

**Univerzita Palackého v Olomouci**  
**Právnická fakulta**

**Jana Knedlíková**

**Trestné činy v silniční dopravě se zaměřením na trestný čin ohrožení pod vlivem  
návykové látky**

**Diplomová práce**

**Olomouc 2014**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Trestné činy v silniční dopravě se zaměřením na trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky vypracovala samostatně a citovala jsem všechny použité zdroje.

V Mutěnicích dne 24. 3. 2014

.....

Jana Knedlíková

Ráda bych poděkovala Prof. JUDr. Jiřímu Jelínkovi, CSc. za odbornou konzultaci, pomoc a vedení při zpracování diplomové práce.

Dále můj dík patří také npor. Ing. Bc. Štěpánu Zacharovi za ochotu a pomoc při poskytování odborných konzultací a materiálů k danému tématu.

## Obsah

Seznam použitých zkratek.....	6
1 Úvod .....	7
2 Základní pojmy .....	9
2.1 Trestný čin .....	9
2.2 Ublížení na zdraví .....	9
2.3 Těžká újma na zdraví .....	10
2.4 Usmrcení .....	10
2.5 Návyková látka .....	11
2.6 Dopravní nehoda.....	11
2.7 Pachatel silniční dopravní nehody.....	13
2.8 Stav vylučující způsobilost.....	14
3 Zavinění v silniční dopravě .....	15
3.1 Zavinění nedbalostní .....	15
3.2 Porušení důležité povinnosti .....	17
3.3 Princip omezené důvěry v silniční dopravě.....	18
3.4 Příčinná souvislost.....	19
4 Úmyslné trestné činy v silniční dopravě.....	20
4.1 Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla.....	20
4.2 Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci .....	21
4.3 Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání .....	22
4.4 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky .....	23
4.5 Trestný čin obecné ohrožení .....	24
5 Nedbalostní trestné činy v silniční dopravě .....	26
5.1 Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti.....	26
5.2 Trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti .....	28
5.3 Trestný čin usmrcení z nedbalosti .....	28
5.4 Trestný čin poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti.....	29
6 Trestání trestných činů v silniční dopravě.....	30
7 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky .....	33
7.1 Alkohol v silniční dopravě.....	35
7.1.1 Účinek alkoholu na řidiče motorového vozidla .....	36
7.1.2 Zjišťování alkoholu a jeho hladiny v lidském organismu.....	37

7.2 Drogy v silniční dopravě .....	39
7.2.1 Vliv vybraných drog na řidiče motorových vozidel .....	40
7.2.2 Zjišťování přítomnosti drog v lidském organismu .....	40
7.3 Prevence trestné činnosti související s návykovými látkami.....	41
7.3.1 Snižování dostupnosti návykových látek.....	42
7.3.2 Snižování poptávky po návykových látkách .....	42
7.5 Trestání.....	43
7.5.1 Trest odnětí svobody.....	43
7.5.2 Peněžitý trest .....	43
7.5.3 Zákaz činnosti .....	44
8 Procesní aspekty trestných činů v silniční dopravě.....	46
8.1 Dokazování trestných činů v silniční dopravě .....	46
8.1.1 Znalecký posudek a odborné vyjádření .....	47
8.1.2 Svědecká výpověď.....	49
8.1.3 Výpověď obviněného .....	50
8.1.4 Ohledání .....	51
8.1.5 Zvláštní způsoby dokazování .....	51
8.2 Zvláštní způsoby řízení .....	52
8.2.1 Dohoda o vině a trestu .....	52
8.2.2 Podmíněné zastavení trestního stíhání.....	53
8.2.3 Narovnání.....	54
9 Závěr.....	56
Bibliografie .....	58
Abstrakt .....	62
Klíčová slova .....	63

## Seznam použitých zkratek

TČ	Trestný čin
TP	Trestní právo
DN	Dopravní nehoda
OČTR	Orgán činný v trestním řízení
TZ	Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
TŘ	Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů
ZPNPK	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
AIZ	Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
PřZ	Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

# 1 Úvod

Diplomová práce pojednává o problematice TČ v silniční dopravě se zaměřením na TČ ohrožení pod vlivem návykové látky. Trestná činnost v silniční dopravě představuje již dlouhou dobu problém spočívající v každodenním nebezpečí pro společnost, se kterým se snaží bojovat osoby z nejrůznějších odvětví, avšak bohužel zatím bez viditelných výsledků. Jedná se o problematiku, která je každému blízká a tedy i já nejsem výjimkou.

Práce je zaměřena na jednotlivé TČ, jež je možné spáchat v rámci provozu na pozemních komunikacích a jejich trestání. Speciální pozornost je pak věnována TČ ohrožení pod vlivem návykové látky, jež je velmi aktuálním problémem, vzhledem k současnému životnímu stylu obyvatelstva. Jelikož pocházím z vinařského kraje jižní Moravy, je mi tato problematika dosti blízká.

Tématika TČ v silniční dopravě je nejen velmi aktuálním tématem, ale souvisí s ní také mnoho dalších skutečností, jež ji nemalým dílem ovlivňují, jako např. podmínky získávání řidičského oprávnění. Trestná činnosti v silniční dopravě nemá svou speciální zákonnou úpravu, což vytváří také mnoho otazníků, zejména co se týká trestání jednotlivých TČ v silniční dopravě a to vzhledem jak k druhům trestů, tak k jejich výměře a v neposlední řadě i kontrole jejich dodržování. Výše zmíněný fakt souvisí také s tím, že tuto oblast trestné činnosti nemalou měrou ovlivňuje judikatura.

Cílem této diplomové práce je přinést komplexní rozbor dané problematiky se speciálním zaměřením na TČ ohrožení pod vlivem návykové látky. Práce by měla poukázat na důležitá soudní rozhodnutí a také na sporné body této problematiky.

Úvodní část textu se zabývá jednak výkladem základních pojmů a problematikou pachatelů trestné činnosti v silniční dopravě a zaviněním, které jsou specifické v souvislosti s touto trestnou činností. Dále je pojednáno o jednotlivých TČ, jež jsou rozděleny podle formy zavinění na úmyslné a nedbalostní, kdy juristický výklad těchto TČ je doplněn o důležitou judikaturu k danému tématu a případně také mými úvahami de lege lata i de lege ferenda. Samostatná kapitola je pak věnována problematice trestání těchto TČ, zejména trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel a trestu podmíněného odnětí svobody. V souvislosti s tímto bude pojednáno také o možnosti využití institutu upuštění od potrestání.

Druhá část diplomové práce je převážně věnována TČ ohrožení pod vlivem návykové látky. Je zde podán jednak juridický rozbor tohoto TČ, ale věnuji se zde také zvlášť alkoholu a zvlášť drogám v souvislosti s trestnou činností v silniční dopravě, nechybí ani podkapitola věnovaná prevenci související s touto trestnou činností, v níž spatřuji důležitý aspekt pro budoucí vývoj trestné činnosti v této oblasti. V rámci této kapitoly se též samostatně věnuji trestům a ochranným opatřením, jež je možné uložit za tento TČ.

Poslední část práce pojednává o procesněprávních aspektech trestné činnosti v silniční dopravě, je zaměřena zejména na dokazování a zvláštní způsoby řízení, jež spatřuji v souvislosti s touto trestnou činností za důležité. Co se týká dokazování, toto se zabývá především problematikou znaleckých posudků a odborných vyjádření, zejména častostí jejich využívání a nedostatky současné právní úpravy a praxe. Dále pak ohledáním a zvláštními způsoby dokazování a v neposlední řadě také otázkami souvisejícími s problematikou svědeckých výpovědí a výpovědí obviněného, jež jsou zajímavé zejména vzhledem k charakteru dopravních nehod jako událostí odehrávajících se v rychlém sledu a nečekaně. V rámci zvláštních způsobů řízení se zaměřuji na dohodu o vině a trestu, podmíněné upuštění od potrestání a narovnání a snažím se najít jejich opodstatnění v této specifické oblasti trestné činnosti.

Této problematice se spíše než právníci věnují policisté, z tohoto pohledu se proto jedná z právního hlediska o knihu zčásti nepopsanou. I proto jsem vycházela z několika publikací vydávaných právě policií ČR či policejní akademií. Dále jsem při psaní textu používala odborné monografie a sborníky a co nejvíce jsem se snažila využívat také odborných článků, jichž ovšem nebylo mnoho z poslední doby.

V diplomové práci se snažím podat nejen komplexní výklad TČ v silniční dopravě, ale také poukázat jak na problémy z praxe, při jejichž hledání jsem využila konzultace s npor. Ing. Bc. Štěpánem Zacharou, vedoucím oddělení dopravního inspektorátu Hodonín, tak také na nedostatky, jež spatřuji v aktuálním zákonném znění.



## 2 Základní pojmy

Pro plynulost dalšího textu je nutné si vymezit několik pojmů, které hrají u trestné činnosti v silniční dopravě významnou roli a umožní plynulost textu následujících kapitol. Vedle obecných pojmů TP zde bude podán výklad též specifických pojmů vztahujících se přímo k TČ páchaným v silniční dopravě, které budou rozebrány níže.

### 2.1 Trestný čin

TČ je protiprávní čin, který TZ označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v TZ (§ 13 odst. 1 TZ). Dále § 14 TZ stanoví, že TČ dělíme na zločiny a přečiny. Kdy přečiny jsou všechny nedbalostní TČ a ty úmyslné TČ, na něž TZ stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. A zločiny jsou všechny TČ, které nejsou přečiny. Z těchto odlišujeme ještě zvlášť závažné zločiny, kterými jsou ty úmyslné TČ, na něž TZ stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně deset let.

TČ dělíme dle míry zavinění na úmyslné a nedbalostní, jak to stanovuje § 13 odst. 2 TZ. Úmysl pak vymezuje § 15 TZ, který říká, že TČ je spáchán úmyslně, jestliže: a) pachatel způsobem uvedeným v TZ porušil nebo ohrozil zájem chráněný takovým zákonem, nebo b) věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobí, byl s tím srozuměn. Dále TZ v § 16 stanoví, že TČ je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel: a) věděl, že může způsobem uvedeným v TZ porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo b) nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Odstavec druhý § 16 TZ dále vymezuje též hrubou nedbalost, když říká, že TČ je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným TZ.

### 2.2 Ublížení na zdraví

Zdraví můžeme z biologického hlediska charakterizovat jako „stav organismu, který je podmíněný dokonalou stavbou těla a jeho jednotlivých orgánů, jakož i jejich harmonickou funkcí.“<sup>1</sup>

Ublížením na zdraví z právního hlediska rozumíme dle § 122 odst. 1 TZ takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných

---

<sup>1</sup> DRAŠTÍK, Antonín, ENGLEMANN, Jan, FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava a trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, s. r. o. s. 84.

nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařské ošetření. Takový stav tedy ovlivňuje běžný život člověka, a to nikoli jen po krátkou dobu, kterou praxe udává v rozsahu nejméně sedmi dnů, a která vyžaduje lékařské ošetření. Konkrétní případy ublížení na zdraví nám přibližuje judikatura.<sup>2</sup>

Důležitou roli hraje při posuzování ublížení na zdraví pracovní neschopnost, je však nutné mít na paměti, že tato není ani jediným ani rozhodujícím posuzovacím kritériem.<sup>3</sup>

### 2.3 Těžká újma na zdraví

Těžkou újmou na zdraví se rozumí v souladu s ustanovením § 122 odst. 2 TZ jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění jako např. zmrzačení, ochromení údu, zohyzdění atd., dle taxativního výčtu tohoto ustanovení. Jednotlivé případy těžké újmy na zdraví nám opět přibližuje judikatura. Za všechny zmiňme rozhodnutí, které stanoví, že pod těžkou újmou na zdraví charakteristickou zmrzačením nelze řadit např. ztrátu prstu, chodidla či boltce, ani kulhání vzniklé zkrácením nebo prohnutím po špatném zhojení zlomeniny.<sup>4</sup> A dále rozhodnutí, které říká, že těžkou újmou na zdraví je vážná porucha zdraví poškozeného trvající nejméně šest týdnů, toto časové kritérium však nelze chápat jako absolutní, zejména vzhledem ke stálému pokroku lékařské vědy, dochází k jejímu zkracování. Vážnou poruchou zdraví chápeme velice citelnou újmu v obvyklém způsobu života poškozeného, jež není možné považovat za prosté ublížení na zdraví.<sup>5</sup>

### 2.4 Usmrcení

Z hlediska práva je smrt okamžikem, záleží tedy na právním řádu, aby určil, který okamžik v procesu postupného odumírání organismu má právní význam. Tímto okamžikem se myslí ten, kdy již není možné uvedení do původního stavu. Naproti tomu smrt vycházející z lékařské vědy nám upřesňuje § 10 z. č. 285/2001 Sb., o darování, odběrech a transplantacích tkání a orgánů a o změně některých zákonů.<sup>6</sup> Biologická smrt mozku je takový stav organismu, u kterého je obnovení všech životních funkcí vyloučeno.<sup>7</sup> Smrt se zjišťuje prokázáním: a) nevratné zástavy krevního oběhu nebo b) nevratné ztráty funkce celého

---

<sup>2</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 175.

<sup>3</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. října 2002, sp. zn. 5 Tdo 775/2002

<sup>4</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. prosince 1989, sp. zn. 1 Tz 45/89

<sup>5</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 31. října 1985, č. j. Tpjf 24/85

<sup>6</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 192.

<sup>7</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. června 1976, č. j. Tpjf 30/76

mozku, včetně mozkového kmene v případech, kdy jsou funkce dýchání nebo krevního oběhu udržovány uměle (§ 10 z. č. 285/2001 Sb., o darování, odběrech a transplantacích tkání a orgánů a o změně některých zákonů).

## 2.5 Návyková látka

Návykovou látkou rozumíme dle § 130 TZ alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobivé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka, jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti či sociální chování. Je nutné si ovšem uvědomit, že vyvolání návyku není pojmovým znakem všech těchto látek, jak by se vzhledem k jejich názvu mohlo jevit. Pro splnění podmínek tohoto pojmu postačí, pokud jsou tyto látky způsobivé ovlivnit psychiku člověka, jeho ovládací či rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.<sup>8</sup>

Alkoholické nápoje vymezuje AIZ v § 2 písm. k) jako lihoviny, víno, pivo a jiné nápoje, které obsahují více než 0,5 promile alkoholu. Naproti tomu omamné a psychotropní látky jsou vymezeny v přílohách č. 1 až 7 z. č. 167/1998 Sb., o návykových látkách. Jinými látkami schopnými ovlivnit psychiku člověka rozumíme např. ředidla, barviva, laky, oleje, apod.<sup>9</sup>

## 2.6 Dopravní nehoda

„DN je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.“<sup>10</sup> Předvídatelnost události má své hranice, vycházející ze skutečnosti, že předvídaní je možné ve dvou základních rovinách:

- předvídaní reálné – předvídaní konkrétní události, k jejímuž průběhu s vysokou pravděpodobností dojde v určitém prostoru a čase za podmínky, že existuje konkrétní příčina daná konkrétní událostí,
- předvídaní abstraktní – předvídaní možné události, která teoreticky nastat může, pokud by se naplnila řada souvisejících příčin a podmínek. Pravděpodobnost vzniku události je zde velmi malá.

V návaznosti na výše uvedené můžeme tedy konstatovat, že nepředvídatelnost vzniku DN v sobě obsahuje určitý prvek nedbalosti. Dopravní cestu chápeme extenzivně, je jí tedy např. i účelová komunikace sloužící ke spojení jednotlivých objektů s ostatními pozemními

<sup>8</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 185.

<sup>9</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 185.

<sup>10</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 17.

komunikacemi.<sup>11</sup> Je nutné si uvědomit, že ne každá událost, ke které dojde při provozu na pozemních komunikacích, je DN. O této můžeme hovořit až po naplnění všech výše uvedených znaků.<sup>12</sup>

DN můžeme definovat též jako souhrn člověkem vykonávaných řídicích činností dopravního prostředku, který se dostává do rozporu se zákonnými normami a ostatními speciálními předpisy a rychlé prohlubování tohoto rozporu.<sup>13</sup>

Každou DN můžeme charakterizovat: a) nehodovým jednáním a b) nehodovou událostí, kdy nehodovým jednáním je jednání účastníka silničního provozu, který svým konáním nebo opomenutím způsobil nehodovou událost, kterou rozumíme konkrétní projev DN (např. náraz, pád, obecné nebezpečí). Mezi těmito dvěma komponenty přitom musí existovat příčinná souvislost.<sup>14</sup>

Legální definici DN, jakožto jednoho z nejdůležitějších pojmů TČ páchaných v dopravě nám poskytuje ZPNPK v § 47 jako „*událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“ Tato definice hraje významnou roli při vyšetřování nehod v silničním provozu. Na základě výše uvedené definice za DN nepovažujeme např. poškození vozidla při jeho opravě, nakládce nebo vykládce nákladu, úraz při pádu v dopravním prostředku neovlivněným jednáním dalšího účastníka silničního provozu či úraz při nastupování nebo vystupování osob z dopravního prostředku, jakožto ani převrácení traktoru na poli. Naproti tomu za DN považujeme událost, při níž dojde ke zranění sebe sama či ke škodě na vlastním majetku.<sup>15</sup>

Dále toto ustanovení v odstavci druhém stanoví povinnosti řidiče, který měl účast na DN, tzn. nejen řidiče, který svým jednáním nehodu způsobil, a to povinnost neprodleně zastavit vozidlo, zdržet se požití alkoholického nápoje a jiných návykových látek po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku, povinnost vždy ohlásit nehodu policistovi, učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku DN, a spolupracovat při zjišťování skutkového stavu. V dalších odstavcích stanovuje dané

---

<sup>11</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 17-18.

