

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Trestné činy v silniční dopravě se zaměřením na
dopravní nehody

Barbora Křivánková

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2023/2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Barbora KŘIVÁNKOVÁ**
Osobní číslo: **R19M0199P**
Studijní program: **M0421A220004 Právo a právní věda**
Téma práce: **Trestné činy v silniční dopravě se zaměřením na dopravní nehody**
Zadávající katedra: **Katedra trestního práva**

Zásady pro vypracování

1. Úvod
2. Charakteristika silniční dopravy
3. Dopravní nehody na pozemních komunikacích a jejich vyšetřování
 - 3.1. Právní charakteristika dopravní nehody
 - 3.2. Příčiny dopravních nehod
 - 3.3. Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod
4. Trestné činy v silniční dopravě
 - 4.1. Trestné činy proti životu a zdraví
 - 4.2. Trestné činy obecně nebezpečné
 - 4.3. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných
5. Tresty ukládané za trestné činy v dopravě
 - 5.1. Druhy trestů ukládaných za trestné činy v dopravě a jejich historický vývoj
 - 5.2. Srovnání české právní úpravy se zahraničními předpisy
 - 5.3. Úvaha de lege ferenda
6. Závěr

Rozsah diplomové práce:
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

CHMELÍK, J. a kol. Dopravní nehody. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
JELÍNEK, Jiří. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 8. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-576-0.
KONRÁD, Zdeněk, Viktor PORADA, Jiří STRAUS a Jaroslav SUCHÁNEK. Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021. ISBN 978-80-7380-859-4.
PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Eduard Wipplinger**
Katedra trestního práva

Datum zadání diplomové práce: **27. října 2023**
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2024**



JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan



Doc. JUDr. František Vavera, Ph.D., LL.M.
vedoucí katedry

V Plzni dne 31. července 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma „Trestné činy v silniční dopravě se zaměřením na dopravní nehody“ zpracovala samostatně, a všechny využití prameny, z nichž jsem čerpala pro tuto práci, řádně označila.

Ve Svatém Janu pod Skalou dne

Barbora Křivánková

Poděkování

Tímto děkuji JUDr. Eduardovi Wipplingerovi za odborné vedení mé práce a velmi podnětné připomínky. Dále děkuji všem, kteří mne během studia podporovali.

Barbora Křivánková

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Charakteristika silniční dopravy.....	6
3. Dopravní nehody na pozemních komunikacích a jejich vyšetřování.....	8
3.1. Právní charakteristika dopravní nehody.....	9
3.2. Příčiny dopravních nehod.....	11
3.2.1 Principy v silniční dopravě.....	14
3.3 Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod.....	15
3.3.1 Teoretické vymezení metodiky vyšetřování dopravních nehod.....	15
3.3.2 Praktické vymezení metodiky vyšetřování dopravních nehod.....	18
4. Trestné činy v silniční dopravě	19
4.1 Trestné činy proti životu a zdraví.....	22
4.1.1 Trestný čin usmrcení z nedbalosti.....	23
4.1.2 Trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.....	28
4.1.3 Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti.....	31
4.1.4 Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.....	32
4.2 Trestné činy obecně nebezpečné	35
4.2.1 Trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti	36
4.2.2 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky	39
4.2.3 Trestný čin poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti.....	40
4.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných.....	42
4.3.1 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.....	42
4.3.2 Trestný čin opilství.....	44
5. Tresty ukládané za trestné činy v dopravě	45
5.1 Tresty ukládané za trestné činy v dopravě a jejich historický vývoj.....	47
5.1.1 Odklony v trestním řízení.....	49
5.2 Srovnání české právní úpravy se zahraničními předpisy	54
5.3 Úvaha de lege ferenda	57
6. Závěr.....	59

7. Resumé	61
8. Seznam použité literatury	61

1. Úvod

Tato diplomová práce pojednává o trestných činech v silniční dopravě se zaměřením na dopravní nehody. V té souvislosti považuji za potřebné zabývat se také samotnou silniční dopravou včetně pozemních komunikací, a také vyšetřováním dopravních nehod. Těmto tématům se tato práce bude dále věnovat, a je k tomu náležitě rozdělena na kapitoly. Úvodem se budu zabývat charakteristikou silnic a jejich právní úpravou v České republice.

Toto téma jsem si zvolila, neboť je již od počátku silniční dopravy velmi aktuální po celém světě. Vždy bylo, je a bude třeba upravit chování zejména řidičů na pozemních komunikacích, a případná porušení daných pravidel zákonným způsobem trestat. V rámci vymezení trestných činů páchaných v dopravě se tato práce věnuje primárně nedbalostním trestným činům proti zdraví. Součástí je také kapitola zabývající se způsobem trestání těchto činů a stručné porovnání se zahraničními předpisy – konkrétně s italskými trestními ustanoveními o těchto trestných činech. Součástí této práce je dále kapitola věnující se úvahám *de lege ferenda*, ale také nové aktuální úpravě získání řidičského průkazu od sedmnácti let a dále prvkům prevence pro účastníky silniční dopravy.

Silniční doprava má svoji nepopíratelnou roli na celém světě. Každý z nás tuto formu dopravy využívá každý den, ať již za účelem cestování do práce či do školy nebo na výlety. Silniční doprava se odehrává na pozemních komunikacích a slouží k cestování za povinnostmi nebo mimopracovními aktivitami, přičemž má významnou funkci i v mezinárodním obchodu. Právě obchod výrazně přispěl k rozvoji silniční dopravy, kdy první cesty se začaly budovat již ve Starověku. Postupem času si tento vývoj vyžádal potřebu právně upravit nejen samotné pozemní komunikace, ale především chování řidičů na nich.

První okrajovou právní úpravou cest byl uherský zákonný článek I/1890, na který bylo následně mnohokrát odkazováno v dalších předpisech, které jsou uvedeny dále. Dalším předpisem, upravujícím pozemní komunikace jako takové (ačkoliv tento termín ještě nebyl použit, hovořilo se pouze o „silnicích“), byl vydán v roce 1949 jako zákon č. 147/1949 Sb., který upravoval velmi stručně například

určení státních silnic a jejich příslušenství, stavbu nebo udržování. Již tento zákon dělil silnice na tři třídy, a to podle důležitosti, jakou měly pro dopravu. Jen je přímo nedefinoval, ale odkazoval na vyhlášku v Úředním listě¹.

Dalším předpisem věnujícím se čistě pozemním komunikacím byl zákon vydaný nedlouho poté, a to pod číslem 135/1961 Sb., jako zákon o pozemních komunikacích (tehdy silniční zákon) – tedy pod názvem užívaném i v tom současném. Aktuální úpravou je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Ten již přímo pozemní komunikace definuje jako „*dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti*“². Dále je dělí na čtyři kategorie, a to dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Definici zde nalezneme pro každou tuto kategorii, a stručně se jimi budu níže zabývat. Mimo to bude rozebráno vlastnictví určitých silnic, či jejich zákonné parametry a příslušenství.

Jako první se zde budu věnovat dálnici. Ta je zákonem definována jako „*pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovněových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy*“³. Dálnice se dále rozděluje podle svého určení a významu na dálnice I. a II. třídy, kdy ty jsou určené pouze pro motorová vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 80 km/h, jak stanoví zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Silnice je „*veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť*“⁴. Zákon je dále vymezuje podle jejich určení a dopravního významu do tří tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,

¹ Zákon č. 147/1949 Sb., Zákon, jímž se vydávají některé předpisy o veřejných silnicích § 3

² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích § 2

³ Idem § 4

⁴ Idem § 5

- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.⁵

Místní komunikace je „*veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce*“⁶. Stejně tak jako silnice, zákon tyto cesty dělí do několika tříd, a to:

- a) místní komunikace I. třídy,
- b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.⁷

Poslední kategorií je účelová komunikace, což je „*pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků*“⁸. Účelovou komunikací je komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží jeho potřebám. Z toho nám vyplývá, že účelové komunikace nejsou primárně určené pro veřejné, ale pro soukromé užívání.

Třídění a příslušné označení silnic je také rozhodné pro určení vlastníků těchto cest a toho, kdo vykonává správu a údržbu komunikací. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se nacházejí. Z výše uvedené informace, že účelové komunikace slouží primárně pro soukromé účely, lze dovodit, že jejich vlastníky jsou právnické nebo fyzické osoby.

Zákon určuje povinnost se o veškeré pozemní komunikace starat formou správy a údržby, což zajišťuje jejich vlastníci, který tím může určité subjekty pověřit. Dálnice a silnice I. třídy spravuje státní příspěvková organizace, řízená Ministerstvem dopravy, kterou je Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice II. a III.

⁵ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích § 5

⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích § 6

⁷ Idem

⁸ Idem § 7

třídy, které má ve vlastnictví kraj, spravují též příspěvkové organizace – například Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, nebo Správa a údržba silnic Plzeňského kraje. Co se týká silnic ve vlastnictví obce, správu, údržbu a opravy vykonává příslušná obec.

Správce komunikace má také povinnost kromě údržby umisťovat na pozemní komunikace dopravní značení. Druhy těchto značení nalezneme v přílohách vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Místní a přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je prováděna formou opatření obecné povahy vydaného příslušným správcem komunikace. Zákon o silničním provozu upravuje pouze základní pravidla pro úpravu provozu, a to například v § 78 odst. 2, dle kterého *„dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem“*⁹. Nedostatečné dopravní značení nebo také špatná údržba pozemní komunikace v zimním období, neoznačení překážky silničního provozu¹⁰ apod., tak mohou být příčinami silničních dopravních nehod, ovšem dle Chmelíka (cit. 10) jsou tyto důvody nehodovosti velmi málo zastoupené. I přes možnou absenci dopravního značení stále platí, že řidič je povinen přizpůsobit své chování stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a podobně, kdy povinnosti řidičů a dalších účastníků provozu na pozemních komunikacích upravuje již zmíněný zákon o silničním provozu.

Než bude v této práci rozebrána samotná silniční doprava a chování v jejím rámci, je třeba také upřesnit, co náleží silnicím jako jejich příslušenství a součásti, nebo jaká je jejich minimální šířka. Mimo to se ve své práci budu krátce věnovat tzv. ochrannému pásmu, které k nim náleží.

⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu § 78

¹⁰ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 9788073802110, s. 191

Co je součástí a příslušenstvím pozemních komunikací, nám určuje také zákon o pozemních komunikacích. Součástmi dálnice, silnice a místní komunikace jsou:

- a) všechny konstrukční vrstvy vozovek a krajnic, odpočívky, stavby a technická a jiná zařízení určená k provádění kontrolní činnosti při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, přidružené a přídatné pruhy, včetně zastávkových pruhů linkové osobní dopravy,
- b) mostní objekty (nadjezdy), po nichž je komunikace vedena, včetně chodníků, revizních zařízení, ochranných štítů a sítí na nich, strojní vybavení sklopných mostů, ledolamy, propustky, lávky pro chodce nebo cyklisty,
- c) tunely, galérie, opěrné, zárubní, obkladní a parapetní zdi, tarasy, násypy a svahy, dělicí pásy, příkopy a ostatní povrchová odvodňovací zařízení, silniční pomocné pozemky,
- d) svislé dopravní značky, zábradlí, odrazníky, svodidla, pružidla, směrové sloupky, dopravní knoflíky, staničníky, mezníky, vodorovná dopravní značení, dopravní ostrůvky, odrazné a vodící proužky a zpomalovací prahy,
- e) únikové zóny, protihlukové stěny a protihlukové valy, pokud jsou umístěny na silničním pozemku.¹¹

Příslušenstvím silnic jsou dle zákona o pozemních komunikacích například přenosné svislé dopravní značky a dopravní zařízení, veřejné osvětlení a světelná signalizační zařízení sloužící k řízení provozu nebo zařízení zabraňující vniknutí volně žijících živočichů. Příslušenstvím je také silniční vegetace, jež ovšem nesmí ohrožovat bezpečnost užití takové komunikace, a správce komunikace ji případně na návrh Policie České republiky musí odstranit.

Ochranná pásma jako součást silnic je důležité zmínit, jelikož i s nimi mohou souviset dopravní nehody, nebo například určují pravidla provozu. Zároveň slouží k ochraně pozemních komunikací. Upravuje je též zákon o pozemních komunikacích. Jedná se o prostor bezprostředně přiléhající k pozemní komunikaci,

¹¹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích § 12

kdy umístění například reklam nebo staveb do tohoto pásma podléhá příslušnému povolení. Tento aspekt je důležitý zejména u reklam umístěných podél silnic, jelikož tyto jsou většinou větších rozměrů, aby upoutaly řidičovu pozornost. Ta by ovšem neměla být věnována ničemu jinému než samotnému řízení a sledování silničního provozu.

Aktuální rozměry pro šířku silnic nalezneme v české technické normě platné od roku 2006, konkrétně ČSN 73 6110. Dle této musí být šíře vozovky v obousměrném provozu minimálně 5,5 metru, v úsporném provedení minimálně 3 metry a v jednosměrném provozu minimální šířka činí 2,75 metru. Podél silnice, po krajích či uprostřed můžeme také nalézt tzv. vodící proužky - bílé čáry vedoucí po okraji silnice.

Výše je rozebrána úprava pozemních komunikací, a to podle zákona o pozemních komunikacích. Pro tuto práci je klíčový již zmíněný zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který upravuje chování na pozemních komunikacích, a jemuž se budu věnovat podrobněji ve třetí kapitole této práce. Tolik k úvodu a samotným pozemním komunikacím, následně se budu zabývat samotnou silniční dopravou a pravidly chování na silnicích.

2. Charakteristika silniční dopravy

Důležitým pojmem v této práci je silniční doprava, která již byla stručně zmíněna v první kapitole. Jedná se ale pouze o jeden z mnoha druhů dopravy, který na světě existuje.

Dopravu je možné charakterizovat jako organizovanou a záměrně vykonávanou činnost, která slouží k přemístování osob nebo věcí z jednoho místa do druhého cílového místa.¹² Co se týká druhů dopravy, můžeme ji rozdělit podle více kritérií. Jedním z nich je prostředí, ve kterém se nachází dopravní cesta. Podle toho se doprava dělí na pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní. Dalším pro tuto práci důležitým kritériem, je dělení podle způsobu realizace dopravy na různých

¹² PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000. ISBN 8072012126.

typech dopravních cest. V té souvislosti dopravu dělíme na silniční, železniční, leteckou a plavební.¹³

V této kapitole se zaměřím na historickou i aktuální právní úpravu silniční dopravy. Je důležité zmínit, že v dnešní době jsou klíčovým faktorem ovlivňujícím právní úpravu silniční dopravy, stejně jako mnoho dalších regulovaných oblastí, předpisy Evropské unie. V současné době jsou v české právní úpravě též náležitě reflektovány.

Historie silniční dopravy sahá do roku 1935, kdy byl v tehdejší Československu vydán zákon č. 77/1935 Sb. z. a n. o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění, který byl účinný až do roku 1951. Dopravu upravoval primárně z hlediska podnikání v oblasti dopravy, podmínek pro udělení koncese, a obsahoval i některá trestní ustanovení. Vzhledem k tomu, že se věnoval primárně osobám, které v dopravě podnikaly, navazoval na něj zákon č. 57/1950 Sb., o úpravě podnikání v silniční dopravě. Tento zákon nijak neupravoval trestní odpovědnost v oblasti trestných činů, k tomu sloužil trestní zákon č. 86/1950 Sb. Na zákon o úpravě podnikání navazoval již zákon č. 68/1979 Sb., o vnitrostátní dopravě a vnitrostátním zasilatelství, který platil až do roku 1994, kdy nabyl účinnosti dosud platný, mnohokrát novelizovaný zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Současný zákon o silniční dopravě reflektuje nejen úpravu historickou, ale v souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie v roce 2004 vznikla povinnost státu také reflektovat úpravu unijní, konkrétně její směrnice a nařízení. V návaznosti na tyto předpisy zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.¹⁴

Silniční doprava byla definována již zákonem o vnitrostátní dopravě, nynější definice byla ovšem ještě lehce rozšířena, a aktuálně zní takto: „*Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní*

¹³ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000. ISBN 8072012126.

¹⁴ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě § 1

doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu“¹⁵.

Kromě základních, úvodních ustanovení zákon o silniční dopravě upravuje ve čtyřech částech provozování silniční dopravy pro cizí potřeby (provozovat silniční dopravu lze jen na základě koncese, jež je udělována podle zákona o živnostenském podnikání), dále provozování mezinárodní silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území České republiky zahraničními provozovateli a naposledy státní správu a státní odborný dozor v silniční dopravě.

3. Dopravní nehody na pozemních komunikacích a jejich vyšetřování

Trendem dnešní doby je neustále vzrůstající provoz automobilů na silnicích. Přestože provoz roste, počty dopravních nehod v Česku jsou v posledních 15 letech víceméně ustálené. V posledních 4 letech je možné sledovat lehký pokles počtu dopravních nehod, na čemž má podíl i období pandemie Covidu-19, kdy před jejím vypuknutím v roce 2019 byl počet nehod cca 108 000, v roce 2020 vlivem omezeného pohybu a provozu téměř o 10 000 méně. V roce 2023 došlo k necelým 95 000 dopravním nehodám.¹⁶ Důvodů k tomu můžeme spatřovat hned několik, viz výše popsanou pandemii Covidu-19, ale i neustále se zlepšující bezpečnostní systémy moderních vozidel, a to hlavně v oblasti prvků aktivní bezpečnosti.

