

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2023

Danuše DUFKOVÁ

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

FAKULTA BEZPEČNOSTNĚ PRÁVNÍ

Katedra trestního práva

**Ublížení na zdraví jako trestný čin v silniční
dopravě**

Diplomová práce

Assult as a crime in road transport

VEDOUCÍ PRÁCE

JUDr. Pavel BORČEVSKÝ, Ph.D.

AUTOR PRÁCE

Bc. Danuše DUFKOVÁ

PRAHA

2023

Čestné prohlášení

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

Ve Svitavách dne 17.2.2023

Bc. Danuše DUFKOVÁ

Poděkování

Touto cestou bych chtěla poděkovat panu JUDr. Pavlu BORČEVSKÉMU, Ph.D., za vedení mé diplomové práce, především děkuji za mimořádnou ochotu a vstřícnost při poskytování cenných rad.

ANOTACE

Diplomová práce je uceleným souborem informací, a to jak z pohledu teoretického, tak praktického. Vymezuje především základní pojmy související s trestním řízením, silniční dopravou, trestnými činy proti životu a zdraví a jejich příčinami.

Úvod je věnován obecnému vymezení trestné činnosti v silniční dopravě. Další část je zaměřena na rozdělení jednotlivých trestných činů proti životu a zdraví s detailním zaměřením na nejčastěji se vyskytující skutkové podstaty jako je usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti a ublížení na zdraví z nedbalosti, doplněných o vyšetřovací postupy, znaleckou činnost a některé způsoby obhajoby viníků nehod. Praktická část je dále doplněna o rozbor statistických přehledů nehodovosti za roky 2020, 2021, 2022, jejíž cílem je zjistit hlavní příčinu vysokého počtu obětí na českých silnicích a učinit návrhy opatření vedoucí k jejich snížení.

KLÍČOVÁ SLOVA

Trestní řízení, silniční doprava, trestné činy v silniční dopravě, ublížení na zdraví, příčiny vysokého počtu obětí, účinnější opatření

ANOTATION

This diploma thesis is comprehensive a set of information of theoretical and practical perspective. The thesis focus on definition of basic terms which is related with criminal proceedings, road transport, crimes against life and health and their causes.

The introduction is dedicated to general definition of criminal proceedings in a road transport. In the next part is description of division of crimes in a road transport against life and health with details of facts as manslaughter by negligence, bodily harm due to negligence and personal injury due to negligence, which is complemented by investigative trials, expert activity and some defense methods of a culprits of accidents. The practical part focus on analysis of statistical overviews of accidents in years 2020, 2021, 2022. The aim of this part is find out the cause of the high number of victims on czech roads and make proposals for action which will lead to reduction.

KEYWORDS

Criminal proceedings, road transport, crimes in road transport, injury, causes of high number victims, more effective measures

Obsah

ÚVOD.....	8
1 Trestné činy v silniční dopravě	10
1.1 Obecné vymezení a charakteristika trestných činů v silniční dopravě ve vztahu k právnímu systému v České republice	10
1.1.2 Hranice přestupku či správního deliktu a trestného činu	12
1.1.3 Trestný čin v silniční dopravě	14
1.1.4 Faktory trestných činů v silniční dopravě z pohledu přírodních věd, fyziky, matematiky, zdravotní vědy a práva.....	15
2 Rozdělení trestných činů v dopravě	17
2.1 Trestné činy ubližující na zdraví	17
2.1.1 Usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku	18
2.1.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku	20
2.1.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku.....	22
2.1.4 Neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku	23
2.1.5 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku	24
2.2 Trestné činy obecně nebezpečné.....	25
2.2.1 Obecné ohrožení podle § 272 trestního zákoníku	26
2.2.2 Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku.....	28
2.2.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku	29
2.2.3 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení podle § 276 trestního zákoníku a poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 trestního zákoníku.....	32
2.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných	34
2.3.1 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku.....	34
3 Ublížení na zdraví jako trestný čin v dopravě a jeho povahy	36
3.1 Vymezení pojmu ublížení na zdraví.....	36
3.2 Vymezení pojmu těžká újma na zdraví	37
4 Nejčastěji se vyskytující skutkové podstaty trestných činů proti životu a zdraví v dopravě a jejich příklady z praxe	40
4.1 Usmrcení z nedbalosti.....	40
4.1.1 Skutková podstata trestného činu	40

4.1.2 Aplikace skutkové podstaty	40
4.1.3 Příklad trestného činu usmrcení z nedbalosti	41
4.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti	42
4.2.1 Skutková podstata trestného činu	42
4.2.2 Aplikace skutkové podstaty	42
4.2.3 Příklad trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti v dopravě	43
4.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti	44
4.3.1 Skutková podstata trestného činu	44
4.3.2 Aplikace skutkové podstaty	44
4.3.3 Příklad trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti	45
5 Vyšetřovací postupy dopravních nehod v praxi	47
6 Znalecká činnost a její vliv na stanovení příčiny vzniku nehodové události	50
6.1 Znalci	51
7 Typické druhy obhajob viníků dopravních nehod z praxe	53
8 Kriminologické statistiky od roku 2020 do roku 2022 ve vztahu k TČ v dopravě	55
ZÁVĚR	64
Seznam použité literatury	66
Seznam použitých zákonů	68
Seznam elektronických zdrojů	69

ÚVOD

Silniční doprava je druh lidské činnosti, který se dotýká každého z nás, a to i z pohledu trestné činnosti, která souvisí často i s dopravními nehodami, které kromě způsobených škod ohrožují především lidské životy a zdraví. Nehodovost v České republice sice od roku 2001 mírně klesá, ale stále je její počet alarmující.

V teoretické části této diplomové práci provádím transparentní rozproštění skutkových podstat trestných činů v dopravě, kdy se podrobněji zaměřuji na protiprávní jednání proti životu a zdraví.

V praktické části se zaměřuji na nejčastěji se objevující skutkové podstaty trestných činů proti životu a zdraví, kdy rozebírám konkrétní případy dopravních nehod, včetně jejich vyšetřovacích postupů, prováděných policejními orgány nejen na místě dopravní nehody, a to především na základě svých zkušeností vycházejících z praxe u policie při šetření silničních dopravních nehod. Okrajově se dále věnuji znalecké činnosti, neboť bývá nepochybně součástí většiny vyšetřovacích postupů a v mnoha případech má dle mého názoru zásadní význam pro konečná rozhodnutí a dále také nejčastěji se vyskytujícím způsobům obhajoby viníků.

Závěr diplomové práce bude zaměřen na analýzu veřejně dostupných informací o celorepublikové nehodovosti za poslední tři roky, jejíž cílem je zjištění hlavní příčiny vysokého počtu usmrcených a zraněných osob při dopravní nehodě a učinit vlastní návrhy opatření, která povedou k jejich snížení.

V diplomové práci vycházím z platné úpravy zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, a mimo svých zkušeností vycházejících z praxe u policie při šetření silničních dopravních nehod, i z odborné literatury či internetových zdrojů pojednávající o dopravních nehodách a o jejich trestněprávních kvalifikacích.

Moje práce by měla poskytnout ucelený pohled na tuto problematiku, počínaje příčinami dopravních nehod, přes vyšetřování trestných činů proti životu a zdraví spáchaných v souvislosti se silniční dopravou, kdy ke zjištění poznatků a jejich

následným zhodnocení v souvislosti s hledáním hlavní příčiny dopravní nehody, která v posledních letech vede k trestným činům proti životu a zdraví, mi budou nápomocny metody v podobě analýzy a syntézy.

Právě druh mé profese, kdy působím na dopravním inspektorátu územního odboru krajského ředitelství policie, a zájem o danou problematiku, mě přivedl k volbě tohoto tématu, které je stále živé a neustále se vyvíjí.

1 Trestné činy v silniční dopravě

1.1 Obecné vymezení a charakteristika trestných činů v silniční dopravě ve vztahu k právnímu systému v České republice

Pojmové vyjádření přestupku a trestného činu

V úvodu mé diplomové práce je třeba v případě deliktního jednání v silniční dopravě je především nutné vysvětlit, co tento pojem vlastně představuje. „Doprava v obecném pojetí je soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let apod.) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.“¹ Jestliže budeme mluvit o silniční dopravě myslíme tím pohyb dopravních prostředků na pozemních komunikacích. Deliktního jednání v silniční dopravě se může dopustit vlastně kdokoli. Toto jednání může zasáhnout širokou veřejnost. I v silniční dopravě jej můžeme rozdělit na protiprávní jednání spadající do řady přestupků a správních deliktů, ale také do trestných činů. I v tomto odvětví se od sebe odlišují především společenskou nebezpečností, ale také formami zavinění, kdy přestupkové či deliktní jednání spáchané na úseku dopravu vždy představuje lehčí stupeň nebezpečí pro společnost na rozdíl od protiprávního jednání, které je trestným činem.

Pokud se budeme chtít pouze okrajově zabývat protiprávním jednáním, které má znaky přestupku je potřebné formálně vymezit samotné pojetí, kdy budeme i v silniční dopravě vycházet především z ustanovení § 5 zákona č. 250/2016, o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, kdy je přestupkem považován „(...) společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“² Nelze opomenout, že pachatel přestupku může jednat jak opomenutím, tak

¹ PORADA Viktor a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha. 2000. 5 s. ISBN 80-7201-212-6.

² § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v platném znění.

konáním a forma zavinění postačí zpravidla pouze nedbalostní, jestliže zákon nevyžaduje v tomto protiprávním jednání úmysl. Přestupky v dopravě u nás projednávají zpravidla správní orgány obecných úřadů s rozšířenou působností. Mluvit o něm budeme prakticky při každém porušení pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích, které je upraveno zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Jako příklad lze uvést například přestupky související s registrační značkou, řízením technicky nezpůsobilého vozidla, řízením vozidla bez příslušných dokladů, telefonováním za jízdy, překročením rychlostí a další.

Vrátíme-li se k jednání, jehož znaky lze kvalifikovat některou ze skutkových podstat trestního zákona, tzn. k trestné činnosti a v tomto případě v oblasti silniční dopravy, musíme uvést, že se v první řadě toto protiprávní jednání řadí spíše ke specifickým druhům kriminality, ale i tak při určení trestného činu se vychází z obecného vymezení, které je uvedeno v ustanovení § 13 odst. 1 trestního zákoníku, kde se píše, že „*trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*“³ Již z uvedeného vymezení je patrné, že se bude zpravidla jednat o delikt závažnější povahy, který bude muset naplňovat znaky některé ze skutkových podstat trestných činů. *Znaky uvedené v trestním zákoně ve smyslu ustanovení § 13 odst. 1 trestního zákoníku dělíme na obecné (věk, přičetnost a v případě mladistvých i rozumová a mravní vyspělost), které jsou pro všechny trestné činy stejné, a typové (subjekt, objekt, subjektivní a objektivní stránka), které tvoří skutkovou podstatu trestného činu a odlišují trestné činy od sebe navzájem. Pro vznik trestní odpovědnosti je nutné naplnit všechny znaky uvedené v trestním zákoně.*“⁴

³ § 13 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

⁴ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 8. vyd. Praha: WoltersKluwer ČR, 2016, s. 92-93. ISBN 978-80-7552-358-7.

1.1.2 Hranice přestupku či správního deliktu a trestného činu

Hranice mezi přestupkem, správním deliktem a trestným činem se v různých právních systémech liší. Z obecného hlediska lze uvést, že na hranici mezi přestupkem a trestným činem má a měl zpravidla vliv i celkový vývoj dané společnosti, neboť s ohledem na postup času se u některých protiprávních jednání tato hranice mohla měnit nebo dokonce dané protiprávní jednání jako přestupek či trestný čin zcela vymizelo. Jako příklad lze uvést třeba totalitní režim v socialistické společnosti, kde jednání, která byla v minulosti považována za škodlivá pro společnost, a mohla znamenat takovou nebezpečnost, že byla dle právní úpravy považována za trestný čin, mohou dnes naplňovat pouze znaky přestupku nebo být zcela beztrestná. Z výše uvedeného lze tedy konstatovat, že vliv na toto vymezení má mimo jiné i politický směr. Jak také uvedl mimo jiné ve své knize *Trestní právo hmotné v otázkách a odpovědích* její autor JUDr. Pavel Borčevský, že „(...) *Rozhraničení mezi trestnými (a tedy i postižitelnými) delikty a delikty, které stíhají a trestají orgány exekutivy, je výrazem trestní politiky státu*“.⁵

Hranice mezi těmito třemi kategoriemi závisí také na konkrétních právních předpisech a na závažnosti protiprávního jednání. V některých případech může být obtížné rozhodnout, zda se jedná o přestupek, správní delikt nebo trestný čin, a to je potom otázka pro právní odborníky.

