

POLICEJNÍ AKADAMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra kriminalistiky

Přestupky a trestné činy v souvislosti s dopravní nehodou

Bakalářská práce

Misdemeanors and criminal offenses in connection with a traffic accident

Bachelor thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

doc. Ing. Jindřich ŠACHL, CSc.

AUTOR PRÁCE

Jakub HRUŠKA

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 Milovicích, dne 07.03. 2023

Jakub HRUŠKA

Poděkování

Děkuji vedoucímu své bakalářské práce panu doc. Ing. Jindřichovi ŠACHLOVI, CSc. za obětavou pomoc, cenné rady a připomínky poskytnuté během vyhotovování této práce.

ANOTACE

Tato bakalářská práce na téma „Přestupky a trestné činy v souvislosti s dopravní nehodou“, v první části rozebírá základní pojmy dopravní nehoda, přestupek, trestný čin a jednotlivé druhy řízení o přestupku a trestném činu. Další část práce se věnuje pravomoci orgánů činných v řízení přípravném a řízení trestním. V následující kapitole jsou popsány hlavní příčiny a následky dopravních nehod, kde jsou jednotlivé přestupky a trestné činy rozebrány a popsány. V této kapitole je ke každému přestupku vypracovaná statistika nehodovosti v souvislosti s daným přestupkem za období posledních deseti let. Předposlední kapitola je věnována problematice fingovaných dopravních nehod a poslední kapitola se věnuje všeobecné statistice nehodovosti za posledních deset let.

KLÍČOVÁ SLOVA

Dopravní nehoda * přestupek * trestný čin * přestupkové řízení * trestní řízení * život * zdraví * majetek * statistika nehodovosti

ANOTATION

This bachelor's thesis on the topic "Misdemeanors and criminal offenses in connection with a traffic accident" in the first part discusses the basic terms traffic accident, misdemeanor, criminal offense and individual types of misdemeanor and criminal proceedings. The next part of the thesis is devoted to the authority of authorities in pretrial and criminal proceedings. The main causes and consequences of traffic accidents are described in the following chapter, where individual offenses and crimes are analyzed and described. In this chapter, statistics on the number of accidents in connection with the given offense for the period of the last ten years are drawn up for each offence. The penultimate chapter is devoted to the issue of simulated traffic accidents, and the last chapter is devoted to general accident statistics for the last ten years.

KEY WORDS

Traffic accident * misdemeanor * criminal offense * misdemeanor proceedings * criminal proceedings * life * health * property * accident statistics

Obsah

Úvod	6
1. Základní pojmy	7
1.1. Dopravní nehoda.....	7
1.1.1. Pojem dopravní nehoda:	7
1.1.2. Základní znaky dopravní nehody.....	8
1.1.3. Rozdělení dopravních nehod.....	10
1.2. Přestupek.....	11
1.2.1. Skutková podstata přestupku	12
1.3. Trestný čin	13
1.3.1. Skutková podstata trestného činu	14
1.4. Přestupkové řízení (řízení o přestupku).....	14
1.4.1. Účastníci řízení o přestupku	15
1.5. Trestní řízení	18
1.5.1. Stádia trestního řízení.....	19
1.6. Právní předpisy v souvislosti s dopravní nehodou	21
2. Pravomoc orgánů činných v řízení přípravném a v řízení trestním	23
2.1. Soud	23
2.2. Státní zástupce	23
2.3. Policejní orgán	25
3. Příčiny a následky dopravních nehod a jejich vývoj.....	27
3.1. Příčiny a následky	27
3.2. Jednotlivé přestupky.....	28
3.2.1. Nesprávný způsob jízdy:	29
3.2.2. Nedání přednosti v jízdě:	32
3.2.3. Nepřiměřená rychlosti jízdy:	38
3.3. Jednotlivé trestné činy	41
3.3.1. Trestné činy proti životu a zdraví:	41
3.3.2. Trestné činy ohrožující život nebo zdraví	45
3.3.3. Trestné činy obecně ohrožující.....	47
4. Fingovaná dopravní nehoda	50
4.1. Znaky fingovaných dopravních nehod	51
5. Podklady pro statistiky – názor na zobecňování.....	52
Závěr	54
Seznam použité literatury	55
Seznam příloh	57

Úvod

S problematikou dopravních nehod se v současnosti setkáváme každodenně. Dopravních nehod se každý den stane velké množství, dochází při nich k závažnému ohrožení života a zdraví všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, i k velkým hmotným škodám na majetku. Ve vozidle na pozemní komunikaci řidič stráví velké množství svého času. Doprava je vlivem velkého množství vozidel na pozemních komunikacích na mnoha místech přetížená, vznikají dlouhé kolony. Výsledkem je to, že řidiči na pozemních komunikacích pospíchají. Někteří řidiči nerespektují dopravní značení a pravidla silničního provozu, přičemž na ně působí mnoho faktorů, jako například stres, únava, nervozita a další, které mohou zapříčinit vznik dopravních přestupků. V některých případech mohou dopravní přestupky, skončit až dopravní nehodou, při které vznikne hmotná škoda na majetku, může vzniknout újma na zdraví nebo v nejhorším případě smrt. V souvislosti s přestupky se řidiči na pozemních komunikacích dopouštějí i řady trestných činů, které mají na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích velký dopad. Bezpečnost provozu je velmi diskutovatelným problémem, který se řeší dlouhodobě.

V této bakalářské práci se budu především zabývat dopravní nehodou v silniční dopravě, neboť se jedná o velmi závažný a častý problém v současné době. V první kapitole budu rozebírat dopravní nehodu, jaké má znaky, a její dělení podle skutkového děje. Dále pojmy přestupek a trestný čin, jejich znaky, definice. Zmíním se i o jednotlivých řízeních, jak správním tak trestním. V druhé kapitole budu rozebírat pravomoc orgánů činných v řízení přípravném a řízení trestním. Další kapitolou budou příčiny a následky dopravních nehod, kde uvedu nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích, které jsou zpravidla výsledkem působení tří činitelů a to člověka, technického stavu vozidla a dopravního prostředí. V této kapitole dále vyjmenuji vybrané přestupky a trestné činy, kterých se dopouštějí řidiči při dopravních nehodách, nebo v souvislosti s nimi, a tyto si podrobněji rozebereme. U jednotlivých přestupků a trestných činů, uvedu statistiku páchání, za období posledních pěti let. Další kapitola se bude věnovat problematice fingovaných dopravních nehod, kde si rozebereme pojem a znaky fingovaných dopravních nehod. V poslední kapitole se zaměřím na zhodnocení situace nehodovosti na území ČR za období posledních 5 let. Také zde uvedu názor na spolehlivost zobecňování.

1. Základní pojmy

1.1. Dopravní nehoda

Dopravní nehodu lze definovat jako nepředvídanou avšak zpravidla předvídatelnou událost, ke které došlo při provozu na pozemní komunikaci, a při které vznikla škoda na životě, zdraví nebo majetku. Nejčastější příčinou vzniku škody v provozu na pozemních komunikacích jsou právě dopravní nehody. Pachatelem dopravní nehody může být kterákoli osoba bez ohledu na pohlaví nebo věk. V souvislosti s dopravní nehodou se jedná zpravidla o nedbalostní delikty.¹

1.1.1. Pojem dopravní nehoda:

Pojem dopravní nehoda je uveden v § 47 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, kde je uvedeno:

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“²

Jako další definici dopravní nehody lze užít:

„Dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v provozu na pozemních komunikacích, způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.“³

Z definice ze zákona o provozu na pozemních komunikacích je patrné, že dopravní nehoda je událost v provozu, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci. Toto je důležité pro šetření dopravní nehody z toho důvodu, že pokud se tato událost stala mimo pozemní komunikaci, nelze ji považovat za dopravní nehodu. V těchto případech se škoda řeší v občanskoprávním sporu o náhradě škody dle obecných ustanovení občanského zákoníku.

¹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 17

² Ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

³ 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. s. 12

Dle definice se jedná o dopravní nehodu pouze v případě kdy škoda na majetku, zranění nebo usmrcení osoby vzniklo v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Tudíž musí být jedno ze zúčastněných vozidel v pohybu. Vozidlem se v takovém případě rozumí vozidlo dle § 2 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kde se píše, že „**vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj**“. Nemotorovým vozidlem se rozumí jízdní kolo, koloběžka nebo jezdec na zvířeti.

Za dopravní nehodu se nepovažují případy, kdy dojde k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem, zvířetem nebo zvěří. Jedná se například o poškození při opravě vozidla, při nakládání nebo vykládání, nebo poškození při pádu sněhu, krytiny, nebo větve na stojící vozidlo. Za dopravní nehodu se nepovažuje úraz pádem v dopravním prostředku, který není ovlivněn jednáním jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích, nebo pádem při nastupování nebo vystupování z dopravního prostředku, kdy uvedený dopravní prostředek není v pohybu.⁴

V případě, že se srazí chodci na chodníku nebo na silnici, nejedná se o dopravní nehodu dle zákona o silničním provozu, kterou by šetřila Policie ČR. Chodcem se v tomto případě rozumí i osoba pohybující se na kolečkových bruslích, běžkách nebo na obdobném zařízení, díky kterému výrazně převyšuje rychlost chodců.

1.1.2. Základní znaky dopravní nehody

Každá dopravní nehoda musí vykazovat určité základní znaky, aby bylo možné s jistotou určit, že se skutečně jedná o dopravní nehodu. K tomu je důležité znát základní znaky dopravní nehody, které vycházejí z definice pojmu „dopravní nehoda, uvedeného výše.

⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 287

Mezi základní znaky patří:

1. Nepředvídatelnost (neočekávanost)

Dopravní nehoda je událost nepředvídatelná, neočekávaná. Lze ale očekávat, že vzhledem k případnému riskantnímu nebo protiprávnímu jednání účastníka silničního provozu k ní dojde. Například lze předvídat vznik nehodové události u řidiče, který riskantně předjíždí v nepřehledné zatáčce, nebo za snížené viditelnosti. Samotný vznik dopravní nehody závisí jak na psychických dispozicích řidiče a na schopnostech ostatních řidičů předvídat a přizpůsobovat své jednání dopravní situaci, tak je částečně také dílem náhody.⁵

2. Událost v silničním provozu

Za dopravní nehodu lze událost v silničním provozu považovat pouze v případě, že k ní dojde na místě, kde platí pravidla silničního provozu v plném rozsahu. To znamená, že k ní dojde na dálnici, silnici, místní nebo účelové komunikaci. O dopravní nehodu se nejedná v případě, že k události dojde například na poli, v lese mezi stromy, na zahradě, v tovární hale nebo na jiném obdobném místě.⁶

Dopravní nehoda je negativním důsledkem pohybu dopravního prostředku na dopravní cestě. O dopravní nehodu tedy nejde, jestliže například na stojící vozidlo spadne strom, stožár, apod.⁷

3. Způsobená škoda na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku

Základním znakem všech dopravních nehod je taktéž vznik škody na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku. Za škodu na životě nebo zdraví osoby nebo na majetku se považuje pouze škoda, která vznikla v přímé souvislosti s nehodovou událostí. V případě, že v souvislosti s nehodovou událostí nedojde ke škodě na životě nebo zdraví osoby nebo ke škodě na majetku, nemůže se jednat o dopravní nehodu.⁸

⁵ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 183

⁶ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6. s. 105

⁷ CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor person. práce a vzdělávání P ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998. s. 6

⁸ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 183

4. Přímá souvislost s provozem vozidla

Je nezbytné, aby k dopravní nehodě došlo v přímé souvislosti s provozem vozidla, které se pohybuje po pozemní komunikaci. Pokud tomu tak není, nemůže se jednat o dopravní nehodu. Není rozhodující, zda je vozidlo motorové, nemotorové nebo se jedná o tramvaj a ani to, zda vozidlo bylo řízené řidičem či se pohybovalo bez něj.⁹

1.1.3. Rozdělení dopravních nehod

Dopravní nehody lze kvalifikovat podle řady kritérií. Z hlediska charakteru dělíme dopravní nehody na tři základní druhy:

1. Srážka

Jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, kdy alespoň jeden z těchto účastníků byl v pohybu se silničním vozidlem. Jedná se o srážky čelní, boční nebo zezadu, o náraz vozidla do pevné překážky, nebo o střet vozidla se zvířím nebo chodcem.

2. Havárie

Jedná se o druh dopravní nehody s účastí pouze jednoho silničního vozidla. Typickým příkladem havárie je vyjetí vozidla mimo vozovku do příkopu vedle vozovky a následné převrácení vozidla na bok. Důležité u této konkrétní události je zjistit, zda došlo při vyjetí z komunikace ke střetu s nějakou pevnou překážkou (například betonový sloup, strom), pokud ano, tak by se nejednalo o havárii ale o srážku.

3. Jiné nehody

Jsou to takové nehody, které svou povahou nelze zařadit ani do kategorie srážka ani do kategorie havárie. Příkladem jiné nehody může být vypadnutí z jedoucího vozidla, nebo úraz následkem pádu ve vozidle hromadné dopravy, kdy řidič vozidla hromadné dopravy reaguje prudkým brzděním na situaci vzniklou v provozu na pozemních komunikacích.¹⁰

⁹ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6. s. 105

¹⁰ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6. s. 112

Z hlediska nehodového jednání dělíme dopravní nehody na subjektivní a objektivní.