<sup>12</sup> KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání. Praha: PROSPEKTRUM spol. s r. o., 1998, s. 8.

<sup>13</sup> PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 102.

<sup>14</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 18.

<sup>15</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha: Leges, 2011, s. 287.

ustanovení povinnosti účastníkům DN, tedy nejenom řidičům, jako např. povinnost učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě DN, vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla, či povinnost označit místo DN, atd.

Od 1. 8. 2011 způsobení DN bez ublížení na zdraví jinému nezakládá odpovědnost za samotný přestupek, ale takové jednání účastníka DN je posuzováno podle ustanovení ZPNPK, jež bylo porušeno, a to za předpokladu, že se o tom orgány veřejné správy dozví.<sup>16</sup>

Silniční DN ve spojitosti s jejími charakteristickými znaky a jejími důsledky řadíme mezi události společensky mimořádně závažné.<sup>17</sup> Zároveň je nutné odlišovat DN od „jiné nehody“, kterou chápeme nehodu mimo dopravu.<sup>18</sup>

## 2.7 Pachatel silniční dopravní nehody

Legální definici pojmu pachatel podává § 22 odst. 1 TZ, když říká, že pachatelem TČ je ten, kdo svým jednáním naplnil znaky skutkové podstaty TČ nebo jeho pokusu či přípravy, je-li trestná.

U trestné činnosti v silniční dopravě se setkáváme převážně s pachateli bez kriminální minulosti. Pachatele TČ v silniční dopravě nalézáme ve všech věkových a sociálních skupinách dospělých osob.<sup>19</sup> Lze u nich očekávat citlivé reakce na jednání policisty na místě DN a při jejím vyšetřování. Můžeme u nich také očekávat větší míru obhajoby v porovnání s ostatními delikty a též snahu vyvinut se z DN. Výraznou roli při DN hraje stres a zkratkovitě jednání pachatele, jejichž typickým projevem je vzdálení se z místa nehody, či požití alkoholických nápojů po nehodě, a to ať už účelově k zabránění zjištění, že řídil vozidlo pod vlivem alkoholu, nebo jako kompenzátor stresu.<sup>20</sup> Jednání pachatele je výrazně ovlivněno prvkem překvapení, což souvisí také se skutečností, že většina TČ spáchaných v silniční dopravě má formu nedbalostních TČ.<sup>21</sup>

---

<sup>16</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha: Leges, 2011, s. 286.

<sup>17</sup> BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody (objasňování a základní postupy)*. Praha: POLICE HISTORY, 2008, s. 20.

<sup>18</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 384.

<sup>19</sup> BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody (objasňování a základní postupy)*. Praha: POLICE HISTORY, 2008, s. 26.

<sup>20</sup> PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 102.

<sup>21</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 24.

## 2.8 Stav vylučující způsobilost

Stav vylučující způsobilost hraje významnou roli u TČ ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 TZ, který může být spáchán pouze v tomto stavu. U každého řidiče, který řídil vozidlo pod vlivem některé z návykových látek je proto nutné vždy zjistit, zda požití takové látky u něj způsobilo stav vylučující způsobilost.

Stavem vylučujícím způsobilost se u řidiče motorového vozidla rozumí, vycházející z poznatků lékařské vědy, stav, kdy hladina alkoholu v krvi dosáhla 1,0 promile – jedná se o tzv. absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla. V jednotlivých případech může být hladina alkoholu i nižší, tuto situaci označujeme za tzv. relativní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla, která musí být prokázána.<sup>22</sup> S politováním je nutné konstatovat, že tato relativní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla nebývá v praxi zkoumána, i když by tomu tak, myslím si, být mělo a to zejména v případech, kdy se hodnota naměřená při orientační dechové zkoušce blíží výše zmíněné hranici 1,0 promile, popř. z chování řidiče je zřejmé, že k tomuto stavu u něj došlo.

---

<sup>22</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 735.

### 3 Zavinění v silniční dopravě

Většina DN vychází z náhody, špatně zhodnocené situace či z nepozornosti, proto je pro ně příznačná nedbalostní forma zavinění. Zavinění, jakožto vnitřní, psychický vztah pachatele ke složkám skutkové podstaty TČ v sobě zahrnuje jak složku vědění, tak složku volní, kdy složka vědění v sobě nese nejen vnímání, ale též představy předmětů a jevů a složka volní je charakterizována jak chtěním, tak také srozuměním.<sup>23</sup>

Silniční DN jsou souhrnem několika příčin a podmínek. Většinou příčina, která vede ke spáchání TČ, předchází vlastnímu jednání pachatele. Důležité je, že mezi skutečností spočívající v porušení právního předpisu a vzniklým následkem musí vždy existovat příčinná souvislost.<sup>24</sup>

V této souvislosti je nutné si uvědomit, že na řidiče v provozu na pozemních komunikacích je vyvíjen silný psychický tlak, jelikož tento řidič je při řízení nucen vnímat mnoho vnějších podnětů, na které musí reagovat, a tak vykonávat někdy i několik aktivit spojených s bezpečným řízením vozidla současně, popřípadě bezprostředně a rychle za sebou. Toto se může jevit jako problém zejména u méně zkušených řidičů, jenž tyto úkony nemají pevně zažity. Proto je, dle mého názoru, nutné s tímto v souvislosti s trestnou činností v silniční dopravě počítat a zaobírat se tím, jakožto možným preventivním opatřením. S tímto problémem zajisté úzce souvisí podmínky získávání řidičského oprávnění. Jsou hodiny odježděné v autoškole dostatečnou dávkou pro žadatele o řidičské oprávnění a je na tyto osoby kladeno dostatečně přísné měřítko při závěrečných zkouškách? Představují řidiči, jenž získali řidičské oprávnění např. na třetí pokus větší riziko v provozu na pozemních komunikacích v porovnání s řidiči, kteří jej získali napoprvé? V této souvislosti musím souhlasit s K. Frimlem, který se k této problematice vyjadřuje tak, že to u nás funguje jako by zde byl nárok na získání řidičského průkazu, což jistě není zdravá situace.<sup>25</sup> Pokud by tomu tak nebylo, domnívám se, že by byla zajištěna větší bezpečnost na českých silnicích a tak i zmírněna trestná činnost s tímto související.

#### 3.1 Zavinění nedbalostní

Jak již bylo výše zmíněno, většina TČ v silniční dopravě je spáchána z nedbalosti. V praxi se však setkáváme i s případy, kdy se dopravní nehoda zpočátku jeví jako

---

<sup>23</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 254 – 255.

<sup>24</sup> PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 103.

<sup>25</sup> FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2008, roč. 8, č. 6, s. 97 – 106.

nedbalostní, avšak v průběhu vyšetřování se ukáže, že šlo o jednání úmyslné.<sup>26</sup> Úmysl u většiny TC v silniční dopravě je však dosti obtížně prokazatelný, což by ovšem v žádném případě nemělo být překážkou jeho zkoumání. O této problematice bude pojednáno níže.

V rámci posuzování nedbalostního zavinění musí být zohledněna dvě hlediska - objektivní a subjektivní. Porušení právních předpisů v silniční dopravě představuje hledisko objektivní, které vyjadřuje jakousi základní míru opatrnosti. Naproti tomu subjektivní hledisko se dle praxe OČTŘ prakticky nezkoumá, vychází se z toho, že již jen ze zjištěného nesprávného chování řidiče při provozu na pozemních komunikacích se vyvozuje zavinění,<sup>27</sup> s čímž nezbyvá než souhlasit, jelikož každý držitel řidičského oprávnění musí být schopný, a je spravedlivé to na něm požadovat, si uvědomovat následky porušení těchto právních předpisů. Zároveň platí, že o zavinění z nedbalosti se může jednat pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného TZ jsou dány současně.<sup>28</sup>

Nedbalost vyjadřuje porušení určité míry opatrnosti, kterou předepisuje ZPNPK. Avšak platí, že v oblastech, kde není tato míra opatrnosti stanovena právním předpisem, je každý povinen zachovávat potřebnou míru opatrnosti, která je přiměřená okolnostem tak, aby mohl zabránit nehodě a nikoho neohrozil.<sup>29</sup> Přípustná míra opatrnosti je jakýmsi objektivním hlediskem nedbalosti v podobě horní meze, kterou je třeba dodržovat. Na druhou stranu subjektivní hledisko představuje takovou míru opatrnosti, kterou řidič v dané situaci dodržet může. Jedná se o menší míru, než v případě objektivního hlediska. Toto je uplatňováno v situacích, kdy není možné požadovat dodržování právních předpisů. Jaká je povinná míra opatrnosti je třeba zkoumat v každém jednotlivém případě, dle konkrétních okolností dané situace. K tomuto subjektivnímu hledisku můžeme doplnit též zvláštní vědomosti, jako např. znalost místní dopravní situace. Dále by toto kritérium mělo zahrnovat zdravotní stav řidiče, např. jeho vyčerpanost. S tímto souvisí též problematika mikrosnánku, kterou nám objasňuje judikatura, když říká, že „pokud řidič motorového vozidla uvádí jako příčinu DN náhlou krátkodobou ztrátu vědomí nebo bdělosti, lze u osob, u nichž nebylo zjištěno onemocnění vyvolávající poruchu bdělosti nebo vědomí, tedy u osob zdravých, objektivně učinit závěr, že

---

<sup>26</sup> BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody (objasňování a základní postupy)*. Praha: POLICE HISTORY, 2008, s. 27.

<sup>27</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 255.

<sup>28</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. Vydání. Praha: Leges, 2013, s. 536.

<sup>29</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. září 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001



tato osoba si je vědoma příznaků blížícího se spánku a je schopna včas přerušit jízdu nebo učinit vhodná opatření k vyloučení tohoto nežádoucího účinku.“<sup>30</sup>

Tato problematika zahrnuje též mimořádné situace způsobené nevhodným chováním jiných účastníků provozu. ZPNPK ukládá takové případy řešit jeden od druhého, kdy musíme vycházet z toho, že zákon platí pro řešení běžných situací v provozu, a že na účastníky provozu nelze klást při jejich řešení zvýšené požadavky.<sup>31</sup> Vedle povinné míry opatrnosti je ZPNPK vyžadována také tzv. vyšší míra opatrnosti. A to u řidičů, kteří splňují zvláštní předpoklady, např. jsou závodními řidiči nebo řidiči z povolání.<sup>32</sup>

Jak na to poukazuje K. Friml, vesměs není rozlišována forma nedbalosti, přestože by to mělo vliv na uložení adekvátního trestu.<sup>33</sup> Jak již bylo zmíněno, drtivá většina TČ v silniční dopravě, vzhledem k jejich povaze, bývá spáchána ve formě nedbalosti vědomé, k čemuž by mělo být při ukládání trestu přihlíženo, popřípadě, pokud je zde důvod pochybovat o této formě zavinění, je nasnadě uvažovat o využívání znaleckých posudků z oboru psychologie. Při tomto je však nutno zvažovat také negativa, které skýtá, o nichž bude pojednáno níže.

### 3.2 Porušení důležité povinnosti

Důležitá povinnost je uložena buďto přímo zákonem, nebo je dána charakterem zaměstnání, postavení či funkce. Porušení této důležité povinnosti je pak v příčinné souvislosti se škodlivým následkem, tato příčinná souvislost musí být prokázána. Dle soudní praxe se řadí pod porušení této povinnosti nejen porušení zákona, ale též podzákoných právních předpisů. Za porušení důležité povinnosti však nemůžeme považovat každé porušení zákona či podzákoných právních předpisů, ale pouze takové, které podstatně zvyšuje protiprávnost jednání.<sup>34</sup> V této souvislosti je tedy nezbytné klást zvýšené požadavky na znalost právních předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, mám tím na mysli především důslednou činnost státu v této oblasti. Nelze opomenout fakt, že forma testů k získání řidičského oprávnění dává možnost jejich splnění založené na pouhém štěstí v typování a nikoli na adekvátních znalostech problematiky. Bylo by proto zajisté na místě zamyslet se nad změnou jejich formy, jež by vedla k prokázání objektivních znalostí uchazečů.

<sup>30</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. ledna 1985, sp. Zn. 3 Tz 35/84

<sup>31</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 259 – 261.

<sup>32</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 260.

<sup>33</sup> FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2008, roč. 8, č. 6, s. 97 – 106.

<sup>34</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 251.

Ve vztahu k TČ v silniční dopravě je nezbytné zkoumat, zda porušení povinnosti uložené ZPNPK je též porušením důležité povinnosti ve smyslu TZ. Porušením důležité povinnosti při provozu na pozemních komunikacích je především takové porušení povinností účastníka silničního provozu, které se zřetelem na charakter dopravního prostředku může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle dosavadní zkušenosti obvykle mívá.<sup>35</sup>

Není možné vymezit přehled všech možných důležitých povinností, proto zde vycházíme z judikatury, která poukazuje na jednotlivé případy porušení důležité povinnosti řidiči.<sup>36</sup> Těmi jsou zejména rychlost jízdy, kdy judikatura stanoví, že „výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci je porušením důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy (§ 18 odst. 4 ZPNPK), protože takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví,<sup>37</sup> dále také technický stav vozidla, kdy judikatura říká, že „hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy i řízení motocyklu, o němž pachatel ví, že je technicky nedostatečně vybaven, zejména že má slabá světla a neúčinné brzdy, je-li pachatel v době řízení pod silným vlivem alkoholu a jede rychlostí, která je nepřiměřená viditelnosti a technickému stavu motocyklu.“<sup>38</sup> „Porušením důležité povinnosti je i skutečnost, že řidič motorového vozidla při řízení strpěl opakované nebezpečné zásahy spolujezdce do ovládání vozidla, jimž mohl bez obtíží zabránit.“<sup>39</sup>

Porušení důležité povinnosti je, dle mého názoru, v rámci provozu na pozemních komunikacích naprosto jasné. Osoba, která porušuje povinnosti, jež jsou jí jako řidiči dány, musí vždy počítat s tím, že může způsobit DN, resp. spáchat TČ. Není myslitelná situace, za níž by mohl při jejich porušení spoléhat na to, že DN způsobit nemůže.

### **3.3 Princip omezené důvěry v silniční dopravě**

Využívání principu omezené důvěry v dopravě, který je používán ve všech vyspělých zemích světa, je poměrně moderní záležitostí, jež se v naší republice používá od padesátých let minulého století. Právě v tomto čase začaly české soudy řešit otázku, zda je možné bezpečnost provozu zajistit jinak, než ukládají příslušné právní předpisy, a to v návaznosti na fakt, že na první pohled jasné pokyny zákonů pro řidiče dopravních prostředků se nemusí

---

<sup>35</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 251 – 253.

<sup>36</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 177.

<sup>37</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004

<sup>38</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. listopadu 1971, sp. zn. Tzv 27/71

<sup>39</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. prosince 1990, sp. zn. 11 Tz 101/90

v praxi tak jasnými jeviti, např. v souvislosti se zarostlými či znečištěnými dopravními značkami. Do této doby byl využíván princip nedůvěry.<sup>40</sup>

Dle tohoto principu se řidič na pozemních komunikacích může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích, jestliže z konkrétních okolností nebude vyplývat opak. K tomuto musí přistoupit ještě vztah příčinné souvislosti nejen mezi porušením právního předpisu, vznikem nehody a následkem, ale též mezi jeho účelem a vzniklým ohrožením nebo přímo způsobeným následkem.<sup>41</sup>

Tento princip není v silniční dopravě uplatňován absolutně. Můžeme jej vyloučit v situacích, kdy je vyžadována vyšší míra opatrnosti, tedy v případě, kdy se na komunikacích nebo v jejich blízkosti pohybují děti, osoby zdravotně postižené či volně pobíhající zvířata.<sup>42</sup>

### 3.4 Příčinná souvislost

Mezi skutečnostmi spočívající v porušení právního předpisu a vzniklým následkem musí vždy existovat příčinná souvislost. Toto je nutno v každém jednom případě posuzovat, k čemuž nám napomáhá tzv. teorie ekvivalence. Tato spočívá v tom, že ze součtu všech příčin postupně prověřujeme, zda všechny vedly k jevům významným pro TP, a tedy i k trestněprávnímu následku. Příčinou je přitom každý jev, bez něhož by tento následek nenastal, kdy dle výše zmíněné teorie vycházíme z rovnosti těchto jevů.<sup>43</sup>

U řidičů, kteří jsou pod vlivem návykové látky, musí být vedle této teorie uplatněna také teorie adekvátního příčinného vztahu. To znamená, že mezi porušením právního předpisu a následkem musí být vedle příčinného vztahu i vztah k účelu daného předpisu.<sup>44</sup>

„Při posuzování okolností, které může či nemůže řidič předvídat, je třeba vycházet z konkrétní dopravní situace. Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i její subjektivní vymezení, vztahující se k míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud je zde povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného v dopravě.“<sup>45</sup>

---

<sup>40</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 255. Též POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Státní zastupitelství*, 2005, roč. 3, č. 5, s. 13.

