

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra trestního práva

**Trestná činnost v souvislosti s dopravní nehodou
v silničním provozu**

Bakalářská práce

Crimes related to accidents in road traffic

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

Mgr. Petra Zelenková

AUTOR PRÁCE

Michal Bednařík

PRAHA

2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Holešově, dne 10.3.2023

Michal Bednařík

Poděkování

Děkuji paní Mgr. Petře Zelenkové, která se ujala vedení této bakalářské práce. Zejména za její vřelý přístup a odborné vedení s poskytnutím cenných rad, které přispěly ke vzniku této práce. Poděkování náleží i mé rodině, mým přátelům a kolegům, za podporu v rámci studia.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá trestnou činností v souvislosti s dopravními nehodami v silničním provozu. Práce je rozdělena do tří částí, přičemž každá obsahuje dvě kapitoly. První část práce bude věnována základním pojmům v souvislosti s dopravními nehodami v silničním provozu, následuje zpracování statistických údajů dopravní nehodovosti ve sledovaném období, a to od roku 2012 do roku 2021. Druhá část práce se bude zaměřovat na deliktní jednání v silniční dopravě v oblasti trestního práva a v návaznosti na to budou rozebrány jednotlivé skutkové podstaty přečinů, se kterými se v souvislosti s dopravními nehodami v silničním provozu můžeme setkat. Poslední část práce bude věnována možnému způsobu dokazování dopravních nehod a bude doplněna o komparaci trestního zákoníku Spolkové republiky Německo s trestním zákoníkem České republiky.

KLÍČOVÁ SLOVA

*dopravní nehoda *řidič *trestný čin *pachatel *důkaz *zákon

ANNOTATION

The bachelor's thesis deals with criminal activity in relation to traffic accidents in road traffic. The thesis is divided into three parts, each containing two chapters. The first part of the work is devoted to the basic terms in connection with traffic accidents in road traffic, followed by the processing of statistical data on traffic accidents in the monitored period, from 2012 to 2021. The second part of the thesis focuses on unlawful acts in road traffic in the field of criminal law, and following this, the individual facts of the crimes that we can encounter in connection with traffic accidents in road traffic are analyzed. The last part of the work is devoted to the possible method of proving traffic accidents and is supplemented by a comparison of the criminal code of the Federal Republic of Germany with the criminal code of the Czech Republic.

KEYWORDS

traffic accident *driver *criminal offense *offender *evidence *law

Obsah

Úvod.....	6
1 Vymezení základních pojmů.....	8
1.1 Dopravní nehoda	8
1.2 Znaký dopravní nehody	9
1.3 Členění dopravní nehody.....	10
1.4 Povinnosti řidiče a ostatních účastníků.....	11
2 Statistika dopravní nehodovosti.....	13
2.1 Statistické údaje dopravní nehodovosti v období od roku 2012 do roku 2021.....	14
3 Deliktní jednání v silniční dopravě	24
3.1 Trestný čin	24
4 Trestná činnost v souvislosti s dopravní nehodou v silničním provozu.....	27
4.1 Usmrcení z nedbalosti	28
4.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.....	32
4.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti.....	35
4.4 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku	37
4.5 Obecné ohrožení z nedbalosti	39
4.6 Ohrožení pod vlivem návykové látky	41
4.7 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání	44
5 Dokazování dopravních nehod.....	47
5.1 Ohledání	47
5.2 Výslech obviněného a svědka	50
5.3 Znalecké dokazování (odborné vyjádření, znalecký posudek).....	52
5.4 Zvláštní způsoby dokazování.....	54
6 Komparace právní úpravy s Trestním zákoníkem Spolkové republiky Německo.....	58
Závěr.....	61
Seznam použité literatury.....	63

Úvod

S dopravní nehodou v silničním provozu se můžeme setkat denně, ať už kolem ní pouze projíždíme při cestě do zaměstnání či na běžný nákup do obchodu nebo se staneme jejím přímým účastníkem. Dopravní nehoda v silničním provozu je denním chlebem médií a rozhlasových stanic, ze kterých se o nich dozvídáme. Jedná se o celospolečenský problém a každý stát usiluje o to, aby docházelo k co nejmenšímu počtu dopravních nehod, zejména ve vztahu k nejzávažnějším následkům. Dopravní nehodovost se odvíjí od čím dál větší hustoty provozu a od toho, že řidiči zbytečně spěchají a ve většině případů z jejich strany dochází k porušování dopravních předpisů. Při této události dochází ke hmotné škodě na majetku a v závažnějších případech také k ohrožení života a zdraví zúčastněných osob. Viníci dopravní nehody se v převážné většině případů dopouštějí přestupku, avšak jsou zde i okolnosti související s dopravní nehodou v silničním provozu, kdy se dopustí přečinu a o jejich vině a trestu rozhoduje soud. K tomu se vztahuje i porušení důležité povinnosti. Jedná se o porušení dopravních předpisů, které je spjato s hlavními příčinami vzniku dopravní nehody.

Jak vyplývá z názvu bakalářské práce, hlavním a stěžejním cílem tohoto zpracování bude zejména rozbor jednotlivých skutkových podstat přečinů v souvislosti s dopravní nehodou v silničním provozu a ve stručnosti možné způsoby dokazování. Součástí práce bude i zpracování statistických údajů dopravní nehodovosti v období od roku 2012 do roku 2021.

Práce je rozdělena do šesti kapitol, které se následně dělí na jednotlivé podkapitoly. První kapitola bude zaměřena na základní pojmy související s dopravní nehodou, na kterou naváže druhá kapitola, která se zaměřuje na zpracování statistických údajů dopravní nehodovosti v rámci České republiky ve sledovaném období od roku 2012 do roku 2021. Následující dvě kapitoly pojednávají o tématu zvolené práce. Ve třetí kapitole bude v obecné rovině vymezeno deliktní jednání v silniční dopravě po trestně právní stránce, ve které bude pro názornost pro další kapitolu uvedeno, co je to trestný čin, včetně stručného popisu jednotlivých znaků skutkové podstaty trestného činu. Stěžejním tématem této práce bude kapitola čtvrtá, ve které budou uvedeny jednotlivé přečiny, které souvisejí s dopravní nehodou v silničním provozu, včetně provedení

rozboru jednotlivých skutkových podstat těchto přečinů, které jsou doplněny o praktické příklady z dostupné judikatury. Předmětem dokazování trestné činnosti v souvislosti s dopravní nehodou se zabývám v páté kapitole, ve které budou ve stručnosti popsány možné způsoby dokazování, od ohledání až po zvláštní způsoby dokazování. Poslední kapitola bude věnována komparaci trestního zákoníku č. 40/2009 Sb., s trestním zákoníkem Spolkové republiky Německo.

Téma bakalářské práce jsem si zvolil proto, že doprava byla, je a bude nedílnou součástí celé populace. Zpracování daného tématu pro mne bude velkým přínosem, nejen v hlubším osvojení dané problematiky, ale především pro svou praxi v rámci výkonu služby u Policie České republiky.

1 Vymezení základních pojmů

V této kapitole se věnuji základním pojmům, které souvisejí s dopravní nehodou v silničním provozu.

1.1 Dopravní nehoda

Každou dopravní nehodu můžeme vnímat jako prožitek, který výrazně ovlivňuje život poškozených osob, viníků dopravní nehody i očitých svědků. Situace každé osoby, která se setkala s dopravní nehodou je jiná a reakce jsou u nich velmi individuální. V případě vzniku dopravní nehody jsou některé důsledky nezvratné, jako například trvalá zranění a v nejhorším případě usmrcení osoby. Některé újmy se ovšem dají nahradit nebo napravit, například vzniklá hmotná škoda na majetku.¹

Pojem dopravní nehoda je vymezen v § 47 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), který ji definuje 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.“*²

Z této pojmové definice lze následně odvodit, že se jedná o nezamýšlenou, zpravidla nepředvídatelnou událost, která je způsobena dopravními prostředky na pozemních komunikacích a jejich následek je škodlivý pro život a zdraví osob nebo majetek.³

V publikacích bychom těchto definic našli několik, pro srovnání jsem si vybral dvě, které se dle významu téměř shodují, jsou pouze jinak konstruované. K pojmu dopravní nehody by se dále dalo uvést, že *„Silniční dopravní nehodou, se rozumí nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná, nezáměrně vyvolaná událost v silniční dopravě, která má za následek škodu na životě, na zdraví nebo*

¹ Luctus.cz: *Dopravní nehody*. [online]. [cit. 17.10.2022]. Dostupné z: http://www.luctus.cz/dopravni_nehody.html

² § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

³ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 183.

na majetku nebo vznik stavu obecného ohrožení.“⁴ Případně by se mohlo jednat o tuto definici. „*Silniční dopravní nehoda je nezamýšlená, nepředvídaná (avšak předvídatelná) událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobená motorovými a nemotorovými dopravními prostředky, která měla škodlivé následky na životech a zdraví osob nebo škody na majetku. K typickým silničním dopravním nehodám patří čelní nebo boční srážky, s chodcem, s pevnou překážkou, včetně stojícího vozidla, a hromadné srážky v dálničním provozu.*“⁵

1.2 Znamky dopravní nehody

Vycházíme-li z pojmové definice, pak každá dopravní nehoda obsahuje čtyři základní znamky, kterými jsou:

- Nepředvídatelnost, zpravidla předvídatelnost

Takzvaně moment překvapení. Dopravní nehody můžeme tudíž označit jako události neočekávané, náhlé, u kterých však lze očekávat, že k nim vzhledem k jednání účastníků silničního provozu dojde. Vznik takové dopravní nehody sebou nese i výše uvedený moment překvapení pro účastníky dopravní nehody, který je ve velké míře závislý na psychických dispozicích osoby, ale také na stupni předvídatelnosti dopravní nehody.

- Událost v silničním provozu

Silniční dopravní nehodu lze tedy za událost považovat pouze tehdy, dojde-li k ní na pozemní komunikaci, na které v celém rozsahu platí pravidla silničního provozu, může k ní tedy dojít na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. Dopravní nehodou tedy není událost, ke které došlo např. na poli, v lese, na louce apod.

- Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku

Škodou je zamýšlena reálná a přímá škoda, která vznikla v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Tato vzniklá škoda je základním znakem každé skutkové podstaty u poruchových trestných činů, které jsou aplikovány na dopravní nehody. O poruchový trestný čin se ale nebude jednat, pokud při dopravní nehodě nevznikne škodní následek. Vznik následku není podmíněn

⁴ HRIB, Nikolaj. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010. ISBN 978-80-7251-325-3, str. 5.

⁵ HRIB, Nikolaj. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010. ISBN 978-80-7251-325-3, str. 6.

u trestných činů ohrožovacích, jedná se o případy, ve kterých účastník silničního provozu v příčinné souvislosti s dopravní nehodou způsobí obecné nebezpečí.

- Přímá souvislost s provozem vozidla

V tomto případě není důležité, jestli se jednalo o vozidlo nemotorové, motorové nebo tramvaj. Důležité je, k jakému účelu bylo vozidlo užito, tedy že bylo užito k jízdě po pozemní komunikaci⁶

Každá dopravní nehoda je tvořena dvěma prvky, a to nehodovým jednáním a nehodovou událostí.

- Nehodovým jednáním je myšleno, že účastník silniční dopravy svým konáním nebo opomenutím způsobil nehodovou událost.
- Nehodovou událostí se myslí konkrétní projev dopravní nehody (například srážka, pád, havárie apod.).⁷

1.3 Členění dopravní nehody

Dopravní nehodu můžeme dle charakteru členit na tři druhy, a to na havárii, srážku a jinou nehodu.

V případě havárie má na dopravní nehodě účast pouze jedno silniční vozidlo. Jedná se například o situaci, při které řidič vozidla způsobem jízdy vyjel mimo pozemní komunikaci a narazil do vzrostlého stromu

Při srážce musí dojít ke střetu alespoň dvou a více účastníků silničního provozu, například ke střetu s jiným vozidlem nebo cyklistou, popřípadě k nárazu do pevné překážky. Přitom je důležité, aby se alespoň jeden z účastníků pohyboval ve vozidle.

Posledním druhem je jiná nehoda, která se neřadí do výše uvedených kategorií. Jedná se například o pád cestujícího v dopravním prostředku městské hromadné dopravy, jehož řidič musel náhle zabrzdít v reakci na vzniklou dopravní situaci, a cestující při tomto pádu utrpí zranění.⁸

⁶ PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6, str. 104–105.

⁷ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 182.

⁸ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 184.

Podle následného členění je patrné, že vznik dopravní nehody se může týkat všech účastníků silničního provozu, kterými není myšlen pouze řidič motorového nebo nemotorového vozidla či tramvaje, ale jedná se o každého, kdo se provozu na pozemních komunikacích přímo účastní. Jedná se například o chodce, průvodce vedených nebo hnaných zvířat či vozku.⁹

1.4 Povinnosti řidiče a ostatních účastníků

V případě vzniku dopravní nehody vyplývají povinnosti jak řidiči, jenž měl účast na dopravní nehodě, tak i ostatním účastníkům.

Řidiči, který měl účast na dopravní nehodě, zákon ukládá, aby neprodleně zastavil vozidlo, po dopravní nehodě se zdržel požívání alkoholu nebo jiné návykové látky a učinil vhodná opatření, zejména k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, a podílel se na spolupráci při zjišťování skutkového stavu věci.¹⁰

Účastníci dopravní nehody jsou povinni v souvislosti s dopravní nehodou podílet se na tom, aby nebyla ohrožena bezpečnost na pozemní komunikaci. V případě, kdy to stanoví zákon, jsou účastníci povinni oznámit nehodu policii. Jestliže došlo ke zranění osob, poskytnou těmto osobám podle svých schopností první pomoc a zraněným osobám přivolají zdravotnickou záchrannou službu. Dále jsou povinni, je-li to nezbytné, označit místo dopravní nehody, podílet se na obnově provozu na pozemní komunikaci, a to zejména ke vztahu k vozidlům hromadné dopravy osob. Jestliže došlo k poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, jsou tuto skutečnost povinni ohlásit policii. Mají na požádání povinnost prokázat si navzájem totožnost včetně sdělení údajů o vozidle, které se podílelo na účasti při dopravní nehodě a v neposlední řadě, jestliže nevznikne povinnost ohlásit dopravní nehodu policii, společně sepsat záznam o dopravní nehodě, tzv. euro-formulář, který po podpisu neprodleně předají pojistiteli k dalšímu dořešení vzniklé dopravní nehody.¹¹

Ohlašovací povinnost policii je uložena všem účastníkům. Policii České republiky se oznamují dopravní nehody, při nichž dojde ke zranění nebo usmrcení

⁹ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013. ISBN 978-80-904270-4-4, str. 7-9.