Za subjektivní nehodové jednání považujeme například:

- Nepřiměřenou rychlost jízdy vozidla
- Nedodržení přednosti v jízdě
- Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly
- Jízda po nesprávné straně neboli přejetí do protisměru
- Jízda pod vlivem návykových látek, jako jsou alkohol, drogy

Za objektivní nehodové jednání považujeme například:

- Špatný technický stav pozemní komunikace
- Nepředvídatelnou událost ¹¹

1.2. Přestupek

Základním pramenem právní úpravy přestupků je zákon č. 250/2016 Sb., *o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, ve kterém je zároveň uvedena definice přestupku jako:

„Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“ ¹²

Přestupek spáchaný v souvislosti s dopravní nehodou bychom mohli nazvat pojmem „dopravní přestupek“ nebo také „přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu“. Definice přestupku jako taková, je uvedena v zákoně o přestupcích, nicméně jednotlivé skutkové podstaty přestupků v dopravě jsou uvedeny v ustanovení § 125c zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. ¹³

¹¹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 184

¹² Ustanovení §5 zákona č. 250/2016 Sb., *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*

¹³ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: 2., přeprac. a dopl. vydání podle stavu k 1.7.2006*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-720-1613-X. s. 32

1.2.1. Skutková podstata přestupku

- Objekt

Společným objektem dopravních přestupků vyjadřujících zájem na ochraně života, zdraví a majetku, je bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.¹⁴

- Objektivní stránka

Objektivní stránku přestupku tvoří jednání, následek a příčinný vztah mezi nimi. V souvislosti s dopravními přestupky se jednáním rozumí konání v rozporu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích, nebo opomenutí povinností, které zákon o provozu na pozemních komunikacích řidiči ukládá (například nezastavení vozidla po dopravní nehodě). Následkem dopravních přestupků je porušení nebo ohrožení hodnot, na jejichž ochraně má společnost zájem.

- Subjekt

Nejčastějším subjektem dopravních přestupků bývá řidič motorového vozidla. Dalšími subjekty mohou být ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích, například chodci, kteří jsou ohroženi nejvíce. Dále například řidiči motocyklů, potahových vozidel, cyklisté a další.¹⁵

- Subjektivní stránka

Subjektivní stránka dopravních přestupků je tvořena zaviněním a vztahem řidiče motorového vozidla k němu. V případě dopravních přestupků se nedbalost objevuje v jejích obou formách, vědomá i nevědomá. Ve většině případů se jedná o nedbalost vědomou, kdy pachatel dopravního přestupku věděl, že porušením pravidel silničního provozu může způsobit dopravní nehodu, ale bez přiměřených příčin spoléhal, že dopravní nehodu nezpůsobí. Měřítkem nedbalosti je zachování určité míry opatrnosti.

Za ty nejzákladnější přestupky páchané v souvislosti s dopravní nehodou lze považovat přestupky jako: neoponechání dostatečné bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem uvedené v § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích uvedené v § 5 odst. 1 písm. b) zákona č.

¹⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: 2., přeprac. a dopl. vydání podle stavu k 1.7.2006*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-720-1613-X. s. 33

¹⁵ KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: 2., přeprac. a dopl. vydání podle stavu k 1.7.2006*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-720-1613-X. s. 34

361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Dalšími častými přestupky páchanými v souvislosti s dopravními nehodami jsou nedání přednosti při odbočování uvedené v § 21 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, nedání přednosti při jízdě křižovatkou uvedené v § 22 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, nesprávné otáčení nebo couvání uvedené v § 24 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, nepřiměřená rychlost jízdy uvedená v § 18 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a mnoho dalších.¹⁶

1.3. Trestný čin

Základním pramenem právní úpravy trestných činů je zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník, ve kterém je též uvedena definice trestného činu jako:

„Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.“¹⁷

Dále je zde uvedeno že:

„K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“¹⁸

Trestné činy spáchané v souvislosti s dopravní nehodou se řadí do skupiny tzv. poruchových trestných činů, kdy vzniklá porucha je charakterizována následkem na životě, zdraví nebo majetku. Zpravidla se u dopravních nehod jedná o nedbalostní trestné činy, kdy příčina trestného činu předchází jednání pachatele. Nedbalostní forma zavinění koresponduje s charakteristikou dopravních nehod jako událostí nepředvídaných, ale zpravidla předvídatelných.

Řidič vozidla se v souvislosti s dopravní nehodou může dopustit i takového trestného činu, který přímo nesměřuje ke vzniku dopravní nehody, ale je pouze jejím doprovodným jevem. Jedná se zejména o řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo

¹⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

¹⁷ Ustanovení § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

¹⁸ Ustanovení § 13 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

jiné návykové látky nebo neposkytnutí první pomoci účastníku dopravní nehody. Tato jednání mohou být jak nedbalostní tak úmyslná.¹⁹

1.3.1. Skutková podstata trestného činu

- Objekt

Objektem souvisejícím s trestným činem v dopravě je zájem chráněný trestním zákonem, konkrétně život, zdraví, majetek či životní prostředí.

- Objektivní stránka

Objektivní stránka trestného činu v dopravě je tvořena povinnými znaky, kterými jsou jednání, následek a příčinný vztah mezi jednáním a následkem. Jednání může mít formu konání (porušení jednotlivých ustanovení zákona) nebo opomenutí (neposkytnutí první pomoci). Následkem je v případě dopravní nehody ohrožení hodnot chráněných trestním zákonem.²⁰

- Subjekt

Tento pojem označuje osobu pachatele dopravní nehody, která svým jednáním naplňuje skutkovou podstatu trestného činu. V silniční dopravě bývá ve většině případů pachatelem trestných činů řidič vozidla.

- Subjektivní stránka

Jedná se o zavinění, které charakterizuje vnitřní psychický vztah pachatele k jím spáchanému trestnému činu. Způsob zavinění může být buďto úmyslného, nebo nedbalostního charakteru. Jak již bylo uvedeno, v případě dopravních nehod je převážná většina trestných činů způsobena nedbalostí vědomou, kdy pachatel nechtěl porušit jednotlivé ustanovení zákona, ale věděl, že svým jednáním může dojít k porušení, a bez přiměřených důvodů spoléhal, že se tak nestane.²¹

1.4. Přestupkové řízení (řízení o přestupku)

Správní orgán je jedním ze subjektů řízení o přestupku, kdy druhým subjektem je účastník nebo účastníci řízení jako nositelé procesních práv a povinností. Jsou

¹⁹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 24

²⁰ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2017. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-236-3. s. 232 - 233

²¹ POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1. s. 25 - 26

subjekty základními, jelikož mají primární a zároveň nejvyšší zájem na výsledku řízení a bez jejich existence by nebylo možné řízení vést.

Řízení o přestupku se řídí procesními normami správního práva, kdy je zároveň zvláštním druhem správního řízení. Řízení o přestupku za účelem naplnění či vyvrácení podezření na spáchání správního deliktu stanovuje jednotlivým subjektům práva a povinnosti. V případě prokázání viny je správní orgán oprávněn uložit správní trest.²²

1.4.1. Účastníci řízení o přestupku

Dalším subjektem řízení o přestupku kromě správního orgánu je účastník, nebo účastníci řízení, kteří mají svá práva a povinnosti. Jsou subjekty základními, jelikož mají primární a zároveň nejvyšší zájem vy výsledku řízení a bez jejich existence by nebylo možné řízení vést.

„Účastníkem řízení je

- *obviněný,*
- *poškozený v části řízení, která se týká jím uplatněného nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení, a*
- *vlastník věci, která může být nebo byla zabrána, v části řízení, která se týká zabránění věci nebo náhradní hodnoty.*²³

- **Obviněný**

„(1) Podezřelý z přestupku se stává obviněným, jakmile vůči němu správní orgán učiní první úkon v řízení.

*(2) Dokud není pravomocným rozhodnutím o přestupku vyslovena vina obviněného, hledí se na něj jako na nevinného. V pochybnostech správní orgán rozhodne ve prospěch obviněného.*²⁴

²² KUČEROVÁ, Helena a Eva HORZINKOVÁ. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-211-0. s. 300 - 303

²³ Ustanovení § 68 zákona č. 250/2016 Sb., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

²⁴ Ustanovení § 69 zákona č. 250/2016 Sb., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Obviněný má právo vyjádřit se ke skutečnostem, které se mu kladou za vinu. Může navrhnout důkazy na svou obhajobu či podat návrhy nebo opravné prostředky. Projednat přestupek v nepřítomnosti obviněného lze jen tehdy, jestliže se obviněný odmítne dostavit k projednání přestupku nebo se nedostaví bez náležité omluvy či důvodu.

Jako jediný z účastníků má oprávnění odvolat se proti rozhodnutí v plném rozsahu. Nesmí být nucen k výpovědi a má právo nechat se obhajovat advokátem nebo zmocněncem.²⁵

- Poškozený

(1) Správní orgán bezodkladně vyrozumí o možnosti uplatnit nárok na náhradu škody nebo uplatnit nárok na vydání bezdůvodného obohacení a o nařízeném ústním jednání osobu, které byla spácháním přestupku způsobena škoda nebo na jejíž úkor se obviněný spácháním přestupku obohatil, pokud je mu tato osoba známa. Současně tuto osobu poučí, že nárok na náhradu škody nebo na vydání bezdůvodného obohacení může uplatnit nejpozději při prvním ústním jednání nebo v jiné lhůtě, kterou jí určí. Pokud by vyrozumění osoby podle věty první bylo spojeno s neúměrnými obtížemi nebo náklady, doručí je správní orgán veřejnou vyhláškou; ustanovení § 66 se nepoužije.

(2) Osoba, které byla spácháním přestupku způsobena škoda nebo na jejíž úkor se obviněný spácháním přestupku bezdůvodně obohatil, se stává poškozeným uplatněním nároku na náhradu škody nebo nároku na vydání bezdůvodného obohacení. Nárok na náhradu škody nebo nárok na vydání bezdůvodného obohacení může uplatnit u správního orgánu nejpozději při prvním ústním jednání nebo ve lhůtě určené správním orgánem, nekoná-li se ústní jednání, nebylo-li již o tomto nároku rozhodnuto v občanskoprávním nebo jiném řízení, nebo pokud takové řízení neprobíhá. Jestliže osoba, které byla spácháním přestupku způsobena škoda nebo na jejíž úkor se obviněný spácháním přestupku bezdůvodně obohatil, uplatnila nárok na náhradu této škody nebo nárok na vydání takového bezdůvodného obohacení v předcházejícím trestním řízení o totožném skutku, stává se poškozeným zahájením řízení.

²⁵ KUČEROVÁ, Helena a Eva HORZINKOVÁ. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-211-0. s. 367 - 368

(3) Pokud osoba uplatní nárok na náhradu škody způsobené spácháním přestupku nebo nárok na vydání bezdůvodného obohacení, kterým se obviněný spácháním přestupku obohatil na její úkor, a o takovém nároku již bylo rozhodnuto v občanskoprávním nebo jiném řízení nebo pokud takové řízení probíhá, správní orgán ji vyrozumí o nemožnosti rozhodovat o náhradě této škody nebo o vydání takového bezdůvodného obohacení; pokud občanskoprávní nebo jiné řízení o náhradě škody způsobené přestupkem nebo o vydání bezdůvodného obohacení probíhá, vyrozumí osobu také o výsledku řízení o přestupku.²⁶

Poškozeným může být fyzická nebo právnická osoba, které v souvislosti s přestupkem vznikla majetková škoda nebo se obviněný bezdůvodně obohatil na její úkor, a to za předpokladu že včas uplatní nárok na náhradu škody v přestupkovém řízení.

V případě že jsou splněny výše uvedené podmínky, má v řízení o přestupku postavení poškozeného a je tedy účastníkem řízení, ale pouze v části, ve které se rozhoduje o uplatněném nároku na náhradu škody.

Poškozený se tedy nestává účastníkem řízení automaticky se vznikem škody, ale až v momentě, kdy uplatní nárok v přestupkovém řízení. Pokud poškozený nepodá nárok na náhradu škody, nestane se účastníkem řízení. Pokud je správnímu orgánu znám poškozený, je správní orgán povinen vyrozumět ho o možnosti uplatnění škody v řízení o přestupku s poučením, do kdy může nárok na náhradu škody podat.²⁷

- Vlastník věci

V části řízení o přestupku, týkající se zabránění věci, má postavení účastníka řízení také vlastník věci, která by mohla být zabráněna nebo již byla zabráněna. Stejně jako má poškozený právo podat odvolání na část rozhodnutí, tak stejné právo má i vlastník věci k podání odvolání na část rozhodnutí, ve kterém se vyslovuje zabránění věci.²⁸

²⁶ Ustanovení § 70 zákona č. 250/2016 Sb., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

²⁷ KUČEROVÁ, Helena a Eva HORZINKOVÁ. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-211-0. s. 376 - 379

²⁸ KUČEROVÁ, Helena a Eva HORZINKOVÁ. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-211-0. s. 382 - 383

1.5. Trestní řízení

Trestní řízení je zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení. Cílem orgánů činných v trestním řízení je zjistit, zda se trestný čin stal, a odhalit jeho pachatele. Pachateli následně uložit podle zákona trest nebo ochranné opatření a toto rozhodnutí vykonat, popřípadě zajistit jeho výkon.