<sup>41</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 256.

<sup>42</sup> POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Státní zastupitelství*, 2005, roč. 3, č. 5, s. 15.

<sup>43</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 262.

<sup>44</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 262.

<sup>45</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. září 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001

## 4 Úmyslné trestné činy v silniční dopravě

### 4.1 Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla

§ 151 TZ vymezuje skutkovou podstatu tohoto TČ následovně: „*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.*“

Skutkovou podstatu tohoto TČ je nutno odlišovat od skutkové podstaty TČ neposkytnutí pomoci vymezeného v § 150 TZ, kdy neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku je ve vztahu speciality k obecnému TČ neposkytnutí pomoci, jelikož se vztahuje na konkrétně určeného pachatele, a to řidiče dopravního prostředku, jedná se zde o jiný původ nebezpečí, které je třeba poskytnutím pomoci odvrátit, jakož i o jinou povahu nebezpečí.<sup>46</sup> Je nutné si ovšem uvědomit, že § 151 TZ dopadá pouze na řidiče dopravního prostředku, kteří měli na dopravní nehodě účast, nepostihuje tedy ostatní, projíždějící, řidiče, kteří by mohli a měli pomoc obětem DN, stejně tak jako ostatní osoby, jež se nacházejí v blízkosti DN. Z tohoto hlediska hraje TČ neposkytnutí pomoci dle § 150 TZ v trestné činnosti v silniční dopravě srovnatelnou roli s TČ neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla. V takovém případě je ovšem problémem vůbec zjištění, že se taková osoba na místě dopravní nehody nacházela a mohla tak potřebnou pomoc poskytnout. V tomto případě mohou napomoci svědci, popřípadě samotné oběti TČ k vypátrání těchto osob a dle mého názoru by k tomu měla aktivita OČTŘ směřovat.

§ 151 TZ ukládá obecnou povinnost konat – poskytnout pomoc, porušením této povinnosti zakládá řidič dopravního prostředku svou trestní odpovědnost. Porušením obecné povinnosti pachatel neodpovídá za následek tím způsobený, a to ani tehdy, pokud by jej zamýšlel. TČ neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku není dokonán, jestliže poškozený nebyl vůbec poraněn nebo byl okamžitě mrtev, to však neplatí, pokud se řidič dopravního prostředku nepřesvědčil, v jakém stavu se poškozený nalézá a z místa nehody úmyslně ujel.<sup>47</sup> Pokud však poskytuje účinně pomoc někdo jiný a nejsou k dispozici vhodnější možnosti pomoci, povinnost poskytnout pomoc odpadá.<sup>48</sup> I v tomto případě je však nutné

---

<sup>46</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 216.

<sup>47</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 216.

<sup>48</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 550.

přesvědčit se, že taková pomoc, již poskytuje někdo jiný je dostatečná a tento nepotřebuje pomoc při jejím poskytování.

Tento TČ má v trestné činnosti v silniční dopravě své opodstatnění, jelikož chování řidičů, jež postihuje jeho skutková podstata, představuje závažnou hrozbu pro společnost ve vztahu k obětem DN. Úzce též souvisí s morální vyzrálostí řidičů, již je třeba podporovat, jelikož jejich větší uvědomění si možných následků svého jednání by vedlo ke snížení dopravní nehodovosti a páchání tohoto TČ vůbec. S tímto stojí ruku v ruce znalost poskytnutí první pomoci a znalost povinností uložených řidiči dle ZPNPK. S politováním je však nutné konstatovat, že de facto je schopno první pomoc poskytnout jen malé procento řidičů. Ke splnění této povinnosti postačí také přivolání záchranné služby, ovšem naskýtá se otázka, zda by nebylo na našich silnicích mrtvých, pokud by alespoň většina řidičů byla schopna poskytnout adekvátní první pomoc obětem DN. Proto se domnívám, že na znalost poskytování první pomoci by měl být, v rámci získávání řidičského oprávnění, kladen větší důraz, jelikož tomu tak v současné době není. Každý uchazeč by si měl prakticky na figuríně vyzkoušet jednotlivé kroky první pomoci a ne získávat pouze teoretické poznatky, jež poté v praxi vyznívají naprázdno vzhledem také k dalším okolnostem, jež s sebou nehodová událost přináší, jako je šok, stres, krev, atp. Domnívám se, že manipulace s figurínou při poskytování první pomoci by měla být též součástí zkoušky, jež předchází získání řidičského oprávnění.

## 4.2 Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci

Tohoto TČ se v souladu s § 207 TZ dopustí ten, *„kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu je přechodně užívat, nebo*

*kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takové věci, které mu byly svěřeny, přechodně užívá*

*bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“*

Jedná se o TČ proti majetku, který spadá do kategorie tzv. frutum usus. Nejčastěji se tento čin v praxi objevuje právě ve formě neoprávněného užívání motorového vozidla, kdy skutkové vymezení neoprávněného užívání cizího vozidla není omezeno jeho hodnotou, což je pochopitelné vzhledem k postupně klesající hodnotě vozidla, jež by musela být v každém případě zjišťována dokazováním, což by přinášelo nemalé finanční náklady a protahování trestního řízení, tak také vzhledem k nebezpečí, jež s sebou nese provoz vozidla na pozemních komunikacích.

Pachatel tohoto TČ zasahuje do některých z oprávnění vlastníka motorového vozidla, a to konkrétně do práva jej držet a užívat, a to tím, že se buď cizího motorového vozidla zmocnil v úmyslu jej přechodně užívat, nebo tím, že způsobil nikoli malou škodu neoprávněným přechodným užíváním mu svěřeného cizího motorového vozidla. Kdy motorovým vozidlem, dle § 2 písm. g) ZPNPK, rozumíme nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Důležité je, že škodou, která byla na cizím majetku způsobena neoprávněným užíváním cizí věci, není bez dalšího hodnota této věci, ale jen to, o co se cizí majetek v důsledku jejího neoprávněného užívání zmenšil.<sup>49</sup> K naplnění skutkové podstaty přechodného užívání motorového vozidla, je významná jak doba užívání, tak i způsob, jak pachatel věc vrátí.<sup>50</sup>

Jedná se o jeden z mála úmyslných TČ páchaných v silniční dopravě. Úmysl musí směřovat k přechodnému užívání cizí věci, tedy tento zahrnuje i záměr věc vrátit tomu, komu byla odňata, popřípadě alespoň umožnit, aby se obnovilo jeho dispoziční právo.<sup>51</sup>

### 4.3 Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání se dopustí dle § 337 TZ, ten, „*kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že*

*a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl,*

*bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.“*

Pachatel výkon úředního rozhodnutí maří, nebylo-li rozhodnutí v důsledku chování pachatele fakticky vykonáno. Naproti tomu v případě podstatného ztěžování výkonu úředního rozhodnutí lze rozhodnutí ještě vykonat, ale pouze za podstatně ztížených podmínek.<sup>52</sup> K naplnění skutkové podstaty tohoto TČ je nutné, aby rozhodnutí zakazující činnost nabylo právní moci.<sup>53</sup>

V silniční dopravě se lze tohoto TČ dopustit v případě řízení motorového vozidla počas výkonu trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, totéž platí pro případ zákazu činnosti rozhodnutím správního orgánu. Odhalení spáchání tohoto TČ spočívá zcela na náhodě, zda takového řidiče zkontroluje policejní orgán, či zda způsobí DN.

<sup>49</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. července 1996, sp. zn. 2 Tzn 126/96

<sup>50</sup> usnesení Vrchního soudu v Praze ze dne 8. dubna 1994, sp. zn. 11 To 46/94

<sup>51</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 5. září 1972, sp. zn. 2 Tz 6/72

<sup>52</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 454.

<sup>53</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. listopadu 2001, sp. zn. 5 Tz 261/2001

Jedná se však o trestnou činnost související se silniční dopravou zcela zásadní, kdy k nápravě pachatele je zpravidla využíván právě trest zákazu řízení motorových vozidel, což je jistě správně, ovšem je nutné se věnovat převážně kontrole jeho dodržování, která je značně obtížná. Je proto důležité se zaměřit na způsoby účinného a účelného kontrolování jeho dodržování.

Dle judikatury je možné pachateli tohoto TČ uložit též trest propadnutí věci, tedy motorového vozidla, které bylo k jízdě použito.<sup>54</sup> Právě ve využívání této možnosti vidím jednu z účinných možností jak předcházet páchání TČ maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Pokud osoby, jimž byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, uvidí, že při jeho porušení zde bude reálná hrozba uložení trestu propadnutí věci – motorového vozidla, jistě si tuto protiprávní činnosti spíše rozmyslí. Nelze však opomenout fakt, že tímto trestem dochází k velmi citelnému zásahu do sféry pachatele, je proto nutno přihlížet ke konkrétním okolnostem případu, jak na to upozorňuje také zmíněné rozhodnutí, jako je například recidiva pachatele. Domnívám se však, že české soudy by k tomuto řešení měly přistupovat, zejména právě u recidivistů, jelikož tento trest svou povahou skýtá nejen záruku nápravné funkce trestu, ale také jeho preventivní vlastnosti.

#### **4.4 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky**

Dle § 274 TZ se TČ ohrožení pod vlivem návykové látky dopustí ten, *„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,*

*a) 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,*

*b) 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*

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

---

<sup>54</sup> rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. srpna 2004, sp. zn. 13 To 227/2004

Jelikož se jedná o tzv. abstraktně ohrožovací TČ, nebezpečí zde nemusí konkrétně a bezprostředně hrozit, stačí i jen vzdálená možnost poruchy. V případě řízení motorového vozidla je toto splněno již započítáním jízdy.<sup>55</sup>

Podmínkou trestní odpovědnosti je zde jednání pachatele ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Tento stav se zkoumá jednotlivě i vzhledem k ostatním okolnostem konkrétního případu. Je však důležité, že pachatel se v rozhodné době musí nacházet ve stavu přičetnosti, což znamená, že návyková látka u něj nesmí zapříčinit vyloučení některé ze schopností složky rozumové nebo volní. Proto je zde nezbytně nutné rozlišování stavu vylučujícího způsobilost a nepřičetnosti.<sup>56</sup>

O tomto TČ bude blíže pojednáno níže.

#### 4.5 Trestný čin obecné ohrožení

TČ obecného ohrožení se dle § 272 TZ dopustí ten, *„kdo úmyslně způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo takové obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až osm let.*

*Odnětím svobody na osm až patnáct let bude pachatel potrestán,*

- a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 jako člen organizované skupiny,*
- b) spáchá-li takový čin opětovně v krátké době,*
- c) způsobí-li takovým činem škodu velkého rozsahu, nebo*
- d) způsobí-li takovým činem těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob nebo smrt.*

*Odnětím svobody na dvanáct až dvacet let nebo výjimečným trestem bude pachatel potrestán,*

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 úmyslně smrt, nebo*
- b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.“*

U tohoto TČ došlo v nedávné době k důležitému počínu ze strany Nejvyššího soudu ČR, kdy tento vyslovil, že za obecné nebezpečí ve smyslu § 272 odst. 1 TZ se považuje i jednání, kterým postupně a v kratším časovém rozpětí vydá v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nejméně stejný počet osob vyskytujících se v místě spáchání činu (např. tím,

<sup>55</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 734.

<sup>56</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 734.



že vozidlem uskutečňuje riskantní jízdu zastavěným a obydleným územím obce během denního silničního provozu). Není přitom rozhodující, že cílem pachatelova jednání nebylo ohrozit konkrétní osoby, ale stačí, že svým jednáním sledoval jiný cíl, kterým může být únik kontrole policejní hlídky.<sup>57</sup> Domnívám se, že tento závěr je správný, jelikož v určitém bodě se riskantní jízda motorovým vozidlem v běžném provozu na pozemní komunikaci, kde se nacházejí jiné osoby či automobily, stává činností nekontrolovatelnou, a tak způsobuje reálnou hrozbu vážného nebezpečí svému okolí.

Na tomto místě je nutné poukázat na fakt, že v silniční dopravě je možné též spáchání TČ obecného ohrožení z nedbalosti dle § 273 TZ, jež nám taktéž přibližuje judikatura.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. listopadu 2013, sp. zn. 4 Tdo 1094/2013

<sup>58</sup> Za všechny lze zmínit usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. června 2011, sp. zn. 8 Tdo 709/2011, které podává dostatečný výklad hodnocení tohoto TČ.

## 5 Nedbalostní trestné činy v silniční dopravě

### 5.1 Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti

*„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.“* Tak vymezuje TČ ublížení na zdraví z nedbalosti § 148 TZ.

TZ neobsahuje zvláštní ustanovení pro postih osob, které zaviniily DN s trestně významnými následky, proto je tento TČ značně zastoupen také v silniční dopravě.<sup>59</sup> Z tohoto důvodu považuji za klad současné právní úpravy, že přímo zmiňuje případy porušení zákonů o bezpečnosti dopravy. Již však nemohu souhlasit se zněním zákona v tom, že ve druhém odstavci § 148 TZ při ublížení na zdraví nejméně dvou osob postihuje jen hrubé porušení zákonů o bezpečnosti dopravy. Vzhledem k tomu, co vše je v této práci řečeno o nebezpečnosti provozu na pozemních komunikacích pro společnost, neshledávám toto znění za šťastné. Nepřeberné množství porušení dopravních předpisů představuje velké riziko možnosti způsobení tohoto TČ, s tímto faktem je nutno počítat a promítnout jej také do znění TZ.

Při posuzování ublížení na zdraví je však třeba vycházet v každém jednotlivém případě z konkrétních důležitých okolností případu, to znamená, že se berou v potaz například příznaky poruchy, její povaha, které orgány byly narušeny, bolestivost poranění, zhodnocení lékařského ošetření, atd.<sup>60</sup> Jistý problém zde vyvstává, pokud dojde k projevení zranění až po prvotním vyšetření. Pokud nejsou tato zranění přidána do původní zprávy o zdravotním stavu poškozeného, dochází k případům, kdy je řidič stíhán za ublížení na zdraví, když ve skutečnosti by měl být stíhán pro těžkou újmu na zdraví.<sup>61</sup> Na základě výše uvedeného se domnívám, že lékařskému vyšetření, respektive diagnostice zraněných při dopravních nehodách by měla být věnována zvláštní pozornost, zejména co se týče záznamu do zdravotní dokumentace, která je podkladem pro určení závažnosti TČ. Zajisté je též záhodno, aby

<sup>59</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 546.

<sup>60</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. října 2002, sp. zn. 5 Tdo 775/2002

<sup>61</sup> FARGAŠ, Igor. Problematika posouzení závažnosti zranění pro účely trestního řízení. In KONEČNÝ, Jaroslav (ed). *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci*. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 205 - 206.

zdravotní stav zraněného byl pozorován alespoň v několika dnech, což by předešlo nesprávným kvalifikacím TČ. Dalším problémem v této otázce může být podjatost posuzujících lékařů. Proto je nutné zdůraznit ustanovení § 105 odst. 2 TŘ. Nelze též vyloučit skutečnost, že každý jeden lékař bude posuzovat jedno a totéž porušení zdraví jiným způsobem, což je dle mého názoru jev v TP nepřijatelný z důvodu zachování principu rovnosti. K vyvarování se tohoto nežádoucího jevu slouží ustálená praxe v posuzování zdravotního stavu ve vztahu ke kvalifikaci ublížení na zdraví dle TZ, dohlížet na její zachování by mělo být v zájmu soudu.

Jednání předcházející spáchání tohoto TČ může záležet jak v jednání, tak také v opomenutí. TZ neurčuje prostředky ani způsob jakým má být dosaženo předpokládaného následku. Tento čin vyskytující se často při provozu na pozemních komunikacích úzce souvisí s dodržováním ustanovení obsažených v zákonech upravujících provoz na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Tyto předpisy, de facto jejich jednotlivá ustanovení, stanovují objektivní kritérium nedbalosti, tedy stanoví hranice povinné opatrnosti. Viz. § 4 písm. b) ZPNPK.

Porušením důležité povinnosti stanovené ve skutkové podstatě TČ je třeba rozumět pouze porušení, u kterého se podle obecné zkušenosti značnou měrou zvyšuje možnost ublížení na zdraví.<sup>62</sup> V našem případě můžeme konstatovat, že takovýmto je téměř každé porušení dopravních předpisů, což vyplývá z povahy provozu na pozemních komunikacích a vlastnostem motorových vozidel.