¹⁰ § 47 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

¹¹ § 47 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

osoby, která na ní měla účast, nebo při dopravní nehodě dojde k hmotné škodě, u které částka převyšuje zřejmě 100 000 Kč na některém ze zúčastněných vozidel, a to včetně přepravovaných věcí. Dále dojde-li ke škodě na majetku třetí osoby (např. na plotě, nebo na domě, do kterého vozidlo v důsledku dopravní nehody narazilo) a také v případě, že při dopravní nehodě došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace. A v neposlední řadě, jestliže účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.¹²

¹² § 47 odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

2 Statistika dopravní nehodovosti

Třetí listopadová neděle. K tomuto datu se každoročně připojujeme k celosvětovému uctění památky obětí dopravních nehod. Každoročně na silnicích ve světě umírá přibližně 1,25 miliónů lidí a dalších 50 milionů utrpí při těchto nehodách zranění. Smrtelné dopravní nehody se řadí mezi devátou nejčastější příčinou úmrtí. Z údajů z roku 2013 tvoří 31 % zemřelých při dopravních nehodách osádka osobních automobilů, 23 % jsou řidiči na motocyklech a motorizovaných tříkolkách, 22 % chodci a 4 % cyklisté. Ve zbylé pětině případů pak ostatní, což zahrnuje cestující v nákladních automobilech a autobusech, cestující ve vlacích při střetech se silničními vozidly apod.¹³

Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod zaviněnými řidiči se řadí tyto:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
- nesprávné otáčení nebo couvání,
- jiný druh nesprávné jízdy,
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,
- nezvládnutí řízení vozidla,
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu,
- nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“,
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
- přejetí do protisměru.¹⁴

Statistické šetření bude provedeno v období od roku 2012 do roku 2021. Pozornost bude věnována celkové nehodovosti v rámci České republiky, a to jak počtu, tak i celkové výši způsobené hmotné škody. Důraz bude kladen na dopravní nehody se zraněním a úmrtím, včetně jejich hlavních příčinám a na dopravní nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

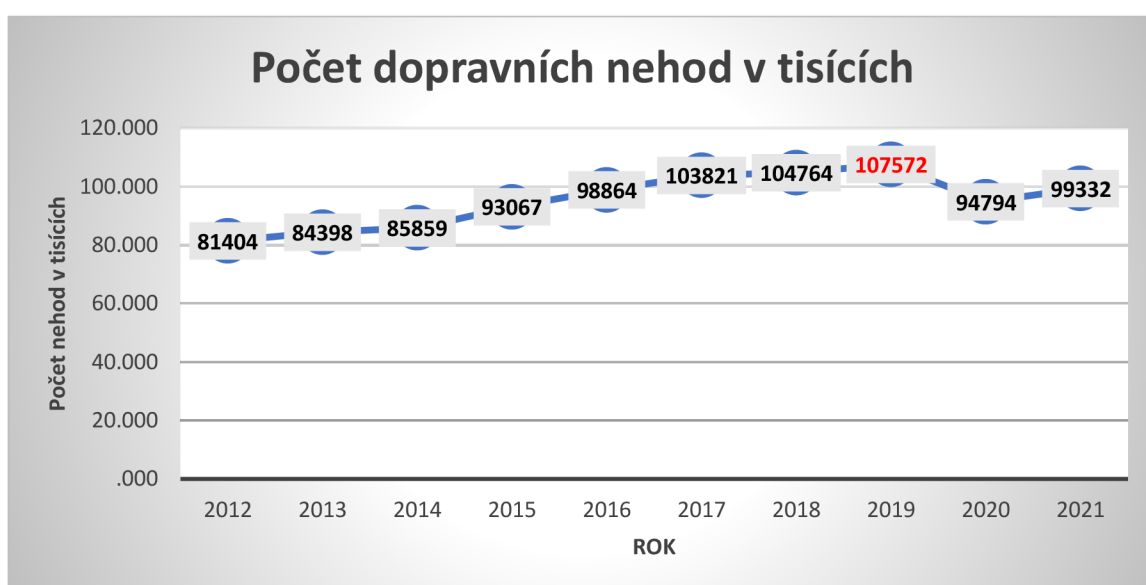
¹³ Novinky.cz: *Automobilové nehody jsou devátou nejčastější příčinou úmrtí na světě*. [online]. 2016 [cit. 10.10.2022]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/auto-automobilove-nehody-jsou-devatou-nejcastejsi-pricinou-umrti-na-svete-40004836>

¹⁴ Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 04.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2021-docx-pdf.aspx>

2.1 Statistické údaje dopravní nehodovosti v období od roku 2012 do roku 2021

Jak bylo výše zmíněno, získané statistické údaje se budou prvotně vztahovat na celkový počet šetřených dopravních nehod Policií České republiky. Na místě je vhodné uvést, že počty ve sledovaném období mohou být vyšší, neboť u některých dopravních nehod není nutná ohlašovací povinnost Policii České republiky. Jde o nehody řešené bez účasti policie v rámci zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla tzv. euro-formulářem.

Graf 1 (vlastní zpracování) Celkový počet šetřených dopravních nehod v letech 2012–2021



Zdroj: Policejní statistiky volně přístupné

Za sledované období bylo celkem šetřeno 953 875 dopravních nehod. Dle znázorněného grafu je patrné, že od roku 2012 měl počet šetřených nehod stoupající tendenci, a to až do roku 2019, ve kterém bylo celkově šetřeno 107 572 dopravních nehod. Následně klesnul počet šetřených dopravních nehod na 94 794 šetřených dopravních nehod. V posledním sledovaném roce počet šetřených dopravních nehod opět nepatrně vzrostl na 99 332 šetřených dopravních nehod. Za celkové sledované období vychází, že Policie České republiky šetřila každý den v průměru 261,3 dopravních nehod.

Nicméně je důležité uvést patřičný rozdíl týkající se celkového počtu šetřených dopravních nehod. V dokumentu Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2020 je uvedeno, že „V roce

2020 Policie České republiky šetřila 94 794 dopravních nehod.¹⁵ Ovšem tabulka z Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2021 uvádí rozdíl, a to v počtu tří nehod.

Počet nehod a následků, ČR, 2012 - 2021	počet nehod	z toho následky na životě a zdraví	usmrceno	těžce zraněno osob	lehce zraněno osob
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426
2016	98 864	21 386	545	2 580	24 501
2017	103 821	21 263	502	2 339	24 740
2018	104 764	21 889	565	2 465	25 215
2019	107 572	20 806	547	2 110	23 935
2020	94 797	18 419	460	1 807	20 880
2021	99 332	18 156	470	1 624	20 581

Obrázek 1 Počet nehod a následků, ČR, 2012–2021¹⁶

V tabulce je v roce 2020 uveden počet 94 797 nehod, který se ve svém počtu liší oproti počtu v Informaci o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2020. Ve zpracování statistiky se vychází z údajů k roku 2020. V daném roce šetřila Policie České republiky šetřila 94 794 dopravních nehod.

Ještě před tím, než bude uvedena způsobená celková hmotná škoda, předkládám na následující straně tabulku, znázorňující vzniklý následek při dopravních nehodách.

¹⁵ Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>

¹⁶ Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 04.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2021-docx-pdf.aspx>

Tabulka 1 (vlastní zpracování) Způsobený následek za rok 2012–2021

Způsobený následek	Rok									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lehce zraněno	22590	22577	23655	24426	24501	24740	25215	23935	20880	20581
Těžce zraněno	2986	2782	2762	2540	2580	2339	2465	2110	1807	1624
Usmrceno	681	583	629	660	545	502	565	547	460	470

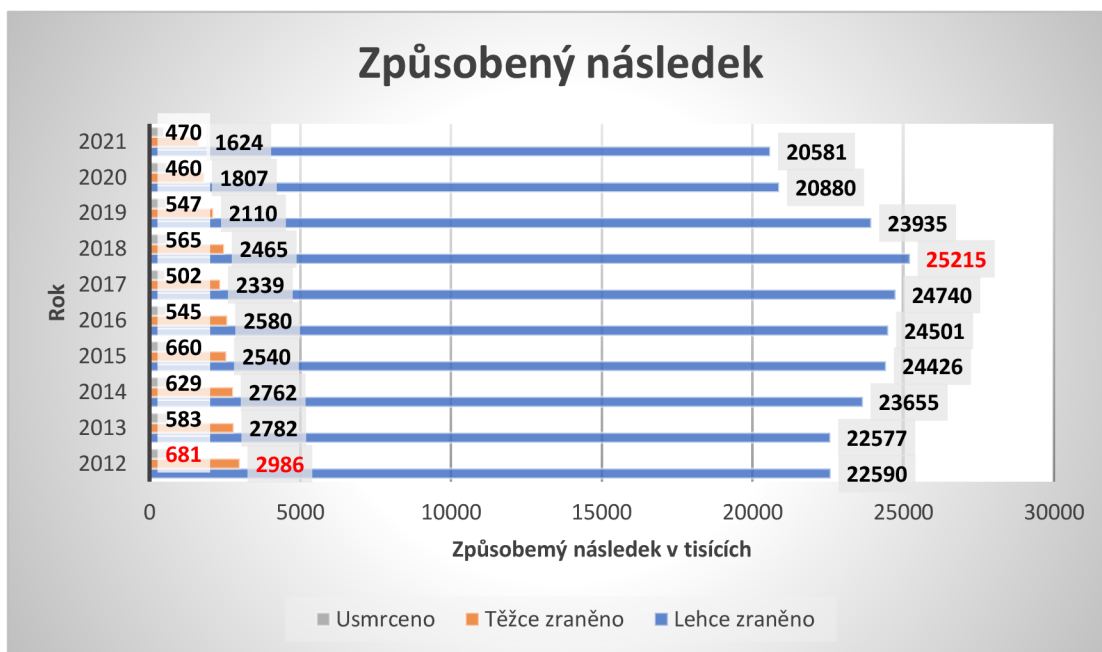
Zdroj: Policejní statistiky volně přístupné

Tato tabulka poukazuje na počty, které se týkají způsobeného následku. Jedná se o osoby, které byly při dopravní nehodě lehce zraněny, utrpěly těžké zranění nebo byly usmrceny. Nejvyšší počet jsem ve sledovaném období kvůli přehlednosti označil červeně. Můžeme zde vidět, že počet osob, které utrpěly při dopravní nehodě lehké zranění, byl nejvyšší v roce 2018. V tomto roce bylo lehce zraněno 25 215 osob. Od roku 2012 do roku 2021 bylo lehce zraněno celkem 233 100 osob. V souvislosti s celkovým počtem šetřených dopravních nehod došlo ve 24,4 % k lehkému zranění osoby, která měla účast na dopravní nehodě. Celkem 23 995 osob utrpělo těžké zranění, nejvyšší počet takto těžce zraněných osob byl v roce 2012, ve kterém bylo těžce zraněno 2 986 osob. V následujícím období došlo postupně ke snižování počtu těžce zraněných osob a v roce 2021 bylo těžce zraněno 1 624 osob, což je ve srovnání s rokem 2012 pokles těžkých zranění, při dopravních nehodách o 54,3 %. Tragický následek u dopravní nehody je usmrcení osoby. Ve sledovaném období bylo na českých silnicích při dopravní nehodě celkem usmrceno 5 642 osob. Z počtu celkově usmrcených osob vychází, že ve sledovaném období bylo každý den při dopravní nehodě usmrceno průměrně 1,55 osob. Nejvíce osob přišlo o život v roce 2012, stejný rok ve vztahu k těžkému zranění. V tomto roce nepřežilo dopravní nehodu 681 osob. Následující roky docházelo k poklesu i nárůstu v počtu usmrcených osob, jak je uvedeno v tabulce. Nicméně rok 2020 a rok 2021 zaznamenal výrazný pokles nepřeživších

osob. V roce 2021 bylo celkově usmrceno 470 osob. Ve srovnání s rokem 2012 došlo k 69 % poklesu usmrcení při dopravní nehodě.

Pro detailnější znázornění je zde pro srovnání přiložen graf včetně červeně zvýrazněného nejvyššího počtu ve sledovaném období.

Graf 2 (vlastní zpracování) Způsobený následek za období 2012–2021



Zdroj: Policejní statistiky volně přístupné

Dalším statistickým šetřením je hlavní příčina dopravní nehodovosti zaviněná řidičem motorového vozidla. Mezi ně se řadí zejména nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost a nesprávné předjíždění. Pro tuto potřebu jsem vytvořil tabulku, ve které jsou uvedeny počty za sledované období (od roku 2012 do roku 2021). V tabulce jsem pro každou z výše uvedených příčin opět červeně zvýraznil nejvyšší počet způsobených dopravních nehod.

Tabulka 2 (vlastní zpracování) Hlavní příčina dopravních nehod v období 2012–2021

Příčina	Rok									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nesprávný způsob jízdy	42234	44022	45790	49807	53167	56343	57598	58440	50798	53105
Nedání přednosti v jízdě	12260	12342	12751	13683	14333	14369	14162	13501	11210	11665
Nepřiměřená rychlost	14529	14633	12783	13152	13914	13910	13336	12933	12031	12958
Nesprávné předjíždění	1418	1383	1517	1557	1564	1564	1534	1439	1331	1271

Zdroj: Policejní statistiky volně přístupné

Z tabulky je patrné, že nejčastější příčinou dopravních nehod je nesprávný způsob jízdy, který se podílel celkem na 511 304 nehodách, což činí 53,6 % z celkově šetřených dopravních nehod ve sledovaném období. Nedání přednosti v jízdě se podílelo celkem na 130 276 dopravních nehodách, což je 13,7 % z celkového počtu. Nepřiměřená rychlost zavinila celkem 134 179 dopravních nehod, což představuje 14,1 % z celkového počtu. Nesprávné předjíždění bylo příčinou celkem 14 578 dopravních nehod, což je 1,5 % z celkového počtu. Zbylých 17,5 % z celkového počtu šetřených nehod se vztahuje na ostatní dopravní nehody, jako jsou například technické závady a jiné příčiny (srážka se zvířem, dopravní nehoda zaviněná chodcem nebo cyklistou nebo dopravní nehoda zapříčiněná závadou na pozemní komunikaci).

Důležitým aspektem je počet usmrcených osob. V souvislosti s výše uvedenými příčinami bylo usmrceno celkem 5 164 osob, což je 91 % úmrtnost v kontextu s celkovou úmrtností při dopravní nehodovosti.

Dalším velice důležitým vykřičníkem je úmrtnost v souvislosti s nepřiměřenou rychlostí. Z výše uvedeného počtu usmrcených osob se tato příčina podílela z 39,85 %, což je alarmující v porovnání s celkovým počtem šetřených nehod, při kterých byl hlavní příčinou nesprávný způsob jízdy.

U 511 304 šetřených nehod v souvislosti s nesprávným způsobem jízdy bylo usmrceno 2 052 osob. Co se týká nepřiměřené rychlosti, bylo usmrceno 2 058 osob a šetřeno 134 197 nehod. Z toho vychází, že nepřiměřená rychlost má tragičtější následky. Při těchto nehodách dochází vzhledem k rychlosti k větší deformaci vozidel a osádky vozů jsou vystaveny většímu riziku těžkého zranění, v těch nejhorších případech usmrcení. Na našich komunikacích se pohybují vozidla různých technických parametrů, od těch, co mají velké deformační zóny, po ty, u kterých jsou deformační zóny malé a při nehodě je riziko poranění o mnoho vyšší. Nicméně je nutno podotknout, že se na silnicích můžeme setkat s vozidly, která svým špatným technickým stavem mohou výrazně ohrozit bezpečnost na pozemních komunikacích.

Následující obrázek znázorňuje dopravní nehodu na Klatovsku, při které byla hlavní příčinou nepozornost a rychlost. V jejích důsledku zemřeli oba řidiči, kteří měli účast na dopravní nehodě.