Prvky bezpečnosti zde zmíním jen velmi krátce. Tyto prvky lze rozdělit na aktivní a pasivní. Aktivní jsou takové, které aktivně zasahují do jízdy a ovládní vozidla, jedná se například o asistenta jízdy v jízdních pružích či systém ABS. Pasivní prvek „pasivně vyčkává“ a v případě dopravní nehody mírní její následky. Jedná se například o bezpečnostní pásy nebo airbagy.

¹⁵ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě § 2

¹⁶ Statistika nehodovosti. Statistické údaje o nehodovosti na území ČR [online]. Policie.cz. Dostupné na <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Níže se budu věnovat právní úpravě dopravních nehod v České republice, kdy hlavní zákonnou úpravou je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dále se budu věnovat příčinám dopravních nehod, metodice jejich vyšetřování a jejím zvláštnostem.

3.1. Právní charakteristika dopravní nehody

Definice dopravní nehody je obsažena v zákoně o silničním provozu. V něm je definována jako „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu*“¹⁷.

Z této charakteristiky tak lze odvodit znaky a podmínky, za kterých je událost ve vnějším světě dopravní nehodou. Prvním znakem je, že k ní došlo na pozemní komunikaci – tedy na dálnici, silnici, místní komunikaci nebo účelové komunikaci. A to bez ohledu na to, kdo je jejím vlastníkem, neboť například i na soukromé účelové komunikaci uvnitř továrního areálu, která není veřejně přístupná, může dojít k dopravní nehodě. Dalším znakem je, že došlo buď ke zranění či úmrtí osoby, nebo vznikla škoda na majetku.

Dalším charakteristickým znakem dopravní nehody je vznik reálné škody, k níž došlo v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Pokud nenastane škodní následek, nejedná se o dopravní nehodu. Škodou se rozumí poškození dopravního prostředku, pozemní komunikace a jejího vybavení, nebo ostatní škoda vzniklá mimo komunikace (hmotná škoda na domě, zdi, vratech, plotu a podobně).¹⁸

K dopravní nehodě je též důležité zmínit, že se jedná o nezamýšlenou, nepředvídanou událost – z pohledu trestního práva je zavinění viníka nehody vždy nedbalostní. V případě úmyslného jednání se již nebude jednat o dopravní nehodu, ale jedná se například o případy, kdy je automobil použit jako zbraň při pokusu o

¹⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) § 47

¹⁸ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 47 [Dopravní nehoda]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Beckovy texty zákonů s komentářem. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6.

vraždy. Řidič je poté odpovědný za úmyslný trestný čin, který svým jednáním spáchal.

Z hlediska vzniklé odpovědnosti při dopravní nehodě můžeme rozlišit odpovědnost občanskoprávní a správně- nebo trestněprávní.¹⁹ S občanskoprávní odpovědností je spojena povinnost k náhradě vzniklé škody, ať už se jedná o škodu na majetku či nemajetkovou újmu, která je odčítána v penězích. Škodu hradí osoba, jež ji svým jednáním zavinila. Aby povinnost nahradit škodu vznikla, musí zde být příčinná souvislost mezi porušením právní povinnosti a vznikem škody. Jedná se o odpovědnost soukromoprávní – úpravu náhrady škody tak nalezneme v zákoně č. 40/1964 Sb., občanském zákoníku, v § 420 a následujících.

Kromě soukromoprávní odpovědnosti při nehodě může vzniknout také odpovědnost veřejnoprávní podle trestního práva, jelikož dopravní nehoda je nejčastěji důsledkem porušení dané veřejnoprávní normy. Osoba je poté odpovědná za spáchaný trestný čin, za který je povinna nést odpovědnost, a jehož právním následkem je povinnost akceptovat státní mocí uloženou sankci za porušení práva. Právě veřejnoprávní odpovědnost je předmětem vyšetřování policejními orgány, neboť právě příslušné útvary Policie ČR odhalují a vyšetřují veškeré trestné činy a přestupky, o kterých se dozví. Činnost policie je ovládána principem zákonnosti – veškeré její jednání má tedy právní základ v účinných zákonech (například zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, trestní řád, zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, atd.) a také ve vnitřních pokynech a nařízeních (například závazný pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod)²⁰.

Kromě výše uvedených právních aspektů dopravní nehody je též důležité zmínit její poslední znak, a to že účastníkem události musí být vozidlo v pohybu. Co je vozidlo, definuje zákon o provozu na pozemních komunikacích, přičemž je jím motorové a nemotorové vozidlo, nebo tramvaj.

¹⁹ Idem

²⁰ VOKUŠ, Jiří. *Vyšetřování dopravních nehod* [online]. 2023 [cit. 2024-03-13]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vysetrovani-dopravnich-nehod-359112.aspx>

Dopravních nehod je více druhů, z nichž ne všechny podléhají oznamovací povinnosti. Podmínky pro toto ohlášení policii stanoví zákon o silničním provozu, § 47, a jsou jimi: usmrcení nebo zranění osoby nebo vznik hmotné škody převyšující na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, dále pokud dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, pokud dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, a nebo také v případě, že účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. V případě, že nenastanou tyto podmínky, jedná se o takzvané bagatelní nehody, a účastníci nejsou povinni na místo nehody přivolat Policii ČR. Musí pouze vyplnit záznam o dopravní nehodě (tzv. euro-formulář) a nahlásit nehodu na příslušnou pojišťovnu.

3.2. Příčiny dopravních nehod

V této podkapitole budou rozebrány příčiny dopravních nehod, tedy hlavní důvody, které k těmto událostem vedou. Příčinou je „každý jev, bez něhož by následek v podobě dopravní nehody nenastal, přičemž má obecně platit, že všechny jevy, které tento následek způsobily, jsou si rovny“²¹. Příčin dopravních nehod může být opravdu mnoho – mohou být zcela nepředvídané, dílem nečekaných okolností a náhody. Účastníci nehod jim ale mohou jít naproti, například vlastní nepozorností či konzumací alkoholu nebo jiných návykových látek řidičem před jízdou. Ke zjištění co je příčinou nehody slouží také evidence dopravních nehod, kterou vede policie podle § 123 zákona o silničním provozu. Informace, které jsou v evidenci uvedeny se netýkají pouze toho, jaké jsou příčiny nehod, ale uvádí se také: a) údaje o účastnících dopravní nehody, b) údaje o vozidlech, která měla účast na dopravní nehodě a za c) údaje o místě a době dopravní nehody.²² Jakým způsobem je evidence vedena stanoví prováděcí právní předpis, v současné době konkrétně vyhláška č. 32/2001 Sb. Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod. Nejčastější příčiny nehod sepíšu a podrobněji rozeberu níže.

²¹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 9788073802110.

²² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), § 123

Jak již bylo zmíněno, v evidenci dopravních nehod se uvádí také jejich příčiny. Podle vyhlášky o evidenci jsou hlavní příčiny následující: nepřiměřená rychlost jízdy, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy (označované jako subjektivní příčiny) nebo technická závada vozidla²³ (ta patří mezi objektivní příčiny).

Objektivní příčiny jsou ty, které řidič nebo jiný účastník provozu nemůže ovlivnit, jsou tedy na účastnících nezávislé a neovlivnitelné. Jedná se o výše zmíněný technický stav vozidla, a dále také například o vodorovné i svislé dopravní značení, stav pozemní komunikace a nebo také lesní zvěř.

Nejčastějšími příčinami dopravních nehod jsou ty subjektivní. Jsou to ty, které řidiči nebo jiní účastníci silničního provozu, popřípadě osoby, které se na bezpečnosti a plynulosti provozu podílejí, ovlivnit mohou. Subjektivní příčinou je jednání osoby, které je v rozporu s účinnými právními normami, které stanoví pravidla silničního provozu. Takové jednání může spočívat v nedodržování zákonem stanovených pravidel, v úrovni řidičských zkušeností a dovedností při řízení vozidel (zejména v kritických situacích, například při náledí, v mlze apod.), dále v neukázněnosti ostatních účastníků provozu (například nepozornost a nedbalost chodců, cyklistů apod.), v neplnění povinností orgánů a pracovníků působících na úseku zabezpečení plynulosti a bezpečnosti dopravy a v nerespektování ustálených zvyklostí v dopravě.²⁴

Mezi subjektivní příčinu lze dále zařadit také vliv alkoholu či jiné návykové látky na ovládací a rozpoznávací schopnosti řidiče vozidla. Ke zjištění, zda řidič není ovlivněn alkoholem dochází fakultativně při běžné silniční kontrole Policií ČR, ovšem obligatorně v případě, že řidič zavinil dopravní nehodu (nebo je jejím účastníkem). Takových nehod, kdy viníkem byl řidič pod vlivem alkoholu, bylo na českých silničních v roce 2023 celkem 4 766, a bylo při nich usmrceno 34 osob. Nejvíce, 20 osob, bylo usmrceno v případech, kdy řidič automobilu měl v krvi více

²³ Vyhláška č. 32/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod, § 7

²⁴ KONRÁD, Zdeněk; PORADA, Viktor; STRAUS, Jiří a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021. ISBN 978-80-7380-859-4.

jak 1,5‰ alkoholu.²⁵ Z těchto počtů vyplývá, že alkohol je jednou ze zásadních příčin nehodových událostí na silnicích.

Kromě subjektivních a objektivních příčin dopravních nehod je můžeme rozdělit na tři skupiny dle toho v čem spočívají, a to na ty spočívající v chování účastníků nehody, v technickém stavu zúčastněných vozidel a na stavu pozemních komunikací.²⁶

Již bylo zmíněno, že nehoda je nepředpokládanou událostí. K tomu je třeba doplnit, že je ovšem událostí předvídatelnou. Předvídatelností rozumíme uvědomění si na základě zkušenosti, že k takovým událostem dochází, a je třeba s těmito možnostmi počítat – což by mělo pozitivně ovlivňovat pozornost řidiče a jeho způsob jízdy dopravním prostředkem.²⁷

Předvídatelnost lze dále rozdělit na reálnou a abstraktní.²⁸ Reálná spočívá v bezprostřední úvaze účastníka provozu, jakým způsobem provede řidičský, nebo jiný úkon v závislosti na jeho situaci. Předvídatelnost je vždy závislá na individuální situaci pro posouzení míry zavinění řidiče, jak judikoval i Nejvyšší soud rozhodnutím sp. zn. 3 Tz 182/2001, kterým stanovil, že „*při posuzování okolností, které může či nemůže řidič předvídat, je třeba vycházet z konkrétní dopravní situace*“²⁹.

Účastníci silničního provozu včetně řidičů mají totiž zákonem dané povinnosti, které jsou nuceni dodržovat. Předvídat by měli nejen řidiči, ale také chodci, cyklisté a další účastníci, a to proto, aby v co nejvyšší míře zamezili právě dopravním nehodám, škodám na majetku a především škodám na zdraví. Schopnost předvídat je v silničním provozu velmi důležitá, jelikož účast v něm vyžaduje neustálé sledování okolí – řidičů, chodců a dalších, a také přizpůsobení jízdy povětrnostním podmínkám, stavu silnice a podobně, neboť řidič by měl přizpůsobit

²⁵ *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023*. Policejní prezidium České republiky, Ředitelství služby dopravní policie. 2024. Dostupné také z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

²⁶ Idem

²⁷ HRIB, Nikolaj. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010. ISBN 9788072513253.

²⁸ Idem

²⁹ Usnesení Nejvyššího soud ČR ze dne 06.09.2001 sp. zn. 3 Tz 182/2001 In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-2-22]. Dostupné z: www.aspi.cz. ISSN 2336-517X.

každou svoji jízdu tak, aby co nejvíce minimalizoval nebezpečí vzniku dopravní nehody.

3.2.1 Principy v silniční dopravě

V souvislosti se zaviněním je v této kapitole také vhodné zmínit principy, které jsou charakteristické pro dopravu v České republice, každý z nich má ale jinou podstatu a funkci. Jsou jimi princip omezené důvěry a princip sekundární odpovědnosti.

K principu omezené důvěry v dopravě je nejprve třeba zkoumat podrobněji subjektivní stránku účastníka provozu na pozemních komunikacích – zavinění. Jak je výše zmíněno, zavinění je v případě dopravní nehody zásadně nedbalostní. Tuto nedbalost lze posuzovat ze dvou hledisek, objektivního a subjektivního. Objektivním je porušení právních předpisů, které jsou řidiči nebo jiní účastníci provozu povinni dodržovat, ty jsou dány především zákonem o provozu na pozemních komunikacích³⁰ (§ 4 tohoto zákona). Veškerí účastníci provozu jsou také povinni dodržovat určitou míru opatrnosti vyplývající z rizika silničního provozu, neboť právě nedodržení požadované míry opatrnosti (a samozřejmě mnoho dalších příčin) může za mnohdy velmi závažné následky způsobených dopravních nehod.

Principem omezené důvěry rozumíme skutečnost, *„že se řidič při provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci při provozu budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, pokud z konkrétních okolností nebude vyplývat opak“*³¹. Tomuto principu v naší zemi předcházela princip nedůvěry (který tvrdil opačné – řidiči se při provozu nemohou spoléhat na to, že ostatní budou dodržovat daná pravidla provozu), který platil zhruba do 60. let, kdy se začal uplatňovat právě princip omezené důvěry.³²

Druhým principem je princip sekundární odpovědnosti. Ten lze charakterizovat jako situaci, kdy v případě porušení právního předpisu účastníkem

³⁰ POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 9788072513451.

³¹ Idem

³² komentář k nálezu Ústavního soudu ze dne 21. 12. 2020, sp. zn. II. ÚS 1711/20

provozu dojde k porušení povinnosti jiného účastníka, tedy odchýlení se od chování, které je předepsáno pro normální situace. Jedná se například o strhnutí vozidla na chodník či do protisměru, aby řidič zabránil srážce či jiné případy.³³

Ani jeden z principů není zakotven v právním řádu, na jejich konkretizaci a meze uplatnění se vztahuje hlavně judikatura vyšších soudů. Jedná se tak například o nález Ústavního soudu k principu omezené důvěry ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15, jež učinil závěr, že „řidič osobního motorového vozidla může v souladu s principem omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem (řádně) dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo, a ověřil si již, že neexistuje překážka, která by mu v tom bránila, může v odbočovacím manévru pokračovat“.

3.3 Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod

Vzhledem k tomu, že každá dopravní nehoda je způsobena porušením zákonné povinnosti některého účastníka provozu na pozemních komunikacích, v případě že dojde k přivolání policie na místo nehody, platí ze strany policisty zásada oficiality v podobě nutnosti vyřešení (vyšetření) zjištěného přestupku, nebo případné evidence trestného činu.

Je v zájmu trestního řízení, aby veškeré zjištěné trestné činy byly vyšetřeny v co nejkratší době, kdy zákon také lhůty k prověřování a vyšetřování sám upravuje. U dopravních nehod je třeba provést veškeré vyšetřující úkony co nejdříve, v ideálním případě na místě samotné nehodové události a v den, kdy se stala. V této kapitole tak rozeberu vyšetřování dopravní nehody z kriminalistického hlediska.

3.3.1 Teoretické vymezení metodiky vyšetřování dopravních nehod

Dopravní nehody se stávají v každodenním provozu, při některých situacích častěji než jiných. Před samotným vyšetřováním je třeba definovat některé typické dopravní bezpečnostní situace. Jedná se například o hustý provoz ve městech a obcích, ve kterých je silná frekvence hromadné dopravy i chodců – v té tedy

³³ POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 9788072513451.

existuje zvýšené riziko právě srážky s chodcem nebo hromadným dopravním prostředkem, typicky tramvají, nebo autobusem či trolejbusem. Další typickou situací je provoz na dálnicích – při nehodách na dálnicích je také velmi častá hromadná účast vozidel. Další situací jsou srážky na nechráněných (a vzhledem k časté hrubé nedbalosti řidičů i chráněných) železničních přejezdech, při kterých zpravidla dochází ke srážce automobilu a vlaku. Dále dochází k nehodám v silničním provozu na mimoměstských a místních komunikacích.³⁴

Dále můžeme dopravní nehody rozdělit podle počtu vozidel, které měly na dopravní nehodě účast, a to na srážky, havárie a jiné nehody. Srážky jsou střetem dvou a více účastníků, kdy alespoň jeden se pohyboval v silničním vozidle – může se jednat o srážku dvou vozidel, nebo samotného vozidla s pevnou překážkou (například strom), nebo s chodcem či zvířetem. Havárie jsou typické pouze jedním účastníkem na nehodě, jedná se například o převrácení vozidla na střechu v důsledku smyku. Jinými nehodami jsou například vypadnutí osoby z jedoucího vozidla nebo úrazy ve vozidlech způsobené jejich náhlým zabrzděním.³⁵

V předchozí kapitole byly rozebrány možné příčiny dopravních nehod. U těch subjektivních zpravidla dochází k porušování právních předpisů silničního provozu jednotlivými účastníky. Při vyšetřování dopravní nehody se tak pokaždé zkoumá, jakou měrou případná porušení jednotlivých účastníků silničního provozu v místě a čase nehodu zapříčinila.³⁶

Veškeré dopravní nehody jsou vyšetřovány pomocí jednotlivých kriminalistických metod. Základní metodou je ohledání místa dopravní nehody, které by mělo probíhat v nejlepším případě bezprostředně po nehodové události, stejně tak jako další metoda - výslech zúčastněných osob a svědků.