Pokud se vrátím zpět k silniční dopravě, tak mě bude v této diplomové práci především zajímat hranice mezi přestupkem a trestným činem v souvislosti s protiprávním jednáním nedbalostního charakteru vedeným proti životu a zdraví člověka, a to ublížení na zdraví, jak ve formě lehké, tak těžké, a dále se zmíním pouze okrajově o hranici protiprávního jednání úmyslného v podobě řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky, neboť se jedná o dva druhy

⁵ BORČEVSKÝ, Pavel. *Trestní právo hmotné v otázkách a odpovědích*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s. 56. ISBN 978-80-7380-866-2.

protiprávních jednání, se kterými se při řízení motorového vozidla můžeme nejčastěji setkat.

Rozhodnutí o protiprávnosti jednání v kontextu ohrožení života a zdraví je závislé na správném definování kategorií lehké a těžké újmy na zdraví. Tyto pojmy hrají klíčovou roli při stanovení odpovědnosti pachatele. Přesné a jednoznačné vymezení těchto pojmů je zásadní pro efektivní a spravedlivé posouzení případů.

Ublížení na zdraví v podobě lehké újmy dle českého trestního práva představuje poruchu zdraví nebo jiné onemocnění, které se projevuje tělesnými nebo i psychickými změnami funkcí lidského organismu, které poškozenou osobu omezují na obvyklém způsobu života nejméně 7 dní. Může se jednat o drobné pohmožděniny, odřeniny atd. Kdežto v druhém případě se bude jednat o zranění, která vyžadují dlouhodobější léčbu a to nejméně 6 týdnů, kdy poškozená osoba není schopna se o sebe sama postarat, a potřebuje k zajištění svých základních potřeb pomoci jiné osoby. Současně je nutné v obou případech vždy zohlednit, v jakém rozsahu vznikla tzv. porucha na zdraví daného jedince a jaké je povahy. Zajímá nás, který orgán byl narušen, bolestivost, ale také zda zraněný před touto vzniklou poruchou již netrpěl takovým onemocněním, které by mohlo ovlivnit průběh zranění nově vzniklého. Jako příklad zranění v silničním dopravě lze uvést zranění v podobě podvrtnutí krční páteře, které se zde objevuje velmi často. Zpravidla se jedná o lehkou újmu na zdraví, což znamená, že doba léčení nepřesáhne 6 týdnů. Nezřídka se ale doba léčení prodlouží až na několik měsíců, kdy se následným znaleckým posouzením zjistí, že se osoba již několik let zpátky léčí s degenerativními změnami v oblastní krční páteře, které poté mají vliv na dobu léčení současného zranění vzniklého při dopravní nehodě.

Dalším faktorem, který má vliv na hranici při trestněprávní kvalifikaci protiprávního jednání řidiče motorového vozidla je, zda se řidič dopustí trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti nebo ublížení na zdraví z nedbalosti tím, že poruší tzv. „*důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo*

funkce nebo uloženou mu zákonem.“⁶ „Uvést všechny povinnosti účastníků silničního provozu, zejména řidičů motorových vozidel, které mohou být důležitými, není dost dobře možné, příkladmo je ale možné uvést některé typické příklady porušení povinností, které se podle judikatury zpravidla považují za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. K nim patří řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholického nápoje, nepřiměřená rychlost, hlavně v zatáčce, kdy se vozidlo dostane do protisměru, nedání přednosti v jízdě, předjíždění v místech, kde je to zakázáno, couvání nákladním autem bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobu apod. (NS Tpfj 20/1975).“⁷

Jako druhý příklad protiprávního jednání v dopravě, jako nejčastěji se vyskytující v dopravě, tentokrát úmyslného charakteru, jsem uvedla řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, ale vzhledem k tomu, že moje práce je věnována hlavně jednání směřujícímu proti životu a zdraví, uvedu na toto téma pouze základní stanovisko pro určení hranice mezi přestupkovým a trestním jednáním definované českým právním řádem, což je hraniční hodnota stavu vylučujícího způsobilost řidiče k řízení motorového vozidla, a to přítomnost alkoholu v krvi nejméně 1,00 g/kg, kdy tato hladina jednoznačně dokazuje, že jednání tohoto charakteru je trestným činem. V případě pochybností lze tento stav dokázat i jinými způsoby jako znaleckým zkoumáním, výsledky svědků, chováním řidiče atd.

1.1.3 Trestný čin v silniční dopravě

Množství úmyslných trestných činů v silniční dopravě není příliš vysoké, zpravidla jde o ohrožovací trestné činy. Ovlivňují to především charakteristické rysy tohoto druhu kriminality. Existuje zde ale relativně vysoký podíl trestných činů nedbalostních. *„Ve srovnání s úmyslnou formou zavinění se nedbalost vyvinula*

⁶ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

⁷ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. Praha: C.H.Beck, 2016, s. 646-647. ISBN 978-80-7400-409-4.

mnohem později ve spojitosti s technickým vývojem společnosti, především pak s rozvojem dopravních prostředků, což je doménou i dnes.“⁸ Vznikají tedy převážně v souvislosti s dopravními nehodami. „Z hlediska osoby pachatele jsou silniční dopravní nehody páčány v převážné míře osobami bez kriminální minulosti, jde o bezúhonné občany, s větší či menší zkušeností v řízení dopravních prostředků.“⁹ Příčiny, které mají vliv na tuto nedbalostní trestnou činnost jsou především v chování účastníků nehody a to tím, že odmítají respektovat pravidla silničního provozu, jejich nezpůsobilé technické stavy vozidel, vzniklé situace v silničním provozu, nezřídká i stavy pozemních komunikacích.

Do trestné činnosti v dopravě řadíme především přečiny proti životu a zdraví, dále trestné činy obecně ohrožující nebezpečné, trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných a celou řadu dalších trestných činů, které jsou spjaty s provozováním dopravy.

1.1.4 Faktory trestných činů v silniční dopravě z pohledu přírodních věd, fyziky, matematiky, zdravotní vědy a práva

Doprava, potažmo silniční doprava, má v rámci posuzování nehodového děje a následné právní kvalifikaci určující potencionální zavinění řidiče, či jiného účastníka silničního provozu, svá specifika.

Vyšetřovatel nehodové události musí dodržovat posouzení nehodového děje v následujícím sledu. Po detailním zadokumentování místa dopravní nehody, kdy jsou zachována vozidla v konečném postavení po dopravní nehodě a zaevidovány nacházející se stopy vytvořené při nehodovém ději, musí vyšetřovatel vzít také

⁸ BORČEVSKÝ, Pavel. *Trestní právo hmotné v otázkách a odpovědích*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. s.121. ISBN 978-80-7380-866-2.

⁹ PORADA Viktor a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, 2000. s.102. ISBN 80-7201-212-6.

v potaz přírodní vlivy, tedy i meteorologický stav v místě a době nehody. Dále musí vzít v potaz další přírodní vědy, a to fyziku s matematikou. Je třeba osvětlit hledisko pohybu, rychlosti, páky, působení sil a deformace. A až v době, kdy jsou řádně posouzeny přírodní vědy, je možné provést právní aplikaci daného ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích. Pokud nejsou známy příčiny a důsledky nehodového děje z hlediska přírodních věd, nelze provést objektivní právní posouzení nehodového děje.

V rámci posuzování nehodové události záleží také na povaze dané nehody. U lehčích dopravních nehod je možné přírodní vědy vedoucí k nehodovému ději posoudit laicky na základě laické odbornosti daného vyšetřovatele a o věci rozhodnout. V případě těžkých dopravních nehod, kdy dochází k prolínání více vlivů na nehodovou událost, má vyšetřovatel dopravní nehody možnost a v některých případech, vzhledem k latenci stop a absencí svědků i povinnost, požádat o pomoc znalce z oboru dopravy, který se zabývá otázkou fyzikálních jevů. Znalec z oboru silniční dopravy provede na základě zjištěných skutečností dopravní analýzu nehodového děje jako takového, na základě, kterého vyšetřovatel dopravní nehody může provést právní kvalifikaci skutku. Zde je nutno z procesního hlediska sdělit, že znalecký posudek je pouze jedním pramenem důkazu, nikoli jediným, vyšetřovatel dopravní nehody však musí důkazy vedoucí k právní kvalifikaci skutku hodnotit ve vzájemné souhře.

Na základě uvedeného lze jednoznačně konstatovat, že posouzení přírodních věd jako je například fyzika musí předcházet právní kvalifikaci nehodového děje a právní kvalifikace nehody nelze provést bez znalosti těchto přírodních věd.

2 Rozdělení trestných činů v dopravě

2.1 Trestné činy ubližující na zdraví

Do trestné činnosti v dopravě řadíme především přečiny proti životu a zdraví podle hlavy I., díl druhý, trestního zákoníku, tedy usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Jedná se o „*trestnou činnost, která je páchána v souvislosti se silničními dopravními nehodami, má na rozdíl od jiných kriminálních deliktů některá specifika. Především je to osoba pachatele a s tím související jednání pachatele, otázka zavinění, příčin a podmínek, které k SDN vedly nebo napomohly. Z hlediska osoby pachatele jsou SDN páchány v převážné míře osobami bez kriminální minulosti, jde o bezúhonné občany, s větší či menší zkušeností v řízení dopravních prostředků.*“¹⁰

V případě této trestné činnosti, jejíž následkem jsou dopravní úrazy, musí být mimo jiné splněna podmínka, že „*mají nějakou souvislost s dopravními prostředky v pohybu, kdy se zde setkáváme s širokou škálou nejrůznějších zranění.*“¹¹ A může se jednat o zranění méně závažná ale i smrtelná.

Při objasňování přečinů kvalifikovaných jako ublížení na zdraví, se neobejdeme mimo dobré znalosti trestního zákoníku, také bez dobrých vědomostí zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a dalších souvisejících právních předpisů. Zde uvedené povinnosti účastníků silničního provozu nám také mohou být vodítkem zejména k úvaze, zdali se v daném případě jedná např. o porušení důležité povinnosti, či zda se jedná pouze o povinnost prostou. Výše uvedené může mít potom podstatný vliv při konečném rozhodnutí. Jako příklad porušení důležité povinnosti můžeme uvést překročení rychlosti, nedání přednosti

¹⁰ PORADA Viktor a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, 2000. s.102. ISBN 80-7201-212-6.

¹¹ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s.9. ISBN 978-80-247-4308-0.

v jízdě apod. V případech, kdy se jedná o povinnost prostou, jde obvykle o obecné povinnosti účastníků silničního provozu uvedené v ustanovení § 4 a násl., zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu na pozemních komunikacích. Úvahy a závěry v případech, kdy dojde k porušení důležité povinnosti musí vždy vycházet z konkrétních skutečností té dané dopravní nehody, neboť povinnost, která je ve většině situacích povinností prostou, může být i povinností důležitou. Vzniká tu tedy celkem široký prostor pro volnou úvahu v rámci trestné činnosti v dopravě. Nelze také opomenout nutnost znalostí technické stránky dopravních nehod jako brzdných drah vozidel, schopností reagovat daného řidiče a podobně. Těmito otázkami se zpravidla zabývají znalci ze silniční dopravy, kteří jsou přibíráni u dopravní nehod, v případech, kdy svými posudky mohou objasnit skutkový stav dané věci, který by orgány činné v trestním řízení bez jejich pomoci nebyly schopni objasnit, a to z důvodu speciálních odborných znalostí a vědomostí v určitém oboru.

2.1.1 Usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku

Trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku se dopustí:

- 1) *„Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.*
- 2) *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.*
- 3) *Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony.*

4) *Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.*¹²

Spojení pojmů dopravní nehoda a Usmrcení z nedbalosti bude vždy představovat úmrtí poškozeného při dopravní nehodě. V těchto případech zásadní roli ve vyšetřování mimo jiné mají znalecké posudky z oboru dopravy, které posuzují nehodový děj z hlediska odpovědnosti určité osoby za autonehodu.