Obrázek 2 Dopravní nehoda na Klatovsku¹⁷

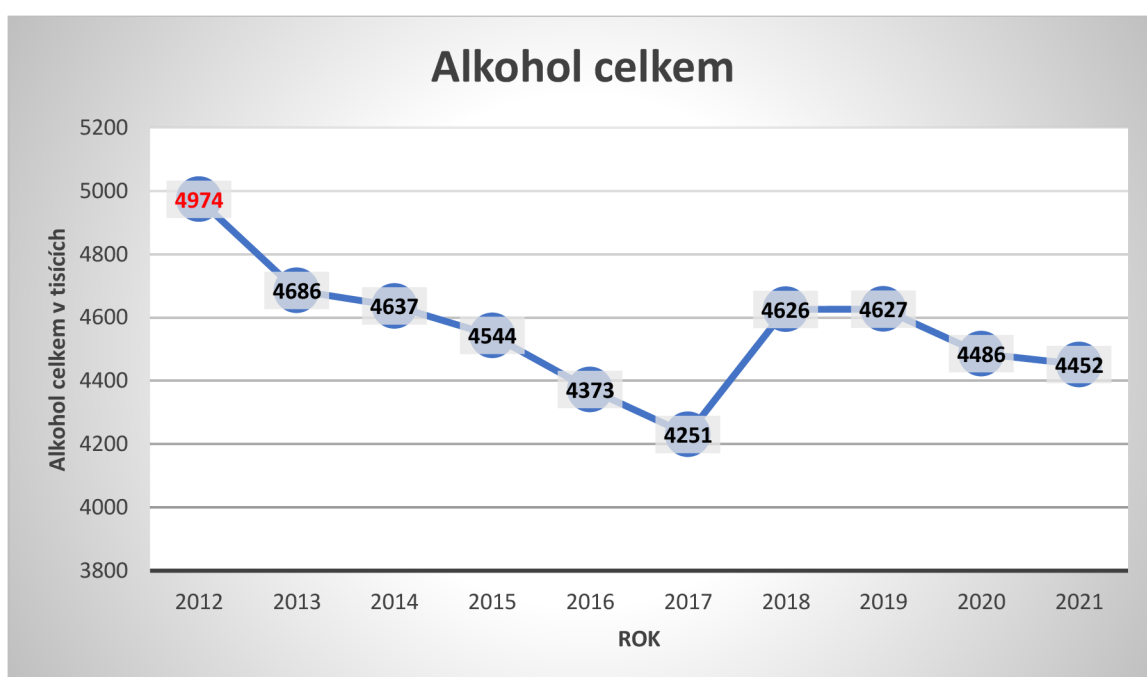
Dalším sledovaným aspektem jsou dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. V období od roku 2012 do roku 2021 došlo celkem k 45 656 dopravním nehodám, u kterých bylo hlavní příčinou požití alkoholu nebo alkoholu a drogy. Ze 4,78 % se toto zavinění podílelo na celkovém počtu dopravních nehod. Důležité je zmínit, že z uvedeného počtu řidičů byla

¹⁷ Novinky.cz: *Nepozornost a rychlost. Hrozivě přibývá vážných dopravních nehod, varují záchranáři.* [online]. 2018 [cit. 11.10.2022]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-nepozornost-a-rychlost-hrozive-pribyva-vaznych-dopravnich-nehod-varuji-zachranari-40256683>

u 60,91 % zjištěna hladina alkoholu vyšší než 1,5 ‰, a to konkrétně v počtu 27 799 u viníků dopravní nehody. U dopravních nehod, kde hrál hlavní roli alkohol, bylo usmrceno celkem 528 osob, což činí 9,36 % z celkového počtu usmrcených osob. V porovnání s celkovým počtem šetřených nehod je toto procentuální porovnání poměrně vysoké. Z něj lze vyvodit, že průměrně u každé 21. nehody, která byla šetřena, hrál hlavní roli v zavinění požití alkoholu nebo alkoholu a drog souběžně.

Následné grafické znázornění poukazuje na vývoj v jednotlivých letech.

Graf 3 (vlastní zpracování) Alkohol celkem za období 2012–2021

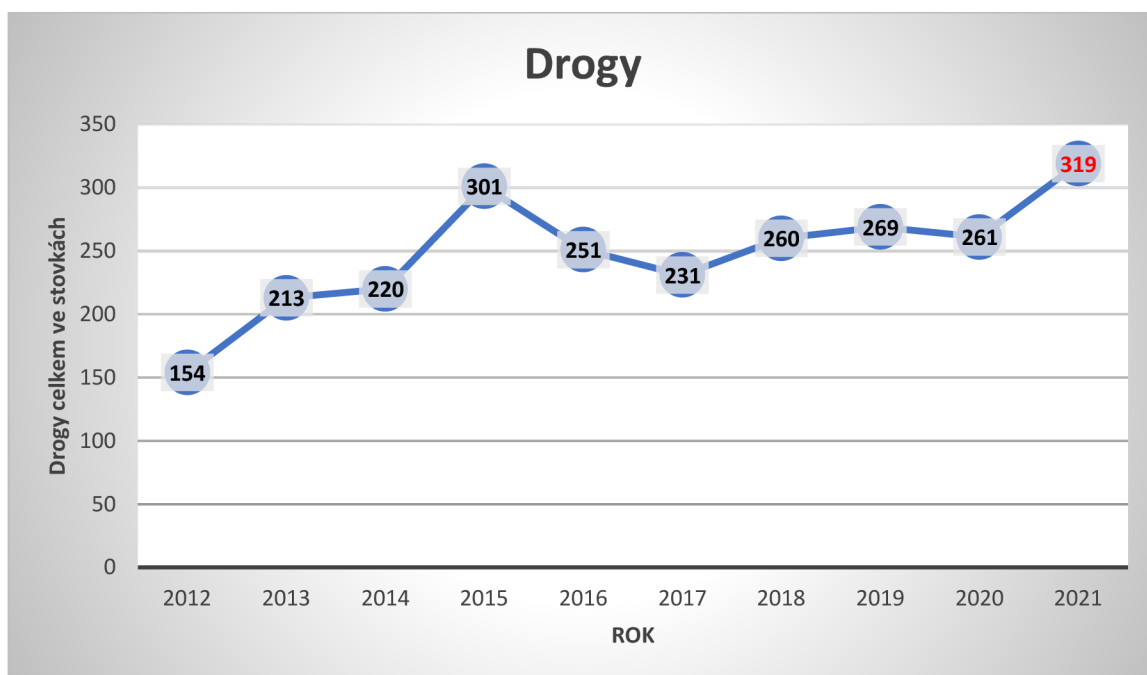


Zdroj: Policejní statistiky volně přístupné

Z přiloženého grafického znázornění můžeme rozklíčovat, že nejvyšší počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu byl v roce 2012, a to v celkovém počtu 4 974 nehod. Toto číslo jsem pro vyšší přehlednost zvýraznil. Následné období bylo v klesající tendenci, a to až do roku 2017. V tomto roce je zaznamenán nejnižší počet, konkrétně 4 251 nehod, což je pokles o 723 dopravních nehod. Následně došlo k nárůstu. V roce 2018 a 2019 se tento počet lišil jednou dopravní nehodou. Poté, v roce 2021, došlo k poklesu nehod v souvislosti se zaviněním pod vlivem alkoholu nebo alkoholu a drogy.

Samostatná statistika představuje způsobení dopravní nehody pod vlivem drog. Do této kategorie můžeme zařadit drogy, jako například THC, amfetamin/metamfetamin, kokain, opiáty a jiné, což mohou být léky, které výrazně ovlivňují chování řidiče. Ve sledovaném období bylo způsobeno celkem 2 479 dopravních nehod, u kterých hrála hlavní roli droga neboli jiná návyková látka. Celkem bylo při těchto nehodách usmrceno 86 osob. Vyplývá z toho 3,47 % úmrtnost z počtu šetřených dopravních nehod pod vlivem drog.

Graf 4 (vlastní zpracování) Drogy jako zavinění dopravní nehody v období 2012–2021



Zdroj: Policejní statistiky volně přístupné

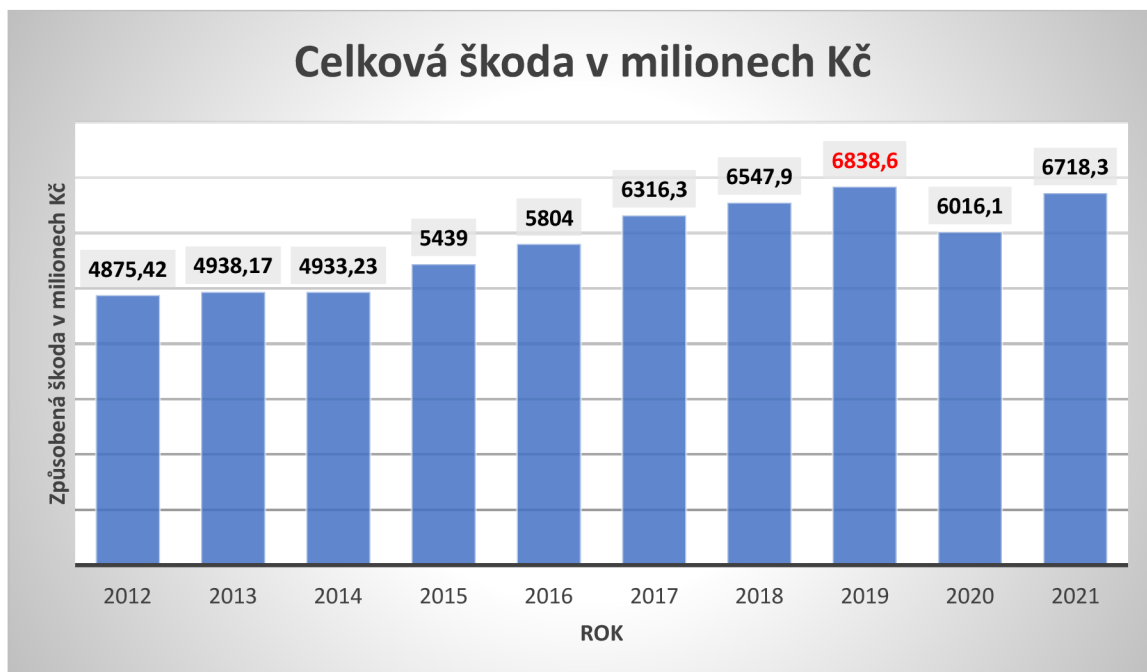
V grafickém znázornění můžeme sledovat, že od roku 2012 měl počet šetřených nehod pod vlivem drog stoupající tendenci. Dle mého názoru k narůstajícím počtům nehod, na jejichž zavinění se podepsaly drogy, došlo i proto, že Policie České republiky postupně ve větší míře používá orientační testery DrugWipe, kterými je vybavena. Tyto testy slouží k detekci jiné návykové látky, které jsem uvedl výše.

Jak lze vysledovat v grafickém znázornění, bylo v roce 2012 šetřeno 154 dopravních nehod, následně docházelo ke každoročnímu vzrůstu počtu těchto nehod, a to do roku 2015, ve kterém bylo šetřeno 301 dopravních nehod. Poté docházelo ke každoročnímu poklesu a mírnému vzrůstu, a to v rozmezí od roku

2016 do roku 2020. Nejvyšší počet těchto nehod byl ale zaznamenán v roce 2021 (zvýrazněno v grafu), ve kterém bylo šetřeno 319 dopravních nehod. V porovnání s rokem 2012 je to více jak 100% nárůst.

Poslední statistické šetření bude věnováno způsobené škodě na majetku, která vznikla v souvislosti s dopravní nehodou. Následné grafické zpracování se zaměřuje na celkovou způsobenou škodu v milionech Kč.

Graf 5 (vlastní zpracování) Celková způsobená škoda v období 2012–2021



Zdroj: Policejní statistiky volně přístupné

Ze sledovaného období je patrný každoroční nárůst způsobené hmotné škody. Ten nejvyšší se týká roku 2019, ve kterém byla způsobena škoda za bezmála 6 839 mil. Kč. Celková výše škody za sledované období čítala částku 58 427,02 mil. Kč. Průměrně došlo denně v souvislosti s dopravní nehodou v silničním provozu ke škodě na majetku v celkové výši 16,23 milionů korun.

K tomu jsem využil tabulkové a grafické znázornění, které jsem zpracoval. Ke sběru dat jsem použil Informace o dopravní nehodovosti dostupné na stránkách <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx> od sledovaného roku 2012 do roku 2021. Zjištění důvodů, proč jsou počty nehod v jednotlivých sledovaných ročních obdobích rozdílné, je individuální a dle mého názoru těžko zjistitelné. Nicméně za zmínku stojí výrazný pokles v letech 2020

a 2021, kdy jsme se potýkali s pandemií „Covid 19“, se kterou souvisela i restriktivní opatření v rámci České republiky. Populace v této době byla nucena omezeně cestovat, což dle mého názoru velmi výrazně ovlivnilo snížení počtu vzniklých dopravních nehod.

3 Deliktní jednání v silniční dopravě

Pokud máme hovořit o deliktním jednání v silniční dopravě, je důležité zmínit, co to vlastně doprava je a co znamená. Dopravou v obecném pojetí, jak ve své publikaci *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi* uvádí V. Porada je „*soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let, apod) dopravních prostředků po dopravních cestách (v obecném pojetí) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.*“¹⁸ Deliktního jednání v silniční dopravě se může dopustit jakýkoliv účastník silničního provozu. Tito účastníci jsou uvedeni výše v 1. kapitole, ve které je pojem účastník silničního provozu uveden. Jedná se například o řidiče motorového či nemotorového vozidla, chodce, cyklistu a jiné.

V případě méně závažných provinění lze deliktní jednání v dopravě postihovat jako přestupek, avšak při vzniku závažnějších následků v podobě usmrcení osoby, způsobení těžké újmy na zdraví, ublížení na zdraví nebo je-li způsobena škoda na majetku, bude toto deliktní jednání postihováno jako trestný čin. Z hlediska dopravy je nejčastějším důvodem trestného činu zaviněná dopravní nehoda.¹⁹

Co se týká zavinění u dopravních nehod v silničním provozu, jedná se o nedbalostní delikty, v tomto případě jde o to, že trestné činy jsou z hlediska subjektivní stránky spáchané z nedbalosti obvykle v kombinaci s porušením důležité povinnosti, kterou řidičům vozidel ukládá zákon či jiný předpis.²⁰

Pro potřebu práce, která v následující kapitole bude souviset s rozбором jednotlivých skutkových podstat, se budu následně věnovat pojmu trestného činu.

3.1 Trestný čin

Definici trestného činu nalezneme v obecné části trestního zákoníku. Když jsem zmínil část obecnou, je důležité uvést i zvláštní část tohoto zákoníku, ve kterém jsou následně uvedeny jednotlivé trestné činy, včetně jejich definicí.

¹⁸ PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6, str. 5.

¹⁹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA a kol. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4, str. 627.

²⁰ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 181.

V rámci práce se ovšem budu věnovat pouze těm trestným činům, které souvisí s dopravní nehodou v silničním provozu.

Definice trestného činu je uvedena v hlavě II. obecné části trestního zákoníku, konkrétně v § 13 trestního zákoníku, který trestný čin definuje jako „protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.“²¹

Každý trestný čin, aby byl trestný, musí naplňovat znaky podle trestního zákoníku, a to protiprávnost a znaky, které jsou uvedeny v trestním zákoníku, kterými jsou znaky obecné a znaky typové, které se označují jako skutková podstata trestného činu. Skutková podstata trestného činu se následně dělí na čtyři základní skupiny, a to objekt, objektivní stránku, subjekt a subjektivní stránku trestného činu. Jedná se o obligatorní znaky.²²

Objekt trestného činu

Objektem trestného činu jsou zájmy a hodnoty chráněné trestním zákoníkem.²³ V souvislosti s dopravní nehodou a obecně s dopravou se těmito zájmy má na mysli především ochrana života a zdraví člověka, dále ochrana majetku a můžeme zde zařadit i ochranu životního prostředí.²⁴

Objektivní stránka trestného činu

Jedná se o vnější stránku trestného činu. Povinnými znaky objektivní stránky označovanými jako obligatorními znaky jsou jednání, následek a příčinný vztah mezi jednáním a následkem. Nepovinnými znaky označovanými jako fakultativní můžeme označit například místo, čas a podobně. Jednáním se v tomto pojetí rozumí projev vůle člověka ve vnějším světě, které je postaveno na dvou složkách, a to fyzické, kterou se člověk projevuje navenek, a psychické, která zahrnuje vůli. Jednání člověka je založeno na dvou formách, a to konání, které označujeme jako komisivní trestné činy, a opomenutí, které jmenujeme jako

²¹ § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* v posledním znění.

²² NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4, str. 61–62.

²³ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4, str. 102.

²⁴ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 23-24.

omisivní trestné činy. Vznikem následku jsou porušeny nebo ohroženy zájmy, které trestní zákoník chrání.²⁵

Subjekt trestného činu

Subjektem trestného činu může být jakákoliv fyzická osoba, která dovršila stanovený věk a je přičetná. Tuto osobu následně označujeme jako pachatele.²⁶ V dopravě za subjekt trestného činu, tedy pachatele, můžeme označit nejen řidiče motorového vozidla, ale i jiného účastníka silničního provozu, jako například cyklistu, chodce a podobně.²⁷

Subjektivní stránka trestného činu

Povinným, tedy obligatorním znakem subjektivní stránky, je zavinění, které je chápáno „jako vnitřní (psychický) stav pachatele trestného činu k porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem, který je vyvolaný způsobem uvedeným v trestním zákoníku.“²⁸ Zavinění dle trestního zákoníku můžeme následně rozlišit na dvě formy, a to na zavinění úmyslné a nedbalostní.²⁹

V souvislosti s dopravní nehodou v silničním provozu se při tom v převážné většině jedná o trestné činy zaviněné z nedbalosti. Jak je uvedeno výše v této kapitole.