Jak již bylo řečeno, značné množství TČ ublížení na zdraví z nedbalosti se odehrává v rámci provozu na pozemních komunikacích, tyto situace nám proto blíže objasňuje judikatura. Tato stanoví mimo jiné, že porušení dopravního předpisu musí být v příčinné souvislosti s havárií motorového vozidla.<sup>63</sup> Je nutné si také uvědomit, že „ při objasňování skutečného stavu věci u TČ ublížení na zdraví jsou OČTŘ povinny též zjišťovat, zda osoby, které při střetu motorových vozidel utrpěly újmu na zdraví, a sedící na sedadlech povinně vybavených bezpečnostními pásy, byly jimi v době střetu motorových vozidel též připoutány a v případě, že nikoli, jaký vliv měla tato okolnost na povahu jejich zranění.“<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 186.

<sup>63</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 8. července 1964, sp. zn. Tzv 23/647/65

<sup>64</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. září 1978, sp. zn. 6 Tz 37/78

## 5.2 Trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Tento TČ vymezuje TZ v § 147 následovně: „*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.“*

Tento čin je srovnatelný s výše popsáním TČ ublížení na zdraví z nedbalosti a veskrze o něm můžeme říci totéž, co o předchozím TČ. Odlišení je pouze v kvalifikaci následku, tedy v míře poškození zdraví, kterou je v tomto případě tzv. těžké ublížení na zdraví.

## 5.3 Trestný čin usmrcení z nedbalosti

*„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.“* Takto definuje usmrcení z nedbalosti TZ v § 143.

Hranice povinné opatrnosti, tedy objektivní kritérium nedbalosti stanoví pravidla provozu na pozemních komunikacích. Na jejich respektování je nutné klást přísné požadavky, včetně těch, která vyžadují určitou míru předvídatosti a fyzickou či psychickou způsobilost řidiče, stejně tak, jako i náležitý technický stav vozidla. Porušením důležité povinnosti není jakékoliv porušení předpisů vztahujících se k bezpečnosti života a zdraví, ale jen takových, jejichž porušení podle obecné zkušenosti značnou měrou zvyšuje možnost usmrcení, tedy má

zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život.<sup>65</sup> K naplnění tohoto kritéria dochází při porušení dopravních předpisů snadno.

#### **5.4 Trestný čin poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti**

Dle § 277 TZ se TČ poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dopustí ten „*kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.*“

Obecně prospěšné zařízení definuje TZ v § 132. Jedná se o TČ, který je páčán v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích spíše ojediněle, tomu napomáhá také skutečnost, že k jeho spáchání je jako forma zavinění vyžadována hrubá nedbalost.

Významnou roli u tohoto TČ hraje opět judikatura, zmiňme alespoň jedno soudní rozhodnutí za všechny, jež nám může být návodem k posuzování tohoto TČ v silniční dopravě, a které říká, že „poškození stožáru veřejného osvětlení je poškozením a ohrožením provozu obecně prospěšného zařízení jen za předpokladu, že byla vyřazena z provozu nebo hrozilo vyřazení z provozu alespoň určité části veřejného osvětlení, nikoli pouze jediného světla, umístěného na stožáru.“<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 535-536.

<sup>66</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. ledna 1985, sp. zn. 1 Tz 2/85

## 6 Trestání trestných činů v silniční dopravě

České TP nepostihuje trestnou činnost páchanou v rámci provozu na pozemních komunikacích zvláštní úpravou, ale využívá k tomu již existující TČ<sup>67</sup>, což je pochopitelné, avšak jistý problém zde může nastat, pokud se jedná o tresty, jež tak nejsou přizpůsobeny zvláštní specifické povaze TČ v silniční dopravě. U trestné činnosti v silniční dopravě, je, dle mého názoru, nutné pamatovat na fakt, že i když je většina TČ v této souvislosti spáchaných ve formě nedbalosti, je zde vždy nepřehlédnutelný fakt, že při vykonávání činnosti spočívající v řízení motorových vozidel si každý řidič musí být vědom toho, co může svým protiprávním jednáním způsobit, tedy, že se v drtivé většině případů jedná o nedbalost vědomou. K této skutečnosti by mělo být v rámci trestání pachatelů TČ spáchaných v silniční dopravě přihlíženo.

Pokud se podíváme na jednotlivé TČ, jež mohou být spáchány v silniční dopravě a na tresty, které za ně mohou být uloženy, nejčastěji se setkáme s trestem odnětí svobody a zákazem činnosti, již méně často pak s peněžitým trestem. V první řadě chci poukázat na důležitost možnosti uložení trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, který v souvislosti s trestnou činností v silniční dopravě dokonale zajišťuje nápravnou funkci trestání. Jeho opodstatněnost a důležitost navíc stále stoupá, vzhledem k současnému životnímu stylu lidstva, které je, odvažují se tvrdit, závislé na možnosti dopravovat se vlastními motorovými vozidly. Problémem v souvislosti s tímto trestem je kontrola jeho dodržování, jež je nešťastně závislá na náhodě, čemuž by se mělo předcházet. V současnosti není bohužel myslitelný stoprocentní způsob kontroly jeho dodržování, je však třeba se zaměřit na to, jak by bylo možné co nejvíce napomoci zmiňované náhodě, aby osoby, jež porušují tento trest, byly dopadeny. Nejlepší řešením, za současné situace, je zvýšení počtu silničních kontrol, případně jejich směřování tam, kde se osoby, jímž byl tento trest uložen, nacházejí.

Co se týče peněžitého trestu, ten je možné uložit pouze za spáchání TČ ohrožení pod vlivem návykové látky a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti. V rámci trestné činnosti v silniční dopravě však nevidím jeho opodstatnění. Domnívám se, že speciálně v rámci této trestné činnosti dochází k účinnějšímu působení na pachatele při uložení trestu zákazu činnosti či podmíněného trestu odnětí svobody, jelikož dle mého názoru peněžitý trest v těchto případech nepůsobí dostatečně nápravně a to z toho důvodu, že výše zmíněný trest zákazu činnosti přímo souvisí s trestnou činností a trest podmíněného odnětí svobody svojí

---

<sup>67</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 535.

hrozbou přeměny na trest nepodmíněný takto působí sám o sobě. Vzhledem k zásadě přiměřenosti trestání stačí-li k potrestání pachatele, nevidím důvod vedle výše zmíněných ukládat ještě peněžité trest. Toto souvisí také s otázkou spravedlnosti trestu. Jako přijatelnější variantu k potrestání pachatelů TČ v silniční dopravě vidím trest propadnutí věci.

Další otázka vyvstává, podíváme-li se na trestní sazby pro trest odnětí svobody u jednotlivých TČ. Toto souvisí také se skutečností, že tyto TČ nedopadají výhradně na trestnou činnost v silniční dopravě, jediným takovým TČ z vymezených je TČ neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, za který TZ stanoví trest odnětí svobody až na pět let, zatímco pro ostatní TČ, vyjma těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, usmrcení z nedbalosti a obecného ohrožení, tato horní hranice nepřekračuje tři léta. Pokud dojde u trestné činnosti v silniční dopravě k uložení trestu odnětí svobody, většinou se jedná o podmíněný trest odnětí svobody, při jehož výkonu je obviněný stále v ohrožení nepodmíněného trestu odnětí svobody, což je, myslím si, přijatelnou variantou pro potrestání pachatelů TČ v silniční dopravě, při kterých došlo k újmě na zdraví, či k vyšší materiální škodě a to vzhledem k tomu, co bylo řečeno o pachatelích a formě zavinění těchto TČ. Co se týče trestní sazby pro trest odnětí svobody u TČ neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, tady je nutné myslet především na její preventivní funkci ve vztahu k řidičům. Z tohoto důvodu je záhodno se ptát, zda je hrozba pěti let odnětí svobody dostatečnou motivací proto, aby řidič, který chce od nehody, na níž měl účast odjet, si tento počín rozmyslel. Tento TČ více než kterýkoli jiný z vymezených je odvislý právě od morálních vlastností konkrétního jednotlivce. Navíc je nutné pamatovat, že pachatel tohoto TČ již neodpovídá za následek, jež spácháním tohoto TČ způsobil, což musí být též do trestní sazby promítnuto. Navrhovala bych proto vzhledem ke všem okolnostem, které s trestáním pachatelů TČ souvisí, aby tato trestní sazba byla vyšší a to až dvojnásobně, tak aby se fakticky ukládané tresty pohybovaly v dosahu pěti let a více.

V souvislosti s problematikou trestání TČ v silniční dopravě je nutné zmínit také institut upuštění od potrestání, jež nám stanovuje § 46 TZ, který v odst. 1 říká, že *„od potrestání pachatele, který spáchal přečin, jeho spáchání lituje a projevuje účinnou snahu po nápravě, lze upustit, jestliže vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného přečinu a k dosavadnímu životu pachatele lze důvodně očekávat, že již pouhé projednání věci postačí k jeho nápravě i k ochraně společnosti.“* Upuštění od potrestání spočívá v tom, že soud sice vysloví vinu pachatele přečinu, avšak neuloží mu žádný trest, což ovšem nevylučuje uložení

ochranného opatření a povinnosti k náhradě škody.<sup>68</sup> Vzhledem k tomu co bylo výše řečeno o nejčastějším charakteru pachatelů těchto TČ, lze předpokládat, že k jejich nápravě často postačí pouhé projednání věci. Přesto musíme mít stále na paměti, jak velké riziko trestná činnost na silnicích představuje pro každodenní život každého z nás a že veškeré snahy směřující k jejímu zmírnění, podíváme-li se na statistiky nehodovosti, vyznívají naprázdno. Je proto nutné se zabývat otázkou, zda využití tohoto institutu nevede k podpoře tohoto nechtěného stavu. Vzhledem ke všemu, co již bylo v této práci řečeno se domnívám, že upuštění od potrestání by mělo být vyústěním této trestné činnosti zcela výjimečným, stejně tak jako jen málo pachatelů by mělo vyváznout bez uložení trestu zákazu činnosti.

V souvislosti s tímto lze u pachatelů přečinů spáchaných v silniční dopravě uvažovat také o podmíněném upuštění od potrestání s dohledem dle § 48 TZ. Tento institut umožňuje po stanovenou zkušební dobu sledovat chování pachatele za pomoci probačního úředníka. Současně s tímto podmíněným upuštěním od potrestání je možné pachateli uložit přiměřená omezení a povinnosti, což je důležité vzhledem k nápravě pachatele, tyto však nemohou suplovat trest. § 48 odst. 4 TZ podává demonstrativní výčet možných omezení a povinností, mezi nimiž nalezneme např. povinnost zdržet se požívání alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek či podrobit se léčení závislosti na návykových látkách, jež mohou pomoci k nápravě pachatele přečinů v silniční dopravě, od jejichž potrestání bylo podmíněně upuštěno, a které byly spáchány v souvislosti s ovlivněním těmito látkami. Opodstatnění tohoto institut v rámci trestné činnosti v silniční dopravě vidím právě u TČ spáchaných v souvislosti s požitím návykových látek, kdy dohled probačního úředníka může pozitivně působit na budoucí chování pachatele, tak aby se napříště vyvaroval řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek. Navíc možnost uložení povinnosti zdržet se požívání alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek shledávám jako pozitivní počin vzhledem k nebezpečnosti jejich požívání v souvislosti s řízením motorových vozidel, bez jejich uložení nevidím smysl v používání tohoto institutu u TČ v silniční dopravě. Na druhou stranu pokud se jedná o pachatele, který je bez kriminální minulosti a splňuje podmínky dle TZ pro upuštění od potrestání, zajisté u něj postačí postup dle § 46 odst. 1 TZ. Nebylo by však od věci, pokud by také v tomto případě bylo možné pachateli uložit přiměřená omezení či povinnosti, jako je tomu v případě podmíněného upuštění od potrestání s dohledem. Toto by mohlo vést k častému využívání tohoto institutu v námi pojednávaném případě.

---

<sup>68</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 86.



## 7 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky

Tento TČ prošel za dobu své existence značným vývojem. Zejména významná byla novela TZ z. č. 411/2005 Sb., na jejímž základě, oproti úpravě dřívější, je trestná již samotná jízda motorovým vozidlem ve stavu vylučujícím způsobilost. Toto považují za zásadní a důležitý milník, a to v pozitivním slova smyslu. Není pochyb o tom, že již jízda motorovým vozidlem ve stavu vylučujícím způsobilost je činností ohrožující zájmy chráněné TZ a je tedy hodna trestněprávního postihu. Neopomenutelný je také významný preventivní dopad tohoto ustanovení, v rámci působení na vědomí řidičů o trestnosti již samotného řízení pod vlivem alkoholu v takovém množství, zakládající stav vylučující způsobilost, bez nutnosti způsobení následku v podobě DN.

Současná úprava tohoto TČ je obsažena v § 274 TZ, na toto ustanovení navazuje § 5 odst. 2 písm. a) a b) ZPNPK, jež stanoví, že řidič nesmí požit alkoholický nápoj nebo jinou návykovou látku během jízdy nebo bezprostředně před ní nebo v takové době po jejich požití, kdy by jimi mohl být ještě ovlivněn. Jedná se o TČ abstraktně ohrožovací, tzn., že k jeho dokonání postačí pouhé ohrožení chráněného zájmu. Následek činu spočívá ve vyvolání reálného nebezpečí, kdy nebezpečím je zde možnost, tedy větší či menší pravděpodobnost, vzniku poruchy. Důležité je, že stačí i jen vzdálené nebezpečí. To znamená, že nás zajímá, jak daleko je od ohrožení k možné poruše, tedy jaké další okolnosti by musely nastat, aby došlo k poruše.<sup>69</sup>

Život a zdraví, jakožto objekty tohoto TČ, patří mezi nejdůležitější hodnoty chráněné TP, proto je nutné dbát o pečlivé zjišťování této trestné činnosti a následné potrestání jejich pachatelů spravedlivým trestem. Je nutné si totiž uvědomit, že TČ ohrožení pod vlivem návykové látky je zcela specifický v tom, že zjištění jeho spáchání je ve většině případů odvislé od náhody. Kdy náhodou, zde mám na mysli zejména to, zda řidič bude kontrolován policejním orgánem v rámci silniční kontroly, případně, zda dojde k dopravní nehodě, jejíž vyšetřování následně odhalí skutečnost, že řidič řídil vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost. Proto je nutné apelovat na častější vykonávání silničních kontrol ze strany policejních orgánů, a to zejména kontrol na strategicky určených místech, kde je možnost páchaní tohoto TČ dosti pravděpodobná jako např. okolí restaurací, hospod, vinných sklepů, míst, kde se konají nejrůznější společenské akce, apod.

Dále je nutné řešit případy, kdy řidič motorového vozidla požil alkoholický nápoj před řízením, ale v době silniční kontroly není ve stavu vylučujícím způsobilost, avšak má

---

<sup>69</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. Vydání. Praha: Leges, 2013, s. 728, 734.

v úmyslu pokračovat v jízdě i poté, kdy tomu tak bude, v této souvislosti se judikatura vyjadřuje o spáchání pokusu TČ ohrožení pod vlivem návykové látky.<sup>70</sup> Naproti tomu, jede-li řidič v podnapilém stavu vozidlem jenom proto, aby po DN zajistil lékařskou pomoc pro zraněného účastníka nehody, přichází v úvahu posuzování tohoto jednání jako krajní nouze.<sup>71</sup>

Nezpůsobilost k řízení vozidla může být vyvolána jak požitím alkoholu, tak také jiných návykových látek. Nezáleží přitom na množství požití návykové látky, ale na stupni ovlivnění řidiče touto látkou, jenž je vyjádřen stavem vylučujícím způsobilost k vykonávání určitých činností, v našem případě k řízení motorového vozidla při provozu na pozemních komunikacích.<sup>72</sup> Tento stav zkoumáme v každém jednotlivém případě, dle veškerých okolností případu a s ohledem na to, že osoba řídila motorové vozidlo. Vliv návykové látky však nesmí u pachatele vyloučit některou z jeho schopností v rámci složky rozumové a volní, což by mělo za následek jeho nepřičetnost a skutek by tak bylo nutno kvalifikovat dle § 360 TZ jako TČ opilství, nebo v rámci případů tzv. *actio libera in causa*, uvedené však neplatí o stavu zmenšené přičetnosti pachatele.<sup>73</sup> Protože stav vylučující způsobilost je do jisté míry pojmem dosti neurčitým a k jeho určení v jednotlivých případech by bylo nutné provádět rozsáhlé dokazování, které by navíc v rámci trestné činnosti v silniční dopravě bylo v každém jednotlivém případě dosti obtížné a nákladné, byla na základě poznatků lékařské vědy stanovena hranice 1,0 promile. V tomto případě se jedná se o tzv. absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla. To však neplatí absolutně, v jednotlivých případech může být hladina alkoholu i nižší, tuto situaci označujeme za tzv. relativní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla.<sup>74</sup> V takovém případě je třeba vždy prokázat, že schopnost řidiče řídit motorové vozidlo byla skutečně snižena v rozsahu, jaký předpokládá ustanovení § 274 TZ. Takovým důkazem mohou být např. výpovědi spolujezdců, či odborné vyjádření nebo znalecké posudky lékařů.<sup>75</sup> Je ovšem pravdou, že policejní orgány se v praxi drží této hranice. Toto přispívá zejména k rychlosti a hospodárnosti jejich činnosti. Stanovení přesné výše uvedené hranice pro určení stavu vylučujícího způsobilost můžeme hodnotit veskrze kladně, jelikož se tak předejde zbytečným nepřijemnostem a průtahům spočívajících v nesmyslném zjišťování psychického stavu každého řidiče, jemuž byla při silniční kontrole naměřena plusová hladina alkoholu. Na druhou stranu je nutné zvažovat též fakt, že na každého jedince

<sup>70</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. února 1987, sp. zn. 11 Tz 5/87

<sup>71</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. ledna 1968, sp. zn. 1 Tz 2/68

<sup>72</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 384.