*„Spáchání trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s havárií se smrtelným následkem (srov. R 7/1965). Zavinění musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním a následkem trestného činu (srov. R 21/1981). Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout.“*¹³

*„Z hlediska dopravních nehod je zejména významně kvalifikovaná skutková podstata dle odstavce 2 předmětného ustanovení, dle které bude přísněji trestán pachatel, který způsobí jinému smrt porušení tzv. důležité povinnosti.“*¹⁴

Na znaleckém posouzení technického charakteru je potom zda k dopravní nehodě skutečně došlo porušením důležité povinnosti. Znalecký posudek z oboru zdravotnictví se pak zabývá zjištěním, zda došlo mezi dopravní nehodou, vzniklým zraněním a smrtí v příčinné souvislosti. Není výjimkou i posouzení stavu usmrcené osoby před nehodou, čímž se myslí, zda nebyla třeba ovlivněna nějakou návykovou látkou (např. chodec), což by mohlo mít právní význam při hodnocení míry zavinění jednotlivých účastníků nehody.

¹² §143 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

¹³ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2010, s. 1337. ISBN 978-80-7400-178-9.

¹⁴ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s.136. ISBN 978-80-247-4308-0.

V případech, kdy je prokázáno, že došlo k hrubému porušení pravidel může viníku dopravní nehody dle citace § 143 trestního zákoníku hrozit trest odnětí svobody na dvě léta až osm let a v případě smrti dvou a více osob až na 10 let.¹⁵

Z pohledu řidiče lze tuto životní situaci popsat jako velmi složitou, neboť dopravní nehodu nezpůsobil úmyslně, příčinou bývá chvilková nepozornost, únava nebo stres, a přesto mu zpravidla ovlivní zbytek života.

2.1.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku

Trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku se dopustí:

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

2) 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.

3) 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.“¹⁶

Specifikace trestného činu Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti má v trestním zákoníku téměř stejnou podobu jako Usmrcení z nedbalosti. I v tomto případě se jedná o nedbalostní trestný čin, kterému absentuje volní složka zahrnující pachatelovo chtění, neboť ze strany řidiče tu není vůle spáchat tento trestný čin.

¹⁵ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

¹⁶ § 147 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

Formálním znakem jak základní, tak kvalifikované skutkové podstaty je způsobení těžké újmy na zdraví. To znamená, že tohoto trestného činu se dopustí ten, kdo jinému způsobí vážnou poruchu zdraví nebo jiné vážné onemocnění definované v § 122 odst. 2 trestního zákoníku jako:

- „zmrzačení,
- *ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti*
- *ochromení údu,*
- *ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,*
- *poškození důležitého orgánu,*
- *zohydění,*
- *vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,*
mučivé útrapy, nebo
- *delší dobu trvající porucha zdraví,“¹⁷*

kdy se musí jednat o citelnou újmu v obvyklém způsobu života po dobu nejméně 6 týdnů. Citelná újma může být dána např. i pracovní neschopností, nemožností navštěvovat školní zařízení, neschopnost provádět běžné úkony apod.

Tento stav lze také definovat jako zranění nebo onemocnění, které vede k určitému omezení výkonu normální tělesné nebo duševní aktivity čili k obvyklého způsobu života poškozeného, které poté vede k vyhledání lékařské ošetření.

Z výše uvedeného je tedy patrné, že u tohoto trestného činu je třeba se nad rámec klasických znaleckých otázek věnovat i otázkám zaměřeným na povahu zranění, jak byla způsobena, jakými příznaky se projevuje, který orgán a která funkce byla porušena, bolestivost zranění a její intenzita, které poté za pomoci znaleckého zkoumání z oboru zdravotnictví vedou ke zjištění závažnosti zranění, které utrpěla osoba při dopravní nehodě, a to s ohledem na případnou kvalifikaci těžké újmy na zdraví.

¹⁷ § 122 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

Dalším kritériem je zde porušení důležité povinnosti v dopravě, kdy jsme již uvedli, že výčet těchto povinností řidiče motorového vozidla není možný, neboť je závislý na konkrétní dopravní situaci. Lze jej ale také definovat jako porušení důležité povinnosti při provozu na silnicích, „*které se zřetelem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá (srov. R 33/1972).*“

18

Viníku dopravní nehody je možné uložit dle citace § 147 trest odnětí svobody od 6 měsíců do 4 let. Pokud však dojde k těžkému ublížení dvou a více osob a nehoda byla způsobena hrubým porušením pravidel silničního provozu i 8 let.¹⁹

2.1.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku

Trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti podle 148 trestního zákoníku se dopustí:

1) „*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.*

2) *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.*“²⁰

¹⁸ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2010, s. 1395. ISBN 978-80-7400-178-9.

¹⁹ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

²⁰ § 148 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

Ublížení na zdraví z nedbalosti je v právních předpisech definováno jako porucha zdraví nebo jiné onemocnění, které znesnadňuje obvyklý způsob života poškozeného alespoň po dobu 7 dnů, a které vyžaduje lékařské ošetření.

„Na rozdíl od předchozích trestných činů je nedbalostní ublížení na zdraví trestné pouze za splnění podmínky porušení důležité povinnosti. V případě absence porušení této důležité povinnosti se pak může jednat o protiprávní jednání postižitelné ve správním trestání.“²¹

Na základě výše uvedeného je i u tohoto trestné činu nutno znalecké zkoumání v oboru zdravotnictví, které vymezí závažnost zranění a tím naplnění či nikoli zákonných znaků trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti.

Pokud k ublížení na zdraví dojde při dopravní nehodě, hrozí viníkovi dle právních předpisů až jeden rok odnětí svobody. Pokud však byla dopravní nehoda způsobena hrubým porušením silničních pravidel a zároveň došlo k ublížení na zdraví u dvou a více osob, hrozí mu trest odnětí svobody až na 3 roky.²²

2.1.4 Neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku

Trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku se dopustí:

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

2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy

²¹ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s.138. ISBN 978-80-247-4308-0.

²² Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“²³

Předpokladem k naplnění této skutkové podstaty je především úmyslné jednání pachatele a jediné formou tzv. opomenutí. Je nutno zdůraznit, že pachatel je zodpovědný pouze za neposkytnutí pomoci, nikoli za vzniklou újmu na zdraví či usmrcení.

Druhý odstavec paragrafu 150 trestního zákoníku potom toto ustanovení upřesňuje o skutečnosti, že v případě neposkytnutí pomoci osobou, které tato povinnost vyplývá z povahy jejího zaměstnání, kdy můžeme zmínit například lékaře, policistu, hasiče, bude potrestána přísněji.²⁴

2.1.5 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku

Trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku se dopustí:

„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.“²⁵

U tohoto trestného činu je rozdíl (oproti § 150) v tom, že se jej může dopustit výhradně řidič dopravního prostředku, který má účast na nehodě (není přítom podstatné, zdali ji zavinil či nikoli) a postačuje, aby osoba, které je potřeba

²³ § 150 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

²⁴ § 151 Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

²⁵ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

poskytnout pomoc, utrpěla újmu na zdraví (nemusí tedy přímo jevit známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění).²⁶

Z hlediska znaleckého posuzování v oboru zdravotnictví bývá při vyšetřování trestných činů neposkytnutí pomoci významné nejen to, jaká zranění poškozená osoba utrpěla, ale i jak se zranění projevovala. To však nebrání tomu, aby znalec či znalci popsali klinické projevy určitého zranění a je pak na orgánech činných v trestním řízení, aby posoudily naplnění příslušné skutkové podstaty.²⁷

U těchto dvou trestných činů hrozí viníkovi trest odnětí svobody až na 5 let nebo zákaz činnosti.²⁸

2.2 Trestné činy obecně nebezpečné

I v dopravě se setkáváme s jednáním řidičů motorového vozidla, které může mít povahu jednání obecně nebezpečného, které může ohrožovat život a zdraví více lidí nebo majetek ve velkém rozsahu. Do této skupiny se řadí trestné činy obecně ohrožující podle hlavy VII., díl první, a to obecné ohrožení úmyslné, které se v dopravě vyskytuje zřídka a obecné ohrožení z nedbalosti, ohrožení pod vlivem návykové látky, a také další trestné činy, které jsou spojeny s provozováním dopravy.

K naplnění skutkové podstaty těchto trestných činů dle trestního zákoníku zpravidla postačí jednání pachatele, jehož výsledkem není škodlivý následek ve formě hmotné škody nebo újmy na zdraví, ale postačí forma ohrožení či poruchy. *„Jejich následek spočívá ve vyvolání situace, při níž hrozí reálné nebezpečí, a*

²⁶ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012., s.139. ISBN 978-80-247-4308-0.

²⁷ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s.139,140. ISBN 978-80-247-4308-0.

²⁸ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

chybí jen jeden nebo několik aktů k tomu, aby nastala porucha, k níž vyvolaný stav směřuje.“²⁹

2.2.1 Obecné ohrožení podle § 272 trestního zákoníku

Trestného činu obecné ohrožení podle § 272 trestního zákoníku se dopustí:

1) *„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 také obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až osm let.

2) *Odnětím svobody na osm let 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.

3) *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.

4) *Příprava je trestná.“³⁰*

²⁹ ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 2. vydání [online]. Praha: C. H. Beck, 2012, komentář k § 272-292: *Trestné činy obecně nebezpečné*, [cit. 08. 12. 2022]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xgw3zrl5rwcms7nbwdo>.

³⁰ § 272 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

Jde o ohrožovací trestný čin, k jehož dokonání se nevyžaduje, aby nastala porucha. Konkrétně obecné ohrožení v úmyslné podobě znamená, že někdo úmyslně jedná tak, aby způsobil nebezpečí pro veřejnost nebo pro velkou skupinu lidí. Tuto činnost lze považovat za trestný čin, a proto je možné stíhat toho, kdo ji spáchal. Pokud se zaměříme na dopravu je nutností, aby se jednalo o takové jednání, kdy někdo úmyslně jedná tak, aby způsobil nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu a veřejnost. „*Typickým příkladem může být jednání řidiče motorového vozidla, třeba i osobního automobilu, který úmyslnou riskantní jízdou ohrožuje, třeba i postupně, ostatní účastníky provozu nebo jiné osoby*“³¹ či úmyslnou jízdu řidiče motorového vozidla po dálnici v protisměru, kde hrozí vysoká pravděpodobnost vzniku střetu s jiným vozidlem.

Viníkovi tohoto trestného činu dle trestního zákoníku hrozí trest odnětí svobody od tří let do dvaceti let nebo i trest výjimečný. V případě, že dojde k usmrcení osoby trest odnětí svobody na tři léta až deset let.³²

³¹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha, Pavel Bušta, 2016. s. 359. ISBN978-80-906024-1-0.

³² Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

2.2.2 Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku

Trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku se dopustí:

1) „Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo

kdo z nedbalosti také obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,

b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo

c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo

b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.

4) *Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt.*³³

Stejně jako trestný čin obecné ohrožení podle § 272 trestního zákoníku jde i v tomto případě o ohrožovací trestný čin, kdy není třeba, aby k dokonání došlo k poruše. K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu je nutno vyvolat obecné nebezpečí, které bude ohrožovat více lidí na životě nebo zdraví či ohrožovat, a to ve velkém rozsahu cizí majetek.³⁴ Obecné ohrožení z nedbalosti v dopravě se týká situace, kdy se řidič dopustí jednání, které není úmyslné, avšak pro svoji nedbalost a nepozornost a nedostatečnou znalost dopravních pravidel nebo neadekvátní reakci na silniční situaci, způsobí nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu nebo pro veřejnost. Jedná se například o řízení vozidla bez dostatečné pozornosti, nerespektování dopravních značek a pokynů, kdy tyto činy mohou vést k dopravním nehodám a zraněním nebo smrti ostatních účastníků silničního provozu. Jako konkrétní případ lze uvést případ, kdy řidič motorového vozidla, který se nevěnuje plně řízení, vjede na nezabezpečený železniční přejezd, kde se střetne s právě projíždějícím vlakem a způsobí zranění nejméně 7 osob.

Viníkovi tohoto trestného činu hrozí dle trestního zákoníku trest odnětí svobody až na dvě léta nebo zákaz činnosti. V případě, že dojde k usmrcení osoby trest odnětí svobody na tři léta až deset let.³⁵

2.2.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku

Trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku se dopustí:

³³ § 273 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

³⁴ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2010, ISBN 978-80-7400-178-9.

³⁵ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

1) „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.