²⁵ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4, str. 106–111.

²⁶ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4, str. 120.

²⁷ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 25.

²⁸ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4, str. 125.

²⁹ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4, str. 126-127.

4 Trestná činnost v souvislosti s dopravní nehodou v silničním provozu

Trestní zákoník č. 40/2009 Sb., ve své zvláštní části obsahuje několik hlav, ve kterých jsou trestné činy systematicky uvedeny. Pro potřebu bakalářské práce se budu věnovat pouze omezenému výčtu těchto trestných činů, se kterými se v dopravě a v souvislosti s dopravní nehodou můžeme setkat nejčastěji.

Trestní zákoník avšak ve své podstatě neobsahuje v žádné hlavě zvláštní části trestný čin, který by byl nazván jako trestný čin v dopravě, nebo trestný čin, který byl způsobený v provozu na pozemní komunikaci. Není tomu tak ani v žádné z jednotlivých skutkových podstat trestných činů, které jsou ve zvláštní části trestního zákoníku uvedeny. Až na dvě výjimky. Jedná se o trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 trestního zákoníku, který je uveden v hlavě I., a o trestný čin neoprávněného užívání cizí věci dle § 207 odst. 1 trestního zákoníku, který je uveden v hlavě V. (prozatímní užití motorového vozidla).³⁰

Trestné činy v dopravě jsou především charakteristické svými znaky, kterými jsou převážně ve spojitosti s dopravní nehodou na pozemní komunikaci předmět, kterým je útočeno. Tím se myslí převážně motorové vozidlo, jehož použitím dojde ke spáchání trestného činu. Dalším charakteristickým znakem je osoba pachatele. V tomto pojetí se hlavně jedná o řidiče motorového vozidla, nicméně jím může být i jakýkoliv účastník silničního provozu. U viníků dopravních nehod se v převážné většině jedná o osoby, které jsou bezúhonné, do konfliktu se zákonem se dostávají prvotně a spáchání trestného činu je z jejich strany často otázkou zlomku sekundy.³¹

V souvislosti s dopravní nehodou a dopravou obecně jsou tyto trestné činy uvedeny v hlavě I. trestního zákoníku, ve které jsou uvedeny trestné činy proti životu a zdraví. Dále v hlavě VII. trestního zákoníku, kde jsou specifikovány trestné

³⁰ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 21

³¹ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 22–23.

činy obecně nebezpečné a v neposlední řadě v hlavě X. trestního zákoníku, ve které jsou vyloženy trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných.

U trestných činů proti životu a zdraví se jedná o tyto trestné činy:

- usmrcení z nedbalosti dle § 143 trestního zákoníku,
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 trestního zákoníku,
- ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 trestního zákoníku,
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 trestního zákoníku.

U trestných činů, které jsou obecně nebezpečné, jde o:

- obecné ohrožení z nedbalost dle § 272 trestního zákoníku,
- ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku.

U trestných činů proti pořádku ve věcech veřejných se uvádí trestný čin:

- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 trestního zákoníku.

Dále je ovšem nutno zmínit i jiné trestné činy, které v přímé souvislosti souvisí i s dopravní nehodou a dopravou obecně. Jedná se například o Neoprávněné užívání cizí věci dle § 207 trestního zákoníku, Pojistný podvod dle § 210 trestního zákoníku nebo Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle § 276 trestního zákoníku.³²

4.1 Usmrcení z nedbalosti

V dopravě se jedná o nejzávažnější trestný čin, neboť jeho následkem je usmrcení člověka.

Skutková podstata tohoto trestného činu se předkládá v hlavě I. trestního zákoníku, a to konkrétně v § 143, který je rozdělen do čtyř odstavců. V prvním odstavci je definována základní skutková podstata tohoto trestného činu, ve kterém je uvedeno: *„Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“*³³

³² VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA a kol. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4, str. 628-629.

³³ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 220.

Objektem ochrany u tohoto trestného činu je lidský život. Z hlediska objektivní stránky se jedná o poruchový trestný čin, u kterého je v podobě následku způsobena smrt jiné osoby v důsledku nedbalostního jednání, která může být z hlediska jednání způsobena jak konáním, tak i opomenutím.³⁴

Smrtí se podle lékařské vědy rozumí biologická smrt, tedy takový stav osoby, u které nelze obnovit všechny životní funkce. Klinická smrt se podle trestního zákoníku za smrt nepovažuje. Přitom při dopravní nehodě nemusí dojít ke smrti ihned, ale může jít o postupný proces například v důsledku závažného poranění důležitých orgánů. Jestliže poškozená osoba zemře po delším časovém odstupu od dopravní nehody, bude zde nutno dokazovat příčinný vztah mezi zraněním, které utrpěl při dopravní nehodě a jeho smrtí.³⁵

Pro srovnání jako příklad uvádím Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 2. 2010, sp. zn. 3 Tdo 78/2010, kterým se odmítlo dovolání obviněného proti usnesení Krajského soudu v Ostravě ze dne 15. 4. 2009, č. j. 6 To 182/2009-126 jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Okresního soudu v Novém Jičíně pod sp. zn. 20 T 219/2008.

V tomto usnesení se jednalo o případ, ve kterém řidič motorového vozidla patřičně nesledoval dopravní situaci, přehlédl chodkyni, která přecházela vyznačený přechod pro chodce, a došlo k jejímu sražení. V důsledku této dopravní nehody došlo ke zranění chodkyně, kvůli němuž byla hospitalizována v nemocnici, kde poté po určité době na selhání srdce zemřela. Provedená pitva u zemřelé prokázala, že smrt byla v příčinné souvislosti se zraněním způsobeným při dopravní nehodě, a přestože bezprostřední příčinou smrti bylo selhání srdce, zátěžovým faktorem pro toto selhání srdce byla zranění, která utrpěla při dopravní nehodě.

Po subjektivní stránce je tento trestný čin spáchaný z hlediska zavinění z nedbalosti, a to jak vědomé, tak i nevědomé.³⁶ „Přitom je zde důležitý

³⁴ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 04.11.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1501. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgge2dg>

³⁵ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 28–29.

³⁶ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 04.11.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1501. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgge2dg>

předpoklad, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s havárií se smrtelným následkem (srov. přiměřeně R 7/1965). Zavinění musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu (srov. R 21/1981). Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout.“³⁷

Subjektem neboli pachatelem tohoto trestného činu může být jakákoliv fyzická osoba. V souvislosti s dopravní nehodou a trestnou činností v dopravě se v převážné většině jedná o řidiče motorového vozidla, může jím být ovšem i jiný účastník silničního provozu, například cyklista nebo chodec apod. Dále jím může být i přepravovaná osoba, která zasáhla do řízení vozidla, v důsledku čehož došlo k dopravní nehodě. Může jím být ovšem i opravář, který opravoval vozidlo, a kvůli nesprávné opravě došlo k dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení jiné osoby. Opravář bude tudíž trestně odpovědný za vzniklý následek.³⁸

Ve druhém odstavci je uvedena kvalifikovaná skutková podstata trestného činu, která v návaznosti na základní skutkovou podstatu uvedenou v prvním odstavci zvyšuje závažnost tohoto činu. Pachatel se tohoto trestného činu dopustí tím, že z hlediska zavinění jako zvlášť přitěžující okolnosti, která zvyšuje trestní sazbu, poruší důležitou povinnost, která vyplývá z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce.³⁹ V případě, že pachatel naplní všechny znaky této skutkové podstaty dle § 143 odst. 2 trestního zákoníku, mu hrozí trest odnětí svobody na jeden rok až šest let.⁴⁰

Porušení důležité povinnosti není v trestním zákoníku nijak přesně definováno i přesto, že je tento pojem uveden i v jiných trestných činech. Význam i podmínky jeho použití postupně dovozuje judikatura Nejvyššího soudu při

³⁷ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 09.11.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1502–1503. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giy-daok7gqyf64dgge2dg>

³⁸ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 09.11.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1505–1506. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giy-daok7gqyf64dgge2dg>

³⁹ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 29.

⁴⁰ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 220.

kvalifikaci konkrétních skutků.⁴¹ Za porušení důležité povinnosti v dopravě přitom nemůžeme považovat porušení jakékoliv ustanovení zákona o silničním provozu. Je důležité, aby mezi tímto porušením a následkem byla příčinná souvislost.⁴² Mezi typické případy porušení důležité povinnosti uvádím například:

- řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,
- nepřiměřenou rychlost, především v zatáčce přejetí do protisměru jízdy,
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno (například nepřehledný úsek nebo místo, kde je toto předjíždění zakázáno dopravním značením),
- couvání s nákladním vozidlem bez zajištění řádně poučenou osobu,
- užití vozidla ve špatném technickém stavu (při vědomí, že účinnost brzdového systému neplní řádně svoji funkci),
- nedbání dopravního značení upravujícího přednost jízdy nebo jízdu přes železniční přejezd v případech, kdy je to zákonem zakázáno apod.⁴³

Jako příklad porušení důležité povinnosti zde uvedu Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 3. 2019, sp. zn. 7 Tdo 46/2019, kterým bylo odmítlo dovolání obviněného proti usnesení Krajského soudu v Ústí nad Labem pobočky v Liberci ze dne 19. 9. 2018, sp. zn. 31 To 254/2018, v trestní věci vedené u Okresního soudu v Liberci pod sp. zn. 2 T 9/2017.

Jednalo se o případ, kdy řidič nákladního motorového vozidla nesledoval dostatečně situaci v provozu a rovněž překročil nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec a narazil do odstaveného osobního vozidla, které nebylo označeno jako překážka v provozu. U tohoto odstaveného vozidla stál i muž, který na sobě neměl

⁴¹ Epravo.cz: MAMRILLA, Filip Mgr. *Porušení důležité povinnosti v dopravě jako předpoklad vzniku trestní odpovědnosti podle § 143 odst. 2 a § 148 odst. 1 trestního zákoníku*. [online]. 2019 [cit. 04.11.2022]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/poruseni-dulezite-povinnosti-v-doprave-jako-predpoklad-vzniku-trestni-odpovednosti-podle-143-odst-2-a-148-odst-1-trestniho-zakoniku-108879.html>

⁴² JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 221.

⁴³ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 11.11.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1507. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgge2dg>

oblečen oděv z retroreflexivního materiálu. Při této nehodě utrpěl muž stojící u vozidla smrtelná zranění, kvůli kterým zemřel. V odstaveném vozidle při nárazu navíc seděla žena, která utrpěla zranění, pro která byla omezena na obvyklém způsobu života po dobu delší než 7 dnů.

Ve třetím odstavci je uvedena kvalifikovaná skutková podstata. Pachatel se tohoto trestného činu dopustí tím, že jako zvlášť přitěžující okolností hrubě poruší zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy. Poslední odstavec je v návaznosti na odstavec tři, u kterého pachatel tohoto trestného činu způsobil těžší následek, který spočívá v usmrcení nejméně dvou osob.⁴⁴ Hrubým porušením zákonů je v tomto pojetí myšleno závažné porušení obvykle více povinností, které jsou obsaženy v jedné či více normách.⁴⁵ Při naplnění všech znaků skutkové podstaty, které jsou uvedeny jak v odstavci tři tak i čtyři, hrozí pachateli tohoto trestného činu dle § 143 odst. 3 trestního zákoníku trest odnětí svobody na dva roky až osm let a v případě § 143 odst. 4 trestního zákoníku mu hrozí trest odnětím svobody na tři roky až deset let.⁴⁶

Jako příklad hrubého porušení v souvislosti k odstavci tři uvádím Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2017 sp. zn. 7 Tdo 343/2014-25. Tímto usnesením bylo odmítnuto dovolání obviněného proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 2. 9. 2013, sp. zn. 6 To 229/2013, v trestní věci vedené u Okresního soudu v Chomutově pod sp. zn. 20 T 27/2012. Jednalo se o případ, kdy obviněný řidič v důsledku požití alkoholu před jízdou motorovým vozidlem v obci překročil nejvyšší dovolenou rychlost, nezvládl řízení a s vozidlem havaroval. Jeho spolujezdec v důsledku nepřipoutání se bezpečnostním pásem vypadl z vozidla a utrpěl zranění neslučitelná se životem.

4.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Skutková podstata tohoto trestného činu je uvedena v § 147 trestního zákoníku, který rozložen do tří odstavců. V prvním odstavci je uvedena základní

⁴⁴ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 41–44.

⁴⁵ DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR a kol. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 870.

⁴⁶ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 220.

skutková podstata tohoto trestného činu, ve kterém je uvedeno: „*Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*“⁴⁷

Objektem ochrany tohoto trestného činu, jak je uvedeno v § 145 trestního zákoníku, je lidské zdraví, čímž se rozumí obvyklá funkce lidského těla a všech orgánů.⁴⁸ Z hlediska objektivní stránky se jedná o poruchový trestný čin, u kterého je v podobě následku způsobena těžká újma na zdraví jiné osobě v důsledku nedbalostního jednání, která může být z hlediska jednání způsobena jak konáním, tak i opomenutím. Po subjektivní stránce je tento trestný čin spáchaný z hlediska zavinění z nedbalosti, a to jak vědomé, tak i nevědomé. Pachatelem tohoto trestného činu může být jakákoliv fyzická osoba. V souvislosti s dopravní nehodou a trestnou činností v dopravě se v převážné většině jedná o řidiče motorového vozidla, může jím být ovšem i jiný účastník silničního provozu, například cyklista nebo chodec apod.⁴⁹

Těžká újma na zdraví v tomto paragrafu není nijak přesně definována. Abychom zjistili, co se tímto pojmem rozumí, musíme se poohlédnout zpět do § 122 odst. 2 obecné části trestního zákoníku, kde je tento pojem uveden.

Těžkou újmu na zdraví se v tomto pojetí má na mysli, jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. A trestní zákoník uvádí, že za těchto podmínek se jedná o:

- zmrzačení,
- ztrátu nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- chromení údu,
- ztrátu nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- poškození důležitého orgánu,
- zohyzdění,

⁴⁷ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 230.

⁴⁸ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 16.11.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1528. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgge2dk>

⁴⁹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 16.11.2022] ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1559–1564. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgge2do>

- vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- mučivé útrapy,
- delší dobu trvající poruchu zdraví.⁵⁰

V tomto případě je ovšem nutné určit okolnosti, zda jde o těžké ublížení na zdraví, nebo ne. Významným kritériem v tomto ohledu je délka pracovní neschopnosti nebo zotavení, a to za předpokladu, že vážná porucha zdraví trvala minimálně po dobu šesti týdnů. Vychází se přitom z lékařských zpráv nebo z odborného vyjádření či znaleckého posouzení.

Ve druhém odstavci je uvedena kvalifikovaná skutková podstata. Pachatel se tohoto trestného činu dopustí způsobením následku, který je uveden v odstavci prvním tím, že poruší důležitou povinnost, která vyplývá z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce.⁵¹ Při naplnění všech znaků této skutkové podstaty hrozí pachateli dle § 147 odst. 2 trestního zákoníku trest odnětí svobody na šest měsíců až čtyři roky nebo peněžitý trest.⁵²

Porušení důležité povinnosti je blíže specifikováno v podkapitole 4.1 Usmrcení z nedbalosti.

Pro příklad zde uvedu Usnesení nejvyššího soudu ze dne 24.2.2022, sp. zn. 6 Tdo 43/2022, kterým bylo odmítnuto dovolání obviněného proti usnesení Městského soudu v Praze ze dne 16. 9. 2021, sp. zn. 8 To 239/2021, jako odvolacího soudu v trestní věci vedené u Obvodního soudu pro Prahu 9 pod sp. zn. 21 T 68/2021.

Jednalo se o případ, kdy obviněný řidič při couvání motorovým vozidlem, aniž by měl zařazen zpáteční rychlostní stupeň, se plně nevěnoval situaci v dopravě a zadní částí vozidla srazil chodkyni, která přecházela komunikaci. Při nárazu došlo u chodkyně k pádu na komunikaci a v souvislosti se střetem vozidla utrpěla zranění, kvůli kterým se léčila po dobu minimálně 6 týdnů. Pro svá zranění byla výrazně omezena v obvyklém způsobu života a byla částečně odkázána na pomoc druhé osoby.