<sup>73</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 734.

<sup>74</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. dubna 1983, sp. zn. 11 Tz 11/83

<sup>75</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 735.

působí stejné množství alkoholu v krvi jiným způsobem a právě striktní dodržování této pevné hranice zapřičiňuje fakt, že řidiči, u nichž dochází ke stavu vylučujícímu způsobilost již pod touto hranicí, nejsou postiženi za TČ, tak jako ti, u nichž ke stejnému stavu dochází až po dosažení hodnoty 1,0 promile. Ke zmírnění tohoto důsledku jednotné hranice vidím jako možné řešení zvýšenou pozornost ze strany policejních orgánů věnovanou řidičům, jimž byla naměřena plusová hodnota alkoholu v organismu, aby při důvodném podezření na možnost existence stavu vylučujícího způsobilost u řidiče, u něhož byla naměřena hodnota menší než 1,0 promile alkoholu, bylo zkoumáno, zda k tomuto skutečně nedošlo.

Pachatelem tohoto TČ může být kdokoli, stejně tak jako pomocníkem. K účastenství na tomto TČ ve formě pomoci, se vyjadřuje judikatura následovně: „roztlačování motocyklu, jehož řidič je pod vlivem alkoholu je pomocí ve smyslu § 24 odst. 1 písm. c). TZ“<sup>76</sup> „Jestliže spolujezdec nejen akceptoval nabídku opilého řidiče, aby s ním jel. Ale také sám určil trasu jízdy, jde o psychickou pomoc formou utvrzování pachatele v rozhodnutí spáchat TČ podle § 24 odst. 1 písm. c) TZ.“<sup>77</sup>

## 7.1 Alkohol v silniční dopravě

Účast v silničním provozu za současného požití alkoholu je již dlouhou dobu přetrvávajícím a velmi závažným problémem, což dokazuje a závažnost situace vystihuje také judikatura, která říká, že: „řízení motorového vozidla řidičem pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky je nutno považovat za činnost, kterou je bezpečnost silničního provozu ohrožena, protože samotná podstata a hmotnost motorového vozidla a jeho motorická síla mohou způsobit vážné následky. Proto k naplnění znaků skutkové podstaty nebrání ani ta eventuelní skutečnost, že vozidlo bylo v konkrétním případě řízené jinak nezávadně a ve shodě s požadavky pravidel silničního provozu, stejně tak nerozhoduje způsob jízdy řidiče ani okolnost, zda k jízdě ve stavu vylučujícím způsobilost došlo na vozovce bez frekvence nebo s minimálním provozem, bez spolucestujících nebo na malém motocyklu při malé rychlosti, apod.“<sup>78</sup>

Skutečnost, že alkohol za volantem představuje pro společnost velkou hrozbu, vyplývá z jeho působení na lidský organismus, kdy po požití alkoholu dochází k pocitům větších psychických a fyzických schopností a tak k přeceňování sebe sama a ztrátě sebekontroly, stírá se rozdíl mezi možným, pravděpodobným a jistým, dochází též ke snížení pozornosti, je postižena tzv. vigilita, tedy schopnost řidiče obrátit pozornost k novým jevům a nečekaným

<sup>76</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. prosince 1977, sp. zn. Tzv 40/77

<sup>77</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. září 1992, sp. zn. 4 Tz 27/91

<sup>78</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 5. listopadu 1965, sp. zn. 2 Tz 15/65

událostem. Snižuje se schopnost koncentrace, kterou je však možno ovlivnit vůlí, což ovšem přináší velké fyzické vyčerpání. Vedle toho dochází též k poruchám sensorických a motorických funkcí, a to nejprve zraku a následně také sluchu. Je postižena adaptace na světlo a tmu a obtížným začíná být rozeznání zejména červené a zelené barvy. V motorické sféře dochází nejprve k poruchám jemnějších a složitějších činností. Ovlivněný řidič vykonává úkony pomaleji a hůře. Dále dochází ke zhoršení rozumových funkcí, a tak i k příbytku chyb řidiče. Řidič často volí velmi riskantní řešení rozhodovacích situací. Požití alkoholických nápojů oslabuje schopnost pozorovací a ovládací, což činí při řízení motorových vozidel značné potíže, jelikož řízení vyžaduje plné soustředění.<sup>79</sup>

Reakční doba, tedy doba od postřehnutí situace do provedení příslušných opatření, činí za příznivých okolností asi 0,6 sekundy. Při řízení motorových vozidel však musíme počítat též s dobou technické prodlevy, proto se nám tato obecná reakční doba prodlužuje až o 0,2 sekundy. Je nutné si uvědomit, že tato hodnota se prodlužuje s každým, byť nepatrným, požitím alkoholického nápoje.<sup>80</sup>

### 7.1.1 Účinek alkoholu na řidiče motorového vozidla

Promile	Účinek
0,2	pocit uvolnění, zhoršená schopnost odhadovat vzdálenosti, zvýšená ochota riskovat
0,3	potřeba většího soustředění se, zhoršení reakční schopnosti, ovlivněný tento stav na sobě většinou nepozoruje
0,5	výrazně prodloužená reakční doba, horší soustředění, zhoršení schopnosti zraku adaptovat se na změny světla
0,8 - 1	zvýšení možnosti vzniku dopravní nehody 4krát – 8krát, zúžené zorné pole, poruchy prostorového vidění, impulzivní jednání, nepřiměřené riskování
1,5 a více	stále prodlužování reakční doby, narušení svalové koordinace, úbytek schopnosti objektivně hodnotit vlastní jednání, ospalost, bezvědomí, smrt

Zdroj: CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 36 – 37.

Je nutné si uvědomit, že odbourávání alkoholu z krve nelze nijak zvláště urychlit, např. za jednu hodinu spánku dochází k odbourání jen 0,10 – 0,20 promile alkoholu. V takovém případě, stejně jako po vypití kávy či po studené sprše dochází u řidičů pouze k subjektivnímu pocitu zlepšení jejich stavu, avšak jeho vliv na řízení vozidla se tím nemění.<sup>81</sup>

<sup>79</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 32 – 33.

<sup>80</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 33.

<sup>81</sup> KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání. Praha: PROSPEKTRUM spol. s r. o., 1998, s. 25.

Na základě výše uvedeného je tedy zřejmé, že tento jev není záhodno nijak zlehčovat, dle mého názoru, nejsou na místě ani úvahy o možné zákonné toleranci určitého množství alkoholu v krvi řidiče. A to hned z několika důvodů, dle výše uvedeného je zřejmé, jakou mírou jsou zasaženy funkce člověka nezbytné k bezpečnému řízení vozidel na pozemních komunikacích, dále by bylo jistě obtížné zjistit správnou hranici pro míru tolerance, a to vzhledem k různorodé fyziologické stavbě každého jednoho člověka, kdy jejich těla reagují na jednotlivá množství alkoholu v krvi odlišně. Dalším kritériem může být také psychika řidičů, kdy vědomí o jisté toleranci, by jim mohlo vlít do žil řádnou dávku sebevědomí a u mnohých by zajisté došlo k jejímu zneužívání. Při stanovení takové tolerance by navíc bylo zapotřebí brát v úvahu též řidičské schopnosti řidičů vzhledem k jejich řidičským zkušenostem. Nevyvracím fakt, že u řady řidičů by jistá míra tolerance alkoholu v krvi neměla vliv na jejich řidičské schopnosti, ovšem nelze přehlížet ostatní, u kterých by k těmto následkům došlo, a proto v zájmu ochrany zdraví a životů účastníků silničního provozu, který jistě převažuje nad zájmem uzavřené skupiny výše zmíněných řidičů, je záhodno ponechat v naší republice doposud trávající nulovou toleranci množství alkoholu v krvi řidiče.

### **7.1.2 Zjišťování alkoholu a jeho hladiny v lidském organismu**

Jak již bylo řečeno, pro naplnění skutkové podstaty TČ ohrožení pod vlivem návykové látky v silniční dopravě je mimo jiné nezbytná přítomnost návykové látky v organismu řidiče a tato přítomnost, jako jeden ze znaků skutkové podstaty TČ musí být u každého řidiče, u něhož je shledáno důvodné podezření na možnost požití návykové látky před započítím jízdy, popřípadě v jejím průběhu, prokázána. Na základě dlouhodobých statistik policie ČR je nejčastěji se vyskytovanou návykovou látkou ovlivňující řidiče v silniční dopravě právě alkohol.<sup>82</sup>

Proces prokazování přítomnosti alkoholu v organismu řidiče usnadňuje právní úprava, konkrétně § 5 odst. 1 písm. f) ZPNPK, která stanovuje řidičům motorových vozidel povinnost podrobit se na výzvu policisty, příslušníka vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle AIZ, ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem. Tato povinnost je řidičům v silničním provozu stanovena od 1. 1. 2009.<sup>83</sup>

§ 16 AIZ stanovuje způsoby vyšetření přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky v organismu řidiče. Nejčastěji používanou metodou je orientační dechová zkouška, kterou provádí policista jako základní zjištění, již v rámci silniční kontroly na pozemní komunikaci.

---

<sup>82</sup> KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 63.

<sup>83</sup> KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 63.

Pokud řidič odmítne podrobit se této zkoušce, je nutné upozornit jej na skutečnost, že se jedná o porušení zákona, a to konkrétně o přestupek dle § 22 odst. 1 písm. d) PŘZ, za který mu může být uložena pokuta v rozmezí od 25.000 Kč do 50.000 Kč a zákaz řízení motorových vozidel na dobu od jednoho roku do dvou let. Dochází tak k jistě nežádoucím situacím, kdy si řidič není jistý, že dechová orientační zkouška neprokáže méně než 1,0 promile alkoholu, a tak tuto raději odmítne a riskuje tím sankci za přestupek a nikoliv za TČ. Policejní orgány mohou tomuto předcházet uplatňováním postupu dle § 158 odst. 3 písm. e) TŘ, jenž jim umožňuje za podmínek § 114 TŘ vyžadovat od podezřelých provedení zkoušky krve nebo jiného podobného úkonu, včetně odběru potřebného biologického materiálu. Tyto úkony lze provést též bez souhlasu dotčených osob, pokud tím nedojde k zásahu do jejich tělesné integrity, a to se souhlasem státního zástupce. V takovém případě po předchozí marné výzvě může též policejní orgán uložit pořádkovou pokutu dle § 66 TŘ, popřípadě přiměřenými donucovacími prostředky překonat odpor podezřelého (§ 114 odst. 4 TŘ).<sup>84</sup> Na druhou stranu je nutno před tímto postupem zvažovat jeho účelnost a v rámci zachování zásady hospodárnosti brát v úvahu fakt, že postih za zmíněný přestupek je mnohdy větší, nežli sankce ukládána za TČ, což se také projevuje v současné praxi tím, že výše popsany postup není policejními orgány téměř využíván. Domnívám se však, že by se z tohoto nemělo stát pravidlo a výše popsany postup dle TŘ by měl být v praxi využíván, jelikož pokud dojde ke spáchání TČ je v zájmu celé společnosti, aby jeho pachatel byl potrestán v souladu s ustanoveními TZ, proto není přijatelná situace, která takovým osobám dává možnost obejít toto potrestání, vždyť z jakého jiného důvodu by k odmítnutí podrobení se dechové zkoušce docházelo?

Jak již název napovídá, jedná se u výše zmíněného pouze o orientační zkoušku, proto je nutné, v případě jejího pozitivního výsledku, uložení povinnosti řidiči podrobit se lékařskému vyšetření s odběrem krve. Toto neplatí, bylo-li orientační vyšetření provedeno analyzátozem alkoholu v dechu, který splňuje podmínky dle vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, odborné lékařské vyšetření se pak již neprovádí.<sup>85</sup> V praxi je zažita hranice 1,25 promile naměřené při dechové zkoušce, kdy je následně prováděn rozbor krve. Pokud je tato hranice překročena, ke zkoušce z krve již zpravidla nedochází a jako důkaz je používána právě hodnota naměřená analyzátozem.

---

<sup>84</sup> ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva, při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*, 2009, roč. 8, č. 6, s. 170 – 178.

<sup>85</sup> KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 64.

Při zjišťování alkoholu v krvi řidiče mohou nastat nejasnosti, jež jsou způsobeny nejčastěji tvrzením řidiče, že požil alkoholické nápoje až po DN, v takovém případě je nutné vyžádání znaleckého posudku, spočívajícího v opakovaném odebírání krve za účelem zjištění, zda hladina alkoholu v krvi má stoupající nebo klesající tendenci (§ 2 písm. k) a § 16 AIZ).<sup>86</sup> Navíc je nutné si uvědomit, že je možné, aby měl člověk jistou hladinu alkoholu v krvi, aniž by alkohol požil. Toto vyplývá z lékařské praxe, proto se na množství zhruba do 0,2 promile alkoholu v krvi při laboratorním vyšetření vzorku krve, hledí jako na fyziologickou hladinu. Toto platí pouze, není-li jiným způsobem zjištěno, že řidič alkohol v době před jízdou, případně v jejím průběhu, konzumoval.<sup>87</sup>

## **7.2 Drogy v silniční dopravě**

Vedle alkoholu, jakožto nejčastější návykové látky ovlivňující řidiče v provozu na pozemních komunikacích, stojí drogy, které představují také nezanedbatelnou hrozbu spojenou s trestnou činností v silniční dopravě. Ovlivnění řidičů těmito návykovými látkami se v souladu se současným trendem stále zvyšuje.

---

<sup>86</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 46.

<sup>87</sup> *Alkohol za volantem* [online]. Dopravní-právo.cz, [cit. 20. února 2014]. Dostupné na <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>.

### 7.2.1 Vliv vybraných drog na řidiče motorových vozidel

Druh	Vliv
<b>Kannabionoidy</b>	ospalý dojem, zpomalené reakce, nepozornost, přehlížení dopravních značení, neodůvodněné změny rychlosti, překrvení spojivek, rozšířené zornice
<b>Halucinogeny</b>	možná úplná ztráta pozornosti a koordinace, halucinace
<b>Stimulancia</b>	hazardní řízení, nepozornost, vysoké sebevědomí, mnoho chyb, ztráta smyslu pro realitu, zhoršená reakce na světlo
<b>Kokain</b>	potřeba zvyšovat výkon – rychlá agresivní jízda, snížená pozornost, rozšíření zornic
<b>Opioidy</b>	centrální útlum, snížení duševní aktivity, zpomalená motorika, prodloužení reakční doby, apatie, ospalost, zúžení zornic – zhoršené vidění za šera
<b>Sedativa a hypnotika</b>	celkový útlum, řidič působí ospalým dojmem
<b>Těkavé látky a organická rozpouštědla</b>	stav euforie – přeceňování sebe sama, poruchy koncentrace, pozornosti, opožděné reakce, snění, ospalost

Zdroj: CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 40 – 41.

### 7.2.2 Zjišťování přítomnosti drog v lidském organismu

V tomto případě je situace složitější nežli u prokazování přítomnosti alkoholu v krvi řidiče, jelikož zjevné příznaky požití omamné nebo návykové látky u většiny osob chybí. To, zda dojde k odhalení přítomnosti drog v organismu řidiče je v mnoha případech odvislé od pozorovacích schopností policistů rozeznat odlišnosti v chování řidiče při samotné silniční kontrole. Další možností získání podezření na požití drogy řidičem dopravního prostředku může spočívat v nalezení konkrétní návykové látky u účastníka silničního provozu popřípadě v jeho dopravním prostředku. Případně posouzení reakce při použití orientační chemické soupravy – založené na chemické reakci ze slin nebo potu, registrující přítomnost návykových látek. Pro možnost použití jej jako důkazu v trestním řízení je vždy nutné osobu předvést k lékařskému vyšetření.<sup>88</sup>

Při určování stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorových vozidel se vychází z tzv. analytického principu, který říká, že jakékoli množství drogy v těle řidiče vylučuje jeho schopnost bezpečně ovládat vozidlo. Tento závěr vychází ze stanoviska České společnosti

<sup>88</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 271.



soudního lékařství a soudní toxikologie.<sup>89</sup> Stav vylučující způsobilost může určit pouze lékař – psychiatr na základě znaleckého posudku.<sup>90</sup>

### 7.3 Prevence trestné činnosti související s návykovými látkami

Vzhledem k tomu, jak velkou hrozbu představují návykové látky ve spojitosti s provozem na pozemních komunikacích, je důležité se intenzivně věnovat prevenci. Tuto je nutno zaměřit již na osoby v adolescentním věku, pro něž je stále významnější, aby hned po dosažení věku osmnácti let obdrželi řidičské oprávnění a nejlépe také svůj vlastní automobil či motocykl. Je proto nutné, aby si tyto osoby, dříve než obdrží řidičské oprávnění, uvědomily, jak velké riziko představují návykové látky za volantem. Dle mého názoru je zapotřebí tuto problematiku v naší republice neustále řešit a daleko více se jí věnovat. V průběhu studia na středních školách a odborných učilištích nejsou jejich žáci dostatečně seznamováni s hrozbou návykových látek v souvislosti s řízením motorových vozidel, i přesto, že tato problematika je pro ně, vzhledem k jejich věku, aktuální.