U silničních dopravních nehod se vyskytují také určité druhy stop, jejichž vznik vychází přímo z průběhu nehodového děje. Jsou jimi stopy na vozovce, na

³⁴ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000. ISBN 8072012126.

³⁵ KONRÁD, Zdeněk; PORADA, Viktor; STRAUS, Jiří a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021. ISBN 978-80-7380-859-4.

³⁶ Rozhodnutí NSS sp. zn. 1 As 9/2021

zúčastněných vozidlech, na ostatních objektech, na tělech poškozených nebo stopy na kolejnicích po kolejových vozidlech.³⁷

Jistou zvláštností jsou stopy, které mohou nést osoby, jež měly účast na dopravní nehodě. Může se jednat jak o stopy materiální (vnější i vnitřní zranění, ať už viditelná na první pohled či zjištěná až při důkladné prohlídce lékařem), tak stopy paměťové.

Další důležitou skutečností pro zjištění vyšetřujícím policejním orgánem je poloha vozidel nebo účastníků. První možností je takový stav na místě nehody, při kterém se vyskytují vozidla nebo jiní účastníci v takové pozici, v jaké se ocitli bezprostředně po události – v takovém případě se jedná o nezměněný stav konečné struktury³⁸ (konečné postavení po dopravní nehodě). Tato situace je pro vyšetřující policisty ideální, neboť jim umožňuje udělat si nejuvěrnější představu o nehodě, usnadňuje dokumentaci stop a provedení výsledků či dalších nezbytných úkonů a zároveň posiluje jejich věrohodnost. Pokud se při ohledání místa dopravní nehody nachází vozidla a osoby v konečném postavení po dopravní nehodě, má fotografická a topografická dokumentace a ohledání místa dopravní nehody vyšší výpovědní hodnotu o tom, jak k dopravní nehodě došlo, a jaký byl její průběh. Složitější situací je ta, při které došlo po dopravní nehodě ke změnám konečné struktury³⁹, kdy vozidla ujela od události úplně, nebo jsou jen na jiném místě, než se nacházela bezprostředně po nehodě. S vyšetřováním jsou tak spojeny určité zvláštnosti jeho předmětu, podnětů a počátečních vyšetřovacích úkonů a opatření.

Vyšetřování dopravní nehody je ovlivněno také tím, zda se jedná o dopravní nehodu jednoduchou (u které lze i laicky provést úsudek o její příčině, průběhu apod.), kterou lze vyřešit záznamem o dopravní nehodě a pokutou na místě. Naopak u složité dopravní nehody je třeba důkladnějšího prověřování a vyšetřování. V těchto případech může také policejní orgán vydat usnesení o přibrání znalce například ke zjištění průběhu nehody, jejích příčin, výše majetkové škody apod.,

³⁷ Idem

³⁸ KONRÁD, Zdeněk; PORADA, Viktor; STRAUS, Jiří a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021. ISBN 978-80-7380-859-4.

³⁹ Idem

toto přibrání podle § 105 trestního řádu, se provádí především u složitějších dopravních nehod, při kterých došlo ke spáchání trestného činu.

3.3.2 Praktické vymezení metodiky vyšetřování dopravních nehod

V předchozí podkapitole jsem vymezila teoretické aspekty vyšetřování, stejně důležité je ovšem také dle mého názoru vymezení praktické – jak takové vyšetřování probíhá v praxi. Dále tedy bude popsán typický průběh vyšetřování dopravních nehod, jimiž byl spáchán trestný čin a jaké stopy či důkazy jsou důležité pro trestní řízení. Informace uvedené níže byly získány prostřednictvím konzultace s příslušníkem Dopravního inspektorátu Policie ČR.

Prvním krokem v případě nehodové události je přijetí oznámení operačním střediskem policie, které získá od oznamovatele informace důležité pro případné nasazení dalších složek integrovaného záchranného systému (IZS) a rozhodne o vyslání příslušných sil a prostředků policie na místo události.

Po příjezdu hlídky na místo jsou provedena prvotní a neodkladná opatření, zejména se jedná o poskytnutí první pomoci, zajištění případné technické pomoci (například za účelem vyproštění osob nebo vozidel), poté následuje označení místa dopravní nehody, a to vhodným způsobem vzhledem k situaci v provozu. Dále hlídka poskytuje operačnímu středisku policie prvotní informace z místa dopravní nehody pro Jednotný systém dopravních informací. Následuje uzavření místa dopravní nehody, provedení neodkladných a neopakovatelných úkonů na místě, tedy zejména zajištění stop, vyzvání přímých účastníků dopravní nehody k podrobení se orientačnímu vyšetření ke zjištění ovlivnění alkoholem, případně jinou návykovou látkou.

V případě zjištění podezření, že dopravní nehodou byl spáchán trestný čin, jehož vyšetřování spadá do věcné příslušnosti služby kriminální policie a vyšetřování (SKPV), zajistí hlídka přítomnost příslušníka policie plnícího úkoly policejního orgánu SKPV.

Pokud nastane situace, že dopravní nehodu nelze řešit v souladu s interním aktem řízení policie příkazem na místě, dokumentuje se nehoda na Protokol o

nehodě v silničním provozu. Na místě jsou tedy činěny neodkladné a neopakovatelné úkony spočívající zejména v ohledání místa dopravní nehody, zúčastněných vozidel a osob. Při ohledání místa nehody se věnuje pozornost zejména dopravní situaci na místě (způsob řízení provozu, vyznačení přednosti v jízdě apod.), povětrnostním podmínkám, stopám na místě dopravní nehody a technickému stavu zúčastněných vozidel. Následuje pořízení fotografické (výhledové fotografie na místo dopravní nehody, poškození vozidel, stopy na vozovce a mimo ni, případně další okolnosti dle uvážení policisty zodpovědného za ohledání místa dopravní nehody) a topografické dokumentace (náčrtek místa nehody). V případě, že je dopravní nehodou spáchán trestný čin, jsou tyto úkony na místě dopravní nehody svoji důležitostí rovny úkonům na místě jakéhokoliv jiného trestného činu, a musí jim tak být věnována náležitá pozornost a pečlivost.

Skutečnost, zda byl dopravní nehodou spáchán trestný čin, vyjde najevo mnohdy až za poměrně dlouhou dobu (zejména u nehod se zraněním, kdy se čeká na vypracování lékařské zprávy). Je tedy na místě zdůraznit, že ohledání místa nehody s jakýmkoli zraněním je nutné dokumentovat s ještě větší pečlivostí než u těch ostatních.

4. Trestné činy v silniční dopravě

Co se týká kriminality v České republice, Nejvyšší státní zastupitelství vydává každoročně zprávu o své činnosti, jež obsahuje také statistiku trestných činů spáchaných v dopravě. Z té vyplývá, že téměř třetinu⁴⁰ celkové kriminality tvoří právě trestné činy spáchané v dopravě. Stíháno za tyto činy bylo za rok 2022 21 083 osob, z čehož přes 10 000 osob bylo stíháno za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Ne vždy se jednalo o čin spáchaný v souvislosti s dopravní nehodou, každopádně se zcela jistě jedná o velmi vysoké číslo.

Trestné činy v silniční dopravě nejsou upraveny speciálním zákonem, ani jim není věnována speciální část v trestním zákoníku. Níže tak rozdělím trestné činy dle povahy druhového objektu, který trestní zákon chrání. Z hlediska následku se jedná o činy poruchové i ohrožovací. Podle jejich chráněného objektu se vyskytují

⁴⁰ Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022 [online]. Brno, 2023, 117 [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>

v jednotlivých hlavách trestního zákoníku, kdy je mohu pro účel této práce rozdělit následovně:

- 1) trestné činy proti životu a zdraví, kterými jsou:
 - a. trestný čin usmrcení z nedbalosti,
 - b. těžké ublížení na zdraví z nedbalosti,
 - c. ublížení na zdraví z nedbalosti,
 - d. neposkytnutí pomoci,
 - e. neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku,
- 2) trestné činy obecně nebezpečné, těmi jsou:
 - a. obecné ohrožení,
 - b. obecné ohrožení z nedbalosti,
 - c. ohrožení pod vlivem návykové látky,
 - d. opilství,
- 3) a trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných:
 - a. poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti,
 - b. poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti.

Výše jmenované kategorie a trestné činy jsou těmi, které bezprostředně souvisí s dopravními nehodami. Pokud bych uvedla další trestné činy v dopravě, jednalo by se například o trestné činy proti majetku (neoprávněné užívání cizí věci, pojistný podvod, poškození cizí věci) a nebo trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí, v případě že řidič řídí motorové vozidlo, ačkoliv mu byl soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Trestné činy v dopravě jsou také specifické svými subjekty, jelikož nejčastěji je subjektem (pachatelem) osoba bez trestněprávní minulosti. Pachatelem tak může být každý řidič, který vlastní řidičské oprávnění. Těchto bylo ke konci roku 2022 evidováno zhruba 7 milionů, z nichž přes 1,5 milionů je řidičských oprávnění A – oprávnění řídit motocykl, a držitelů skupiny B – oprávnění řídit automobil, je zhruba 6,8 milionů.⁴¹ Dále kromě vlastníků řidičského oprávnění může být pachatelem každý účastník silničního provozu. Kromě osob fyzických může být pachatelem těchto trestných činů i osoba právnická. Taxativní výčet činů,

⁴¹ Český statistický úřad. *Gender: Doprava - metodika* [online]. 2023 [cit. 2024-03-13]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/gender/metodika-gender-doprava>

kteřé právníká osoba spáchat nemůže, je uveden v § 7 zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právníckých osob a řízení proti nim.

V souvislosti se subjektem je zároveň důležité uvést podmínky, za nichž je pachatel trestně odpovědný – těmi jsou věk, přičetnost a v případě mladistvého rozumová a mravní vyspělost. Podle věku jsou trestně odpovědné osoby starší 15 let (den po dovršení 15. roku věku), které se do okamžiku dovršení 18 let nazývají mladistvými, jimi spáchané trestné činy se nazývají provinění, a jejich odpovědnost a trestní řízení vedené proti nim upravuje speciální zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže. S mladistvými je dále spojena také podmínka rozumové a mravní vyspělosti, která se obligatorně zkoumá v případě spáchaní provinění mladistvým. Vzhledem k tomu, že tato práce se věnuje trestným činům v dopravě (se zaměřením na dopravní nehody), mladiství pachatelé těchto deliktů budou spíše výjimkou, než pravidlem. Poslední podmínkou je přičetnost, kdy pachatel je považován za přičetného, nevznikne-li o jeho přičetnosti pochybnost. V případě trestných činů v dopravě se v každém jednotlivém případě zkoumá přičetnost, respektive její možné ovlivnění návykovými látkami, neboť je povinností řidiče nebýt pod jejich vlivem. V případě, že řidič je pod vlivem návykové látky (typicky alkoholu, omamné a psychotropní látky, či jiné způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka)⁴², může se jednat také o speciální trestné činy jako například ohrožení pod vlivem návykové látky, či opilství. Těmito se tato práce zabývá v kapitolách 4.2.3 a 4.2.4.

Kromě subjektů je specifické také zavinění – neboť dopravní nehoda je nepředvídanou událostí, trestné činy v souvislosti s dopravními nehodami nelze spáchat úmyslně (nejedná se poté o dopravní nehodu). Nedbalost lze rozdělit na nedbalost vědomou, kdy pachatel *věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí*⁴³ a nedbalost nevědomou, kdy pachatel *nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům*

⁴² Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 130

⁴³ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 16

*vědět měl a mohl*⁴⁴. Zákoník také uvádí pojem hrubé nedbalosti, který se bohužel často vztahuje právě k pachatelům dopravních nehod, kteří své povinnosti jako účastníci silničního provozu hrubě zanedbávají. *Trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.*⁴⁵ Hrubá nedbalost může být také znakem kvalifikované skutkové podstaty trestného činu, jedná se například o usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 3 trestního zákoníku (dále jen „TZ“), těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 3 TZ, nebo ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 2 TZ. Současně je důležité zmínit, že nedbalostní činy jsou vždy přečinem⁴⁶.

Již v kapitole zabývající se právní charakteristikou dopravní nehody bylo zmíněno, že dopravní nehoda je událostí nepředvídanou, ale předvídatelnou. V předvídatelnosti spočívá i zachování určité míry opatrnosti účastníka silničního provozu, které se posuzuje při zkoumání subjektivní stránky pachatele dopravní nehody.

Trestné činy lze v souvislosti s dopravními nehodami rozdělit do dvou skupin, kterými se lze řídit při právní kvalifikaci dopravních nehod. První skupinou jsou *trestné činy, které přímo souvisejí s dopravní nehodou*⁴⁷, druhou skupinou jsou *doprovodné trestné činy, které mají vztah k dopravní nehodě*⁴⁸. V této práci budou uvedeny všechny trestné činy, které s nehodami buď přímo souvisí, nebo k nim mají vztah. Podrobněji bude rozebrána primárně první skupina deliktů.

V následujících kapitolách se dále budu zabývat jednotlivými skutkovými podstatami a jejich jednotlivými znaky, které mají jisté zvláštnosti vzhledem ke specifičnosti nehodových situací, kterými jsou činy páchané.

4.1 Trestné činy proti životu a zdraví

⁴⁴ Idem

⁴⁵ Idem

⁴⁶ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 14

⁴⁷ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 9788073802110, s. 191

⁴⁸ Idem

Trestné činy proti životu a zdraví nalezneme hned v první hlavě zvláštní části trestního zákoníku, kdy život a zdraví nechrání jen trestní zákoník, ale také Listina základních práv a svobod v článku 6, podle něhož každý má právo na život a nesmí ho být zbaven. Bohužel, v souvislosti s dopravními nehodami jsou nejčastěji páčány trestné činy proti životu a zdraví.

Trestné činy proti životu a zdraví trestní zákoník dále dělí do pěti dílů, pro tuto práci jsou relevantní první tři – proti životu, proti zdraví a trestné činy ohrožující život nebo zdraví. Obecně lze trestné činy dělit na poruchové (vyžadují porušení zájmu chráněného trestním zákonem) a ohrožovací (postačí ohrožení chráněného zájmu). Z tohoto dělení nám tak vyplývá, že první dva díly jsou trestné činy poruchové a třetí díl, jak název napovídá obsahuje trestné činy ohrožovací.

V jednotlivých podkapitolách této části rozepíšu jednotlivé trestné činy, které jsou v dopravě páčány (ať už úmyslné, či nedbalostní) a jejich specifika vzhledem k silniční dopravě. Zároveň budou také popsány jednotlivé znaky vybraných trestných činů, tedy objekt (jaký zájem je ustanovením trestního zákona chráněn), objektivní stránka (způsob spáchání trestného činu), subjekt (kdo může být pachatelem, a zda je třeba aby se jednalo o subjekt zvláštní či speciální) a také subjektivní stránka (jaká je vyžadována forma zavinění).

4.1.1 Trestný čin usmrcení z nedbalosti

Definici trestného činu usmrcení z nedbalosti nalezneme v § 143 trestního zákoníku, jeho základní skutková podstata zní: *„Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti“*⁴⁹.

Subjektem, neboli pachatelem může být jakákoliv fyzická osoba (i právnická, neboť tento přečin není uveden v § 7 zákona o odpovědnosti právnických osob) – zpravidla se jedná o řidiče motorového vozidla, ale může jím být i řidič vozidla jiného (například řidič tramvaje, cyklista), jiný účastník provozu

⁴⁹ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143

na pozemních komunikacích (typicky se jedná o chodce), nebo také provozovatel vozidla nebo *spolujezdec*⁵⁰.

Subjektivní stránka je tvořena nedbalostním zaviněním. Z toho také vyplývá, že se ve všech případech jedná o *přečin*⁵¹.

Objektem tohoto činu je lidský život, nebo přesněji *zájem na ochraně lidského života*⁵². Objektivní stránka spočívá v usmrcení člověka. Z hlediska formy jednání se jedná o nepravý omisivní trestný čin – lze jej spáchat konáním, i opomenutím. V případě opomenutí se jedná například o situaci, kdy řidič nedá přednost v jízdě při jízdě křižovatkou, ačkoliv je k tomu povinen. V důsledku toho dojde ke střetu jeho vozidla s vozidlem jedoucím po hlavní pozemní komunikaci, přičemž dojde k usmrcení osoby v tomto vozidle.

Trestný čin usmrcení z nedbalosti obsahuje v zákoně čtyři odstavce, z nichž první, který tvoří základní skutkovou podstatu je rozepsán výše. Úprava obsahuje také tři kvalifikované podstaty, které popisují takové okolnosti spáchání trestného činu, které podmiňují užití vyšší trestní sazby při ukládání trestu, než které jsou v základní skutkové podstatě.

