé bezohlednosti k zájmům chráněným trestním zákoníkem.<sup>127</sup>

Právní pojem porušení důležité povinnosti není trestním zákoníkem definován, jelikož taxativní výčet všech povinností účastníků provozu, zejména pak řidičů motorových vozidel, které mohou být považovány za důležité, v podstatě není možný. K předmětnému pojmu se vztahuje rozsáhlá judikatura, jenž blíže upřesňuje jednotlivé případy, kdy porušení nebo nesplnění určitých povinností zakládá porušení důležité povinnosti ve smyslu příslušného ustanovení trestního zákoníku.<sup>128</sup> Podle ustálené soudní praxe lze za důležitou povinnost považovat jen takovou povinnost, jejíž porušení za dané situace podstatným způsobem zvyšuje stupeň nebezpečnosti skutku pro společnost např. tím, že má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví.<sup>129</sup> V souvislosti s provozem na pozemních komunikacích půjde zejména o takové porušení pravidel silničního provozu řidičem motorového vozidla, které s ohledem na hmotnost, velikost, rychlost a kinetickou sílu vozidla má zpravidla za následek vznik vážné dopravní nehody.<sup>130</sup>

Zanedbání pravidel provozu na pozemních komunikacích je obecně nejčastější příčinou silničních dopravních nehod. Jakékoliv porušení povinnosti pro řidiče vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo mu uložené podle zákona však nelze mechanicky považovat za porušení důležité povinnosti ve smyslu citovaných ustanovení trestního zákoníku. Význam porušení nebo nesplnění povinnosti pro řidiče vyplývající z pravidel silničního provozu je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci a jeho posuzování tedy závisí vždy na úvaze orgánů činných v trestním řízení.<sup>131</sup>

---

<sup>127</sup> ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní právo hmotné*. 8. přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-7552-358-7

<sup>128</sup> RŮŽIČKA, Miroslav. *Seminář Justiční akademie, Trestná činnost v dopravě*. Praha: Justiční akademie, 2021. Dostupné z:

[https://asja.jacz.cz/index.php?pageid=1006&task=19&course\\_id=12019](https://asja.jacz.cz/index.php?pageid=1006&task=19&course_id=12019)

<sup>129</sup> VETEŠNÍK, Pavel, JEMELKA, Luboš, POTĚŠIL, Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ, Eva, ADAMEOVÁ, Zuzana, BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4

<sup>130</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu, 4 Tdo 940/2020. Dostupné z: [https://www.beck-online.cz/bo/document-](https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembsgbpw4427gu3tcoa&groupIndex=8&rowIndex=0)

[view.seam?documentId=njptembsgbpw4427gu3tcoa&groupIndex=8&rowIndex=0](https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembsgbpw4427gu3tcoa&groupIndex=8&rowIndex=0)

<sup>131</sup> VETEŠNÍK, Pavel, JEMELKA, Luboš, POTĚŠIL, Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ, Eva, ADAMEOVÁ, Zuzana, BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4

Z výše uvedeného vyplývá, že taxativní výčet všech důležitých povinností účastníků provozu není možný, jelikož význam porušení nebo nesplnění kterékoliv povinnosti vyplývající z pravidel silničního provozu je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci. Z početných soudních rozhodnutí na předmětnou problematiku však lze uvést demonstrativní výčet případů, kdy porušení nebo nesplnění určitých povinností řidiče motorového vozidla zpravidla vždy zakládá porušení důležité povinnosti.

Mezi typické případy porušení důležité povinnosti patří řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Řízení motorového vozidla ve stavu snížené způsobilosti k účasti v provozu v rozporu s § 5 odst. 2 písm. a), c), vlivem ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou je vzhledem ke zvýšenému nebezpečí pro lidský život nebo zdraví nutno v zásadě považovat za porušení důležité povinnosti.<sup>132</sup>

Mezi další typické případy porušení důležité povinnosti se řadí:<sup>133</sup>

- jízda hrubě nepřiměřenou rychlostí, zvláště v zatáčce v rozporu s § 18 odst. 1, 3 a 4,
- řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky v rozporu s § 5 odst. 2 písm. a), b),
- řízení motorového vozidla, jestliže je schopnost k řízení vozidla snížena v důsledku zdravotního stavu řidiče, v rozporu s § 5 odst. 2 písm. c),
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno, v rozporu s § 17 odst. 3 a 5,
- nedání přednosti v jízdě v rozporu s § 22 odst. 1, 2, 4 a 5,
- couvání bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou v rozporu s § 24 odst. 2, 3 a 4 ve srov. s § 5 odst. 2 písm. f),
- nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují, v rozporu s § 5 odst. 1 písm. a),
- nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu v rozporu s § 5 odst. 1 písm. b),
- neumožnění chodci bezpečné přejítí vozovky na přechodu pro chodce v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f),
- nedodržení povinnosti snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce v rozporu s § 5 odst. 1 písm. h),

---

<sup>132</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR, 8 Tz 10/1960, [R 57/1960 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptcojwgbpxezvg5pxi4q>

<sup>133</sup> Uvedené paragrafy jsou obsaženy v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

- nedodržení bezpečné vzdálenosti v rozporu s § 19 odst. 1,
- porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace vytvořené vjezdem na pozemní komunikaci s předností v jízdě, v rozporu s § 22 odst. 3,
- nedodržení směru a způsobu jízdy v rozporu s § 11 odst. 1 apod.<sup>134</sup>

V souvislosti s porušením důležité povinnosti v provozu jako znaku kvalifikované skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 142 odst. 2 trestního zákoníku je nutné, aby porušení konkrétní povinnosti považované za důležitou bylo v souladu s principem gradace příčinné souvislosti hlavní příčinou vzniku dopravní nehody a jejího následku. Pokud při vzniku nehodové události spolupůsobilo více příčin, je nezbytné vždy zkoumat konkrétní okolnosti skutku a jednotlivě posuzovat význam a důležitost každé příčiny pro vznik následku. Bylo-li rozhodující příčinou vzniku následku v podobě usmrcení poškozeného např. jeho výrazné spoluzavinění, nelze zpravidla vyvozovat, že pachatel spáchal uvedený přečin tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona.<sup>135</sup>

Kvalifikované skutkové podstaty přečinů § 143 odst. 3 a 4, § 147 odst. 2 a § 148 odst. 2 trestního zákoníku pak dále obsahují znak hrubého porušení mj. zákonů dopravy, autor proto považuje za nutné vymezit i tento právní pojem. Za hrubé porušení dopravních zákonů se dle judikatury považuje tak intenzivní porušení určité normy, které má za dané situace zpravidla za následek možnost způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti člověka a vyvolává tedy reálné nebezpečí vzniku smrtelného následku. Aby jednání řidiče zakládalo hrubé porušení zákonů o bezpečnosti v dopravě, musí se jednat o podstatně závažnější porušení právních norem, než které představuje porušení důležité povinnosti specifikované výše. Jedná se zejména o případy, kdy řidič motorového vozidla svým jednáním porušil více různých norem příslušného zákona současně.<sup>136</sup> Demonstrovat shora uvedené lze např. na případě, kdy řidič motorového vozidla výrazně porušuje povolený rychlostní limit a současně je při řízení ovlivněn

<sup>134</sup> VETEŠNÍK, Pavel, JEMELKA, Luboš, POTĚŠIL, Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ, Eva, ADAMEOVÁ, Zuzana, BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4

<sup>135</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 15 Tdo 944/2015, [R 32/2016 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgzpxexztgjpxi4q&groupIndex=1&rowIndex=0>

<sup>136</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 7 Tdo 1356/2013-25, [R 7/2015 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgvpxexzx152he&groupIndex=0&rowIndex=0>

alkoholem nebo jinou návykovou látkou v takové míře, jenž vylučuje jeho způsobilost k této činnosti.

#### 4.2. Klasifikace trestných činů v dopravě

Trestné činy v silniční dopravě nejsou specificky upraveny a netvoří tedy ucelený oddíl ve zvláštní části trestního zákoníku. Jde o trestné činy poruchové i ohrožovací, které můžeme rozlišit podle jejich společných rysů nebo podle umístění v zákoně. První způsob kategorizace je vhodný především pro pochopení situace v provozu na pozemních komunikacích, která je pro každou skupinu charakteristická. Výchozím kritériem pro tento způsob rozdělení je konkrétní 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 tří základních skupin:<sup>137</sup>

- Trestné činy v souvislosti se způsobením dopravní nehody nebo jiným nebezpečným jednáním:
  - o § 143 usmrcení z nedbalosti,
  - o § 147 těžké ublížení na zdraví z nedbalosti,
  - o § 148 ublížení na zdraví z nedbalosti,
  - o § 151 neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku,
  - o § 272 obecné ohrožení,
  - o § 273 obecné ohrožení z nedbalosti.
- Trestné činy spočívající v řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky:
  - o § 274 ohrožení pod vlivem návykové látky,
  - o § 360 opilství.
- Trestné činy spočívající v maření výkonu úředního rozhodnutí, tedy řízení vozidla přes vyslovený zákaz činnosti:
  - o § 337 maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.<sup>138</sup>

Toto rozdělení je účelné pro vytvoření názorné představy o událostech v provozu, které jsou pro každou skupinu příznačné. Pro účely této práce je však

---

<sup>137</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>138</sup> Uvedené paragrafy jsou obsaženy ve zvláštní části zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

vhodnější druhý způsob klasifikace citovaných trestných činů, tedy podle jejich umístění v hlavách zvláštní části trestního zákoníku.

Pro trestné činy proti životu a zdraví podle hlavy I. 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 dalšími právními předpisy, jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách. Jelikož jsou život a zdraví elementární hodnoty chráněné zákonem, je nezbytné zajistit důkladné prosazování těchto právních norem. Konkrétní pravidla chování v nich obsažená jsou významná pro určení subjektivního kritéria nedbalosti.<sup>139</sup> 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. Charakteristice porušení důležité povinnosti se však autor věnuje v kapitole uvedené výše a není proto účelné se tímto dále zabývat. Jedinou výjimku v této hlavě tvoří z pohledu formy zavinění trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku, kde je 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 trestního zákoníku jsou ve spojitosti s trestnými činy v dopravě spíše ojedinělé, přestože počet těchto případů celosvětově přibývá. Za rok 2020 bylo evidováno 30 případů úmyslné trestné činnosti v souvislosti se způsobením nehody, což je 50 % nárůst v porovnání s rokem 2019.<sup>140</sup> Ze statistických údajů však nelze zjistit, zda se jednalo o dopravní či jiné nehody, a proto jim autor nebude věnovat bližší pozornost.

---

<sup>139</sup> 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

<sup>140</sup> Srovnání statistických přehledů kriminality za rok 2019 a 2020. Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx> a z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>



Trestné činy proti majetku nejsou ve spojitosti s kriminalitou v dopravě významnou skupinou, jelikož jejich spáchání zpravidla nesouvisí s výše definovaným provozem na pozemních komunikacích a jeho pravidly. Majetková trestná činnost sice tvoří více než polovinu objemu celkové kriminality, nicméně chybí zde příčinná souvislost mezi provozem dopravního prostředku po pozemní komunikaci a samotnou trestnou činností.<sup>141</sup> 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.<sup>142</sup> Hmotným předmětem útoku v případě přečinů krádeže podle § 205 nebo poškození cizí věci podle § 228 trestního zákoníku pak může být motorové vozidlo nebo jiný dopravní prostředek jako věc cizí. U přečinu pojistného podvodu podle § 210 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. 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 nebo zdraví nebo hrozí značná škoda na majetku. V této skupině se již nejedná pouze o nedbalostní trestnou činnost, tudíž forma zavinění není jejich společným rysem. Jak z předložených údajů vyplývá, 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 trestního zákoníku. Vliv alkoholu nebo jiných návykových látek jako příčiny dopravních nehod a účinky vybraných látek na lidský organismus jsou podrobně popsány v kapitole výše. Přítomnost návykových látek při řízení vozidla v provozu je negativním trendem, který se nedaří od roku

---

<sup>141</sup> Statistická ročenka České republiky 2021, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-j966wq7ikg>

<sup>142</sup> 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



2017 výrazně snižovat i přes vynaložení nemalého úsilí a prostředků na jeho potlačení.<sup>143</sup> Tato trestná činnost se řadí mezi ty nejvíce rizikové, jak již bylo popsáno ve shora uvedené kapitole. Dopravní nehody způsobené řidiči pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky tvoří téměř polovinu celkového objemu nedbalostních trestných činů v dopravě za rok 2020.<sup>144</sup> Z tohoto důvodu se touto problematikou autor bude zabývat i při posouzení stavu *de lege ferenda* a případných návrzích nových forem prevence předmětného 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).<sup>145</sup>

Poslední skupinu tvoří trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných podle hlavy X. 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 páchaná v dopravě.<sup>146</sup> Za rok 2020 bylo evidováno 12 336 přečinů maření výkonu úředního rozhodnutí a řadí se tak mezi ty nejčastěji páchané trestné činy v dopravě.<sup>147</sup> Důvodem je i změna legislativy, kdy toto ustanovení bylo současným trestním zákoníkem rozšířeno o situace týkající se pozbytí oprávnění k výkonu předmětné činnosti. Skutková podstata tohoto přečinu dnes nezahrnuje pouze případy, kdy pachatel 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.<sup>148</sup> To zahrnuje především případy, kdy řidič v důsledku soustavného nerespektování pravidel provozu na pozemních komunikacích 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

---

<sup>143</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>144</sup> Statistický přehled kriminality za rok 2020, Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

<sup>145</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>146</sup> tamtéž

<sup>147</sup> Statistický přehled kriminality za rok 2020, Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

<sup>148</sup> § 337 odst. 1 a) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

s rozšířenou působností.<sup>149</sup> Dále se jedná o případy ztráty zdravotní nebo odborné způsobilosti nebo nesplnění jiných podmínek udělení a držení řidičského oprávnění.<sup>150</sup>

Po novele předchozího trestního zákona bylo v letech 2006-2009 trestným činem i řízení vozidla bez řidičského oprávnění.<sup>151</sup> 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.<sup>152</sup>

### 4.3. Trestné činy proti životu a zdraví

Objektem těchto trestných činů jsou nejdůležitější 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).<sup>153</sup> Společným znakem subjektivní stránky skutkové podstaty je kromě posledně zmíněného trestného činu nedbalostní forma zavinění.

#### 4.3.1. 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 obnovy.<sup>154</sup> Objektivní stránkou je způsobení smrtícího následku jednáním 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

---

<sup>149</sup> § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>150</sup> § 82 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>151</sup> § 180d zákona č. 140/1961 Sb., Trestní zákon

<sup>152</sup> § 125c odst. 5 a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>153</sup> Uvedené paragrafy jsou obsaženy ve zvláštní části zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>154</sup> 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

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 z povahy věci jím nejčastěji 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 předmětného ustanovení 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 citovaného ustanovení 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, kterou lze demonstrovat např. případy, kdy je porušeno více různých norem příslušného dopravního předpisu, nebo pokud se na vzniku smrtelného následku nepodílely jiné osoby.<sup>155</sup> Pojmům porušení důležité povinnosti a hrubému porušení zákona je věnována shora uvedená samostatná kapitola, autor proto nepovažuje za účelné je zde více popisovat.

V odst. 4 citovaného ustanovení je uveden skutkový znak, kdy 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 pozemních komunikacích a vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.<sup>156</sup>

#### 4.3.2. 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

---

<sup>155</sup> 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>

<sup>156</sup> 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

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.<sup>157</sup> 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.<sup>158</sup> Ostatní znaky skutkové podstaty jsou identické s trestným činem usmrcení z nedbalosti podle § 143 popsáním výše, není tedy účelné je opakovaně 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:

- zmrzačení,
- ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- ochromení údu,
- ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- poškození důležitého orgánu,
- zohyzdění,
- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- mučivé útraty,
- delší dobu trvající porucha zdraví.<sup>159</sup>

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

---

<sup>157</sup> 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

<sup>158</sup> tamtéž

<sup>159</sup> § 122 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

6 týdnů.<sup>160</sup> Význam konkrétních případů uvedených v odst. 2 je dostatečně srozumitelný, a proto autor nepovažuje za nezbytné jej dále charakterizovat.

#### 4.3.3. 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, jenž pachatel svým jednáním způsobil. 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.<sup>161</sup> 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.<sup>162</sup> 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 vážné poškození zdraví nebo závažná nemoc, lze ji považovat za ublížení na zdraví i v případech, kdy netrvá obvykle požadovanou minimální dobu.<sup>163</sup>

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). Statistika kriminality sice nerozlišuje jednotlivé nedbalostní činy, ale za stejné období bylo evidováno 6 169 nedbalostních trestných činů v souvislosti se silniční dopravní nehodou.<sup>164</sup> S ohledem na údaje o dopravní nehodovosti uvedené

---

<sup>160</sup> 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

<sup>161</sup> § 122 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>162</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

<sup>163</sup> 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

<sup>164</sup> Statistický přehled kriminality za rok 2020, Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

v příloze lze usuzovat, že podstatnou část nedbalostních trestných činů v dopravě tvoří právě přečin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku.

#### 4.3.4. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku je z pohledu této práce výjimečný svou orientací striktně na dopravu. V tomto ohledu jej 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 podrobně 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.<sup>165</sup> Za potřebnou pomoc lze označit jednání, které směřuje k odvrácení nebo snížení nebezpečí pro zraněného a může spočívat i v přivolání odborné zdravotnické pomoci.<sup>166</sup> 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 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.<sup>167</sup>

Skutková podstata přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku je ve vztahu speciality ke skutkové podstatě přečinu neposkytnutí pomoci podle § 150 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. Pro přehlednost autor vzpomíná zákonnou definici řidiče, který je v zákoně označován

---

<sup>165</sup> 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

<sup>166</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

<sup>167</sup> 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

za účastníka silničního provozu, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj, nebo jede na zvířeti, nebo řídí potahované vozidlo.<sup>168</sup> 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 trestního zákoníku).<sup>169</sup>

Pachatelé předmětného přečinu se ujetím od silniční dopravní nehody často snaží zahladit příčiny jejího vzniku nebo se chtějí vyhnout trestnímu stíhání. Typickým příkladem mohou být případy řízení motorového vozidla 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.

#### 4.4. Trestné činy obecně nebezpečné

Trestné činy obecně nebezpečné jsou upraveny v hlavě VII. 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 ohrožení z nedbalosti podle § 273,
- ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274.<sup>170</sup>

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 (např. ujíždění hlídce Policie ČR rychlou a bezohlednou jízdou ohrožující bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu) a ohrožení abstraktní, se kterým není spojeno přímé nebezpečí (např. řízení pod vlivem návykové látky bez

---

<sup>168</sup> § 2 d), e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

<sup>169</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

<sup>170</sup> Uvedené paragrafy jsou obsaženy ve zvláštní části zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

porušování dalších pravidel silničního provozu). Rozdělení těchto druhů ohrožení spočívá v intenzitě jejich reálné hrozby.<sup>171</sup>

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:

- 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.<sup>172</sup>

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 stránka pak může spočívat v obou formách zavinění, tedy v úmyslném i nedbalostním zavinění.

#### 4.4.1. Obecné ohrožení

Objektem trestného činu obecného ohrožení podle § 272 trestního zákoníku je zájem na ochraně lidského života a zdraví a cizího majetku velkého rozsahu. Objektivní stránka spočívá ve způsobení nebo zvýšení obecného nebezpečí jednáním pachatele, nebo ve ztížení odvracení takového nebezpečí.<sup>173</sup> Základním znakem objektivní stránky je pojem obecné nebezpečí, který je charakterizován intenzitou ohrožení. Jedná se o ohrožení lidského života, tedy vyvolání nebezpečí smrti, nebo nebezpečí těžkého ublížení na zdraví většího počtu lidí. Z ustálené soudní praxe vyplývá, že musí dojít k ohrožení nejméně sedmi lidí, kteří mohou, avšak nemusí být individuálně určeni.<sup>174</sup> Dále se může jednat též o nebezpečí škody

---

<sup>171</sup> 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

<sup>172</sup> tamtéž

<sup>173</sup> tamtéž

<sup>174</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 4 Tdo 1094/2013, [R 46/2014 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgrpxexzugzpxi4q&groupIndex=0&rowIndex=0>



na cizím majetku velkého rozsahu, kterou je podle trestního zákoníku škoda dosahující částky nejméně 10 000 000 Kč<sup>175</sup>. Nejedná se o obecné nebezpečí při ohrožení vlastního majetku.<sup>176</sup> Dalším rysem obecného nebezpečí je jeho bezprostřední hrozba. Obecné nebezpečí vykazuje znaky neovladatelnosti průběhu, přičemž je velká pravděpodobnost, že dojde k porušení zájmu chráněného trestním zákoníkem. Tato porucha však není podmínkou trestnosti činu, jelikož postačí pouhé nebezpečí vzniku poruchy.<sup>177</sup>

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 nesměruje 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.<sup>178</sup> U trestných činů v dopravě je pokus obecného ohrožení téměř vyloučen, jelikož k dokonání této trestné činnosti postačí samotné ohrožení.<sup>179</sup> Výjimkou předmětného 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 okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby, dopustí se trestného činu obecného ohrožení podle § 272 odst. 3 a) a nikoliv trestného činu vraždy podle § 140 trestního zákoníku.<sup>180</sup> 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.<sup>181</sup>

---

<sup>175</sup> § 138 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>176</sup> 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

<sup>177</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

<sup>178</sup> § 272 odst. 2 b), c) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>179</sup> 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

<sup>180</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR, Tsf 3/74. [R 43/1974 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptcojxgrpxexzugnpxi4q>

<sup>181</sup> 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

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 trestního zákoníku. Z toho důvodu bylo toto ustanovení s účinností současného trestního zákoníku vyňato.<sup>182</sup> 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 vykázaní podle § 337 trestního zákoníku, kterému autor věnuje pozornost níže.

#### 4.4.2. Obecné ohrožení z nedbalosti

Znaky základní skutkové podstaty předmětného přečinu jsou téměř totožné se skutkovou podstatou zločinu obecného ohrožení podle § 272 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.<sup>183</sup> Jednání pachatele obecně ohrožujícího trestného činu 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 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.<sup>184</sup>

Jak bylo uvedeno výše, základním znakem trestných činů obecného ohrožení je pojem obecného nebezpečí, který závisí na ohrožení lidského života,

---

<sup>182</sup> GŘIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

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

<sup>184</sup> § 273 odst. 2 b) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

nebo na nebezpečí těžké újmy na zdraví u nejméně sedmi 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 často nejsou individuálně určeni.<sup>185</sup>

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 trestního zákoníku. Jednočinný souběh těchto trestných činů je tedy vyloučen.<sup>186</sup>

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 trestního zákoníku (závisí na prokázání formy zavinění pachatele) je jízda řidiče motorového vozidla v protisměru po dálnici, 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.<sup>187</sup> 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, a to např. prudkým projetím křižovatky, kterou přecházejí chodci, nebo nebezpečným ujížděním hlídce Policie ČR, které v dnešní době opět není nijak výjimečné.

#### 4.4.3. Ohrožení pod vlivem návykové látky

Objektem předmětného 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 trestního

---

<sup>185</sup> 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

<sup>186</sup> tamtéž

<sup>187</sup> 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#>

zákoníku, až na výši škody na majetku, která je určena hranicí nejméně 1 000 000 Kč.<sup>188</sup> 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.<sup>189</sup>

Objektivní stránka spočívá ve výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by pachatel mohl ohrozit výše vzpomínaný 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 látku 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.<sup>190</sup> V praxi se rozlišuje vliv alkoholu a vliv jiných návykových látek, tj. drog. Trestné činy v dopravě jsou obsaženy již v základní skutkové podstatě předmětného 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.

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 v krvi dosáhla nejméně 1 promile.<sup>191</sup> 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

---

<sup>188</sup> § 138 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>189</sup> 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

<sup>190</sup> § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>191</sup> 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#>

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 Policie ČR, lékaři provádějící klinické vyšetření apod.<sup>192</sup> Intenzita účinku alkoholu na lidský organismus závisí na několika faktorech a je zpravidla velice individuální. Předmětné problematice vlivu návykových látek na lidský organismus spolu s demonstrací stupnice intenzity ovlivnění alkoholem se zaměřením na činnost řízení motorového vozidla je věnována samostatná kapitola této práce.

V případech, kdy je řidič při řízení motorového vozidla pod vlivem jiných návykových látek než alkoholu, bylo donedávna pro posouzení stavu vylučujícího způsobilost nutné zjistit konkrétní stav řidiče pod vlivem předmětné návykové látky a tento stav porovnat s ustáleným posuzováním stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorového vozidla vlivem účinků alkoholu, a to zpravidla za pomoci znalce.<sup>193</sup> Nejvyšší soud však svým stanoviskem k trestní odpovědnosti řidiče motorového vozidla ovlivněného jinou návykovou látkou než alkoholem konstatoval hranici koncentrace jednotlivých návykových látek v krvi, při jejíž dosažení se řidič vždy nachází ve stavu vylučujícím způsobilost k bezpečnému řízení vozidla.<sup>194</sup> K zjištění stavu vylučujícího způsobilost řidiče k bezpečnému řízení motorového vozidla, jenž byl vyvolán vlivem jiné návykové látky než alkoholu, tak již nadále není vždy nezbytné přibrání soudního znalce.

Subjektivní stránka spočívá v úmyslu, jelikož se pachatel uvádí do stavu vylučujícím způsobilost k bezpečnému řízení motorového vozidla vědomým požitím alkoholu nebo jiné návykové látky. Pro trestné činy v dopravě je typické, že pachateli tohoto přečinu jsou řidiči motorových vozidel, jelikož s ohledem na hmotnost, velikost, rychlost a kinetickou sílu vozidla zpravidla vždy dochází k obecnému nebezpečí a tedy ohrožení předmětných zájmů chráněných trestním zákoníkem. 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 blízkých se této hranici, je potřeba zkoumat i ostatní okolnosti

---

<sup>192</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 5 Tdo 874/2007, [T 1033]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembgg5pxixzrgaztg>

<sup>193</sup> 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#>

<sup>194</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu, Tpjn 300/2020 [R 2/2020 st.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembsgbpxexzsl5zxi&groupIndex=0&rowIndex=0>

skutku pro posouzení jeho nebezpečnosti. V tomto ohledu je zajímavostí, že např. jednání cyklisty, jakožto řidiče nemotorového vozidla, může naplnit znaky skutkové podstaty tohoto trestného činu jen výjimečně, a to 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).