Orgány činné v trestním řízení nejsou jedinými účastníky trestního řízení. Toho se vedle nich účastní i další osoby, které v závislosti na svém postavení v řízení mají různá práva a povinnosti. Cílem trestního řízení je také upevňování zákonnosti, předcházení a zamezování trestné činnosti. Trestní řízení působí přímo nejen vůči osobám, proti kterým je vedeno, nebo které se ho účastní, ale má také vliv na širší veřejnost prostřednictvím veřejných sdělovacích prostředků. Takto zprostředkovaný vliv trestního řízení působí na širší veřejnost výchovně a zároveň představuje odstrašující příklad²⁹

²⁹ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 25- 28

1.5.1. Stádia trestního řízení

Trestní řízení probíhá v několika určitých časových obdobích. V těchto obdobích (stádiích trestního řízení) orgány činné v trestním řízení, plní úkoly s cílem dosáhnout účelu trestního řízení. Trestní řízení se dělí do pěti stádií:

- přípravné řízení
- předběžné projednání obžaloby
- hlavní líčení
- opravné řízení
- řízení vykonávací³⁰

1.5.1.1. Přípravné řízení

Úkolem přípravného řízení je připravit řízení před soudem. To znamená zjistit, zda podezření z trestného činu je odůvodněné, či nikoli, zda by měla být podána obžaloba, anebo zda je důvod pro jiné rozhodnutí. V přípravném řízení je důležité, pro řádné objasnění věci a respektování práv zúčastněných osob, včas vyhledat a zajistit prameny důkazů, zejména ty, u kterých hrozí nebezpečí zmaření, zničení nebo ztráty. Tuto úlohu plní neodkladné a neopakovatelné úkony.³¹

Jak bylo uvedeno výše, přípravné řízení je prvním stadiem trestního řízení. Jeho zákonná definice je uvedena v ustanovení § 12 odst. 10 zákona č. 141/1961 Sb. trestní řád. Legální definice je značně komplikovaná a zjednodušeně lze říci, že:

„přípravné řízení začíná od zahájení úkonů trestního řízení až do případného podání obžaloby, sjednání dohody o vině a trestu, návrhu na potrestání nebo jiného procesně relevantního úkonu, který má účinky zastavení trestního stíhání“³²

Přípravné řízení se dle právní úpravy v trestním řádu dělí do dvou časových úseků:

Postup před zahájením trestního stíhání je úsek, ve kterém se objasňují a prověřují skutečnosti důvodně nasvědčující tomu, že byl spáchán trestný čin. V tomto úseku se také provádějí neodkladné a neopakovatelné úkony.

³⁰ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 483

³¹ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 483 - 484

³² JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 488 - 489

Tento úsek také bývá označován jako **prověřování**. (§ 158 až § 159d zákona č. 141-1961 Sb., Trestní řád (dále jen TR))

Vyšetřování je úsek od zahájení trestního stíhání do podání obžaloby, sjednání dohody o vině a trestu, návrhu na potrestání nebo jiného procesně relevantního úkonu, který má účinky zastavení trestního stíhání. (§ 160 až § 179 zákona č. 141-1961 Sb., TR)³³

Uvedené členění se týká pouze dvou **forem přípravného řízení**:

Standartní přípravné řízení (§ 160 až § 167 zákona č. 141/1961 Sb., TR)

- koná se u méně závažných trestných činů, o nichž je příslušný rozhodovat okresní soud

Rozšířené přípravné řízení (§ 168 až § 170 zákona č. 141/1961 Sb., TR)

- koná se převážně u nejzávažnějších trestných činů, o nichž je příslušný rozhodovat krajský soud

Zkrácené přípravné řízení (§ 179a až § 179f zákona č. 141/1961 Sb., TR)

- koná se u nejméně závažných trestných činů, o nichž je příslušný rozhodovat okresní soud, za něž je zákonem stanoven trest odnětí svobody s horní hranicí nepřevyšující 5 let a jejichž pachatel byl přistižen při činu, nebo bezprostředně poté
- cílem je vyhledat možné důkazy pro potřeby soudu a v co nejkratší době postavit obviněného před soud³⁴

³³ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 491

³⁴ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 495 - 496

1.6. Právní předpisy v souvislosti s dopravní nehodou

Každý účastník provozu na pozemních komunikacích má svá práva a povinnosti, které mu určují různé právní předpisy, jejichž porušení může vést k vzniku dopravní nehody. Tyto právní předpisy upravují především pravidla silničního provozu a podmínky provozu vozidel. Mezi hlavní právní normy upravující provoz na pozemní komunikaci a postihy za porušení jednotlivých ustanovení zákona patří:

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a též působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky.

Vyhláška 294/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, která upravuje svislé a vodorovné dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení, označení osob, věcí a vozidel ve zvláštních případech, řízení provozu na pozemních komunikacích, a jiné.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací.

Vyhláška č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, která upravuje označení dálnic, silnic a místních komunikací, péči vlastníka o komunikace a jejich evidence, stavební úpravy komunikací, obecné technické požadavky na komunikaci, uzavírky a objížďky, rozsah, způsob a časové lhůty pro odstraňování závad ve sjízdnosti a jiné.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, upravuje podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy.

Vyhláška č. 478/2000 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádí zákon o silniční dopravě, která upravuje náležitosti dokladu o nákladu, způsob zaznamenávání údajů o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, postup, hodnocení a opakování zkoušky odborné způsobilosti, přepravu nebezpečných věcí a taxislužbu.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje především registraci a registraci silničních vozidel, schvalování silničních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti, a jiné.

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, která upravuje právní vztahy v oblasti schvalování technické způsobilosti a na technické podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a zřízení České kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti.

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, který upravuje podmínky odpovědnosti za přestupek, druhy správních trestů a ochranných opatření a zásady pro jejich ukládání, postup před zahájením řízení o přestupku a postup v řízení o přestupku.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje v první části působnost trestních orgánů, trestní odpovědnost, okolnosti vylučující protiprávnost, zánik trestní odpovědnosti, trestní sankce, a v druhé části jsou taxativně uvedeny trestné činy.

Zákon č. 141/1961 Sb., Zákon o trestním řízení soudním (trestní řád), který upravuje postup orgánů činných v trestním řízení tak, aby trestné činy byly náležitě zjištěny a jejich pachatelé podle zákona spravedlivě potrestáni.

2. Pravomoc orgánů činných v řízení přípravném a v řízení trestním

Orgány činnými v trestním řízení jsou podle § 12 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb. trestní řád, soud, státní zástupce a policejní orgán. Jsou to orgány státu, kterým zákon dává procesní práva a povinnosti. Orgány činné v trestním řízení se podílí na plnění úkolů trestního řízení s cílem dosažení účelu trestního řízení.

2.1. Soud

V trestním řízení vyplývá role soudů z čl. 81 a čl. 90 Ústavy a z čl. 40 Listiny, kde je uvedeno, že o vině a trestu za trestné činy rozhoduje výhradně soud. Jedná se o nezávislé, zákonem zřízené věcně a místě příslušné soudy, které rozhodují prostřednictvím nezávislého a nestranného soudce.

Základem pravomoci soudů v trestním řízení a tzv. atributem spravedlivého procesu jsou dvě zásady a to, že o vině a trestu za trestné činy rozhoduje jen soud a že nikdo nesmí být odňat svému zákonnému soudci.

Působnost a organizaci soudů upravuje zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, zákon č. 6/2002 Sb. o soudech a soudcích a zákon č. 218/2003 Sb., zákon o soudnictví ve věcech mládeže v souvislosti s trestnými činy mládeže.

Soustavu trestních soudů tvoří čtyři články a to Nejvyšší soud, vrchní, krajské a okresní soudy. Výkon trestního soudnictví ve věcech mládeže zajišťují v rámci obecné soustavy soudů soudy specializované na agendu mládeže.³⁵

2.2. Státní zástupce

Působnost státního zastupitelství je upravena čl. 80 odst. 1 Ústavy. Na základě tohoto článku státní zastupitelství zastupuje veřejnou žalobu v trestním řízení a vykonává další úkony, pokud tak stanoví zákon. Působnost je dále upravena v § 4 a §5 zákona č. 283/1993 Sb., o státním zastupitelství. Soustavu státních zastupitelství tvoří Nejvyšší státní zastupitelství, vrchní, krajská a okresní zastupitelství.³⁶

³⁵ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 196 - 197

³⁶ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 219

Státní zástupce je vedle policejního orgánu a soudu jedním z orgánů činných v trestním řízení dle § 12 odst. 2 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád. Mezi subjekty trestního řízení má státní zástupce speciální místo. Vystupuje v trestním řízení činný ve veřejném zájmu tak, aby všechny trestné činy a jejich pachatelé byli potrestáni a zároveň aby žádná nevinná osoba nebyla trestně stíhána, obžalována nebo odsouzena. Pouze on je oprávněn k podání obžaloby (návrhu na potrestání, návrhu na schválení dohody o vině a trestu). Soud rozhoduje pouze na návrh státního zástupce a pouze o tom, co je uvedeno v žalobním návrhu. Do práva státního zástupce nemůžou zasahovat žádné strany, ani soud.³⁷

Činnost státního zástupce lze rozdělit do čtyř základních úseků:

- dohlíží, aby všechny trestné činy byly zjištěny, a osoby, které je spáchaly, stíhá podle ustanovení trestního řádu
- v přípravném řízení vykonává dozor nad zachováním zákonnosti tím, že může osobně provést jakýkoli vyšetřovací úkon, nebo celé vyšetřování, vyšetřuje některé trestné činy, činí rozhodnutí v přípravném řízení, rozhoduje o použití některých operativně pátracích prostředků, v některých případech rozhoduje o vazbě
- ve funkci žalobce se účastní řízení před soudem, kde je stranou dle § 12 odst. 6 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád
- při výkonu vazby, trestu odnětí svobody, ochranného léčení zabezpečovací detence, ochranné nebo ústavní výchovy, vykonává dozor nad dodržováním právních předpisů³⁸

³⁷ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4. s. 61

³⁸ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 220 - 221

2.3. Policejní orgán

Policejní orgán je významným subjektem v trestním řízení, je jedním z orgánů činných v trestním řízení. Policejní orgány vystupují především v přípravném řízení, které předchází řízení před soudem. Termín policejní orgán je vymezen v § 12 odst. 2 zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád.³⁹

Policejními orgány se rozumějí:

- **útvary Policie České republiky,**
- **Generální inspekce bezpečnostních sborů** v řízení o trestných činech příslušníků Policie České republiky, příslušníků Vězeňské služby České republiky, celníků anebo zaměstnanců České republiky zařazených k výkonu práce v Policii České republiky, nebo o trestných činech zaměstnanců České republiky zařazených k výkonu práce ve Vězeňské službě České republiky anebo v Celní správě České republiky, spáchaných v souvislosti s plněním jejich pracovních úkolů,
- **pověřené orgány Vězeňské služby České republiky** v řízení o trestných činech osob ve výkonu vazby, trestu odnětí svobody a zabezpečovací detence, spáchaných ve vazební věznici, věznici nebo v ústavu pro výkon zabezpečovací detence,
- **pověřené celní orgány** v řízení o trestných činech spáchaných porušením celních předpisů a předpisů o dovozu, vývozu nebo průvozu zboží, a to i v případech, kdy se jedná o trestné činy příslušníků ozbrojených sil nebo bezpečnostních sborů,

právních předpisů při umístění a pořízení zboží v členských státech Evropské unie, je-li toto zboží dopravováno přes státní hranice České republiky,

daňových předpisů upravujících daň z přidané hodnoty,

daňových předpisů v případech, kdy jsou celní orgány správcem daně podle jiných právních předpisů,
- **pověřené orgány Vojenské policie** v řízení o trestných činech příslušníků ozbrojených sil a osob, které páchají trestnou činnost proti příslušníkům

³⁹ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. s. 225

ozbrojených sil ve vojenských objektech anebo proti vojenským objektům, vojenskému materiálu nebo ostatnímu majetku státu, s nímž jsou příslušné hospodařit Ministerstvo obrany nebo jím zřízené organizační složky státu nebo s nímž jsou příslušné hospodařit anebo s nímž mají právo hospodařit státní organizace zřízené nebo založené Ministerstvem obrany,

- **pověřené orgány Bezpečnostní informační služby** v řízení o trestných činech příslušníků Bezpečnostní informační služby,
- **pověřené orgány Úřadu pro zahraniční styky a informace** v řízení o trestných činech příslušníků Úřadu pro zahraniční styky a informace,
- **pověřené orgány Vojenského zpravodajství** v řízení o trestných činech příslušníků Vojenského zpravodajství,
- **pověřené orgány Generální inspekce bezpečnostních sborů** v řízení o trestných činech příslušníků Generální inspekce bezpečnostních sborů nebo o trestných činech zaměstnanců České republiky, zařazených k výkonu práce v Generální inspekci bezpečnostních sborů.⁴⁰

Útvary Policie ČR mají mezi ostatními policejními orgány jakési výsadní postavení. Úkolem Policie ČR je předcházet trestné činnosti a plnit úkoly podle trestního řádu. Ostatní policejní orgány činní svou funkci orgánu činného v trestním řízení primárně na základě své osobní, věcné a místní působnosti, a tím je jejich příslušnost k objasňování trestných činů omezena. Tato skutečnost vyplývá i z ustanovení § 158 odst. 11 zákona č. 141/1961 Sb. trestní řád:

„Provádí-li opatření nebo úkony podle předchozích odstavců jiný policejní orgán než útvar Policie České republiky, vyrozumí o předmětu šetření neprodleně útvar Policie České republiky, který by jinak byl příslušný k řízení. Vznikne-li mezi útvarem Policie České republiky a jiným policejním orgánem spor o příslušnost, předloží věc k posouzení státnímu zástupci. Jeho stanovisko je závazné.“⁴¹

⁴⁰ Ustanovení § 12 odst. 2 zákona č. 141/1961 Sb., Trestní řád

⁴¹ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo procesní*. 2. aktualizované vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-677-4. s. 66 - 67

3. Příčiny a následky dopravních nehod a jejich vývoj

3.1. Příčiny a následky

Dopravní nehody na pozemních komunikacích jsou zpravidla výsledkem působení tří činitelů a to člověka, technického stavu vozidla, a dopravního prostředí.