2) 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 poslední dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.“³⁶

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky vyžaduje naplnění skutkové podstaty úmyslnou formou a další podmínkou je výkon zaměstnání či jiné činnosti, při které může být ohrožen život nebo zdraví lidí nebo způsobena značná škoda na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost přivozeným vlivem návykové látky. Jedná se tedy o typicky ohrožovací delikt, kdy dle dostupné odborné literatury ohrožení v dopravě nastává již při zahájení jízdy motorového vozidla nacházející se řidič ve stavu vylučujícím způsobilost.³⁷

„Pro stav vylučující způsobilost neexistuje žádná konkrétní definice, neboť různé návykové látky působí na člověka odlišně a rozdílně jej ovlivňují, a proto je nutné

³⁶ § 274 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

³⁷ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.

v každém jednotlivém případě zkoumat, jakou měrou byla požitá návykovou látkou ovlivněna schopnost vykonávat pachatelem provozovanou činnost.“³⁸

Komplikací zpravidla u tohoto přečinu bývá dokázat, zda se pachatel skutečně nacházel ve stavu vylučujícím způsobilost vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. V současné době s ohledem na mnoho vědeckých poznatků bylo prokázáno, že v případě hladiny alkoholu v krvi vyšší jak 1,00 g/kg alkoholu není schopen řidič bezpečně ovládat motorové vozidlo. Často se ale dnes můžeme setkat i s osobami, které řídí motorové vozidlo po požití omamné či psychotropní látky. V takovém případě má potom v trestním řízení zásadní význam zjistit, zda osoba ovlivněná drogou se nacházela ve srovnatelném stavu jako řidič, který řídil motorové vozidlo v době, kdy jeho hladinu alkoholu v krvi byla jedno promile. Konečné rozhodnutí je pak na posouzení znalce z oboru toxikologie.

Viníku tohoto trestného činu potom může být uložen trest odnětí svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitý trest nebo zákaz činnosti.³⁹

³⁸ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2010, s. 2548-2549. ISBN 978-80-7400-178-9.

³⁹ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

2.2.3 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení podle § 276 trestního zákoníku a poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 trestního zákoníku

Trestného činu poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení podle § 276 trestního zákoníku se dopustí:

1) *„Kdo úmyslně poškodí obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí jeho provoz nebo využívání, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.*

2) *Odnětím svobody na jeden rok až šest let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,*

a) *zničí-li, odstraní-li nebo učiní-li neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení,*

b) *způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 poruchu provozu obecně prospěšného zařízení, nebo*

c) *způsobí-li takovým činem značnou škodu.*

3) *Odnětím svobody na dvě léta až osm let bude pachatel potrestán,*

a) *způsobí-li činem uvedeným v odstavci nebo 2 písm. a) škodu velkého rozsahu, nebo*

b) *spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo válečného stavu.“*⁴⁰

⁴⁰ § 276 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

a trestného činu ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 trestního zákoníku se dopustí:

1) „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.

2) Odnětím svobody až na tři léta bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu, nebo

b) spáchá-li takový čin stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.“⁴¹

Předmětem ochrany tohoto ustanovení je poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení. Trestní zákoník nám obecně prospěšné zařízení definuje v § 132 jako „... veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelné pohromě, obranné nebo ochranné z zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek, zařízení energetické nebo vodárenské, podmořský kabel nebo podmořské potrubí, zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a radiová zařízení, zařízení držitele poštovní licence, zařízení pro veřejnou dopravu ...“⁴² Dá se říci, že se obvykle jedná o složitější technická zařízení, které mohou sloužit většímu počtu obyvatelstva. Tyto dva trestné činy se od sebe liší pouze formou zavinění, kdy se v případě § 276 jedná o formu úmyslnou, na rozdíl od § 277, kdy se v ustanovení hovoří o zavinění nedbalostním. Princip tohoto trestného činu spočívá v omezení funkce zařízení takovým způsobem, že je zcela neúčelné a tím vzniká hrozba poruchy jeho užití. V souvislosti se silničním dopravním lze jako příklad uvést například úmyslnou jízdu řidiče motorového vozidla na letištní dráhu vojenského letiště, kdy může tímto jednáním ohrozit provoz tohoto zařízení nebo poškozením veřejného osvětlení, neúmyslným nárazem motorového vozidla, kdy

⁴¹ § 277 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, v platném znění.

⁴² § 132 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, v platném znění.

dojde k vyřazení z provozu alespoň určité části veřejného osvětlení, nikoli jednoho světla.

Viníkovi může být soudem uložen trest odnětí svobody od jednoho roku až tři léta a dále zákaz činnosti.⁴³

2.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

V souvislosti se silniční dopravou může úzce souviset i jednání osob, které nechtějí respektovat uložený trest soudem, nebo sankci uloženou správním orgánem.

Tato protiprávní jednání řadíme dle našeho trestního práva pod trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných podle hlavy X., díl čtvrtý. Zpravidla se jedná o nerespektování trestu zákazu činnosti spočívající v řízení motorových vozidel. Taková jednání lze zařadit pod ustanovení § 337 trestního zákoníku maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

2.3.1 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku

Trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku se dopustí v souvislosti s trestnou činností v dopravě:

1) *„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,

⁴³ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

...“ 44

Nezbytným předpokladem pro naplnění zákonných znaků trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí je existence úředního rozhodnutí, tj. rozhodnutí soudu či jiného státního orgánu. Aby mohlo být maření výkonu úředního rozhodnutí sankcionováno podle trestního zákona je mj. nezbytné, aby toto rozhodnutí bylo vydáno soudem nebo státní orgánem v předepsaném řízení za dodržení příslušných procesních ustanovení, která postup soudu či státního orgánu před vydáním rozhodnutí upravují, aby samo rozhodnutí obsahovalo ty výroky, které zákon požaduje, a bylo vyhotoveno formou, jíž zákon předepisuje.“ 45

Viníku trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání hrozí trest odnětí svobody až na dvě léta.⁴⁶

⁴⁴ § 337 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

⁴⁵ Epravo.cz: *Maření výkonu úředního rozhodnutí*. [online]. [cit.08.12.2022]. Dostupné z <https://www.epravo.cz/top/soudni-rozhodnuti/mareni-vykonu-uredniho-rozhodnuti-55021.html>.

⁴⁶ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

3 Ublížení na zdraví jako trestný čin v dopravě a jeho povahy

„Dopravní úrazy jsou všechna traumata, která mají nějakou souvislost s dopravními prostředky v pohybu. Setkáváme se zde se širokou škálou nejrůznějších zranění. V soudně lékařské praxi jsou tyto úrazy již tradičně jedny z nejčastějších, od zcela banálních až po smrtelné. Podle logiky postupu hodnocení poranění jsou dopravní úrazy rozděleny podle zraněných osob. Rozdělujeme je podle toho, kdo byl zraněn, tedy kde se zraněná osoba nacházela, a kterým typem dopravního prostředku došlo ke zranění“⁴⁷, ale také jakou povahu zranění účastníků dopravní nehody mělo, zda se jednalo o těžkou či lehkou újmu na zdraví.

3.1 Vymezení pojmu ublížení na zdraví

Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařské ošetření.⁴⁸

Dle citace zákona se zdá, že pojem ublížení na zdraví je jasně definován a nemůže dojít k pochybnostem při určení právní kvalifikace. Ne vždy v praxi však bývají konečná rozhodnutí orgánů činných v trestním řízení tak jednoduchá.

Paradoxem je, že právě u dopravních úrazů, u kterých absentuje těžká újma na zdraví dochází často ke sporům, a to s ohledem na právní kvalifikaci přestupkového či trestního zákona. Často se jedná o zranění, která se pohybují na hranici mezi přestupkem a trestným činem a nezřídká má na konečný verdikt vliv i samotná osobnost člověka.

⁴⁷ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. 9 s. ISBN 978-80-247-4308-0.

⁴⁸ Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*, v platném znění.

Dle zákonného vymezení by se mělo jednat o takové druhy zranění, která představují dobu léčení od 7 dní do 42 týdnů, ale nelze opomenout další důležité kritérium, které má vliv na konečné posouzení doby léčení, a to je omezení na obvyklém způsobu života daného jedince, které se často posuzuje u jednotlivých pacientů individuálně, neboť tento termín může znamenat u každého jinou míru omezení. Nejedná se pouze o schopnost zajistit si své základní potřeby v podobě hygieny, toalety, stravy atd., jak bylo již uvedeno v jiné kapitole této diplomové práce. Dalšími možnými hodnotícími kritérii bývá i psychická labilita zraněné osoby. Může se jednat o psychicky slabšího jedince, který těžko zvládá své zranění, nebo také druh zaměstnání. Řidič z povolání těžko může řídit bezpečně vozidlo i s drobnou pohmožděninou a další případy, kdy o závěru zpravidla rozhodne až vypracovaný znalecký posudek znalce z oboru zdravotnictví či psychologie přibraný policejním orgánem či soudem.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že právě toto zákonné vymezení, kdy se jedná o zranění, která představují lehčí poruchu zdraví, zpravidla různé kontuze či odřeniny na různých částech těla, a může být doba léčení u nich hraniční, bývá důvodem sporu, zda se jedná o přestupek projednávaný ve správním řízení či trestný čin projednávaný soudem.

3.2 Vymezení pojmu těžká újma na zdraví

„.....

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

- a) zmrzačení,*
- b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,*
- c) ochromení údu,*
- d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,*
- e) poškození důležitého orgánu,*

f) zohydění,

f) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,

h) mučivé útrapy, nebo

i) delší dobu trvající porucha.“⁴⁹

Z výše uvedených taxativně vymezených znaků těžké újmy na zdraví je zřejmé, že se musí v těchto případech jednat o déle trvající poruchu zdraví nebo vážné onemocnění, které znamená pro poškozeného citelnou újmu v jeho obvyklém způsobu života a jeho celkové omezení musí trvat nejméně 6 týdnů.⁵⁰ Zpravidla se bude jednat o zranění jako těžká poranění mozku, nervů, páteře, různé zlomeniny, ale i těžká psychická traumata, která vyžadují i několikaměsíční rekonvalescence. Nelze v těchto případech opomenout, že každý konkrétní případ se musí posoudit, zda jde skutečně o těžkou újmu na zdraví, jehož závěr přísluší orgánům činným v trestním řízení nebo soudu, a to zpravidla na základě posudků znalce, resp. znalců z oborů lékařství, jako u výše uvedené prosté újmy na zdraví. Ve svém zkoumání se znalci především zabývají povahou a závažností zranění, k příčinám vzniku, k potížím, které vznikly poškozenému v souvislosti se zraněním, k délce jeho omezení na obvyklém způsobu života i případným trvalým následkům.

V souvislosti se zraněními v silniční dopravě lze uvést dopravní úrazy chodců nebo cyklistů, kteří patří mezi nejrizikovější skupinu účastníků dopravy, protože nejsou nijak chráněni před nárazem. Dále zranění jednotlivých cestujících motorového vozidla, kdy jejich poranění závisí na tom, kde sedí v okamžiku

⁴⁹ § 122 zákona č. 40/2009 Sb., *trestního zákoníku*, v platném znění.

⁵⁰ Doprava Logistika Profi: *Trestné činy v dopravě*. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/trestne-ciny-v-provozu-na-pozemnich-komunikacich-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqOxEdsjOd4afNqLXY-Ot0k/>. [online]. [cit. 2023-01-10].

dopravní nehody, na síle nárazu, střetové rychlosti, zda byli připoutáni či nikoli a na dalších příčinách.

„Při hodnocení a posuzování průběhu dopravní nehody je třeba vycházet i ze základního principu, že pohyb těla a vozidla v době nehodového děje je vzájemným pohybem dvou fyzikálních těles čili je to problém technický, a proto spadá z převážné míry do kompetence znalců z oboru silniční doprava. Nicméně kooperace znalců technických a zdravotnických je zde zcela nezbytná. Zvláště při složitějších, vícefázových dopravních nehodách.“⁵¹

⁵¹ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s. 46. ISBN 978-80-247-4308-0.

4 Nejčastěji se vyskytující skutkové podstaty trestných činů proti životu a zdraví v dopravě a jejich příklady z praxe

4.1 Usmrcení z nedbalosti

4.1.1 Skutková podstata trestného činu

Skutková podstata trestného činu usmrcení z nedbalosti se skládá z několika prvků, které jsou nezbytné pro jeho kvalifikaci. Tyto prvky jsou subjektivní, objektivní, dále prvek zavinění, prvek následku a prvek spojitosti.

Objektem trestného činu usmrcení z nedbalosti je lidský život.