Prevenci trestné činnosti související s návykovými látkami lze obecně rozdělit do dvou kategorií, a to na: a) snižování dostupnosti návykových látek a b) snižování poptávky po návykových látkách.<sup>91</sup>

Dle statistických údajů, vycházejí z podkladů Českého statistického úřadu, spotřeba alkoholických nápojů na jednoho obyvatele ČR narůstá, stejně tak, jako počet osob léčených pro závislost na drogách. U osob pod vlivem návykových látek je častější páčání TČ, nežli u osob tyto látky nepožívajících. Z tohoto hlediska hrají významnou roli právě u trestné činnosti v dopravě. Jak je již všeobecně známo alkohol a jiné návykové látky oslabují sebeovládání a zhoršují zpracování informací v mozku. Zúžení pozornosti zmenšuje schopnost předvídat následky jednání. Osoby pod vlivem návykových látek navíc nebývají dostatečně opatrné a nedokáží správně předvídat následky svého jednání, což způsobuje v provozu na pozemních komunikacích nemalé problémy, často vyústující právě ve spáchání TČ.<sup>92</sup>

---

<sup>89</sup> ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva, při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*, 2009, roč. 8, č. 6, s. 170 – 178.

<sup>90</sup> STRAUS, Jiří, SADÍLEK, Zdeněk, MAŘÍK, Oldřich. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: Tribun EU, 2012, s. 154.

<sup>91</sup> NEŠPOR, Karel, DVOŘÁK, Václav. *Prevence trestné činnosti související s návykovými látkami*. 1. vydání. Praha: ARMEX, 1998, s. 3.

<sup>92</sup> NEŠPOR, Karel, DVOŘÁK, Václav. *Prevence trestné činnosti související s návykovými látkami*. 1. vydání. Praha: ARMEX, 1998, s. 5 – 7.

### 7.3.1 Snižování dostupnosti návykových látek

Proces sledující snížení dostupnosti návykových látek má v řadě zemí vliv na snížení kriminality, také tedy té v silniční dopravě. Prakticky si můžeme tento způsob prevence trestné činnosti představit např. ve stanovení věkové hranice pro dostupnost alkoholu a jiných návykových látek, v zákazu výroby některých drog, vydávání zvláštních předpisů vztahujících se k určitým návykovým látkám (např. jejich vydávání jen na lékařský předpis), v cenové regulaci, v omezení užívání určitých látek v určitých situacích (např. při řízení dopravních prostředků), ve vydávání licencí na prodej alkoholu, v zákazu opilosti na veřejnosti, atd.<sup>93</sup> Z hlediska účelnosti je jistě na místě poukázat na možnost kombinace těchto způsobů.

V ČR je stanovena hranice pro konzumaci alkoholických nápojů na hranici osmnácti let. Jedná se tedy o stejnou hranici, jež je stanovena také pro způsobilost získat řidičské oprávnění. V této souvislosti se nabízí otázka, zda by nebylo vhodné, vzhledem k prevenci v rámci dopravní trestné činnosti, aby hranice pro možnost konzumace alkoholických nápojů byla posunuta do pozdějšího věku, vzhledem ke skutečnosti, že většina osob využívá možnosti získat řidičské oprávnění právě v tomto nejnižším možném věku, zároveň již mohou legálně konzumovat alkohol, což může vést k páchání TČ ohrožení pod vlivem návykové látky. Proto se mi nabízí otázka, zda skutečnost, že by došlo k získání řidičského oprávnění a k legální možnosti konzumace alkoholických nápojů až o nějaký rok později vedlo ke snížení této kriminality. Zda by tedy několik let řízení bez možnosti současného legálního opojení alkoholem mělo vliv na vědomí řidičů.

### 7.3.2 Snižování poptávky po návykových látkách

Cílem tohoto nástroje prevence je to, aby cílová skupina neměla o alkohol a drogy zájem, popřípadě jeho nejvyšší možné snížení. Jednotlivé metody tohoto typu prevence vycházejí z vědeckých poznatků, což zajišťuje jejich účinnost. Z těchto výzkumů vyplývá, že pro normální populaci dětí a dospívajících jsou neúčinnější malé interaktivní programy, zahrnující též peer programy. Pro děti a dospívající se zvýšeným rizikem je nejdůležitější nabízení pozitivních alternativ. Důležitý je poznatek, že účinnost preventivních opatření vzrůstá, pokud je na cílovou skupinu souladně působeno z více stran. Příznivý vliv na snižování poptávky po návykových látkách má též včasná léčba. Naproti tomu zastrašování, prosté informování či hromadné akce přináší opačný, tedy nechtěný, účinek.<sup>94</sup>

---

<sup>93</sup> NEŠPOR, Karel, DVOŘÁK, Václav. *Prevence trestné činnosti související s návykovými látkami*. 1. vydání. Praha: ARMEX, 1998, s. 47 – 49.

<sup>94</sup> NEŠPOR, Karel, DVOŘÁK, Václav. *Prevence trestné činnosti související s návykovými látkami*. 1. vydání. Praha: ARMEX, 1998, s. 47 – 49.

Zde vidím největší šanci, jak bojovat s kriminalitou v dopravě spojenou s konzumací návykových látek. Dle mého názoru není tím správním řešením omezování konzumace formou zákazů, které většinou stejně nedojdou svému účelu, ale právě naopak věnovat veškeré úsilí programům, které by již od nejnižšího věku účinně apelovaly na jednotlivce tak, aby tito sami z vlastní vůle neměli o konzumaci návykových látek zájem, hlavně ve spojení s řízením dopravních prostředků při provozu na pozemních komunikacích.

## **7.5 Trestání**

§ 274 TZ stanoví jako sankci za porušení základní skutkové podstaty trest odnětí svobody až na jeden rok, peněžitý trest nebo trest zákazu činnosti. Zatímco za porušení kvalifikované skutkové podstaty trest odnětí svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitý trest nebo trest zákazu činnosti.

### **7.5.1 Trest odnětí svobody**

Tento trest upravuje TZ v ustanovení § 55. Tento též ve svém druhém odstavci stanovuje možnost uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody, a to jen za TČ, jejichž horní hranice trestní sazby odnětí svobody nepřevyšuje 5 let a vzhledem k osobě pachatele by uložení jiného trestu zjevně nevedlo k tomu, aby pachatel vedl řádný život.

Podmíněný trest odnětí svobody je hojně využíván s tím, že zkušební doba se pohybuje v rozmezí jednoho až dvou let a spolu s trestem zákazu činnosti je dle mého názoru vhodnou variantou k nápravě pachatele tohoto TČ. Otázka se nabízí v souvislosti s délkou zkušební doby. Zde vidím rozdíl v tom, zda je ukládán tento trest spolu s trestem zákazu činnosti, či nikoli. Pokud je podmíněný trest odnětí svobody ukládán samostatně, domnívám se, že výše zmíněná obvyklá zkušební doba by měla být delší než jeden až dva roky. Tato by se mohla pohybovat až do hranice pěti let, tak aby byla účinněji zajištěna nápravná funkce trestu, kdy by došlo právě k prodloužení nápravného a preventivního působení prostřednictvím delší hrozby jeho přeměny na nepodmíněný trest odnětí svobody.

### **7.5.2 Peněžitý trest**

Z dikce § 67 TZ vyplývá, že tento trest může být uložen za TČ ohrožení pod vlivem návykové látky, jelikož jej pro tento TČ přímo stanoví TZ. Peněžitý trest bývá často ukládán ve spojení s jiným trestem, avšak jak stanovuje druhý odstavec § 67 TZ, může být uložen též jako samostatný trest, a to za předpokladu, že vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného TČ a osobě a poměrům pachatele uložení jiného trestu není třeba. Tuto variantu však konkrétně u tohoto TČ spáchaného v silniční dopravě nepovažuji za vhodnou, vzhledem k tomu, že dle

mého názoru dostatečným způsobem nezajišťuje nápravnou funkci trestání, vzhledem ke specifické povaze trestné činnosti v silniční dopravě. Proto shledávám jako správný fakt, že k ukládání tohoto trestu jako samostatného v těchto případech fakticky nedochází.

V praxi se ale setkáváme s případy, kdy je vedle podmíněného trestu odnětí svobody a zákazu činnosti ukládán také peněžitý trest a to v řádech desítek tisíc korun českých. Účelnost tohoto trestu vidím za předpokladu, jenž je zmíněn také v § 67 odst. 1 TZ, pokud pachatel pro sebe nebo jiného získal, nebo snažil získat majetkový prospěch, v ostatních případech se mi tato forma trestu nejeví jako vhodný způsob vedoucí k nápravě pachatele. Speciálně u TČ ohrožení pod vlivem návykové látky spáchaného v dopravě vidím perspektivu spíše v uložení podmíněného trestu odnětí svobody spolu s trestem zákazu činnosti, v méně závažných případech, kdy závažnost odvozují od zjištěného množství návykové látky v krvi řidiče a osobě řidiče, pak pouze v trestu zákazu činnosti, o tomto bude blíže pojednáno níže.

### **7.5.3 Zákaz činnosti**

Tento trest spočívá v zákazu činnosti, pro jejíž výkon je potřeba zvláštního povolení, nebo jejíž výkon upravuje jiný právní předpis. Zákaz činnosti, v našem případě tedy zákaz řízení motorového vozidla, může soud uložit, dopustil-li se pachatel TČ v souvislosti s touto činností, tedy řízením motorového vozidla, jak to stanoví § 73 TZ.

Tento trest může být za ohrožení pod vlivem návykové látky uložen samostatně, jestliže vzhledem k povaze a závažnosti tohoto činu a osobě a poměrům pachatele uložení jiného trestu není třeba. Pokud byl však tento trest uložen vedle trestu odnětí svobody, doba výkonu trestu odnětí svobody se nezapočítává do doby výkonu trestu zákazu činnosti. Naproti tomu se do této doby započítává doba, po kterou bylo pachateli před právní mocí rozsudku oprávnění k řízení motorových vozidel odňato v souvislosti s TČ podle jiného právního předpisu nebo na základě opatření orgánu veřejné moci nesměl již tuto činnost vykonávat (§ 73 odst. 2 TZ, § 74 odst. 1 TZ).

K ukládání tohoto trestu v rámci trestné činnosti v silniční dopravě se vyjadřuje také judikatura, která uvádí, že „při úvaze, zda u pachatele TČ postačí ke splnění účelu trestu jen trest zákazu řízení motorových vozidel, je nutno pečlivě se zabývat nejen osobou pachatele, ale i okolnostmi případu, zejména nebezpečím, které z jízdy pachatele vyplývalo.“<sup>95</sup> „Pachateli, který pomáhal druhému k spáchání TČ v dopravě, nelze uložit trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.“<sup>96</sup> Judikatura dále říká, že k jeho

---

<sup>95</sup> rozsudek Krajského soudu v Ústí n. Labem ze dne 27. prosince 1966, sp. zn. 1 To 373/66

<sup>96</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. prosince 1965, sp. zn. 5 Tz 53/65

uložení je třeba, aby pachatel TČ v dopravě vyvolal pochybnost o své spolehlivosti nebo způsobilosti k řízení motorových vozidel, kdy za takovéto chování přímo označuje řízení vozidel pod vlivem alkoholu. Dále toto rozhodnutí uvádí myšlenku, se kterou se plně ztotožňují, že neuložení tohoto trestu pachatelům TČ ohrožení pod vlivem návykové látky by mělo být jen výjimkou, odůvodněnou mimořádnými okolnosti případu a dosavadním řádným životem pachatele.<sup>97</sup>

V době výkonu trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel všech druhů nesmí pachatel řídit jakékoliv motorové vozidlo. Proto může dojít k porušení tohoto zákazu také v rámci praktického výcviku k získání řidičského oprávnění v autoškole, tzn., že porušení této povinnosti nebrání řízení motorového vozidla pod dozorem oprávněné osoby.<sup>98</sup> Po vykonání tohoto trestu se na pachatele hledí, jako by nebyl odsouzen (§ 74 odst. 2 TZ).

V souvislosti s trestáním za tento TČ je nutné zmínit také možnost uložení ochranných opatření, jež je možné uložit také vedle trestu. U TČ způsobených po požití návykových látek, je namístě uložení ochranného protialkoholního léčení v ambulantní nebo ústavní formě. Zcela výjimečně je možné též uložení zabezpečovací detence a to v případě, že řidič spáchá zvlášť závažný zločin ve stavu nepřičetnosti či pod vlivem návykové látky.<sup>99</sup> Zvláště bych chtěla vyzvednout ochranné opatření spočívající v ochranném léčení a zabránění věci nebo jiné majetkové hodnoty, jež je možné uložit v případech, kdy nelze uložit trest propadnutí věci.<sup>100</sup>

---

<sup>97</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 5. listopadu 1965, sp. zn. 2 Tz 15/65

<sup>98</sup> usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. července 2004, sp. zn. 11 Tdo 594/2004

<sup>99</sup> DRAŠTÍK, Antonín, ENGLEMANN, Jan, FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava a trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, s. r. o. s. 48.

<sup>100</sup> rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. srpna 2004, sp. zn. 13 To 227/2004

## 8 Procesní aspekty trestných činů v silniční dopravě

V případech, kdy dojde ke spáchání TČ v silniční dopravě je nutné věnovat pozornost správnému zjištění skutkového stavu činu. Při tomto hraje významnou roli dokazování, kterému bude věnována část této kapitoly, a to především dokazování v přípravném řízení. A to z prostého důvodu, jelikož prokázání přesného děje, za něhož k dopravní nehodě vedoucí ke spáchání TČ došlo je značně obtížné hned z několika důvodů. Jednak proto, že k nehodové události dochází většinou nečekaně a v rychlém sledu jednotlivých událostí, z tohoto důvodu je pro svědky obtížné vůbec postřehnout skutkový děj, navíc, to samé můžeme říci i o účastnících samotné dopravní nehody, u kterých musíme navíc počítat též s psychickým šokem vyvolaným nehodovou událostí, a tak ke zhoršení možnosti objektivně popsat, jak se nehoda odehrála. Z toho důvodu se dostávají do popředí důkazy zaměřené na technické aspekty nehodové události, k jejichž opatření je však často zapotřebí speciálních znalostí. Z tohoto důvodu by měla být, dle mého názoru, věnována zvláštní pozornost činnosti soudních znalců.

V další části kapitoly bude pojednáno o zvláštních druzích trestního řízení, jež přicházejí v úvahu v rámci řízení o TČ v silniční dopravě.

### 8.1 Dokazování trestných činů v silniční dopravě

Dokazováním rozumíme zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení vedoucí k poznání skutečností důležitých pro rozhodnutí.<sup>101</sup> Jak již bylo řečeno výše, skutečnosti rozhodné pro zjištění, zda došlo ke spáchání TČ či nikoli musí být prokázány tak, aby o jejich existenci nebyly důvodné pochybnosti, kdy při hodnocení jednotlivých důkazů vycházíme ze zásady volného hodnocení důkazů. Dokazování je nesmírně důležitou součástí trestního řízení. Díky němu orgány činné v trestním řízení nepřímou zjištění skutečnosti rozhodné pro kvalifikaci skutku, který se stal v minulosti za jejich nepřítomnosti, ale také skutečnosti rozhodné pro další postup v rámci trestního řízení.<sup>102</sup>

Co se týče rozsahu dokazování, ten záleží na okolnostech každého konkrétního případu a též na stádiu trestního řízení. K tomuto se vyjadřuje též judikatura, která říká, že „je nutno dokazovat již v přípravném řízení nejen skutečnost, že obviněný řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, ale též časové rozpětí, ve kterém požíval alkoholické nápoje, v jaké době před začátkem jízdy se tak stalo, množství a druh těchto nápojů, tedy okolnosti důležité

---

<sup>101</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 374.