První kvalifikovaná skutková podstata ve druhém odstavci podmiňuje spáchání činu tím způsobem, že pachatel jej spáchal neboť porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona. Pojem důležité povinnosti je důležitým pro tuto práci, zejména pokud se jedná o povinnost v dopravě, kdy právě v důsledku jejího porušení vznikají často nehodové události.

Důležitá povinnost v dopravě, ačkoliv ji trestní zákoník obsahuje u usmrcení z nedbalosti a poté i u ublížení na zdraví z nedbalosti či dalších, jím není

⁵⁰ „Za dopravní nehodu, na níž měl řidič účast, považovat i takovou situaci v silničním provozu, kterou řidič nemůže ovlivnit, např. kdy pasažér neočekávaně vyskočí z jedoucího vozidla.“

Usnesení Krajského soudu v Ostravě ze dne 19. 12. 2007, sp. zn. 6 To 678/2007

⁵¹ „Přečiny jsou všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let.“ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, § 14 odst. 2

⁵² ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. *Velké komentáře*. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

definována. Její význam je dovozován judikaturou soudů. Takové porušení důležité povinnosti není porušením jakékoliv povinnosti – musí se jednat o takovou povinnost, jejíž přehlížení podle obecných zkušeností účastníků provozu zvýšenou měrou zvyšuje vznik nebezpečí ublížení na zdraví nebo usmrcení.⁵³ Dále je také třeba zdůraznit, že se nejedná o každé porušení právních předpisů v dopravě, ale jedná se o „zejména takové porušení povinností řidiče motorového vozidla, které s ohledem na výkon, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle obecných zkušeností takový následek skutečně často má“⁵⁴.

Důležitá povinnost je zmíněna nejen v desítkách let staré judikatuře, ale soudy se jí zabývají dodnes, jelikož silniční provoz jen vzrůstá, a s tím se také častěji vyskytují otázky týkající se právě tohoto pojmu. Je tak třeba také zmínit rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 940/2020, ze dne 29. 10. 2020, podle kterého „je namístě hovořit o porušení důležité povinnosti řidičem motorového vozidla tehdy, je-li výsledkem bezohledného, riskantního, hazardního nebo jinak výrazně nezodpovědného chování pachatele, které má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví.“ Ačkoliv zákon, ani jiný předpis neobsahuje jejich taxativní výčet, jsou určité typické dopravní situace, při kterých dojde k nehodové události vlivem porušení důležité povinnosti.

Tyto typické situace jsou dány právě praxí a na ni reagující judikaturou. Jedná se tak například o jízdu motorovým vozidlem pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky (například v usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 4. 2015, sp. zn. 7 Tdo 450/2015, jímž byl pachatel uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti a přečinem ohrožení pod vlivem návykové látky v jednočinném souběhu). Dále je typickou situací jízda nepřiměřeně vysokou rychlostí, kde je ovšem současně třeba zkoumat všechny rozhodné skutečnosti, včetně té, o kolik byla překročena dovolená rychlost v konkrétním zkoumaném případě. Nepřiměřeně vysoká rychlost může mít za následek přejetí do protisměru v zatáčce (a náraz do protijedoucího vozidla), či nevhodné zareagování chodce přecházejícího vozovku a podobně. Dále se jedná

⁵³ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiri et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.

⁵⁴ Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 14. 9. 1971, sp. zn. 2 Tz 85/71

například o předjíždění v místech kde je to zakázáno, nesledování technického stavu vozidla, či porušení povinnosti jezdit po pozemní komunikaci vpravo a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti tak při pravém okraji vozovky.⁵⁵ Mezi další, zásadní situace a příčiny dopravních nehod lze zařadit také nevěnování se řízení a nesledování provozu. Typicky se jedná o situace, kdy řidič telefonuje za jízdy, či jen drží v ruce telefonní přístroj a svoji pozornost nevěnuje řízení.

Posouzení, zda se jednalo o porušení důležité (nejen řidičské) povinnosti je vždy závislé na konkrétní dopravní situaci.

Další podmínkou je, že následek způsobený dopravní nehodou musí být v příčinné souvislosti s porušením důležité povinnosti.⁵⁶ Tato příčinná souvislost, neboli kauzální nexus, se zkoumá pomocí teorie podmínky (latinsky *conditio sine qua non*), podle které *„je příčinou každý jev, bez něhož by jiný jev buď vůbec nenastal, anebo nenastal způsobem, jakým nastal“*⁵⁷. Tato teorie je dále ovlivněna zásadou umělé izolace jevů a gradací příčinné souvislosti. S tímto souzní i judikatura, konkrétně Nejvyšší soud ve svém rozhodnutí ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015 stanovil, že v případě, že při vzniku následku působilo společně více příčin (např. jednání pachatele i poškozeného), *„je třeba z hlediska povahy znaku ‚porušení důležité povinnosti‘ vždy zkoumat konkrétní okolnosti skutku (srov. č. 36/1984 Sb. rozh. tr.) a zvláště hodnotit význam a důležitost každé příčiny pro vznik následku. Je-li rozhodující příčinou způsobeného následku v podobě usmrcení poškozeného např. jeho významné spoluzavinění při dopravní nehodě, nelze zpravidla dovést, že pachatel spáchal trestný čin usmrcení z nedbalosti tím, že porušil důležitou povinnost, která mu byla uložena zákonem.“*⁵⁸ Příčinná souvislost také musí být zaviněným jednáním pachatele.

Druhá kvalifikovaná podstata trestného činu usmrcení z nedbalosti je upravena ve třetím odstavci, opět za použití vyšší trestní sazby, a je podmíněna

⁵⁵ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁵⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015

⁵⁷ ŠÁMAL, Pavel; GRIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiri et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.

⁵⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015

hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí, zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických zákonů.

Předmětem této práce je porušení právě zákonů o dopravě. Netýká se to jen dopravy silniční, které se tato práce věnuje, ale také dopravy železniční, letecké a dále plavby vnitrozemské a námořní. V silniční dopravě se jedná konkrétně o zákony, které v této práci již byly zmíněny, například zákon o provozu na pozemních komunikacích, o silniční dopravě nebo o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (zákon č. 30/2024 Sb., účinný od 1. 4. 2024).

Aby byla naplněna skutková podstata těchto výše jmenovaných odstavců § 143 trestního zákoníku, postačí usmrcení jedné osoby. Odlišnost nalezneme v odstavci čtvrtém, který svým zněním navazuje na třetí, a to hrubým porušením zákonů. Zde je obsažen obligatorní znak ve formě způsobení smrti nejméně dvou osob. K naplnění této skutkové podstaty je tak třeba nejprve naplnit tu ve třetím odstavci – hrubě porušit zákony, přičemž toto porušení musí být v příčinné souvislosti s usmrcením osob dopravní nehodou.⁵⁹ K výkladu pojmu hrubé porušení předpisů o bezpečnosti dopravy lze užít judikaturu Nejvyššího soudu, jenž ve svém rozhodnutí konstatoval, že „za hrubé porušení předpisů o bezpečnosti dopravy považuje takové porušení některé normy upravující bezpečnost dopravy, které má za dané situace zpravidla za následek možnost vzniku těžké újmy na zdraví nebo smrti více osob, tedy vyvolává reálné nebezpečí, že dojde k následku předpokládanému v ustanovení § 224 odst. 3 tr. zák.“⁶⁰ (pozn. dle současného trestního zákoníku se jedná o § 143, trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti). Zároveň musí jít o podstatně závažnější porušení předpisů, než je porušení důležité povinnosti ve smyslu § 143 odst. 2 trestního zákoníku. Z toho vyplývá, že se bude jednat především o případy, v nichž je porušeno více různých norem příslušného dopravního předpisu.⁶¹

⁵⁹ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁶⁰ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 4. 2007, sp. zn. 3 Tdo 328/2007

⁶¹ HRDLÍČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan a MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. ISBN 9788073574772. s. 287

K tomuto trestnému činu je ve vztahu speciality trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti (podrobněji rozebrán v kapitole 4.2.2). Z toho vyplývá, že jednočinný souběh těchto dvou činů je vyloučen.⁶²

Vyloučen není jednočinný souběh trestného činu usmrcení z nedbalosti a trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky (tento podrobněji rozebrán v kapitole 4.2.3). Tyto trestné činy nejsou k sobě ve vztahu speciality, a to ani například pokud by porušení důležité povinnosti či hrubé porušení zákonů spočívalo v jízdě pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky.⁶³ Dále je možný jednočinný souběh s trestnými činy poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti či neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.

Příprava k trestnému činu usmrcení z nedbalosti není možná, neboť ta je trestná (a vůbec přichází v úvahu) pouze u úmyslných trestných činů, o nichž to stanoví zákon.

Ze statistik vyplývá, že počet usmrcených osob při dopravních nehodách klesá. To je ovlivněno stále rostoucím počtem nových aut, které jsou opatřeny neustále se vyvíjecími bezpečnostními prvky. Například v roce 2014 bylo na silnicích usmrceno 629 osob, přičemž v roce 2023 se tento počet viditelně snížil na počet osob 455, ovšem stále se jedná o velmi vysoké číslo.⁶⁴

4.1.2 Trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Dalším trestným činem, kterého se lze dopustit dopravní nehodou je přečin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 trestního zákoníku, jehož základní skutková podstata zní: *„Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“*⁶⁵

⁶² Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 15. 11. 2005, sp. zn. 7 Tdo 1243/2005

⁶³ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁶⁴ *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023*. Policejní prezidium České republiky, Ředitelství služby dopravní policie. 2024. Dostupné také z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

⁶⁵ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 147

Subjektem, neboli pachatelem může být osoba fyzická (či právnická dle zákona o trestní odpovědnosti právnických osob), opět častěji bez trestněprávní minulosti. Subjektivní stránka, tedy forma zavinění, je též nedbalostní, a příprava tedy není možná.

Tento přečin je obsažený v části, která se nazývá trestné činy proti zdraví – již to napovídá, že následkem není smrt člověka, ale porušení jeho zdraví. Jedná se tedy o poruchový trestný čin, jehož objektem je lidské zdraví.

Objektivní stránka spočívá ve způsobení těžké újmy na zdraví, tedy pokud jedna osoba z nedbalosti způsobí tuto újmu jiné osobě. Opět se jedná o nepravý omisivní delikt – může tak být spáchán konáním i opomenutím. Mezi způsobením těžké újmy na zdraví a jednáním pachatele musí být příčinná souvislost, o které podrobněji hovoří předchozí kapitola.

Zde je nutné také rozebrat pojem ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví. *„Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.“*⁶⁶ Těžká újma na zdraví je obsažena ve výkladových ustanoveních trestního zákoníku, konkrétně v § 122, odstavci druhém, kdy *„těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví*

- a) zmrzačení
 - b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
 - c) ochromení údu,
 - d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
 - e) poškození důležitého orgánu,
 - f) zohydění,
 - g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
 - h) mučivé útrapy, nebo
 - i) delší dobu trvající porucha zdraví.“
- ⁶⁷

⁶⁶ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 122

⁶⁷ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 122

Způsobený následek – újma na zdraví – je v každém konkrétním případě předmětem důkladného zkoumání. Právě při těžší újmě na zdraví je nejčastěji vypracován znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, který stanoví jaká újma byla poškozené osobě způsobena. Jedná se zejména o zodpovězení otázek jaká poranění osoba utrpěla při dopravní nehodě, jaká je doba jejich předpokládaného léčení, zda poškozenou osobu omezují na běžném životě, či zda budou mít zranění trvalé následky, případě další doplňující dotazy s ohledem na individuální případ.

Ke znaleckému posudku je třeba podotknout, že ten může posoudit pouze způsobená zranění posuzované osoby. Otázku, zda se jedná o vážnou poruchu zdraví (a zda újma splňuje podmínky těžkého ublížení na zdraví), má nadále hodnotit v přípravném řízení policejní orgán, či v řízení před soudem soudce. Nikoliv znalec, jemuž nenáleží posuzovat tuto otázku, neboť se jedná o otázku právní, a její řešení proto náleží orgánům činným v trestním řízení.

K vypracování posudku se přibírá znalec opatřením podle § 105 odst. 1 trestního řádu, které vydává policejní orgán, jež ve věci koná vyšetřování. Je důležité též zmínit, že proti formulaci otázek v usnesení o přibrání znalce lze vznést námitky dle § 105 odst. 3 trestního řádu, společně s návrhem na doplnění otázek ve znaleckém posudku.

Dvě kvalifikované skutkové podstaty tohoto trestného činu jsou stejně jako u usmrcení z nedbalosti podmíněny buď a) porušením důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo b) kombinací způsobení těžké újmy na zdraví nejméně dvou osob z důvodu hrubého porušení zákonů.

Co se týká souběhů, je vyloučen souběh s trestným činem neposkytnutí pomoci, neboť neposkytnutí pomoci je subsidiární ke způsobení těžké újmy na zdraví z nedbalosti. Souběh je naopak možný s trestným činem neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, pokud pachatel zavinil dopravní nehodu,

při níž došlo k těžké újmě na zdraví a bez pomoci ujel. Dále není vyloučen souběh s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky.⁶⁸

Možný je také souběh těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti na jedné nebo více osobách a usmrcení z nedbalosti jedné či více osob, došlo-li ke spáchání skutku porušením důležité povinnosti.⁶⁹

Jedná se o jeden z trestných činů taxativně vyjmenovaných v § 163 trestního řádu, a tedy v případě, že je poškozený ve vztahu k osobě, proti níž se vede trestní řízení manželem, partnerem nebo druhem, je možné zahájit a dále pokračovat v trestním stíhání pouze s jeho souhlasem.

4.1.3 Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti

Dalším trestným činem páchaným v dopravě je přečin ublížení na zdraví z nedbalosti, jehož základní kvalifikovaná skutková je obsažena v § 148 odstavci prvním trestního zákoníku, a to ve znění: *„Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.“* Tento delikt, společně s těžkým ublížením na zdraví z nedbalosti, je v silniční dopravě nejčastěji páchaným činem proti zdraví.

Subjektem, neboli pachatelem zde opět může být osoba fyzická, i právnická. Subjektivní stránka vyžaduje nedbalostní zavinění.

Objektem je zájem na ochraně zdraví člověka. K naplnění skutkové podstaty je třeba způsobení poruchy zdraví podle § 122 odst. 1 trestního zákoníku a opět se tedy jedná o trestný čin poruchový, kdy nepostačí pouhé ohrožení lidského zdraví. V případě ohrožení je poté třeba zkoumat, zda dopravní nehodou nedošlo k trestnému činu obecného ohrožení z nedbalosti. Zároveň způsobená porucha

⁶⁸ ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: Š ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁶⁹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 14. 12. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1389/2016

nedosahuje takové vážnosti jako u usmrcení z nedbalosti nebo u způsobení těžké újmy na zdraví, samotné způsobení běžné újmy na zdraví z nedbalosti tedy nepostačuje, nedošlo-li k ní z důvodu porušení důležité povinnosti.

Porucha zdraví je dále dokazována pomocí lékařských zpráv, či v případě větší složitosti prostřednictvím znaleckého posudku. Základem pro posouzení a zkoumání bude skutečnost, zda osoba vyhledala lékařskou pomoc a ošetření, či zda její poskytnutí vůbec bylo potřebné.

Objektivní stránkou je způsobení újmy na zdraví při současném porušení důležité povinnosti vyplývající z dopravních zákonů. To lze spáchat konáním i opomenutím, a mezi jednáním pachatele a následkem je jako vždy potřebná příčinná souvislost.

V tomto případě je vyloučen souběh s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku), neboť to je speciálním ustanovením k ublížení na zdraví z nedbalosti, a trestný čin se tak posoudí podle ustanovení § 274 odst. 1,2 a) trestního zákoníku. Stejně tak není možný souběh s trestným činem neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.

Výše se jednalo o trestné činy, které přímo souvisely s dopravní nehodou, trestné činy nadále rozebrané budou patřit do druhé skupiny trestných činů – mohou být doprovodnými jevy dopravní nehody, nebo přímo nesouvisejí s příčinou vzniku nehodové události.⁷⁰

4.1.4 Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku je obsažen v § 151 trestního zákoníku, a to ve znění: „*Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.*“ Je zařazen do části trestných činů ohrožujících život nebo zdraví.