V celém systému provozu na pozemních komunikacích je nejvíce selhávajícím faktorem řidič motorového vozidla, který svým chováním přímo ovlivňuje dopravní bezpečnost ostatních účastníků v provozu na pozemních komunikacích. Chování řidičů v provozu ovlivňuje nejenom neznalost právních předpisů, ale i velká míra vědomého nerespektování, někdy až pohrdání pravidly silničního provozu.

Dopravní nehody jsou zapříčiněny i vlivem technického charakteru vozidel používaných při provozu na pozemních komunikacích. Tento druh příčin dopravních nehod nejčastěji spočívá v zanedbání technického stavu vozidla majitelem nebo řidičem. Nejčastěji se jedná se o benevolentní přístup k údržbě vozidla ze strany majitele nebo řidiče, spočívající v odkládání drobných závad, oddalování termínu opravy a tak dále. Vede to k závadám na brzdách, závadám řízení či poškození pneumatik.

Špatný stav pozemní komunikace může negativně ovlivnit dopravní prostředí a tím pádem být příčinou dopravní nehody. Příčina dopravní nehody vlivem dopravního prostředí může být například neoznačená překážka v silničním provozu, nebo špatná údržba pozemní komunikace v zimním období. Dále se za příčinu v tomto smyslu může považovat hustota provozu, povětrnostní podmínky, či špatná viditelnost.⁴²

Na základě statistik týkajících se dopravní nehodovosti ve vztahu člověk, dopravní prostředek a prostředí, lze konstatovat, že nejvíce selhává lidský faktor. Ze statistik je z dlouhodobého časového sledování zřejmé, že přes 90% z celkového počtu dopravních nehod, je způsobeno řidičem motorového vozidla. Dopravní prostředek se na těchto nehodách podílí pouze 1 % a prostředí (závada pozemní komunikace) se podílí na celkovém počtu nehod pouze méně než 0,5 %.

Z toho vyplývá, jak už bylo řečeno, že nejproblémovější, nejrizikovější a nejvíce selhávajícím faktorem celého systému člověk, je právě řidič motorového vozidla.

⁴² CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 186 - 193

Řidič sedící za volantem motorového vozidla zůstává stále člověkem. Jeho chování v provozu na pozemních komunikacích nelze žádným způsobem ovládat ani naprogramovat.⁴³

V provozu na pozemních komunikacích je povinen každý účastník provozu dodržovat podmínky stanovené pravidly silničního provozu. Porušení konkrétních podmínek pravidel silničního provozu, je základní příčinou dopravní nehody. Za nejčastější porušení, které je příčinou dopravní nehody můžeme označit nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, jízdu na nesprávné straně vozovky, nedodržení přednosti v jízdě, jízdu pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných látek, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Obecně můžeme také říci, že se jedná o nepozornost či bezohlednost ze strany účastníků silničního provozu.

Následkem dopravních nehod je již zmíněná hmotná škoda na vozidlech, nebo na jiných zařízeních, kterým vznikla hmotná škoda v souvislosti s dopravní nehodou. Dalším následkem je zranění osoby, která toto zranění utrpěla v souvislosti s dopravní nehodou a s ním spojené náklady za zdravotní péči, která byla vynaložena na ošetření zranění osoby. Posledním následkem je úmrtí osoby, které nastalo v souvislosti s dopravní nehodou a s ním spojené náklady na úhradu sociálních ztrát, ušlých výdělků a podobně.⁴⁴

Jelikož už víme, co je neproblémovějším faktorem dopravní nehodovosti, tak si v následující kapitole rozebereme nejčastější přestupky a trestné činy, páchané v souvislosti s dopravními nehodami.

3.2. Jednotlivé přestupky

V této kapitole se budu věnovat přestupkům, jejichž porušení je nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod. Uvedené přestupky byly vybrány s ohledem na statistiky dopravní nehodovosti uvedené na stránkách *policie.cz*, zpracované Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Ke každému druhu přestupku, bude připojen Graf s vyhodnocenou statistikou za posledních deset let, s uvedením počtu dopravních nehod způsobených daným přestupkem, za období jednoho kalendářního roku.

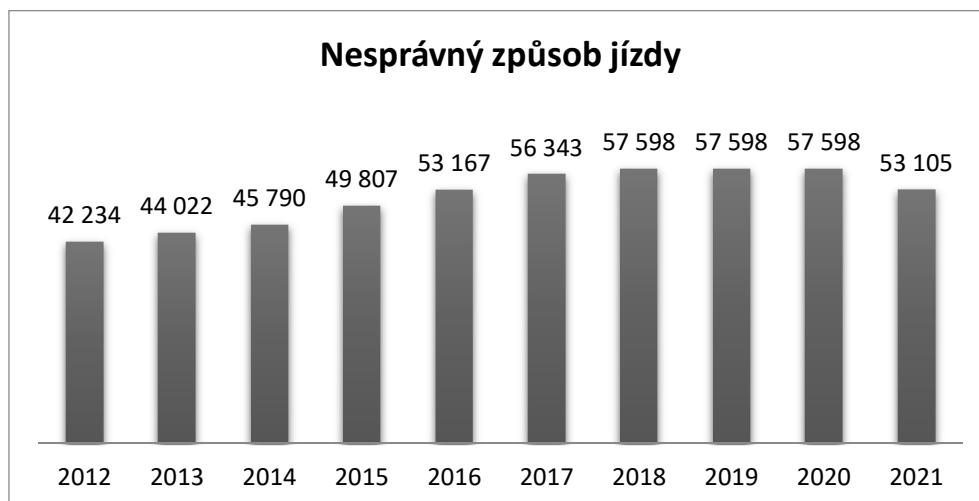
⁴³ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6. s. 85

⁴⁴ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. s. 183

3.2.1. Nesprávný způsob jízdy:

Jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod na území České republiky je nesprávný způsob jízdy. Do této kategorie je zahrnuto více přestupků.

Graf 1 nehodovosti s příčinou – Nesprávný způsob jízdy



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].
Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

3.2.1.1. Nevěnování se řízení:

Přestupek nevěnování se řízení je uveden v § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno, že řidič je povinen:

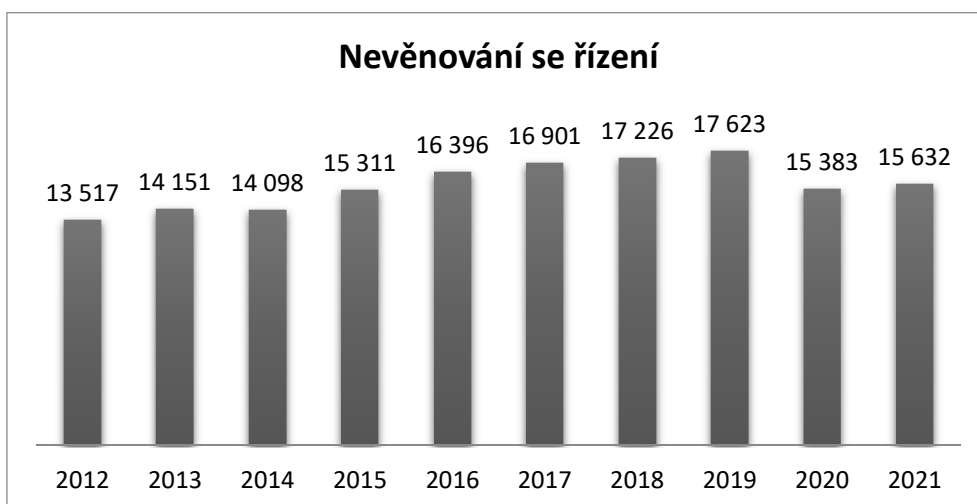
„věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích“⁴⁵

Plně se věnovat řízení znamená nezabývat se jinou činností, která nesouvisí s řízením vozidla. Pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je nezbytné, aby se řidič svými schopnostmi, znalostmi a dovednostmi přizpůsoboval dopravní situaci a nevyvolával v provozu takové situace, které by mohly vést ke vzniku dopravní nehody. Činnosti, které vyvolávají nevěnování se řízení a riziko nehodové situace jsou například: kouření, konzumace jídla nebo pití, ladění autorádií, navigace.⁴⁶

⁴⁵ Ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

⁴⁶ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 75

Graf 2 nehodovosti s příčinou – Nevěnování se řízení



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

3.2.1.2. Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem:

Přestupek nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem je uveden v § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno:

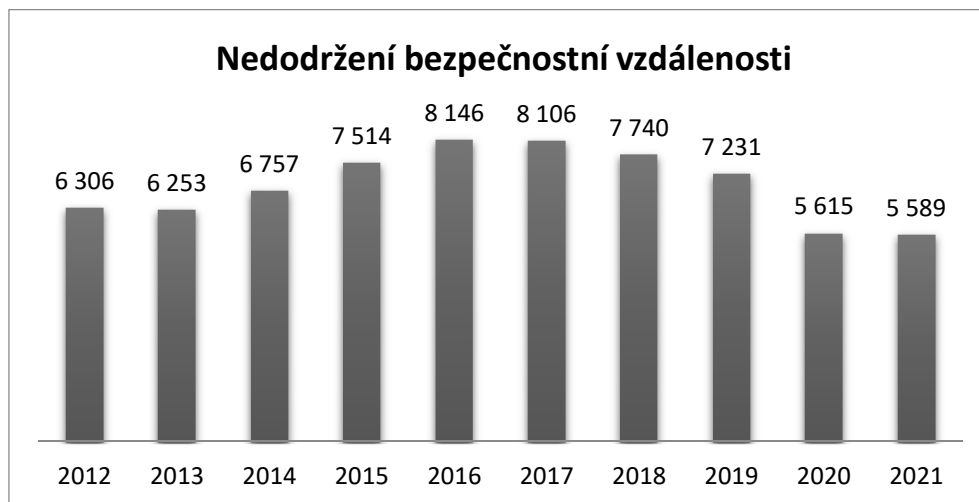
„Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“⁴⁷

Dostatečná bezpečnostní vzdálenost mezi dvěma jedoucími vozidly je jednou ze zásad bezpečné jízdy. Vzájemnou vzdálenost dvou jedoucích vozidel toto ustanovení neurčuje a ani nemůže, protože tato vzdálenost se mění s ohledem na okolnosti. Okolnosti ovlivňující rozestup vozidel jsou například: rychlost vozidel, stav vozovky (mokro, náledí, vozovka znečištěná), dále hustota provozu a dostatečný rozhled. Reakční doba řidiče také může být ovlivněna povětrnostními podmínkami, únavou, monotónní jízdou, komunikací se spolujedoucím a dochází k jejímu prodloužení. Proto se v zásadách bezpečné jízdy uvádí jako pomůcka rozestup minimálně dvou sekund od vpředu jedoucího vozidla. Rozestup dvou sekund se vypočítá tím, že si řidič vozidla určí bod na komunikaci, například strom, dopravní značku a podobně.