Přečin ohrožení pod vlivem návykové látky se v souvislosti s dopravou vyskytuje poměrně často, přičemž nejčastější příčinou nezpůsobilosti řidičů motorových vozidel k řízení vozidla je vliv alkoholu. Za rok 2020 bylo evidováno 8 858 přečinů ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 a přečinu opilství podle § 360 trestního zákoníku.<sup>195</sup> Příčinou téměř 11 % všech úmrtí následkem nehody na pozemních komunikacích je právě vliv alkoholu na schopnosti řidiče. V roce 2020 byla hodnota alkoholu nad hranicí 1 promile naměřena u téměř 80 % všech dopravních nehod zaviněných pod vlivem této návykové látky.<sup>196</sup> Trend ve vývoji tohoto druhu kriminality je však mírně 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.<sup>197</sup>

#### 4.5. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných jsou upraveny v hlavě X. 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.<sup>198</sup> V souvislosti s trestnými činy v dopravě je významný díl 4., který obsahuje trestný

---

<sup>195</sup> Statistický přehled kriminality za rok 2020. Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

<sup>196</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>197</sup> 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](https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf)

<sup>198</sup> 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

čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 a díl 6. obsahující trestný čin opilství podle § 360 trestního zákoníku.

#### 4.5.1. 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 takové jednání může mít několik forem. Pro trestné činy v dopravě je podstatnou formou jednání pachatele, při kterém vykonává činnost, která mu byla předmětným rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.<sup>199</sup> Jedná se tedy zejména o případy řízení motorového vozidla v době výkonu trestu zákazu činnosti, jímž bylo řidiči řízení vozidla zakázáno, a dále 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.<sup>200</sup>

Subjekt předmětného přečinu 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.<sup>201</sup>

---

<sup>199</sup> § 337 odst. 1 písm. a) zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>200</sup> 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=njptembqgrpxixzwwgi4q&groupIndex=3&rowIndex=0#>

<sup>201</sup> 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



Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění bylo do roku 2009 obecně nebezpečným trestným činem.<sup>202</sup> Jak bylo uvedeno výše, četnost tohoto trestného činu byla velmi vysoká, což vedlo k zahlcení soudního nápadu těmito případy. Zákonodárce toto ustanovení ze současného trestního zákoníku vyňal. Řízení vozidla 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. citovaného zákona, přičemž postihem za toto jednání je kromě peněžité sankce i zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let.<sup>203</sup> Rozhodnutí o přešupku vydá příslušný správní orgán, kterým je v uvedeném případě obecní úřad obce s rozšířenou působností.<sup>204</sup> 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 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 2020 bylo evidováno 12 336 případů tohoto trestného činu, přičemž z dlouhodobého hlediska se jedná o vzrůstající trend.<sup>205</sup> Jedná se však o maření i jiných rozhodnutí orgánů veřejné moci nebo vykázání, přičemž se jednotlivé varianty zvláště 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.<sup>206</sup>

#### 4.5.2. 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

---

<sup>202</sup> § 180d zákona č. 140/1961 Sb., Trestní zákon

<sup>203</sup> § 125c odst. 6 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>204</sup> § 60 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupy a řízení o nich

<sup>205</sup> Statistický přehled kriminality za rok 2020. Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

<sup>206</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5



návykové látky a plnou trestní odpovědností takového pachatele ve stavu nepřičetnosti zaviněné byť nedbalostním požitím předmětné návykové látky, tzn. koncepce, která k takové nepřičetnosti nepřihlíží.<sup>207</sup> 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“.<sup>208</sup>

Trestný čin opilství je často spojen s mírnější trestností jak z hlediska viny, kdy např. namísto trestného činu vraždy podle § 140 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 trestný čin opilství je tato trestní sazba stanovena na 3 až 10 let.<sup>209</sup>

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.<sup>210</sup> 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.<sup>211</sup>

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

---

<sup>207</sup> 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

<sup>208</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

<sup>209</sup> § 140 odst. 1 a § 360 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>210</sup> § 360 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>211</sup> 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

zájem chráněný zákonem, který pachatel porušil nebo ohrozil svým jednáním učiněným v nastalém stavu nepřičetnosti.<sup>212</sup> 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“.<sup>213</sup> 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 ve vzpomínaném stavu nepřičetnosti.<sup>214</sup>

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 citovaného ustanovení. Stejně tak je nutné odlišovat případy nepřičetnosti pachatelem nezaviněné, kdy pro tento stav trestní odpovědnost nevzniká.<sup>215</sup>

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 trestního zákoníku, nebo pouze za trestný čin opilství podle odst. 1 citovaného ustanovení. Při nedostatku zavinění není pachatel pro stav nepřičetnosti v době spáchání skutku trestně odpovědný.<sup>216</sup>

---

<sup>212</sup> 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

<sup>213</sup> § 201a odst. 1 zákona č. 140/1961 Sb., Trestní zákon

<sup>214</sup> 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

<sup>215</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

<sup>216</sup> 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#>

Pro úplnost je potřeba definovat pojem nepřičetnosti. Ten je upraven v § 26 trestního zákoníku a jedná se o stav, ve kterém je osoba pro duševní poruchu 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.<sup>217</sup> U nepřičetnosti vyvolané požitím nebo aplikací návykové látky bude duševní porucha spočívat v duševní nemoci, která je zapříčiněna alkoholovým či drogovým opojením.<sup>218</sup> 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.<sup>219</sup> 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.<sup>220</sup>

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.<sup>221</sup> 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

---

<sup>217</sup> § 123 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>218</sup> 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

<sup>219</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

<sup>220</sup> 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

<sup>221</sup> § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

i nepřímého pachatelství.<sup>222</sup> 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*.<sup>223</sup>

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.

#### 4.6. Zvláštnosti dokazování

Z výše uvedeného vyplývá, že trestné činy v dopravě vykazují jistá specifika, podle kterých je možné tento druh kriminality charakterizovat. Již ohledání místa dopravní nehody jako místa činu podléhá specifickým úkonům, které musí orgány činné v trestním řízení dodržet pro zachování správnosti v postupu. Zvláštnostem ohledání místa dopravní nehody se bude autor blíže věnovat v následující kapitole. Není překvapivé, že pro předmětnou 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 podle § 12 odst. 1 trestního řádu rozumí soud, státní zástupce a policejní orgán. Dokazování v trestním řízení je zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení, jehož účelem je umožnit předmětným orgánům poznat skutečnosti důležité pro jejich rozhodování, tzn. vyhledat důkazy o rozhodných skutečnostech, tyto důkazy provést a zjištěné poznatky procesně zajistit, prověřit a zhodnotit.<sup>224</sup> Rozsah dokazování spočívá ve zjištění skutkového stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti v takové míře, která je nezbytná pro rozhodnutí dotčených orgánů a jako takový je projevem

---

<sup>222</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

<sup>223</sup> 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

<sup>224</sup> HENDRYCH, Dušan a kolektiv. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C.H.Beck 2009. ISBN 978-80-7400-059-1

zásady materiální pravdy.<sup>225</sup> Předmětný proces je tedy klíčový pro splnění účelu trestního řízení, tedy aby byly trestné činy náležitě zjištěny a jejich pachatelé spravedlivě potrestáni.<sup>226</sup>

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.<sup>227</sup>

Pro objektivní posouzení rozhodných 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.<sup>228</sup> 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:

- 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,
- okolnosti důležité pro postup řízení.<sup>229</sup>

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 rozhodující okolnosti patří:

- 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,

---

<sup>225</sup> 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

<sup>226</sup> § 1 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád

<sup>227</sup> 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

<sup>228</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>229</sup> 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

- zachycení technického stavu komunikace, existence dopravního značení, kvality údržby,
- zachycení technického stavu zúčastněných vozidel,
- stanovení vnějších příčin nehody, jako jsou povětrnostní podmínky a viditelnost v době nehodové události, přehlednost úseku komunikace,<sup>230</sup>
- získání a zajištění elektronických dat ze zapisovače údajů o události.<sup>231</sup>

Za důkaz může sloužit vše, co může přispět k objasnění rozhodných skutečností. Trestní řád v tomto ohledu uvádí demonstrativní výčet důkazních prostředků, jako je výpověď obviněného a svědků, znalecké posudky, věci a listiny důležité pro trestní řízení a ohledání.<sup>232</sup>

Efektivita procesu dokazování trestných činů v souvislosti se silniční dopravní nehodou je závislá zejména na procesu ohledání místa nehodové události. V rámci procesu ohledání místa nehody, kterému se autor věnuje v následující kapitole, mohou nastat situace, kdy zjištění a zajištění relevantních informací nebylo možné provést v nezbytné míře a zajištěné důkazy tak nevykazují potřebnou kvalitu a ke stanovení příčin dopravní nehody nepostačují. Přitom detailní a přesné vstupní informace jako je rychlost vozidla, směr jízdy, aktivace brzd, poloha a náklon vozidla apod., jsou základním předpokladem k objasnění nehodové události. Zajištění a využití elektronických dat ze zapisovače údajů o události zabudovaného v řídicí jednotce airbagu vozidla poskytuje záruku kvalitních a přesných vstupních údajů a výrazně přispívá k objektivnímu objasnění příčin vzniku škodného následku a naplnění základních zásad trestního řízení.<sup>233</sup>

Uvedené elektronické údaje o průběhu nehodové události mohou rovněž hrát klíčovou roli při vypracování znaleckých posudků, které jsou v souvislosti s dokazováním kriminality v dopravě v praxi poměrně často využívány. Mezi typické příklady patří dopravní nehody za účasti chodce, které jsou z právního i technického hlediska zpravidla velice složité. Kvalitní vstupní informace ze zapisovače údajů o události jsou tak významné i vzhledem ke skutečnosti, že

<sup>230</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>231</sup> KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

<sup>232</sup> § 89 odst. 2 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád

<sup>233</sup> KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

úkolem znalce v předmětné věci je posouzení výhradně technických otázek, jako je určení rychlosti motorového vozidla, stanovení okamžiku aktivace brzd apod.<sup>234</sup>

Jak z předložených údajů vyplývá, typickým rysem pro trestné činy spáchané v souvislosti s dopravní nehodou je po subjektivní stránce nedbalostní forma zavinění. V tomto ohledu se z hlediska dokazování jeví jako poměrně problematické zkoumání objektivních i subjektivních podmínek nedbalosti v souvislosti se vznikem dopravní nehody. Objektivní podmínky nedbalosti spočívají v porušení příslušných pravidel silničního provozu, tedy v i zanedbání potřebné míry opatrnosti vyplývající ze shora uvedených dopravních zákonů. Toto objektivní kritérium je prakticky dáno při každém porušení silničních pravidel a jeho zkoumání tedy nevyžaduje od orgánů činných v trestním řízení zvýšené úsilí. Na druhou stranu zkoumání subjektivních podmínek, které vyjadřují míru opatrnosti, jenž je účastník silničního provozu za konkrétní dopravní situace schopen vynaložit, je nejen z hlediska dokazování značně komplikované.<sup>235</sup> O předmětné problematice, která je úzce spojena s uplatněním zásady tzv. omezené důvěry, autor pojednává v samostatné kapitole uvedené níže a čtenáře na ní tímto odkazuje.

---

<sup>234</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>235</sup> tamtéž

## 5. Zvláštnosti ohledání místa dopravní nehody jako místa činu

Trestné činy spáchané v souvislosti s dopravní nehodou jsou ve srovnání s jinými druhy kriminality značně specifické. Je tak nutné blíže vymezit proces ohledání místa nehodové události s ohledem na toto jedinečné prostředí. Autor se proto v této kapitole věnuje zvláštnostem v postupu orgánů činných v trestním řízení při řešení krizových situací bezprostředně po příjezdu na místo dopravní nehody a při následném zajišťování kriminalisticky relevantních stop se zaměřením na jevy pro ně specifické.

Místo dopravní nehody je zejména bezprostředně po jejím vzniku prostředím značně dynamickým, které mnohdy vyžaduje výkon řady neodkladných opatření za účelem snížení následků a obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Z těchto důvodů je nutné, aby postup dotčených orgánů v souvislosti s vyšetřováním dopravní nehody byl těmto specifickým okolnostem dostatečně přizpůsoben tak, aby byla maximální mírou poskytnuta potřebná pomoc účastníkům dopravní nehody a současně byl naplněn účel trestního řízení.

Příslušné orgány činné v trestním řízení při vyšetřování dopravních nehod zpravidla pracují ve velké časové tísní, a to zejména v místech se zvýšenou frekvencí provozu. Jelikož je kladen důraz na rychlé odstranění následků nehody a opětovné zpřístupnění pozemní komunikace, jsou tyto orgány pod značným tlakem. Jsou tak kladeny vysoké nároky na jejich profesionální a bezchybný postup při ohledání místa nehody, a to zejména z důvodu, že dopravní nehody se řadí mezi události ve vnějším světě silně specifické a zpravidla neopakovatelné.<sup>236</sup>

Úkolem orgánů činných v trestním řízení při ohledání místa dopravní nehody je zejména:

- objasnit příčiny vzniku nehody,
- stanovit míru zavinění jednotlivých účastníků nehody,
- zjistit, zda byl řidič motorového či nemotorového vozidla způsobilý účastnit se provozu,
- zjistit, zda zúčastněné motorové či nemotorové vozidlo splňovalo technické podmínky způsobilosti k provozu.<sup>237</sup>

---

<sup>236</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>237</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0



Jak již bylo uvedeno, dopravní nehody se vyznačují charakteristickými rysy, jenž jsou pro tento druh mimořádné události typické. Za účelem pochopení problematiky ohledání místa nehody jako místa činu je nutné tyto specifické okolnosti zmínit:

- k nehodám na pozemních komunikacích dochází obvykle na místech s intenzivním provozem, je tedy nutné zajistit jeho opětovnou bezpečnost a s ohledem na situaci i plynulost,
- na místě nehody se mnohdy nacházejí zraněné osoby, kterým je nezbytné poskytnout lékařskou pomoc,
- kriminalisticky relevantní stopy mohou být poškozeny či znehodnoceny v důsledku činnosti složek integrovaného záchranného systému, nebo se je může pokusit znehodnotit sám pachatel,
- pachatel se obvykle vyskytuje na místě nehody,
- pachatel mnohdy vyvíjí snahu ovlivnit svědky dopravní nehody,
- nástrojem trestné činnosti v dopravě je ve většině případů motorové vozidlo.<sup>238</sup>

Dopravní nehody jsou po jejich vzniku zpravidla oznámeny složkám integrovaného záchranného systému, či jsou zjištěny přímo při výkonu služby některou z hlídek PČR a k jejich vyšetřování tedy příslušný orgán přistupuje z úřední povinnosti.<sup>239</sup> V případě, že v důsledku nehody došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku převyšující částku 100 000 Kč, povinnost účastníka ohlásit tuto skutečnost policii vyplývá ze zákona.<sup>240</sup> Po přijetí oznámení o nehodě je nezbytné zjistit následující informace:

- základní osobní údaje oznamovatele nehody,
- přesné místo dopravní nehody,
- charakter a rozsah nehody,
- následky nehody a nutnost zapojení dalších složek IZS,
- pokud již byla některá opatření na místě nehody provedena, je nutné zjistit jaká,
- jakým způsobem je omezena plynulost provozu.<sup>241</sup>

---

<sup>238</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

<sup>239</sup> § 10 odst. 1 zákona č. 91/2008 Sb., o Policii České republiky

<sup>240</sup> § 47 odst. 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>241</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

Pro úplnost autor připomíná, že nehody na pozemních komunikacích vyšetřuje příslušný dopravní inspektorát PČR okresních či městských ředitelství nebo dálniční oddělení PČR správy krajů.<sup>242</sup> Povinnost odhalování trestné činnosti je obecně formulována v § 158 trestního řádu, žádné konkrétní pravidla ani nástroje v uvedeném ustanovení však nejsou. Počáteční úkony policejních orgánů na místě dopravní nehody se řídí zejména zákonem o Policii ČR, neboť doposud nebyl sepsán záznam o zahájení úkonů trestního řízení, a to tak nebylo zahájeno. Postup policejních orgánů by se měl omezit na zajištění důkazů, které odůvodňují podezření, že způsobením nehody došlo ke spáchání trestného činu.<sup>243</sup> V případě získání dostatečného množství poznatků odůvodňující podezření ze spáchání trestného činu v souvislosti s dopravní nehodou, je policejní orgán povinen neprodleně sepsat záznam o zahájení úkonů trestního řízení, v němž uvede rozhodné skutkové okolnosti.<sup>244</sup>

### 5.1. Postup složek IZS po příjezdu na místo dopravní nehody

Konkrétní postup a provedení počátečních úkonů na místě dopravní nehody je ovlivněn zejména charakterem nehody, od kterého se odvíjí míra zapojení jednotlivých složek integrovaného záchranného systému. Mimo Policii ČR jako orgánu činného v trestním řízení je na místě dopravní nehody nezbytné zapojení i dalších složek IZS v zájmu minimalizace jejich následků. Po příjezdu na místo dopravní nehody je nutné rychlé a precizní posouzení situace, jehož účelem je zjistit zejména počet zraněných osob, které vyžadují lékařské ošetření a jejich současný stav a dále zhodnotit bezprostředně hrozící riziko vzniku dalších škod. Po vyhodnocení všech rozhodných skutečností je nezbytné stanovit pořadí, ve kterém budou provedeny potřebná bezpečnostní opatření.<sup>245</sup>

Mezi počáteční neodkladná bezpečnostní opatření prováděná složkami IZS po příjezdu na místo nehody na pozemních komunikacích se zpravidla řadí:

- odstranění bezprostředně hrozícího nebezpečí a zabránění vzniku sekundárních škod,

---

<sup>242</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

<sup>243</sup> DRAŠTÍK, Antonín, FENYK, Jaroslav a kolektiv. *Trestní řád. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-600-7

<sup>244</sup> 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

<sup>245</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

- poskytnutí první pomoci zraněným účastníkům nehody a zajištění jejich zdravotnického ošetření,
- zjištění přítomnosti všech účastníků nehody, případně místa, kde se nacházejí,
- uzavření místa nehody v míře nezbytné k zabránění znehodnocení kriminalisticky relevantních stop,
- zajištění totožnosti účastníků a svědků nehody,
- zajištění kriminalisticky relevantních stop včetně provedení vyšetření, zda účastníci nehody nebyli ovlivněni alkoholem nebo jinou návykovou látkou,
- obnovení plynulosti provozu, případně zavedení objízdné trasy po nezbytně nutnou dobu.<sup>246</sup>

## 5.2. Způsob a postupy ohledání místa dopravní nehody jako místa činu

Jednotlivé kriminalistické stopy mají vypovídající hodnotu zpravidla pouze o konkrétní fázi z celkového průběhu nehodové události. V zájmu objektivního objasnění příčin vzniku dopravní nehody a určení míry zavinění jednotlivých účastníků je nezbytné zajistit všechny kriminalisticky relevantní stopy.<sup>247</sup> Za tímto účelem je nutné zvolit vhodný způsob ohledání místa dopravní nehody. Při zajišťování prvotních kriminalisticky relevantních informací na místě rozhodné události, je nutné uplatnit řadu opatření, jejichž cílem je mj. vytvořit vhodné podmínky pro následné neodkladné a neopakovatelné úkony v rámci trestního řízení. Charakter těchto opatření se odvíjí výhradně od rozsahu a závažnosti nehody a jejich podrobný výčet autor uvádí v předchozí kapitole. Za účelem zachování kriminalistických stop na místě dopravní nehody je nezbytné následně zvolit vhodný způsob ohledání.<sup>248</sup> Zachování původní struktury místa ohledání zajišťuje efektivnost prováděných neodkladných a neopakovatelných úkonů a značnou mírou tak přispívá ke zvýšení objektivity a naplnění základních zásad trestního řízení, v tomto ohledu tedy zejména zásadu materiální pravdy.<sup>249</sup>

<sup>246</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

<sup>247</sup> tamtéž

<sup>248</sup> VAVERA, František, ŠKODA, Jakub. *Ohledání místa činu v souvislosti s činností IZS*. MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2020. ISBN 978-80-7616-078-1

<sup>249</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

Postup při ohledání místa dopravní nehody lze rozdělit do tří základních fází, kterými jsou orientační ohledání, detailní ohledání a následná závěrečná fáze ohledání, při které jsou přijímána mj. opatření k zajištění těch kriminalisticky relevantních objektů, které není možné z místa nehody odebrat.<sup>250</sup>

V počáteční fázi je nutné správně vymežit hranici prostoru ohledání. V tomto ohledu je nezbytné zmínit, že za místo dopravní nehody jako místo činu nelze považovat pouze bezprostřední prostor, v němž se nehoda udála, jako je např. bod střetu dvou vozidel. Kriminalisticky relevantní stopy o skutečnostech, které byly v přímé souvislosti se vznikem dopravní nehody, se mohou nacházet i v jejím širokém okolí, které může být o rozloze od několika desítek po několik stovek metrů čtverečních. Ohledání místa nehody na pozemních komunikacích musí tedy být dostatečně rozsáhlé, aby na základě zjištěných důkazů bylo možné uceleně posoudit nehodové jednání účastníků, které nehodě předcházelo a její samotný průběh, a to ve vzájemných souvislostech.<sup>251</sup> Dále je nutné zvážit volbu vhodného způsobu ohledání a určit posloupnost jednotlivých úkonů, které mají být provedeny. Po orientaci na místě dopravní nehody a stanovení vhodného postupu nastává fáze detailního ohledání.<sup>252</sup>

V rámci detailního ohledání rozlišujeme několik způsobů ohledání, které mohou být užity samostatně, či v kombinaci. Mezi základní způsoby se řadí koncentrický, excentrický, frontální a rajónový. Koncentrický způsob spočívá v ohledání místa vyšetřované události po spirále od kraje vymezené oblasti k jejímu středu. Excentrický je pak prováděn v opačném směru, tedy od středu místa ohledání k jeho okrajům. Uvedené způsoby se v souvislosti s dopravními nehodami často využívají v kombinaci s rajónovým způsobem, který je vhodné zvolit při ohledání členitého terénu. Při tomto způsobu ohledání dochází k rozdělení místa události do několika samostatných sektorů, které jsou následně ohledávány buď postupně, nebo současně. Při ohledání jednotlivých sektorů se zpravidla využívá právě jeden ze shora uvedených způsobů, tedy excentrický nebo koncentrický. Frontální způsob se naopak využívá při ohledání rovinnatého a dobře přehledného terénu, kdy se postupuje od jedné strany vymezeného prostoru k druhé.<sup>253</sup>

---

<sup>250</sup> VAVERA, František, ŠKODA, Jakub. *Ohledání místa činu v souvislosti s činností IZS*. MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2020. ISBN 978-80-7616-078-1

<sup>251</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>252</sup> VAVERA, František, ŠKODA, Jakub. *Ohledání místa činu v souvislosti s činností IZS*. MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2020. ISBN 978-80-7616-078-1

<sup>253</sup> tamtéž

Volba vhodného postupu ohledání však vždy závisí na konkrétních okolnostech na místě dopravní nehody, jako je rozsah a rozloha předmětné události, a jednotné pravidlo k jejich výběru neexistuje. Obecně však platí, že způsob ohledání by se v průběhu prováděných úkonů již neměl měnit a po jeho započítí by se měl řádně dokončit.<sup>254</sup>

Ve fázi detailního ohledání místa dopravní nehody jsou přijímána veškerá dostupná opatření za účelem zjištění všech relevantních kriminalistických stop na místě nehody a identifikace pachatele trestného činu.<sup>255</sup> Zjištěné kriminalistické stopy musí být označeny čísly, důkladně popsány a zaznamenány do protokolu. Za účelem objektivního vyšetření příčin nehody je nutné zajistit fixaci stop, která se provádí jejich vyznačením na vozovce a následnou dokumentací fotograficky či videozáznamem.<sup>256</sup>

Současně je potřeba určit vzájemnou vzdálenost jednotlivých stop. Za tímto účelem je nutné stanovit pevný výchozí bod, od kterého se budou odvíjet uskutečněná měření.<sup>257</sup> K těmto účelům se jako velice vhodné jeví být využití technologie bezpilotních leteckých dronů, která umožňuje zaznamenat místo nehody shora, čímž poskytuje policejním orgánům přesné informace o poloze všech viditelných kriminalistických stop a jejich vzájemné vzdálenosti, což může zásadním způsobem přispět k vytvoření přesných vyšetřovacích verzí, které policejní orgán následně dále rozvíjí. Bepilotní drony při dokumentaci místa nehody na pozemních komunikacích jsou však v dnešní době využívány pouze některými útvary PČR, jelikož jejich plošnému využití brání především vysoké pořizovací náklady a současně stávající právní úprava této problematiky.<sup>258</sup>

Při následné závěrečné fázi ohledání je nutné vyhotovit náčrtek místa dopravní nehody, ve kterém se zakreslí zejména poloha dopravních prostředků, obětí nehody a ostatních relevantních předmětů a kriminalistických stop spolu se stavem dopravního značení.<sup>259</sup> V případě úmrtí následkem nehody je nezbytné

---

<sup>254</sup> VAVERA, František, ŠKODA, Jakub. *Ohledání místa činu v souvislosti s činností IZS*. MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2020. ISBN 978-80-7616-078-1

<sup>255</sup> tamtéž

<sup>256</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>257</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

<sup>258</sup> STÁŇA, Ivo, RYBKA, Jindřich, NOVÁK, Milan, BUCSUHÁZY, Kateřina. *Využití pokročilých metod dokumentace místa dopravní nehody Policií ČR. Soudní inženýrství*. Akademické nakladatelství CERM, 2019. Dostupné z: <https://dspace.vutbr.cz/handle/11012/180484>

<sup>259</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

zajistit převezení usmrcené osoby do ústavu soudního lékařství. Ohledání místa dopravní nehody zpravidla končí kritickým zhodnocením provedených úkonů z hlediska jejich úplnosti a úspěšnosti.<sup>260</sup>

### 5.3. Typické vyšetřovací situace na místě dopravní nehody

V souvislosti s ohledáním místa dopravní nehody je nutné zmínit též typické vyšetřovací situace vznikající v tomto prostředí. Počáteční podmínky na místě dopravní nehody z pohledu vyšetřování mohou být následující:

- Stav konečné struktury místa nehody je relativně nezměněný, původní postavení dopravních prostředků po nehodě zůstalo zachováno a účastníci a svědci nehody se nacházejí na místě.
- Stav konečné struktury místa dopravní nehody byl změněn, kdy došlo např. k odtažení zúčastněných vozidel z jejich původního místa, převozu zraněných osob k ošetření či se některý z účastníků nehody od jejího místa vzdálil apod.<sup>261</sup>

V prvním uvedeném případě je nehoda na pozemních komunikacích jako místo činu z pohledu vyšetřování prakticky ideálním prostředím. Příslušné orgány se objevují na místě nehody zpravidla v rámci několika minut, účastníci a svědci nehody jsou k dispozici na místě a stav věcí jako je poloha vozidel či stop na pozemní komunikaci zůstává nezměněn. V takových případech při dodržení profesionálního postupu při vyhledání, zajištění a dokumentaci stop jde pro policejní orgány spíše o rutinní práci. Příčiny silniční dopravní nehody tak bývají ve shora uvedeném případě spolehlivě zjištěny, jakožto i míra zavinění jednotlivých účastníků.<sup>262</sup>

V druhém vzpomínaném případě je objasňování skutkového stavu věci mnohdy podstatně složitějším procesem. Intenzita a množství změn na místě dopravní nehody přímo ovlivňuje složitost vzniklé vyšetřovací situace, jejíž míru lze rozdělit do tří stupňů intenzity:

- Došlo sice k odtažení zúčastněných vozidel či převozu zraněných osob z místa nehody, jejich původní poloha však byla na pozemní

---

<sup>260</sup> VAVERA, František, ŠKODA, Jakub. *Ohledání místa činu v souvislosti s činností IZS*. MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2020. ISBN 978-80-7616-078-1

<sup>261</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>262</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

komunikaci označena. Objasnění příčin vzniku nehody a určení jejího viníka by v takové situaci, která se podobá situaci nezměněného stavu po dopravní nehodě, nemělo být obtížné.