⁷⁰ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 9788073802110

Pokud bychom opět měli rozebrat skutkovou podstatu tohoto deliktu, již v této základní nalezneme zvláštní obligatorní znak, a to u subjektu. Subjekt u tohoto trestného činu je řidič dopravního prostředku – jedná se tedy o speciální subjekt, se speciální vlastností. Tímto řidičem nemusí být jen řidič dopravního prostředku, který nehodu způsobil, ale i ten, jež měl na nehodě účast. Zároveň se může jednat o řidiče jakéhokoli dopravního prostředku – ať již motorového (například osobní či nákladní automobil, motocykl), jiného (například řidič tramvaje, či strojvůdce vlaku), nebo se může jednat o cyklistu či jezdce na koni.⁷¹ Z toho vyplývá též co je považováno za dopravní prostředek – tedy motorová, či nemotorová vozidla, nebo jiná zařízení sloužící k dopravě – kromě osobních a nákladních automobilů také například tramvaje, lanovky a podobně. Subjektem dále není chodec, spolujezdec, či jiná fyzická osoba, ačkoliv se může jednat o účastníka dopravní nehody. Ti nemohou být pachatelem tohoto trestného činu, ale mohou být pachatelem trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku. Pachatelem může být i osoba právnická.⁷²

Subjektivní stránka je, na rozdíl od předchozích činů, tvořena úmyslným zaviněním. Skutková podstata je tak naplněna již tím, že pachatel neposkytl osobě, která utrpěla újmu potřebnou pomoc, což může spočívat například v naprostém nezájmu o zdravotní stav této osoby, absence aktivity k její záchraně, či nespolupráce s osobami při přivolání lékařské pomoci, které pomoc poškozené osobě poskytují a opuštění místa nehody.⁷³

Řidič dopravního prostředku je povinen poskytnout pomoc, pokud by tím nezpůsobil sobě nebo jiné osobě nebezpečí. To spočívá především v ohrožení života nebo zdraví takové osoby. Nemusí jít přímo o nebezpečí způsobení těžké újmy na zdraví, ale zároveň se také nemůže jednat o nebezpečí lehkých povrchových poranění jako oděrek a podobných. Nebezpečím v tomto případě není

⁷¹ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. aktualizované vydání. Student (Leges). Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-576-0.

⁷² ŠÁMAL, Pavel. § 151 [Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁷³ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 10. 6. 2020, sp. zn. 11 Tdo 550/2020

možná škoda na majetku nebo újma na cti⁷⁴, ani obava řidiče z možných trestních následků jeho účasti na dopravní nehodě.⁷⁵ Z toho dále vyplývá, že se neuplatní procesní zásada *nemo tenetur se ipsum accusare*, tedy zákaz donucování k aktivnímu jednání obviněného, jímž by měl osobně přispívat k vlastnímu usvědčení v průběhu trestního stíhání.⁷⁶

Objektem je zájem na ochraně života a zdraví osob. Samozřejmě, tento čin (více než jiné) v sobě obsahuje též morální rozměr, kdy pro každého by mělo být samozřejmostí být ohleduplný a v případě dopravní nehody pomoci jejím účastníkům.

Jedná se o přečin ohrožovací, tedy není třeba způsobení poruchy trestným činem – není rozhodné, jaké následky neposkytnutí pomoci mělo, ani to, že pomoc mohl poskytnout někdo jiný.⁷⁷

Tento delikt je ve vztahu speciality k činu neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku, a je tak vyloučen jejich souběh. Ten naopak není vyloučen v případě, že dopravní nehodou byla způsobena smrt, ublížení nebo těžká újma na zdraví a řidič, který ji způsobil, z místa nehody ujel.⁷⁸

Příprava k tomuto trestnému činu není možná, neboť se nejedná o zvlášť závažný zločin, ani to není stanoveno v trestním zákoníku. Vztahuje se na něj ovšem ustanovení § 33 trestního zákoníku o účinné lítosti. A tak v případě, že pachatel dobrovolně zamezil nebo napravil škodlivý následek svého činu, nebo o něm učinil oznámení v době, kdy následku mohlo být zabráněno, zaniká trestní odpovědnost za tento delikt.

K trestnímu stíhání pachatele, k jeho zahájení či pokračování je v tomto případě třeba souhlasu poškozené osoby v souladu s § 163 trestního řádu, je-li ve vztahu k pachateli manželem, partnerem, nebo druhem.

⁷⁴ ŠÁMAL, Pavel. § 150 [Neposkytnutí pomoci]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁷⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 3. 2019, sp. zn. 8 Tdo 136/2019

⁷⁶ Idem

⁷⁷ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 30. 6. 1967, sp. zn. 4 Tz 49/67

⁷⁸ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 22. 2. 1983, sp. zn. 3 Tz 3/83

4.2 Trestné činy obecně nebezpečné

Tato kapitola bude věnována trestným činům obecně nebezpečným upravených v hlavě sedmé trestního zákoníku. Konkrétně dílu prvnímu, činům obecně ohrožujícím. V silniční dopravě se jedná zejména o trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti, ohrožení pod vlivem návykové látky, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti a poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti. Jedná se o delikty zaviněné především nedbalostně, neboť právě tento druh zavinění je základním znakem dopravní nehody, při níž tyto mohou tyto být spáchány.

Trestné činy v této hlavě jsou činy ohrožovacími – postačí tedy ohrožení života nebo zdraví většího počtu lidí, nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku. Jedná se tedy o společný objekt chráněný trestním zákonem. Rozdílem od předchozích výše uvedených činů je, že v těchto případech postačí pouhé ohrožení objektu – ovšem za podmínek daných ve skutkových podstatách, tedy jedná se například o větší množství lidí, nebo množství majetku od určité hodnoty. Jejich následek tak není porucha, ale spočívá ve vyvolání nebezpečí.⁷⁹

Základním pojmem, který je třeba u těchto deliktů rozebrat, je obecné nebezpečí, neboť je zde podmínka právě vyššího počtu lidí, či škoda velkého rozsahu. Zákon nestanoví, co je míněno větším počtem lidí, přičemž postupem času tento počet byl ustálen judikaturou na nejméně 7⁸⁰ lidí. Co se rozumí škodou velkého rozsahu je stanoveno ve výkladových ustanoveních trestního zákoníku, a výše této škody prošla určitým vývojem prostřednictvím přijatých novel. Naposledy přijetím novely č. 333/2020 Sb., účinné od 1. 10. 2020, došlo ke změnám hranic škody uvedených v § 138 trestního zákoníku, a to tak, že se zdvojnásobily. Současně se tedy škodou velkého rozsahu rozumí škoda dosahující částky nejméně 10.000.000 Kč.

⁷⁹ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.

⁸⁰ „Vydáním lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví ve smyslu znaků trestného činu obecného ohrožení podle § 179 odst. 1 tr. zák. se rozumí takové ohrožení nejméně sedmi osob.“ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 18. 1. 1982, sp. zn. 7 To 55/81

Zároveň vzniklé nebezpečí musí hrozit bezprostředně. To, zda takové bezprostřední nebezpečí vzniklo, je nutno posuzovat vždy v souvislosti se všemi okolnostmi konkrétního případu, tedy se způsobem provedení činu, s časem i místem spáchání činu a s jeho povahou, a zejména je třeba posoudit jak účinné byly prostředky, které pachatel použil.⁸¹

Co se týká pachatele obecně nebezpečných trestných činů, může jím být jak osoba fyzická, tak právnická, jak vyplývá z výčtu § 7 zákona o trestní odpovědnosti právnických osob.

V následujících kapitolách budou rozebrány ty delikty, které jsou páčány v dopravě v souvislosti s dopravními nehodami.

4.2.1 Trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti

Vzhledem k tomu, že dopravní nehody nejsou úmyslné, zaměřím se nyní právě na nedbalostní ohrožující činy. Prvním je přečin obecné ohrožení z nedbalosti, jehož základní skutková podstata je obsažena v § 273 trestního zákoníku, a to v následujícím znění: *„Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“*⁸²

Z toho tedy vyplývá subjektivní stránka – již zmíněné nedbalostní zavinění. Subjekt byl také již vyjasněn v úvodu kapitoly 4.2, jímž může být jak osoba fyzická, tak právnická.

⁸¹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 9. 2018, sp. zn. 8 Tdo 945/2018

⁸² Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 273

Objektem je zájem na ochraně života nebo zdraví lidí anebo zájem na ochraně cizího majetku. Pro naplnění skutkové podstaty postačí ohrožení pouze jednoho chráněného zájmu.

Z hlediska objektivní stránky jsou v prvním odstavci uvedené dvě základní skutkové podstaty, první tvoří objektivní stránku ve způsobení obecného nebezpečí, druhá představuje zvýšení nebo ztížení odvrácení takového nebezpečí.

V silniční dopravě se tedy jedná o nehody, jejichž je účastníkem například autobus obsazený cestujícími nebo osobní vlak. K naplnění skutkové podstaty spočívající ve způsobení obecného nebezpečí tak dojde například v případě zanedbání povinností řidiče autobusu (stanovených v § 5 zákona o silničním provozu), tedy zejména jízda nepřiměřenou rychlostí a nepřizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky či dalším okolnostem, kdy z těchto příčin dojde k dopravní nehodě.⁸³ V případě zvýšení nebo ztížení odvrácení nebezpečí se může jednat například o bezohlednou jízdu řidiče nákladního automobilu převážejícího nebezpečný náklad, který způsobí dopravní nehodu, nebo například o zablokování místa po nehodě a tím bránění průjezdu vozidel složek integrovaného záchranného systému, zanechání nepojízdného vozidla na kolejích železničního přejezdu bez učinění opatření k odstranění překážky a dalších.⁸⁴ Za obecné ohrožení z nedbalosti se považuje také, zastavil-li řidič autobusu tím způsobem, že zadní částí zasahoval do železničního kolejiště, nevzal nijak v úvahu spuštění výstražného zařízení a neučinil žádná opatření a na toto nijak nereagoval, čímž došlo ke středu autobusu a osobního vlaku.⁸⁵

V druhém odstavci nalezneme kvalifikovanou skutkovou podstatu, kdy spáchání skutku v prvním odstavci je doplněno o alternativní přitěžující okolnosti, jimiž může být:

- a) způsobení těžké újmy na zdraví

⁸³ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 10. 2022, sp. zn. 5 Tdo 835/2022

⁸⁴ POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 9788072513451.

⁸⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 8. 2018, sp. zn. 4 Tdo 999/2018

- b) spáchání činu z důvodu porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo
- c) způsobení značné škody.⁸⁶

Těžké újmě na zdraví je věnována kapitola 4.1.2, jež rozebírá trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti. Stejně tak porušení důležité povinnosti, kterému je věnována kapitola 4.1.1, zaměřující se na trestný čin usmrcení z nedbalosti. Značnou škodou se dle § 138 trestního zákoníku rozumí škoda dosahující nejméně částky 1.000.000 Kč. Tento odstavec se užije, je-li vzniklý nastalý následek v příčinné souvislosti s obecným ohrožením.

Třetí odstavec obsahuje druhou kvalifikovanou skutkovou podstatu zahrnující buď a) způsobení smrti naplněním základní skutkové podstaty, nebo b) způsobení škody velkého rozsahu či těžkého ublížení na zdraví spácháním činu porušením důležité povinnosti. Škodou velkého rozsahu zde rozumíme dle § 138 trestního zákoníku škodu ve výši 10.000.000 Kč. Společně se smrtí se tedy jedná o závažnější následky, než v předchozích odstavcích.

Z hlediska trestu tři léta až deset let odnětí svobody je nezávažnější čtvrtý odstavec obsahující kvalifikovanou podstatu, která zahrnuje spáchání trestného činu podle odstavce 2 písm. b) § 273 trestního zákoníku, tedy obecné ohrožení z důvodu porušení důležité povinnosti – s nejtěžším následkem, způsobení smrti.

Co se dále týká vztahu k jiným ustanovením trestního zákona, obecné ohrožení z nedbalostí má společný objekt s trestným činem usmrcení z nedbalosti, stejně tak (těžké) ublížení na zdraví z nedbalosti – tedy zájem na ochraně života a zdraví osob. K těžkému ublížení na zdraví z nedbalosti bylo také vydáno rozhodnutí, které stanoví, že „*přechin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1 a odst. 2 písm. a) TrZ je ve vztahu speciality k přechinu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 a 2 TrZ. Protože objektem přechinu obecného ohrožení z nedbalosti je mimo jiné i zájem společnosti na ochraně života a zdraví lidí, je vyloučen jeho jednočinný souběh s přechinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti.*“⁸⁷ Jejich jednočinný souběh je tak vyloučen. Stejně

⁸⁶ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 273

⁸⁷ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 10. 2022, sp. zn. 5 Tdo 835/2022

tak je vyloučen souběh s činem obecné ohrožení (neboť se jedná o úmyslnou formu deliktu), a také ohrožení pod vlivem návykové látky, neboť to je ustanovením subsidiárním.⁸⁸

Jedná se o nedbalostní čin, příprava na něj tedy není možná. Dále se také jedná o jeden z trestných činů vyjmenovaných v § 33 trestního zákoníku, a tedy se na něj vztahuje možný zánik trestní odpovědnosti účinnou lítostí pachatele.

4.2.2 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky

Dalším trestným činem, který je v silniční dopravě bohužel až příliš častý, je přečin ohrožení pod vlivem návykové látky. Je zřejmé, že tento čin není vždy spáchán dopravní nehodou – naopak, právě vliv návykové látky na pachatele je její příčinou.

Základní skutkovou podstatu upravuje § 274 trestního zákoníku, odstavec první: *„Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“*⁸⁹ Návyková látka je pojem, jenž je obsažený ve výkladových ustanoveních trestního zákoníku, konkrétně v § 130, podle nějž je návykovou látkou *alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.*

Pro tuto práci je klíčové především druhé ustanovení písm. b), obsahující kvalifikovanou skutkovou podstatu, jež zahrnuje okolnost ve formě způsobení (nejen) dopravní nehody. Samotné řízení vozidla pod vlivem návykové látky může být přestupkem (§ 125c odst. 1 písm. b zákona o provozu na poz. kom.), či právě trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky, pokud je pachatel pod vlivem alkoholu 1,0 promile či vyšší, nebo jiné návykové látky, a je ve stavu vylučujícím způsobilost.

⁸⁸ ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GRIVNA, Tomáš. § 273 [Obecné ohrožení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

⁸⁹ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 274

V návaznosti na základní skutkovou podstatu je třeba také zmínit právě pojem stav vylučující způsobilost, neboť tento pojem není upraven ani zákonem, ani judikaturou. Je tak i proto, že tento stav je způsoben návykovými látkami, které na každého člověka působí jinak, kdy každý jich užije jiné množství. Dále se také jedná o různé druhy návykových látek. Stavem vylučujícím způsobilost není (většinou) stav, kdy osoba omdlévá, není schopna komunikovat a podobně, jedná se ale o stav, který negativně ovlivňuje právě ovládací a rozpoznávací schopnosti či sociální chování člověka.⁹⁰ Zjištění míry ovlivnění, a také toho, jaká látka k němu vedla a v jakém množství, je tak nejčastěji třeba objasnit prostřednictvím odborného vyjádření nebo příbráním znalce toxikologa, nejčastěji vyšetřením odebrané krve nebo moči. Poté, co je zjištěna požitá látka, její aplikované množství a doba, po jakou ji měl pachatel v těle, je příbrán znalec z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, který určí jestli a v jaké míře byl řidič ovlivněn návykovou látkou v době spáchání činu.⁹¹

Co se týká souběhů, vzhledem k tomu, že následek ve formě ublížení na zdraví či jiný závažný je obsažen již v kvalifikované skutkové podstatě, je vyloučený jednočinný souběh s trestnými činy ublížení na zdraví z nedbalosti a obecné ohrožení z nedbalosti. Naopak je pachateli možné souběžně přičíst tento přečin společně s těžkým ublížení na zdraví a usmrcení z nedbalosti, neboť ten obsahuje závažnější následek ve formě těžkého ublížení na zdraví či usmrcení, který ve skutkové podstatě ohrožení pod vlivem návykové látky není obsažen.⁹²

4.2.3 Trestný čin poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

Tento přečin obsažený v § 277 trestního zákoníku zní ve své základní skutkové podstatě takto: „*Kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně*

⁹⁰ ŘEPKOVÁ, Dita. Řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Aplikace § 274 TrZ v rozhodovací praxi. Trestněprávní revue, 2018, č. 3, s. 57-63

⁹¹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 5. 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010

⁹² ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GRIVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

*prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.*⁹³

Co se týká subjektu, tento přečin může spáchat fyzická i právnická osoba. Specifická je zde subjektivní stránka, neboť tam se vyžaduje hrubá nedbalost, což je vyšší stupeň intenzity nedbalosti podle § 16 odst. 2 trestního zákoníku. V každém individuálním případě je tedy o to více nutné zkoumat, zda byl pachatel náležitě opatrný, zda nebyl bezohledný a podobně, neboť to může jen přispět vyššímu nebezpečí vzniku následku.

Objektem se tento trestný čin poměrně výrazně liší od činů předchozích, neboť nechrání život osob či jejich zdraví, ale chráněným zájmem je ochrana obecně prospěšných zařízení a jejich řádný provoz.