⁵⁰JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 189.

⁵¹POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 46–47.

⁵²JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 230.

V posledním odstavci je uvedena základní skutková podstata, ve které však pachateli hrozí ještě přísnější trest, a to v případě, že hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických zákonů je způsobena těžká újma nejméně dvěma osobám.⁵³ Naplněním všech znaků této skutkové podstaty hrozí pachateli dle § 147 odst. 3 trestního zákoníku trest odnětí svobody na dva roky až osm let.⁵⁴

Hrubým porušením zákonů se rozumí intenzivní porušení zákonné normy nebo norem, musí však jít o závažnější porušení předpisů, než je porušení důležité povinnosti v souladu s odstavcem dvě. Jedná se tak o případy, kdy je porušeno více norem daného dopravního předpisu. Příkladem může být řízení motorového vozidla, jehož řidič je pod vlivem alkoholu, při jízdě výrazně překračuje nejvyšší dovolenou rychlost a k jízdě použil vozidlo, o kterém ví, že mu řádně nefunguje brzdový systém.⁵⁵

4.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti

Skutková podstata tohoto trestného čin je uvedena v § 148 trestního zákoníku, který je rozložen do dvou odstavců. V prvním odstavci je uvedena základní skutková podstata tohoto trestného činu a píše se v něm: „*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.*“⁵⁶

Rozborem jednotlivých znaků této skutkové podstaty bychom dospěli ke stejnému výsledku, jak je uvedeno v podkapitole 4.2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti. Rozdíl zde lze spatřit v objektivní stránce, která spočívá v tom, že pachatel jiné osobě ublíží na zdraví, tím že poruší důležitou povinnost, která

⁵³ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 48.

⁵⁴ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 231.

⁵⁵ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 17.11.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1565. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgge2do>

⁵⁶ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 232.

vyplývá z jeho zaměstnání, povolání nebo funkce nebo která mu je uložena podle zákona.⁵⁷

Ublížení na zdraví je definováno v § 122 odst. 1 trestního zákoníku a rozumí se tím „*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.*“⁵⁸

Poruchou zdraví se přitom rozumí, že u poškozené osoby dochází ke změně zdravotního stavu v podobě zhoršení jeho tělesných a duševních funkcí, které poškozenému znesnadňují jeho obvyklý způsob života. Ovšem ne každá porucha zdraví je automaticky brána jako ublížení na zdraví, podle trestního zákoníku. Jedná se například o drobné oděrky, přechodné bolesti, nevolnost apod. Tyto skutečnosti by musely být podloženy například zprávou od lékaře, znaleckým posudkem. Aby se jednalo o ublížení na zdraví ve smyslu trestního zákoníku, musí se jednat o změněný zdravotní stav, který se vyznačuje například omezením pohyblivosti, upoutáním na lůžko, déle trvajících bolestmi apod. Důležitým kritériem, zda se jedná o ublížení na zdraví či nikoliv, je pracovní neschopnost poškozené osoby. Není to ovšem jediné kritérium, je potřeba posuzovat všechny okolnosti, pro které byla osoba výrazně omezena v obvyklém způsobu života, a to komplexně a individuálně v každém jednotlivém případě. Přičemž znesnadnění obvyklého způsobu života u poškozené osoby nesmí trvat jen zcela krátkou dobu. Judikatura uvádí, že tato doba musí trvat nejméně sedm kalendářních dnů. Tato doba může být i kratší, avšak za předpokladu, že po tuto dobu výrazná porucha zdraví trvala. Není ovšem nezbytné, aby se poškozený podrobil lékařskému ošetření.⁵⁹

Ve druhém odstavci se pachatel tohoto trestného činu dopustí tím, že v důsledku hrubého porušení zákonů ochrany životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony ublíží na zdraví

⁵⁷ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 52.

⁵⁸ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 189.

⁵⁹ DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR a kol. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 781.

nejméně dvěma osobám. V případě, že pachatel naplní všechny znaky této skutkové podstaty, hrozí mu dle § 148 odst. 2 trestního zákoníku trest odnětí svobody až na tři roky.⁶⁰

Trestné činy Ublížení na zdraví z nedbalosti a Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti se řadí mezi nejčtenější trestné činy, které jsou v dopravě spáchány, a tvoří velké procento z celkové kriminality u trestných činů proti zdraví.⁶¹

4.4 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Skutková podstata tohoto trestného činu je uvedena v § 151 trestního zákoníku, ve kterém je uvedeno: „*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.*“⁶²

Objektem ochrany tohoto trestného činu je život a zdraví osob. Objektivní stránka spočívá v neposkytnutí pomoci osobě, která při dopravní nehodě utrpěla újmu na zdraví, na které měl pachatel účast. Výjimkou by v tomto ohledu byla skutečnost, že by osoba, která má povinnost poskytnout pomoc, vystavovala sebe či někoho jiného nebezpečí. Za toto nebezpečí ovšem nelze považovat nebezpečí možného trestního stíhání dle výše uvedené skutkové podstaty u řidiče dopravního prostředku, který měl na dopravní nehodě vinu.⁶³

Jedná se o speciální skutkovou podstatu ve vztahu k § 150 trestního zákoníku, které se od sebe odlišují specifickým původem nebezpečí, které povinnost poskytnout pomoc vyvolalo. Tím je myšlena účast na dopravní nehodě. Dále se liší charakterem vzniklé újmy, která vyvolala povinnost poskytnout pomoc. Přitom tato újma na zdraví může být méně závažná než újma, která naplňuje znaky ublížení na zdraví. Musí se však jednat o újmu, která vyžaduje poskytnutí pomoci. V případě, že dojde například jen k drobné odřenině, kterou by si

⁶⁰ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 232.

⁶¹ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 51.

⁶² JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 238.

⁶³ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 20.11.2022] ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1598–1600. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgge2tc>

poškozená osoba byla schopna ošetřit sama, nebude se jednat o újmu dle trestního zákoníku.⁶⁴

Povinnost poskytnout potřebnou pomoc se vztahuje zejména na řidiče dopravního prostředku, který dopravní nehodu zavinil, nicméně tato povinnost se vztahuje i na řidiče ostatních dopravních prostředků, kteří dopravní nehodu nezavinili, ale postačuje, že k ní svou účastí přispěli.⁶⁵

Pachatelem (subjektem) výše uvedeného trestného činu může být pouze řidič dopravního prostředku, který měl na dopravní nehodě účast, přičemž se nemusí jednat pouze o řidiče motorového vozidla. Může jím být i řidič nemotorového vozidla, například cyklista.⁶⁶ Po subjektivní stránce je tento trestný čin z hlediska zavinění spáchaný úmyslně.⁶⁷

Pro příklad zde uvedu usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 3. 2019, sp. zn. 8 Tdo 136/2019. Tímto usnesením se odmítlo dovolání obviněného proti usnesení Krajského soudu v Ostravě ze dne 29. 8. 2018, sp. zn. 6 To 110/2018, jako odvolacího soudu v trestní věci vedené u Okresního soudu v Opavě pod sp. zn. 4 T 183/2016.

Jednalo se o případ, ve kterém řidič pod vlivem alkoholu řídil motorové vozidlo a v důsledku nepřiměřené rychlosti a nepozornosti narazil do jiného vozidla, ve kterém v době nárazu cestovaly dvě osoby, které při této dopravní nehodě utrpěly zranění. Od této dopravní nehody ujel i přesto, že měl vozidlo tak poškozeno, že v důsledku defektu zanechával na vozovce stopy. Tento řidič byl následně vypátrán policejní hlídkou a bylo zjištěno, že v době nehody, měl v krvi více než 1 g/kg alkoholu.

⁶⁴ DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR a kol. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 901–902.

⁶⁵ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 92.

⁶⁶ DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR a kol. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 902.

⁶⁷ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 20.11.2022] ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1599. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrjgpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgge2tc>

4.5 Obecné ohrožení z nedbalosti

Skutková podstata tohoto trestného činu je uvedena V hlavě VII. zvláštní části trestního zákoníku, a to v § 273 trestního zákoníku, který je rozložen do čtyř odstavců. V prvním odstavci je uvedena základní skutková podstata tohoto trestného činu a je v něm uvedeno: *„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.“*⁶⁸

Objektem ochrany u tohoto trestného činu je život, zdraví a v neposlední řadě se zde může jednat i o majetek. Subjektem neboli pachatelem je ta fyzická osoba, která po stránce objektivní svým jednáním obecné ohrožení způsobí, zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění. Jak je uvedeno v prvním odstavci jedná se o nedbalostní trestný čin, který je po subjektivní stránce zaviněný z nedbalosti, a to jak vědomé, tak i nevědomé.⁶⁹ V oblasti dopravy je pachatelem v převážné míře řidič motorového vozidla, který řídí hlavně vozidla, která jsou určena pro hromadnou přepravu osob, může jím být například autobus či mikrobus. Může jít také i o nákladní vozidla, která převážejí nebezpečný náklad nebo jsou uzpůsobena pro přepravu většího počtu lidí na korbě.⁷⁰ Příkladem může být nákladní vozidlo, které je uzpůsobeno k přepravě většího počtu osob na korbě, tedy vojenské nákladní vozidlo, které slouží k převozu většího počtu vojáků.

Obecným nebezpečím se rozumí takový stav nebo situace, při které lidem hrozí nebezpečí smrti nebo těžká újma na zdraví nebo při kterém vznikne na cizím majetku škoda velkého rozsahu. Aby byla naplněna skutková podstata obecného ohrožení z nedbalosti, musí nebezpečí hrozit bezprostředně a konkrétně, musí mu

⁶⁸ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, s 421.

⁶⁹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 22.11.2022] ISBN 978-80-7400-428-5, str. 2781-2783. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dggj3tg>

⁷⁰ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 62.

být vystaveno nejméně sedm lidí a škoda na majetku musí dosáhnout výše minimálně 5.000.000 Kč. Do této škody se přitom započítávají i náklady, které slouží například na nápravu vzniklých škodlivých následků, které vznikly v příčinné souvislosti s obecně nebezpečnou událostí.⁷¹ Dle dnešní právní úpravy je škoda velkého rozsahu stanovena na minimálně 10.000.000 Kč.⁷²

Zbylé tři odstavce se vztahují ke kvalifikované skutkové podstatě, které zvyšují závažnost tohoto trestného činu. Druhý odstavec je rozdělen na tři písmena. V písmeně a) se vyžaduje způsobení těžšího následku, kterým je těžká újma na zdraví alespoň jedné osobě. V písmeně b) se pachatel toho trestného činu dopustí tím, že poruší důležitou povinnost, která vyplývá z jeho zaměstnání, povolání, nebo funkce nebo která je mu uložena podle zákona. V písmeně c) se jedná o způsobení značné škody na majetku, kterou se rozumí škoda ve výši nejméně 500.000 Kč.⁷³ Dle aktuálního znění trestního zákoníku se značnou škodou podle § 138 trestního zákoníku rozumí škoda, která dosahuje částky minimálně 1.000.000 Kč.⁷⁴ V případě, že pachatel naplní znaky této skutkové podstaty, hrozí mu dle § 273 odst. 2 trestního zákoníku trest odnětí svobody na šest měsíců až šest let nebo zákaz činnosti.⁷⁵

Pro příklad zde uvedu Usnesení Nevyššího soudu ze dne 29.08.2018, sp. zn. 4 Tdo 999/2018, kterým se odmítlo dovolání obviněného proti rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 10. 4. 2018, sp. zn. 9 To 30/2018, v trestní věci vedené u Okresního soudu Plzeň-jih pod sp. zn. 1 T 62/2017.

Jednalo se o případ, ve kterém řidič autobusu, v němž se nacházela jedna cestující, při přejíždění železničního přejezdu zastavil před křižovatkou na pozemní komunikaci takovým způsobem, že zadní část autobusu zasahovala do železničního přejezdu. Následně došlo ke spuštění signalizace železničního přejezdu, na kterou řidič nijak nereagoval. V důsledku toho došlo ke střetu lokomotivy, která byla řízena strojvedoucím. Tato lokomotiva měla pět drážních

⁷¹ DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR a kol. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2175–2179.

⁷² § 138 zákona. č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* v posledním znění

⁷³ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 60.

⁷⁴ § 138 zákona. č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* v posledním znění

⁷⁵ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 421.

vozidel, ve kterých cestovalo nejméně 17 osob. Došlo ke střetu lokomotivy s výše uvedeným autobusem, který zadní částí zasahoval do železničního přejezdu. V důsledku nárazu došlo ke zranění cestující v autobuse, která pro svá zranění byla podstatně omezena v obvyklém způsobu života po dobu, která nepřesahovala 6 týdnů. V souvislosti s touto nehodou došlo i ke způsobení hmotné škody, která celkově přesáhla částku 3 miliony Kč.

Jedná se o vzorový příklad, u kterého došlo k naplnění skutkové podstaty dle § 273 odst. 2 písm. b), c) trestního zákoníku. A to vzhledem k tomu, že nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví bylo vystaveno minimálně 19 osob a došlo ke způsobení značné škody na majetku, která přesáhla částku 3 milionů korun.

Odstavec tři obsahuje opět kvalifikovanou skutkovou podstatu, která zvyšuje závažnost tohoto trestného činu. V případě jednání, které je uvedeno v prvním odstavci, je způsobena smrt jiné osobě. Případně jednáním, které je uvedeno v odstavci 2 písm. b) výše uvedené skutkové podstaty tohoto trestného činu, je způsoben těžší následek v podobě škody velkého rozsahu nebo těžké újmy na zdraví. U čtvrtého odstavce je hlavním předpokladem v návaznosti na odstavec 2 písm. b) způsobení těžšího následku, kterým je usmrcení jiné osoby.⁷⁶ Jestliže pachatel naplní znaky této skutkové podstaty, hrozí mu dle § 273 odst. 3 trestního zákoníku, trest odnětí svobody na dva roky až osm let nebo peněžitý trest a podle § 273 odst. 4 trestního zákoníku, trest odnětí svobody na tři roky až deset let.⁷⁷

4.6 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Dle mého názoru se nepochybně jedná o jeden z nejnebezpečnějších trestných činů, se kterým se v provozu na pozemní komunikaci můžeme setkat, a to jak při běžném řízení vozidla, tak v souvislosti s dopravní nehodou, u které bývají následky většinou velmi závažné. Řidiči jednájí pod vlivem návykové látky zkratovitě, výrazně se prodlužuje jejich reakční doba, ale hlavně v určitých případech ztrácejí pud sebezáchovy. Velmi často dochází k tomu, že se Policie

⁷⁶ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 61.

⁷⁷ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 421.

České republiky setká i s takovými řidiči, kteří se jakýmkoliv způsobem snaží vyhnout kontrole, a to i za cenu, že ohrozí to nejcennější, co naše společnost ctí a váží si toho. Tím je myšlen život, zdraví a v neposlední řadě majetek.

Skutková podstata tohoto trestného činu je uvedena v hlavě VII. zvláštní části trestního zákoníku, a to konkrétně v § 274, který rozložen do dvou odstavců. V prvním odstavci je uvedena základní skutková podstata tohoto trestného činu. Zde je uvedeno: „*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.*“⁷⁸

Objektem ochrany tohoto trestného činu je život a zdraví osob a v neposlední řadě majetek. Objektivní stránka spočívá ve vykonávání zaměstnání nebo jiné činnosti ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si osoba pachatele přivodila vlivem návykové látky. Subjektem neboli pachatelem tohoto trestného činu je jakákoliv fyzická osoba, která se tohoto trestného činu z hlediska zavinění, tedy po subjektivní stránce dopustí úmyslně.⁷⁹

Co je to návyková látka, uvádí § 130 trestního zákoníku ve své obecné části a rozumí se jí „*alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.*“⁸⁰

Alkoholickým nápojem se rozumí jakákoliv lihovina, víno, pivo nebo jiný než zde uvedený nápoj, který obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu. Omamnou látkou je taková látka, u které je nebezpečné, že dojde k jejímu návyku, vlivem kterého bude docházet k psychickým změnám. Psychotropní látkou se rozumí taková, která výrazně ovlivňuje psychiku člověka. Poslední skupinou jsou

⁷⁸ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 423.