- Došlo k výrazným změnám stavu konečné struktury místa nehody vlivem intenzivní činnosti složek integrovaného záchranného systému. Taková situace je z hlediska vyšetřování již značně problematická.
- Nejsložitější vyšetřovací situace vznikají v případech, kdy pachatel z místa nehody ujel a k oznámení nehody došlo až se značnou časovou prodlevou náhodnými osobami, které však nebyly svědky nehody. Vlivem opožděného oznámení nehody často dochází k znehodnocení či zahlazení kriminalistických stop, jako je např. ovlivnění řidiče alkoholem nebo jinými návykovými látkami, změny na vozovce vyvolané dalším provozem, oprava či výměna poškozené karoserie vozidla apod.<sup>263</sup>

Pokud dojde ke změně konečné struktury místa dopravní nehody jako ve shora uvedených případech, první úkony policejních orgánů by měly směřovat k vyznačení jejich původního místa na pozemní komunikaci nebo zajištění stop o předmětných změnách. Rekonstrukce polohy dopravních prostředků pro účely dokazování v trestním řízení se v zásadě neprovádí a nezbytné informace o konkrétní poloze těchto vozidel bezprostředně po nehodě je tak nutné získat vytěžením účastníků či očitých svědků nehody, případně zajištěním relevantních materiálních stop.<sup>264</sup> Stanovení původního stavu po dopravní nehodě je klíčovým prvkem k určení viníka nehody a objasnění příčin.

#### 5.4. Charakteristika a druhy kriminalistických stop

Ke kriminalisticky relevantním stopám vznikajícím v souvislosti s nehodou na pozemních komunikacích se řadí výhradně stopy materiální a paměťové. S rozvojem moderních výpočetních technologií lze do této skupiny zařadit i stopy počítačové, které mají značnou vypovídající hodnotu, jelikož jsou schopny zaznamenat a uchovat údaje významné pro objektivní posouzení příčin nehody.

---

<sup>263</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>264</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

V této kapitole proto autor bude věnovat pozornost jednotlivým skupinám kriminalistických stop, a to zejména v souvislosti s dopravní nehodou.

Nejen trestný čin v dopravě jako proces konkrétního prostorově a časově ohraničeného pohybu hmoty je materiálním jevem, který ve vědomí osob nebo v okolním materiálním prostředí zanechává charakteristické stopy. Dopravní nehoda jako událost ve vnějším světě se ve vzájemné podmíněnosti odráží v okolním prostředí, což za pomoci kriminalistických metod a postupů umožňuje rekonstruovat její průběh a objasnit příčiny vzniku.<sup>265</sup>

Pro lepší pochopení jednotlivých druhů stop vznikajících v souvislosti s nehodou na pozemních komunikacích uvedených v následujících samostatných kapitolách považuje autor za účelné vymezit samotný pojem kriminalisticky relevantní stopy.

Za kriminalistickou stopu se obecně označuje každá změna v okolním materiálním prostředí nebo ve vědomí zúčastněné osoby, která je v příčinné souvislosti s vyšetřovanou událostí, v tomto případě dopravní nehodou, a obsahuje kriminalisticky relevantní informaci o předmětné události, kterou lze zjistit a využít za použití dostupných kriminalistických, technických a přírodovědných metod, postupů a prostředků.<sup>266</sup>

Jak z výše uvedené definice vyplývá, skutkový děj trestného činu se odráží ve svém nejbližším materiálním prostředí nebo vědomí lidí a tento odraz je zjistitelný určitými exaktními postupy a metodami. Metodologickým základem poznání vyšetřované události je teorie vzájemného působení, jejíž podstatou je způsobilost dvou či více objektů ve vnějším světě vzájemně na sebe působit a předávat si informace. Výsledkem tohoto vzájemného působení je změna v jednotlivých materiálních systémech, která je způsobilá rekonstruovat vlastnosti a průběh vyšetřovaného trestného činu.<sup>267</sup>

V odborné literatuře lze nalézt relativně velkou řadu definicí kriminalistických stop. Prakticky každá z těchto definic obsahuje základní podmínky, které musí být splněny, aby byl určitý odraz události v materiálním

---

<sup>265</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>266</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

<sup>267</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0



prostředí nebo vědomí lidí považován za kriminalistickou stopu. Za tyto základní podmínky lze označit následující:

- Změna v materiálním systému musí být v příčinné souvislosti s vyšetřovanou událostí.
- Změna v materiálním systému musí existovat po celou dobu od svého vzniku až do zjištění, jelikož neexistující stopu logicky nelze při vyšetřování události využít.
- Změna v materiálním systému musí být vyhodnotitelná dostupnými kriminalistickými, technickými nebo přírodovědnými metodami, postupy a prostředky.<sup>268</sup>

Kriminalisticky relevantní stopy se dělí na dvě základní skupiny, kterými jsou stopy materiální a stopy paměťové. Rozdíl mezi těmito skupinami spočívá ve vzniku kriminalistické stopy. Materiální stopy vznikají na organických i anorganických objektech ve vnějším světě a jsou tedy objektivně zjistitelné. Do skupiny materiálních stop spadají i stopy počítačové, které vznikly v souvislosti s výpočetní technikou a jsou uloženy na datových nosičích. Paměťové stopy vznikají působením vnějšího prostředí na lidské smysly a ukládají se tedy ve vědomí neboli paměti člověka. Využití paměťových stop přináší mnohé komplikace, jelikož v případě dopravních nehod bývají vjemy působící na lidské smysly velice intenzivní a může tak dojít ke zkreslení informace. Vytěžení paměťové stopy bývá velice časté i u zvířat, kdy se zjišťují zejména pachové stopy s využitím psů.<sup>269</sup> Všem shora uvedeným skupinám kriminalistických stop se autor bude blíže věnovat v následujících kapitolách.

Výsledkem procesu zjištění a využití stopy obsahující kriminalisticky relevantní informaci by tak mělo být:

- rekonstrukce předmětné události a jednotlivých detailů, které vedly ke spáchání trestného činu,
- identifikace objektu trestného činu,
- nastínění fyzických a mentálních vlastností pachatele trestného činu,
- označení prostředků, jichž bylo ke spáchání trestného činu použito.<sup>270</sup>

---

<sup>268</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

<sup>269</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>270</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

Pro úplnost je nutné doplnit, že význam kriminalistické stopy pro proces prověřování a vyšetřování trestného činu se odvíjí od její kriminalisticko-technické a kriminalisticko-taktické hodnoty. Kriminalisticko-technická hodnota souvisí s procesem identifikace konkrétního objektu, který zjištěnou stopu vytvořil.<sup>271</sup> Ne všechny stopy však obsahují dostatečné množství informací potřebných pro ztotožnění působícího objektu a pro jeho identifikaci tak nejsou využitelné. Kriminalisticko-taktická hodnota stopy spočívá v poskytnutí informací o způsobu provedení trestného činu a o osobách, které se na jeho spáchání podílely. Každá zjištěná stopa obsahuje výše uvedenou kriminalisticko-taktickou hodnotu a jejím vyhodnocením lze usuzovat např. předmět zájmu pachatele, jeho připravenost či způsob chování na místě trestného činu.<sup>272</sup>

Dle shora uvedeného lze shrnout, že praktický význam kriminalistických stop spočívá v poskytnutí relevantních informací, které lze zjistit na identifikační a neidentifikační úrovni.<sup>273</sup>

Identifikační úroveň se rozumí:

- identifikace konkrétního objektu,
- určení skupinové příslušnosti působícího objektu v případě nemožnosti individuálního ztotožnění.

Neidentifikační úroveň se pak rozumí:

- rekonstrukce způsobu spáchání vyšetřované události (např. zjištění, zda bylo ke spáchání trestného činu užito motorového vozidla),
- určení mechanismu vzniku kriminalistických stop,
- určení mechanismu vyšetřované události,
- zjištění pohnutek a jiných okolností, které pachatele vedly ke spáchání trestného činu,
- stanovit, jaké skupiny hmoty byl působící objekt v případě, že jej nelze zjistit na identifikační úrovni.<sup>274</sup>

---

<sup>271</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>272</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

<sup>273</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>274</sup> tamtéž

#### 5.4.1. Materiální stopy

Proces vzniku materiálních stop nejen na místě nehody na pozemních komunikacích je nezávislý na subjektu jejich poznání.<sup>275</sup> Jedná se tedy o základní zdroj kriminalisticky relevantních informací, který účinně slouží k poznání objektivní pravdy o vyšetřované události.

Ohledáním místa dopravní nehody se zjišťují a trvale uchovávají důkazy, které není možné jiným způsobem získat a je tedy jedním z nejkritičtějších úkonů sloužících k objasnění příčin nehodové události. Zajištění materiálních stop se řadí mezi neodkladné a neopakovatelné úkony, jelikož po odklizení následků nehody některé důležité kriminalistické stopy na předmětné pozemní komunikaci, jako je např. poloha vozidel po srážce, zanikají a není možné je znovu spolehlivě napodobit. Policejní orgány se proto ihned po příjezdu na místo události a realizaci nezbytných opatření ke zmírnění následků a zabránění sekundárních škod musí věnovat zjištění kriminalisticky relevantních materiálních stop za účelem jejich následného využití.<sup>276</sup>

Materiální stopy lze klasifikovat dle mnoha kritérií v závislosti na uchovávané informaci, způsobu vzniku apod. V zájmu porozumění předmětné problematiky autor níže uvádí jejich základní rozdělení se zaměřením výhradně na stopy vnikající v souvislosti s dopravní nehodou.

Prvním rozhodujícím kritériem pro členění materiálních stop je podle druhu poskytovaných informací. Tímto způsobem rozlišujeme následující:

- Stopy o vnější stavbě objektu, které vznikají účinkem síly a odrážejí informace o působícím objektu v okolním prostředí. Následkem dopravních nehod vznikají zpravidla smykové, tlakové či kombinované stopy, jejichž odrazem jsou rýhy, vtisky a jiné změny ve struktuře vzájemně působících objektů.
- Stopy o vnitřní stavbě objektu, mezi které se řadí zejména chemické a biologické stopy. Do této skupiny patří i v souvislosti s kriminalitou v dopravě významné toxikologické stopy.
- Stopy o funkčních a dynamických vlastnostech objektu a jeho návycích. Tyto stopy však při dopravních nehodách zpravidla nevznikají.

---

<sup>275</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

<sup>276</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

- Kombinované stopy obsahující více ze shora uvedených informací.<sup>277</sup>

Druh vytvořené změny na působících objektech je dalším kritériem pro rozdělení materiálních stop, který se využívá zejména pro účely kriminalistické praxe. Tímto způsobem dělíme stopy na:

- Vstřícné stopy, které vznikají vzájemným působením dvou či více objektů. Tyto stopy se běžně vyskytují při srážce dvou nebo více motorových vozidel, kdy na zúčastněných vozidlech vzájemně ulpívají např. úlomky nátěrových systémů apod.
- Statické a dynamické stopy, které vznikají v závislosti na pohybu objektu. V souvislosti s nehodami na pozemních komunikacích vznikají zpravidla stopy dynamické.
- Plošné stopy, při kterých nedochází k deformaci materiálního prostředí. Typickým příkladem jsou stopy pneumatik na vozovce.
- Objemové stopy vznikající následkem plastické deformace, jakou je např. ohnutí karoserie vozidla.
- Oddělené stopy, které vznikají separací od původního objektu a umožňují jeho opětovné sestavení.<sup>278</sup>

Pro úplnost je nutné zmínit, že v souvislosti s nehodou na pozemních komunikacích vznikají značně charakteristické stopy, které lze zjistit na místě události. Při ohledání místa nehody je proto v zájmu rychlého a efektivního zjištění stop vhodné vzít tyto příznačné okolnosti v úvahu. Za typické materiální stopy vznikající následkem dopravní nehody lze označit:

- stopy na zúčastněných dopravních prostředcích,
- stopy na pozemní komunikaci,
- stopy na ostatních objektech,
- stopy na tělech obětí či zraněných osobách,
- stopy na kolejnicích v případě účasti kolejového vozidla.<sup>279</sup>

Stopy vznikající na zúčastněných dopravních prostředcích mají zpravidla formu různých deformací a jiných druhů vnějšího poškození v závislosti na intenzitě nárazu. Tyto stopy obsahují informace o konkrétní části vozidla, která byla

---

<sup>277</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

<sup>278</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>279</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-859-4

místem nárazu, tedy zda se jednalo např. o boční nebo čelní náraz apod. Relevantní jsou též stopy uvnitř vozidla, kterými mohou být např. biologické stopy v případě zranění přepravovaných osob jako účastníků nehody. Ohledání motorového vozidla za účelem posouzení jeho technického stavu je při vyšetřování příčin dopravních nehod velice významným úkonem, který se však zpravidla neuskutečňuje ihned na místě nehody, jelikož vyžaduje odborné znalosti z příslušného vědního oboru a z technického hlediska v praxi ani nebývá možné. Samotné ohledání vozidla je zpravidla realizováno až po jeho zajištění a odtažení na určené místo, kde následnou technickou prohlídku provádí přivolaný znalec v oboru dopravy a strojírenství či jiný specialista.<sup>280</sup>

Další skupinou jsou stopy vzniklé na pozemní komunikaci, kterých je obecně několik různých druhů. Jsou jimi např. stopy jízdy vozidla, které tvoří volně se otáčejícími kola, tzn. že vozidlo nebrzdilo ani nezrychlovalo. Tento druh stop je významný zejména tím, že otisk pneumatiky na vozovce odpovídá jejímu tvaru a struktuře dezénu ve skutečnosti. Jejich porovnáním lze tedy např. identifikovat podezřelé vozidlo v případě, že řidič z místa nehody ujel. Kvalita těchto stop se však odvíjí od mnoha okolností, jako je povrch pozemní komunikace, váha dopravního prostředku apod. Stopy jízdy vozidla jsou zpravidla dobře zjištělé např. na prašných či jiných cestách tvořených tvárným povrchem.<sup>281</sup>

Charakteristickým druhem stop vznikajících na pozemní komunikaci jsou brzdné a blokové stopy, které vznikají při prudkém snížení rychlosti vozidla. Rozdílem mezi výše uvedenými je, že brzdné stopy vznikají působením otáčejících se kol, zatímco u blokových stop se kola dopravního prostředku již neotáčejí. Blokové stopy tak vytvářejí výrazné tmavé pruhy svědčící o silném tření pneumatiky o vozovku následkem intenzivního brzdného manévru. Obdobným druhem jsou stopy smyku jako důsledek změny směru vozidla ve vysoké rychlosti případně spojené s náhlým bržděním.<sup>282</sup> Tyto druhy stop jsou nositelem informace o okamžiku, kdy řidič ztratil kontrolu nad vozidlem nebo začal reagovat na blížící se rizikovou situaci v provozu.

---

<sup>280</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>281</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>282</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

Dalším druhem stop na pozemní komunikaci jsou stopy dření a vlečení, které vznikají zpravidla až jako následek dopravní nehody třením tvrdých předmětů o vozovku. Toto vzájemné působení pevných objektů zanechává na pozemní komunikaci různé rýhy, které mohou sloužit např. k přesnému určení místa vzniku nehody a následného pohybu vozidel po nehodě.<sup>283</sup>

Posledním zmíněným druhem stop na vozovce jsou stopy biologické a stopy jiných kapalin, které obecně tvoří významnou skupinu materiálních stop.<sup>284</sup> Biologické stopy vznikají v souvislosti se zraněním či usmrcením osoby a mohou obsahovat informaci např. o místě střetu oběti s dopravním prostředkem. Stopy provozních kapalin pak mohou poskytnout relevantní informace o poloze vozidla bezprostředně po dopravní nehodě v případě, že bylo odtaženo či s ním bylo jiným způsobem manipulováno.<sup>285</sup>

Z materiálních stop vznikajících na pozemní komunikaci lze zpravidla zjistit významné kriminalisticky relevantní informace jako je např. způsob jízdy řidiče před dopravní nehodu, jeho chování v průběhu nehody, ale i po jejím skončení při odstraňování následků.

#### 5.4.2. Paměťové stopy

Další významnou skupinou kriminalistických stop jsou stopy paměťové, které, jak bylo uvedeno výše, se od materiálních stop odlišují mj. procesem jejich vzniku. Paměťové stopy přesto mají charakter materiálních stop, jelikož dochází ke změně biochemického složení konkrétních mozkových buněk, kterou však není možné současnými exaktními metodami a postupy zjistit a využít.<sup>286</sup> Vytěžení těchto stop je tak závislé na vůli vyslychaného subjektu.

Paměťové stopy se od materiálních stop odlišují zejména následujícími výlučnostmi:

- jejich vznik je zásadním způsobem ovlivněn subjektivními vlastnostmi nositele informace,

---

<sup>283</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-859-4

<sup>284</sup> PAVLÍČEK, Kamil, KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Vyd. 1. Praha: Police history, 2006. ISBN 8086477-32-0

<sup>285</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>286</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

- vznikají ve vědomí osoby zprostředkovaně působením okolního prostředí na lidské smysly,
- nelze je zjistit a využít, pokud nositel informace nespolupracuje či není schopen údaje o vyšetřované události poskytnout (např. ze zdravotních důvodů),
- nevznikají okamžitě, ale zpravidla až několik vteřin po působení příslušného podnětu,
- není možné je využít opakovaně,
- definitivně zanikají spolu s nositelem informace.<sup>287</sup>

Vytěžení paměťových stop je podstatné pro zjištění širších souvislostí spojených s vyšetřovanou dopravní nehodou. Tyto stopy mohou obsahovat informace nejen o samotném průběhu nehodové události, ale i o dalších relevantních skutečnostech, jako je např. způsob chování, míra agresivity a styl jízdy řidiče, který byl účastníkem dopravní nehody nebo zda vozidlo s účastí na nehodě řádně použilo světelnou signalizaci apod.<sup>288</sup>

Je nutné zmínit, že charakter vyšetřované nehody na pozemních komunikacích značným způsobem ovlivňuje proces vytěžení paměťové stopy. Při intenzivním působení okolních vjemů na lidské smysly nebo vlivem strachu či jiných emocí může dojít k neúmyslnému zkreslení rozhodných skutečností. Schopnost zapamatování je ovlivněna mnoha faktory nezávislých na vůli člověka a nepřesné informace je nutné od objektivních skutečností odlišit za použití psychologických nebo psychiatrických metod a postupů.<sup>289</sup>

Dalším významným činitelem ovlivňujícím proces zajištění paměťové stopy je plynutí času. K výsledku účastníka nebo svědka dopravní nehody jako nositele kriminalisticky relevantní informace je nutné přistoupit co nejdříve po vzniku vyšetřované události, jelikož působením času se opětovné vybavení rozhodných skutečností uchovaných v paměti člověka může stát výrazně obtížnější.<sup>290</sup> S ohledem na vytěžení paměťových stop lze za ideální označit situaci,

<sup>287</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

<sup>288</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>289</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

<sup>290</sup> ŠUCHA, Matuš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

kdy je poskytnuto vysvětlení či proveden výslech účastníka nebo svědka bezprostředně po ohledání místa dopravní nehody, jsou-li k tomu splněny veškeré předpoklady.

Podáním vysvětlení nebo výslechem obviněného, účastníka dopravní nehody nebo svědka mohou být získány klíčové kriminalistické informace pro stanovení příčin vzniku nehodové události. Zajišťování těchto stop však vyžaduje od policejních orgánů individuální přístup ke každému nositeli kriminalisticky relevantní informace a alespoň základní znalosti forenzní psychologie. Subjektivní vnímání vyšetřované události totiž skýtá určitá rizika omylu, které je nutné při podání vysvětlení či výslechu v co nejvyšší míře eliminovat profesionálním přístupem policisty.

## 5.5. Využití elektronických dat při vyšetřování dopravních nehod

Vývoj nových technologií využívaných v automobilovém průmyslu a s ním spojená vyšší bezpečnost motorových vozidel přispěla ke snížení počtu dopravních nehod, jejichž následkem došlo k těžkým zraněním nebo ztrátám na lidských životech. Od roku 2017 se však tento pozitivní trend zpomalil a dále se již nedaří zmíněné vážné následky dopravních nehod snižovat v požadovaném rozsahu. Na území Evropské unie v souvislosti s nehodou na pozemních komunikacích zemře každý rok průměrně 25 000 osob.<sup>291</sup> Jedním ze specifických opatření ke snížení počtu nehod na pozemních komunikacích a jejich následků a zároveň významným prostředkem k objasňování okolností vzniku a průběhu dopravní nehody by měl být tzv. „zapisovač údajů o události“.<sup>292</sup>

Při vyšetřování příčin dopravních nehod mohou v praxi nastat situace, kdy je pro nedostatek důkazů nemožné přesně určit míru zavinění konkrétních účastníků nehody a v případě podezření se spáchání trestného činu se tak následně dokazování stává velmi složitým procesem. Specifické informace o nehodovém ději, které mají významný potenciál tento důkazní deficit vyplnit, jsou uloženy v řídicí jednotce

---

<sup>291</sup> odst. 3 důvodové zprávy k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

<sup>292</sup> Článek 6 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>



airbagu vozidla, která je označována zkratkou EDR (z anglického výrazu Event Data Recorder).<sup>293</sup>

Dle současné právní úpravy musí být jednotky EDR schopny zaznamenat údaje o rychlosti vozidla, použití brzd, stav a míru aktivace zabudovaných bezpečnostních systémů, polohu a náklon vozidla na pozemní komunikaci a další relevantní vstupní parametry z ostatních asistenčních systémů. Údaje je nutné zaznamenat komplexně v celém rozsahu nehodové události tak, aby obsahovali veškeré kriminalisticky relevantní informace. Zaznamenávají a ukládají se tedy údaje z období před vznikem dopravní nehody, v jejím průběhu a také bezprostředně po ní. Jednotky EDR musí být současně vybaveny systémem znemožňujícím jejich deaktivaci či jakoukoliv neoprávněnou manipulaci s uloženými údaji.<sup>294</sup>

Pro získání a využití údajů z jednotky EDR je nezbytné využít specifické technické zařízení umožňující uložená data načíst a následně dekodovat. Toto zařízení se zkráceně nazývá CDR (z anglického výrazu Crash Data Retriever) a bez jeho použití nelze uložená data získat. Údaje zpravidla zajišťuje příslušník služby kriminální policie a vyšetřování, případně přizvaný soudní znalec nebo jiná specializovaná osoba.<sup>295</sup>

Elektronické údaje z jednotky EDR je nutné zajišťovat vždy, pokud existuje důvodné podezření, že jednáním řidiče v souvislosti s dopravní nehodou došlo k naplnění znaku skutkové podstaty některého z trestných činů. Jedná se tedy zpravidla o situace, kdy následkem dopravní nehody došlo k újmě na zdraví nebo značné škodě na majetku.<sup>296</sup> V případě podezření ze spáchání přestupku není získání těchto digitálních stop povinné, jejich zajištění je tak na uvážení správního orgánu, kterým je obecní úřad obce s rozšířenou působností.<sup>297</sup>

Certifikovaná metodika zajištění dat z palubních zapisovačů je úzce spojena s prověřovacími a vyšetřovacími postupy orgánů činných v trestním řízení tak, aby

---

<sup>293</sup> KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

<sup>294</sup> odst. 3 důvodové zprávy k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

<sup>295</sup> KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

<sup>296</sup> tamtéž

<sup>297</sup> § 60 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve spojení s § 125e odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

byla co možná nejvíce efektivní. Jejím cílem je minimalizovat počet potřebných úkonů spojených se zajištěním elektronických dat při procesu ohledání místa nehody na pozemních komunikacích a dále zásadním způsobem zvýšit kvalitu vytěžených kriminalisticky relevantních informací. Pro úspěšné získání dat je nutné, jak bylo uvedeno výše, využít čtecí zařízení CDR, které je zkonstruováno tak, aby jej bylo možné použít v rámci ohledání místa činu. Pokud v praxi vyvstane situace, že uložená data nelze na externí datové úložiště pomocí čtecího zařízení nahrát přímo na místě dopravní nehody, je nutné takové vozidlo přepravit na zabezpečené místo, čímž je vyloučeno riziko manipulace s kriminalisticky relevantními údaji. Zajištění elektronických údajů následně provede kriminalistický technik či přizvaný soudní znalec.<sup>298</sup>

Zapisovač údajů o nehodové události funguje na principu uzavřeného okruhu, při kterém dochází k neustálému přepisování sledovaných dat.<sup>299</sup> Jak již bylo uvedeno, elektronické údaje o nehodě na pozemních komunikacích jsou uloženy v řídicí jednotce airbagu vozidla a úspěšné zaznamenání dat je tedy podmíněno jeho aktivací v důsledku nárazu. Doba, po kterou dochází k zapisování údajů se skládá maximálně z pěti vteřin před a pěti vteřin po aktivaci airbagu.<sup>300</sup> V opačném případě k uložení údajů o nehodě nedochází a ty jsou následně nenávratně přepsány.