V této kapitole je tedy podstatné si definovat, co to obecně prospěšné zařízení je. Opět se jedná o termín, který je obsažen ve výkladových ustanoveních trestního zákoníku, konkrétně v § 132, kdy se jedná o veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelní pohromě, obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek, zařízení energetické nebo vodárenské, podmořský kabel nebo podmořské potrubí, zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a rádiová zařízení, zařízení držitele poštovní licence, zařízení pro veřejnou dopravu, včetně součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek upravujících přednost.⁹⁴

V současné době k tomuto trestnému činu dochází právě nejčastěji při nehodových událostech na železničních přejezdech, či v zástavbě obcí a měst, ve kterých je zvýšený počet těchto zařízení. Jedná se tak typicky o poškození železničních závor nebo k nim náležejícího zařízení, nebo například světelného semaforu. Za takové zařízení se může například považovat i plynová regulační stanice s plynovou přípojkou a elektrická rozvodná plastová skříň.⁹⁵

⁹³ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 277

⁹⁴ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 132

⁹⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 8. 2020, sp. zn. 7 Tdo 830/2020

Druhý odstavec obsahuje přitěžující okolnosti spáchání tohoto trestného činu, kdy jsou jimi způsobeny škody velkého rozsahu (tj. alespoň 10.000.000 Kč) nebo jeho spáchání za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

V souvislosti s dopravními nehodami není vyloučen souběh například s trestným činem usmrcení z nedbalosti a ohrožení pod vlivem návykové látky, jak vyplývá z rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 830/2020. Vyloučeným trestným činem je spáchání úmyslného poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení, neboť ty jsou ve vztahu subsidiarity.⁹⁶

Příprava není možná, neboť se jedná o přečin nedbalostní. Opět se jedná o jeden z trestných činů, u kterých je možný zánik účinnou lítostí podle § 33 trestního zákoníku.

Dále se v této práci věnuji posledním trestným činům, ke kterým nemusí docházet jen v souvislosti s dopravními nehodami. Jedná se o trestný čin opilství a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

4.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

Okrajově v této práci zmíním trestné činy z kategorie proti pořádku ve věcech veřejných, neboť k těmto nedochází vyloženě v souvislosti s dopravními nehodami.

4.3.1 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání je v dopravě typicky spáchán osobou, již byl rozhodnutím uložen zákaz činnosti řízení motorových vozidel. Toto maření může vyjít najevo nejen při běžné silniční dopravní kontrole, ale také v případě, že osoba zavíne dopravní nehodu, nebo je jejím účastníkem – vždy jako řidič motorového vozidla. Pro tyto účely postačí uvést

⁹⁶ ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GŘIVNA, Tomáš. § 277 [Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti]. In: Š ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

odst. 1 písm. a) § 337 trestního zákoníku: „*Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že: a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl, b) ...*“.

Rozhodnutím může být nejen rozhodnutí ve smyslu formálním (např. rozsudek trestního soudu), ale i materiálním (např. rozhodnutí ve správním řízení o pozbytí řidičského oprávnění). V případě, že vyslovení zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, z judikatury (rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 11 Tdo 594/2004) vyplývá, že se jedná o jakékoliv motorové vozidlo.⁹⁷

Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání obsahuje poměrně široce konstruovaný chráněný objekt. V souvislosti s touto prací mohou uvést, že objektem je maření rozhodnutí sankční povahy omezující svobodu a práva.⁹⁸ Objektivní stránka spočívá v tomto případě provádění zakázané činnosti.

Subjektem může být osoba fyzická i právnická. Co se týká subjektivní stránky, je vyžadován úmysl (i ve formě nepřímého).

Často také dochází k jednočinnému souběhu trestného činu maření výkonu rozhodnutí společně s ohrožením pod vlivem návykové látky. Tento souběh je možný, jak vyplývá z komentáře k § 337 trestního zákoníku: „Jestliže pachatel řídí motorové vozidlo pod vlivem alkoholu v době, kdy mu bylo řízení motorových vozidel zakázáno pravomocným rozsudkem, naplňuje znaky trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku v jednočinném souběhu s trestným činem *maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání* podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku (srov. R 50/1981); *jednočinný*

⁹⁷ VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana et al. *Dopravní právo*. Praktická knihovna (C.H. Beck). V Praze: C.H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4.

⁹⁸ ŠÁMAL, Pavel; GRIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiri et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.

souběh těchto trestných činů *je možný*.⁹⁹ Stejně tak, pokud pachatel vykonává zakázanou činnost a způsobí dopravní nehodu, při níž dojde k ublížení na zdraví.¹⁰⁰

4.3.2 Trestný čin opilství

V případě, že řidič, jenž zavínil dopravní nehodu, před jízdou požil alkohol či jinou návykovou látku a je v době jízdy pod jejím vlivem, bude se nejčastěji jednat o přečin ohrožení pod vlivem návykové látky. Může se ovšem stát, že osoba se dostane vlivem návykové látky do stavu nepřičetnosti. V případě, že nepřičetná osoba v tomto stavu spáchá trestný čin, není odpovědná pro spáchaný trestný čin (tzv. kvazidelikt, čin jinak trestný), ale za trestný čin opilství.

Již v úvodu byl zmíněn pojem nepřičetnosti (stav, ve kterém osoba není schopna rozpoznat protiprávnost či ovládat své jednání), která může být způsobena duševní poruchou, nebo právě vlivem návykových látek. Trestný čin opilství je upraven v § 360 trestního zákoníku, v následujícím znění: *„Kdo se požitím nebo aplikací návykové látky přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepřičetnosti, v němž se dopustí činu jinak trestného, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let; dopustí-li se však činu jinak trestného, na který zákon stanoví trest mírnější, bude potrestán tímto trestem mírnějším.*“¹⁰¹

Primárním objektem tohoto trestného činu je mezilidské soužití, tím sekundárním jsou zájmy, které chrání ustanovení, jehož skutkovou podstatu nepřičetný pachatel naplnil. Objektivní stránka spočívá v přivedení do stavu nepřičetnosti požitím nebo aplikací návykové látky, a dále v tomto stavu učinění jednání, které má znaky trestného činu.

Subjektem může být jen osoba fyzická, neboť tento čin je uveden ve výčtu trestných činů v § 7 zákona o trestní odpovědnosti právnických osob, kterých se

⁹⁹ ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GŘIVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

¹⁰⁰ ŠÁMAL, Pavel, RIZMAN, Stanislav, TEJNSKÁ, Katarína. § 337 [Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

¹⁰¹ ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GŘIVNA, Tomáš. § 360 [Opilství]. In: ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

právnícká osoba dopustit nemůže. Pachatelem dále nemusí být jen řidič, který ve stavu nepřičetnosti usedne za volant, ale také jakýkoli účastník dopravní nehody, který ji zavinil. Subjektivní stránka se vztahuje jen na přivedení se do stavu nepřičetnosti – ať již úmyslně či nedbalostně.¹⁰²

V souvislosti s tímto trestným činem tak bude důležité posoudit, zda se jedná o trestný čin opilství, nebo ohrožení pod vlivem návykové látky.

Také je třeba od opilství rozlišit případy *actio libera in causa dolosa* či *culposa* (§ 360 odst. 2 trestního zákoníku). Tedy v prvním případě tzv. „opití se na kuráž“, kdy osoba, která se uvedla do stavu nepřičetnosti s úmyslem spáchat trestný čin, je právě za tento čin trestně odpovědná bez ohledu na to, že jej spáchala ve stavu nepřičetnosti. Druhou formou je spáchání nedbalostního trestného činu, který spočívá v uvedení se do stavu nepřičetnosti, v němž pachatel spáchá trestný čin. V případě dopravní nehody se tak může jednat o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. V tomto případě pachatel věděl, že bude řídit motorové vozidlo (například řidič z povolání), ale přesto se opil a poté zavinil dopravní nehodu, při níž došlo k újmě na zdraví nebo usmrcení. Nejedná se o opilství podle § 360 trestního zákoníku, ale o trestné činy usmrcení z nedbalosti (podle § 143 trestního zákoníku), těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (podle § 147 trestního zákoníku) nebo ublížení na zdraví z nedbalosti (podle § 148 trestního zákoníku), neboť pachatel věděl, že bude řídit motorové vozidlo, ale přesto požil alkoholický nápoj.

5. Tresty ukládané za trestné činy v dopravě

Trestem rozumíme právní následek spáchání trestného činu, který vyjadřuje negativní právní hodnocení pachatele a jeho činu, a působí k dosažení účelu trestního zákona (tedy účelu preventivního – zabránit pachateli v páchaní další trestné činnosti, represivního – působit výchovně na pachatele i ostatní osoby, a výchovného – tedy také co nejvíce „vychovat“ pachatele k vedení řádného života).

Základ právní úpravy trestních sankcí a zásady jejich ukládání upravuje V. hlava trestního zákoníku, jež upravuje zásady ukládání trestů a jejich druhy.

¹⁰² Idem

Základem je jejich přiměřenost – je nutné je ukládat s přihlédnutím k povaze a závažnosti trestného činu a poměrům pachatele.¹⁰³ K těmto poměrům musí soud dále přihlížet při stanovení druhu a výměry trestu. Jsou jimi míněny zejména poměry osobní, rodinné a majetkové – u pachatelů trestných činů v dopravě se tak přihlíží například k záznamům v evidenční kartě řidiče, nebo také předchozí trestné činnosti, primárně v silniční dopravě. Kromě toho je také možno přihlídnout k pracovním poměrům pachatele – tedy především, zda se jedná o řidiče profesionála (například řidiče nákladního vozidla, řidiče autobusu), u kterého by se měla předpokládat vyšší míra zodpovědnosti a opatrnosti při výkonu této práce. Tito pachatelé by tak měli řídit vozidlo s vyšší mírou opatrnosti, ať již s ohledem na převážený náklad a velikost vozidla, nebo například u prostředků městské hromadné dopravy (autobusů, trolejbusů) s ohledem na vyšší nebezpečí ublížení na zdraví převážených osob (v případě ohrožení cestujících tak dochází k vyššímu riziku spáchání trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti). Dále se přihlíží k možnostem nápravy pachatele, k jeho dosavadnímu způsobu vedení života, jeho chování při činu a po něm, ke snaze nahradit škodu a k dalším podmínkám stanovených v § 39 trestního zákoníku. Dále se také přihlíží k přitěžujícím či polehčujícím okolnostem (podle § 41 a § 42 trestního zákoníku). Stanovení druhu a výše trestu vždy záleží na jednotlivém posuzovaném případě.

Trestní zákoník stanoví dva druhy sankcí – tresty a ochranná opatření. Trestem, který lze uložit za každý spáchaný trestný čin, a jehož výměra je u každého činu stanovena, je trest odnětí svobody. Vedle trestu odnětí svobody jsou v § 52 trestního zákoníku vyjmenované takzvané alternativní tresty. Ty jsou užívány přednostně nejen v případě trestných činů v dopravě, ale také u jiné trestné činnosti. K tomu, aby byl v prvním stupni uložen trest odnětí svobody, je třeba recidivy pachatele, spáchání zvláště závažného zločinu nebo spáchání činu za zvláště přitěžujících okolností.

U trestných činů v dopravě se tak ukládá podmíněný trest odnětí svobody podle šestého oddílu trestního zákoníku, či zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

¹⁰³ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 39

5.1 Tresty ukládané za trestné činy v dopravě a jejich historický vývoj

Jak již bylo zmíněno v úvodu páté kapitoly, tresty, které lze uložit za spáchání trestného činu jsou stanoveny v § 52 trestního zákoníku. Jsou jimi odnětí svobody, domácí vězení, obecně prospěšné práce, propadnutí majetku, peněžitý trest, propadnutí věci, zákaz činnosti, zákaz držení a chovu zvířat, zákaz pobytu, zákaz vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce, ztráta čestných titulů nebo vyznamenání, ztráta vojenské hodnosti a vyhoštění.¹⁰⁴

Trest, který lze uložit za všechny trestné činy, a jejichž možná míra je stanovena u každého jednotlivého trestného činu, je nepodmíněný trest odnětí svobody (dále jen „NTOS“). Ostatní tresty jsou tresty alternativními. Rozmezí, v jaké délce lze NTOS stanovit, je uvedeno u každé skutkové podstaty. Ačkoliv je tento trest možné uložit za každý trestný čin, z § 55 odst. 2 trestního zákoníku vyplývá, že *„za trestné činy, u nichž horní hranice trestní sazby odnětí svobody nepřevyšuje pět let, lze uložit nepodmíněný trest odnětí svobody jen za podmínky, že by vzhledem k osobě pachatele uložení jiného trestu zjevně nevedlo k tomu, aby pachatel vedl řádný život“*¹⁰⁵. NTOS je vykonáván ve věznicích.

Snadno lze získat dojem, že NTOS je jako univerzální trest tím základním, nejčastěji ukládaným. Ve skutečnosti jsou ale nejčastěji ukládány tresty alternativní – včetně podmíněného trestu odnětí svobody. Děje se tak zejména u nedbalostních trestných činů a je zde nutno poukázat na to, že u každého jednotlivého případu jsou individuálně posuzovány okolnosti jeho spáchání, osobní, rodinné a majetkové poměry pachatele a samozřejmě také skutečnost, zda se jedná o recidivistu. Četnost ukládání uvedených trestů lze demonstrovat na pár příkladech. Jedná se například o trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku – za rok 2022 bylo za tento čin odsouzeno 100 osob, z toho 93 osobám byl uložen podmíněný trest odnětí svobody, a 4 osobám nepodmíněný trest odnětí svobody. Dvěma pachatelům byl uložen peněžitý trest, a dále došlo k jednomu upuštění od potrestání.¹⁰⁶ Jedná se ovšem o osoby, jež neměly záznam v trestním rejstříku, tedy

¹⁰⁴ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 52

¹⁰⁵ Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, § 55

¹⁰⁶ Statistika uložených trestů vyplývá z projektu webové aplikace <https://jaktrestame.cz/>, na jehož vzniku se podílelo Ministerstvo spravedlnosti, Nejvyšší státní zastupitelství, projekt Legal Data Hub Univerzity Karlovy v Praze a projekt samizdat.cz

osob bez předchozího odsouzení. Recidivistů bylo za trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku odsouzeno 50, u nichž byl poměr podmíněného a nepodmíněného trestem odnětí svobody 40 ku 5 (jedná se o případy, kdy nedošlo k souběhu trestných činů).¹⁰⁷

Z hlediska alternativních trestů jsou pro historický vývoj důležité novely přijaté po roce 1990. V roce 1995 byl do českého právního řádu prostřednictvím novely č. 152/1995 Sb. zaveden nový trest – trest obecně prospěšných prací, který je alternativou právě k trestu odnětí svobody, a který byl zařazen i do trestního zákoníku z roku 2009. Co se týká trestního zákoníku č. 40/2009 Sb., ten zavedl alternativní trest domácího vězení.

K analýze trestů ukládaných za trestné činy v dopravě, včetně historického vývoje od roku 2008, jsem využila statistiky zaslané Odborem statistiky a koncepce justice, oddělení justiční analýzy a statistiky Ministerstva spravedlnosti. Údaje se týkají trestných činů usmrcení z nedbalosti, těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti a ublížení na zdraví z nedbalosti. Níže jsou stručně shrnuty údaje týkající se trestů, které jsou za nedbalostní trestné činy v dopravě ukládány soudem nejčastěji – jedná se zejména o nepodmíněný a podmíněný trest odnětí svobody, peněžitý trest a trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Co se týká usmrcení z nedbalosti, tento trestný čin byl zaveden do českého právního řádu až novým trestním zákoníkem, zákonem č. 40/2009 Sb., který nabyl účinnosti 1. ledna 2010. Z dat získaných od Ministerstva spravedlnosti vyplývá, že z počátku za tento trestný čin soudy ve velké míře neodsuzovaly, neboť za něj bylo odsouzeno v roce 2010 pouhých 64 osob, z nichž šesti byl uložen nepodmíněný trest odnětí svobody, dvaceti sedmi podmíněný trest a třiceti jedna pachatelům byl uložen trest zákazu řízení motorových vozidel. Pro porovnání, v roce 2011 bylo za uvedený trestný čin uloženo 24 trestů odnětí svobody, 138 podmíněných trestů odnětí svobody a 146 zákazů řízení. V počtu těchto trestů do roku 2023 nedošlo k výrazné změně.

¹⁰⁷ Idem

U trestného činu těžkého ublížení z nedbalosti dle § 147 trestního zákoníku (§ 224 starého trestního zákona) došlo k výrazným změnám z hlediska poklesu ukládaných trestů, pro porovnání zde uvedu údaje o odsouzených od roku 2008 do roku 2010, a poté od roku 2021 do roku 2023. Lze říci, že došlo k poklesu počtu osob odsouzených za tento trestný čin mezi lety 2009-2011, tedy v době změny trestního zákona, a od té doby počet odsouzených osob klesal.¹⁰⁸

Trest	2008	2009	2010	2021	2022	2023
Nepodmíněné odnětí svobody	116	114	85	23	19	22
Podmíněné odnětí svobody	920	836	722	354	321	300
Obecně prospěšné práce	24	25	19	9	3	4
Peněžitý trest	67	49	41	99	103	123
Zákaz řízení mot. vozidel	934	831	716	366	353	374
Upuštění od potrestání	8	4	3	0	1	1

U trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku výrazně ubylo uloženého trestu podmíněného odnětí svobody a přibýlo peněžitých trestů, což dokládají data mezi lety 2008-2010 a 2021-2023.