⁴⁷ Ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Jakmile před ním jedoucí vozidlo mine tento bod, začíná běžet časový interval. Řidič vozidla by tento bod měl minout nejdříve za dvě sekundy.⁴⁸

Graf 3 nehodovosti s příčinou – Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

3.2.1.3. Nesprávné otáčení nebo couvání:

Posledním přestupkem z kategorie nesprávný způsob jízdy, který si uvedeme, je nesprávné otáčení nebo couvání, uvedené v § 24 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno:

„Při couvání řidič nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.“⁴⁹

Dále je v § 24 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu uvedeno:

„Pokud to vyžadují okolnosti, zejména nedostatečný rozhled, musí řidič zajistit bezpečné otáčení nebo couvání pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby.“⁵⁰

Z výkladu paragrafu vyplývá, že řidič nesmí s vozidlem couvat, pokud by tím mohl ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Může však dojít k jejich omezení, kdy budou muset zejména snížit rychlost jízdy nebo úplně

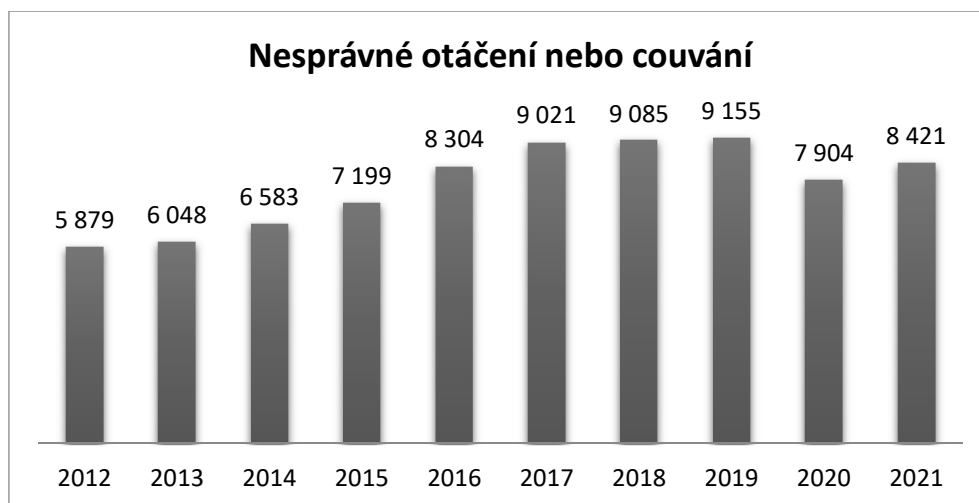
⁴⁸ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 192 - 193

⁴⁹ Ustanovení § 24 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

⁵⁰ Ustanovení § 24 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

s vozidlem zastavit. Couvající řidič by měl upozornit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích o svém úmyslu couvat, například rozsvícenými směrovými světly, nebo pomocí způsobilé a náležitě poučené osoby, v případech, kdy bude s vozidlem couvat do prostoru, kam z místa řidiče nevidí (např. za roh budovy, do vjezdu domu).⁵¹

Graf 4 nehodovosti s příčinou – Nesprávné otáčení nebo couvání



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].
Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

3.2.2. Nedání přednosti v jízdě:

Po nesprávném způsobu jízdy je jednou z dalších nejčastějších příčin dopravních nehod právě nedání přednosti v jízdě. Přednost v jízdě je upravena v § 2 písmeno q) zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno:

„dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdni úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy“⁵²

V případě kdy má řidič povinnost dát přednost v jízdě, musí se chovat takovým způsobem, který jasně dává najevo, že o své povinnosti ví a hodlá ji dodržet.

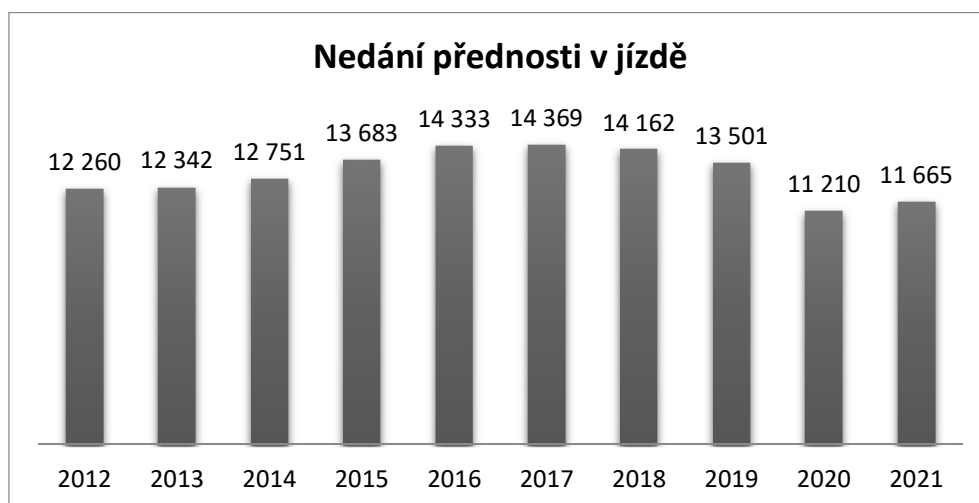
⁵¹ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 214 - 215

⁵² Ustanovení § 2 písm q) zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Z ustanovení vyplývá, že řidič, který má přednost v jízdě, by neměl z chování řidiče, který má povinnost dát přednost, vyhodnotit potřebu sundat nohu z plynového pedálu a tím zpomalit vozidlo, nebo začít brzdit.

Přestupku nedání přednosti v jízdě se řidič při pohybu po pozemních komunikacích může dopustit v celé řadě případů.

Graf 5 nehodovosti s příčinou – Nedání přednosti v jízdě



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].
Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

3.2.2.1. Přednost při jízdě křižovatkou:

Nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod z důvodu nedání přednosti v jízdě je nedání přednosti při jízdě křižovatkou uvedené v § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno:

„Řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší pozemní komunikaci označené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!" nebo "Stůj, dej přednost v jízdě!" musí dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím po hlavní pozemní komunikaci nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím po hlavní pozemní komunikaci.“⁵³

Z ustanovení § 22 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu vyplývá, že pokud je křižovatka osazena dopravní značkou "Stůj, dej přednost v jízdě!", je řidič bezpodmínečně povinen zastavit s vozidlem tak a na takovém místě,

⁵³ Ustanovení § 22 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

aby měl do křižovatky náležitý rozhled. Pokud tvar a uspořádání křižovatky umožní i ostatním řidičům jedoucím za řidičem prvního vozidla, náležitý rozhled do křižovatky, mohou pokračovat v jízdě křižovatkou za prvním vozidlem, ale měli by pečlivě sledovat situaci v provozu a popřípadě na ni adekvátně reagovat tím, že dají znovu přednost v jízdě.⁵⁴

Další přestupek, kterého se řidiči v souvislosti s nedáním přednosti v jízdě křižovatkou dopouštějí, je uveden v § 22 odst. 2, zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno:

„Nevyplývá-li přednost v jízdě z ustanovení odstavce 1, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty přicházejícím zprava.“⁵⁵

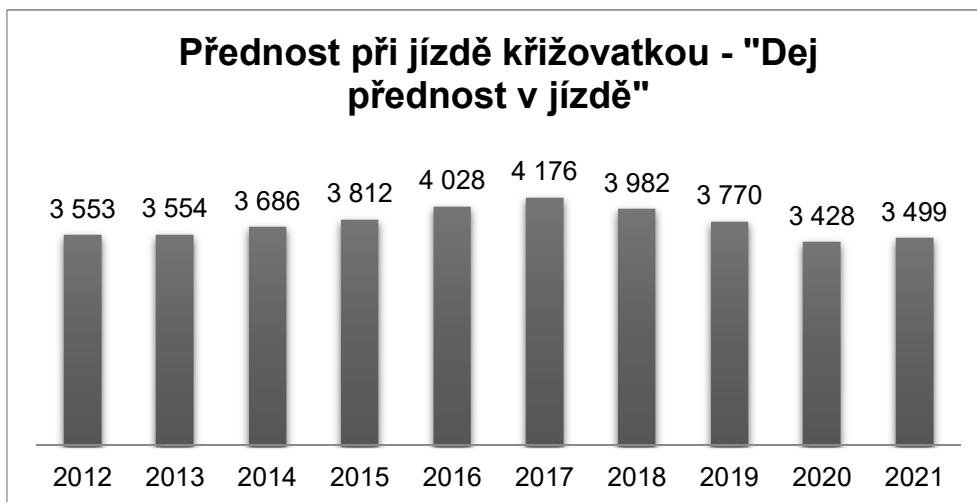
Toto ustanovení se vztahuje ke křižovatkám, kde není upravena přednost dopravními značkami a platí zde tzv. pravidlo pravé ruky. Dále také toto pravidlo platí na křižovatkách, kde je vyznačena přednost dopravními značkami, ale hlavní pozemní komunikace mění směr. Dát přednost vozidlu přijíždějícímu zprava je potřeba i tehdy, porušuje-li řidič vozidla přijíždějícího zprava pravidla silničního provozu, například tím, že přijíždí na křižovátku, kde není přednost upravena dopravními v protisměru po komunikaci s jednosměrným provozem.⁵⁶

⁵⁴ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 205

⁵⁵ Ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

⁵⁶ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 204 - 205

Graf 6 nehodovosti s příčinou – Přednost při jízdě křižovatkou – "Dej přednost v jízdě"



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].
Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Graf 7 nehodovosti s příčinou – Přednost při jízdě křižovatkou – "Stůj dej přednost v jízdě"



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].
Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

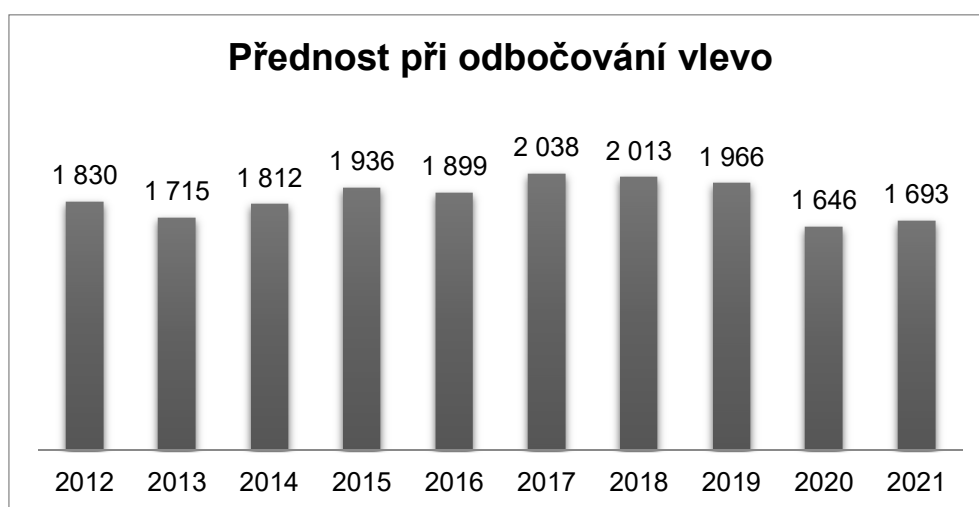
3.2.2.2. Přednost při odbočování vlevo:

Jednou z dalších nejčtenějších příčin dopravních nehod je nedání přednosti na křižovatce při odbočování vlevo uvedené v § 21 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno:

„Řidič odbočující vlevo musí dát přednost v jízdě protijedoucím motorovým i nemotorovým vozidlům, jezdcům na zvířeti, protijedoucím organizovaným útvarům chodců a průvodcům hnaných zvířat se zvířaty, tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen, a cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty.“⁵⁷

Odbočování vlevo je jedním z nejsložitějších a nejrizikovějších úkonů s ohledem na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Odbočující řidiči při nich musí dát přednost všem účastníkům jedoucím v opačném směru a zároveň nesmí ohrozit chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje dle ustanovení § 5 odst. 2 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu.⁵⁸

Graf 8 nehodovosti s příčinou – Přednost při odbočování vlevo



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

⁵⁷ Ustanovení § 21 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

⁵⁸ KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 198

3.2.2.3. Přednost při přejíždění z pruhu do pruhu:

Poslední z nejčastějších příčin dopravních nehod spojených s nedáním přednosti v jízdě si zde rozebereme nedání přednosti v jízdě při přejíždění z jednoho jízdniho pruhu do druhého uvedené v § 12 odst. 5, zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno:

„Přejíždět z jednoho jízdniho pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdniím pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdniho proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdni pruhu sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdniím pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdniím pruhu.“⁵⁹

Řidič, který řídí vozidlo ve svém jízdniím pruhu a tento pruh nemění, má podle tohoto ustanovení přednost v jízdě. Řidič vozidla, který chce s vozidlem přejet ze svého jízdniho pruhu do jízdniho pruhu jiného, nesmí ohrozit ani omezit řidiče jedoucího v tomto pruhu. Ve městech s hustým silničním provozem je toto pravidlo velmi těžko vynutitelné, jelikož skoro nikdy nelze přejet z jednoho jízdniho pruhu do druhého, aniž by nedošlo k omezení řidiče jedoucího v tomto pruhu. Pravidlo „zipu“ je přínosem z hlediska plynulosti silničního provozu, ale při stanovení míry zavinění případné dopravní nehody se stává komplikací⁶⁰

V § 12 odst. 6, zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, je dále uvedeno:

„Na pozemní komunikaci o třech jízdniích pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič přejíždět z levého jízdniho pruhu do středniho jízdniho pruhu jen tehdy, neohrozí-li řidiče přejíždějícího do středniho jízdniho pruhu z pravého jízdniho pruhu; obdobně se postupuje při přejíždění z levých jízdniích pruhů do

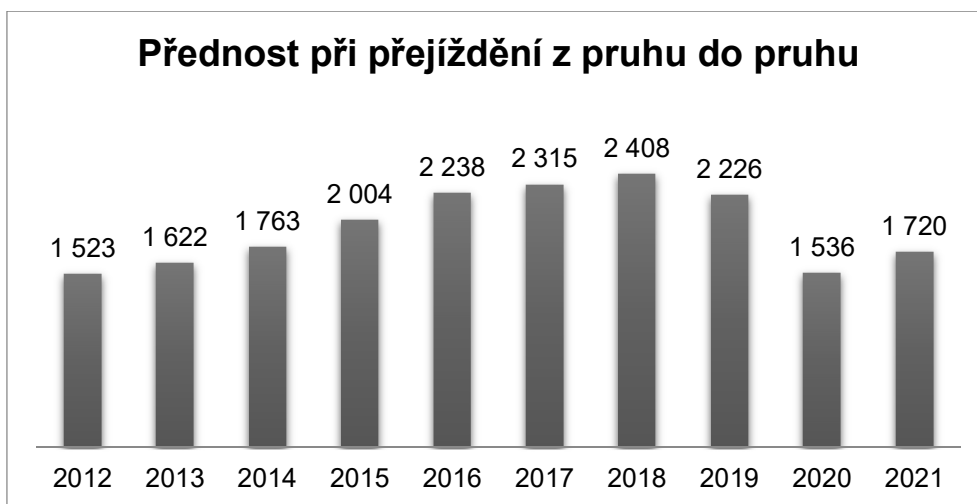
⁵⁹ Ustanovení § 12 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

⁶⁰ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 160 - 161

*středních jízdních pruhů na pozemní komunikaci o čtyřech a více jízdních pruzích vyznačených na vozovce.*⁶¹

V tomto případě, se při přeježdění z jednotlivých jízdních pruhů do pruhů středních, jedná o aplikaci pravidla pravé ruky ve speciálním případě.

Graf 9 nehodovosti s příčinou – Přednost při přeježdění z pruhu do pruhu



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

3.2.3. Nepřiměřená rychlosti jízdy:

Poslední z nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod, kterou si zde uvedeme, je nepřiměřená rychlost jízdy vozidla, kterou upravuje § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o silničním provozu, kde je uvedeno:

*„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“*⁶²

⁶¹ Ustanovení § 21 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

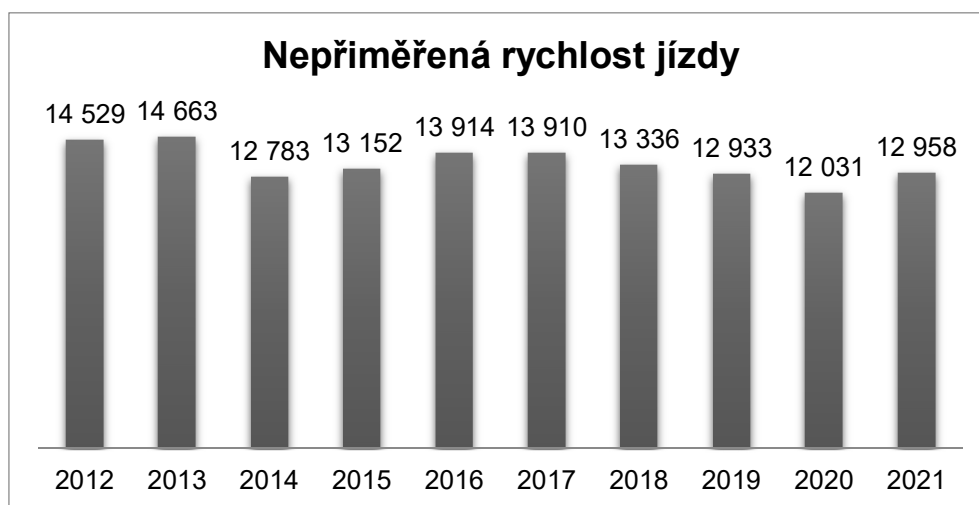
⁶² Ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Nepřiměřená rychlost jízdy je druhou nejčastější příčinou dopravních nehod na našich komunikacích. Tyto nehody často končí fatálními následky, jelikož pravděpodobnost usmrcení je třikrát vyšší než průměrná.

Pokud není řidič dopravní značkou upozorněn na zhoršení sjízdnosti pozemní komunikace, může předpokládat, že vozovka by měla být bez výtluků, vyjetých kolejí, neznečištěná prachem nebo kamínky a v zimním období odpovídajícím způsobem ošetřena.

Rozhledové podmínky při řízení bývají omezeny například v nepřehledné zatáčce, před vrcholem stoupání, nebo tam, kde je nějaká překážka ve výhledu, například stavba, vegetace, nebo zaparkované vozidlo. Rozhled je také omezen za snížené viditelnosti, jak z důvodu povětrnostních podmínek, tak i denní dobou. Ve všech těchto případech, má řidič za povinnost přizpůsobit rychlost všem těmto okolnostem a jet s vozidlem takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na takovou vzdálenost, na kterou má rozhled.⁶³

Graf 10 nehodovosti s příčinou – Nepřiměřená rychlost jízdy

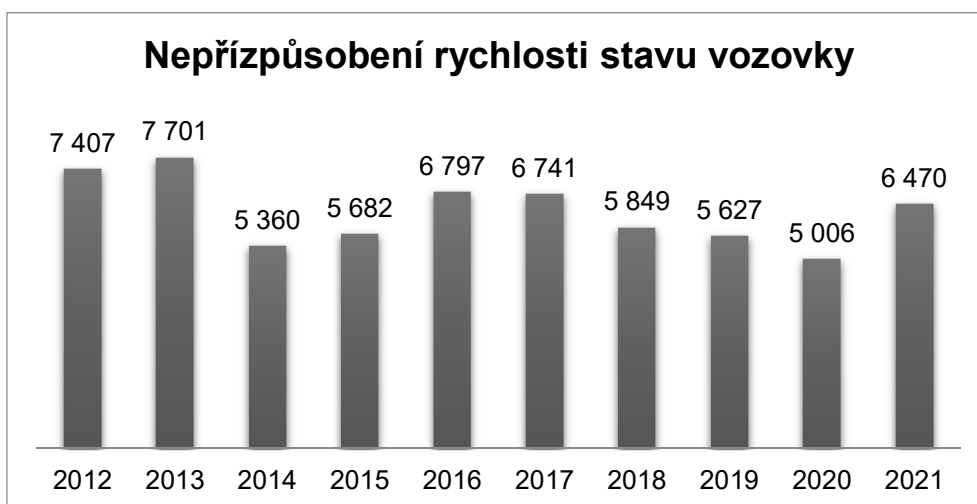


Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

⁶³ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4. s. 177

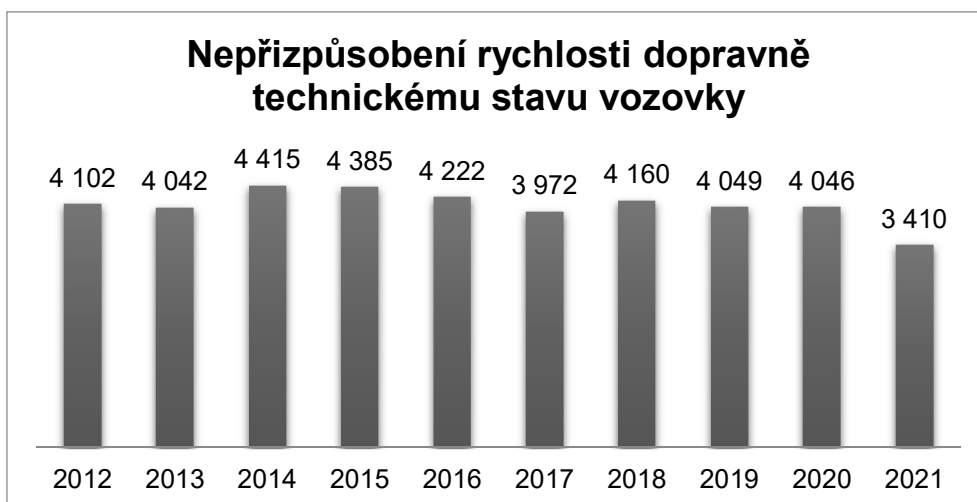
Graf 11 nehodovosti s příčinou – Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

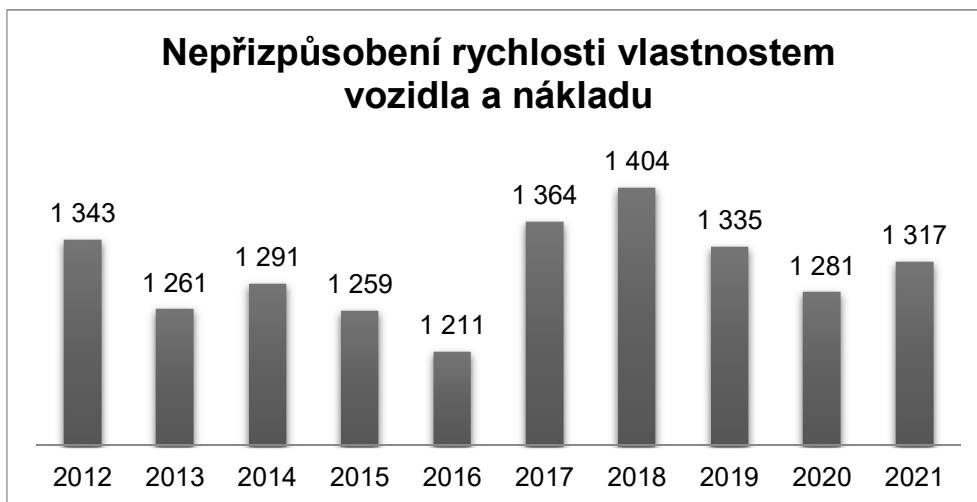
Graf 12 nehodovosti s příčinou – Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Graf 13 nehodovosti s příčinou – Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].
Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

3.3. Jednotlivé trestné činy

V této kapitole se budu zabývat jednotlivými trestnými činy, které jsou nejčastěji páchany v souvislosti s dopravní nehodou. Dané trestné činy lze dělit na trestné činy proti životu a zdraví a trestné činy ohrožující život nebo zdraví a trestné činy obecně ohrožující, uvedené v jednotlivých hlavách zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník (dále jen TZ).

3.3.1. Trestné činy proti životu a zdraví:

3.3.1.1. Usmrcení z nedbalosti § 143 zákona č. 40/2009 Sb., TZ

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

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

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

*Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.*⁶⁴

U trestného činu usmrcení z nedbalosti v souvislosti s dopravní nehodou je nezbytné, aby k smrtelnému následku došlo porušením dopravního předpisu v souvislosti s dopravní nehodou. Zavinění musí naplňovat všechny znaky objektivní stránky. Jednání pachatele a následek trestného činu, musí být v příčinné souvislosti. Pachatel dopravní nehody, při které se dopustil uvedeného trestného činu, z hlediska zavinění, měl a mohl vědět, že svým jednáním může ohrozit zákonem chráněný zájem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí.⁶⁵

Důležitá povinnost vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložená podle zákona, uvedená ve druhém odstavci, je taková povinnost, jejímž porušením se za dané situace dopravní nehody podstatně zvyšuje nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. To znamená, že pokud pachatel poruší důležitou povinnost, a jejím porušením dojde k porušení lidského zdraví nebo života, je to okolnost podmiňující použití vyšší trestní sazby.⁶⁶

Ve třetím odstavci je uvedena zvlášť přitěžující okolnost v podobě hrubého porušení zákonů o ochraně životního prostředí, o bezpečnosti práce, dopravy nebo hygienických zákonů. O hrubou nedbalost se jedná v případě, že dojde vlivem bezohlednosti řidiče vozidla k porušení více předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích.⁶⁷

Čtvrtý odstavec uvádí podmínku odkazující se na předchozí odstavec, podmíněnou tím, že pachatel hrubým porušením zákonů uvedených v třetím odstavci způsobí smrt nejméně dvou osob

⁶⁴ Ustanovení § 143 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

⁶⁵ ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1504

⁶⁶ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-380-3. s. 547

⁶⁷ ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1509

3.3.1.2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti § 147 zákona č. 40/2009 Sb., TZ

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

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

Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.⁶⁸

Objektivní stránkou je u tohoto trestného činu jak konání, tak opomenutí, které musí být v příčinné souvislosti s vzniklým následkem, kterým je těžké ublížení na zdraví. Co se týče subjektivní stránky, je vyžadováno zavinění z nedbalosti, kdy pachatel věděl nebo vědět mohl a měl, že svým jednáním poruší některé ustanovení zákona a že tím může dojít ke způsobení následku, v tomto případě ke způsobení těžkého ublížení na zdraví jiné osoby. Subjektem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti může být jakákoli fyzická osoba. Při dopravní nehodě je to většinou řidič motorového vozidla, ale může jím být jakýkoli jiný účastník provozu na pozemních komunikacích, provozovatel vozidla, spolujedoucí, nebo opravář vozidla.⁶⁹

Podle § 122 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., TZ se za těžkou újmu na zdraví považuje:

„Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví

- *zmrzačení,*
- *ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,*
- *ochromení údu,*
- *ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,*

⁶⁸ Ustanovení § 147 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

⁶⁹ ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1562 - 1565

- *poškození důležitého orgánu,*
- *zohyzdění,*
- *vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,*
- *mučivé útrapy, nebo*
- *delší dobu trvající porucha zdraví.*⁷⁰

Hlavním kritériem při rozhodování, zda se jedná o těžké ublížení na zdraví, se považuje doba, po kterou poškozený pocítuje velmi citelnou újmu na obvyklém způsobu života. Tato hraniční doba se odhaduje na nejméně 6 týdnů, po které je osoba takto indisponována. Není tomu ale vždycky tak, může se jednat o trestný čin těžké ublížení na zdraví i tehdy, kdy je tato doba kratší, ale naopak porucha zdraví má závažnější povahu.⁷¹

3.3.1.3. Ublížení na zdraví z nedbalosti § 148 zákona č. 40/2009 Sb., TZ

„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.

*Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.*⁷²

Jedná se o trestný čin, který má za následek ublížení na zdraví, stejně jako u trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 147 zákona č. 40/2009 Sb., TZ. Trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti se lze dopustit jak konáním, nebo opomenutím, které je v příčinné souvislosti s vzniklým následkem. Je to nedbalostní trestný čin, tudíž je vyžadována nedbalost, kdy pachatel trestného činu věděl nebo vědět mohl a měl, že jeho jednáním v rozporu se zákonem může porušit jednotlivé ustanovení zákona a tím způsobit následkem ublížení na zdraví.⁷³

⁷⁰ Ustanovení § 122 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

⁷¹ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-380-3. s. 554

⁷² Ustanovení § 148 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

⁷³ ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1577 - 1578

Podle § 122 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., TZ se za ublížení na zdraví považuje:

„Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.“⁷⁴

Za ublížení na zdraví se považuje porucha zdraví poškozeného, nebo onemocnění znesnadňující obvyklý způsob života na dobu nejméně 7 dní. Důležitým kritériem při posuzování, zda se jedná o trestný čin nebo nikoli, je pracovní neschopnost. Nelze však přihlížet pouze k pracovní neschopnosti a době léčení. Musí se vycházet i z hodnocení všech dalších okolností, například povahy poruchy: který orgán nebo funkce byly narušeny, intenzity bolestivosti zranění a to jaké lékařské ošetření si porucha vyžádala.⁷⁵

3.3.2. Trestné činy ohrožující život nebo zdraví

3.3.2.1. Neposkytnutí pomoci § 150 zákona č. 40/2009 Sb., TZ

„Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.“

Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“⁷⁶

Objektem trestného činu neposkytnutí první pomoci je lidský život a zdraví. Objektivní stránka je tvořena opomenutím povinnosti poskytnout první pomoc osobě, jejíž stav to vyžadoval. Subjektem může být každá fyzická osoba. Každá osoba má povinnost poskytnout první pomoc za předpokladu, že poskytnutím první pomoci nevystaví

⁷⁴ Ustanovení § 122 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

⁷⁵ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7.* aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-380-3. s. 554 - 555

⁷⁶ Ustanovení § 150 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

sama sebe nebezpečí. Subjektivní stránkou je úmysl v opomenutí poskytnutí první pomoci i přes to, že ji pachatel mohl poskytnout, aniž by sám sebe vystavil nebezpečí. V druhém odstavci je definováno neposkytnutí první pomoci osobou, která je z povahy svého zaměstnání povinna takovou pomoc poskytnout. Jedná se například o záchranáře, lékaře, policisty, hasiče a další.⁷⁷

Potřebná pomoc je taková, která je nezbytná k odvrácení nebo snížení nebezpečí smrti osoby, popřípadě aby osoba neposkytnutím první pomoci neutrpěla další újmu na zdraví.⁷⁸

3.3.2.2. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku § 151 zákona č. 40/2009 Sb., TZ

„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.“⁷⁹

Objekt a objektivní stránka je totožná jako u trestného činu neposkytnutí první pomoci. Subjektem je řidič dopravního prostředku, který měl účast na dopravní nehodě. Dopravním prostředkem není pouze motorové vozidlo, ale i povoz tažený koňmi nebo cyklista. Každý účastník dopravní nehody má povinnost poskytnout první pomoc za předpokladu, že poskytnutím první pomoci nevystaví sám sebe nebezpečí. Subjektivní stránkou je úmysl neposkytnout po dopravní nehodě, na níž měl účast, první pomoc osobě, která při dopravní nehodě utrpěla zranění. Pro spáchání tohoto trestného činu není rozhodující, zda pomoc mohl poskytnout někdo jiný, ani to, jaké důsledky mělo toto nesplnění povinnosti. Pokud je první pomoc zajištěna jinými kvalifikovanými osobami a pomoc řidiče vozidla potřebná není, nejedná se z jeho strany o trestný čin neposkytnutí první pomoci.⁸⁰

⁷⁷ ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1594 - 1595

⁷⁸ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-380-3. s. 562

⁷⁹ Ustanovení § 151 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

⁸⁰ ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 1599 - 1600

3.3.3. Trestné činy obecně ohrožující

3.3.3.1. Ohrožení pod vlivem návykové látky § 274 zákona č. 40/2009 Sb., TZ

„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.

Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.“⁸¹

Stav vylučující způsobilost je takové ovlivnění fyzických a psychických schopností návykovou látkou, které vylučuje vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost, při které by mohl být ohrožen život, zdraví osob, nebo vzniknout značná škoda na majetku. Stav vylučující způsobilost je třeba v každém konkrétním případě dokázat. Pro určení, zda řidič motorového vozidla byl při řízení ve stavu vylučujícím způsobilost, je nezbytné, zjistit jakou návykovou látkou byl ovlivněn a v jakém množství.⁸²

Pojem návyková látka je uveden v §130 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník, kde je uvedeno:

„Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“⁸³

⁸¹ Ustanovení § 274 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

⁸² ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 2791 - 2792

⁸³ Ustanovení § 130 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

Objektem je ochrana života, zdraví a majetku před ohrožením pocházejícím z činností vykonávaných pod vlivem návykových látek, například pod vlivem návykových látek řídí motorové vozidlo. Objektivní stránkou je v tomto případě jednání pachatele pod vlivem návykových látek, který vykonává činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví osob nebo způsobit značnou škodu na majetku. Subjektem je v tomto případě řidič vozidla. Subjektivní stránkou je úmysl, se kterým vykonává danou činnost, i když je ve stavu vylučujícím způsobilost.⁸⁴

V druhém odstavci se pod písmenem a) uvádí, že přísněji bude potrestán ten pachatel, který trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky způsobí havárii, dopravní nebo jinou nehodu, ublíží jinému na zdraví, nebo způsobí větší škodu na cizím majetku, anebo jiný závažný následek. Havárií je poškození určitého celku, stavby, kdy je po tomto poškození, vyžadována oprava, výměna jednotlivých částí, nebo generální oprava. Dopravní nehodou je *„událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby, nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“* Jiná nehoda je událost, která nastane v souvislosti s provozem určitého zařízení, při jeho technickém či jiném využití, při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku a kterou nelze považovat dopravní nehodou. Ublížení na zdraví, je stav kdy dojde k poruše zdraví jiné osoby, než pachatele, podle ustanovení § 122 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník. Větší škodou se rozumí škoda dosahující částky nejméně 100 000 Kč, uvedené v ustanovení § 138 odst. 1 písm. c) zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník. Jiným závažným následkem je myšleno způsobení těžké újmy na zdraví, smrti.

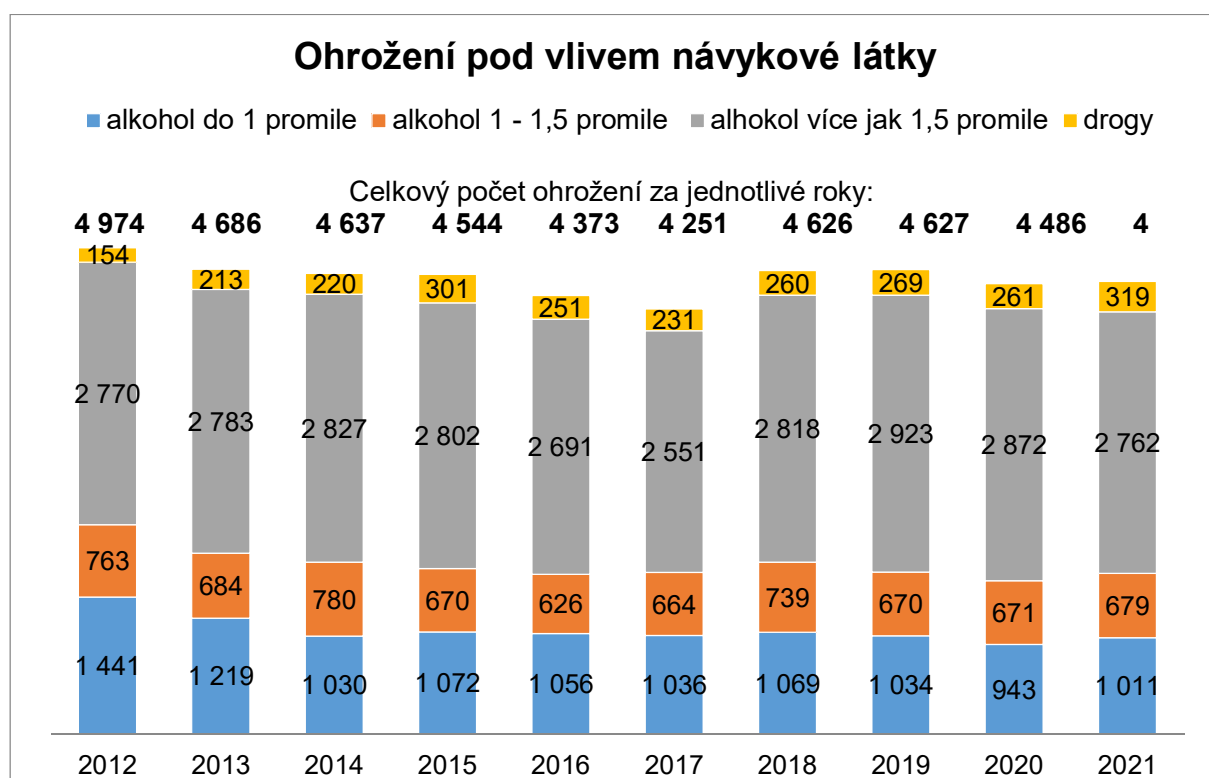
V druhém odstavci pod písmenem b) najdeme podmínku, přitěžující okolnosti vztahující se na řidiče hromadných dopravních prostředků, tzv. řidiče z povolání, u kterých je ovlivnění návykovou látkou zvláště nebezpečné, jelikož se od nich vyžaduje maximální soustředění a mimořádná pozornost. Pod písmenem c) je uvedeno, že přísněji bude potrestán ten, kdo byl již v posledních dvou letech

⁸⁴ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7.* aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-380-3. s. 751 - 753

odsouzen za daný trestný čin nebo byl z výkonu trestu uloženého za daný čin propuštěn.⁸⁵

Řidič motorového vozidla, který řídil motorové vozidlo po požití alkoholického nápoje, kdy u něj byla kontrolou zjištěna hodnota hladiny alkoholu v krvi, která dosáhla 1 promile, je řidičem, řídícím vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost. Podle lékařské vědy není žádný řidič schopen v této situaci řídit bezpečně.⁸⁶

Graf 14 Ohrožení pod vlivem návykové látky – s rozdělením jednotlivých hladin



Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

⁸⁵ ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012. s. 2794 - 2796

⁸⁶ JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-380-3. s. 751

4. Fingovaná dopravní nehoda

Fingovaná dopravní nehoda může být dopředu domluvená a zinscenovaná událost, při které jsou již poškozená vozidla postavena do předem domluveného konečného postavení, nebo také událost, která se stala určitým způsobem proto, aby nově vzniklým poškozením bylo překryto poškození existující.

Účastníci fingované dopravní nehody se často navzájem znají a jsou domluvení, jak budou vypovídat po příjezdu policie. V tomto případě jsou oba dva podezřelí ze spáchání trestného činu Pojistný podvod dle ustanovení § 250a zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.⁸⁷

V případě že dojde k fingované dopravní nehodě pouze jedním účastníkem, s tím že vyvolá nehodovou situaci tak, aby došlo ke střetu určitým způsobem a tím bylo překryto již existující poškození, je podezřelým z výše uvedeného trestného činu pouze on, za předpokladu, že druhý účastník o jeho úmyslu nevěděl.