Zapisovač údajů uložený v řídicí jednotce airbagu bude podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2019/2144 od 6. července 2022 tvořit povinnou výbavu všech nových typů vozidel a od 7. července 2024 všech vozidel poprvé registrovaných.<sup>301</sup>

Jak bylo uvedeno v předcházejících kapitolách, kriminalisticky relevantní informace o dopravní nehodě jsou v současnosti získávány nejčastěji z materiálních stop v rámci ohledání místa nehody a dále z paměťových stop vytěžených z jejich účastníků. V praxi však mohou nastat situace, kdy zajištěné důkazy nevykazují nezbytnou kvalitu a k jednoznačnému stanovení příčin nehodové události

---

<sup>298</sup> KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

<sup>299</sup> odst. 14 důvodové zprávy k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

<sup>300</sup> KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

<sup>301</sup> Příloha č. II. nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

nepostačují. Zejména v případě podání vysvětlení či výpovědi svědka nebo účastníka nehody může dojít k neúmyslnému zkreslení relevantní informace, což může vést k jejímu znehodnocení. Využití údajů získaných z elektronického zapisovače tak může těmto případům informačního deficitu předejít a zásadním způsobem přispět k efektivnímu a objektivnímu vyšetřování nehod na pozemních komunikacích.<sup>302</sup>

Bližším úvahám o významu údajů o nehodě na pozemních komunikacích uložených v jednotce EDR v rámci trestního řízení a využitelnosti předmětné technologie při prevenci kriminality v dopravě se autor věnuje v samostatné kapitole.

---

<sup>302</sup> KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

## 6. Vliv vybraných návykových látek na lidský organismus

Jak již bylo uvedeno shora, návykové látky jsou velice vážnou problematikou nejen s ohledem na následky a společenskou škodlivost dopravních nehod zaviněných účastníkem provozu pod jejich vlivem. Návykovou látkou ve smyslu trestního zákoníku jsou v zásadě všechny látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho senzorické nebo motorické funkce nebo sociální chování člověka. Charakteristika těchto látek tedy závisí na jejich specifických vlastnostech a jejich výčet je proto demonstrativní, kdy trestní zákoník vzpomíná zejména ty, jejichž účinek na lidský organismus je zvláště nepříznivý.<sup>303</sup> Návykovou látkou se podle trestního zákoníku proto rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a jiné látky splňující shora uvedená specifika.<sup>304</sup>

Nejčastěji užívanou návykovou látkou je bezpochyby, s ohledem na dostupné statistické údaje, alkohol. Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu se obecně vyznačují výrazně vyšší mírou společenské škodlivosti, podobně jako v případě nehod zaviněných pod vlivem jiné návykové látky.<sup>305</sup> Z výzkumu prevalence užívaných nelegálních návykových látek vyplývá, že nejčastěji aplikovanou nelegální drogou jsou kannabinoidy, halucinogeny, kokain a opioidy.<sup>306</sup> Z těchto důvodů bude v následujících kapitolách věnována pozornost účinkům uvedených druhů návykových látek na lidský organismus se zaměřením na rizikové atributy účasti v provozu, zejména pak řízení motorového vozidla.

### 6.1. Projev účinků alkoholu

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, konzumace alkoholu je v České republice hojně rozšířenou činností a celkový objem spotřebovaných alkoholických nápojů dosahuje v porovnání se zahraničím poměrně velmi vysokých hodnot. Za alkoholický nápoj se považuje nápoj, který obsahuje více než

---

<sup>303</sup> DRAŠTÍK, Antonín, FREMR, Robert, DURDÍK, Tomáš, RŮŽIČKA, Miroslav, SOTOLÁŘ, Alexander aj. *Trestní zákoník. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4

<sup>304</sup> § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>305</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>306</sup> Národní monitorovací středisko pro drogy a závislosti. *Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v České republice v roce 2019*. Publikováno říjen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/publikace/vyrocní-zpravy/vyrocní-zprava-o-stavu-ve-vecich-drog-v-ceske-republice-v-roce-2019/>

0,5 objemového procenta etylalkoholu.<sup>307</sup> Jedná se tedy o veškeré destiláty, likéry, vína a piva s výjimkou nealkoholických.

Účinnou látkou způsobující opojení alkoholickým nápojem je etylalkohol (etanol), neboli pitný líh. Jedná se o neurotoxin a v případě nadměrné konzumace i psychoaktivní látku a mírné analgetikum. Mezi prvotní účinky etylalkoholu již při mírných dávkách patří tzv. disinhibiční efekt, kdy dochází ke zpomalení převodu impulsů nervovými vlákny výhradně v oblasti mozkové kůry, přičemž oblasti centra středního mozku a mozkový kmen zůstávají relativně nepoškozeny.<sup>308</sup>

K postižení mozkové kůry dochází již při relativně nízké hladině alkoholu v krvi a jeho důsledkem je zpravidla ztráta některých kontrolních a rozumových funkcí. Vliv etylalkoholu na psychiku člověka je značně individuální, jelikož ztrátou uvedených funkcí dochází ke zvýraznění charakterových vlastností, instinktů a pudů jedince. Zpočátku se ovlivnění alkoholem u osob s běžnými návyky v jeho konzumaci projevuje přívalem pocitu tepla a celkovým uvolněním. Již po druhém alkoholickém nápoji však dochází např. k oslabení morálních zábran, překonání nesmělosti, zhoršení pozornosti a schopnosti koncentrace, prodloužení reakční doby apod. Je zajímavostí, že tento tzv. disinhibiční efekt etylalkoholu na lidský organismus již při jeho relativně nízkých hodnotách je jedním z hlavních důvodů konzumace alkoholických nápojů ve společnosti. Při vyšším stupni ovlivnění se pak účinky alkoholu na psychickou sféru osoby projevují ztrátou sebekontroly, přeceňování svých schopností, labilitou nálady, agresivitou apod.<sup>309</sup>

Přítomnost etylalkoholu v krevním oběhu člověka postihuje zejména při jeho vyšších hodnotách i funkce sensorické a motorické. Postižením sensorických funkcí dochází zejména k poruchám zraku, kdy se zpočátku snižuje schopnost adaptace na světlo a tmu. Vyšší míra konzumace alkoholu pak ovlivňuje prostorové, binokulární a boční vidění.<sup>310</sup> V důsledku mírného analgetického účinku etylalkoholu dochází též k poruchám vyhodnocení jednotlivých

---

<sup>307</sup> § 2 písm. f) zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

<sup>308</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>309</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>310</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

somatických vjemů, což se projevuje sníženou citlivostí na bolest a v krajních případech až celkovou otupělostí.<sup>311</sup>

Postižení motorické sféry účinky alkoholu se pak zejména v počátcích projevuje narušením komplikovaných a jemných úkonů obecně vyžadujících zvýšené soustředění a přesnost při provedení. Vyšší míra ovlivnění etylalkoholem pak zasahuje mozkové buňky řídící hrubou motoriku a dochází tak k postižení jednoduchých činností, což se projevuje např. vratkou chůzí a narušením rovnováhy. Dochází také ke zhoršení nejen přesnosti, ale i rychlosti při provádění základních úkonů, přičemž se výrazným způsobem zvyšuje pravděpodobnost výskytu zásadních pochybení.<sup>312</sup>

Pro ucelený výčet příznaků ovlivnění lidského organismu etylalkoholem autor považuje za vhodné uvést charakteristiku této zdravotní indispozice dle Mezinárodní statistické klasifikace nemocí a přidružených zdravotních problémů označované jako MKN 10. Dle této odborné publikace se akutní intoxikace etylalkoholem projevuje následujícími psychickými poruchami:

- disinhibice,
- svárliivost,
- labilita nálady,
- zhoršená pozornost,
- zhoršený úsudek,
- agrese,
- poruchy vědomí.<sup>313</sup>

Druhá skupina příznaků pak souvisí s postižením senzomotorické sféry, které se projevuje těmito znaky:

- porucha rovnováhy,
- kolísavá chůze,
- zpomalené reakce,
- nystagmus.<sup>314</sup>

Účinky alkoholu na lidský organismus jsou vysoce nebezpečné právě při účasti v provozu na pozemních komunikacích. Jak již bylo uvedeno shora, požitím

---

<sup>311</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>312</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>313</sup> World Health Organization. *Mezinárodní klasifikace nemocí a přidružených zdravotních problémů: desátá revize*. Aktualizované vydání k 1. 1. 2018. Ústav zdravotnických informací a statistiky České republiky, 2017. ISBN 978-80-7472-168-7

<sup>314</sup> tamtéž

alkoholického nápoje dochází k oslabení morálních zábrán, zvyšuje se tendence k riskantnímu jednání, přičemž se současně snižuje míra pozornosti, prodlužuje reakční doba, narušuje získaná pohybová automatizace, zhoršuje schopnost koncentrace apod.<sup>315</sup> V důsledku těchto projevů se účast osoby ovlivněné alkoholem v provozu stává vysoce rizikovou, jelikož její schopnost adekvátně reagovat na okamžitou dopravní situaci je výrazně narušena. Jednání takové osoby lze jen obtížně předvídat a ostatní účastníci provozu tak mnohdy již nemají možnost nehodové události zabránit ani při své maximální snaze.

Tato problematika se vztahuje na všechny kategorie účastníků provozu, zejména tedy na řidiče motorových a nemotorových vozidel a chodce. Jak z dlouhodobých statistických údajů o dopravní nehodovosti vyplývá, nebezpečí vzniku nehodové události při ovlivnění alkoholem se nejvýrazněji zvyšuje právě u řidičů nemotorových vozidel a chodců. Pravděpodobnost, že řidič nemotorového vozidla pod vlivem alkoholu, tedy výhradně cyklista, zavíní dopravní nehodu je průměrně 5x větší než u řidiče motorového vozidla. V případě chodce je pak tato pravděpodobnost vyšší 2,5 násobně.<sup>316</sup>

Důvodem zvýšeného výskytu tohoto patologického jednání u řidičů nemotorových vozidel je mj. i skutečnost, že se tato činnost vykonává v převážné míře formou volnočasové aktivity, kdy konzumace alkoholických nápojů je v takovém případě širokou veřejností vnímána spíše jako mírné riziko či přijatelný hazard. Cyklista pod vlivem alkoholického nápoje při účasti v provozu by však jednoznačně mohl způsobit újmu na životě nebo zdraví či škodu na majetku a toto jednání je proto velice rizikové. Svou účastí v provozu se cyklista pod vlivem alkoholu zpravidla dopouští přestupku, za který však nelze uložit trest zákazu činnosti, jelikož pro jízdu na kole není třeba zvláštní povolení nebo oprávnění.<sup>317</sup> Nemožnost uložení tohoto trestu spočívajícím v zákazu řízení všech motorových vozidel je pouze dalším důvodem zvýšeného výskytu uvedeného patologického jednání u této kategorie účastníků provozu.

Užívání alkoholických nápojů v souvislosti s jízdou na jízdním kole je dle statistických údajů poměrně běžné, přesto této problematice není dle názoru autora

---

<sup>315</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>316</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2019-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>317</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

věnována dostatečná odborná pozornost. Je nutné provádět zvýšené kontroly na vybraných turistických místech, a to zejména v letních měsících a současně zvyšovat povědomí široké veřejnosti o vysoké nebezpečnosti tohoto patologického jednání v dopravě.

K uvedenému je nutné doplnit, že se cyklista ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky, může stejně jako řidič motorového vozidla dopustit trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Pokud cyklista při jízdě na jízdním kole poruší současně jak základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích stanovené podle § 3 zákona č. 361/2000 Sb., tak specifické podmínky podle § 57 a § 58 citovaného zákona, lze takové jednání s ohledem na jednotlivé okolnosti považovat za porušení důležité povinnosti uložené mu podle zákona.<sup>318</sup> Skutkové podstatě citovaného přečinu se autor blíže věnuje i v souvislosti s řízením nemotorového vozidla ve vyhrazené kapitole a nepovažuje proto za účelné jej zde dále popisovat.

Druhou kategorií účastníků provozu, která je v souvislosti se vznikem dopravní nehody výrazně častěji pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, jsou chodci. Nejčastější příčinou nehody zaviněnou chodcem je náhle vstoupení do vozovky z chodníku apod., tedy vytvoření nepředvídatelné překážky provozu, na kterou řidič motorového vozidla nemohl včas reagovat ani při dodržení všech pravidel silničního provozu.<sup>319</sup> Dalšími příčinami jsou pak špatný odhad vzdálenosti a rychlosti vozidla, zmatené či zbrklé jednání apod. Počet dopravních nehod zaviněných chodcem pod vlivem alkoholu dlouhodobě mírně klesá, jejich podíl však tvoří průměrně 13 % z celkového počtu jimi zaviněných nehod.<sup>320</sup>

Nehody na pozemních komunikacích za účasti chodce jsou z právního i technického hlediska velice složité a k jejich vyšetřování je zpravidla nutné připravit znalce. Úkolem znalce je posouzení výhradně technických otázek, jako je určení rychlosti vozidla, okamžiku brzdné reakce řidiče, polohy chodce v době nehody

---

<sup>318</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu, 4 Tz 106/2009, [R 9/2011 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgfpexexzzl52he&groupIndex=0&rowIndex=0>

<sup>319</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>320</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2018-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>



nebo zda chodec na pozemní komunikaci nevytvořil náhlou překážku apod.<sup>321</sup> Pro přehlednost autor uvádí, že chodec je povinen k přecházení vozovky užít přechod pro chodce či jiné místo určené pro tento účel v případě, že se od něho takové místo nachází nejdále ve vzdálenosti 50 metrů. Chodec je po vstupu na přechod pro chodce povinen přejít plynule bez zbytečného zdržování či zastavování. Současně chodec nesmí vstupovat na přechod bezprostředně před blížící se vozidlo.<sup>322</sup> Chodec smí přecházet vozovku mimo místo k tomuto účelu určené jen v případě, pokud nepřinutí řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.<sup>323</sup>

Jak z uvedených zákonných ustanovení vyplývá, pohyb chodce po pozemní komunikaci je výrazně omezen, a to jak při pohybu po přechodu pro chodce či obdobného místa, tak i mimo něj. Nehody na pozemních komunikacích za účasti chodce jsou i přesto poměrně časté.<sup>324</sup> Chování některých jedinců nejen v blízkosti přechodů pro chodce však mnohdy svědčí o jejich lhostejnosti k okolnímu dopravnímu prostředí nebo pocitu absolutní přednosti chodce. S ohledem na obecně vysokou závažnost následků tohoto druhu dopravních nehod, kdy újmu na zdraví utrpí zpravidla výhradně chodec jako účastník nehody, by obezřetnost a ohleduplnost při přecházení pozemní komunikace měla být přirozenou lidskou reakcí. Pro znázornění vysoké rizikovitosti dopravních nehodách s účastí chodce autor považuje za nutné připomenout, že pravděpodobnost smrtelných následků je v případě střetu dopravního prostředku s chodcem až sedminásobně vyšší.<sup>325</sup>

Výše uvedené projevy ovlivnění alkoholem, jako je disinhibice, zhoršení pozornosti a koncentrace, přeceňování svých schopností apod., výrazně zvyšují pravděpodobnost náhlého a nepředvídatelného vstoupení chodce na vozovku. Pravděpodobnost pochybení chodce ovlivněného alkoholem a v této souvislosti způsobení dopravní nehody je více než dvou a půl násobně vyšší než v případě řidiče motorového vozidla.<sup>326</sup>

---

<sup>321</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>322</sup> § 54 odst. 1 a 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>323</sup> § 54 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>324</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>325</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>326</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2018-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Za užívání alkoholických nápojů, ovšem v přiměřené míře, nemůže být chodec v případě respektování pravidel silničního provozu, žádným způsobem sankcionován. V této souvislosti je však nezbytné klást důraz na individuální odpovědnost a vyzývat ke zvýšené obezřetnosti při jakémkoliv pohybu chodců po pozemní komunikaci, a to v zájmu zvýšení jejich bezpečnosti.

Účinky alkoholu na lidský organismus jsou nebezpečné zejména v souvislosti s řízením motorového vozidla, jelikož tato činnost vyžaduje, aby řidič v každém okamžiku disponoval nezbytnou mírou soustředění a způsobilostí adekvátně, rychle a účinně reagovat na vzniklou dopravní situaci. Symptomy ovlivnění etylalkoholem jako je disinhibice, zhoršení sebekontroly, poruchy pozornosti a koncentrace, prodloužení reakční doby apod. jsou vysoce rizikové u všech shora uvedených skupin účastníků provozu. Zejména v případě řidičů motorových vozidel jsou značně nebezpečné již počáteční povzbudivé účinky alkoholu, které se projevují pocitem radosti či mírné euforie.<sup>327</sup> Právě stav tzv. veselé nálady může v řidiči vyvolat falešný pocit jistoty a kontroly nad vozidlem a takový řidič pak dopravní situaci vnímá přehnaně optimisticky a inklinuje k výrazně riskantnějšímu způsobu jízdy, jako je např. nepřiměřená rychlost, nevhodné předjíždění apod.<sup>328</sup>

Vliv etylalkoholu na lidský organismus lze klasifikovat podle intenzity postižení psychických a senzomotorických funkcí. S ohledem na zaměření této práce se autor v níže uvedené stupnici věnuje zejména na vlivu alkoholu na činnost řízení motorového vozidla. V závislosti na uvedených symptomech rozlišujeme několik stupňů ovlivnění předmětnou návykovou látkou:<sup>329</sup>

- Již při hladině 0,2 g/kg alkoholu v krvi nastává u řidiče pocit rozjařenosti a uvolnění, který zvyšuje náchylnost k riskantnímu způsobu jízdy. Zhoršuje se úsudek řidiče i jeho schopnost správně odhadovat vzdálenost.
- Při hladině 0,5 – 1 g/kg alkoholu v krvi jsou postiženy duševní, smyslové a jemné pohybové funkce. Dochází ke zhoršení schopnosti koncentrace a výraznému prodloužení reakční doby řidiče.

---

<sup>327</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>328</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>329</sup> tamtéž

- Při hodnotách 1,0 – 1,5 g/kg alkoholu v krvi jsou již nápadně postiženy psychické, smyslové i motorické funkce. Postižení sensorických funkcí je v souvislosti s řízením motorového vozidla obzvláště rizikové, jelikož dochází k poruchám prostorového vidění a bočního vidění, a tedy i k zúžení zorného pole. Řidič mnohdy jedná agresivně a nepřiměřeně riskuje. Podle ustálené judikatury je řidič považován za nezpůsobilého k řízení motorového vozidla vždy, jestliže naměřená hodnota alkoholu v krvi řidiče činila nejméně jedno promile.<sup>330</sup> Podle poznatků lékařské vědy není žádný řidič, tedy ani nadprůměrně disponovaný, v uvedeném stavu schopen bezpečně řídit motorové vozidlo<sup>331</sup>
- Hladina 1,5 – 2 g/kg alkoholu v krvi řidiče výrazně postihuje psychické a senzomotorické funkce. Dochází ke zpomalení a zhoršení koordinace pohybu, ještě více se prodlužuje reakční doba a schopnost řidiče objektivně hodnotit své jednání je narušena.
- Při hodnotách 2,0 – 3 g/kg alkoholu v krvi ztrácí řidič prostorovou i časovou orientaci a je letargický. Motorické funkce jsou znatelně narušeny a nastává stav ataxie.<sup>332</sup>

Při hladině nad 3 g/kg alkoholu v krvi by člověk neměl být vůbec schopen vlastními silami usednout do vozidla, přestože se tak ve výjimečných případech stává. Tyto hodnoty mají za následek zpravidla úplnou neschopnost pohybu, bezvědomí a respirační potíže. Zhruba při hodnotách nad 4 g/kg alkoholu v krvi pak následkem akutní intoxikace organismu nastává smrt.<sup>333</sup>

Pravděpodobnost vzniku nehody na pozemních komunikacích u řidiče, jehož hladina alkoholu v krvi činí mezi 0,8 – 1 g/kg, je čtyřikrát až sedmkrát vyšší než v případě střízlivého řidiče.<sup>334</sup> Za velice znepokojivou lze tedy označit skutečnost, že výrazně nejčastěji naměřená hladina alkoholu v krvi viníka nehody

<sup>330</sup> 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#>

<sup>331</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 5 Tdo 874/2007, [T 1033]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembgg5pxixzrgaztg>

<sup>332</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>333</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>334</sup> Nejvyšší státní zastupitelství. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě, SL 69/2005*. Publikováno 8. října 2008, Brno. Dostupné z: <http://portal.justice.cz/nsz/soubor.aspx?id=72826>

na pozemních komunikacích je 1.5 g/kg a více. Druhým nejčastějším stupněm ovlivnění je pak hladina mezi 1 – 1,5 g/kg alkoholu v krvi. V obou uvedených případech se tedy jedná o stav, kdy je vyloučena způsobilost řidiče bezpečně řídit motorové vozidlo. Podíl dopravních nehod, u jejichž viníka byla naměřená hladina alkoholu v krvi vyšší než 1 promile, činí dlouhodobě téměř 80 % z celkového počtu nehod zaviněných pod vlivem této návykové látky.<sup>335</sup> S ohledem na bezpečnost v dopravě se jedná o velice znepokojivý údaj, který svědčí o vysoké závažnosti předmětné problematiky.

## 6.2. Projev účinků kannabinoidů

Nejčastěji užívanou nelegální návykovou látkou jsou kannabinoidy, kterými jsou marihuana nebo hašiš. Jak již bylo uvedeno výše, zkušenosti s užitím konopných látek uvádí 25,9 % respondentů výzkumu prevalence užívání nelegálních drog, jedná se tedy o výrazně nejčastěji užívanou nelegální návykovou látku v české populaci.<sup>336</sup> Vysoká oblíbenost zejména marihuany je dána především její relativně nízkou cenou a snadnou dostupností v porovnání s ostatními nelegálními návykovými látkami a současně tím, že se kannabinoidy obecně neoznačují za tzv. tvrdé drogy.

Marihuana je produktem usušení květenství konopných rostlin, které obsahují alespoň 400 různých složek, přičemž nejméně 61 z nich mají psychoaktivní účinky. Drtivá většina účinků intoxikace marihuanou je způsobena účinnou látkou THC, tj. tetrahydrokanabinol (dále jen „THC“). Tato látka je společná pro marihuanu i hašiš, rozdíl je pouze v její koncentraci. Účinky obou konopných látek jsou proto identické.<sup>337</sup>

Účinky intoxikace THC lze rozlišit do dvou stádií. První fáze nastává téměř bezprostředně po užití návykové látky a její projevy trvají dvě až čtyři hodiny v závislosti na intenzitě ovlivnění. V této fázi dochází k pocitu uvolnění, radosti či mírné euforie a k postižení některých sensorických funkcí spočívající v poruchách vyhodnocení jednotlivých somatických vjemů. Charakteristickým znakem

---

<sup>335</sup> Srovnání nehodovosti na pozemních komunikacích ze statistických údajů Policie České republiky z let 2019-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>336</sup> Národní monitorovací středisko pro drogy a závislosti. *Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v České republice v roce 2019*. Publikováno říjen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/publikace/vyrocní-zpravy/vyrocní-zprava-o-stavu-ve-vecech-drog-v-ceske-republice-v-roce-2019/>

<sup>337</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

intoxikace THC jsou stavy nekontrolovatelného smíchu a mnohomluvnosti, zejména u příležitostných či nezkušených uživatelů, a dále pak nápadně zarudlé oční spojivky a mydriáza (rozšíření zornic).<sup>338</sup> Dochází také k výraznému postižení prostorové, avšak zejména časové orientace.<sup>339</sup>

Druhé stádium intoxikace se vyznačuje celkovým útlumem organismu, kdy člověk působí ospalým dojmem. V důsledku postižení psychomotoriky dochází ke zpomalení pohybu i u běžných úkonů, čímž se výrazně prodlužuje reakční doba. Vyskytují se také náhlé změny nálad, které mohou vyústit až v akutní stavy deprese. Útlum psychické sféry je běžný zejména u jedinců, kteří konopné látky užívají dlouhodobě.<sup>340</sup>

Projevy účinků THC na lidský organismus v souvislosti s řízením motorového vozidla jsou značně rizikové. Následkem útlumu psychické sféry dochází ke snížení pozornosti řidiče, který tak přehlíží důležité okolnosti v provozu a pravděpodobnost jeho pochybení se výrazně zvyšuje. Prodloužením reakční doby a zpomalením motorických funkcí je navíc značně narušena schopnost řidiče adekvátně a zejména včas reagovat na okamžitou dopravní situaci. Projevem řízení motorového vozidla pod vlivem konopných látek je, že řidič mnohdy bezdůvodně mění rychlost jízdy, reaguje zpomaleně na okolní podněty, nerespektuje dopravní značení apod. Typické jsou také nápadně zarudlé oční spojivky a identický zápach potu po spálené marihuaně.<sup>341</sup>

Konopné látky se nejčastěji užívají identickým způsobem jako cigaretové výrobky, tedy jejich kouřením. Marihuana se s příměsemi či jako samostatná substance balí do tzv. „jointů“ a její výpary se inhalují. Druhým nejčastějším způsobem užívání je pak jejich přimíchání do různých potravin, které se následně konzumují. Rozdílem v uvedených způsobech užití je, že při konzumaci se účinná látka THC uvolňuje do lidského organismu znatelně pomaleji a účinek nastává až zhruba po 30 – 120 minutách. Následkem této prodlevy při uvolňování THC v případě konzumace konopných látek tak zpravidla nedochází k prvnímu stádiu shora uvedených účinků intoxikace. Další odlišností je problematika dávkování

---

<sup>338</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>339</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>340</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>341</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

zejména pro nezkušené uživatele, kdy v případě konzumace marihuany vyvstává výrazně vyšší riziko akutní intoxikace.<sup>342</sup>

### 6.3. Projev účinků halucinogenů

Halucinogeny jsou obecným označením pro skupinu nelegálních návykových látek, do které patří jak syntetické, tak i přírodní drogy. Mezi nejčastěji užívané halucinogeny se řadí zejména LSD, MDMA neboli extáze a lysohlávky. Účinky halucinogenů na lidský organismus jsou vyvolány nevyrovnaností chemického složení neurotransmiterů v mozku, čímž dochází k narušení přenosu nervových impulsů.<sup>343</sup> Halucinogeny a jejich účinky autor rozděluje s ohledem na zaměření této práce na dvě skupiny. První skupinou jsou látky typu LSD, lysohlávky apod., které mají výrazně silnější halucinogenní účinek již při nižších dávkách. Druhou skupinou jsou stimulanty typu MDMA, které působí zejména na sensorické a motorické funkce a halucinogenní účinek nastává zpravidla až při akutní intoxikaci.