Trest	2008	2009	2010	2021	2022	2023
Nepodmíněné odnětí svobody	8	5	5	8	3	8
Podmíněné odnětí svobody	341	321	345	239	213	177
Obecně prospěšné práce	24	21	13	8	9	6
Peněžitý trest	77	86	50	126	167	156
Zákaz řízení mot. vozidel	299	293	300	252	254	235
Upuštění od potrestání	4	6	6	2	1	0

Nejméně byly ukládány tresty domácího vězení, propadnutí věci či vyhoštění – tento trest se od roku 2008 pohybuje v rozmezí jednotek.

5.1.1 Odklony v trestním řízení

¹⁰⁸ Data získána dotazem učiněným na Ministerstvo spravedlnosti, oddělení justiční analýzy a statistiky, Odbor statistiky a koncepce justice

Kromě ukládání výše jmenovaných trestů dochází v trestním řízení ve věcech dopravních nehod také stále častěji k takzvaným odklonům. Odklon jako takový není nikde v zákoně definovaný, ale jeho druhy nalezneme v trestním řádu, přičemž se jedná o alternativní vedení a ukončení trestního řízení. Trestní řízení tedy nekončí vyslovením viny a uložením trestu, což znamená také výrazné zefektivnění trestního řízení.

Odklony v trestním řízení vedeném pro trestné činy spáchané v dopravě (zejména v souvislosti se spáchanými dopravními nehodami, jejichž zavinění je nedbalostní a jejich pachatelé jsou většinou osoby bez trestněprávní minulosti) jsou velmi časté. Vyplývá tak ze statistik¹⁰⁹, které byly opět získány z informací poskytnutých Ministerstvem spravedlnosti. Data k jednotlivým nedbalostním trestným činům, které jsou páchany dopravními nehodami, budou uvedeny u příslušných odklonů.

Mezi odklony lze v širším smyslu (dle pořadí v trestním řádu) zařadit dohodu o vině a trestu, podmíněné odložení návrhu na potrestání, podmíněné zastavení trestního stíhání, narovnání a trestní příkaz. Níže se budu stručně věnovat právě odklonům v trestním řízení, zejména v souvislosti s pachateli dopravních nehod.

Jak již bylo řečeno, úpravu odklonů v trestním řízení nalezneme v ustanoveních trestního řádu (dále jen „TR“). Prvním je dohoda o vině a trestu podle § 175a TR. Ta lze uzavřít, pokud z policejního vyšetřování vyšlo najevo, že se skutek stal, a že jej spáchal obviněný. Jednání o uzavření dohody zahajuje státní zástupce, ať už na návrh obviněného či bez něj. Podmínkou uzavření dohody o vině a trestu je prohlášení viny obviněného, tedy že spáchal skutek, pro který je stíhán. Zároveň je třeba při uzavření této dohody, která podléhá schválení soudu, brát také ohledy na poškozeného (či poškozené), který o jednání o dohodě o vině a trestu musí být řádně vyrozuměn. V případě, že se poškozený na toto jednání dostaví, je možné se dále dohodnout o rozsahu a způsobu náhrady škody nebo nemajetkové újmy, pokud poškozený svůj nárok uplatnil (zejména se tedy bude jednat o oběti dopravních nehod, nebo osoby, kterým byla nehodou způsobena majetková škoda).

¹⁰⁹ Data získaná dotazem učiněným na Ministerstvo spravedlnosti, oddělení justiční analýzy a statistiky, Odbor statistiky a koncepce justice ze dne 11. 3. 2024

Návrh na schválení dohody o vině a trestu podává soudu státní zástupce. Dohoda o vině a trestu byla implementována do českého právního řádu novelou v roce 2012, a to zákonem č. 193/2012 Sb., kterým se měnil zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

U odklonů lze rozlišit, zda jimi bylo trestní řízení ukončeno v přípravném řízení státním zástupcem, nebo v řízení před soudem. V oblasti dopravních nehod k uzavření (schválení) dohod o vině a trestu příliš často nedochází. Mezi lety 2012 až 2023, konkrétně u činu ublížení na zdraví z nedbalosti, byly od počátku zavedení institutu schváleny tři dohody. V případě spáchání trestného činu těžkého ublížení na zdraví bylo uzavřeno dohod více – celkem 15. Nejvíce dohod bylo uzavřeno v případě spáchání trestného činu usmrcení z nedbalosti, a to v počtu 16.

Druhým odklonem je podmíněné odložení návrhu na potrestání podle § 179g TR. Podání návrhu na potrestání státním zástupcem je způsob, kterým končí zkrácené přípravné řízení. To se vede podle § 179a a následujících TR, a za podmínky, že v prvním stupni přísluší o trestném činu jednat okresnímu soudu, a horní hranice trestu odnětí svobody nepřevyšuje pět let, a dalších stanovených v trestním řádu. V případě, že jsou dány podmínky pro podání návrhu na potrestání, státní zástupce může rozhodnout o podmíněném odložení návrhu na potrestání. Lze tak učinit v případě, že podezřelý se k činu doznal, nahradil poškozenému škodu (nebo o nahrazení s poškozeným uzavřel dohodu, nebo učinil jiná potřebná opatření k nápravě), s podmíněným zastavením vyslovil souhlas a tento postup lze vzhledem k osobě podezřelého, jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu považovat za dostačující. Opět se podezřelý může zavázat, že se po určitou dobu zdrží určité činnosti – u deliktů v dopravě řízení motorového vozidla, nebo složí na účet státního zastupitelství peněžitou částku určenou státu na pomoc obětem trestné činnosti.¹¹⁰

Co se týká podmíněného odložení návrhu na potrestání, ten činí státní zástupce ve zkráceném přípravném řízení a dochází k němu v poměrně hojných počtech, zejména u trestného činu ublížení na zdraví, u něhož byl zaznamenán nejvyšší počet užití tohoto odklonu v roce 2014, a to celkem ve 387 případech.

¹¹⁰ Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád) § 179g

Naopak nejméně byl podmíněně odložen návrh na potrestání v roce 2020, ve 213 případech.

Dalším odklonem je podmíněné zastavení trestního stíhání, které nalezneme v třetím oddílu TR v § 307 až 308a. Základními podmínkami jsou:

- a) jedná se o řízení o přečinu,
- b) je možné jej uskutečnit pouze se souhlasem obviněného,
- c) obviněný se k činu doznal,
- d) nahradil škodu, pokud byla činem způsobena, nebo s poškozeným o její náhradě uzavřel dohodu, anebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě,
- e) vydal bezdůvodné obohacení činem získané, nebo s poškozeným o jeho vydání uzavřel dohodu, anebo učinil jiná vhodná opatření k jeho vydání, a poslední podmínkou je, že
- f) vzhledem k osobě obviněného, s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu lze důvodně takové rozhodnutí považovat za dostačující.¹¹¹

Zároveň, kromě těchto podmínek se může obviněný zavázat (je-li to odůvodněno povahou a závažností spáchaného přečinu, okolnostmi jeho spáchání anebo poměry obviněného)¹¹², že se po určitou dobu zdrží určité činnosti (složí na účet soudu a v přípravném řízení na účet státního zastupitelství peněžitou částku určenou státu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti), pokud se v souvislosti s ní dopustil přečinu. Zde se tak jedná zejména o zdržení se řízení motorových vozidel. K podmíněnému zastavení trestního stíhání dochází nejčastěji v případě trestných činů ublížení na zdraví a těžké ublížení na zdraví, přičemž v letech 2008 až 2023 došlo v průměru k 479 podmíněných zastavení.

V řízení o přečinu je dalším možným odklonem takzvané narovnání podle § 309 až § 314 trestního řádu. Podmínkami jsou:

- a) souhlas obviněného a poškozeného,
- b) prohlášení obviněného, že spáchal skutek, pro který je stíhán,
- c) obviněný uhradí poškozenému škodu způsobenou přečinem,

¹¹¹ ŠÁMAL, Pavel, ZEŽULOVÁ, Jana, RŮŽIČKA, Miroslav. § 307 [Podmínky pro rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání]. In: GRIVNA, Tomáš. *Oběti trestných činů: komentář*. 2. vydání. Beckova edice komentované zákony. V Praze: C.H. Beck, 2020. ISBN 978-80-7400-793-4.

¹¹² Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád § 307 odst. 2

- d) vydá bezdůvodné obohacení,
- e) složí na účet soudu nebo v přípravném řízení na účet státního zastupitelství peněžitou částku určenou státu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti,
- f) a v poslední řadě, tento postup musí být vzhledem ke spáchanému činu, jeho povaze a závažnosti dostačující.¹¹³

Při schválení narovnání dochází k zastavení trestního stíhání obviněného. Na rozdíl od podmíněného zastavení trestního stíhání je zde vyžadována přítomnost (a souhlas) poškozeného, hlavním účelem je tedy v tomto případě *narovnání* pachatele skutku a osoby, které vznikla majetková škoda nebo nemajetková újma. Zároveň dalším rozdílem mezi podmíněným zastavením TS je, že při narovnání nedochází k doznání pachatele, že čin spáchal, ale pouze k prohlášení o spáchání stíhaného skutku – na rozdíl od doznání tak prohlášení nelze v eventuálním dalším trestním řízení použít. K narovnání může dojít prostřednictvím mediátora Probační a mediační služby¹¹⁴, nebo také bez jeho pomoci domluvou pachatele a poškozeného – například v případě ublížení na zdraví podle § 148 TZ, kdy poškozenému nevznikla přílišná újma. O narovnání může rozhodnout soud, nebo v přípravném řízení státní zástupce, to tedy značí také možné urychlení trestního řízení, které se tak nedostane do fáze řízení před soudem.

Počet narovnání, ať již schválených státním zástupcem či soudem, od roku 2008 klesá. U činu ublížení na zdraví bylo nejvíce narovnání – 60 – schváleno státním zastupitelstvím v roce 2009, od roku 2021 se jejich počet drží na 27 narovnání schválených státním zástupcem ročně. V případě narovnání schválených soudem jich bylo od roku 2008 do roku 2022 schváleno nejvíce 19, a v roce 2023 došlo k pouhým dvěma narovnáním schválených soudem. V případě těžkého ublížení na zdraví se čísla pohybují velmi podobně, velký rozdíl nalezneme v případě trestného činu usmrcení z nedbalosti, kdy v trestním řízení došlo k narovnání maximálně ve třech případech v roce 2011, od roku 2015 narovnání nebylo schváleno ani státním zástupcem, ani soudem.

Specifickým odklonem je trestní příkaz, který může vydat samosoudce okresního soudu. Ten je vydáván podle § 314e trestního řádu, a je jím ukládán u činů spáchaných v dopravě zejména trest odnětí svobody do jednoho roku

¹¹³ Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád § 309 odst. 1

¹¹⁴ Zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě § 4 odst. 2 písm. b)

s podmíněným odkladem jeho výkonu, domácí vězení do jednoho roku, trest zákazu činnosti do pěti let (zejména tedy zákaz řízení motorového vozidla), peněžité trest nebo zákaz pobytu. K trestnímu příkazu v případě ublížení na zdraví z nedbalosti a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dochází od roku 2008 k uložení průměrně v 258 případech. V případě usmrcení z nedbalosti bylo vydáno průměrně 8 trestních příkazů ročně.

5.2 Srovnání české právní úpravy se zahraničními předpisy

Pro tuto práci jsem vybrala porovnání s italskými právními předpisy. Italský trestní zákoník (takzvaný Roccův zákoník, pojmenovaný podle ministra spravedlnosti z doby, kdy byl přijat), je podobně jako v české republice hlavním trestněprávním předpisem. Aktuální trestní zákoník je účinný již od roku 1930, a ačkoliv vznikla potřeba nového zákoníku po druhé světové válce z důvodu změny politického režimu, zákoník byl pouze reformován prostřednictvím novel a judikatury.¹¹⁵ Níže se budu zabývat trestnými činy a systémy trestů uvedených v italském trestním zákoníku, přičemž názvy jsou volně přeloženy.

V italském trestním zákoníku, podobně jako v tom českém, také existují nedbalostní trestné činy, včetně těch, které mohou být spáchány přímo v silniční dopravě. Delikty proti osobám nalezneme v druhé knize trestního zákoníku, ve dvanácté hlavě, odstavci 575 až 623. Těmi trestnými činy, kterých se lze dopustit v dopravě v souvislosti s ublížením na zdraví jsou:

- a) „vážná nebo velmi vážná zranění na silnici“ podle odst. 590 bis a
- b) „smrt na silnici“ podle odst. 589 bis.¹¹⁶

V souvislosti s trestným činem ublížení na zdraví a usmrcení, italská právní úprava stanoví, že útěk od nehody, při které došlo ke zranění či ke smrti, je trestné. Též v Itálii je základním trestem trest odnětí svobody, jenž se liší svojí délkou od trestů odnětí svobody upravených v českém trestním zákoníku. I italská právní úprava

¹¹⁵ MANNA, Adelmo a INFANTE, Enrico. *Systémy trestní justice v Evropě a severní Americe*. Prameny (Institut pro kriminologii a sociální prevenci). Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci, 2001. ISBN 80-86008-87-8.

¹¹⁶ Codice penale, Libro secondo, Dei delitti contro la persona, Capo I - Dei delitti contro la vita e l'incolumità individuale, stav ke dni 23. 2. 2024, dostupné na <https://www.brocardi.it/codice-penale/libro-secondo/titolo-xii/>

stanoví přitěžující okolnosti, zejména požití alkoholu či jiných návykových látek, a opět je odstupňovaná také délka trestu odnětí svobody.

Trestné činy spočívající ve způsobení smrti, vážných nebo velmi vážných zranění na silnici jsou doprovázeny podmínkou porušení pravidel silničního provozu. Tím jsou činy více konkretizovány, než u nás, neboť u nás lze za srovnatelné delikty odsoudit pachatele i za činy, které nebyly spáchány v souvislosti s dopravní nehodou.

Nejdříve se budu zabývat trestným činem usmrcení na silnici (nebo na námořní či vnitrozemské plavbě, čemuž se ale práce podrobněji věnovat nebude z důvodu jejího zaměření na silniční dopravu). Tento trestný čin je v základní skutkové podstatě přísněji trestný než v ČR, neboť stanoví trest odnětí svobody na dvě léta až sedm let – český trestní zákoník stanoví trest maximálně v délce tří let nebo umožňuje uložit zákaz činnosti.

Je nutno stručně zmínit také italský silniční zákon (Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285), který pochází z roku 1992, a který mimo jiné stanoví tresty za řízení pod vlivem návykové látky. V případě, že je pachatel pod vlivem návykové látky, jsou podle hladiny alkoholu v krvi odstupňovány možné tresty, které za tento lze uložit. Nejnižší hranicí, za kterou hrozí pokuta je 0,5-0,8‰ alkoholu v krvi. V případě, že je řidič pod takovým vlivem, hrozí mu pokuta 543 až 2 170 eur. Druhou hranicí je 0,8-1,5‰ alkoholu v krvi. V případě takové naměřené hodnoty hrozí pachateli pokuta ve výši 800 do 3 200 eur, a pokud se vyšetřením při dopravní nehodě zjistí, že má pachatel v krvi více než 1,5‰ alkoholu, hrozí mu pokuta od 1 500 do 6 000 eur, odnětí svobody od 6 měsíců do jednoho roku a také pozastavení řidičského oprávnění až na dva roky. Zároveň je možné za určitých podmínek vozidlo řidiči odebrat. Podle rozmezí obsahu alkoholu v krvi pachatele je také odstupňován možný trest odnětí svobody, kdy maximální hranice je stanovena na 12 let. Až 10 let trestu odnětí osoby hrozí pachateli, který způsobil smrt osoby například z důvodu překročení dovolené rychlosti o více než 50 km/h, při průjezdu křižovatky na červenou, nebo z důvodu jízdy na špatné straně vozovky. Míry uložených trestů se mohou zvýšit, pokud pachatel není držitelem řidičského

oprávnění, v žádném případě ale trest odnětí svobody nesmí překročit 18 let.¹¹⁷ Pro porovnání je třeba zmínit, že dle českého trestního zákoníku, pokud osoba řídí pod vlivem alkoholu na 1‰, jedná se o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Takový čin v italském trestním zákoníku stanoven není, pokud nedojde k ublížení na zdraví.

Z dat Italské národního statistického institutu (Istat – Istituto nazionale di Statistica)¹¹⁸ vyplývá, že za trestný čin usmrcení na silnici je každoročně odsouzeno zhruba 1000 osob, z posledních dostupných dat bylo v roce 2022 odsouzených pachatelů 1 107.

Dalším trestným činem souvisejícím s dopravou je způsobení újmy nebo vážné újmy na zdraví. Spáchání tohoto činu v základní skutkové podstatě je podmíněno porušením předpisů o provozu na pozemních komunikacích. Základním trestem je zde opět trest odnětí svobody, v případě ublížení na zdraví ve výši 3 měsíce až jeden rok, v případě těžkého ublížení jeden rok až tři roky. Od českých ustanovení se liší ve stanovení nejnižší možné míry uloženého trestu, a v případě těžkého ublížení je zde stanoven o rok vyšší trest. Ustanovení ovšem dále obsahuje kvalifikované podstaty, které obsahují znak ve formě vlivu alkoholu na pachatele – řidiče. Nejvyšší možná míra uloženého trestu jsou 4 roky. V případě existence přitěžujících okolností, například ublížení více osobám, lze trest zvýšit až trojnásobně, platí ovšem, že celková míra nesmí přesáhnout 7 let.