⁷⁹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 29.11.2022] ISBN 978-80-7400-428-5. s. 2790–2793. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dgggi3ti>

⁸⁰ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 202.

látky ostatní, které jsou volně dostupné, například ředidlo. To může také nepříznivě ovlivnit psychiku a chování osoby.⁸¹

V prvním odstavci je uveden pojem stav vylučující způsobilost. Rozumí se jím takový stav, kterým se důsledku užití návykové látky ztrácí schopnost bezpečně vykonávat určitou činnost.⁸² V trestním zákoníku zákonnou definici, která by konkretizovala, co je to stav vylučující způsobilost, nenajdeme. Na každého člověka totiž návyková látka působí odlišně a při provozování určité činnosti ho rozdílně ovlivňuje. Bude zde nutné zkoumat jednotlivé případy, jak moc byla ovlivněna schopnost pachatele vykonávat určitou činnost v souvislosti s užitím návykové látky. Podle lékařských poznatků se ovšem dovozuje, že ani velmi dobrý řidič není schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, pokud u něj hladina alkoholu v krvi dosáhne hodnoty minimálně 1,00 g/kg (1 promile).⁸³ V tomto případě se tedy bude řidič nacházet ve stavu, který vylučuje způsobilost řízení motorového vozidla.

U návykové látky jiné, než je alkohol, se tento stav posuzuje na základě znaleckého posudku nebo odborného vyjádření z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie. Řidič se při řízení motorového vozidla nachází ve stavu vylučujícím způsobilost ve chvíli, kdy koncentrace této látky v krvi dosáhne nejméně níže uvedených hodnot:

- „10 ng/ml delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC),
- 150 ng/ml methamfetaminu,
- 150 ng/ml amfetaminu,
- 150 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDMA),
- 150 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDA),
- 75 ng/ml kokainu,
- 200 ng/ml morfinu.“⁸⁴

⁸¹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 29.11.2022] ISBN 978-80-7400-428-5, str. 1381. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrjgpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dggezta>

⁸² DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR a kol. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2195.

⁸³ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 30.11.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 2790. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrjgpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dggi3t>

⁸⁴ stanovisko Trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020.

Ve druhém odstavci je uvedena kvalifikovaná skutková podstata tohoto trestného činu, a to v písmeně a), při kterém v návaznosti na odstavec první se pachatel tohoto trestného činu dopustí tím, že způsobí dopravní nehodu, havárii, jinou dopravní nehodu, jiné osobě ublíží na zdraví nebo způsobí větší škodu na majetku, popř. způsobí jiný zvláště závažný následek. Písmeno b) odkazuje na přitěžující okolnost, která se vztahuje zejména na řidiče, kteří tuto činnost vykonávají jako povolání. Do této skupiny řadí například řidič autobusu. Písmeno c) se vztahuje na pachatele, který byl za poslední dva roky za tento trestný čin odsouzen, popř. byl z výkonu trestu za takový trestný čin propuštěn.⁸⁵ V případě, že pachatel naplní znaky této skutkové podstaty, hrozí mu dle § 274 odst. 2 trestního zákoníku trest odnětí svobody na šest měsíců až tři roky, peněžitý trest nebo zákaz činnosti.⁸⁶

Pro příklad zde uvedu usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. 5. 2014, sp. zn. 3 Tdo 512/2014. Tímto usnesením se odmítlo dovolání obviněného proti rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 3. 4. 2013, sp. zn. 6 To 60/2013, jako soudu odvolacího v trestní věci vedené u Okresního soudu v Ústí nad Labem pod sp. zn. 5 T 136/2012.

Jednalo se o případ, při kterém řidič ve stavu vylučujícím způsobilost k jízdě, do kterého se před ní přivodil požitím alkoholu a jiné návykové látky. S vozidlem havaroval proto, že výrazně překročil rychlost v obci a nezvládl řízení na mokré komunikaci. Při této nehodě utrpěla spolujezdkyně, která v době havárie seděla na místě spolujezdce, zranění, která byla neslučitelná se životem, a na místě nehody zemřela.

4.7 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Skutková podstata tohoto trestného činu je uvedena v hlavě X. zvláštní části trestního zákoníku, konkrétně v § 337, který je rozložen na čtyři odstavce.

Základní skutková podstata tohoto trestného činu, která se vztahuje na řidiče motorového vozidla, je uvedena v odstavci prvním v písmenu a), kde je uvedeno: „*Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného*

⁸⁵ POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1, str. 83.

⁸⁶ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 423.

orgánu veřejné moci tím, že 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.“ V případě naplnění znaků této skutkové podstaty hrozí pachateli trest odnětí svobody až na dva roky.⁸⁷

Objektem ochrany tohoto trestného činu je zájem na řádném výkonu soudů, popřípadě dalších orgánů moci veřejné. Pachatelem tohoto trestného činu může být v tomto případě pouze osoba, ke které se toto rozhodnutí vztahuje. Po subjektivní stránce, je tento trestný čin spáchaný úmyslně.⁸⁸

Zákaz výkonu činnosti je možno uložit na dobu jednoho roku až deseti let rozhodnutím soudu nebo na dobu v celkové délce až dva roky (státním orgánem ve správním řízení). Pachatel v tomto případě nesmí po dobu výkonu trestu zákazu činnosti, který spočívá v zákazu řízení všech motorových vozidel, řídit jakékoliv motorové vozidlo.⁸⁹ Co se týká odnětí příslušného oprávnění, podle jiného právního předpisu byla tato možnost postihu rozšířena účinností nového trestního zákoníku. V souvislosti s dopravou je tak možno trestně stíhat toho, komu bylo odňato řidičské oprávnění z důvodu pozbytí zcela zdravotní způsobilosti nebo zcela odborné způsobilosti, jak je uvedeno v § 94 odst. 1 písm. a) nebo b) zákona o silničním provozu.⁹⁰ Za odnětí příslušného oprávnění podle jiného právního předpisu je dle výše uvedené skutkové podstaty třeba považovat také pozbytí řidičského oprávnění, a to konkrétně u řidiče, který dosáhl 12 trestných bodů a v souladu s ust. § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu mu bylo obecním úřadem s rozšířenou působností doručeno oznámení a výzva k odevzdání řidičského průkazu, případně mezinárodního průkazu.⁹¹ „*Skutkovou podstatu přečinu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní podle § 337 odst.*

⁸⁷ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 504–505.

⁸⁸ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. [cit. 09.12.2022]. ISBN 978-80-7400-428-5, str. 3186. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xhgys7giydaok7gqyf64dggmzto>

⁸⁹ VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA a kol. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4, str. 698.

⁹⁰ DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR a kol. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4, str. 2648.

⁹¹ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 508.

1 písm. a) tr. zákoníku naplní pachatel, který jako řidič podle § 123c odst. 3 a § 123d odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, pozbyl řidičské oprávnění na základě rozhodnutí orgánu veřejné moci a řídil motorové vozidlo v době do jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle tohoto zákonného ustanovení.“⁹²

V souvislosti s dopravní nehodou zde uvedu pro příklad Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 3. 2020, sp. zn. 7 Tdo 213/2020, kterým se odmítlo dovolání obviněného proti usnesení Krajského soudu v Ostravě ze dne 31. 10. 2019, sp. zn. 6 To 291/2019, v trestní věci vedené u Okresního soudu v Novém Jičíně pod sp. zn. 20 T 92/2019.

Jednalo se o případ, ve kterém řidič motorového vozidla nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění a své vozidlo vědomě řídil i přesto, že měl pravomocně uložený trest zákazu činnosti, který spočíval v zákazu řízení motorových vozidel. Při jízdě nedal přednost vozidlu, které jelo po hlavní silnici. V důsledku nerespektování přednosti došlo k dopravní nehodě a ke zranění poškozeného, které si vyžádalo léčení v trvání asi jednoho měsíce. Řidič vozidla z místa dopravní nehody utekl, aniž by se přesvědčil o rozsahu zranění poškozeného a neposkytl mu potřebnou pomoc.

⁹² Usnesení velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 18. 9. 2013, sp. zn. 15 Tdo 876/2013.

5 Dokazování dopravních nehod

Dokazování je uvedeno v hlavě páté zákona č. 141/1961 Sb., Zákon o trestním řízení soudním (trestní řád), a to konkrétně v § 89 až § 118 trestního řádu.

Dokazováním, jak uvádí trestní řád, „se rozumí zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení, jehož úkolem je umožnit těmto orgánům poznání skutečností, které jsou důležité pro jejich rozhodnutí.“⁹³ Zásadním úkolem trestního řízení je přitom zjistit, zda se skutek stal, jestli je tento skutek trestným činem a kdo je pachatelem. K tomu je také potřeba rozpoznat okolnosti, které k trestné činnosti vedly nebo umožnily její spáchání. Skutek mohou orgány činné v trestním řízení poznat jen tak, že si ho zrekonstruují, a to postupem, který je upraven trestním řádem a nazývá se dokazování.⁹⁴

Dokazování je procesně upravený postup orgánů činných v trestním řízení a dalších subjektů, přičemž tento proces dokazování můžeme rozdělit následovně na:

- vyhledávání důkazů,
- provádění a procesní zajištění důkazů,
- prověření a hodnocení důkazů.⁹⁵

V této části práce se zaměřím na důkazní prostředky, jako jsou ohledání, výslech obviněného a svědka, znalecké dokazování a ve stručnosti zvláštní způsoby dokazování.

5.1 Ohledání

Jedná se o jeden z důkazních prostředků, jehož účelem je za pomoci přímého pozorování a dokumentace objasnit průběh a výsledky skutečností, které jsou významné pro trestní řízení. Ve své podstatě se jedná o neodkladný a neopakovatelný úkon, který se zpravidla provádí v nejranějším stádiu trestního

⁹³ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 797.

⁹⁴ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 363.

⁹⁵ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, ISBN 978-80-7380-677-4, str. 246.

řízení.⁹⁶ Ohledání místa dopravní nehody se přitom provádí i v případě, že v souvislosti s dopravní nehodou dojde k přestupkovému jednání.

Obecná úprava ohledání je uvedena v § 113 trestního řádu a dále je konkretizována například v § 114, § 115, § 116 nebo v § 158 odst. 3 písm. d) trestního řádu.⁹⁷ Ohledání místa dopravní nehody má prioritní význam, z důvodu zjištění, zda se jedná o trestný čin a stanovení jeho pachatele.⁹⁸

Před samotným ohledáním místa dopravní nehody se v rámci prvotních úkonů zjišťuje zdravotní stav osob, které měly přímou účast na dopravní nehodě. V rámci tohoto se provádí i zjištění, zda některý z účastníků není pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Postup policie na místě dopravní nehody a v dopravě obecně upravuje Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

„Účelem ohledání místa dopravní nehody je zjištění a zajištění stop a dalších důkazů a informací, které jsou významné pro stanovení příčiny dopravní nehody a případného zavinění pachatele.“⁹⁹ Místo dopravní nehody se přitom musí ohledat co nejpodrobněji kvůli zajištění všech důkazů, které mohou objasnit příčinu dopravní nehody, a případné zavinění jednotlivých účastníků. Při ohledání platí zásada systematického a důsledného ohledání. Místo dopravní nehody je totiž rozhodujícím nositelem informací (důkazů), které slouží pro její objasnění. Celistvost ohledání místa dopravní nehody rovněž závisí na náležitém vymezení prostoru ohledání. Tento prostor se musí vytyčit dostatečně široce, aby byly zahrnuty veškeré důležité objekty, které mohou být na místě dopravní nehody nalezeny. Proto nebude místem ohledání pouze pozemní komunikace, která obsahuje značné množství stop, které na ní vznikly bezprostředně před nehodou, ale i místa k ní přilehlá.¹⁰⁰

⁹⁶ DRAŠTÍK, Antonín, Jaroslav FENYK a kol. *Trestní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-600-7, str. 977.

⁹⁷ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4, str. 286.

⁹⁸ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 447.

⁹⁹ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 286.

¹⁰⁰ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 286–287.

Stopy, které ohledáním místa dopravní nehody můžeme nalézt, můžeme rozdělit na následující skupiny.

- Stopy na vozovce, kam můžeme zařadit stopy jízdy vozidla, stopy brzdění, blokovací stopy, smykové stopy, stopy dření a vlečení, dále stopy po obuvi a v neposlední řadě stopy biologické a stopy různých kapalin.
- Stopy na zúčastněných vozidlech. Jedná se zejména o různé deformace a destrukce vozidel, které se odvíjejí od intenzity nárazu, dále se jedná o různé škrábance nebo otěry vozidel a v neposlední řadě o stopy, které se nacházejí uvnitř vozidla (deformace volantu nebo přístrojové desky, případně i biologické stopy od poraněných či usmrčených osob a jiné). S tím souvisí ohledání motorového vozidla, na které se v praxi často zapomíná (můžeme zde zařadit základní charakteristiku vozidla, jako typ, barvu, RZ, postavení a zaměření vozidla, rozsah poškození, detailní popis vnějších částí vozidla nebo podrobný popis interiéru).
- Stopy na pevných objektech. Jde o stopy při nárazu na pevnou překážku, které se nachází mimo pozemní komunikaci, například při nárazu do domu, sloupu veřejného osvětlení, stromu apod.
- Stopy na těle oběti. Zejména se jedná o rozsáhlá vnitřní a vnější zranění pozorovatelná pouhým okem, a také zjištěná podrobnou prohlídkou lékařem v nemocnici. Kromě stop na těle oběti se jedná i o stopy na jeho oblečení, například stopy vlečení těla vozidlem po komunikaci (např. prodřené oblečení), otisky pneumatik anebo stopy nárazu vozidla apod.¹⁰¹

Součástí každého ohledání, jak je uvedeno v § 113 odst. 2 trestního řádu, je protokol o ohledání, který poskytuje úplný a věrný obraz předmětu ohledání, ke kterému se přikládají fotografie, náčrtky a další pomůcky.¹⁰²

¹⁰¹ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 288–292.

¹⁰² ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád. Komentář*. 7. vydání. [online]. Praha: C. H. Beck, 2013. [cit. 22.01.2023]. ISBN 978-80-7400-465-0, str. 1630. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgnpwk5tlge3c443cl4ytsnrri4ytimk7obtdcmjt>

5.2 Výslech obviněného a svědka

U dopravní nehody se výslech účastníků provádí již na počátku vyšetřování vzniklé dopravní nehody. Při výslechu musí být postupováno takticky a musí být veden u každého účastníka objektivně.¹⁰³ Při výslechu je nejdůležitějším faktorem získání informací z paměťových stop osob, které se dopravní nehody zúčastnily nebo ji zpozorovaly.

K zaznamenání těchto informací, které mají významné místo v rámci dokazování příčin dopravní nehody a jejich viníků, se tyto osoby prvotně vyzvou k podání vysvětlení, o kterém je následně sepsán úřední záznam. Toto vysvětlení může být požadováno v souladu s ust. § 61 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky.¹⁰⁴ V případě, že v souvislosti s dopravní nehodou je důvodné podezření, že došlo ke spáchání trestného činu, v rámci postupu před zahájením trestního stíhání se podání vysvětlení provede v souladu s ust. § 158 trestního řádu, o kterém se v případě, že toto vysvětlení není svojí povahou neodkladného a neopakovatelného úkonu, sepíše úřední záznam.¹⁰⁵

Trestní řád následně jako důkazní prostředky uvádí výslech obviněného a výslech svědka.

Výslech obviněného

Výslech obviněného upravuje § 91 až § 95 trestního řádu. Obviněného označujeme jako osobu, proti které se vede trestní stíhání, přičemž „*Smyslem výslechu obviněného je zjistit jeho stanovisko k vlastnímu předmětu obvinění, případně získat další informace, které mohou přispět k objasnění skutku*“¹⁰⁶

Jak je uvedeno v § 90 trestního řádu, si osoba, která provádí výslech, zajišťuje přítomnost osoby obviněné předvoláním nebo předvedením. Prvnímu výslechu osoby obviněné předchází:

- zjištění její totožnosti,
- objasnění podstaty obvinění,

¹⁰³ RYBÁŘ, Miroslav a kol. *Kriminalistika: metodika vyšetřování vybraných druhů trestných činů: (vybrané kapitoly pro studenty povinně volitelného předmětu právnických fakult)*. Plzeň: Nava, 2008. ISBN 978-80-7211-275-3, str. 32.