Subjektivní stránka se projevuje v podobě jednání pachatele, který řídí motorového vozidlo nebo jiný dopravní prostředek v době, kdy je třeba pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jednání jiným způsobem, kterým ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. V případě trestného činu usmrcení nedbalosti se musí jednat o jednání nedbalostní.

Objektivní stránka se pak vymezena způsobením následku, kdy v tomto případě se jedná o způsobení smrti z nedbalosti.

Pachatelem tohoto trestného činu může být kterákoli fyzická osoba.

4.1.2 Aplikace skutkové podstaty

Aplikace skutkové podstaty trestného činu usmrcení z nedbalosti v dopravě zahrnuje prokázání několika prvků. A to zda pachatel jednal skutečně nedbalostním způsobem, kterým ohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Zda tímto jednáním způsobil smrt jiné osoby a v neposlední řadě, zda tímto jednáním porušil zákon nebo pravidla silničního provozu. Prokázání těchto skutečností musí být doloženo důkazy a svědectvími. Pokud dojde k prokázání může být pachatel odsouzen za trestný čin usmrcení z nedbalosti.

4.1.3 Příklad trestného činu usmrcení z nedbalosti

Řidič nákladního automobilu při plnění pracovních povinností, při jízdě na přímém a přehledném úseku silnici I. třídy v rozporu s ustanovením o odbočování § 21 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, začal odbočovat vlevo na místo ležící mimo komunikaci a to v době, kdy byl již zezadu předjížděn řidičem motocyklu, který v tuto dobu na motocyklu, již předjížděl jednak za ním jedoucí osobní automobil, ale též jeho nákladní automobil, kterým dával znamení o změně směru jízdy vlevo, přičemž motocykl mohl v danou dobu vidět v levém zpětném zrcátku ve vzdálenosti cca 19 metrů, kdy řidič na motocyklu na vzniklou situaci reagoval včas intenzivním brzděním, v jehož průběhu upadnul s motocyklem na komunikaci a následně na to narazil do levých zadních kol nákladního automobilu, který mu odbočováním překřížil levý jízdní pruh.

Řidič motocyklu v důsledku nárazu utrpěl úrazový otok mozku při polytraumatu hlavy a hrudníku, kdy na následky uvedeného zranění na místě dopravní nehody zemřel.

Policejní orgán provedeným prověřováním došel k závěru, že k usmrcení řidiče motocyklu došlo v souvislosti s jednáním řidiče nákladního automobilu, který v rozporu s ustanovením § 21 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, započal odbočování vlevo v době, kdy byl již předjížděn řidičem motocyklu. Svým jednáním tak naplnil skutkovou podstatu trestného činu Usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku a za svůj čin byl obžalovaný uznán vinným přečinem ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 143 odst. 1 trestního zákoníku, za což mu byl uložen trest odnětí svobody v trvání 1 roku, jehož výkon mu byl podmíněčně odložen na zkušební dobu dvou roků.

4.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

4.2.1 Skutková podstata trestného činu

„Objektem uvedeného trestného činu je lidské zdraví, tj. normální funkce lidského těla včetně řádné funkce všech orgánů, které jsou potřebné k náležité činnosti. Předmětem útoku je živý člověk.“⁵²

„Objektivní stránka trestného činu těžkého ublížení na zdraví spočívá ve způsobu úmyslné těžké újmy na zdraví (§ 145 odst. 1 tr. z.). Spáchání trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti vyžaduje způsobení těžké újmy na zdraví (§ 147 odst. 1 tr. z.) Z hlediska dopravního práva je podstatnou skutečností, že pachatel porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona (§ 147 odst. 2 tr. z.).“⁵³

Subjektivní stránkou trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti se vyžaduje zavinění nedbalostní.

Pachatelem uvedeného trestného činu může být pouze fyzická osoba.

4.2.2 Aplikace skutkové podstaty

Aplikace skutkové podstaty trestného činu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti je založena na prokázání obdobných prvků jako u trestného činu usmrcení z nedbalosti. Rozdíl mezi těmito skutkovými podstatami je v objektu trestného činu, kdy v tomto případě se jedná o ohrožení zdraví jiné osoby, kdy pachatel jednáním nedbalostního charakteru způsobil těžké zranění jiné osoby, a to například trvalou invaliditu, bolest, zmrzačení či utrpění. Opět prokázání těchto

⁵² ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník II § 146 až 148*. Komentář. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 642-643. ISBN 978-80-7400-178-9.

⁵³ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník II § 146 až 148*. Komentář. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 642-643. ISBN 978-80-7400-178-9.

skutečností musí být doloženo důkazními materiály v podobě znaleckých posudků, svědeckých výpovědí apod. Pokud je zavinění pachateli jednoznačně prokázáno může být odsouzen za trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.

4.2.3 Příklad trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti v dopravě

Řidička při řízení osobního automobilu po rovném a přehledném úseku, hlavní pozemní komunikace II. třídy, při odbočování ve čtyřramenné křižovatce vlevo na vedlejší pozemní komunikaci přehlédla a z tohoto důvodu nedala přednost v rozporu s ustanovením § 21 odstavce 1, 5 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, přednost v jízdě protijedoucímu motocyklu, který po hlavní komunikaci řídil jeho majitel, který na odbočující osobní automobil reagoval intenzivním bržděním, ale střetu již zabránit nedokázal a narazil přední částí motocyklu do pravého boku odbočujícího automobilu. V důsledku střetu došlo k těžkému zranění řidiče motocyklu, který utrpěl úrazový šok, poranění lebky, zlomeninu pánve, žeber, loketní kosti, vyžadující letecký transport do fakultní nemocnice s hospitalizací 2 měsíce, na kterou navazovala léčba v rehabilitační zařízení trvající další 3 měsíce.

Policejní orgán na základě zjištěných skutečností dospěl k názoru, že řidička svým jednáním naplnila skutkovou podstatu trestného činu Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1, 2 trestního zákoníku. Okresní soud ale v hlavním líčení trestní stíhání obžalované řidičky podmíněně zastavil, neboť splnila všechny podmínky pro podmíněné zastavení (obžalovaná se k činu doznala, učinila opatření k náhradě škody tím, že nehodu nahlásila jako pojistnou událost) a vzhledem k její osobě a přihlédnutí k jejímu dosavadnímu způsobu života a okolnostem případu považoval vydané rozhodnutí za postačující.

4.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti

4.3.1 Skutková podstata trestného činu

Objektem uvedeného trestného činu je stejně jako ve výše uvedeném protiprávním jednání lidské zdraví, a s ním související funkce lidského těla a orgánů.

Objektivní stránka tohoto trestného činu spočívá v porušení tzv. „*důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona (§ 148 odst. 1 tr. z.)* Kvalifikovaná skutková podstata vyžaduje ublížení na zdraví z nedbalosti nejméně dvou osob proto, že porušily zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony (§ 148 odst. 2 tr. z.).“⁵⁴

Subjektivní stránkou trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti se vyžaduje zavinění nedbalostní.

Pachatelem uvedeného trestného činu může být pouze fyzická osoba.

4.3.2 Aplikace skutkové podstaty

Aplikace skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti se v dopravě týká především situací, kdy řidič motorového vozidla zanedbá svou povinnost zachovat během řízení zvýšenou opatrnost a místo toho svým jednáním způsobí újmu na zdraví jiné osoby. Tyto situace mohou být způsobeny nedostatečným dodržováním silničního zákona, nerespektováním dopravních předpisů a nedodržováním bezpečnostních opatření během jízdy. Pro posouzení této skutkové podstaty je klíčové zhodnocení, zda řidič jednal s dostatečnou opatrností a zda jeho jednání mohlo být předvídatelné a zabránitelné. Jako příklad lze uvést nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, jízdy pod vlivem alkoholu

⁵⁴ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník II § 146 až 148*. Komentář. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2010, s. 642-643. ISBN 978-80-7400-178-9.

či jiných návykových látek, nedání přednosti v jízdě a další. Stejně jak v předešlých případech zjištěné skutečnosti musí být doloženy důkazními materiály v podobě znaleckých posudků, svědeckých výpovědí apod. Pokud je zavinění pachatelů jednoznačně prokázáno může být odsouzen za trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti.

4.3.3 Příklad trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti

Řidič nákladního automobilu řídil v obci na silnici II., přičemž se nechoval ohleduplně a ukázněně, neřídil se pravidly provozu na pozemních komunikacích, porušil ustanovení § 4 písmene b), § 18 odstavec 1 z. č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, když při projíždění pravotočivé zatáčky nepřizpůsobil rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a povětrnostním podmínkám, na zledovatělém povrchu dostal smyk, přejel vlevo do protisměru, kde se bočně střetl s protijedoucím osobním automobilem, které bylo odraženo vpravo mimo komunikaci, kde narazilo do stromu.

Řidič osobního automobilu utrpěl zranění, a to erozi rohovky levého oka a ránu na spojivce levého oka s přítomným cizím tělesem, pohmoždění levého ramene. Zranění si vyžádalo lékařského ošetření v nemocnici, s délkou pracovní neschopnosti 3 týdny, kdy na obvyklém způsobu života byl omezen kapáním a mazáním poraněného oka po dobu nejméně dalších devíti dnů.

Opět po celkové kompletaci spisového materiálu ze strany skupiny dopravních nehod, došlo k předání na skupinu kriminální policie a vyšetřování, kde přidělený vyšetřovatel vyhodnotil důkazní situaci doloženou lékařskými zprávami ošetřujících lékařů a s ohledem i na další skutečnosti, které nasvědčovaly tomu, že skutek se skutečně stal a dopustil se ho řidič nákladního automobilu, zahájením trestního stíhání pro přečin ublížení z nedbalosti dle § 148 odst. 1 trestního zákoníku, neboť porušení ustanovení § 361/2000 Sb., o provozu na pozemních

komunikacích uvedené ve skutkové podstatě bylo na místě považovat jako porušení důležité povinnosti uložené dle zákona.

Výše uvedený případ byl vyhodnocen soudem stejným způsobem, jak výše uvedený případ a vzhledem k tomu, že se obviněný k jednání doznal, poškozenému se omluvil, věci litoval a učinil potřebná opatření k náhradě škody, zavázal se s poškozeným vyrovnat nad rámec plnění pojišťovnou, bylo na základě jeho souhlasu přistoupeno k využití institutu dle § 307 odstavce 1 trestního řádu a trestní stíhání bylo podmíněčně zastaveno.

5 Vyšetřovací postupy dopravních nehod v praxi

Důležitým faktorem při vyšetřování dopravních nehod je porozumění tomu, jak nehoda vznikla. Z praktického hlediska je nutné, aby vozidla po nehodě zůstala v původním postavení a aby nebylo s jakýmkoliv stopami po nehodě manipulováno, protože jakákoliv manipulace může vést k deformaci skutečností a komplikovat následné vyšetřování a prokazování. Prvotní úkony vyšetřovacích postupu jsou z teoretického hlediska založeny na zjištění, zda bude dopravní nehoda šetřena jako přešůpek či trestný čin a u dopravních nehod se zraněním, kterým je tato diplomová práce věnována, zkoumáním rozsahu zranění, ale také skutečností jakého porušení povinnosti se pachatel dopravní nehody dopustil. V případě kvalifikace skutku jako trestného činu přichází na řadu fáze prověřování, kdy se policejní orgán snaží zajistit veškeré podklady, kterými je možno prokázat, že došlo k jeho spáchání v podobě důsledného ohledání a dalších prvotních a neodkladných úkonů na místě dopravní nehody a zajištěním znaleckých posudků, kdy k určení nehodového děje se ustanovuje znalec z oboru dopravy a ke zjištění povahy zranění a jeho rozsahu znalec z oboru zdravotnictví. Fáze prověřování je potom zpravidla ukončena buďto zahájením trestním stíhání nebo odevzdáním na příslušný správní orgán k projednání. Druhá fáze po zahájení trestního stíhání je dle trestního řádu nazvána fází vyšetřování, která po vyhodnocení všech doložených důkazů bývá zpravidla ukončena podáním obžaloby ze strany státního zástupce k příslušnému soudu, ale také v poslední době ne zcela výjimečně podmíněným zastavením trestního stíhání pachatele, o kterém v případě již podané obžaloby rozhoduje příslušný soud.⁵⁵ Popis vyšetřovacího postupu z praktického hlediska je poněkud složitější a podrobnější a pokud se vrátím k třem příkladům trestným činům uvedených v kapitole č. 4 nazvané „Nejčastěji se

⁵⁵ 1. první zdravotní: Jak probíhá šetření dopravní nehody? Dostupné z: <https://www.1zdravotni.cz/cs/jak-probiha-setreni-dopravni-nehody/>. [online]. [cit. 2023-01-12]

vyskytující skutkové podstaty trestných činů proti životu a zdraví v dopravě a jejich příklady z praxe“, ve všech těchto věcech byl vydán návrh na podání obžaloby předaný společně se spisovým materiálem na příslušné státní zastupitelství.