Z výše uvedeného vyplývá, že kromě trestu odnětí svobody lze uložit také pokuty v poměrně vysoké výši, trest odnětí řidičského oprávnění, ale také trest odebrání vozidla (pokud je pachatel jeho vlastníkem). Pro zajímavost lze uvést, že novelou účinnou k 14. březnu tento trest zavedlo také Polsko, které v případě míry hladiny alkoholu v krvi nad 1,5‰ automobil zabavuje a ten propadá státu. Děje se tak fakultativně, pokud řidič nezpůsobil nehodu, ale obligatorně, pokud ji způsobil. Stejně tak pokud řidič pod vlivem alkoholu požitým nad přípustnou míru řídil

¹¹⁷ Codice penale, Libro secondo, Dei delitti contro la persona, Capo I - Dei delitti contro la vita e l'incolumità individuale, stav ke dni 23. 2. 2024, dostupné na <https://www.brocardi.it/codice-penale/libro-secondo/titolo-xii/>

¹¹⁸ ISTAT. *Delitti denunciati dalle forze di polizia all'autorità giudiziaria* [online]. [cit. 2024-03-13]. Dostupné z: <http://dati.istat.it/Index.aspx?lang=en&SubSessionId=9e0c0033-bd9c-4145-89cf-e1f9dd1d8ef3>

podruhé během dvou let, nebo pokud způsobil dopravní nehodu a od té ujel.¹¹⁹ Pro srovnání, v České republice lze uložit trest propadnutí věci podle § 70 trestního zákoníku, ale je třeba říci, že tento trest je třeba ukládat uvážlivě v souladu se zásadami ukládání trestů podle § 39 trestního zákoníku.

5.3 Úvaha de lege ferenda

Tato kapitola se bude zabývat především problematikou trestání trestných činů v silniční dopravě, a kromě toho také možnou prevencí. Ačkoliv je velice důležitá je v současné době zanedbávána.

Pokud bych měla porovnat tresty dle trestního zákoníku české a italské republiky, lze zmínit jejich rozdílné výše. V českém trestním zákoníku, například u trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143, hrozí pachateli trest odnětí svobody až na tři léta nebo zákaz činnosti. Je samozřejmé, že ukládání trestů je v souladu se zásadami trestního práva, ovšem u tohoto trestného činu jsou následky natolik závažné, že je dle mého názoru třeba se zamyslet právě nad výší možného rozmezí trestu odnětí svobody. V každém případě je třeba posuzovat míru zavinění, případnou spoluvinu druhého a podobně, ale právě usmrcení je natolik závažný následek trestného činu (sic nedbalostního), že se nejzávažnějším způsobem dotýká oběti činu, ale také jejích blízkých. Pro srovnání, italský trestní zákoník stanoví horní hranici trestní sazby u usmrcení při dopravní nehodě 7 let. U české úpravy je ale třeba přihlídnout k tomu, že § 143 trestního zákona obsahuje kvalifikované skutkové podstaty, u kterých lze uložit tresty odnětí svobody ve vyšší sazbě. Stejně tak lze zvážit adekvátnost možné výše trestů ukládaných za trestné činy ublížení na zdraví z nedbalosti a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.

Vzhledem ke specifičnosti trestných činů páchaných dopravními nehodami je třeba uvážit, zda by jim neměl být věnován díl ve zvláštní části trestního zákoníku. Jednalo by se o převzetí způsobem, jakým jsou tyto trestné činy upraveny v trestním zákoníku italském. Ten je také zvláštní tím, že trestné činy v dopravě jsou propojeny s předpisy, které upravují dopravní přestupky, tedy například jízdu

¹¹⁹ Kancelaria JP Legal. *Konfiskata samochodu za jazdę po alkoholu nowe przepisy od 14 marca 2024* [online]. 2023 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://jplegal.pl/konfiskata-samochodu-po-alkoholu/>

pod vlivem alkoholu, kdy v návaznosti na tyto předpisy je také odstupňována vyšší trestní sazba, podle závažnosti přestupku.

Jak bylo řečeno v předchozích kapitolách, pachatelé dopravních nehod jsou často osoby bez trestněprávní minulosti, a proto je třeba zjišťovat hlavně příčiny těchto nehod a existenci přitěžujících a polehčujících okolností. Primárně by měl být kladen důraz na prevenci, jež může přispět k eliminaci trestných činů v dopravě. Za vhodné a prospěšné považují po zjištění příčin nehody pracovat s každým jejím jednotlivým účastníkem, který na ní má zavinění, a zjistit jaké okolnosti vedly k nehodové události.

V souvislosti s prevencí lze vyzdvihnout například práci Policie ČR, konkrétně dopravních inspektorátů, které několikrát do roka pořádají takzvané dopravně bezpečnostní akce zaměřené na různé problematické aspekty silničního provozu. Z hlediska preventivních akcí se věnují například neosvětleným chodcům nebo alkoholu za volantem. Zároveň probíhají také akce kontrolní, jež jsou zaměřeny na měření alkoholu, vysokou rychlost a také řádné používání bezpečnostních pásů.

Kromě těchto kroků u praktikujících řidičů je také velmi důležitá výchova od útlého věku, nejen v rodině ale také ve škole formou seminářů BESIP. Ty by dle mého názoru měly být zaměřeny primárně pro žáky základních škol, s ohledem na to, že zejména děti jsou v provozu více ohrožené, neboť jsou často nepozorné a zbrklé. Také nejsou schopny dovést následky jejich chování a hrozícího nebezpečí. Tyto semináře by měly být konány také pro čerstvé řidiče.

Dále zmíním nově zavedenou možnost získání řidičského oprávnění skupiny „B“ již v 17 letech. Primárně tento krok vzešel od Rady EU, kdy evropští ministři přijali tzv. pozici Rady k dalším směrnícím souvisejícím s legislativním balíčkem k bezpečnosti silničního provozu, tzv. Road Safety Package, na základě toho byla v České republice vydána novela zákona o silničním provozu s účinností od 1. 1. 2024, která umožňuje absolvovat výcvik v autoškolě před dovršením 17 let a závěrečné zkoušky již v 17 letech (a zároveň mimo jiné zpřísňuje tresty za

závažné přestupky).¹²⁰ Podmínky pro získání řidičského průkazu v sedmnácti letech jsou vyjmenovány v § 83a zákona o silničním provozu – takzvané Řízení s mentorem. Nově tak lze (se souhlasem zákonného zástupce a při splnění dalších podmínek) udělit řidičské oprávnění osobě, která dosáhla teprve sedmnácti let. Ovšem za podmínky, že do dosažení věku 18 let je povinna řídit pouze za přítomnosti mentora, pro jehož osobu zákon stanoví speciální podmínky.

Asociace autoškol na své webové stránce¹²¹ vyzdvihuje hlavní přínosy řidičského oprávnění skupiny B od 17 let, spočívající primárně v množství najetých kilometrů žadatelem, množství hodin strávených s učitelem v autoškole, hodin strávených s mentorem a s tím spojené důkladnější řešení možných rizik při řízení, jako například jízda na sněhu, v noci, na dálnici a dalších, na které při běžné výuce mnohdy nezbyde čas.

Jak tato možnost mladými potenciálními řidiči je a bude využívána, nebo primárně zda to má tak příznivé účinky je otázkou, kterou si bude možné položit za několik let.

6. Závěr

Jak z této práce vyplývá, trestné činy v silniční dopravě nejsou v českém právním řádu nijak konkrétně specifikovány. Ani v trestním zákoníku není vymezena skupina trestných činů, které jsou páčány v dopravě (pouze specifický trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku), a v případě spáchání deliktu na silnici se užijí obecná ustanovení trestního zákoníku. Cílem této práce tak bylo vymezit právě trestné činy, které jsou v dopravě páčány a způsoby, jakými jsou trestány, kdy zejména se jednalo o trestné činy spojené s nedbalostním ublížením na zdraví nebo usmrcením, neboť práce je zaměřena na dopravní nehody. Primárně tak byly vymezeny tyto trestné činy a jejich skutkové podstaty společně s obligatorními a fakultativními znaky spojenými se silničním provozem.

¹²⁰ Ministerstvo dopravy. *Řidičák na zkoušku a možnost řídit pod dohledem už od 17 let bude fungovat i na evropské úrovni* [online]. In: . [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ridicak-na-zkousku-a-moznost-ridit-pod-dohledem-uz>

¹²¹ Asociace autoškol ČR, z.s. *Autoškola L17* [online]. [cit. 2024-03-12]. Dostupné z: <https://autoskolal17.cz/>

Je zřejmé, že i když se u uvedených trestných činů jedná o nedbalostní zavinění, mnohdy je s nehodovou událostí spojeno porušení důležité povinnosti v dopravě, kterému by se dalo velice snadno zabránit, pokud by účastníci silničního provozu byli ohleduplnější, méně uspěchaní, pozornější, nenechali se rozptylovat od samotného řízení, a pokud by neřídili motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Právě návykové látky společně s nepřiměřenou rychlostí jsou velmi častou příčinou dopravních nehod, kdy další příčiny – subjektivní i objektivní – jsou také v této práci náležitě vymezeny.

Práce je zároveň doplněna také o statistická data týkající se dopravních nehod a s nimi spojených trestných činů. Nejméně zastoupeným činem je usmrcení z nedbalosti, které je často spojeno také s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky. Dále je hojně zastoupen také trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

Zároveň je v páté kapitole popsán systém trestání za trestné činy v dopravě, s vyzdvížením odklonů podle trestního řádu, neboť ty jsou v případě ublížení na zdraví velmi častým ukončením trestního řízení. Jsou tak mnohdy příznivější nejen pro pachatele, ale také poškozené. V práci je dále porovnána italská úprava trestných činů souvisejícími s dopravními nehodami, při nichž bylo ublíženo na zdraví.

Práce je zakončena úvahami de lege ferenda, věnující se rozmezí ukládaných trestů, a porovnání s italskou úpravou. Zároveň je v ní také vyjádřena myšlenka specifčnosti trestných činů v dopravě, a to, zda by si jejich úprava nezasloužila samostatný díl v trestním zákoníku. Dále se práce věnuje úvahám nad důležitostmi prevence v rámci dopravy a nové možnosti získání řidičského oprávnění již od 17 let.

Tématu silniční dopravy a trestných činů spojených s nehodovými událostmi je logicky věnováno mnoho pozornosti nejen ze strany široké veřejnosti, ale také zákonodárci a médiu, neboť se jedná o oblast zasahující do každodenního života většiny obyvatel. Je tak jisté, že toto téma bude velmi aktuální i do budoucna.

7. Resumé

This thesis deals with road traffic crimes with a focus on traffic accidents. In particular, it is devoted to road traffic in general, as well as to the main principles in traffic and the causes of road accidents. In addition, the second chapter is also devoted to the methodology of the investigation of traffic accidents by Czech police, as this is the basis for the investigation and conviction of a crime that is committed by a traffic accident. These offences are mainly those of negligence, namely negligent homicide, negligent manslaughter and grievous bodily harm. Furthermore, the thesis is devoted to road traffic-related offences, namely failure to render assistance by the driver of a means of transport, general endangerment by negligence, endangerment under the influence of an addictive substance, damage to and endangerment of the operation of a public utility, obstruction of the execution of an official decision by eviction and, lastly the offence of drunkenness. Next chapter of the work is devoted to the punishment for these offences, and in particular the possible diversions provided for in the Criminal Procedure Code, which are alternatives to sentencing by the court. In the fifth chapter, the thesis compares the Czech legislation with the Italian legislation, from which the offences of manslaughter and grievous or slight bodily harm are highlighted. Lot of the data is also supplemented by Czech and Italian statistics. The sixth chapter is also devoted to the author's own *de lege ferenda* considerations and the importance of prevention in road transport.

8. Seznam použité literatury

Knížní publikace

GŘIVNA, Tomáš. *Oběti trestných činů: komentář*. 2. vydání. Beckova edice komentované zákony. V Praze: C.H. Beck, 2020. ISBN 978-80-7400-793-4.

HRDLIČKA, Petr; KNĚŽÍNEK, Jan a MLSNA, Petr. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. ISBN 9788073574772

HRIB, Nikolaj. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010. ISBN 9788072513253.

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 9788073802110

JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. aktualizované vydání. Student (Leges). Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-576-0.

KONRÁD, Zdeněk; PORADA, Viktor; STRAUS, Jiří a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. 2. rozšířené vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2021. ISBN 978-80-7380-859-4.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Beckovy texty zákonů s komentářem. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6.

MANNA, Adelmo a INFANTE, Enrico. *Systémy trestní justice v Evropě a severní Americe*. Prameny (Institut pro kriminologii a sociální prevenci). Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci, 2001. ISBN 80-86008-87-8.

POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 9788072513451.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000. ISBN 8072012126.

ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.

VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana et al. *Dopravní právo*. Praktická knihovna (C.H. Beck). V Praze: C.H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4.

Právní předpisy

Codice Penale (R.D. 19 ottobre 1930, n. 1398)

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Vyhláška č. 32/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod

Zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě

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

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 147/1949 Sb., Zákon, jímž se vydávají některé předpisy o veřejných silnicích

Judikatura

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 30. 6. 1967, sp. zn. 4 Tz 49/67

Rozhodnutí Nejvyššího soudu SSR ze dne 14. 9. 1971, sp. zn. 2 Tz 85/71

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 18. 1. 1982, sp. zn. 7 To 55/81

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 22. 2. 1983, sp. zn. 3 Tz 3/83

Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 06.09.2001 sp. zn. 3 Tz 182/2001

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 15. 11. 2005, sp. zn. 7 Tdo 1243/2005

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 4. 4. 2007, sp. zn. 3 Tdo 328/2007

Usnesení Krajského soudu v Ostravě ze dne 19. 12. 2007, sp. zn. 6 To 678/2007

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 5. 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 4. 2015, sp. zn. 7 Tdo 450/2015

Nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016, sp. zn. IV. ÚS 3159/15

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 14. 12. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1389/2016

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 9. 2018, sp. zn. 8 Tdo 945/2018

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 8. 2018, sp. zn. 4 Tdo 999/2018

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 3. 2019, sp. zn. 8 Tdo 136/2019

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 10. 6. 2020, sp. zn. 11 Tdo 550/2020

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 8. 2020, sp. zn. 7 Tdo 830/2020

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 29. 10. 2020, sp. zn. 4 Tdo 940/2020

Nález Ústavního soudu ze dne 21. 12. 2020, sp. zn. II. ÚS 1711/20

Rozhodnutí NSS sp. zn. 1 As 9/2021

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 10. 2022, sp. zn. 5 Tdo 835/2022

Ostatní zdroje

Asociace autoškol ČR, z.s. *Autoškola L17* [online]. [cit. 2024-03-12]. Dostupné z:
<https://autoskolal17.cz/>

Ministerstvo dopravy. *Řidičák na zkoušku a možnost řídit pod dohledem už od 17 let bude fungovat i na evropské úrovni* [online]. In: . [cit. 2024-03-12]. Dostupné z:
<https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ridicak-na-zkousku-a-moznost-ridit-pod-dohledem-uz>

Kancelaria JP Legal. *Konfiskata samochodu za jazdę po alkoholu nowe przepisy od 14 marca 2024* [online]. 2023 [cit. 2024-03-12]. Dostupné z:
<https://jplegal.pl/konfiskata-samochodu-po-alkoholu/>

ISTAT. *Delitti denunciati dalle forze di polizia all'autorità giudiziaria* [online]. [cit. 2024-03-13]. Dostupné z: <http://dati.istat.it/Index.aspx?lang=en&SubSessionId=9e0c0033-bd9c-4145-89cf-e1f9dd1d8ef3>

Statistika uložených trestů z projektu webové aplikace <https://jaktrestame.cz/>, na jehož vzniku se podílelo Ministerstvo spravedlnosti, Nejvyšší státní zastupitelství, projekt Legal Data Hub Univerzity Karlovy v Praze a projekt samizdat.cz

ŘEPKOVÁ, Dita. Řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Aplikace § 274 TrZ v rozhodovací praxi. *Trestněprávní revue*, 2018, č. 3

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023. Policejní prezidium České republiky, Ředitelství služby dopravní policie. 2024. Dostupné také z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

Český statistický úřad. *Gender: Doprava - metodika* [online]. 2023 [cit. 2024-03-13]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/gender/metodika-gender-doprava>

Nejvyšší státní zastupitelství. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022* [online]. Brno, 2023, 117 [cit. 2024-03-09]. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>

Data získaná dotazem učiněným na Ministerstvo spravedlnosti, oddělení justiční analýzy a statistiky, Odbor statistiky a koncepce justice ze dne 11. 3. 2024

VOKUŠ, Jiří. *Vyšetřování dopravních nehod* [online]. 2023 [cit. 2024-03-13]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vysetrovani-dopravnich-nehod-359112.aspx>

Ministerstvo spravedlnosti. *Statistika z oblasti justice* [online]. 2023 [cit. 2024-03-15]. Dostupné z: <https://justice.cz/web/msp/statisticke-udaje-z-oblasti-justice>