V souvislosti s řešením dopravní nehody zjišťujeme, zda se jedná o nehodu skutečnou, nebo fingovanou. Občas se můžeme setkat s případy, kdy stav jednoho ze zúčastněných vozidel nebyl před dopravní nehodou bez závad a toto vozidlo již bylo nějakým způsobem poškozeno. Toto předchozí poškození, které nevzniklo v souvislosti s předmětnou dopravní nehodou, bývá poté řidiči uplatňováno při řešení pojistné události s pojišťovnou, s cílem získat peněžní plnění z povinného ručení druhého vozidla, jehož řidič odpovídá za předmětnou dopravní nehodu. Na tomto základě vzniká podezření, že jde o nehodu fingovanou.⁸⁸

⁸⁷ Staged Collision. *Los Angeles Police Department* [online]. [cit. 2023-02-08]. Dostupné z: <https://www.lapdonline.org/staged-collision/>

⁸⁸ What is a Staged Car Accident ?. *Harting Simkins and Ryan, LLP* [online]. [cit. 2023-02-08]. Dostupné z: <https://www.hsrlegal.com/staged-car-accident/>

4.1. Znamky fingovaných dopravních nehod

Při ohledání místa dopravní nehody policií se mohou objevit některé podezřelé okolnosti. Všechny tyto okolnosti naznačují, že událost na místě se neodehrála tak, jak ji popisují jednotliví účastníci dopravní nehody. Zde je pár příkladů:

- absence důležitých stop na místě nehody, kdy chybí střezy nebo jednotlivé části vozidel, které by se na místě nacházet měly
- řidiči neutrpěli žádné zranění i přes to že vozidla jsou zřetelně poškozena
- vzájemné poškození vozidel neodpovídá mechanismu střetu, tak jak jej popisují řidiči
- na vozidlech jsou poškozené, zdeformované i jiné části, než ty, které by měly být poškozené předemným nehodovým průběhem
- na místě dopravní nehody, při které došlo k čelnímu střetu dvou protijedoucích vozidel, nedojde k odskočení zadní části vozidel, nebo se na místě nachází zdvojené stopy od opakovaného přistavení vozidla do konečné polohy
- v místě dopravní nehody, kde vozidlo narazilo do pevné překážky, nejsou zjištěny žádné stopy nárazu, nebo jen minimální, anebo jsou zjištěny stopy, které vykazují znamky, že byly uměle vytvořeny, například záseky sekerou do kůry stromu
- podezřelé jsou i dopravní nehody hlášené v nočních hodinách na odlehlých a málo frekventovaných místech
- účastníci dopravní nehody nereagují po příjezdu policie na místo takovým způsobem, jaký je očekávaný, například v klidu popisují, co se stalo, jak přesně reagovali a kam se uhodili, nejsou v šoku po dopravní nehodě a podobně

Nepojízdný stav vozidla není rozhodující o tom, zda nehoda byla fingovaná či nikoli. Nepojízdné vozidlo mohlo být na místo dopravní nehody přivezeno na vozidle odtahové služby. Kolemjedoucí řidiče nenapadne, že je zde vozidlo skládáno, budou si naopak myslet, že je vozidlo nakládáno po dopravní nehodě.

Mezi časté případy fingovaných dopravních nehod patří případy, kdy je nahlášeno poškození zaparkovaného vozidla na parkovišti. Účastník, který nehodu policii ohlásil, uvádí časový úsek, kdy bylo toto vozidlo na daném místě zaparkováno s tím, že neví, kdo dané poškození na vozidle způsobil. Často se tak děje z důvodu

pojistného plnění z havarijního pojištění a snahy zlegalizovat poškození na vozidle vzniklé jinou dopravní nehodou.⁸⁹

Nárůst četnosti fingovaných nehod v posledních letech vede k stavu určité nervozity až fobie, kdy je fingovaná dopravní nehoda spatřována i v případech skutečných (reálných) nehod.⁹⁰

5. Podklady pro statistiky – názor na zobecňování

Podkladem pro zpracování grafů dopravní nehodovosti způsobené jednotlivými dopravními přestupky, byly Statistiky nehodovosti, uvedené na stránkách Policie ČR (policie.cz). V rubrice Dopravní servis – Statistika nehodovosti, lze nalézt dané statistiky rozdělené po jednotlivých letech i měsících v daném roce, které vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Podkladem statistik, byla data za období 10-ti let, od roku 2012 do roku 2021.

Grafy dopravní nehodovosti způsobené jednotlivými přestupky, jsou v rámci bakalářské práce uvedeny vždy u kapitoly daného přestupku v zadní části.

Spolehlivost zobecňování dopravních nehod se odvíjí od toho, že ne všechny dopravní nehody, které se stanou v provozu na pozemních komunikacích, jsou spolehlivě zjištěny a zadokumentovány Policií ČR. Některé nehody nemusí být ze zákona účastníky dopravních nehod vůbec hlášeny, a proto se tyto dopravní nehody nezapočítají do statistik nehodovosti. Dalším kritériem může být, že dopravní nehoda nemusí vzniknout pouze porušením jednoho ustanovení zákona, ale i několika, a účastník nehody může poté vypovídat účelově tak, aby postih za dopravní nehodu nebyl tak přísný. Z toho důvodu pak ze statistiky nehodovosti zapsaný údaj nemusí být přesný.

Zde je uvedena tabulka dopravní nehodovosti v daném období, kde je uveden celkový počet dopravních nehod, které se staly na území ČR v jednotlivých letech. Zároveň je zde uveden počet lehce, nebo těžce zraněných osob a počet usmrcených osob, za dané období. V tabulce je vidět že počet dopravních nehod na území ČR

⁸⁹ ŠACHL, Jindřich, Zora ŠACHLOVÁ a Richard MITÁŠ. *Soudní znaleství v silničním provozu*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2020. ISBN 978-80-7251-508-0. s. 146 - 153

⁹⁰ ŠACHL, Jindřich. *Analýza nehod v silničním provozu*. V Praze: České vysoké učení technické, 2010. ISBN 978-80-0104-638-8. s. 116

v období od roku 2012 do roku 2019 stoupal v průměru každoročně o přibližně 3,7 tisíce nehod. V roce 2020 byl pokles počtu dopravních nehod oproti roku 2019 o 12 778 nehod, což je zároveň největší pokles za posledních deset let. Naopak největší nárůst dopravních nehod byl v roce 2015, kdy bylo 93 067 nehod, což je nárůst o 7 208 nehod oproti roku 2014. Co se týče počtu usmrcených osob při dopravních nehodách, tak je nutno říci, že se dlouhodobě daří počet usmrcených osob snižovat, což je velmi pozitivní zpráva. Stejně tak je tomu i u počtu těžce a lehce zraněných osob, kdy počet těchto zranění je opět v dlouhodobém desetiletém horizontu nižší a nižší. Z toho vyplývá, že situace v provozu na pozemních komunikacích se stává pro účastníka provozu na pozemních komunikacích s během času bezpečnější.

Tabulka 1 Počet dopravních nehod, těžce a lehce zraněných a usmrcených osob

rok	Počet dopravních nehod	Počet usmrcených osob	Počet těžce zraněných osob	Počet lehce zraněných osob
2012	81 404	681	2 986	22 590
2013	84 398	583	2 782	22 577
2014	85 859	629	2 762	23 655
2015	93 067	660	2 540	24 427
2016	98 864	545	2 580	24 501
2017	103 821	502	2 339	24 740
2018	104 764	565	2 465	25 215
2019	107 572	547	2 110	23 935
2020	94 794	460	1 807	20 880
2021	99 332	470	1 624	20 581

Zdroj: Policie ČR: Statistika nehodovosti. Policie ČR [online]. [cit. 2023-02-22].

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Závěr

Cílem této bakalářské práce na téma „Přestupky a trestné činy v souvislosti s dopravní nehodou“ bylo vytvořit čtenáři ucelenou představu o tom, jaké přestupky a trestné činy se nejčastěji stávají v souvislosti s dopravními nehodami, a zároveň vysvětlit, co jednotlivé přestupky představují a znamenají. Nehody v silniční dopravě jsou nežádoucím jevem, který nejvíce ohrožuje život a zdraví účastníků provozu a majetek. Bohužel situace v provozu na pozemních komunikacích je taková, jaká je dennodenně dochází k páchání přestupků a trestných činů v souvislosti s dopravními nehodami a zároveň ke škodám na majetku, nebo újmám na zdraví nebo životě.

Celá bakalářská práce je členěna do několika kapitol a podkapitol. V první kapitole byl stanoven cíl seznámit se s pojmy dopravní nehoda, kde jsme si rozebrali pojem dopravní nehody, její základní znaky a dělení, pojem přestupku, kde jsme si rozebrali samotný přestupek a jeho skutkovou podstatu. Dalšími pojmy v první kapitole byl, pojem trestného činu, kde jsem uvedl, co samotný trestný čin znamená a opět jeho skutkovou podstatu, dále pojem jednotlivých řízení, jak řízení o přestupku tak řízení trestní. Druhá část byla věnována pravomoci orgánů činných v řízení přípravném a řízení trestním, kteréžto jsou stěžejní částí celého řízení o trestném činu. Hlavním cílem bakalářské práce bylo seznámení se s jednotlivými přestupky a trestnými činy, které byly rozebrány v třetí části. Zde byly přestupky rozčleněny na podkapitoly, nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě a nepřiměřená rychlost jízdy a trestné činy na podkapitoly trestné činy proti životu a zdraví, trestné činy ohrožující život a zdraví, trestné činy obecně ohrožující. U jednotlivých přestupků byla zároveň uvedena statistika nehodovosti přestupků s uvedením nehodovosti za posledních deset let.

Předposlední kapitola byla věnována problematice fingovaných dopravních nehod, kde bylo popsáno, co fingovaná dopravní nehoda je, co znamená pro účastníky provozu na pozemních komunikacích, popřípadě pro jednotlivé účastníky dopravních nehod, a také znaky těchto nehod a způsoby jak je poznat. Poslední kapitola se věnuje všeobecné statistice nehodovosti za posledních deset let, s uvedením počtu dopravních nehod, úmrtí při dopravních nehodách, lehkých a těžkých zraněních při nich.

Seznam použité literatury

Monografie

CHMELÍK, Jan. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, odbor person. práce a vzdělávání P ČR, Úřad vyšetřování pro Českou republiku, 1998, 88 s.

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

JELÍNEK, Jiří a kolektiv. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-380-3.

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

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2008-. Komentátor. ISBN 978-80-87576-01-4.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: 2., přeprac. a dopl. vydání podle stavu k 1.7.2006*. Praha: Linde, 2006. ISBN 80-720-1613-X.

KUČEROVÁ, Helena a Eva HORZINKOVÁ. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích: s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges, 2017. ISBN 978-80-7502-211-0.

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

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

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-720-1212-6.

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.

ŠACHL, Jindřich. *Analýza nehod v silničním provozu*. České vysoké učení technické v Praze, 2010. ISBN 978-80-0104-638-8.

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.

ŠÁMAL, Pavel a kolektiv. *Trestní zákoník. komentář*. 2. vydání. Praha: C.H. Beck, 2012.

Právní předpisy a judikatura

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

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky

Usnesení č. 2/1993 Sb., Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součástí ústavního pořádku České republiky

Zákon č. 283/1993 Sb., o státním zastupitelství

Zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů

Zákon č. 6/2002 Sb., o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů

Internetové stránky

Staged Collision. *Los Angeles Police Department* [online]. [cit. 2023-02-08]. Dostupné z: <https://www.lapdonline.org/staged-collision/>

What is a Staged Car Accident ?. *Harting Simkins and Ryan, LLP* [online]. [cit. 2023-02-08]. Dostupné z: <https://www.hsrlegal.com/staged-car-accident/>

Seznam příloh

Graf 1 nehodovosti s příčinou – Nesprávný způsob jízdy.....	29
Graf 2 nehodovosti s příčinou – Nevěnování se řízení.....	30
Graf 3 nehodovosti s příčinou – Nedodržení bezpečnostní vzdálenosti.....	31
Graf 4 nehodovosti s příčinou – Nesprávné otáčení nebo couvání.....	32
Graf 5 nehodovosti s příčinou – Nedání přednosti v jízdě.....	33
Graf 6 nehodovosti s příčinou – Přednost při jízdě křižovatkou – "Dej přednost v jízdě".....	35
Graf 7 nehodovosti s příčinou – Přednost při jízdě křižovatkou – "Stůj dej přednost v jízdě".....	35
Graf 8 nehodovosti s příčinou – Přednost při odbočování vlevo.....	36
Graf 9 nehodovosti s příčinou – Přednost při přejíždění z pruhu do pruhu.....	38
Graf 10 nehodovosti s příčinou – Nepřiměřená rychlost jízdy.....	39
Graf 11 nehodovosti s příčinou – Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.....	40
Graf 12 nehodovosti s příčinou – Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.....	40
Graf 13 nehodovosti s příčinou – Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu.....	41
Graf 14 Ohrožení pod vlivem návykové látky – s rozdělením jednotlivých hladin...	49
Tabulka 1 Počet dopravních nehod, těžce a lehce zraněných a usmrcených osob.....	53