Tomuto ale předcházelo mnoho procesních úkonů v podobě řádného zadokumentování místa dopravní nehody spočívající v provedení, mimo dalších prvotních a neodkladných úkonů, identifikace účastníků nehody, dechové zkoušky na alkohol, orientační testy na přítomnost návykových látek a také důsledné ohledání místa nehody za účelem zjištění nehodového děje. Toto ohledání zahrnovalo posouzení všech okolností, které mohly v tu danou chvíli dopravní nehodě předcházet.⁵⁶ V praxi se jedná o analýzu vzniklých stop, postavení vozidel, jejich technický stav (příčinou dopravní nehody může být i technická závada), svědectví svědků, ale také jaké byly v tuto chvíli povětrnostní podmínky, viditelnost, zda mohlo dojít za jízdy k oslnění sluncem, stav pozemní komunikace atd. Nelze také opomenout provedenou fotodokumentaci zaměřenou na stopy, poškození vozidel a jejich konečná postavení, dopravní značení, výhledové poměry atd. Úkony na místě byly zakončeny vypracováním náčrtku dopravní nehody, kde byly zaznamenány zaměřené pozice vozidel účastníků, vzniklých stop, v případě smrtelné nehody včetně konečné polohy těla motocyklisty (příklad dopravní nehody č. 1 – Usmrcení z nedbalosti), a to vše za pomoci totální stanice GPI-122L pro pozdější zpracování plánu dopravní nehody a jeho následné využití v rámci vyšetřování a to například ke zpracování znaleckých posudků z oboru dopravy. V případě účasti na dopravní nehodě nákladního vozidla, se zajišťuje i tachografický kotouček nebo data taktéž pro účely znaleckého zkoumání z oboru dopravy. V případě úmrtí se nařizuje soudní pitva zemřelého za účelem zjištění příčiny úmrtí.

⁵⁶ PORADA, Viktor a kol. Kriminalistická metodika vyšetřování. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-042-0

Po celkové kompletaci spisového materiálu ze strany skupiny dopravních nehod přichází další fáze, kdy je spisový materiál předán na oddělení skupiny kriminální policie a vyšetřování k provedení dalších úkonů souvisejících s trestním řízením.

Po vyhodnocení předloženého spisového materiálu vyšetřovatelem dochází k dalším úkonům v podobě provedení úředních záznamů o podaném vysvětlení podle § 158 odst. 6 trestního řádu příslušných osob, ke znaleckému zkoumání z oboru dopravy, odvětví silniční, městská, za účelem posouzení příčiny dopravní nehody, k posouzení pitevní zprávy, zda nedošlo k úmrtí osoby z jiné příčiny než dopravní nehodou, ke znaleckému zkoumání z oboru zdravotnictví v případech hraničních tzv. středních zranění k určení jednoznačné poruchy zdraví a rozsahu zranění, včetně uvedení případných trvalých následků.

V závěrečné fázi policejní orgán na základě výše uvedených skutečností zahájí trestní stíhání řidiče vozidla a nastupuje dle trestního řádu tzv. vyšetřování, ve kterém mohou přicházet různé návrhy na doplnění vyšetřování, a to jak ze strany dozorujících státních zástupců, obhájců či samotnou obhajobou obviněného, který uvede nové skutečnosti, které mohou mít vliv i na případné doplnění již vypracovaného znaleckého posudku. Policejní orgán má potom povinnost se s těmito všemi návrhy vypořádat, a až na základě tohoto vypořádání opětovně vyhodnotit důkazní materiál a vydat konečné rozhodnutí, kdy u všech výše uvedených příkladů byl podán policejním orgánem návrh na podání obžaloby.

6 Znalecká činnost a její vliv na stanovení příčiny vzniku nehodové události

„Při dopravních nehodách vždy dochází ke škodě, a to jak na majetku, tak na zdraví či dokonce na životech. Vyplývá to z legální definice dopravní nehody, jak ji poměrně komplikovaně podává § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších, dle kterého je dopravní nehodou: 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.“⁵⁷

„V souvislosti s dopravními nehodami a jejich škodlivými následky mohou vznikat různé druhy právní odpovědnosti. Za nejvýznamnější je nutné považovat trestně odpovědnost, popř. správní odpovědnost.“⁵⁸

Vzhledem k tomu, že policejní orgán nedisponuje odborně technickými znalostmi k posouzení sporného nehodového děje či znalostmi z oboru zdravotnictví, kdy může dojít v souvislosti s dopravní nehodou k usmrcení nebo hraničnímu zranění mezi lehkých a těžkých, nežřídka je nutností přibrat znalce z oboru dopravy nebo znalce z oboru zdravotnictví.

Znalecká činnost má významný vliv na stanovení příčiny nehodové události v dopravě. Znalec má odborné znalosti a schopnosti, které mu umožňují vyhodnotit a posoudit příslušné aspekty, například stav vozidla, funkci bezpečnostních prvků, povahu zranění atd. Tyto informace jsou poté v praxi využity k určení příčiny nehody nebo závažnosti zranění, ale i k posouzení, zda existují nároky na náhradu škody.

⁵⁷ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s.131. ISBN 978-80-247-4308-0.

⁵⁸ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s.131. ISBN 978-80-247-4308-0.

Při stanovení příčiny nehody může znalec využít řadu technik, jako např. analýzu stop, kontrolu technických záznamů a výpočtových modelů.

Výsledky znalecké činnosti mohou být využity jako důkaz v soudním řízení a mohou mít zásadní vliv na výsledek případu. Proto je důležité, aby znalci byli odborně kvalifikováni a aby jejich závěry byly správně interpretovány.

6.1 Znalci

„Soudní znalci jsou pravidelně využíváni při vyšetřování trestných činů v dopravě, zejména činů souvisejících přímo s dopravními nehodami. Jedná se především o znalce z oboru dopravy, analýzy silničních nehod a z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství a odvětví toxikologie. Samozřejmě není vyloučeno, aby byl přibrán i znalec z jiného oboru či odvětví.“⁵⁹

Technický znalec z oboru dopravy je odborník, který má specializaci na technické aspekty v oblasti dopravy. Tyto odbornosti mu umožňují provádět znalecké činnosti, kdy hodnotí a posuzuje technický stav vozidel, infrastruktury, dopravních značek a jiných prvků souvisejících s dopravou. Tyto informace jsou následně využity ke stanovení příčiny nehod. Jedná se o odborně kvalifikovaného člověka s vysokoškolským vzděláním v oboru dopravy, s praktickými zkušenostmi a znalostmi v dané oblasti. Tyto kvalifikace mu umožňují správně interpretovat technické informace a dospět ke správným závěrům. Technický znalec z oboru dopravy je důležitou součástí procesu vyšetřování nehodových událostí a jeho odbornost může mít zásadní vliv na výsledek soudního řízení.

Znalci z oboru zdravotnictví v dopravě jsou odborníci, kteří se specializují na oblast související s dopravou a zdravím. Tyto odbornosti jim umožňují poskytovat znalecká stanoviska k otázkám týkajících se zdravotních následků vzniklých při dopravních nehodách, která mohou být použita v rámci soudního řízení, při

⁵⁹ HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s.133. ISBN 978-80-247-4308-0.

vyšetřování škod na zdraví, nebo při posuzování otázek souvisejících s odpovědností za škody na zdraví.

Znalci z oboru zdravotnictví musí být odborně kvalifikovaní, což znamená, že musí být vysokoškolské vzdělání v oboru lékařství nebo zdravotnictví a rovněž znalosti a zkušenosti v oboru dopravy. Uvedené kvalifikace jim slouží ke správné interpretaci zdravotních informací souvisejících s dopravou a dospět ke správným závěrům. Stejně tak jako u technických znalců tvoří důležitou součást procesu vyšetřování a jejich odbornost může také zásadně ovlivnit konečné rozhodnutí soudu. Proto je nutné vybírat znalce z oboru zdravotnictví pečlivě a s odpovídajícím respektem.

7 Typické druhy obhajob viníků dopravních nehod z praxe

Pokud si položíme otázku, co je vlastně obhajoba v trestním řízení, tak v obecném vymezení ji můžeme charakterizovat jako proces, kdy se obviněný, obžalovaný nebo jeho zástupce brání proti obvinění, které mu bylo vzneseno v trestním řízení.

Cílem obhajoby je dokázat nevinu obviněného či obžalovaného nebo snížit jeho trestní odpovědnost. Obhajoba může využívat různé důkazy, svědectví a argumenty k dokázání svého stanoviska a může kontaktovat odborníky na danou oblast, aby jim poskytla odbornou pomoc při formulaci obhajoby. Obhajoba má právo konfrontovat svědky a požadovat důkazy, které mohou podpořit její stanovisko. Obhajoba je nezbytnou součástí spravedlivého trestního řízení a umožňuje obviněnému či obžalovanému, aby se bránil proti obvinění.

Mezi typické druhy obhajoby při spáchání dopravní nehody lze díky praktickým zkušenostem uvést příklady, kdy se řidiči často vyloučují na špatně fungujících brzdách, nefunkčnosti kol nebo jiných součástí vozidla, které mohou ovlivnit bezpečnost a schopnost řídit a to s cílem směřovat příčinu dopravní nehody k tzv. technické závadě.

V těchto případech může být řidič ospravedlněn za svou roli v nehodě, protože technické problémy vozidla byly mimo jeho kontrolu.

Špatné počasí je dalším příkladem, který řidiči často používají jako obhajobu v případě dopravní nehody. Své jednání omlouvají povětrnostními podmínkami jako špatnou viditelností např. v důsledku silného deště, sněžení, mlhy nebo větru, které mu zhoršovali řízení vozidla. Řidiči by ale měli být opatrní při jízdě ve špatných povětrnostních podmínkách, měli by dodržovat bezpečnou rychlost a vzdálenost od ostatních vozidel. Je důležité, aby řidiči v těchto podmínkách měli vozidlo vybaveno vhodnými pneumatikami, funkčními světly, aby tímto snížili riziko nehod.

Nezřídkou se také objevují výmluvy typu nesprávného chování ostatních účastníků silničního provozu. Tyto situace mohou zahrnovat ze strany jiných účastníků

nerespektování pravidel silničního provozu, jako je přehlédnutí červeného světla na semaforu, jízdy v protisměru, neoprávněné předjíždění atd. Jako další příklady lze ale uvést i nevhodné manévrování jinými řidiči, jako jsou náhlé změny směru jízdy, náhlé brzdění nebo nedodržování bezpečné vzdálenosti.

Tzv. nesprávný design jako špatné dopravní značení na silnici, nedostatečné nebo špatné umístění značení, špatná světelná signalizace jako je nedostatek světel nebo semaforu, ale i špatný stav silnice jako je například špatně opravený povrch nebo nedostatek bariér na krajnici. I tyto důvody při podání vysvětlení uvádějí řidiči, aby se vyvinili.

A jako poslední nejčastěji používanou obhajobou řidiče motorového vozidla v případě dopravní nehody bývají medikace nebo jiné zdravotní problémy, kdy řidiči tvrdí, že ztratili vědomí, dostali závrať nebo jinou zdravotní indispozici, která může ovlivnit schopnost řidiče bezpečně řídit vozidlo.

8 Kriminalistické statistiky od roku 2020 do roku 2022 ve vztahu k TČ v dopravě

Kriminalistické statistiky v dopravě jsou soubor informací získaných z dopravních nehod, které se sledují a vyhodnocují pro účely výzkumu a prevence nehod. Tyto statistiky zahrnují údaje o počtu nehod, způsobech a příčinách nehod, obětí a účastnících nehod, časových obdobích a místech, kde nejčastěji dochází k nehodám. Tyto informace slouží k identifikaci oblastí a situací s vysokým rizikem, což umožňuje lepší plánování a implementací opatření k prevenci nehod.