Účinky látek typu LSD jsou značně ovlivněny očekáváním osoby, která si tuto skupinu halucinogenů aplikuje, a dále podněty okolního prostředí za doby trvání ovlivnění předmětnou látkou. Účinky nastávají zpravidla 5 – 10 minut po aplikaci drogy, přičemž se projevují ve dvou navazujících stádiích. V prvním stádiu nastává u ovlivněné osoby silný pocit euforie a celkového uvolnění, který je zpravidla doprovázený stavy smíchu či plačtivosti. Zhruba třicet minut po aplikaci drogy nastává druhé stádium uživateli označované jako „trip“, při kterém dochází k intenzivnímu postižení sensorických funkcí projevující se silnými halucinacemi a sluchovými i somatickými iluzemi. Účinky ovlivnění halucinogeny typu LSD odezní v závislosti na velikosti aplikované dávky zpravidla do 8 – 12 hodin.<sup>344</sup>

V souvislosti s užíváním LSD je nutné zdůraznit velice rizikový faktor, označovaný jako tzv. „flashback“, při kterém může být schopnost řidiče bezpečně řídit motorové vozidlo zcela vyloučena i bez užití drogy.<sup>345</sup> Jedná se o náhlé projevy účinků LSD, které spočívají zejména ve zrakových halucinacích jako jsou světelné záblesky apod., a dále v silných stavech úzkosti nebo deprese. Příčina těchto náhlých projevů účinku LSD i bez užití předmětné látky je dosud neznáma,

---

<sup>342</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>343</sup> tamtéž

<sup>344</sup> tamtéž

<sup>345</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

pravděpodobnost jejich výskytu však vyvstává již při jediné aplikaci této drogy. Nejčastěji tyto stavy náhlé psychofyziologické indispozice vznikají v období do šesti měsíců od posledního užití LSD, byly však zaznamenány případy jejich výskytu i pět let po aplikaci této drogy, a to i opakovaně.<sup>346</sup>

Ze shora uvedeného vyplývá, že i ojedinělé užití předmětné nelegální návykové látky může zcela vyloučit způsobilost k bezpečnému řízení motorových i nemotorových vozidel, a to i trvale. Už pouhá pravděpodobnost vzniku náhlého závažného postižení sensorických funkcí ve shora uvedeného rozsahu je dle názoru autora v přímém rozporu se základními podmínkami účasti na provozu na pozemních komunikacích a takový jednatel by proto vůbec neměl řídit motorové vozidlo.

Účinky LSD na řidiče motorového vozidla jsou velice problematické. Dochází k zhoršení pozornosti, postižení motorických funkcí a v krajních případech vlivem zrakových, sluchových a somatických bludů až k neschopnosti rozlišit skutečnost od vyvolaných halucinací. V takových případech dochází až k úplné ztrátě schopnosti reagovat na podněty okolního prostředí a bezpečná účast řidiče v silničním provozu je tak zcela vyloučena. Užívání návykových látek typu LSD v souvislosti s řízením motorového vozidla je vážné bezpečnostní riziko i vzhledem ke shora uvedeným „flashbackům“, při kterých se účinky ovlivnění předmětnou návykovou látkou opět projevují bez ohledu na skutečnost, že si řidič předmětnou látku vůbec neaplikoval.<sup>347</sup>

Druhou skupinou halucinogenů jsou stimulanty typu MDMA. Působením této návykové látky dochází u jejích uživatelů k postižení sensorických a motorických funkcí, které lze rozlišit do dvou stádií. První fáze nastává 30 – 60 minut od užití drogy a podobně jako u látek typu LSD, její projevy silně závisí na mnoha faktorech, jako je očekávání ovlivněné osoby, působení okolního prostředí, množství aplikované dávky apod. V tomto stádiu dochází již při mírné dávce aplikované drogy k narušení zejména sensorických funkcí, které se však halucinacemi zpravidla nevyznačují. Mezi počáteční účinky patří pocit euforie, hyperaktivita, družnost a vyšší intenzita v prožívání jednotlivých smyslových vjemů. Bylo pozorováno i velké množství negativní účinků, které se projevují zejména při akutní intoxikaci touto návykovou látkou. V takových případech

---

<sup>346</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>347</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

dochází k znatelnému postižení motorických funkcí, které se projevuje svalovým napětím a nekontrolovatelnými svalovými kontrakcemi, které v krajních situacích mohou vyústit až v náhlou srdeční zástavu. Mezi nápadné projevy akutní intoxikace patří výrazná mydriáza, silný stisk čelistí, neobvyklý výraz ve tváři nebo nadměrné pocení. Tato fáze trvá v závislosti na množství aplikované látky zpravidla 6 – 12 hodin.<sup>348</sup>

Vliv stimulancí na řidiče motorového vozidla se projevuje zejména zvýšeným sebevědomím a s ním spojenou soupeřivostí a riskantním způsobem jízdy, jako je nepřiměřená rychlost, nebezpečné předjíždění apod. Řidič mnohdy přeceňuje své schopnosti, je nervózní, podrážděný a zpravidla jedná bezohledně vůči ostatním účastníkům provozu. Dochází také ke zhoršení pozornosti a schopnosti koncentrace, čímž se výrazně zvyšuje pravděpodobnost závažného pochybení.<sup>349</sup>

Druhé stádium účinků nastává po 6 – 12 hodinách a doba jeho trvání je značně individuální. Byly sledovány případy trvání od jednoho dne až do jednoho měsíce od aplikace předmětné návykové látky. Toto stádium se projevuje celkovým tělesným vyčerpáním, bolestí hlavy, depresemi, nechutenstvím a zhoršením pozornosti. Člověk v tomto stavu je zmatený, nesoustředěný a může trpět nedůvodnými představami o vlastním ohrožení.<sup>350</sup>

Jak ze shora uvedených symptomů vyplývá, řízení motorového vozidla může být značně rizikové i několik dní po aplikaci předmětné nelegální drogy. Řidič je následkem zhoršené koncentrace při řízení nepozorný, čímž je výrazně narušena jeho schopnost adekvátně a včas reagovat na okamžitou dopravní situaci. I s ohledem na možný výskyt paranoidních bludů je proto způsobilost k bezpečné účasti v provozu zcela vyloučena.

#### 6.4. Projev účinků kokainu

Problematika výroby, distribuce a užívání kokainu je celosvětově velmi závažné téma, jelikož jsou s touto návykovou látkou spojeny mj. i vysoké výnosy z trestné činnosti a s tím související patologické jevy. Kokain se do ČR dováží převážně ze zemí Jižní Ameriky, v porovnání s jinými členskými státy EU však ČR

---

<sup>348</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>349</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>350</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1



není významnou cílovou ani tranzitní zemí v souvislosti s distribucí této nelegální drogy.<sup>351</sup>

V porovnání s ostatními shora uvedenými návykovými látkami je při užívání kokainu využíváno poměrně velké množství způsobů aplikace této drogy. Rozlišné metody užití ovlivňují zejména rychlost, za jakou se požadované účinky u jednotlivce projeví a v jaké intenzitě. Projev ovlivnění předmětnou drogou silně závisí, podobně jako u halucinogenních látek, na očekávání uživatele, okolním prostředí, množství aplikované dávky, ale také i na předchozí pozitivní či negativní zkušenosti s užitím. Mezi vyhledávané účinky kokainu patří zvýšená tělesná i mentální výkonnost, hyperaktivita, pocit euforie a vyšší sebevědomí. Účinky se projevují téměř bezprostředně po aplikaci návykové látky a trvají 15 – 30 minut, kdy následně odeznívají po 60 minutách od užití.<sup>352</sup> U uživatelů kokainu je běžné opakované dávkování a udržování konstantní hladiny účinné látky v krvi, které však výrazně zvyšuje riziko akutní intoxikace.

Negativní účinky ve formě letargie a silné deprese s možnými sebevražednými sklony se projevují zejména v případech již klesající hladině aktivní látky v krvi nebo při akutní intoxikaci. Tento stav může trvat až dvanáct hodin a za krajních situacích až sedm dní od užití předmětné návykové látky.<sup>353</sup>

Řidič motorového vozidla pod vlivem kokainu zpravidla inklinuje k riskantnímu a agresivnímu způsobu jízdy, nerespektuje pravidla silničního provozu, výrazně překračuje maximální povolenou rychlost apod. Zvýšený pocit sebevědomí u řidiče vyvolává falešný pocit kontroly nad dopravní situací a řidič tak často přeceňuje své schopnosti. Projevem účinků této nelegální drogy je také zhoršení schopnosti koncentrace, pravděpodobnost závažného pochybení je tedy u takového řidiče velice vysoká. Vlivem rozšíření zornic u řidiče ovlivněného touto látkou se značně zvyšuje riziko jeho oslnění protijedoucími vozidly.<sup>354</sup> Způsobilst bezpečně řídit motorové vozidlo a adekvátně reagovat na okamžitou dopravní situaci je tak výrazně ovlivněna i několik dní po aplikaci předmětné návykové látky.

---

<sup>351</sup> Národní monitorovací středisko pro drogy a závislosti. *Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v České republice v roce 2019*. Publikováno říjen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/publikace/vyrocní-zpravy/vyrocní-zprava-o-stavu-ve-vecech-drog-v-ceske-republice-v-roce-2019/>

<sup>352</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>353</sup> tamtéž

<sup>354</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

## 6.5. Projev účinků opioidů

Opioidy jsou skupinou látek, které postihují opioidní receptory zejména v centrálním nervovém systému. Jedním z účinků opioidů je zmírnění pocitu bolesti a dosažení tzv. stavu analgesie, tyto látky se proto hojně využívají v lékařství. Mezi opioidy využívané k léčebným účelům patří zejména morfin, kodein, buprenorfin, fentanyl, oxykodon či metadon, který se mj. používá k léčbě závislosti na opiátech.<sup>355</sup>

Zneužívání těchto látek pro jejich tlumivé a uvolňující účinky je ve společnosti velice časté. Projev ovlivnění opioidy závisí na druhu aplikované látky, způsobu vpravení látky do těla, velikosti dávky a také zkušenostech uživatele. Nejčastěji zneužívanou látkou ze skupiny opioidů je heroin, který tvoří 75 % podíl ze všech případů zneužití opioidů.<sup>356</sup> Účinky heroinu lze rozdělit do tří stádií, kdy první stádium nastává téměř okamžitě po vpravení předmětné látky do krevního oběhu člověka. Prvotní účinky heroinu se označují za tzv. „rush“, jenž se projevuje velmi intenzivním pocitem euforie, který mnozí uživatelé přirovnávají k orgasmu. Tento stav zhruba jednu minutu po aplikaci předmětné drogy ustává a přechází ve druhé stádium, které trvá kolem dvou hodin, v závislosti na velikosti dávky, a projevuje se silným pocitem tepla, celkovou uvolněností až ospalostí, jedinec propadá do stavu snění, jenž může vyústit až v bezvědomí. Třetí stádium je označováno jako tzv. „withdrawal“, které se zejména v případech opakovaného užívání drogy projevuje výraznými abstinenčními příznaky, jako jsou bolestivé svalové křeče, intenzivní svědění kůže, úzkost, nespavost, agresivita, střídající se pocity zimy a horka, labilní emotivita apod.<sup>357</sup> Tyto negativní projevy následně nutí uživatele k opakovaným aplikacím předmětné návykové látky a vedou k vytvoření silné fyzické i psychické závislosti.

Heroin se vyznačuje extrémně vysokým rizikem vytvoření fyzické i psychické závislosti, k jejímuž vzniku dochází při denním podávání již během dvou týdnů. Odvykácí příznaky jsou pak velmi intenzivní a dramatické. Závislost na heroinu je společensky velmi škodlivá a v četných případech dochází k zavržení toxikomana i nejbližšími příbuznými vlivem jeho patologického chování. Tento druh závislosti je finančně poměrně náročný, kdy průměrné náklady činí 20 000 Kč měsíčně. Jedinec závislý na heroinu tak zpravidla zprvu rozprodá rodinný majetek

---

<sup>355</sup> DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

<sup>356</sup> tamtéž

<sup>357</sup> tamtéž

a následně se uchyluje k majetkové trestné činnosti.<sup>358</sup> Uvedené dle předchozí věty dokazuje značnou společenskou škodlivost tohoto druhu toxikomanie.

V souvislosti s řízením motorového vozidla autor považuje za rizikovou skutečnost, že vlivem účinků opioidů na lidský organismus dochází k celkovému útlumu senzorických i motorických funkcí, čímž se značně prodlužuje reakční doba a schopnost řidiče zavčas adekvátně reagovat na aktuální dopravní situaci je výrazně postižena. Řidič pod vlivem heroinu má mj. nápadně zúžené zornice a v případě opakovaného užívání předmětné nelegální drogy může ve druhém stádiu ovlivnění působit vyrovnaným dojmem. Silně patrné jsou projevy ve třetím stádiu, tedy v případech abstinence, kdy je způsobilost řidiče k bezpečnému řízení motorového vozidla zcela vyloučena a řidič této činnosti zpravidla ani není schopen.<sup>359</sup>

---

<sup>358</sup> PAVLOVSKÝ, Pavel a kolektiv. *Soudní psychiatrie a psychologie, 4. aktualizované vydání*. Praha: Grada Publishing a.s., 2012. ISBN 978-80-247-8192-1

<sup>359</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

## 7. Zásada omezené důvěry v dopravě

Provoz na pozemních komunikacích je velice dynamickým prostředím, ve kterém vznikají početné rizikové či kolizní situace. Účastníci provozu jsou tak povinni zachovávat nezbytnou míru pozornosti a opatrnosti k zajištění bezpečného a spořádaného průběhu. Nežijeme však v ideálním světě a silniční doprava není a ze své povahy ani nemůže být bezchybná. Následky porušení pravidel silničního provozu pak bývají zejména v případě vzniku dopravní nehody velmi závažné.

Vyšetřování příčin nehodové události zpravidla vyžaduje rozsáhlé odborné znalosti a spočívá v intenzivním zkoumání všech rozhodných skutečností, bez kterých by dopravní nehoda nevznikla. Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, nehody na pozemních komunikacích mívají zřídka pouze jedinou konkrétní příčinu. Mnohdy jde se o souhru několika subjektivních i objektivních faktorů, které je nutné vždy pečlivě zkoumat a jednotlivě hodnotit jejich význam a důležitost pro vznik nehody.

Při posuzování odpovědnosti jednotlivých účastníků za vznik následku silniční dopravní nehody se mj. uplatňuje zásada tzv. omezené důvěry v dopravě. Podle této zásady se řidič motorového vozidla může spoléhat na to, že ostatní účastníci budou dodržovat příslušná pravidla provozu na pozemních komunikacích, nevyplyvá-li z konkrétních okolností opak.<sup>360</sup> Uplatnění této zásady v praxi např. znamená, že řidič motorového vozidla jedoucí po hlavní pozemní komunikaci s právem přednosti v jízdě podle § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., spoléhá, že jiný účastník provozu přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci bude dodržovat příslušná pravidla silničního provozu a dá řidiči přednost v jízdě. Řidič motorového vozidla v uvedeném vzorovém případě dle předchozí věty tedy teoreticky nemusí brát zvláštní ohledy na účastníka přijíždějícího po vedlejší pozemní komunikaci, jelikož mu podle silničních pravidel svědčí právo přednosti v jízdě.<sup>361</sup> Tato přednost však s ohledem na uplatnění citované zásady není absolutní a v případech, kdy je z konkrétní situace patrné, že si účastník přijíždějící po vedlejší pozemní komunikaci počíná tak, že zjevně nerespektuje příslušné ustanovení o právu přednosti v jízdě a z jeho stylu jízdy je zřejmé, že nebude schopen před křižovatkou včas zastavit, má řidič motorového vozidla přijíždějící

---

<sup>360</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 6 Tdo 143/2011. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgfpw4427gmztkoi&groupIndex=8&rowIndex=0#>

<sup>361</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

po hlavní pozemní komunikaci povinnost bez dalšího zvýšeného úsilí adekvátně reagovat a upravit rychlost či směr jízdy tak, aby zabránil hrozícímu vzniku nehodové události.<sup>362</sup>

Z výše uvedeného vyplývá, že řidič vozidla s právem přednosti v jízdě není povinen měnit rychlost nebo směr jízdy, pokud nic nenasvědčuje tomu, že by hrozilo nebezpečí vzniku dopravní nehody s jiným účastníkem provozu, který je dle příslušných silničních pravidel povinen mu tuto přednost v jízdě dát. Povinnost zabránit nehodové události tak vzniká řidiči přijíždějícího po hlavní pozemní komunikaci jen tehdy, když je v dostatečném předstihu z konkrétní dopravní situace zjevné, že jiný účastník provozu s povinností umožnit řidiči přednostní průjezd křižovatkou tak zřejmě neučiní.<sup>363</sup>

Podle ustálené judikatury nelze po řidiči motorového vozidla spravedlivě požadovat, aby bez dalšího posouzení vždy předpokládal možné porušení příslušných silničních pravidel jinými účastníky provozu a aby tomu přizpůsobil rychlost a směr jízdy. Pokud není z konkrétních okolností, které může řidič vozidla běžně vnímat nebo předvídat, zjevné, že jiný účastník nerespektuje pravidla silničního provozu a zanedbává své povinnosti, je oprávněn očekávat od ostatních účastníků provozu spořádané chování a dodržování patřičných pravidel. Porušení povinnosti řidiče motorového vozidla zabránit vzniku dopravní nehody a zanedbání nezbytné míry opatrnosti plynoucí ze zásady omezené důvěry nelze usuzovat pouze ze skutečnosti, že došlo ke vzniku škodlivého následku.<sup>364</sup>

Jednání spočívající v zanedbání potřebné míry opatrnosti, jinak označované jako povinná opatrnost, při účasti v provozu na pozemních komunikacích, plynoucí z ustanovení shora uvedených dopravních zákonů, však může naplnit znaky konkrétní skutkové podstaty trestného činu. Při posuzování odpovědnosti řidiče vozidla za porušení povinné opatrnosti v souvislosti se zásadou omezené důvěry je nezbytné vycházet z trestně právní zásady odpovědnosti za zavinění, tedy že bez zavinění není trestného činu.<sup>365</sup> V případech uvedených dle předchozí věty se jedná výhradně o nedbalostní formu zavinění, jelikož řidič vozidla, který jinak dodržuje příslušná pravidla silničního provozu a bez dalšího očekává od ostatních účastníků

---

<sup>362</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>363</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR, 3 Tz 20/81, [R 43/1982 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptcojygpjxexzugnpxi4q#>

<sup>364</sup> Nález Ústavního soudu, II. ÚS 1711/20. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembsgbpxk427gqydima&groupIndex=2&rowIndex=0#>

<sup>365</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

totéž, zpravidla nechce trestněprávně relevantní následek dopravní nehody způsobit a ani není srozuměn s tím, že jej způsobí a chybí tedy složka volní.

Z hlediska nedbalostní formy zavinění při zanedbání povinné opatrnosti při řízení vozidla musejí být splněny dvě podmínky, a to objektivní a subjektivní. Objektivní podmínky jsou dány porušením příslušných pravidel provozu na pozemních komunikacích, jejichž znalost a dodržování jsou základním předpokladem pro výkon činnosti řízení vozidla. Objektivní podmínky jsou dále vymezeny porušením potřebné míry opatrnosti, které zvyšuje riziko porušení nebo ohrožení zájmů chráněných trestním zákoníkem.<sup>366</sup> Uvedené znaky nedbalosti jsou tedy vymezeny povinností dodržovat příslušná pravidla silničního provozu a jsou fakticky dány již jejich porušením. Zkoumání naplnění těchto podmínek tak od orgánů činných v trestním řízení nevyžaduje zvýšené úsilí.

Subjektivní podmínky z hlediska nedbalostní formy zavinění pak vyjadřují míru opatrnosti, kterou je řidič vozidla schopen za konkrétní dopravní situace vynaložit. Je tedy nutné posuzovat, jaké porušení silničních pravidel jinými účastníky provozu či jiné obdobné okolnosti je řidič objektivně schopen předvídat, vnímat a adekvátně na ně reagovat. Jedná se tedy o skutečnosti, které je řidič za dané konkrétní dopravní situace schopen vnímat svými smysly. O nedbalostní formu zavinění v případě porušení zásady omezené důvěry v dopravě se může jednat jen tehdy, pokud povinnost a možnost řidiče předvídat porušení nebo ohrožení konkrétních zájmů chráněných trestním zákoníkem, tedy objektivní i subjektivní podmínky nedbalosti, jsou dány současně.<sup>367</sup> V této souvislosti je nutné zdůraznit, že hranici okolností, které řidič vozidla může či nemůže předvídat, nelze vymežit v hypotetické rovině. Při posuzování subjektivních podmínek je nutné vždy vycházet z konkrétní dopravní situace, která je jedinečná pro každý jednotlivý případ a je charakterizována celou řadou různých faktorů.<sup>368</sup>

Subjektivní podmínky se však v četných případech nezkoumají, bez ohledu na ustálenou judikaturu Nejvyššího soudu, která opakovaně poukazuje na skutečnost, že při posuzování subjektivního vymezení je vždy nutné vycházet ze skutečností vyplývajících z konkrétní dopravní situace. Zažitá praxe orgánů činných v trestním řízení spočívá v tom, že již ze zjištěného zanedbání povinné

---

<sup>366</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>367</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 3 Tz 182/2001 [R 43/2002 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembqgipxexzugnpxi4q&groupIndex=2&rowIndex=0#>

<sup>368</sup> tamtéž

opatrnosti řidiče vozidla vyvozují jeho zavinění. Tento způsob rozhodování nejen v případě prvoinstančních soudů má bezpochyby neblahý dopad na celou právní praxi.<sup>369</sup> Problematiku výkladu zásady omezené důvěry se nicméně i přes početnou judikaturu stále nedaří zcela vyjasnit, jak vyplývá např. z nedávného nálezu Ústavního soudu č.j. II. ÚS 1711/20.<sup>370</sup>

Zásada omezené důvěry v dopravě se však neuplatňuje zcela bez výjimky. Výjimku tvoří takové případy v provozu, kdy z konkrétních dopravních okolností vyplývá povinnost řidiče dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na okamžitou situaci, aby nedošlo ke vzniku nehodové události.<sup>371</sup> Jedná se např. o situace, kdy se na pozemní komunikaci nebo v její blízkosti pohybují děti, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, osoby těžce zdravotně postižené, zjevně volně pobíhající zvířata nebo tak vyplývá z existence instalovaného dopravního značení.<sup>372</sup> Řidič vozidla se může důvodně spoléhat na to, že účastníci provozu v dopravních situacích uvedených dle předchozí věty dodrží příslušná pravidla silničního provozu pouze za podmínky, že z konkrétních okolností neplyne obava, že tak zjevně neučiní.<sup>373</sup>

Při uplatňování zásady omezené důvěry se dále musí vždy zkoumat přítomnost dvou kumulativních podmínek, a to existence příčinné souvislosti mezi porušením pravidel silničního provozu a vznikem ohrožovacího či poruchového následku a současně existence příčinné souvislosti mezi účelem příslušných pravidel silničního provozu a vznikem předmětného následku. Demonstrovat shora uvedené lze na příkladu, kdy řidič motorového vozidla nerespektuje světelnou signalizaci „Stůj!“ a projede křižovatkou v rozporu s § 70 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., a následně za předmětnou křižovatkou srazí chodce, který je v důsledku nehody zraněn. Příčinná souvislost mezi účelem právního předpisu a vznikem poruchového následku tak není dána a nelze tedy vinit řidiče za ublížení

---

<sup>369</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>370</sup> Nález Ústavního soudu, II. ÚS 1711/20. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembsgbpxk427ggydima&groupIndex=2&rowIndex=0#>

<sup>371</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>372</sup> § 5 odst. 1 písm. d), § 63 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>373</sup> Nález Ústavního soudu, II. ÚS 1711/20. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembsgbpxk427ggydima&groupIndex=2&rowIndex=0#>

na zdraví z důvodu, že porušil povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou uloženou mu dle citovaného ustanovení.<sup>374</sup>

I ve shora vzpomínaných případech povinnosti řidiče dbát zvýšené opatrnosti za určitých zákonem stanovených okolností mohou nastat situace, kdy účastníci provozu svým nepředvídatelným a neočekávatelným vstoupením na pozemní komunikaci vytvoří překážku, na kterou řidič není objektivně schopen včas reagovat. V takovém případě by řidič za vzniklé ohrožení nebo porušení zájmů chráněných trestním zákoníkem odpovědný nebyl.<sup>375</sup> Jak již bylo uvedeno výše, v hypotetické rovině nelze vymezit okolnosti, které je řidič schopen předvídat a při posuzování zavinění je vždy nutné vycházet z konkrétní dopravní situace.