¹⁰⁴ § 61 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky v posledním znění.

¹⁰⁵ § 158 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád) v posledním znění.

¹⁰⁶ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4, str. 260.

- poučení obviněného ve smyslu § 91 odst. 1 trestního řádu o jeho právech.¹⁰⁷

Samotným výsledkem je přitom důležité získat odpovědi na sedm kriminalistických otázek (Kdo?, Co?, Kdy?, Kde?, Jak?, Čím?, Proč?).

Výslech obviněného přitom můžeme rozdělit na tři části, a to na část monologu (možnost obviněného souvisle vypovídat o faktech, která jsou předmětem obvinění), část dialogu (vyslýchající v této fázi zjišťuje skutečnosti, které obviněný neuvedl, a odstraňuje rozpory a nesrovnalosti, o kterých se vyjádřil) a závěrečnou část (sepsání protokolu výpovědi obviněného, který mu je po skončení výslechu předložen k přečtení nebo mu je na jeho žádost přečten).¹⁰⁸

V souvislosti s dopravní nehodou se provedeným výslechem zjišťují například tyto skutečnosti (praxe v řízení motorových vozidel, zdravotní stav, způsobilost k řízení vozidla, užití alkoholu či jiné návykové látky před jízdou, účel a délka jízdy, dopravní situace, technický stav vozidla, chování ostatních účastníků nehody, objasnění vzniku a průběh dopravní, případně další skutečnosti, které jsou důležité pro objasnění).¹⁰⁹

Výslech svědka

Výslech svědka upravuje § 97 až § 104 trestního řádu. Svědka můžeme označit jako osobu, která se odlišuje od osoby obviněné a která byla orgánem činným v trestním řízení vyzvána k výpovědi ke skutečnostem, které vnímala svými smysly. Svědek je z tohoto důvodu jinou osobou nezastupitelný.¹¹⁰

Výslech svědka a jeho průběh je prakticky totožný s výslechem obviněného. V úvodní části se zjišťuje totožnost svědka, jaké jsou poměry ve vztahu k obviněnému, a poučí se o jeho právech a povinnostech. Následuje část výslechu, u které v zásadě platí stejné principy výslechu jako u výslechu obviněného (monolog, dialog, závěrečná část).¹¹¹

¹⁰⁷ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 400.

¹⁰⁸ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4, str. 262-263.

¹⁰⁹ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 297-298.

¹¹⁰ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 405.

¹¹¹ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4, str. 267-268.

Výslechem se přitom zaměřujeme na zodpovězení otázek typu (například kde se při dopravní nehodě nacházel a jak ji viděl, jakou vykonával činnost, kam se přesouval, pakliže seděl ve vozidle, tak na jakém místě, jestli mu něco bránilo ve výhledu apod.).¹¹²

5.3 Znalecké dokazování (odborné vyjádření, znalecký posudek)

Znaleckou činnost v rámci trestního řízení upravuje § 105 až § 111 trestního řádu. A dále se tato činnost řídí zákonem č. 254/2019 Sb., Zákon o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech, kterým se novelizoval zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících.

V rámci dokazování se zde můžeme setkat se dvěma pojmy, a to odborné vyjádření a znalecký posudek. Rozdíl lze spatřovat v tom, že odborné vyjádření se považuje za listinný důkazní prostředek ve smyslu ust. § 112 trestního řádu, kdežto znalecký posudek je samostatným důkazním prostředkem ve smyslu ust. § 89 odst. 2 trestního řádu.¹¹³

Orgán činný v trestním řízení, pakliže je třeba odborných znalostí pro objasnění skutečností důležitých pro trestní řízení, si nejprve vyžádá odborné vyjádření. V případě, že takový postup pro složitost posuzované otázky není postačující, orgán činný v trestním řízení a v řízení před soudem, předseda senátu přibere opatřením znalce.¹¹⁴

Rozdíl mezi odborným vyjádřením a znaleckým posudkem není jen v tom, že se jedná o dva rozdílné důkazní prostředky, ale i například v tom, že žádný právní předpis nestanovuje závazným způsobem obsah a formální náležitosti odborného vyjádření, jak je tomu u znaleckého posudku. V praxi se objevují jako zjednodušené varianty znaleckého posudku (většinou neobsahují postup znaleckého zkoumání, popis metod a prostředky, které byly použity, jak je tomu

¹¹² CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 296.

¹¹³ DRAŠTÍK, Antonín, Jaroslav FENYK a kol. *Trestní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-600-7, str. 944-945.

¹¹⁴ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 432.

u znaleckého posudku a orgány činnými v trestním řízení jsou obtížně přezkoumatelné).¹¹⁵

Odborné vyjádření se přitom v praxi využívá v jednodušších a méně závažných případech, kde není kladena až tak velká náročnost na odbornost a vědomosti osoby podávající odborné vyjádření. V rámci trestního řízení, při posuzování skutečností, které jsou pro toto řízení důležité, však vyžadují jistou míru odborných znalostí. Jedná se především o oblast dokazování, které se týkají rozboru krve na množství alkoholu, lékařský posudek méně závažných zranění, kde je postačující odborné vyjádření lékaře specialisty, a jiné.¹¹⁶

Co se týká osoby znalce, jedná se o osobu odlišnou od strany procesu a orgánů činných v trestním řízení, která disponuje speciálními a odbornými znalostmi a zkušenostmi a díky těmto znalostem a zkušenostem se zpravidla přibírá za účelem objasnění skutečností, které jsou důležité pro trestní řízení, jedná se například o obory medicíny, techniky, chemie, stavebnictví apod.¹¹⁷ Znaleckou činnost mohou vykonávat pouze znalci, znalecké kanceláře a znalecké ústavy, kdy o žádostech a zápisu do seznamu znalců rozhoduje Ministerstvo spravedlnosti ČR.¹¹⁸

Výsledkem znalecké činnosti je znalecký posudek, který se podává zpravidla v písemné formě, výjimečně ústně do protokolu, a ve stručné formě musí zachycovat celý průběh a výsledky zkoumání včetně vyvozených závěrů, kde jsou uvedeny odpovědi na položené otázky.¹¹⁹

Při objasňování dopravních nehod se přibere znalec například: „*stran dopravních nehod otázky konstrukce a řízení motorových vozidel (srov. R I/1966), výpočet rychlosti jízdy motorového vozidla (srov. R 24/1987, R 27/1988) a jiné.*“¹²⁰

¹¹⁵ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 434.

¹¹⁶ ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ. *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0, str. 16.

¹¹⁷ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád. Komentář*. 7. vydání. [online]. Praha: C. H. Beck, 2013. [cit. 29.01.2023]. ISBN 978-80-7400-465-0, str. 1568. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgnpwk5tlge3c443cl4ytsnrri4yitimk7obtdcmbv>.

¹¹⁸ zákon č. 254/2019 Sb., *Zákon o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech* v posledním znění.

¹¹⁹ ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ. *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0, str. 12.

¹²⁰ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád. Komentář*. 7. vydání. [online]. Praha: C. H. Beck, 2013. [cit. 31.01.2023]. ISBN 978-80-7400-465-0, str. 1572. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgnpwk5tlge3c443cl4ytsnrri4yitimk7obtdcmbv>

5.4 Zvláštní způsoby dokazování

U dopravních nehod v silničním se se zvláštními způsoby dokazování můžeme setkat a tyto mají taktéž nezastupitelné místo v rámci dokazování. Jejich využití má patřičný význam v případě objasnění složitějších dopravních nehod, u kterých je nutno prokázat případně vyvrátit patřičné nejasnosti. Mezi tyto zvláštní způsoby dokazování můžeme zařadit vyšetřovací pokus, rekonstrukci nebo prověrku na místě.

Vyšetřovací pokus

Vyšetřovací pokus a jeho podmínky jsou uvedeny v § 104c trestního řádu. Jedná se o úkon, který je možno provést v případě, že jím mají být pozorováním v uměle vytvořených nebo obměněných podmínkách prověřeny nebo upřesněny skutečnosti, které byly zjištěny v trestním řízení, případně pokusem mohou být zjištěny nové skutečnosti, důležité pro trestní řízení dle § 104c odst. 1 trestního řádu. Vyšetřovací pokus tudíž nespočívá pouze v prověření zjištěné skutečnosti, ale může sloužit i k získání nových důkazů.¹²¹

Od vyšetřovacího pokusu se upustí, když se například nepodaří spolehlivě vytvořit podmínky pro vyšetřovací pokus, nebo lze-li účelu pokusu dosáhnout jinými prostředky, například výsledkem.¹²²

Tento úkon se v rámci přípravného řízení provádí za účasti nezúčastněné osoby, a v případě potřeby se k tomuto úkonu přibere znalec, případně osoba podezřelá, obviněná či svědek. V případě účasti osoby, která nedovršila 18 let věku, se přiměřeně užije ust. § 102 trestního řádu. V souladu s ust. § 104c odst. 4 trestního řádu úkonům souvisejícím s vyšetřovacím pokusem je zakázáno podezřelého, obviněného nebo svědka, který má právo odepřít výpověď, jakkoliv nutit.¹²³

Záměrem vyšetřovacího pokusu dopravní nehody je především zjištění dohlednosti v místě dopravní nehody, zjištění výhledových podmínek řidiče eventuálně jiných osob, které se na dopravní nehodě účastnili či svědků. Dále

¹²¹ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 429.

¹²² JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 823.

¹²³ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 429-430.

zjištění rychlosti jízdy dopravního prostředku, pohyb chodce a jiné. Ověřují se akcelerační a brzdové vlastnosti dopravního prostředku či slyšitelnost výstražných zvukových signálů (například železničního přejezdu) a jiné, nebo může být zaměřen na zjištění brzdné vzdálenosti motorového vozidla, u kterého byla signalizovaná porucha protiblokovacího systému (ABS)¹²⁴

O vyšetřovacím pokusu je v souladu s ust. § 55 odst. 3 trestního řádu sepsán protokol, ve kterém je důležité podrobně popsat okolnosti, jejich obsah a výsledky, za kterých byl tento úkon proveden. K tomuto pokusu se taktéž, pokud to okolnosti nevyklučují, pořídí obrazové záznamy, náčrtky a další pomůcky, které se přiloží k protokolu. Tato protokolace se shodně provádí i u rekonstrukce a prověrky na místě.¹²⁵

Jako příklad vyšetřovacího pokusu uvedu dopravní nehodu, která se stala 2. května 2014, při které řidič, u kterého se následně zjistilo, že motorové vozidlo řídil pod vlivem jiné návykové látky a měl několika násobně uložený zákaz řízení motorových vozidel, nereagoval na předchozí výzvu policejní hlídky k zastavení vozidla. Jel vysokou rychlostí od Brandýsa nad Labem směrem ke Kostelci nad Labem a srazil policistku, která se jej snažila zastavit. Policistka při této nehodě utrpěla vážná zranění, na která následující den v nemocnici zemřela. Tento vyšetřovací pokus se uskutečnil po necelých třech měsících od dopravní nehody, jehož úmyslem bylo zdokumentovat výhledové poměry z vozidla, ve kterém jel obviněný řidič a pohyb policistky na komunikaci. Jak byla vidět v situaci s reflexní vestou, ale i v situaci bez ní. Úkolem bylo za naprosto shodných okolností objasnit sporné momenty ve vyšetřování pro účely vypracování znaleckého posudku. V den nehody byla ve večerních hodinách komunikace mokrá, proto byli přizváni hasiči, aby komunikaci pokropili vodou a vytvořili tak situaci ve shodných podmínkách. Tento pokus se provedl za účasti středočeských kriminalistů, státního zástupce, obhájců a znalce z oboru dopravy.¹²⁶

¹²⁴ STRAUS, Jiří, Zdeněk SADÍLEK a Oldřich MAŘÍK. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU, 2012. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6, str. 120.

¹²⁵ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 704.

¹²⁶ Policie.cz: *Cílem vyšetřovacího pokusu je zadokumentovat výhledové poměry*. Policie České republiky. [online]. 2014 [cit. 31.01.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/cilem-vysetrovaciho-pokusu-je-zadokumentovat-vyhledove-pomery.aspx>

Rekonstrukce

U tohoto úkonu je důležité předem připravit plán rekonstrukce kvůli náročnosti na jeho organizaci a dokumentaci s uvedením počtu a druhů technických prostředků a osob, které jsou určeny k zajištění bezpečnosti osob, které se rekonstrukce účastní.¹²⁷

Rekonstrukci upravuje § 104d trestního řádu a spočívá v tom, že se celkovým obnovením situace a okolností porovnávají skutková zjištění například z výpovědí osoby podezřelé, obviněné, případně svědka a dalších osob, za kterých byl jistý trestný čin spáchán, případně k nim mají podstatný vztah. Rekonstrukce se, pokud to okolnosti dovolují, provádí na místě, kde k danému skutku v minulosti došlo. Jejím smyslem je, pokud možno co nejvěrohodněji a zcela obnovit původní podmínky skutku, případně jejich část.¹²⁸ Jak je uvedeno v § 104d odst. 2 trestního řádu pro postup při rekonstrukci, se přiměřeně užití ustanovení o vyšetřovacím pokusu. Cíl rekonstrukce je přitom shodný s vyšetřovacím pokusem, odlišuje se pouze ve způsobu sledování, přičemž v průběhu rekonstrukce je možné provést vyšetřovací pokus.¹²⁹

U dopravní nehody se rekonstrukcí chápé obnovení původních okolností průběhu dopravní nehody v relativně identických podmínkách za využití původních předmětů a prostředků na základě seskupených důkazů vyšetřováním. Čímž se ověřuje, jestli se dopravní nehoda mohla stát tak, jak vyplývá z výsledků vyšetřování.¹³⁰

Prověrka na místě

Tento úkon je upraven v § 104e trestního řádu a spočívá v tom, že vyslechnutá osoba (podezřelý, obviněný nebo svědek), předvádí a popisuje určitou činnost, o které předtím vypovídala tak, že označuje místa a objekty, které jsou spojeny s vyšetřovanou událostí, které vedou k doplnění nebo upřesnění údajů, které jsou důležité pro trestní řízení. Účelem je tedy porovnat skutečnosti

¹²⁷ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, str. 118.

¹²⁸ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4, str. 274-275.

¹²⁹ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7, str. 824.

¹³⁰ PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6, str. 177.

předchozí výpovědi se situací a činností na daném místě, případně získat nové důkazy.¹³¹ Pro postup při prověření na místě se přitom přiměřeně užijí ustanovení o vyšetřovacím pokusu, což znamená mimo jiné, že pro provedení tohoto úkonu je jednou z podmínek dobrovolná účast osoby, u které se výpověď prověřuje.¹³²

O těchto úkonech se sepisuje protokol, který obsahuje stejné náležitosti jako u vyšetřovacího pokusu, jak je uvedeno výše o protokolaci vyšetřovacího pokusu dle § 55 odst. 3 trestního řádu.

¹³¹ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4, str. 276.

¹³² JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3, str. 431-432.

6 Komparace právní úpravy s Trestním zákoníkem Spolkové republiky Německo

Vzhledem k tomu, že zpracovaná bakalářská práce pojednává o trestných činech, které souvisí s dopravní nehodou v silničním provozu, jsem si pro porovnání vybral komparaci s trestním zákoníkem Německa. Ve stručnosti poukážu na ty trestné činy, které souvisí s dopravní nehodou v silničním provozu.

Trestní zákoník Spolkové republiky Německo, stav 01. 01. 2014, 2. vydání, 2014 má ve své podstatě velice obdobnou strukturu jako náš trestní zákoník č. 40/2009 Sb. Obdobně v našem je rozdělen na obecnou a zvláštní část, která se následně člení do jednotlivých „oddílů“. Náš trestní zákoník se takto člení na jednotlivé „hlavy“. Co se týká obecné části trestního zákoníku Spolkové republiky Německo, ta je celkem rozdělena do pěti oddílů. Zvláštní část je následně rozdělena do třiceti oddílů.