<sup>102</sup> CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 85.

i pro posouzení stupně možnosti ohrozit život nebo zdraví lidí anebo způsobit značnou škodu na majetku.<sup>103</sup>

### **8. 1. 1 Znalecký posudek a odborné vyjádření**

Znalecký posudek a odborné vyjádření hraje při vyšetřování dopravních nehod významnou roli. Odborné vyjádření je využíváno zejména pro posouzení zdravotního stavu poškozeného, zatímco znalecký posudek je využíván v případě smrti a dále též pro posouzení technických aspektů dopravní nehody, k nimž nejsou kompetentní orgány policie. Zvláštní význam má znalecký posudek z oboru toxikologie. Diskutovanými jsou pak znalecké posudky z oboru psychologie. Problematika znaleckých posudků se dostává do sporu se zásadou rychlosti a hospodárnosti trestního řízení. Dle mého názoru, je ovšem nutné v rámci zjišťování skutkového stavu TČ mít za prioritní jeho správné zjištění, jež nesmí být omezováno ani zmíněnou zásadou.

Je nutné si uvědomit, že dle § 107 odst. 1 TŘ se znalci musí vyvarovat jakéhokoli hodnocení důkazů, či řešení právních otázek. K výkonu své činnosti musí zajisté znát příslušné právní normy, ovšem jejich závěry musí být výhradně technicko – znalecké povahy. Bohužel se setkáváme i s případy, kdy je ze strany OČTŘ položena znalci taková otázka, která vede k porušení tohoto ustanovení, jindy se k těmto jim nepřislujícím otázkám vyjadřují znalci svévolně.<sup>104</sup> Je více než nutné se těchto situací vyvarovat.

Jistým a nezanedbatelným problémem, co se znaleckých posudků týče, je jejich nákladnost. V souvislosti s tímto pak dochází k situacím, kdy bývají místo soudních lékařů přibíráni zejména znalci z odvětví chirurgie, kteří vypracují znalecký posudek rychle, stručně a zejména levně, avšak nemají vzdělání z tzv. právního minima a nejsou vzděláni v technice motorových vozidel a nedokáží souhrnně posoudit všechny skutečnosti a okolnosti případu. V poslední době se rovněž přistupuje k postupu, kdy ovlivnění řidiče alkoholem neposuzují soudní lékaři, ale toxikologové. A to i přesto, že toxikologové se nemohou vyjadřovat k ovlivnění alkoholem ve vztahu ke zdravotnímu stavu, neboť jsou to znalci nelékaři. Toxikologie je a vždy byla nedílnou součástí oboru soudního lékařství a tedy vzděláním každého soudního lékaře, pouze v době nedávné se vyvinula jako samostatný znalecký

---

<sup>103</sup> rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. května 1968, sp. zn. Tz 46/68

<sup>104</sup> STRAUS, Jiří, SADÍLEK, Zdeněk, MAŘÍK, Oldřich. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: Tribun EU, 2012, s. 131.

obor.<sup>105</sup> Zajímavou otázkou je též vztah soudů ke znaleckým posudkům, kdy dochází k případům převzetí až příliš jednoduchých lékařských potvrzení.<sup>106</sup>

TŘ v § 110a dává stranám řízení možnost předložit jako důkaz znalecký posudek, jež si nechali vypracovat ony sami. V takových případech pak dochází k situacím, kdy se znalecké posudky soudu a strany liší, pak je nutné si nechat vypracovat další znalecký posudek, jež potvrdí jeden z předchozích, tak, aby byl zjištěn skutkový stav nade vší pochybnost. Takový postup jistě není v souladu se zásadou rychlosti ani hospodárnosti trestního řízení. V tomto případě je nasnadě uvažovat o opodstatnění tohoto ustanovení. Dle mého názoru by tato možnost měla být dána stranám pouze v případě, kdy soud nepřistoupí k důkazu znaleckým posudkem a strana se domnívá, že by tomu tak být mělo. Ovšem v případě, kdy je již vypracován jeden znalecký posudek, nevidím opodstatněnost žádného dalšího. Vycházím přitom z toho, že znalci jsou odborníci na slovo vzatí, vybírání pečlivě na základě podmínek daných zákonem (§ 4 z. č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících) a tak skýtají záruku odbornosti, navíc je zde dána možnost namítat jejich podjatost. Další problém vidím u posudků vypracovaných dle § 110a TŘ ve zvýšeném riziku možnosti podjatosti znalce, což by mělo být v každém takovém případě pečlivě zkoumáno.

Znalec dle TZ odpovídá pouze za nepravdivý, hrubě zkreslený nebo neúplný posudek, nikoli za nedbalé zpracování.<sup>107</sup> Přitom nedbalé zpracování je jistě pro soudce, SZ či obhájce s určitou dobou praxe snadné rozeznat a také v jeho dokázání by jistě nebyl problém, zejména ve spolupráci s jinými znalci, či ústavy. Proto nevidím důvod, proč by tito neměli nést odpovědnost též za nedbalé zpracování posudku, kdy je nasnadě též poznamenat, že nedbale zpracovaný posudek s sebou nese stejně závažné důsledky pro výsledek trestního řízení, jako posudek neúplný.

Na tomto místě je nutné se zmínit také o tzv. konzultantovi. Jedná se o osobu nadanou speciálními odbornými znalostmi, která radí a usměrňuje orgány činné v trestním řízení při ohledání místa činu. TŘ možnost využití konzultanta upravuje v § 157 odst. 3, kdy stanoví, že v závažných a skutkově složitých věcech může státní zástupce nebo policejní orgán využít odborné pomoci konzultanta. Je však důležité, že stejná osoba nemůže být v téže věci

---

<sup>105</sup> FARGAŠ, Igor. Problematika výběru znalců z oboru zdravotnictví. In KONEČNÝ, Jaroslav (ed). Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 207 – 208.

<sup>106</sup> FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2008, roč. 8, č. 6, s. 97 – 106.

<sup>107</sup> FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2008, roč. 8, č. 6, s. 97 – 106.



konzultantem i znalcem.<sup>108</sup> To, že zákon výslovně stanovuje podmínku využití konzultanta pouze pro závažné a skutkově složité věci se mi jeví jako nešťastné řešení, zejména vzhledem k TČ v silniční dopravě. Dle mého názoru by byla účelnější formulace - „shledá-li pro to OČTŘ důvody“. Domnívám se, že skutečnost, kdy současná praxe možnosti přizvání konzultanta zpravidla nevyužívá, není v souvislosti s ohledáním místa dopravní nehody, při níž byl spáchán TČ, správným řešením. Přítomnost konzultanta může mít totiž zásadní vliv na zjištění skutkového stavu TČ, kdy tento odborník, specialista, může upozornit na skutečnosti policejním orgánem přehlížené. V této souvislosti bych ráda zmínila též ustanovení § 10 odst. 2 z. č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, jež umožňuje přizvání konzultanta též znalci, což je ovšem také jevem zcela nevídaným, i přesto, že řadu technických otázek je možno vyřešit jen ve spolupráci např. s lékařem. Této skutečnosti nasvědčuje též současná právní úprava, ve které chybí ustanovení upravující tzv. společný posudek znalců z různých oborů.<sup>109</sup> Domnívám se, že k jeho zákonnému upravení by dojít mělo, jelikož by to napomohlo dokazování nejen TČ v silniční dopravě.

### 8.1.2 Svědecká výpověď

Jak již bylo naznačeno v úvodu této kapitoly, je tento důkazní prostředek u dokazování TČ v silniční dopravě značně problematický. Je proto nutné v každém jednotlivém případě mu věnovat zvláštní pozornost z hlediska jeho pravdivosti a věrohodnosti. Věrohodnost můžeme rozdělit na obecnou a specifickou, kdy obecnou rozumíme samotnou věrohodnost dané osoby svědka a specifickou pak věrohodnost podané výpovědi.<sup>110</sup> U dokazování TČ v silniční dopravě pak musíme věnovat pozornost zvláště specifické věrohodnosti dané výpovědi. U svědků proto musí být ověřeno, zda byly schopni vnímat průběh dopravní nehody, zda mohou událost správně reprodukovat, zda byly v příznivé a přiměřené situaci pro pozorování a vnímání nehodové události. Zároveň musíme stále pamatovat na to, že část svědecké výpovědi je většinou postavena na odhadech.<sup>111</sup> Musíme přitom rozlišovat, zda tyto odhady podává osoba s určitou zkušeností či nikoli. U osob bez průpravy se tyto odhady mnohdy liší od reálu i několikanásobně.<sup>112</sup>

---

<sup>108</sup> CHMELÍK, Jan. Účast znalce na místě činu a otázky s tím spojené. *Kriminalistika*, 2005, roč. 38, č. 4, s. 285 – 298.

<sup>109</sup> FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2008, roč. 8, č. 6, s. 97 – 106.

<sup>110</sup> BREČKA, Tibor A., Co si pamatuje svědek dopravní nehody?. *Psychologie dnes*, 2007, roč. 13. Č. 12, s. 4.

<sup>111</sup> STRAUS, Jiří, SADÍLEK, Zdeněk, MAŘÍK, Oldřich. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: Tribun EU, 2012, s. 114.

<sup>112</sup> ŠACHL, Jindřich, STREJČ, Přemysl. Amnézie a vlivy problematizující hodnotu výpovědi po dopravních nehodách. *Kriminalistika*, 2005, roč. 38, č. 1, s. 51-53.

Při provádění výslechu svědka hraje důležitou roli zcela jistě také vnímavost osoby vedoucí výslech, která by měla z chování svědka rozpoznat zvláštnosti v jeho chování, jež by mohly mít vliv na pravdivost či věrohodnost jeho výpovědi. K tomu je ovšem třeba zvláštních znalostí z oblasti psychologie. Jelikož ale výslech vedou orgány činné v trestním řízení, je proto nasnadě uvažovat o přítomnosti psychologa, pokud osoba jej provádějící takové znalosti sama nemá.<sup>113</sup> Vzhledem k nemalým nákladům, které by přítomnost psychologa u svědeckých výpovědí přinesla, nelze uvažovat o jeho přítomnosti v každém jednom případě. Mám za to, že tento by měl být přítomen výslechům svědků v případech, kdy je tato výpověď pro posouzení skutku klíčová, tzn., kdy chybí jiné důkazy, které by vypovídaly o skutkovém stavu TČ nade vši pochybnost a současně, kdy policejní orgán shledá důvody pro jeho přítomnost. Těmito důvody může být např. nepřiměřené rozrušení svědka, neustálé změny vypovězených skutečností, nesrovnalosti ve vypovězených faktech apod. Náklady s tímto spojené by jistě vyrovnal zájem na pravdivém zjištění skutkového stavu TČ v silniční dopravě, jež dlouhou dobu představují výrazné nebezpečí pro společnost a přes veškeré snahy se je nedaří utlumit. Přesto všechno se domnívám, vzhledem k výše uvedenému, že svědecké výpovědi by neměly být v těchto případech stěžejními důkazy.

V neposlední řadě je nutné poukázat na institut práva odepření svědecké výpovědi dle § 100 TŘ, jelikož ve většině případů této trestné činnosti budou k dispozici svědci, kteří budou ve vztahu k obviněnému příbuzní v pokolení přímém, sourozenci, osvojitelé, osvojenci, manželé, partneři či druzi, kteří byli spolujezdci obviněného.

### **8.1.3 Výpověď obviněného**

Vzhledem ke skutečnostem, jež byly řečeny o pachatelích těchto TČ a o nejčastějším způsobu zavinění těchto TČ, je zřejmé, že též k důkazu výpovědi obviněného musí být přistupováno zvláštním způsobem. Vezmeme-li v úvahu, že těmito jsou většinou osoby bez předchozí trestní minulosti, jež jsou většinou obviněni z nedbalostního TČ, který se odehrál v rychlém sledu událostí, zpravidla s velkými minimálně materiálními škodami, není se čemu divit, že se tato osoba nachází v šoku, jež může ovlivnit její výpověď. Je nutné si uvědomit, že na výpověď obviněného májí vliv také další okolnosti jako například doba, jež uběhla od spáchání TČ k výslechu, případně fakt, že čím více je řidič zkušený, tím více provádí jednotlivé úkony při řízení automaticky, což zapříčiňuje, že takový řidič si nepamatuje, co

---

<sup>113</sup> BREČKA, Tibor A., Co si pamatuje svědek dopravní nehody?. *Psychologie dnes*, 2007, roč. 13. Č. 12, s. 4.

přesně během takto automatických činností dělal, i když on sám si toto nepřipouští, orgán činný v trestním řízení na toto musí brát zřetel.<sup>114</sup>

V tomto případě se jeví býti vhodnějším důkazem znalecké posudky z oboru psychologie a prakticky o nich můžeme říci totéž, co v rámci svědeckých výpovědí. V kontrastu s nimi však stojí zásada hospodárnosti trestního řízení a dále také fakt, že jejich závěry jsou vysoce individuální odvislé od osoby psychologa, jež není možno podložit věcnými skutečnostmi.

#### **8.1.4 Ohledání**

Ohledání místa dopravní nehody hraje při dokazování TČ v dopravě nenahraditelnou roli. Je proto nutné, aby bylo provedeno dostatečně pečlivě a zároveň s potřebnými odbornými znalostmi. § 113 odst. 1 TR říká, že k ohledání se zpravidla přibere znalec, mám za to, že u TČ v silniční dopravě by toto mělo býti podmínkou v případě zvláště obtížných dopravních nehod, kdy je zřejmé, že prostředky policejních orgánů nebudou postačovat k dostatečně průkaznému ohledání místa činu. V této souvislosti je nutné poukázat na fakt, že v praxi se tomu tak neděje a policejní orgány berou veškerou odpovědnost na sebe. Nelze též opomenout, že je tímto možné předejít případným průtahům v dalším průběhu trestního řízení, kdy by se ukázalo, že úkony policie v tomto ohledu byly nedostatečné či dokonce nesprávné. I z hlediska nákladnosti je jistě výhodnější požadovat přítomnost znalce, případně konzultanta, rovnou na místě nehody, čímž bude zajištěno nejhodnověrnější zjištění stavu.

#### **8.1.5 Zvláštní způsoby dokazování**

Co se týká zvláštních způsobů dokazování, tedy konfrontace, rekognice, vyšetřovacího pokusu, rekonstrukce a prověrky na místě, můžeme říci, že všechny jsou v našem případě využitelné. Je nutné si uvědomit, že tyto způsoby dokazování mohou velmi napomoci zjištění skutečného skutkového stavu činu. Zejména u vyšetřovacího pokusu, rekonstrukce a prověrky na místě dochází však k zásahu do zásady hospodárnosti a rychlosti trestního řízení. Nabízí se proto otázka, zda alespoň některým z nich nelze zabránit právě okamžitým přibráním znalce, případně alespoň konzultanta, do vyšetřování dopravní nehody, a to zejména v případech těžkých dopravních nehod, kdy je zřejmé, že prostředky, jež mají k dispozici policejní orgány, nebudou dostatečné, takový postup by měl být, dle mého názoru, také v praxi upřednostňován.

---

<sup>114</sup> ŠACHL, Jindřich, STREJC, Přemysl. Amnézie a vlivy problematizující hodnotu výpovědí po dopravních nehodách. *Kriminalistika*, 2005, roč. 38, č. 1, s. 51-53.

## 8.2 Zvláštní způsoby řízení

### 8.2.1 Dohoda o vině a trestu

Jedná se, dle mého názoru, o zcela průlomový institut v rámci trestního práva, nikoliv však příliš vhodný. Dohoda o vině a trestu dává jedinečnou možnost státnímu zástupci a obviněnému dohodnout se na druhu, výměře a způsobu výkonu trestu, příp. ochranného opatření, to vše za zákonem stanovených podmínek. Těmito podmínkami jsou mimo jiné jasné závěry vyšetřování prokazující, že se skutek stal, že tento je TČ, a že jej spáchal obviněný, k tomu je třeba též prohlášení obviněného, že skutek spáchal a dosud zjištěné skutečnosti nesmí dokazovat opak. Obviněný musí být obligatorně zastoupen obhájcem (§ 36 odst. 1 písm. d) TŘ). V konečném důsledku musí být tato dohoda schválena soudem. Zmírnění nežádoucích dopadů tohoto institutu je částečně vyřešen možností podat ze zákonem stanovených důvodů odvolání (§ 245 (1) TŘ).<sup>115</sup>

Tak jako vše, má i tento institut své klady i zápory. Nás zajímá, které z těchto převažují u trestné činnosti v silniční dopravě. Domnívám se, že pokud je vyšetřování dopravní nehody věnováno patřičné úsilí, které by jí věnováno být mělo, jsou orgány činné v trestním řízení spolu se znalci schopni zjistit skutkový stav TČ, o němž nejsou důvody pochybovat. Tyto skutečnosti napovídají tomu, že by taková dohoda mohla být u trestné činnosti v silniční dopravě příznivým jevem, jenž by ušetřil spoustu času i nákladů jak soudům, tak také obviněnému a poškozeným. Přesto je nutné apelovat na soud, jakožto konečného schvalovatele dohody, aby se vším úsilím dbal o zachování spravedlnosti, mám tím na mysli hlavně otázku druhu a výměry trestu. Protože ať se nám to líbí nebo ne, hrozí u tohoto institutu, vzhledem k jeho do jisté míry volní povaze, jeho zneužití ve smyslu něco za něco a může tak zvýhodňovat ekonomicky silnější jedince, což je jevem zcela nežádoucím, jehož je nutno se vyvarovat.