Ze shora uvedeného tak vyplývá, že řidič vozidla s právem přednosti v jízdě, který porušil povinnost zachovávat potřebnou míru opatrnosti plynoucí ze zásady omezené důvěry a nezabránil vzniku dopravní nehody tím, že chybně či nedostatečně reagoval na nenadálou dopravní situaci, kterou zapříčinil jiný účastník provozu v důsledku porušení silničních pravidel, ačkoliv při správné reakci bylo možné nehodě objektivně zabránit, může být za vznik nehodové události odpovědný pouze za podmínky, že mu lze přičítat zavinění za zmíněnou nesprávnou nebo nedostatečnou reakci. Samotné zanedbání povinné opatrnosti v souvislosti se zásadou omezené důvěry a nesprávnou reakcí na porušení silničních pravidel ostatními účastníky provozu však zpravidla nelze posuzovat jako porušení důležité povinnosti.<sup>376</sup>

Nesprávné jednání řidiče dle předchozího odstavce zakládá jeho spoluodpovědnost či výlučnou odpovědnost v zásadě vždy za situace, kdy takový řidič s právem přednosti v jízdě již samostatně svým jednáním porušuje pravidla silničního provozu tím, že např. výrazně překračuje maximální povolenou rychlost. Řidič vozidla, který svým jednáním objektivně znemožnil splnit povinnost ostatních účastníků provozu dát přednost v jízdě tím, že jej vlivem jeho vysoké rychlosti nebylo možné s dostatečným předstihem zpozorovat, je zpravidla vždy spoluodpovědný za ohrožení či porušení zájmů chráněných zákonem v důsledku dopravní nehody. O této problematice autor pojednává v následující kapitole.

---

<sup>374</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>375</sup> Nález Ústavního soudu, II. ÚS 1711/20. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembsgbpxk427gqydima&groupIndex=2&rowIndex=0#>

<sup>376</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR, 3 Tz 20/81, [R 43/1982 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptcojygpjpxexzugnpxi4q>



## 7.1. Problematika spoluzavinění

Při posuzování odpovědnosti za vznik silniční dopravní nehody spočívající ve srážce dvou vozidel na křižovatce se zpravidla primárně zvažuje odpovědnost řidiče jedoucího po vedlejší pozemní komunikaci, jenž porušil povinnost podle § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., dát přednost v jízdě. Tato skutečnost však neznamená, že způsob a styl jízdy řidiče příjíždějícího po hlavní pozemní komunikaci, je pro posouzení odpovědnosti nepodstatný.<sup>377</sup>

Pokud řidič vozidla s právem přednosti v jízdě jede rychlostí překračující maximální povolený limit, může tato skutečnost za konkrétních okolností zakládat jeho spoluodpovědnost za vznik dopravní nehody. Jak bylo uvedeno dle předchozího odstavce, při posuzování nehodové události, jejíž příčinou bylo porušení povinnosti řidiče dát přednost v jízdě podle § 22 odst. 1 citovaného zákona, za vznik nehody odpovídá v zásadě řidič, jenž tuto povinnost porušil. Důvodem je skutečnost, že povinnost řidiče příjíždějícího po vedlejší pozemní komunikaci dát přednost v jízdě je kvalitativně vyšším stupněm povinnosti. Její porušení zakládá bezprostřední a reálné nebezpečí vzniku závažné dopravní nehody, jelikož se vždy jedná o vztah nejméně dvou vozidel se vzájemně se protínajícím směrem jízdy. Intenzitu ohrožení zájmů chráněných trestním zákoníkem při porušení povinnosti řidiče dodržovat maximální rychlostní limit je nutné posuzovat na základě konkrétních okolností v provozu, jako je např. dohledová vzdálenost, přítomnost dalších účastníků, hustota dopravy apod. a samotné překročení povolené rychlosti, byť výrazným způsobem, takto výrazné nebezpečí nezakládá.<sup>378</sup>

Povinnost řidiče příjíždějícího po vedlejší pozemní komunikaci dát přednost v jízdě není nijak ovlivněna skutečností, že řidič příjíždějící po hlavní komunikaci výrazným způsobem překročil maximální povolenou rychlost jízdy. Nepřiměřená rychlost řidiče s právem přednosti v jízdě tak může mít zpravidla jen omezený význam, jeho spoluodpovědnost za vznik dopravní nehody však není vyloučena.<sup>379</sup> Z uvedeného vyplývá, že přestože hlavní příčinou vzniku dopravní

---

<sup>377</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu, 7 Tdo 688/2011. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgfpw4427gqydcmy&groupIndex=8&rowIndex=0>

<sup>378</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 15 Tdo 944/2015, [R 32/2016 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgzpxexztgjpxi4q&groupIndex=1&rowIndex=0>

<sup>379</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu, 7 Tdo 688/2011. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgfpw4427gqydcmy&groupIndex=8&rowIndex=0>

nehody je porušení povinnosti dát přednost v jízdě, nelze vyloučit, že způsob jízdy řidiče přijíždějícího po hlavní pozemní komunikaci může být určeno jako další příčina, bez které by ohrožení či porušení zájmu chráněného trestním zákoníkem nevzniklo.

Existují však i případy, kdy je za vznik dopravní nehody trestně odpovědný výlučně řidič s právem přednosti v jízdě. Jedná se o situace, kdy řidič vozidla přijíždějící po hlavní pozemní komunikaci extrémní mírou poruší povinnost dodržovat stanovený maximální rychlostní limit, čímž objektivně znemožní účastníkovi přijíždějícímu po vedlejší pozemní komunikaci splnit povinnost dát přednost v jízdě podle § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. Aby však mohla být shledána jeho výlučná odpovědnost za vznik nehody, musí být překročení maximální povolené rychlosti dostatečně výrazné tak (např. o více než 70 %, na nepřehledných úsecích pozemní komunikace však tato hodnota může být i výrazně nižší), aby možnost řidiče přijíždějícího po vedlejší pozemní komunikaci splnit povinnost dát přednost v jízdě byla zcela vyloučena. Při posuzování odpovědnosti za vznik nehody je nezbytné zohlednit konkrétní dopravní situaci a podmínky panující v místě nehodové události, jako je např. dohledová vzdálenost, stav pozemní komunikace apod.<sup>380</sup>

---

<sup>380</sup> Usnesení Nejvyššího soudu, 4 Tdo 459/2011. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgfpw4427giztanq&groupIndex=0&rowIndex=0>

## 8. Trestní sankce a alternativní způsoby prevence kriminality v dopravě

Jak z předložených údajů vyplývá, patologické chování účastníků silničního provozu je výrazným bezpečnostním rizikem, jelikož následky vážných dopravních nehod jsou mnohdy fatální a vykazují se tak značnou společenskou škodlivostí. Je proto nezbytné věnovat pozornost vhodným způsobům prevence tohoto druhu kriminality, jako jsou sankce a alternativní druhy trestů, o kterých autor pojednává v této kapitole.

Účel trestní sankce je širší nežli pouhé potrestání pachatele. Trestní sankce plní mnoho důležitých funkcí, které jsou předmětem zkoumání několika poměrně vyhraněných kriminalistických teorií. Významnou roli plní funkce preventivní a neméně důležité jsou i funkce výchovné či kompenzační. Nicméně podle názoru autora lze za hlavní účel trestních postihů za trestnou činnost obecně, a za trestné činy v dopravě zejména, označit funkci ochrannou. Tato funkce je předmětem zkoumání tzv. vylučovací teorie, která za hlavní cíle označuje ochranu společnosti před patologickým jednáním pachatele a současně způsobení pachateli znatelnou újmu.<sup>381</sup>

Ve spojitosti s dopravou na pozemních komunikacích uvedené funkce v nejširší míře zastává trest zákazu činnosti, který je ukládán prakticky ve všech případech trestných činů v dopravě. Uložení tohoto trestu logicky vyplývá i ze srovnání příslušného 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.<sup>382</sup> S přihlédnutím k povaze a závažnosti trestného činu by tak sankce uložená za tento čin neměla 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.<sup>383</sup> Trest zákazu činnosti může být soudem uložen na dobu od jednoho roku do deseti let, kdy podmínkou uložení předmětného trestu je souvislost spáchaného trestného činu s takovou

---

<sup>381</sup> GŘIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>382</sup> § 125c odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>383</sup> § 125c odst. 6 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

činností.<sup>384</sup> Touto činností se v případě trestných činů v dopravě myslí výhradně řízení motorového vozidla. Pro úplnost autor uvádí, že do doby výkonu trestu zákazu činnosti se nezapočítává doba výkonu trestu odnětí svobody.<sup>385</sup>

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 výhradně do majetkových poměrů pachatele, a nejen v případě trestných činů v dopravě bývá ukládán jako alternativa krátkodobého trestu odnětí svobody.<sup>386</sup> 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.<sup>387</sup> 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 Prahu 2 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.<sup>388</sup> 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 nesmýslně 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. Ukládání uvedeného druhu trestu v posledních letech rovněž nebylo běžnou praxí, o čemž svědčí i počet uložených peněžitých trestů za rok 2015, který se pohyboval pod hranicí 4 % v poměru k celkovému počtu soudních rozhodnutí.<sup>389</sup>

---

<sup>384</sup> § 73 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>385</sup> § 74 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>386</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>387</sup> § 68 odst. 1 a 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>388</sup> 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/analiza-ukladani-penezitych-trestu-v-podobě-dennich-pokut-v-ceske-republice/Attachment>

<sup>389</sup> 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>

Problematika nízkého ukládání peněžitého trestu je tak dlouhodobé a významné téma na poli českého trestního práva. Z důvodové zprávy k zákonu č. 333/2020 Sb., vyplývá snaha zvýšit počet případů uložení předmětného druhu trestu a ulevit situaci ve vězeňských zařízeních v České republice. Jedním z cílů citované novely je zavedení zákonných podmínek, které zajistí ukládání takových druhů trestů a v takové výši, jenž bude odpovídat konkrétním okolnostem posuzovaného případu a osobě pachatele.<sup>390</sup> Uvedené dle předchozí věty lze dle názoru autora považovat za velmi pozitivní směřování českého trestního práva, které přispěje k vyšší účinnosti ukládaných sankcí a k naplnění účelu trestního řízení.

Z důvodové zprávy k zákonu č. 333/2020 Sb. vyplývá, že nejčastěji uváděnými důvody pro neukládání peněžitých trestů v praxi jsou:

- nutnost stanovit výši peněžitého trestu prostřednictvím denních sazeb,
- náročná porozsudková agenda spojená s vymáháním,
- nemožnost uložení trestu vzhledem k majetkovým poměrům pachatele,
- komplikované přeměny předmětného trestu na jiné alternativní tresty před přeměnou na nepodmíněný trest odnětí svobody,
- nedostatečně zjištěné majetkové poměry pachatele,
- nízká míra navrhování předmětného druhu trestu ze strany státních zástupců apod.<sup>391</sup>

Nejen 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 %.<sup>392</sup> Přestože se jedná o poměrně výrazný posun, aplikační praxe v České republice stále značně zaostává za jinými evropskými zeměmi. Procentuální podíl uložených peněžitých trestů ve Spolkové republice Německo (dále jen „SRN“) tvoří 80 %, ve Francii a Švýcarsku se pak tento podíl pohybuje okolo 30 %.<sup>393</sup> Z uvedeného vyplývá, že počet uložených peněžitých trestů stále není optimální a předmětné problematice je nutné i nadále věnovat zvýšenou odbornou pozornost, a to i s ohledem na stav

---

<sup>390</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 333/2020 Sb., dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=453&CT1=0>

<sup>391</sup> tamtéž

<sup>392</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>393</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 333/2020 Sb., dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=453&CT1=0>

vězeňských zařízení v České republice a jeho srovnání se stavem v zahraničí, kterým se autor v této kapitole též zabývá.

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.<sup>394</sup> 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.<sup>395</sup> Přestože se trest odnětí svobody z pohledu veřejnosti jeví jako nejvhodnější reakcí na páčání trestné činnosti, jeho ukládání v praxi s sebou přináší i značná negativa.

Ze statistických údajů vyplývá, že ubytovací kapacity vězeňských zařízení v ČR byly ke konci roku 2020 naplněny z více jak 101,5 %, přičemž průměrný počet vězňů činil zhruba 20 200 osob.<sup>396</sup> 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, přičemž některé skupiny pachatelů jsou téměř imunní vůči jakýmkoliv snahám o převýchovu.<sup>397</sup> 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 SRN, která při výměru druhu a výše trestu zastává politiku ukládání vysokých peněžitých sankcí, jak již bylo uvedeno výše, a to také v případech protiprávního jednáním ve spojitosti se silniční

---

<sup>394</sup> § 53 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>395</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>396</sup> Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. Statistická ročenka za rok 2020. Praha, 2021. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/media/organizacni-jednotky/generalni-reditelstvi/odbor-spravni/statistiky/rocenky/statisticka-rocenka-2020.pdf>

<sup>397</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

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.<sup>398</sup> V České republice to bylo o pouhý rok dříve téměř 198 osob na 100 tisíc obyvatel.<sup>399</sup> Z této skutečnosti lze usuzovat vysokou účinnost uplatnění alternativních druhů trestů, jako jsou např. citelné peněžité sankce, které jsou na území SRN výrazně vyšší a v České republice stále nejsou dostatečně využívány.

### 8.1. Principy restorativní justice v souvislosti s kriminalitou v dopravě

Jak již bylo v této práci zmíněno, kriminalita v dopravě se vyznačuje vysokou mírou nedbalostních deliktů v poměru k celkovému objemu této trestné činnosti. Pachatelé jsou často standardně sociálně integrovaní jedinci, kteří nevykazují jiné sociální anomálie. Podle zásady subsidiarity trestní represe tak nepodmíněný trest 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 společenské škodlivosti. Trendem posledních několika let je tzv. restorativní pojetí spravedlnosti, jehož dílčí prvky obsahují i uvedené alternativní druhy trestů, které se využívají nejen v souvislosti s předmětnou trestnou činností.<sup>400</sup> Autor proto považuje za vhodné tyto principy alespoň základním způsobem vymezit.

Klasické a restorativní pojetí spravedlnosti nelze pojímat jako dva oddělené směry trestních sankcí, které si navzájem konkurují. Restorativní justice může působit jak paralelně vedle klasické trestní justice, tak ji může v mnoha směrech doplňovat a plnit tak subsidiární roli zejména v případech, kdy je to vzhledem ke konkrétním okolnostem vhodné. Zásadní rozdíl mezi těmito dvěma směry spočívá v účelu trestní sankce, kdy u klasického pojetí je prioritou uložení trestu pachateli trestného činu, zatím co v případě restorativního pojetí je to náhrada jím způsobených škod. Restorativní justice usiluje o odstranění následků trestného činu

---

<sup>398</sup> 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](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)

<sup>399</sup> GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>400</sup> ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Aktuální problémy kriminologie*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-491-5

tím, že je kladen důraz na náhradu škody poškozenému, přičemž pozornost je zaměřena současně i na povinnosti a závazky pachatele a jejich řádné plnění. Tímto způsobem je pachatel motivován k přijetí plné odpovědnosti. Nejedná se však o mírnější formu trestní sankce, naopak restorativní spravedlnost vyžaduje aktivní zapojení pachatele, který je přímo konfrontován s následky svých činů a je donucen je nahradit.<sup>401</sup>

Mezi základní instituty restorativní justice se řadí tzv. odklony, kterými dochází k modifikaci standardního průběhu trestního řízení. Samotný pojem odklonu legislativa výslovně neuvádí, jedná se však o instituty podmíněného zastavení trestního stíhání, narovnání, řízení o schválení dohody o vině a trestu a v řízení o provinění odstoupení od trestního stíhání. V širším pojetí pojmu odklonu pak lze mezi uvedené instituty zařadit taktéž trestní příkaz.<sup>402</sup>

Výše uvedené alternativní druhy trestů uplatňované v souvislosti s trestnou činností v dopravě sice jednoznačně do restorativního konceptu nespádají, jeho základní prvky však obsahují. Ukládání alternativních trestů je mnohdy velice účelné, jelikož s nimi nejsou spojeny shora uvedená negativa výkonu trestu odnětí svobody. Nelze je však považovat za zmírnění či vylepšení podmínek výkonu trestu.<sup>403</sup>

Využívání uvedených institutů restorativní justice v souvislosti s trestnými činy v dopravě je s ohledem na pachatele této trestné činnosti poměrně efektivním nástrojem, jenž mnohdy výrazně přispívá k opětovnému začlenění pachatele do společnosti.

O politickém směřování trestního práva s prvky restorativní justice svědčí i shora vzpomínaná novela trestního řádu č. 333/2020 Sb., která mj. výrazně rozšiřuje aplikovatelnost institutu dohody o vině a trestu, který se v soudní praxi dosud příliš nevyužíval. Citovaná novela v tomto ohledu zavádí ustanovení § 206b, které předsedovi senátu umožňuje navrhnout sjednání dohody o vině a trestu v případě, že tak vzhledem k okolnostem případu uzná za vhodné. Pokud s tím strany trestního řízení souhlasí, předseda senátu hlavní líčení na nezbytnou dobu

---

<sup>401</sup> ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Aktuální problémy kriminologie*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-491-5

<sup>402</sup> 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

<sup>403</sup> ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Aktuální problémy kriminologie*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-491-5



přeruší, a to za účelem sjednání předmětné dohody.<sup>404</sup> Citovaná novela dále mj. zavádí institut prohlášení viny podle § 206c, který umožňuje obžalovanému prohlásit, že je vinný spácháním skutku nebo některého ze skutků uvedených v obžalobě a současně že souhlasí s právní kvalifikací takového skutku. Pokud soud takové prohlášení přijme, vydá o tom usnesení, ve kterém uvede, že se dokazování v rozsahu, v jakém obžalovaný vinu prohlásil, neprovádí. Dále je nutné zmínit, že po účinnosti této novely již není sjednávání dohody o vině a trestu důvodem nutné obhajoby dle § 36 trestního řádu a předmětnou dohodu lze sjednat i v řízení ve věci zvláště závažného zločinu.<sup>405</sup> Zjevným cílem uvedených změn je tak podpora restorativního pojetí spravedlnosti, a to nejen ve formě častějšího využití institutu dohody o vině a trestu v aplikační praxi.

V tomto ohledu autor připomíná, že zásadním problémem českého vězeňství je přeplněnost ubytovacích kapacit vězeňských zařízení. Je však nutné zdůraznit, že mezi vězni existuje vysoký podíl kriminálních recidivistů. Ke konci roku 2020 byl podíl těchto odsouzených ve výkonu trestu celkem 64,82 %.<sup>406</sup> Tato skutečnost s sebou přináší nezanedbatelné negativní dopady, které výrazně stěžují uskutečnění mnoha vězeňských reforem, jejichž cílem je mj. vytvořit efektivní penologické programy směřující k reintegraci pachatelů zpět do společnosti. Alternativní druhy trestů tyto negativní faktory do značné míry eliminují, nejedná se však o univerzální řešení, které lze uplatnit vždy a všude.<sup>407</sup> Problematice efektivity tohoto druhu trestních sankcí se autor věnuje v následující kapitole.

### 8.1.1. Limity alternativních druhů trestů.

Využívání alternativ trestu odnětí svobody lze označit za celosvětový trend v politickém směřování trestního práva. Jedním z hlavních důvodů je, jak již bylo uvedeno výše, že s těmito sankcemi nejsou spojeny nevýhody nepodmíněného

---

<sup>404</sup> KOCINA, Jan. *Velká novela trestních předpisů: Aktuální otázky dohody o vině a trestu*. AD, 2020. Dostupné z: <https://advokatnidenik.cz/2020/12/12/velka-novela-trestnich-predpisu-aktualni-otazky-dohody-o-vine-a-trestu/>

<sup>405</sup> 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

<sup>406</sup> Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. *Statistická ročenka za rok 2020*. Praha, 2021. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/media/organizacni-jednotky/generalni-reditelstvi/odbor-spravni-statistiky/rocenky/statisticka-rocenka-2020.pdf>

<sup>407</sup> ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Aktuální problémy kriminologie*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-491-5

trestu odnětí svobody a současně jejich výkon představuje výrazně nižší zátěž pro státní rozpočet.<sup>408</sup>

Alternativy trestu odnětí svobody však nelze uložit za každý trestný čin, ani každému pachateli, jelikož v určitých případech nepřináší kýžený efekt. Nejčastěji se jedná o trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku. Tento přečin je jedním z nejčastějších trestných činů, za který je ukládán nepodmíněný trest odnětí svobody. Za rok 2020 bylo ve výkonu trestu odnětí svobody v souvislosti s tímto přečinem 2 887 osob.<sup>409</sup> Jedná se zejména o případy, kdy se uložený zákaz činnosti řízení motorových vozidel mívá 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 2020, který činil 12 336 případů.<sup>410</sup>

Druhým trestným činem s poměrně problematickou účinností užití alternativních trestů je trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 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 2020 bylo ve výkonu trestu odnětí svobody v souvislosti s touto trestnou činností 730 osob a v souvislosti s trestným činem opilství podle § 360 trestního zákoníku dalších 47 osob.<sup>411</sup>

Autor se proto v následující kapitole zaměří na návrhy efektivních způsobů prevence kriminality v dopravě, přičemž zohlední uvedenou problematiku.

---

<sup>408</sup> ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Aktuální problémy kriminologie*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-491-5

<sup>409</sup> Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. Statistická ročenka za rok 2020. Praha, 2021. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/media/organizacni-jednotky/generalni-reditelstvi/odbor-spravni/statistiky/rocenky/statisticka-rocenka-2020.pdf>

<sup>410</sup> Statistický přehled kriminality za rok 2020, Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

<sup>411</sup> Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. Statistická ročenka za rok 2020. Praha, 2021. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/media/organizacni-jednotky/generalni-reditelstvi/odbor-spravni/statistiky/rocenky/statisticka-rocenka-2020.pdf>

## 8.2. Návrhy alternativních způsobů prevence kriminality v dopravě

V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu a efektivity ukládaných trestních sankcí za trestné činy v dopravě se autor v této kapitole věnuje úvahám de lege ferenda za účelem vytvoření konkrétních návrhů alternativních způsobů prevence předmětného druhu kriminality. Autor se v této souvislosti věnuje zejména rizikovým faktorům jako je řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu a dále nesprávnému způsobu jízdy jakou je např. jízda nepřiměřenou rychlostí apod.

Účastník provozu pod vlivem návykových látek je značným bezpečnostním rizikem. Uvedené platí zejména o řidiči motorového vozidla vzhledem k vysoké společenské škodlivosti případných dopravních nehod spojených s tímto patologickým chováním. V této souvislosti autor navrhuje de lege ferenda implementovat povinnost instalace alkoholového imobilizéru ve smyslu čl. 3 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019, jako alternativní druh trestu v souvislosti s přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 a trestného činu opilství podle § 360 trestního zákoníku. Trest povinné instalace alkoholového imobilizéru do motorového vozidla je podle názoru autora plně v souladu se zásadou subsidiarity trestní represe a se zásadami ukládání trestních sankcí, zejména se zásadou přiměřenosti a individualizace trestu. Výše uvedený návrh nového alternativního druhu trestu má ve spojitosti s dopravou na pozemních komunikacích značný potenciál plnit shora vzpomínané funkce trestních sankcí, zejména pak v souladu s vylučovací teorií funkcí ochranou, jejíž hlavním účelem je mj. ochrana společnosti před nežádoucím jednáním pachatele.

S ohledem na shora pojednávanou problematiku ukládání peněžitého trestu lze v souvislosti s trestem povinné instalace alkoholového imobilizéru zmínit, že navrhovaný druh trestu rovněž eliminuje některé shora uvedené skutečnosti, které jsou nejčastěji uváděny jako důvody pro nízký počet uložených peněžitých trestů. V případě uložení povinnosti instalovat alkoholový imobilizér a zákazem řídit jiná motorová vozidla, která předmětným zařízením vybavena nejsou, odpadá nutnost počítat výši peněžitého trestu prostřednictvím denních sazeb či odpadá náročná porozsudková agenda spojená s vymáháním předmětného trestu.<sup>412</sup>

---

<sup>412</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 333/2020 Sb., dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=453&CT1=0>

Dále s ohledem na trest zákazu činnosti podle § 73 trestního zákoníku lze za velice problematické označit následný dohled nad dodržováním tohoto druhu trestu odsouzeným, kdy s odkazem na statistické údaje kriminality je přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku výrazně nejčtetněji páchaným trestným činem v dopravě<sup>413</sup>, a to vzhledem ke skutečnosti, že citovaný přečin je páchán výhradně v souvislosti s řízením motorového vozidla i přes vyslovený zákaz činnosti.<sup>414</sup> Jak již bylo uvedeno výše, ukládání trestu zákazu činnosti v souvislosti se spácháním přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku, se jeví jako méně účelné vzhledem k jeho zjevně nižší účinnosti. Navrhovaná implementace trestu povinné montáže alkoholového imobilizéru do motorového vozidla výrazným způsobem eliminuje riziko porušení trestu odsouzeným a v plné míře tak naplňuje shora vzpomínanou ochrannou funkci trestní sankce.