Ve zvláštní části tohoto zákoníku obdobně jako v našem trestním zákoníku nalezneme trestné činy, které souvisí se silniční dopravní nehodou a dopravou obecně. V oddíle šestnáctém se nacházejí Trestné činy proti životu, ve kterém je v § 221 uveden trestný čin Neposkytnutí pomoci a v § 222 trestný čin Usmrcení z nedbalosti. Následující oddíl nese název trestné činy proti tělesné integritě, kde je v § 229 uveden trestný čin Ublížení na těle z nedbalosti. Dále v oddíle dvacátém osmém se nacházejí Obecně nebezpečné trestné činy. Zde můžeme zmínit trestný čin Ohrožení silničního provozu, který je uveden v § 315c nebo trestný čin Opilost v provozu, který je uveden v § 316 zmiňovaného trestního zákoníku. Ukládané tresty se podobají trestům, které jsou ukládány podle našeho trestního zákoníku č. 40/2009 Sb.,. Například za usmrcení z nedbalosti dle § 222 trestního zákoníku Spolkové republiky Německo ukládá trest odnětí svobody až na pět let nebo peněžitý trest.¹³³

¹³³ Zvláštní část trestního zákoníku Spolkové republiky Německo, stav 01. 01. 2014, 2. vydání. [online]. 2014 [cit. 12.02.2023]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgrpxe4by>

Za zmínku a důvod, proč jsem si vybral zrovna komparaci s německým trestním zákoníkem, ovšem stojí § 142 zmiňovaného trestního zákoníku, který nese název Nedovolené vzdálení se z místa dopravní nehody.

Tento trestný čin je uveden v sedmém oddíle zvláštní části trestního zákoníku Spolkové republiky Německo, kde jsou uvedeny trestné činy proti veřejnému pořádku.

Tento trestný čin je rozdělen do celkem pěti odstavců, přičemž v prvním a druhém odstavci zmíněného trestného činu je uvedeno:

„(1) Kdo se jako účastník dopravní nehody vzdálí po nehodě v silničním provozu z místa nehody dříve než

1. umožnil ve prospěch jiných účastníků na nehodě a poškozených zjištění své osoby, svého vozidla a formy své účasti a oznámil, že je účasten na nehodě nebo

2. čekal podle okolností případu přiměřenou dobu než byl někdo připraven učinit zjištění,

trestá se trestem odnětí svobody až na tři léta nebo peněžitým trestem.

(2) Podle odstavce 1 se trestá také účastník nehody, který se

1. po uplynutí čekací doby (odstavec 1 č. 2) nebo

2. oprávněně nebo omluveně,

vzdálil z místa nehody a neumožnil neprodleně dodatečná zjištění.“¹³⁴

Kromě trestu odnětí svobody a peněžitého trestu, který se odvíjí od výše způsobené škody a může se pohybovat i v částkách převyšujících jeden tisíc euro, se ukládá i zákaz řízení na území Německa zpravidla na dobu jednoho až šesti měsíců a přidělují se dva trestné body do německého registru řidičů, včetně odebrání řidičského oprávnění na území Německa.¹³⁵

Ve zbylých třech odstavcích je uvedeno následující:

„(3) Povinnosti umožnit dodatečná zjištění vyhoví účastník nehody, jestliže oprávněným (odstavec 1 č. 1) nebo nejbližší umístěné policejní služebně sdělí, že

¹³⁴ § 142 trestní zákoník Spolkové republiky Německo, stav 01. 01. 2014, 2. vydání. [online]. 2014 [cit. 02.02.2023]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgrpxe4byfzygmmjugi>

¹³⁵ Pravoprovsechny.cz. PÝCHOVÁ, Jana Mgr. *Ujetí z místa dopravní nehody a hrozící sankce v České republice a Německu.* [online]. 2021 [cit. 03.02.2023]. Dostupné z: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/ujeti-z-mista-dopravni-nehody-hrozici-sankce-v-ceske-republice-nemecku/>

byl účasten na nehodě, a jestliže uvede svoji adresu, svůj pobyt a stejně tak poznávací značku a místo stání svého vozidla a toto dá k dispozici k neprodleným zjištěním v době, která je pro něho akceptovatelná. To neplatí, jestliže svým chováním záměrně zmaří zjištění.

(4) Soud zmírní v případech odstavců 1 a 2 trest (§ 49 odst. 1) nebo může upustit od trestu podle těchto předpisů, jestliže účastník nehody během dvacetičtyř hodin po nehodě, která se stala mimo plynulý provoz a která neměla výlučně významnou škodu na věci jako následek, umožní dobrovolně dodatečná zjištění (odstavec 3).

(5) Na nehodě zúčastněný je každý, jehož chování mohlo podle okolností přispět ke způsobení nehody.¹³⁶

V našem trestním zákoníku č. 40/2009 Sb. tento trestný čin nenalezneme, a to protože naše právní legislativa tuto skutečnost pojednává, jako přestupek jak uvádí § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu.¹³⁷ Za tento přestupek je možno řidiči uložit příkaz na místě do 5 000 Kč a je mu přiděleno 7 trestných bodů do karty řidiče. V případě, že se tohoto přestupku dopustí po sobě jdoucích dvanácti kalendářních měsících opakovaně, hrozí mu následně ve správním řízení sankce 2 500 Kč až 5 000 Kč a zákaz činnosti na dobu jednoho měsíce až půl roku.¹³⁸

Dle mého názoru, vzhledem k tomu, že naše legislativa ujetí od dopravní nehody v případě, že při dopravní nehodě nedojde například k usmrcení osoby, nebo zranění, které je následně kvalifikováno jako trestný čin, definuje jako přestupkové jednání, velké množství řidičů, od dopravní nehody ujede, neboť ví, že se dopouští pouze přestupku. Pro srovnání uvedu například rok 2021, kdy bylo šetřeno 99 332 dopravních nehod, od kterých ujelo 17 683 viníků.¹³⁹

¹³⁶ § 142 trestní zákoník Spolkové republiky Německo, stav 01. 01. 2014, 2. vydání [online]. 2014 [cit. 02.02.2023]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgrpxe4byfzygmmjugi>

¹³⁷ „Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.“

¹³⁸ 12bodu.cz: Ujetí od dopravní nehody – bodovaný dopravní přestupek podle § 125c / 1i) 4. [online]. [cit. 04.02.2023]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/bodovany-prestupek-125c-1i-4.html>

¹³⁹ Novinky.cz: TOMŠŮ, Kristýna. Řidiči ujeli od každé šesté nehody, kterou způsobili. [online]. 2022 [cit. 03.02.2023]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-ridici-ujeli-od-kazde-seste-nehody-ktou-zpusobili-40406150>

Závěr

Bakalářská práce a její zpracování byla zaměřena na trestné činy v souvislosti s dopravní nehodou v silničním provozu. Cílem práce bylo především provést rozbor jednotlivých skutkových podstat přečinů, se kterými se v souvislosti s dopravní nehodou v silničním provozu můžeme setkat, včetně zpracování statistických údajů dopravní nehodovosti ve sledovaném období.

V rámci zpracování této práce jsem se v první kapitole zabýval základními pojmy, které s dopravní nehodou souvisí, od definice dopravní nehody a jejích znaků, po povinnosti, které jsou účastníkům dopravní nehody ukládány zákonem.

Ve druhé kapitole jsem provedl statistické šetření dopravní nehodovosti ve sledovaném období od roku 2012 do roku 2021, kde jsem postupně porovnával jednotlivé oblasti (celkový počet, způsobený následek, příčiny vzniku dopravní nehody, alkohol, drogy a celkovou způsobenou škodu).

Třetí a čtvrtá kapitola byla stěžejním a hlavním cílem zpracování této práce, jak vyplývá z jejího názvu. Ve třetí kapitole jsem v obecné rovině rozvedl deliktní jednání v silniční dopravě včetně stručné definice pojmu trestného činu a jeho znaků. Hlavní účelem bylo, jak je uvedeno v kapitole čtvrté, provést rozbor jednotlivých skutkových podstat přečinů, se kterými se v souvislosti s dopravní nehodou v silničním provozu můžeme setkat. K tomuto rozboru jsem využil dostupnou publikaci, včetně trestních zákoníků s komentáři s uvedením praktických příkladů z rozhodovací praxe. Dle mého názoru naše právní legislativa kvalitně popisuje jednotlivé skutkové podstaty trestných činů a je vhodně doplněna o judikaturu z rozhodovací praxe. Tresty, které jsou ukládány za tyto přečiny, jsou dle mého názoru adekvátní.

V páté kapitole jsem se zaměřil na možné způsoby dokazování dopravní nehody od pojmu ohledání po možné zvláštní způsoby dokazování.

Poslední kapitola se zabírala komparací trestního zákoníku Spolkové republiky Německo s trestním zákoníkem České republiky, kde jsem se převážně zaměřil na trestný čin nedovoleného vzdálení se z místa dopravní nehody. Uvedené ustanovení by mohlo být vzorem pro implementaci do naší právní úpravy, přičemž ujetí od dopravní nehody, zejména v případech závažnějších následků, lze jistě kvalifikovat v trestně právní rovině.

V rámci zpracování problematiky jsem se snažil naplnit stanovené cíle, uvedené v úvodu práce, přičemž toto zpracování by mohlo být přínosem nejen pro mne, ale i pro další kolegy z praxe.

Seznam použité literatury

Monografie:

- [1.] BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013. ISBN 978-80-904270-4-4.
- [2.] DRAŠTÍK, Antonín, Jaroslav FENYK a kol. *Trestní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-600-7.
- [3.] DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR a kol. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4.
- [4.] HRIB, Nikolaj. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010. ISBN 978-80-7251-325-3.
- [5.] CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- [6.] JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3.
- [7.] JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 8. aktualizované vydání podle stavu k 13.3.2020. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-395-7.
- [8.] NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4.
- [9.] NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4.
- [10.] POLZAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě a na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1.
- [11.] PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

- [12.] RYBÁŘ, Miroslav a kol. *Kriminalistika: metodika vyšetřování vybraných druhů trestných činů: (vybrané kapitoly pro studenty povinně volitelného předmětu právnických fakult)*. Plzeň: Nava, 2008. ISBN 978-80-7211-275-3.
- [13.] STRAUS, Jiří, Zdeněk SADÍLEK a Oldřich MAŘÍK. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. Brno: Tribun EU, 2012. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6.
- [14.] ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ. *Soudní znalectví v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0.
- [15.] VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA a kol. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

Právní předpisy:

- [16.] Pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
- [17.] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v posledním znění.
- [18.] Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník v posledním znění.
- [19.] Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád) v posledním znění.
- [20.] Zákon č. 273/2008 Sb., o Polici České republiky v posledním znění.
- [21.] Zákon č. 254/2019 Sb., Zákon o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech v posledním znění.
- [22.] Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnicích.

Judikatura:

- [23.] Stanovisko Trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020.

- [24.] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 2. 2010, sp. zn. 3 Tdo 78/2010.
- [25.] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. 5. 2014, sp. zn. 3 Tdo 512/2014.
- [26.] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2017 sp. zn. 7 Tdo 343/2014-25.
- [27.] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29.08.2018, sp. zn. 4 Tdo 999/2018.
- [28.] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 3. 2019, sp. zn. 8 Tdo 136/2019.
- [29.] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 3. 2019, sp. zn. 7 Tdo 46/2019.
- [30.] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 3. 2020, sp. zn. 7 Tdo 213/2020.
- [31.] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24.2.2022, sp. zn. 6 Tdo 43/2022.
- [32.] Usnesení velkého senátu trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 18. 9. 2013, sp. zn. 15 Tdo 876/2013.

Internetové zdroje:

- [33.] Epravo.cz: MAMRILLA, Filip Mgr. *Porušení důležité povinnosti v dopravě jako předpoklad vzniku trestní odpovědnosti podle § 143 odst. 2 a § 148 odst. 1 trestního zákoníku.* [online]. 2019 [cit. 04.11.2022]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/poruseni-dulezite-povinnosti-v-doprave-jako-predpoklad-vzniku-trestni-odpovednosti-podle-143-odst-2-a-148-odst-1-trestniho-zakoniku-108879.html>
- [34.] Luctus.cz: *Dopravní nehody.* [online]. [cit. 17.10.2022]. Dostupné z: http://www.luctus.cz/dopravni_nehody.html
- [35.] Novinky.cz: *Automobilové nehody jsou devátou nejčastější příčinou úmrtí na světě.* [online]. 2016 [cit. 10.10.2022]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/auto-automobilove-nehody-jsou-devatou-nejcastejsi-pricinou-umrti-na-svete-40004836>
- [36.] Novinky.cz: *Nepozornost a rychlost. Hrozivě přibývá vážných dopravních nehod, varují záchranáři.* [online]. 2018 [cit. 11.10.2022]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-nepozornost-a-rychlost-hrozive-pribyva-vaznych-dopravnich-nehod-varuji-zachranari-40256683>

- [37.] Novinky.cz: TOMŠŮ, Kristýna. *Řidiči ujeli od každé šesté nehody, kterou způsobili*. [online]. 2022 [cit. 03.02.2023]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-ridici-ujeli-od-kazde-seste-nehody-kerou-zpusobili-40406150>
- [38.] Policie.cz: *Cílem vyšetřovacího pokusu je zadokumentovat výhledové poměry*. Policie České republiky. [online]. 2014 [cit. 31.01.2023]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/cilem-vysetrovaciho-pokusu-je-zadokumentovat-vyhledove-pomery.aspx>
- [39.] Pravoprovsechny.cz: PÝCHOVÁ, Jana Mgr. *Ujetí z místa dopravní nehody a hrozící sankce v České republice a Německu*. [online]. 2021 [cit. 03.02.2023]. Dostupné z: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/ujeti-z-mista-dopravni-nehody-hrozici-sankce-v-ceske-republice-nemecku/>
- [40.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2012* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/2012-12-informace-pdf.aspx>
- [41.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2013* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/2013-12-informace-pdf.aspx>
- [42.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2014* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/2014-12-informace-pdf.aspx>
- [43.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2015* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/2-2015-12-informace-pdf.aspx>
- [44.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2016-pdf.aspx>
- [45.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017* [online]. [cit. 05.10.2022].

- Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2017-pdf.aspx>
- [46.] Statistika nehodovosti. In: *Informace nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2018-pdf.aspx>
- [47.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2019* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2019-pdf.aspx>
- [48.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020* [online]. [cit. 05.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2020-pdf.aspx>
- [49.] Statistika nehodovosti. In: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2021* [online]. [cit. 04.10.2022]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/soubor/informace-o-nehodovosti-prosinec-2021-docx-pdf.aspx>
- [50.] ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní řád: Komentář*. 7. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-465-0. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4>
- [51.] ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. 2. vydání. [online] Praha: C.H.Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-428-5. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgnpwk5tlge3a>
- [52.] Trestní zákoník Spolkové Republiky Německo, stav 01. 01. 2014, 2. vydání [online]. 2014. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgrpxe4by>
- [53.] 12bodu.cz: *Ujetí od dopravní nehody – bodovaný dopravní přestupek podle § 125c / 1i) 4.* [online]. [cit. 04.02.2023]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/bodovany-prestupek-125c-1i-4.html>

Seznam obrázků:

Obrázek 1 Počet nehod a následků, ČR, 2012–2021	15
Obrázek 2 Dopravní nehoda na Klatovsku.....	19

Seznam tabulek:

Tabulka 1 Způsobený následek za rok 2012 – 2021	16
Tabulka 2 Hlavní příčina dopravních nehod v období 2012 - 2021	18

Seznam grafů:

Graf 1 Celkový počet šetřených dopravních nehod v letech 2012–2021	14
Graf 2 Způsobený následek za období 2012–2021	17
Graf 3 Alkohol celkem za období 2012–2021	20
Graf 4 Drogy jako zavinění dopravní nehody v období 2012–2021.....	21
Graf 5 Celková způsobená škoda v období 2012–2021	22