Analýza statistiky nehod je potom základním a zásadním aspektem hodnocení bezpečnosti celého dopravního systému i jeho jednotlivých částí, je-li prováděna se zaměřením na vhodně zvolené parametry. Analýzou dopravních nehod lze odhalit i systémová pochybení, oblasti nebo úseky náchylné k nehodám, ale i účinnost dříve provedených opatření.

Vzhledem k tomu, že tato diplomová práce je zaměřena na trestné činy proti životu a zdraví, doložené kriminalistické statistiky nehodovosti v ČR budou zaměřeny tímto směrem a to za časové období od roku 2020 až do roku 2022.

Dle veřejně dostupných statistik získaných z Policejního prezidia ČR, Ředitelství služby dopravní policie, šetřila Policie České republiky **v roce 2020 94 794 dopravních nehod**. Při těchto nehodách bylo **460 osob usmrceno, 1 807 osob zraněno těžce a 20 880 osob zraněno lehce**.

Porovnáním základních ukazatelů s rokem 2019 byl zjištěn:

- *pokles v kategorii:*
 - *počtu nehod o 12 778 nehod tj. o 11,9 %*
 - *usmrcených osob o 87 osob tj. o 15,9 %*
 - *těžce zraněných osob o 303 osob tj. o 14,4 %*

- lehce zraněných osob o 3 055 osob tj. o 12,8 %

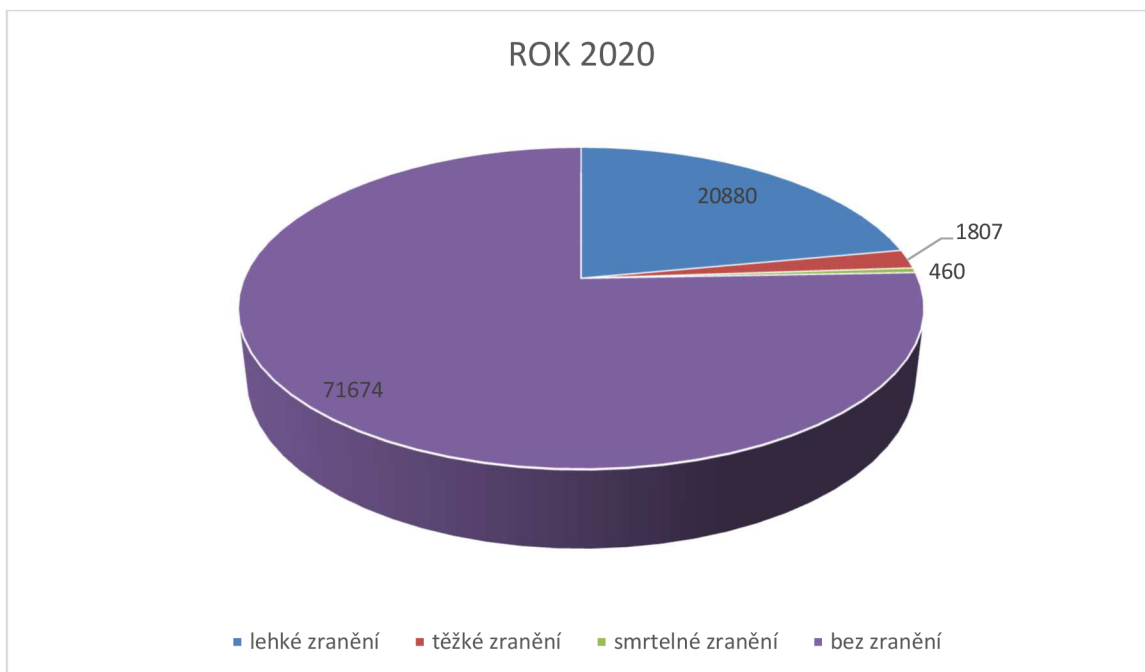
Počet těžce zraněných osob při nehodách byl v roce 2020 také nejnižší v historii, pro niž jsou dostupná data. Nejvyšší počet těžce zraněných při dopravních nehodách byl vykázan v roce 1969 (9 258 těžce zraněných).

Počet lehce zraněných osob při nehodách v roce 2020 byl nejnižší od roku 1990. Nejvíce lehce zraněných osob bylo zjištěno v roce 1966 (31 296 lehce zraněných).⁶⁰

Na uvedené měl zcela jistě vliv fakt, že na území České republiky byl ve dnech 13. března až 6. května 2020 a následně ve dnech 5. října až 31. prosince 2020 Vládou ČR vyhlášen nouzový stav v souvislosti s pandemií SARS-CoV-2.

Hlavní příčinou dopravní nehody, u které došlo k naplnění skutkových podstat proti životu a zdraví byla nepřiměřená rychlost.

⁶⁰ Policejní prezidium: ŘSDP – statistika. <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>. [online]. [cit. 2023-01-25].



Zdroj: Statistické údaje ze systému LOTUS NOTES a ETŘ

V roce 2021 Policie České republiky šetřila **99.332 dopravních nehod**. Při těchto nehodách bylo usmrceno **470 osob**, **1.624 osob bylo zraněno těžce a 20.582 osob bylo zraněno lehce**.

Porovnáním základních ukazatelů s rokem 2020 byl zjištěn:

- *pokles v kategorii:*

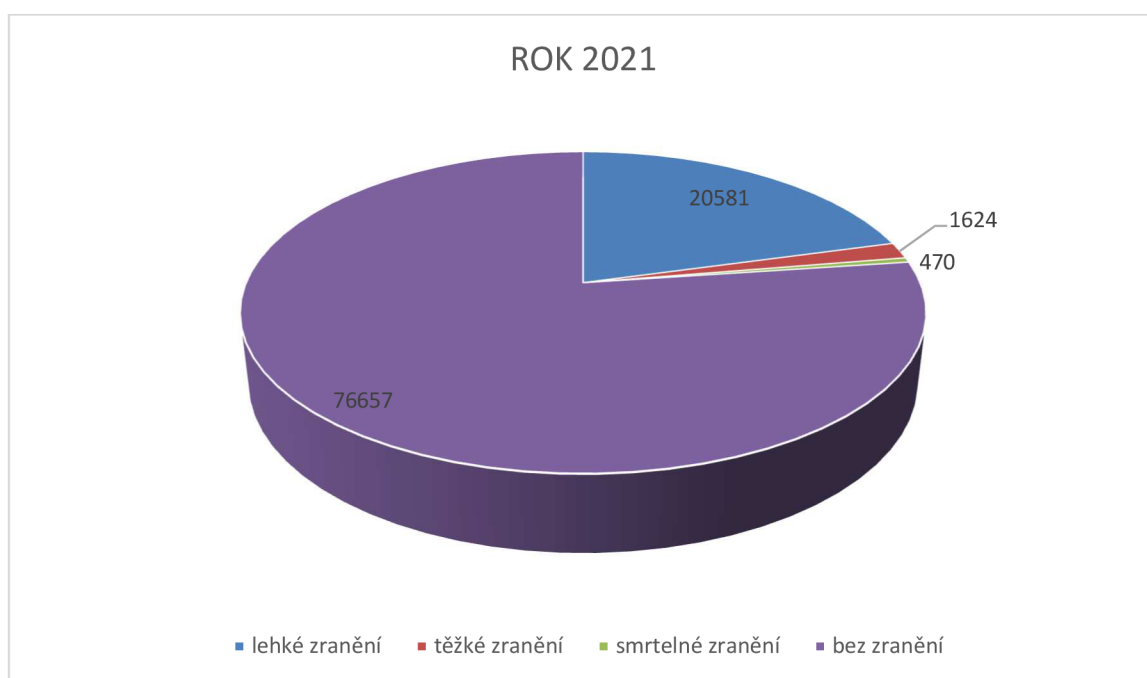
- *těžce zraněných osob o 183 osob tj. o 10,1 %*
- *lehce zraněných osob o 299 osob tj. o 1,4 %*

Nárůst v kategorii:

- *počet nehod o 4 538 nehod tj. o 4,8 %*
- *usmrcených osob o 10 osob tj. o 2,2 %*

Počet těžce zraněných osob při nehodách byl v roce 2021 nejnižší v historii, pro niž jsou dostupná data. Počet lehce zraněných osob při nehodách v roce 2021 byl rovněž nejnižší od roku 1990. ⁶¹

Hlavní příčinou dopravní nehody, u které došlo naplnění skutkových podstat proti životu a zdraví byla nepřiměřená rychlost.



Zdroj: Statistické údaje ze systému LOTUS NOTES a ETR

V roce 2022 Policie České republiky šetřila 98.460 dopravních nehod. Při těchto bylo **454 osob usmrceno, 1.734 osob zraněno těžce a 22.452 osob zraněno lehce.**

Porovnání základních ukazatelů s rokem 2021 byl zjištěn:

- pokles v kategorii:

⁶¹ Policejní prezidium: ŘSDP – statistika. <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>. [online]. [cit. 2023-01-25].

- počet nehod o 872 nehod tj. o 0,9 %
- usmrcených osob o 16 osob tj. o 3,4 %

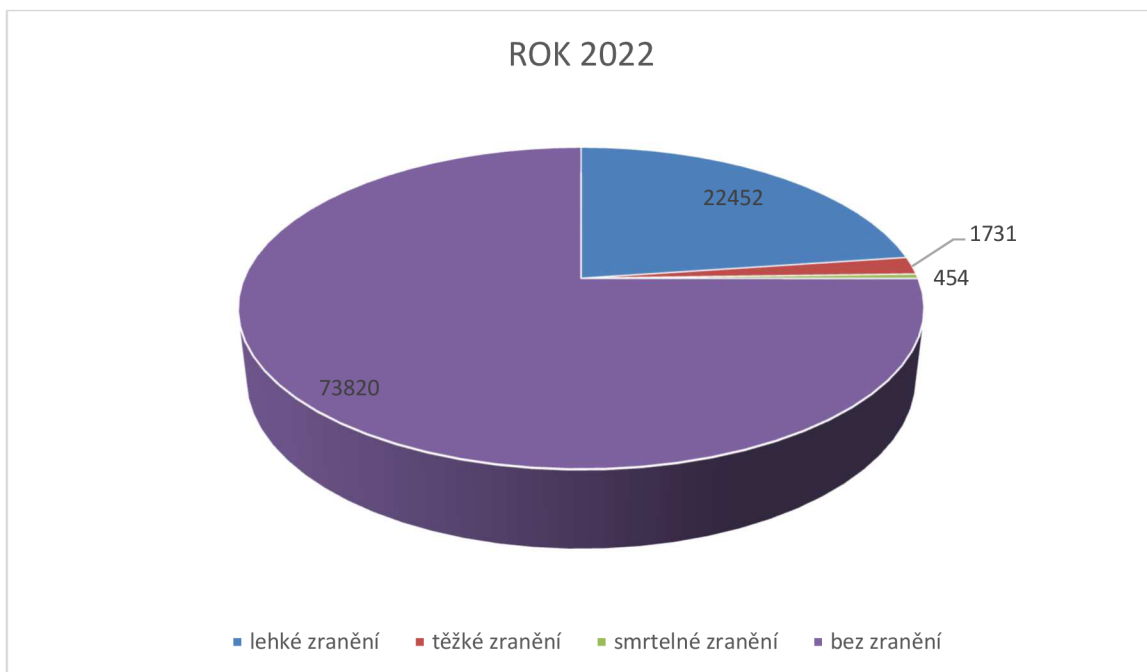
Nárůst v kategorii:

- těžce zraněných osob o 110 osob tj. o 6,8 %
- lehce zraněných osob o 1 871 osob tj. o 9,1 %

Počet těžce zraněných osob při nehodách byl za rok 2022 druhý nejnižší.⁶²

Hlavní příčinou dopravní nehody, u které došlo naplnění skutkových podstat proti životu a zdraví byla nepřiměřená rychlost.

⁶² Policejní prezidium: ŘSDP – statistika. <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>. [online]. [cit. 2023-01-25].



Zdroj: Statistické údaje ze systému LOTUS NOTES a ETŘ

Provedenou analýzou uvedených statistických údajů bylo zjištěno, že oproti roku 2019 došlo v roce 2020 k poklesu počtu dopravních nehod, důsledkem ale nebyla bezpečná jízda, dodržování zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ale snížená mobilita vlivem koronavirové pandemie, neboť počet nehod se v následujícím roce opět zvýšil a to o 4,8 %.