Navrhovaný alternativní druh trestu může dále výrazným způsobem plnit i funkci preventivní a výchovnou, jelikož povinnost podrobení se testu na ovlivnění alkoholem před každým startem motorového vozidla by pro řidiče bezpochyby představovalo mnohé společensky neblahé důsledky. Tento druh alternativního způsobu trestu tak dle názoru autora může být velmi účinným nástrojem v boji proti předmětnému patologickému chování při účasti v provozu, a to zejména v zájmu zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a prevence vážných silničních dopravních nehod způsobených řidiči pod vlivem alkoholu.

Dalším účinným způsobem prevence trestných činů v dopravě v souvislosti se vznikem silniční dopravní nehody vlivem rizikového chování řidiče motorového vozidla je dle názoru autora využití shora vzpomínaných elektronických údajů z jednotek EDR v rámci procesu dokazování v trestním řízení. Funkce údajů o dopravní nehodě nespočívá pouze v poskytnutí významných kriminalisticky relevantních informací o příčinách a průběhu nehodové události pro účely dokazování v trestním řízení v případě, že vyvstane důvodné podezření ze spáchání trestného činu. Jejich povinné umístění v nově konstruovaných automobilech může zároveň podstatným způsobem ovlivnit chování účastníků silničního provozu, neboť právě vědomé monitorování jejich chování, a to zejména v případě řidičů motorových vozidel, vede k výraznému přizpůsobení jízdního stylu podmínkám

---

<sup>413</sup> Statistický přehled kriminality za rok 2020. Policie ČR. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

<sup>414</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

provozu.<sup>415</sup> Za vzorový příklad lze označit např. vybrané úseky pozemních komunikací a frekventované křižovatky s provozem řízeným světelnými či akustickými signály, na kterých je viditelně instalován kamerový systém za účelem kontroly spořádaného chování účastníků provozu, jako je dodržování maximální dovolené rychlosti nebo zastavení vozidla na signál, který řidiči přikazuje tak učinit. V těchto úsecích pozemních komunikací se mnohdy i řidiči spadající do rizikových skupin uvedených v kapitolách výše, chovají pod zřetelnou hrozbou peněžité či jiné sankce v souladu s pravidly silničního provozu a výskyt hrubých a bezpečnost ohrožujících porušení silničních pravidel je tak výrazně omezen.<sup>416</sup>

Jedním z dalších přínosů zavedení povinné instalace zapisovačů údajů o nehodové události je poskytnutí relevantních informací pro výzkum a vývoj nových nebo zdokonalení stávajících asistenčních systémů a konstrukčních částí vozidel, jejichž účelem je prevence dopravních nehod a zmírnění jejich následků.<sup>417</sup> Rozsáhlý sběr nehodových dat bude mít zajisté velký přínos i pro vypracování statistických údajů o nehodovosti na pozemních komunikacích, čímž může sloužit při plánování specifických bezpečnostních kampaní Policie ČR, nebo expertního orgánu Ministerstva dopravy BESIP, zaměřených na nejvíce rizikové druhy porušení pravidel silničního provozu.

Ze shora uvedeného tak vyplývá, že využití elektronických údajů zajištěných z jednotky EDR uložené v motorovém vozidle představuje značný význam pro mnoho oblastí spojených s bezpečností na pozemních komunikacích a s tím i související problematikou trestných činů v dopravě. V souvislosti se silničními dopravními nehodami jsou předmětné údaje nepochybně schopny plnit i významnou preventivní funkci. Jako velmi podstatné se podle názoru autora jeví zejména využití zaznamenaných údajů o rychlosti vozidla bezprostředně před havárií, jelikož nepřiměřená rychlost jako příčina dopravní nehody je z hlediska závažnosti následků jednou z nejvíce rizikových, a to zejména v důsledku vysoké hmotnosti, rychlosti a kinetické síle vozidla.

Shora autorem navrhované úpravy de lege ferenda jsou současně v souladu s politickým směřováním trestního práva, kdy zjevným trendem posledních

---

<sup>415</sup> KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

<sup>416</sup> tamtéž

<sup>417</sup> Článek 6 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

několika let je snaha o dekriminalizaci a depenalizaci české společnosti.<sup>418</sup> Shora uvedené vyplývá i z relativně rozsáhlé novely č. 333/2020 Sb. které se autor v této kapitole rovněž věnoval a jejíž účinností došlo mj. ke zvýšení hranice výše škody, prospěchu, nákladů k odstranění poškození životního prostředí a hodnoty věci, nebo k rozsáhlým změnám v oblasti odklonů, jak autor výše uvádí.<sup>419</sup> Z předložených úvah vyplývá, že se vlivem rozvoje výpočetních technologií a moderních systémů instalovaných do motorových vozidel otevírá značný prostor pro implementaci nových způsobů alternativních druhů trestů zejména v souvislosti s trestnými činy v dopravě, a to v zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

---

<sup>418</sup> GRIVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>419</sup> 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

## 9. 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. Autor proto klasifikoval trestné činy v dopravě včetně podrobné charakteristiky obligatorních i fakultativních znaků jednotlivých skutkových podstat. Jednotlivé trestné činy pak dále doplnil o statistické údaje, které vypovídají o četnosti výskytu těchto skutků na území ČR i s ohledem na historický vývoj předmětného druhu kriminality.

V zásadě v rámci celého textu jsou jednotlivé kapitoly průběžně doplňovány o příklady ze soudní praxe. V kapitole věnované trestným činům v dopravě je výběr judikatury cílen zejména na zákonem nespecifikované právní pojmy, a to na pojem porušení důležité povinnosti a pojem hrubého porušení zákona. V zájmu přehlednosti a lepšího pochopení předmětné problematiky čtenářem jsou v práci zahrnuty i jednotlivé vzorové příklady dopravních situací, které jsou doplněny o relevantní judikaturu. Podstatná část práce je dále věnována výkladu zásady omezené důvěry při posuzování trestných činů v dopravě a problematice spoluzavinění. Z výsledků práce vyplývá, že v aplikační praxi zejména prvoinstančních soudů mnohdy dochází k zobecňování okolností rozhodných pro vznik dopravní nehody a konkrétní faktory specifické pro každý jednotlivý případ jsou opomíjeny. Jak již bylo uvedeno, okolnosti v provozu, které je řidič vozidla schopen předvídat, nelze vymezit v hypotetické rovině. Zavinění pachatele proto nelze dovozovat pouze ze zjištěného zanedbání povinné opatrnosti a v souvislosti s porušením zásady omezené důvěry je vždy nezbytné důkladně zkoumat i subjektivní podmínky nedbalosti.

Autor se v této souvislosti rovněž důkladně věnoval problematice trestních sankcí ukládaných za trestné činy v dopravě a dále se zaměřil na využívání jednotlivých druhů trestů v aplikační praxi. S odkazem na uvedené údaje autor vyzdvihuje nedostatky ve využívání peněžitého trestu podle § 67 trestního zákoníku. Přestože se počet uložených peněžitých trestů v posledních letech zvyšuje, potenciál tohoto trestu není zdaleka naplněn a rovněž i výše trestu je mnohdy neadekvátně nízká. Autor se ve své právní praxi u Obvodního soudu pro Prahu 1 poměrně často setkává s případy, kdy výše peněžitého trestu uloženého za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku nepřesahuje ani minimální hranici za skutkově srovnatelný přestupek podle

§ 125c odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., tj. 25 000 Kč. Je proto nutné akcentovat potřebu častějšího využívání peněžitého trestu a zejména pak jeho výše, jelikož právě tento druh sankce je vhodný zejména v souvislosti s trestnou činností v dopravě.<sup>420</sup>

V souvislosti s probíranými nedostatky v aplikační praxi autor po osobní zkušenosti považuje za vhodné doporučit účast soudců a státních zástupců na školeních věnovaných předmětné problematice, které organizuje Justiční akademie a které mohou být zdrojem mnoha užitečných podnětů a informací.

V zájmu zvýšení efektivity a účelnosti sankcí ukládaných za trestné činy v dopravě pak autor v úvahách *de lege ferenda* navrhuje implementovat povinnost montáže alkoholového imobilizéru do motorového vozidla ve smyslu čl. 3 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019, jako alternativní druh trestu, a to zejména v souvislosti s přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Navrhovaná legislativní změna výrazným způsobem eliminuje riziko porušení trestu odsouzeným a může tak přispět k naplnění základních zásad trestního řízení, zejména pak zásad ukládání trestních sankcí s důrazem na zásadu individualizace trestu. Je nutné dále připomenout, že navrhovaný druh trestu eliminuje některá negativa spojená s ukládáním peněžitého trestu jako je např. náročná porozsudková agenda spojená s vymáháním uloženého trestu apod.

Jelikož se autor v práci věnoval též aktuálnímu stavu ubytovacích kapacit vězeňských zařízení, a dále účelností a vhodností ukládání trestu nepodmíněného odnětí svobody ve spojitosti s kriminalitou v dopravě, předložené návrhy považuje za adekvátní nejen z hlediska ochranné a preventivní funkce trestních sankcí, ale z ekonomického hlediska i prospěšné pro státní rozpočet.

Autor dále věnuje pozornost problematice dopravních nehod zaviněných účastníky provozu pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. V práci jsou podrobně popsány účinky vybraných návykových látek na lidský organismus, a to se zaměřením zejména na činnost řízení motorového vozidla jako nejvýraznějším bezpečnostním riziku v silničním provozu. Předmětná problematika je doplněna o relevantní statistické údaje uvedené v příloze této práce, a to v zájmu akcentace společenské škodlivosti tohoto patologického chování.

---

<sup>420</sup> ŠÁMAL, Pavel. *Peněžitý 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>



Z výsledků práce vyplývá, že vliv alkoholu na chování účastníků provozu představuje extrémní riziko pro zájmy chráněné trestním zákoníkem a je proto nezbytné této problematice věnovat zvýšenou odbornou pozornost. Jak z práce dále vyplývá, počet dopravních nehod zaviněných účastníkem ovlivněným návykovou látkou se nedaří dlouhodobě výrazně snižovat. V tomto ohledu autor akcentuje navrhovaný alternativní druh trestu v podobě povinné instalace alkoholového imobilizéru ve vozidle. Potenciál této sankce s ohledem na její výraznou ochrannou i preventivní funkci je značný.

V zájmu komplexního projednání problematiky trestných činů v dopravě se autor rovněž zabýval celkovou bezpečnostní situací v provozu na pozemních komunikacích a zaměřil se na kriminalistické aspekty dopravních nehod, vyšetřovací metody a zvláštnosti dokazování předmětného druhu kriminality. V této souvislosti jsou v práci rovněž charakterizovány druhy možných vyšetřovacích situací v praxi a jejich důsledky na proces dokazování v trestním řízení. Za velice účinnou vyšetřovací metodu autor považuje využití elektronických nehodových dat uložených v řídicí jednotce airbagu vozidla. Jak z výsledků práce vyplývá, objasnění trestných činů spáchaných v souvislosti s dopravní nehodou je přímo závislé na kvalitě kriminalisticky relevantních informací zajištěných na místě činu. Elektronická data o nehodovém ději vykazují vysokou přesnost a mohou tak vyplnit případný důkazní deficit a výrazně přispět k objektivitě procesu dokazování trestných činů v dopravě. Povinná instalace zapisovače údajů o nehodové události ve vozidle a možnost využití těchto dat orgány činnými v trestním řízení má dle názoru autora potenciál plnit i významnou preventivní funkci a zlepšit tak bezpečnostní situaci v dopravě.

Jak z předložených údajů vyplývá, následky trestných činů v dopravě se vyznačují poměrně vysokou společenskou škodlivostí a podle názoru autora je předmětný druh kriminality přesto širokou veřejností vnímán spíše jako jistá forma dovoleného hazardu. Projednávané problematice je tak nutné soustavně věnovat odbornou pozornost a zaměřit se také na výchovu a vzdělávání všech skupin účastníků provozu za účelem zvýšení jejich povědomí o rizicích spojených s porušováním silničních pravidel. V tomto ohledu hrají významnou roli zmiňované vzdělávací kampaně, nicméně podle názoru autora by měl být větší důraz kladen i na praktickou stránku věci spočívající např. v povinném zdokonalování řídičských zkušeností mladých a začínajících řidičů v odborných vzdělávacích programech.

Práce rovněž obsahuje rozsáhlou přílohu, ve které autor podrobně popisuje nejčastější a nejzávažnější příčiny vzniku dopravních nehod, které doplňuje o relevantní statistické údaje.

Z předložené práce vyplývá, že problematika trestných činů v dopravě je velmi obsáhlá a její následky jsou velmi závažné. Vzhledem ke stále sílící potřebě mobility a s tím spojenému trendu motorizace společnosti se dá téměř s jistotou předpokládat, že projednávané téma bude stále silit na významu i do budoucna.

## 10. Cizojazyčné resumé

This thesis deals with the topic of traffic offenses. It is focused purely on road traffic because it plays a significant part in the overall volume of this group of violations. One of the greatest safety threats in traffic is driving under influence of alcohol or drugs. This behaviour is relatively common in the Czech Republic and the consequences of the traffic accidents caused by people driving a vehicle under influence of alcohol or drugs are very severe. Therefore, this thesis describes the effects of alcohol and selected narcotic substances on human behaviour which is focused mainly on traffic situations. By describing each individual effect of the narcotic substances, the author aims to stress the importance of effective methods of preventing this pathological behaviour in road traffic. Related to this problematic behaviour this thesis also aims to increase general awareness of the harmful effects of driving under influence.

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 the 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 decrease the number of occurrences in road traffic as well as the subsequential damages they cause. Related to traffic accidents, this thesis also aims to provide a detailed description of investigative methods of traffic accidents focusing on its unique attributes.

As described, one of the major issues in successfully investigating a traffic offence committed by a traffic accident is a lack of evidence provided by crime scene investigation. Relevant information is crucial for proper analysis of the individual causes of the traffic accident and for determining the person accountable for consequences caused. Therefore, the author suggests implementing the system recording and storing critical crash-related data called Event Data Recorder.<sup>421</sup> This system is capable of eliminating this lack of relevant information and therefore contributes to the objective investigation of traffic offenses. In addition, this system is capable of playing a major role in preventing traffic violations to occur.

One of the main goals of this thesis is to provide a detailed description of traffic offenses and to depict each crime with its unique attributes. Traffic offenses

---

<sup>421</sup> Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

are not specifically defined by the Criminal Code and the individual paragraphs related to each traffic violation can be found in several sections of the Criminal Code. Therefore, a transparent yet detailed list of these individual traffic offenses is needed. The author of this thesis provides a detailed list of traffic offenses and focuses on each crime and its unique attributes for the reader to better understand these problematics. In addition, several important law cases connected to selected traffic violations are leveraged to support major concepts of interpretation.

This thesis also focuses on methods of punishments in order to bring in several suggestions *de lege ferenda* and to come up with new and effective methods of criminal punishments. By doing so, the author of this thesis aims to contribute to the academic discussion on the topic of traffic offenses and to analyse various types of punishment alternatives. Certain punishment alternatives, particularly important to alleviate the overcrowded prison situation in the Czech Republic are mentioned to eliminate undesirable manners in road traffic and to increase road safety as a result. Another purpose of the new punishment methods is to prevent traffic offenses to happen on such a scale. As a result of the implementation of these punishment alternatives, there should be increased effectiveness of the basic functions of the criminal proceedings. The author also brings in several ideas in order to decrease the number of traffic accidents and their severe consequences.

## 11. Seznam použitých pramenů

### 11.1. Knižní publikace

BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

ČERNÍNOVÁ, Michaela, ČERNÍN, Karel, TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. ISBN 978-80-7478-652-5

DOWEIKO, Harold E. *Concepts of Chemical Dependency, 10th edition*. Cengage Learning, Inc., 2019. ISBN 978-1-337-56345-1

DRAŠTÍK, Antonín, FREMR, Robert, DURDÍK, Tomáš, RŮŽIČKA, Miroslav, SOTOLÁŘ, Alexander aj. *Trestní zákoník. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4

DRAŠTÍK, Antonín, FENYK, Jaroslav a kolektiv. *Trestní řád. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-600-7

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

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

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

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

KOMÁREK, Jindřich a kolektiv. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8

KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Teorie, metodologie a metody kriminalistických technik, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-869-3

KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-859-4

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

PAVLOVSKÝ, Pavel a kolektiv. *Soudní psychiatrie a psychologie, 4. aktualizované vydání*. Praha: Grada Publishing a.s., 2012. ISBN 978-80-247-8192-1

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

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

VAVERA, František, ŠKODA, Jakub. *Ohledání místa činu v souvislosti s činností IZS*. MV-generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, 2020. ISBN 978-80-7616-078-1

VETEŠNÍK, Pavel, JEMELKA, Luboš, POTĚŠIL, Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ, Eva, ADAMEOVÁ, Zuzana, BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4

World Health Organization. *Mezinárodní klasifikace nemocí a přidružených zdravotních problémů: desátá revize*. Aktualizované vydání k 1. 1. 2018. Ústav zdravotnických informací a statistiky České republiky, 2017. ISBN 978-80-7472-168-7

ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Aktuální problémy kriminologie*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2018. ISBN 978-80-7251-491-5

## 11.2. 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. 91/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, 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

Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 130/1976 Sb., o Úmluvě o právu použitelném pro dopravní nehody

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013.

Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27.11.2019.

Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32019R2144>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19.11.2008. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX:32008L0096>

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23.7.1996.

Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:31996D1692>

### 11.3. Judikatura:

Nález Ústavního soudu, II. ÚS 1711/20

Rozhodnutí Nejvyššího soudu, 4 Tdo 940/2020

Rozhodnutí Nejvyššího soudu, 7 Tdo 688/2011

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

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR, 3 Tz 35/84, [R 23/1986 tr.]

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR, 8 Tz 10/1960, [R 57/1960 tr.]

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR, 3 Tz 20/81, [R 43/1982 tr.]

Rozhodnutí Nejvyššího soudu, Tpjn 300/2020 [R 2/2020 st.]

Rozsudek Nejvyššího soudu, 25 Cdo 3925/2013, [R 71/2015 civ.]



Rozsudek Nejvyššího soudu, 4 Tz 106/2009, [R 9/2011 tr.]

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, 4 Tdo 1094/2013, [R 46/2014 tr.]

Usnesení Nejvyššího soudu, 6 Tdo 143/2011

Usnesení Nejvyššího soudu, 4 Tdo 459/2011

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

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

Usnesení Nejvyššího soudu, 15 Tdo 944/2015, [R 32/2016 tr.]

Usnesení Nejvyššího soudu, 7 Tdo 1356/2013-25, [R 7/2015 tr.]

Usnesení Nejvyššího soudu, 3 Tz 182/2001 [R 43/2002 tr.]

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

Usnesení Nejvyššího soudu, 5 Tdo 874/2007, [T 1033]

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

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

#### 11.4. Ostatní zdroje:

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-podobе-dennich-pokut-v-ceske-republice/Attachment>

Důvodová zpráva k vládnímu návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dostupné z:

<https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=987&CT1=0>

Důvodová zpráva k zákonu č. 48/2016 Sb., dostupné z:

<https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=7&CT=471&CT1=0>

Důvodová zpráva k zákonu č. 333/2020 Sb., dostupné z:

<https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=453&CT1=0>

Generální ředitelství Vězeňské služby ČR. Statistická ročenka za rok 2020. Praha, 2021. Dostupné z: <https://www.vscr.cz/media/organizacni-jednotky/generalni-reditelstvi/odbor-spravni/statistiky/rocenky/statisticka-rocenka-2020.pdf>

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](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)

KOCINA, Jan. *Velká novela trestních předpisů: Aktuální otázky dohody o vině a trestu*. AD, 2020. Dostupné z: <https://advokatnidenik.cz/2020/12/12/velka-novela-trestnich-predpisu-aktualni-otazky-dohody-o-vine-a-trestu/>

Nejvyšší státní zastupitelství. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě, SL 69/2005*. Publikováno 8.října 2008, Brno. Dostupné z: <http://portal.justice.cz/nsz/soubor.aspx?id=72826>

Národní monitorovací středisko pro drogy a závislosti. *Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v České republice v roce 2019*. Publikováno říjen 2020, Praha. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/publikace/vyrocní-zpravy/vyrocní-zprava-o-stavu-ve-vecech-drog-v-ceske-republice-v-roce-2019/>

O expertním orgánu Ministerstva dopravy pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP. Dostupné z: <https://besip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

Odborný článek expertního orgánu Ministerstva dopravy pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/tematicke-stranky/zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/alkohol-a-drogy>

Odborný článek expertního orgánu Ministerstva dopravy pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/Alkohol-za-volant-rozhodne-nepatri>

Odborný článek expertního orgánu Ministerstva dopravy pro koordinaci bezpečnosti silničního provozu BESIP. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/Kampan-Nenech-se-ovlivnit-cili-na-alkohol-a-drog>

Policejní prezidium České republiky. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

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=Y2hudW09NA%3d%3d>

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](https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Revize-a-aktualizace-NSBSP-2020_vc_AP_final.pdf)

RŮŽIČKA, Miroslav. *Seminář Justiční akademie, Trestná činnost v dopravě*. Praha: Justiční akademie, 2021. Dostupné z: [https://asja.jacz.cz/index.php?pageid=1006&task=19&course\\_id=12019](https://asja.jacz.cz/index.php?pageid=1006&task=19&course_id=12019)

Ředitelství silnic a dálnic ČR, odbor silniční databanky a NDIC. Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR. Publikováno říjen 2021, stav k 1.7.2021. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

Spotřeba alkoholických nápojů na 1 obyvatele v České republice. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/graf-spotreba-alkoholickych-napoju-na-1-obyvatele-v-ceske-republice>

Statistický přehled kriminality za rok 2020. Policie ČR. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

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

Statistická ročenka České republiky 2021, oddíl 29. soudnictví, kriminalita, nehody. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-j966wq7ikg>

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](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>

STÁŇA, Ivo, RYBKA, Jindřich, NOVÁK, Milan, BUCSUHÁZY, Kateřina. *Využití pokročilých metod dokumentace místa dopravní nehody Policií ČR. Soudní inženýrství*. Akademické nakladatelství CERM, 2019. Dostupné z: <https://dspace.vutbr.cz/handle/11012/180484>

Svaz dovozců automobilů. Přehled stavu vozového parku. Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#rok=2021&mesic=12&kat=stav&vyb=&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=vpp>

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>

Tisková konference Ředitelství služby dopravní policie ze dne 7. ledna 2022. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2021.aspx>

Vládní návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=987&CT1=0>

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

## 12. Přílohy

### 12.1. Klasifikace a charakteristika příčin dopravních nehod

Příčinou dopravní nehody je každý jev, bez kterého by následek ve formě nehodové události nenastal. Nehoda na pozemních komunikacích zpravidla nemá pouze jedinou příčinu, ale mnohdy se jedná o multifaktorový jev, kdy dochází ke kombinaci mnoha okolností, které jsou jednotlivě určitou mírou významné pro vznik následku. Za základní činitele, jejichž vzájemným působením dochází ke vzniku dopravních nehod lze zpravidla označit člověka, dopravní prostředek a objektivní podmínky provozu.<sup>422</sup>

Kriminalita v dopravě je typická tím, že její příčina často existuje dříve, než pachatel započne své jednání, jehož důsledkem je spáchání trestného činu v souvislosti se zaviněním nehody na pozemních komunikacích, tzn. že příčina vedoucí ke spáchání trestného činu předchází samotnému jednání pachatele. Příkladem může být řidič motorového vozidla, který si je před jízdou vědom, že motorové vozidlo nesplňuje technické parametry, ale přesto se provozu na pozemních komunikacích rozhodne účastnit.<sup>423</sup> V takových případech pachatel trestného činu o možném způsobení dopravní nehody ví, ale bez přiměřených důvodů spoléhá, že její vznik nenastane.

Příčiny vzniku nehod na pozemních komunikacích lze rozdělit do těchto základních kategorií:

- účastníci provozu nedodrží pravidla silničního provozu stanovená zákonem nebo jiným právním předpisem,
- účastníci provozu nerespektují ustálené zvyklosti v silniční dopravě či se dopouštějí jiné formy nekázně,
- řidiči motorových a nemotorových vozidel vlivem nedostatku řidičských zkušeností a schopností nezvládají kritické dopravní situace v provozu,
- nevyhovující technický stav zúčastněných dopravních prostředků,
- nevyhovující technický stav pozemní komunikace.<sup>424</sup>

---

<sup>422</sup> GRÍVNA, Tomáš, SCHEINOST, Miroslav, ZOUBKOVÁ, Ivana a kolektiv. *Kriminologie*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5

<sup>423</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>424</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-859-4

Ze shora uvedeného rozdělení vyplývá, že příčiny dopravních nehod lze rozlišit do dvou skupin, a to objektivní a subjektivní. Mezi objektivní příčiny vzniku nehody se řadí technické závady na vozidle a špatný stav prostředí, v němž dopravní cesta vede, jako je např. nedostatečné či chybné dopravní značení apod. Objektivní příčiny vznikají zpravidla nezávisle na vůli účastníků provozu, kteří je svým chováním nemohou ovlivnit. Jedná se o okolnosti, které subjekt silniční dopravy nemůže předvídat ani při řádném dodržování příslušných pravidel provozu na pozemních komunikacích.<sup>425</sup>

Za vliv dopravního prostředí jako jednu z objektivních příčin dopravních nehod lze označit i nedostatečný stav silniční infrastruktury, jelikož rizikové situace na pozemních komunikacích vznikají zejména v místech s vysokou hustotou provozu v kombinaci s nedostatečným technickým stavem. Společné působení těchto faktorů výrazným způsobem zvyšuje pravděpodobnost vzniku nehody. Výstavba nových úseků dálnic a obchvatů měst tvoří klíčovou úlohu ke snížení počtu dopravních nehod a jejich následků, neboť jak bylo v předložené práci uvedeno, výstavba vybrané dopravní infrastruktury podléhá auditu bezpečnosti pozemních komunikací a obsahuje tak zásadní bezpečnostní prvky, které aktivně přispívají ke snížení nehodovosti.<sup>426</sup>

Subjektivní příčina silniční dopravní nehody spočívá v selhání účastníka provozu. Ze statistických údajů vyplývá, že 82,66 % všech nehod na pozemních komunikacích za rok 2020 bylo zaviněno řidičem motorového či nemotorového vozidla.<sup>427</sup> Lidské pochybení je tedy výrazně nejčastější příčinou dopravních nehod, jejichž následky se obecně řadí k těm nejzávažnějším. Za základní subjektivní příčinu lze označit selhání účastníka v rovině právní spočívající v porušení konkrétních pravidel silničního provozu.<sup>428</sup> Nejčastěji se jedná o nesprávný způsob jízdy, nepřiměřenou rychlost, nedání přednosti v jízdě či nesprávné předjíždění. Konkrétní statistické údaje k jednotlivým subjektivním příčinám dopravních nehod budou uvedeny níže v této příloze. Je však nutné

---

<sup>425</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>426</sup> ČERNÍNOVÁ, Michaela, ČERNÍN, Karel, TICHÝ, Michal. *Zákon o pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2015. ISBN 978-80-7478-652-5

<sup>427</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>428</sup> KONRÁD, Zdeněk, PORADA, Viktor, STRAUS, Jiří, SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika. Kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování, 2. rozšířené vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2021. ISBN 978-80-7380-859-4

konstatovat, že rizikové chování zejména řidičů motorových vozidel výrazným způsobem ovlivňuje bezpečnost ostatních účastníků provozu, přičemž následky takto zaviněných dopravních nehod se řadí k těm nejzávažnějším. Jedná se tak o silně patologický jev a je nutné stále zdokonalovat způsoby jeho prevence.