Ačkoli se tento institut na první pohled jeví jako správné řešení trestné činnosti v silniční dopravě, z komplexního hlediska s ním nemohu souhlasit. Jestliže vycházíme z toho, že trestní právo je *ultima ratio*, jež slouží k trestání nejzávažnějších protiprávních činů směřujícím proti nejdůležitějším objektům chráněným právním řádem a celou společností vůbec, nemohu se spokojit s institutem, jenž dává samotným pachatelům těchto činů možnost dohodnout se o svém trestu, a to navíc na základě prohlášení, že spáchal skutek, pro nějž je stíhán a nikoliv prohlášení o své vině. Neboť trestněprávně potrestán může být jen vinný

---

<sup>115</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 843.

pachatel, jemuž byla vina nade vší pochybnost prokázána a vyslovena při veřejném projednání věci, tak aby bylo se vším všudy zachováno jeho právo na spravedlivý proces, tyto záruky však dohoda o vině a trestu neskýtá. Vždyť u některých pachatelů TČ slouží velkou mírou k jejich nápravě mimo jiné právě proces projednávání věci v trestním řízení a právě u pachatelů TČ v dopravě toto můžeme, vzhledem k již zmiňovaným skutečnostem, předpokládat. Domnívám se tedy, že snaha o ulehčení práce OČTŘ nemůže tato negativa v žádném případě vyvážit.<sup>116</sup>

### 8.2.2 Podmíněné zastavení trestního stíhání

Jestliže došlo ke spáchání přečinu v silniční dopravě, je možné uvažovat o podmíněném zastavení trestního stíhání. To vše za podmínek stanovených TŘ v § 307. Pro TČ v silniční dopravě je důležité, že při využití tohoto institutu je možné, aby se obviněný zavázal zdržení se řízení motorových vozidel po dobu trvání tzv. zkušební doby, jež může v tomto případě dosáhnout délky trvání až pěti let. V takovém případě musí být obviněný poučen o povinnosti odevzdat řidičský průkaz podle zvláštního právního předpisu (§ 94a, 113 ZPNPK) a o tom, že právní mocí rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání pozbuje řidičské oprávnění. Pokud se obviněný ve zkušební době osvědčí, nebude za TČ odsouzen.<sup>117</sup>

Tento institut zdá se býti vhodným způsobem, jak ulehčit OČTŘ, zejména ve spojitosti s TČ, resp. přečiny, v silniční dopravě. Obviněný se musí k činu doznat, nahradit škodu, kterou způsobil nebo se alespoň domluvit na její náhradě a jeho osoba musí vzhledem k dosavadnímu životu a okolnostem případu zaručovat dostatečnost tohoto řešení. Vzhledem ke všemu, co bylo řečeno o pachatelích těchto TČ a o těchto TČ vůbec, považuji tento institut za vhodnou alternativu trestního rozhodnutí ve věci, a to za předpokladu, že bude současně s podmíněným zastavením trestního stíhání uložen zákaz řízení motorových vozidel v délce dle potřeby konkrétního případu. Neztotožňuji se ovšem se zněním tohoto ustanovení v tom rozsahu, v němž říká, že postačuje dohoda ohledně náhrady škody, kdy bych toto ze znění zákona úplně vypustila, jelikož taková úprava neskýtá dostatečnou jistotu pro poškozené, že dojdou svého zadostiučinění a nese s sebou dávku nejistoty a možnosti vyhýbání se této povinnosti. Dále nemohu souhlasit ani s názorem objevujícím se v judikatuře, že pokud se obviněný dopustil ve zkušební době přestupku, nebude toto zpravidla samo o sobě stačit

---

<sup>116</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 843.

<sup>117</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 1049 – 1050.

k závěru, že obviněný nevedl řádný život, tedy důvodem k pokračování trestního stíhání.<sup>118</sup> Pokud má tento institut vést ke skutečné nápravě obviněného, musí být i porušení dopravních předpisů, jež mají povahu přestupku důvodem k pokračování původního trestního stíhání. Vycházím přitom ze skutečností, že obviněný ví, že jeho zkušební doba trvá a pokud se ani za jejího trvání nedokáže na silnicích chovat zodpovědně, tak kdy jindy?

Při využití tohoto institutu je nutné důkladně přihlížet k okolnostem každého jednoho případu, k čemuž se vyjádřila také judikatura, jež tvrdí, že „riskantní jízda opilého řidiče osobního automobilu a způsobení závažných následků dopravní nehody v podobě těžké újmy na zdraví u jednoho ze spolujezdců jsou takovými okolnostmi případu, pro které nelze považovat za dostačující rozhodnutí ve věci o podmíněném zastavení trestního stíhání.“<sup>119</sup>

### 8.2.3 Narovnání

Dalším možným způsobem vyřízení řízení o přečinu v silniční dopravě je schválení narovnání a zastavení trestního stíhání, a to za splnění podmínek stanovených v § 309 TŘ. Oproti podmíněnému zastavení trestního stíhání přistupuje k podmínkám přiznání se obviněného, uhrazení způsobené škody, nebo domluva na jejím uhrazení též podmínka složení peněžité částky určené státu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti podle zvláštního zákona, a to na účet soudu a v přípravném řízení na účet státního zastupitelství. Před rozhodnutím o schválení narovnání musí dojít k vyslechnutí obviněného a poškozeného, to proto, aby bylo zajištěno, že oba jsou si vědomi důsledků uzavření dohody o narovnání, a k tomu, že tato byla učiněna dobrovolně. Součástí rozhodnutí o schválení narovnání je výrok o zastavení trestního stíhání, a to pro skutek, pro nějž bylo sděleno obvinění, ne TČ.<sup>120</sup>

Na rozdíl od podmíněného zastavení trestního stíhání zde absentuje možnost uložení zdržení se řízení motorových vozidel, proto tento institut považuji za méně vhodný pro řešení TČ spáchané v silniční dopravě, vzhledem k tomu, že náprava pachatele je jistě lépe zajištěna podmíněným zastavením trestního stíhání s uložení zdržení se řízení motorových vozidel. Nesmíme totiž zapomínat, že spácháním TČ v silniční dopravě sice dochází většinou z nedbalosti a pachateli bez kriminální minulosti, ovšem na druhou stranu každé porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích předznamenává jasnou možnost spáchání TČ, kterého si musí být každý řidič vědom, zdá se mi proto nedostačující, aby jeho stíhání

---

<sup>118</sup> usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 20. března 1997, sp. zn. 4 To 1 83/97

<sup>119</sup> usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 24. února 1994, sp. zn. 4 To 117/94

<sup>120</sup> JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013, s. 1053.

bylo ukončeno pouze dohodou o narovnání, jež pro něj může znamenat velmi příjemný důsledek jeho protiprávního jednání.

## 9 Závěr

Přestože nemají TČ v silniční dopravě svoji zvláštní úpravu, je nutno těmto jako takovým věnovat zvláštní pozornost zejména při ukládání trestů. Trestá činnost v silniční dopravě je totiž specifickou činností, s níž se setkáváme dennodenně a jež je již dlouhou dobu problémem, který představuje nebezpečí pro společnost, přesto se však této trestné činnosti nedostává stejného měřítka z řad veřejnosti v porovnání s jinou trestnou činností, jež stejně jako většina TČ páchaných v silniční dopravě ovlivňuje zdraví a životy lidí. Proto je nutné vedle pečlivého právního postihu těchto TČ také působení na veřejnost, s čímž úzce souvisí problematika prevence, jež je, dle mého názoru, stejně důležitá, jako samotný spravedlivý postih pachatelů. Toto preventivní působení by mělo být zaměřeno především na cílovou skupinu ve věku okolo osmnácti let a s důrazem na účelné působení směřující k tomu, aby tyto osoby, jakožto budoucí, popřípadě čerství řidiči, neměli o konzumaci návykových látek ve spojení s řízením motorových vozidel zájem, tedy usilovat o snížení poptávky.

I když je většina těchto TČ páchána ve formě nedbalosti, nelze odhlížet od faktu, že se v drtivé většině případů jedná o nedbalost vědomou, jelikož si veskrze nelze představit případ, kdy by si držitel řidičského oprávnění nebyl vědom toho, co může svým porušením povinnosti způsobit. K tomuto faktu musí být přihlíženo při ukládání trestu. Za TČ spáchané v rámci silniční dopravy je nejčastěji ukládán trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, často v úhrnu s trestem podmíněného odnětí svobody. Což je jistě záhodno hodnotit kladně, ovšem problém nastává při kontrole výkonu trestu zákazu činnosti. Prokázání jeho porušení je totiž zcela odvislé od náhody, což není jevem žádoucím, je proto nutné zabývat se otázkou, jak tomuto předejít.

Vzhledem k již tolikrát zmiňované závažnosti trestné činnosti v silniční dopravě považuji za důležité pečlivě se věnovat prevenci této trestné činnosti. Na druhé straně, pokud již dojde ke spáchání některého z TČ je kladen důraz na proces dokazování, jež je v souvislosti s touto trestnou činností velmi zajímavým aspektem, jednak proto, že TČ v silniční dopravě jsou často důsledkem dopravní nehody, která se odehrává v rychlém sledu událostí a nečekaně, což dodává specifický nádech důkazům svědeckou výpovědí a výpovědí obviněného a dále také vzhledem k diskutovanému tématu znaleckých posudků, potažmo odborných vyjádření a otázkou frekvence jejich využívání a oborů, a to v kontrastu se zásadou rychlosti a hospodárnosti trestního řízení, potažmo s neodpovědností znalců za nedbale zpracovaný posudek či rozpor posudků vyhotovených soudem a účastníkem.



Zajímavé je také postavení zvláštních způsobů řízení ve vztahu k TČ v silniční dopravě. Po zvážení kladů a záporů, jež tyto specifické instituty skýtají, se jeví jako nejvhodnější a možná i jediné správné narovnání, jehož zákonné znění umožňuje uložení zákazu řízení motorových vozidel, což je skutečností v souvislosti s trestnou činností v silniční dopravě neopomenutelnou. Ke zbylým zvláštním způsobům řízení se můžeme stavět spíše skepticky, jelikož tyto neoplývají zárukou spravedlivého, jestli vůbec nějakého, potrestání pachatele, zda se o něm v některých případech vůbec dá takto hovořit. Trestná činnost je něčím tak závažným, že zde nevidím místo pro „ústupky“ ve formě dohody o vině a trestu.

Sečteno, podtrženo, u TČ v silniční dopravě není místo pro hledání způsobů, jak ulehčit práci OČTŘ, na úkor spravedlivého postihu pachatelů, ale je nutno se touto problematikou podrobně zabývat, stačí se jen podívat na každoroční statistiky dopravní nehodovosti.

## Bibliografie

### Knižní publikace

BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody (objasňování a základní postupy)*. Praha: POLICE HISTORY, 2008. 116 s.

DRAŠTÍK, Antonín, ENGLEMANN, Jan, FLÍDR, Aleš. *Silniční doprava a trestná činnost*. Český Těšín: PORADCE, s. r. o. 264 s.

FARGAŠ, Igor. Problematika posouzení závažnosti zranění pro účely trestního řízení. In KONEČNÝ, Jaroslav (ed). *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci*. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 205 - 206.

FARGAŠ, Igor. Problematika výběru znalců z oboru zdravotnictví. In KONEČNÝ, Jaroslav (ed). *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci*. Jihlava: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012, s. 207–208.

CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s.

JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013. 986 s.

JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*. 3. vydání. Praha: Leges, 2013. 864 s.

JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2013. 1216 s.

KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. 416 s.

KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání. Praha: PROSPEKTRUM spol. s r. o., 1998. 198 s.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 2. vydání. Praha: Leges, 2011. 720 s.

NEŠPOR, Karel, DVOŘÁK, Václav. *Prevence trestné činnosti související s návykovými látkami*. Praha: ARMEX, 1998. 98 s.

PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s.

STRAUS, Jiří, SADÍLEK, Zdeněk, MAŘÍK, Oldřich. *Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích*. 1. vydání. Praha: Tribun EU, 2012. 164 s.

### Odborné časopisy

BREČKA, Tibor A. Co si pamatuje svědek dopravní nehody?. *Psychologie dnes*, 2007, roč. 13, č. 12, s. 4.

FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2009, roč. 8, č. 6, s. 97 – 106.

FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2008, roč. 8, č. 6, s. 97 – 106.

CHMELÍK, Jan. Účast znalce na místě činu a otázky s tím spojené. *Kriminalistika*, 2005, roč. 38, č. 4, s. 285 – 298.

POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. *Státní zastupitelství*, 2005, roč. 3, č. 5, s. 13-16.

ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva, při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*, 2009, roč. 8, č. 6, s. 170–178.

ŠACHL, Jindřich, STREJC, Přemysl. Amnézie a vlivy problematizující hodnotu výpovědi po dopravních nehodách. *Kriminalistika*, 2005, roč. 38, č. 1, s. 51-53.

### **Internetové zdroje**

*Alkohol za volantem* [online]. Dopravní-právo.cz, [cit. 20. února 2014]. Dostupné na <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>.

### **Právní předpisy**

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

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

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

Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 285/2001 Sb., o darování, odběrech a transplantacích tkání a orgánů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích  
Vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu

## **Judikatura**

usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. října 2002, sp. zn. 5 Tdo 775/2002  
usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. června 1976, č. j. Tpjf 30/76  
usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. září 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001  
usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. ledna 1985, sp. zn. 3 Tz 35/84  
usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. října 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. listopadu 1971, sp. zn. Tzv 27/71  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17. prosince 1990, sp. zn. 11 Tz 101/90  
usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. září 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. července 1996, sp. zn. 2 Tzn 126/96  
usnesení Vrchního soudu v Praze ze dne 8. dubna 1994, sp. zn. 11 To 46/94  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 5. září 1972, sp. zn. 2 Tz 6/72  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. listopadu 2001, sp. zn. 5 Tz 261/2001  
rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. srpna 2004, sp. zn. 13 To 227/2004  
usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. října 2002, sp. zn. 5 Tdo 775/2002  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 8. července 1964, sp. zn. Tzv 23/647/65  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. září 1978, sp. zn. 6 Tz 37/78  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. ledna 1985, sp. zn. 1 Tz 2/85  
rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem, sp. zn. 1 To 320/66  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 23. února 1987, sp. zn. 11 Tz 5/87  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. ledna 1968, sp. zn. 1 Tz 2/68  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. dubna 1983, sp. zn. 11 Tz 11/83  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. září 1992, sp. zn. 4 Tz 27/91  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 5. listopadu 1965, sp. zn. 2 Tz 15/65  
rozsudek Krajského soudu v Ústí n. Labem ze dne 27. prosince 1966, sp. zn. 1 To 373/66  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. prosince 1965, sp. zn. 5 Tz 53/65  
rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 5. listopadu 1965, sp. zn. 2 Tz 15/65  
usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. července 2004, sp. zn. 11 Tdo 594/2004

rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 10. srpna 2004, sp. zn. 13 To 227/2004

rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. května 1968, sp. zn. Tz 46/68

usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 24. února 1994, sp. zn. 4 To 117/94

## **Abstrakt**

Diplomová práce pojednává o trestných činech v silniční dopravě se speciálním zaměřením na trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. V úvodu práce obsahuje vymezení základních pojmů a pojednání o zavinění v souvislosti s touto trestnou činností. Dále rozebírá jednotlivé trestné činy, jež je možné spáchat v silniční dopravě, které jsou rozděleny podle formy zavinění na úmyslné a nedbalostní. Zvláštní kapitola je pak věnována trestání uvedených trestných činů. Hluběji se diplomová práce věnuje trestnému činu ohrožení pod vlivem návykové látky, kdy obsahuje jeho juristický rozbor, předmětnou judikaturu a pojednání o trestech a ochranných opatřeních za tento trestný čin a v neposlední řadě také o aspektu prevence. Závěrečná část práce je zaměřena na procesní aspekty trestné činnosti v silniční dopravě, jež je zaměřena na dokazování v souvislosti s touto činností, a to především na problematiku znaleckých posudků a na zvláštní způsoby řízení.

## **Abstract**

This thesis deals with offenses relating to traffic transport with special focus on crime threat under the influence of addictive substance. The introduction includes definitions of basic terms and discussion of fault in connection with this crime. Further analyzes of individual crimes that can be committed in traffic transport, which are divided according to the form of fault to the intentional and negligent. A special chapter is devoted to the punishment of the offenses. More specifically, the thesis deals with the crime of endangering under the influence of addictive substance, which includes his jural analysis, the relevant judgments and penalties and protective measures and the aspect of prevention. The final part focuses on the procedural aspects of criminal behavior in traffic transport, which is focused on evidence in connection with this activity, especially on the issue of expert reports and special ways of proceeding.

## **Klíčová slova**

dopravní nehoda, návyková látka, stav vylučující způsobilost, ublížení na zdraví, těžké ublížení na zdraví, usmrcení, znalecký posudek, porušení důležité povinnosti, zvláštní způsoby řízení

## **Key words**

traffic accident, addictive substance, exclusive state competence, injury, grievous bodily harm, death, expert evidence, breach of the relevant obligations, special ways of proceeding