V roce 2021 každý den šetřila Policie ČR v průměru 272 nehod, jinými slovy byla dopravní nehoda šetřena každé 5,29 minuty. Na druhou stranu ale v roce 2021 byl zaznamenán druhý nejnižší počet osob usmrcených následkem dopravní nehody v historii policejní statistiky, oproti roku 2020, kdy bylo zaznamenáno od 10 úmrtí více. Na pozemních komunikacích tedy vyhasl život v průměru každých 18,6 hodin.

Poklesl i počet lehce zraněných byl tak nejnižší v dvaatřiceti letech. Nejvíce lehce zraněných osob bylo od roku 1961 v roce 1996.“⁶³

Dalším podstatným zjištěním bylo, že hlavní nejtragičtější příčinou nehody zaviněné řidičem motorového vozidla v České republice bylo v posledních letech nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Tuto příčinu může ovlivňovat několik faktorů. Někteří řidiči mohou nesprávně odhadnout rychlost jízdy v souvislosti se svými řídicími schopnostmi, ale v mnoha případech je příčinou nedostatek času, což přináší vývoj naší dynamické společnosti, kdy se často řidiči snaží tímto způsobem dohnat vzniklou ztrátu. Dále tzv. nudou na silnici. Řidiči jednájí impulsivně, jezdí rychle, aby se vyhnuli například monotónnosti na silnici. Dalším faktorem bývá i vliv okolního prostředí. Řidiči mohou být ovlivněni jízdou jiných vozidel a jedou rychleji, aby se drželi kroku. A v neposlední řadě to je i přehnané sebevědomí. Někteří řidiči si myslí, že jsou vynikající řidiči a mohou jezdit rychleji bez ohrožení bezpečnosti.

Všechny tyto výše uvedené faktory se odrážejí na způsobu jízdy a jejich případných negativních následcích.

S odkazem na výše uvedené lze konstatovat, že počet obětí v souvislosti s dopravní nehodou, kdy příčinou je nedodržení předepsané rychlosti, je stále vysoký a alarmující. Jediným východiskem, který může snížit tyto počty je najít vhodné způsoby, které mohou ovlivnit řidiče při tomto protiprávním jednání. Samozřejmě existuje mnoho opatření, které naše společnost již uplatňuje. Jako příklad lze uvést zvýšení povědomí o nebezpečí překročení rychlosti a jeho následcích vhodnou výchovou a vzděláváním již ve školních zařízeních a prostřednictvím médií (např. Nemyslíš, zaplatíš – celostátní kampaň Ministerstva dopravy zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let), v rámci dopravní politiky

⁶³ Ročenka nehodovosti. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [online]. [cit. 2023-01-29].

Ize připomenout instalace radarových zařízení v mnoha obcích, dále zvýšené kontroly rychlostí v obci i mimo obec policejními orgány a s tím související udělování trestů za případná porušení.

Provedenou analýzou výše uvedených statistických přehledů je ale více než zřejmé, že tato opatření nejsou plně dostačující, neboť nefungují, jak by měly. Důkazem jsou stále neklesající počty obětí dopravních nehod v souvislosti s nedodržením předepsané rychlosti. Jejich počet neklesá minimálně 3 roky zpět dle posledních statistik.

Je třeba si tedy uvědomit závažnost celé situace a takto k tomu přistupovat.

Preventivní opatření proti dopravním nehodám lze zaměřit buď na minimalizaci příčin jejich vzniku, kdy se klade důraz na člověka jako nejdůležitější faktor a na snížení rizika nehod vznikajících z lidského faktoru, nebo na prevenci jejich následků, což spočívá v optimalizaci technických prostředků a postupu pro snížení rizika škod a zranění při samotné nehodě. Z hlediska dosavadního přínosu těchto opatření lze konstatovat, že zaměření na lidský faktor v současnosti dle mého názoru nedosahuje požadovaných výsledků.

Proto bych z mého pohledu spíše navrhovala rozšíření instalace radarových systémů i mimo obce, což by mělo vést k omezení nepřiměřené rychlosti. Dle dosavadních statistik bylo zjištěno, že instalace těchto systémů v obcích vedla ke snížení rychlosti, což nasvědčuje tomu, že by mohly mít pozitivní účinek i v jiných lokalitách. Dalším krokem by mohlo být zvýšení policejního dohledu v oblastech s vysokým výskytem nehod se zraněním a úmrtím, kde by policisté měřili rychlost vozidel na pozemních komunikacích. Dále bych doporučovala zrychlení legislativního procesu v souvislosti s novelou zákona o silničním provozu na pozemních komunikacích, která zahrnuje inovaci bodového systému a zvýšení sankcí, které mají jako cíl umravnit neposlušné řidiče. Tyto opatření by měla přispět ke zlepšení bezpečnosti na silnicích a vést k dodržování pravidel silničního provozu. Jako nutnost vzhledem k agresivním jízdám řidičů považuji za nutné, aby uchazeči o získání řidičského oprávnění podstoupili speciálně vyvinuté

psychologické testy zaměřené na vyhodnocení jejich psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel. A na zvážení by bylo také identifikovat vhodnou technologii pro integraci s omezovačem rychlosti v motorovém vozidle, aby bylo možné s předepsanou rychlostí daného úseku v reálném čase pracovat. V případě překročení této rychlosti by se měl zaktivovat mechanismus na omezení rychlosti vozidla.

K otázce, kolik musí ještě uhasnout lidských životů a kolik lidí musí být zraněno, než bude naše společnost schopna implementovat adekvátní opatření pro dodržování předepsaných rychlostí, lze říci, že tuto otázku nelze přesně zodpovědět. Záleží totiž na mnoha faktorech, jako je například úroveň odpovědnosti jednotlivých účastníků silničního provozu, schopnost policie vymáhat dodržování předpisů, a především na vůli společnosti jako celku ke změně svých návyků. Pouze prostřednictvím systematických opatření a dlouhodobého úsilí lze dosáhnout významného snížení počtu nehod na silnicích.

ZÁVĚR

Silniční doprava skrývá mnoho trestných činů. Já jsem se ve své diplomové práci zaměřila především na trestné činy proti životu a zdraví s cílem vytvořit komplexní a podrobný soubor informací, který obsahuje jak teoretické, tak praktické aspekty dané problematiky.

V úvodní části mé práce jsem se věnovala definici trestního řízení v souvislosti se silniční dopravou, přičemž jsem se zaměřila na otázky, které se týkají rozhraní mezi přestupkem a trestným činem, jako i povahy újmy způsobené na zdraví.

V následující části práce jsem se zaměřila na rozdělení trestných činů, které se vztahují k silniční dopravě. Konkrétně jsem se věnovala podrobnostem trestných činů jako je usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti a ublížení na zdraví z nedbalosti. V této části jsem se snažila vysvětlit aplikaci příslušných zákonů, popsala jsem vyšetřovací postupy a uvedla konkrétní případy dopravních nehod s újmou na zdraví.

Dále jsem se pokusila identifikovat příčiny dopravní nehody v České republice, přičemž jsem se zaměřila na ty, které způsobují zranění. Na základě analýzy statistických údajů jsem došla k závěru, že i přes implementaci různých preventivních opatření zůstává nedodržování přiměřené rychlosti stále nejvýznamnějším faktorem vedoucím k dopravním nehodám.

Na základě výše uvedených údajů lze tedy konstatovat, že nedodržování přiměřené rychlosti představuje stále nejvýznamnější faktor vedoucí k dopravním nehodám s následkem zranění v České republice. I když jsou implementována různá opatření s cílem snížit počet těchto nehod, je třeba věnovat více pozornosti zvyšování povědomí řidičů o důsledcích překračování rychlosti a nutnosti dodržování přiměřené rychlosti na silnicích. A to nejen proto, že dopravní nehody mají vážné důsledky nejen pro zraněné osoby, ale také pro ekonomiku a společnost jako celek. Je důležité, aby byla tato problematika nadále řešena a hledány účinné způsoby, kdy některé jsem se pokusila v závěru své práce navrhnout.

Nedomnívám se, že by naše společnost byla vůči těmto skutečnostem pasivní a nesnažila se tuto situaci řešit. Ale dosavadní opatření, a to jak preventivní, tak i represivní nedosahují takového výsledku, jak by se očekávalo, a proto je potřeba ze strany společnosti začít jednat.

Je důležité zaujmout odpovědný postoj k problematice dopravních nehod a systematicky hledat účinná řešení, která povedou k poklesu počtu obětí. Neměli bychom se zaměřovat jen na zlepšování prevence, zvyšování povědomí o rizicích a důsledcích dopravních nehod, ale také na vývoj nových technologií a systémů, které mohou zlepšit bezpečnost na silnicích. A současně také klást větší důraz na dodržování předpisů a etických zásad ze strany řidičů, aby se minimalizoval počet nehod způsobených lidskou chybou. Pokud se nám podaří nalézt účinná řešení a zlepšit bezpečnost na silnicích, můžeme očekávat snížení počtu obětí dopravních nehod a pozitivní dopad na společnost jako celek.

Seznam použité literatury

- [1] PORADA Viktor a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha. 2000. ISBN 80-7201-212-6.
- [2] ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 8. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016. ISBN 978-80-7552-358-7.
- [3] BORČEVSKÝ, Pavel. *Trestní právo hmotné v otázkách a odpovědích*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2021. ISBN 978-80-7380-866-2.
- [4] VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. Praha: C.H.Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-409-4.
- [5] HIRT Miroslav a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha. Finidr, s.r.o., 2012. s.9. ISBN 978-80-247-4308-0.
- [6] ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-178-9.
- [7] BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha, Pavel Bušta, 2016. ISBN978-80-906024-1-0.
- [8] HRDLIČKA P., KNĚŽÍNEK, J., MLSNA, P. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikacích*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009. ISBN 978-80-7357-477-2.
- [9] RÁBEK, V., *Vybrané postupy analýzy dopravních nehod (Sborník převzatých cizojazyčných publikací)*. Olomouc: V. Rábek. 2009. ISBN 978-80-554-0033-4.

- [10] PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-042-0.
- [11] BERAN, T. *Dopravní nehody – Právní rádce pro každého řidiče*. 1. Vydání, Brno: Computer Press, 2007. ISBN 978-80-251-1791-0.
- [12] CHMELÍK, J. *Vyšetřování silničních dopravních nehod*. 1. Vydání, Praha: Tiskárna MV, 1998.
- [13] CHMELÍK, J., a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, ISBN 978-80-7380-211-0.
- [14] LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákona o provozu na pozemních komunikacích a předpisy související s komentářem*. 3. Vydání, Praha: Linde, 2006, ISBN 978-807-7400-042-3.
- [15] JELÍNEK, J. a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 1. Vydání, Praha: Leges, 2009, ISBN 978-80-87212-22-6.

Seznam použitých zákonů

[1] Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník* v platném znění

[2] Zákon č. 141/1961 Sb., *o trestním řízení soudním* (trestní řád) v platném znění

[3] Zákon č. 250/2016 Sb., *o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich* v platném znění

[4] Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích* v platném znění.

[5] Pokyn ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

[6] Zákon č. 273/2008 Sb., *o Policii České republiky* v platném znění.

Seznam elektronických zdrojů

[1] ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 2. vydání [online]. Praha: C. H. Beck, 2012, komentář k § 272-292: *Trestné činy obecně nebezpečné*, [cit. 08. 12. 2022]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xgw3zrl5rwcms7nbwdo.ck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembrgjpwk5tlg4xgw3zrl5rwcms7nbwdo>.

[2] Epravo.cz: *Maření výkonu úředního rozhodnutí*. [online]. [cit. 2022-12-08]. Dostupné z <https://www.epravo.cz/top/soudni-rozhodnuti/mareni-vykonu-uredniho-rozhodnuti-55021.html>.

[3] Doprava Logistika Profi: *Trestné činy v dopravě*. Dostupné z: <https://www.dlprofi.cz/33/trestne-ciny-v-provozu-na-pozemnich-komunikacich-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EqOxEdsjOd4afNqLXY-Ot0k/>. [online]. [cit. 2023-01-10].

[4] 1. první zdravotní: Jak probíhá šetření dopravní nehody? Dostupné z: <https://www.1zdravotni.cz/cs/jak-probiha-setreni-dopravni-nehody/>. [online]. [cit. 2023-01-12]

[5] Policejní prezidium: *ŘSDP – statistika*. <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>. [online]. [cit. 2023-01-25].

[6] Policejní prezidium: *ŘSDP – statistika*. <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>. [online]. [cit. 2023-01-25].

[7] Ročenka nehodovosti. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [online]. [cit. 2023-01-29].