Objektivní příčiny dopravních nehod lze označit za silně konstantní veličiny k jejichž změnám dochází velice pomalu. Na druhou stranu chování účastníků provozu na pozemních komunikacích je veličinou výrazně proměnlivou a jejich zaviněním dlouhodobě dochází ke vzniku výrazné většiny silničních dopravních nehod.<sup>429</sup>

Pro srozumitelnost autor považuje za účelné mimo výše vzpomínanou klasifikaci příčin dopravních nehod a jejich rozdělení do základních kategorií uvést též úplný výčet jednotlivých příčin:

- selhání účastníka provozu,
- psychofyziologické faktory,
- vliv návykových látek,
- porušení důležité povinnosti a hrubé porušení zákonů o bezpečnosti dopravy,
- technický stav zúčastněných dopravních prostředků,
- ostatní objektivní příčiny.

Jednotlivým kategoriím příčin nehod na pozemních komunikacích bude autor věnovat pozornost v samostatných kapitolách této přílohy, avšak vzhledem k velmi zanedbatelnému podílu příčiny spočívající v technické závadě vozidla a vlivu dopravního prostředí na celkové dopravní nehodovosti, kdy v důsledku těchto okolností bylo za rok 2020 způsobeno 0,6 % nehod, nebude těmto uvedeným příčinám věnována pozornost.<sup>430</sup> Jejich uvedení ve shora vzpomínaném seznamu slouží pouze k demonstrativním účelům a s ohledem na zaměření této práce nejsou více významné.

Zkoumání jednotlivých příčin silničních dopravních nehod autor považuje za velmi významné vzhledem ke skutečnosti, že nové teoretické poznatky o této problematice mohou přispět k vytvoření nových či zdokonalení stávajících způsobů

---

<sup>429</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>430</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>



prevence patologického chování účastníků provozu a zásadně tak zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

### 12.1.1. Selhání účastníka provozu

Nehody na pozemních komunikacích způsobené pochybením účastníka provozu jsou nejběžnější skupinou nehod. Vinou řidiče motorového či nemotorového vozidla, chodce nebo jiného účastníka provozu bylo způsobeno 83,6 % všech silničních dopravních nehod za rok 2020, přičemž nejproblémovějším a současně nejčastěji selhávajícím faktorem je právě řidič motorového vozidla s podílem 79,5 % z celkového počtu statisticky evidovaných případů.<sup>431</sup>

Právě řidiči motorových vozidel vzhledem k vysoké početnosti této skupiny účastníků provozu svým chováním nejvýrazněji ovlivňují bezpečnost v dopravě a nerespektováním silničních pravidel či zbytečným hazardováním ohrožují zejména ostatní řidiče, spolujezdce, cyklisty, chodce apod.<sup>432</sup> Tímto způsobem zaviněné dopravní nehody jsou proto z hlediska bezpečnosti nejrizikovější skupinou, jelikož jejich následky se obecně řadí k nejzávažnějším. Při takto zaviněných nehodách bylo usmrceno celkem 417 osob, což tvoří 90,7 % podíl z celkového počtu usmrcených za sledované období.<sup>433</sup>

Selhání účastníka provozu jako příčina vzniku dopravní nehody spočívá zejména v porušení konkrétních pravidel provozu na pozemních komunikacích plynoucích ze zákona či jiného právního předpisu. Dlouhodobě nejčastější příčinou nehodové události je nesprávný způsob jízdy spočívající v nevěnování nezbytné pozornosti řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nesprávné otáčení nebo couvání apod.<sup>434</sup>

Výraznou skupinou příčin dopravních nehod je dále nepřiměřená rychlost, která se s ohledem na počet usmrcených osob ve spojitosti s tímto druhem nehody

---

<sup>431</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>432</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>433</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>434</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

vyznačuje nejzávažnějšími následky. Mezi další velmi častou příčinu patří také nedání přednosti v jízdě nebo nesprávně předjíždění.<sup>435</sup>

Z ročenky nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020 je možné sestavit seznam nejčastějších příčin silničních dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Číslo uvedené v závorce pak představuje jejich přesný počet za rozhodné období:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla (10 053),
- nesprávné otáčení nebo couvání (5 522),
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (5 407),
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovku (4 883),
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (3 662),
- nezvládnutí řízení vozidla (3 257),
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (2 998),
- nedání předností upravené dopravní značkou “Dej přednost v jízdě!” (2 965).<sup>436</sup>

Důsledkem výrazného omezení volného pohybu osob v roce 2020 v souvislosti s pandemickou situací v ČR došlo k mírnému poklesu všech výše uvedených statistických údajů o dopravní nehodovosti. Tento pokles byl však způsobem výhradně působením protiepidemických opatření omezujících volný pohyb osob, jak mj. vyplývá i z tiskové konference Ředitelství služby dopravní policie.<sup>437</sup> Procentuální zastoupení nejčtenějších příčin vzhledem k celkovému počtu dopravních nehod zůstává však prakticky beze změn či se liší maximálně v řádu jednotek procent.<sup>438</sup>

Ze srovnání statistických údajů o příčinách silničních dopravních nehod vyplývá nejen nevalná znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích ze strany řidičů motorových vozidel, ale zároveň i jejich, ve velké míře vědomé, nerespektování či mnohdy až pohrdání těmito pravidly. Vzhledem k relativně

---

<sup>435</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>436</sup> tamtéž

<sup>437</sup> Tisková konference Ředitelství služby dopravní policie ze dne 7. ledna 2022. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vyhodnoceni-dopravni-nehodovosti-2021.aspx>

<sup>438</sup> Srovnání příčin dopravních nehod ze statistických údajů Policie České republiky z let 2019-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d> a z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

vysokému počtu každoročně usmrcených nebo zraněných osob následkem dopravní nehody se jedná o velmi nebezpečný hazard.

Pro úplnost je nutné zároveň uvést seznam nejtragičtějších příčin silničních dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel ve sledovaném období. Číslo uvedené v závorce představuje počet usmrcených osob při těchto nehodách:

- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (74),
- přejetí do protisměru (60),
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (41),
- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla (36),
- nedání předností upravené dopravní značkou “Stůj, dej přednost v jízdě!” (20).<sup>439</sup>

Následky nejzávažnějších silničních dopravních nehod zaviněných v důsledku lidského selhání se z dlouhodobého hlediska bohužel také výrazně nemění.<sup>440</sup> Nepřiměřená rychlost je nejtragičtější příčinou vzniku nehod na pozemních komunikacích, což bohužel potvrzuje hojnou mírou vědomého nerespektování pravidel silničního provozu ze strany řidičů motorových vozidel. Další příčinou s vysoce závažnými následky je přejetí do protisměru, které však může být způsobeno vícero druhy konkrétních důvodů jako je např. náhlá zdravotní indispozice, vyhýbání se nečekané překážce, nezvládnutí řízení vozidla apod. Logickou úvahou lze však dospět k závěru, že jedním z hlavních důvodů náhlého přejetí do protisměru je nevěnování nezbytné pozornosti řízení vozidla, které se jako samostatná příčina obecně vyznačuje velice tragickými následky.

Do skupiny selhání účastníka provozu jako příčiny silniční dopravní nehody spadá i jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, která však z hlediska statistik tvoří zcela samostatnou kategorii.<sup>441</sup> Jedná se o typickou fyziologickou indispozici při účasti v provozu, kterou si řidič či chodec zpravidla přivodil svým vlastním jednáním. Vliv návykových látek na chování účastníků provozu dlouhodobě patří k nejnebezpečnějším příčinám dopravních nehod s ohledem na jejich mnohdy smrtelné následky.

---

<sup>439</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>440</sup> Srovnání nejzávažnějších příčin dopravních nehod ze statistických údajů Policie České republiky z let 2015-2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>441</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

V roce 2020 byl vliv alkoholu na účastníka provozu příčinou 4 486 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 45 osob, 153 osob bylo zraněno těžce a 1 566 osob zraněno lehce. Pod vlivem jiných návykových látek bylo ve stejném období zaviněno dalších 261 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno 12 osob.<sup>442</sup>

Jak již bylo v práci uvedeno, vliv návykových látek u všech skupin účastníků provozu značně zvyšuje riziko tragických následků dopravních nehod. Toto riziko se výrazným způsobem zvyšuje zejména v případě chodců a řidičů nemotorových vozidel vzhledem k jejich slabé fyzické ochraně při vzniku nehodové události, a proto i těmto skupinám účastníků provozu je nutné věnovat pozornost v rámci prevence tohoto patologického jevu.

### 12.1.2. Psychofyzilogické faktory

Podmínkou bezpečné účasti v provozu na pozemních komunikacích je schopnost účastníka vnímat a přijímat informace související s dopravním prostředím, správně je vyhodnocovat a reagovat adekvátním způsobem. Uvedené dle předchozí věty lze aplikovat zejména na řízení motorového vozidla, které vyžaduje, aby řidič po celou dobu výkonu této činnosti disponoval nezbytnou mírou způsobilosti.<sup>443</sup> I krátkodobé snížení schopnosti řídit motorové vozidlo či jinak adekvátně reagovat na okamžitou dopravní situaci výraznou mírou zvyšuje pravděpodobnost vzniku nehodové události, která se zpravidla vyznačuje tragickými následky.

Psychofyzilogické faktory ve formě dlouhodobé či okamžité zdravotní indispozice, která ovlivňuje schopnost účastníka provozu patřičně reagovat na dopravní situaci, se proto obecně řadí mezi velmi tragické subjektivní příčiny nehod na pozemních komunikacích. Jedná se zejména o fyzické indispozice řidiče motorového vozidla, které mohou být vyvolány působením mnoha druhů okolních vlivů, jako je např. nadměrná teplota nebo hluk uvnitř vozidla, jízda proti slunci, otřesy způsobené špatným stavem pozemní komunikace apod.<sup>444</sup> Fyzické

---

<sup>442</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

<sup>443</sup> Nejvyšší státní zastupitelství. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě, SL 69/2005*. Publikováno 8.října 2008, Brno. Dostupné z: <http://portal.justice.cz/nsz/soubor.aspx?id=72826>

<sup>444</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

indispozice mohou být také čistě somatického původu, kdy dochází k náhlému selhání jednotlivých funkcí lidského organismu.

Za typickou fyziologickou indispozici lze označit únavu z dlouhé jízdy vyznačující se prováděním monotónních úkonů, jako ne např. dlouhodobá a pomalá jízda v koloně vozidel. Jednotvárnost při řízení motorového vozidla může vést k vážné poruše fungování centrální nervové soustavy, jejíž symptomem jsou tzv. útlumové stavy. Při dlouhodobém výkonu monotónních úkonů v souvislosti s řízením vozidla obecně dochází ke snížení pozornosti, jehož následkem je mj. výrazné prodloužení reakční doby. V extrémních případech může docházet až ke stavům krátkodobé spánkové aktivity, tzv. mikrospánku.<sup>445</sup>

Doba, kdy se stav popsany dle předchozího odstavce u řidiče projeví závisí na mnoha fyziologických faktorech a je proto značně individuální. Příznaky tohoto stavu jsou však zpravidla velmi podobné, kdy se jedná např. o patrné známky ospalosti, pocit letargie, začínající bolest zad apod.<sup>446</sup>

Mikrospánek či obdobná porucha bdělosti je v četných případech využíván jako argument obhájců u závažných nehod na pozemních komunikacích s trestně právním charakterem, kterým se obhajoba snaží dokázat absenci obligatorního znaku skutkové podstaty trestného činu, konkrétně subjektivní stránky, u viníka dopravní nehody.<sup>447</sup> Tvrzení obhajoby je vždy následně nutné objasnit prostřednictvím znaleckého posudku v oboru neurologie, psychiatrie a vnitřního lékařství. Znalce ze somatických oborů je za shora uvedených okolností nutné přibrat vždy, dokazování však může být v případě nutnosti doplněno i znaleckým posudkem v oboru klinické psychologie. Úlohou znalce je určit, zda řidič vozidla trpěl onemocněním vyvolávajícím náhlou ztrátu vědomí nebo jinou poruchu bdělosti, a také zda řidič mohl nebezpečí tohoto stavu předvídat.<sup>448</sup>

Ze současných poznatků lékařské vědy vyplývá, že ztráta vědomí ve formě mikrospánku je vždy iniciována následkem konkrétní choroby, jakou je např.

---

<sup>445</sup> Nejvyšší státní zastupitelství. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě, SL 69/2005*. Publikováno 8. října 2008, Brno. Dostupné z:

<http://portal.justice.cz/nsz/soubor.aspx?id=72826>

<sup>446</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>447</sup> Nejvyšší státní zastupitelství. *Metodický návod k postupu státních zástupců ve věcech trestných činů v silniční dopravě, SL 69/2005*. Publikováno 8. října 2008, Brno. Dostupné z:

<http://portal.justice.cz/nsz/soubor.aspx?id=72826>

<sup>448</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR, 3 Tz 35/84, [R 23/1986 tr.]. Dostupné z:

<https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptcojygzpxexzsgnpxi4q&groupIndex=0&rowIndex=0>

narkolepsie, jejíž výskyt a příznaky jsou řidiči motorového vozidla v rozhodné době neznámé.<sup>449</sup>

Podle judikatury Nejvyššího soudu jsou osoby, u kterých nebyla znaleckými posudky ze somatických oborů prokázána konkrétní choroba vyvolávající ztrátu vědomí, objektivně způsobilé uvědomit si příznaky blížícího se spánku a současně schopny včas učinit nezbytná opatření k zabránění výskytu tohoto nežádoucího stavu při řízení motorového vozidla.<sup>450</sup> V případě způsobení dopravní nehody vlivem mikrospánku u fyzicky zdravé osoby tedy viník nehody odpovídá za vzniklý následek v plném rozsahu.

Další okolností ovlivňující bezpečnost dopravy jsou psychické indispozice účastníka provozu, které se vyznačují zejména zkratkovitým jednáním, při kterém zpravidla řidič motorového vozidla zcela nepřiměřeným způsobem reaguje na vzniklou dopravní situaci. Tyto stavy mohou být zapříčiněny působením mnoha faktorů, jako je např. skryté trauma z účasti na vážné dopravní nehodě apod. Psychické indispozice vyvolané duševní chorobou jsou v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích bezpředmětnou příčinou dopravních nehod, jelikož duševně nemocné osoby by v první řadě vůbec neměli řídit motorové vozidlo.<sup>451</sup>

Nejvýznamnějším faktorem vyvolávajícím psychickou indispozici je zpravidla nadměrné či dlouhodobé působení stresu. Situace v provozu, kdy řidič vozidla jedná vůči ostatním účastníkům agresivně a zcela neadekvátně reaguje na vzniklou dopravní situaci, nejsou bohužel v dnešní době nijak ojedinělé. Tyto situace vznikají především v místech s intenzivním provozem a jejich následky jsou proto obecně velice závažné. Podle výzkumu společnosti STEM/MARK pro Českou asociaci pojišťoven ze září 2020 se k agresivnímu chování nechá vyprovokovat téměř 70 % řidičů. Za nejběžnější podněty vyvolávající agresivní chování řidičů účastníci výzkumu uvádějí:

- bezdůvodně pomalá jízda jiných vozidel,
- předjíždějící se kamiony,
- odbočování bez užití znamení o změně směru jízdy,
- nedání přednosti v jízdě v situacích, kdy je řidič povinen tak učinit,

---

<sup>449</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>450</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR, 3 Tz 35/84, [R 23/1986 tr.]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptcojygzpxexzsgnpxi4q&groupIndex=0&rowIndex=0>

<sup>451</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

- neopodstatněná jízda v levém jízdním pruhu.<sup>452</sup>

Mezi další psychické faktory jako příčiny dopravních nehod lze označit okamžité emotivní stavy radosti, hněvu apod., které mohou zapříčinit snížení pozornosti řidiče při řízení vozidla, a výrazně tak ovlivnit jeho schopnost náležitě a včas reagovat na okamžitou dopravní situaci.

Specifickým psychologickým faktorem je pak zásadní morální selhání řidiče motorového vozidla vyznačující se bezohledností vůči ostatním účastníkům provozu, pohrdáním základními hodnotami a obecně nízkou úrovní kázně. Zejména v provozu na pozemních komunikacích by morální hodnoty jeho účastníků měly nabývat zvýšeného významu vzhledem ke skutečnosti, že při nebezpečných dopravních situacích dochází k ohrožení mnoha zájmů chráněných trestním zákoníkem.<sup>453</sup> Bezohledné chování nejen řidičů motorových vozidel se však v provozu vyskytuje stále častěji, což potvrzují i výsledky shora uvedeného výzkumu, kdy 88 % respondentů uvedlo přesvědčení o vzrůstající agresivitě.<sup>454</sup> Nedostatečné morální kvality některých účastníků provozu tak výrazným způsobem ovlivňují bezpečnost v silniční dopravě.

Zvládání emocí při řízení vozidla a ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu závisí především na charakterových vlastnostech osoby a odvíjí se i od jejího věku a zkušeností. Jelikož je mentální i fyzický zdravotní stav velmi významným faktorem z hlediska příčin dopravních nehod, je povinností každého řidiče jeho důkladné zhodnocení před usednutím do vozidla a v případě, že by byly jeho schopnosti následkem jeho aktuálního stavu ovlivněny, byť i v nepatrné míře, je řidič povinen od řízení vozidla upustit.<sup>455</sup>

---

<sup>452</sup> Výzkum STEM/MARK pro Českou asociaci pojišťoven. Září 2020. Dostupné z: <https://www.agresivitazabiji.cz/>

<sup>453</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

<sup>454</sup> Výzkum STEM/MARK pro Českou asociaci pojišťoven. Září 2020. Dostupné z: <https://www.agresivitazabiji.cz/>

<sup>455</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0



## 12.2. Statistické údaje o dopravní nehodovosti v ČR za rok 2020

1. Základní přehled nehodovosti	Počet případů
Celkem nehod	94 794
Celkem usmrceno	460
Celkem těžce zraněno	1 807
Celkem lehce zraněno	20 880
Celkem hmotná škoda v tis. Kč	60 160 932

2. Nehody podle zavinění	Počet případů
Řidič motorového vozidla	75 371
tj.	79,51 %
Řidič nemotorového vozidla	2 988
tj.	3,15 %
Chodec	721
tj.	0,76 %
Zvěří (lesní i domácí)	14 555
tj.	15,35 %
Závada komunikace	205
tj.	0,22 %
Technická závada vozidla	343
tj.	0,36 %

3. Nehody podle zavinění a následků	Počet případů
<b>Řidičem motorového vozidla</b>	
Celkem nehod	75 371
Osob usmrceno	417
Osob těžce zraněno	1 531
Osob lehce zraněno	17 563
<b>Řidičem nemotorového vozidla</b>	
Celkem nehod	2 988
Osob usmrceno	26
Osob těžce zraněno	172
Osob lehce zraněno	2 395
<b>Chodcem</b>	
Celkem nehod	721
Osob usmrceno	12
Osob těžce zraněno	75
Osob lehce zraněno	572



4. Nehody podle hlavních příčin	Počet případů
Nesprávný způsob jízdy	52 788
tj.	55,69 %
Nepřiměřená rychlost	12 568
tj.	13,26 %
Nedání přednosti v jízdě	11 649
tj.	12,29 %
Nesprávné předjíždění	1 353
tj.	1,43 %

5. Nehody podle hlavních příčin a následků	Počet případů
<b>Nesprávný způsob jízdy</b>	
Celkem nehod	52 788
Osob usmrceno	164
Osob těžce zraněno	599
Osob lehce zraněno	8 236
<b>Nepřiměřená rychlost</b>	
Celkem nehod	12 568
Osob usmrceno	185
Osob těžce zraněno	501
Osob lehce zraněno	5 776
<b>Nedání přednosti v jízdě</b>	
Celkem nehod	11 649
Osob usmrceno	71
Osob těžce zraněno	523
Osob lehce zraněno	5 391
<b>Nesprávné předjíždění</b>	
Celkem nehod	1 353
Osob usmrceno	23
Osob těžce zraněno	80
Osob lehce zraněno	555

6. Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu	Počet případů
<b>Alkohol u viníka nehody</b>	
Celkem nehod	4 486
tj.	4,73 %
Osob usmrceno	50
tj.	10,87 %
Osob těžce zraněno	173

tj.	9,57 %
Osob lehce zraněno	1 852
tj.	8,87 %
<b>Z toho u řidiče motorového vozidla</b>	
Celkem nehod	3 630
tj. *	4,82 %
Osob usmrceno	40
tj. *	9,59 %
Osob těžce zraněno	124
tj. *	8,10 %
Osob lehce zraněno	1 126
tj. *	6,41 %
<b>Z toho u řidiče nemotorového vozidla</b>	
Celkem nehod	758
tj. *	25,37 %
Osob usmrceno	8
tj. *	30,77 %
Osob těžce zraněno	40
tj. *	23,26 %
Osob lehce zraněno	650
tj. *	27,14 %
<b>Z toho u chodce</b>	
Celkem nehod	89
tj. *	12,34 %
Osob usmrceno	2
tj. *	16,67 %
Osob těžce zraněno	9
tj. *	12,00 %
Osob lehce zraněno	71
tj. *	12,41 %
* Uvedený procentuální podíl byl vypočten z celkového počtu dopravních nehod zaviněných příslušnou skupinou účastníků provozu.	

<b>7. Nehody zaviněné pod vlivem jiných návykových látek</b>	<b>Počet případů</b>
Celkem nehod	261
tj.	0,28 %
Osob usmrceno	12
tj.	2,61 %

8. Nehody podle hladiny alkoholu v krvi viníka	Počet případů
Hladina alkoholu v krvi do 0,24 g/kg	163
tj.	3,63 %
Hladina alkoholu v krvi od 0,24 g/kg do 0,5 g/kg	284
tj.	6,33 %
Hladina alkoholu v krvi od 0,5 g/kg do 0,8 g/kg	250
tj.	6,24 %
Hladina alkoholu v krvi od 0,8 g/kg do 1,0 g/kg	191
tj.	4,25 %
Hladina alkoholu v krvi od 1,0 g/kg do 1,5 g/kg	671
tj.	14,95 %
Hladina alkoholu v krvi od 1,5 g/kg a více	2 872
tj.	64,02 %
Kombinace alkoholu a jiných návykových látek	55
tj.	1,22 %

9. Nehody podle druhu komunikace a následků	Počet případů
<b>Dálnice</b>	
Celkem nehod	3 935
Osob usmrceno	33
Osob těžce zraněno	66
Osob lehce zraněno	612
Hmotná škoda v tis. Kč	572 568
<b>Silnice I. třídy</b>	
Celkem nehod	13 117
Osob usmrceno	148
Osob těžce zraněno	429
Osob lehce zraněno	4 437
Hmotná škoda v tis. Kč	1 216 830
<b>Silnice II. třídy</b>	
Celkem nehod	15 237
Osob usmrceno	110
Osob těžce zraněno	436
Osob lehce zraněno	5 002
Hmotná škoda v tis. Kč	1 064 903
<b>Silnice III. třídy</b>	
Celkem nehod	13 245
Osob usmrceno	76
Osob těžce zraněno	295

Osob lehce zraněno	3 848
Hmotná škoda v tis. Kč	764 877
<b>Místní komunikace</b>	
Celkem nehod	34 051
Osob usmrceno	53
Osob těžce zraněno	354
Osob lehce zraněno	4 651
Hmotná škoda v tis. Kč	1 313 672

10. Nehody podle věku řidiče	Počet případů
Celkové nehody zaviněné řidičem motorového vozidla	75 371
Věk nezjištěn	19 224
tj.	25,51 %
Do 17 let	234
tj.	0,31 %
18 - 20 let	3 387
tj.	4,49 %
21 - 24 let	5 167
tj.	6,86 %
25 - 29 let	6 356
tj.	8,43 %
30 - 39 let	11 114
tj.	14,75 %
40 - 49 let	11 881
tj.	15,76 %
50 - 59 let	8 417
tj.	11,17 %
60 - 64 let	3 111
tj.	4,13 %
65 - 69 let	2 427
tj.	3,22 %
70 let a více	4 053
tj.	5,38 %

456

<sup>456</sup> Policejní prezidium České republiky. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020*. Publikováno červen 2021, Praha. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

\* Uvedený zdroj je shodný pro všechny tabulky obsažené v této příloze