

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**TRESTNĚPRÁVNÍ ASPEKTY SILNIČNÍ DOPRAVNÍ  
NEHODOVOSTI V RÁMCI TERITORIÁLNÍHO ÚZEMÍ  
KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE SE ZAMĚŘENÍM NA  
SMRTELNÉ DOPRAVNÍ NEHODY**

**Autor práce:** Michal Souček, DiS.  
**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě  
**Forma studia:** Kombinovaná  
**Vedoucí práce:** Mgr. Bc. Josef Kříha  
**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Bc. Josefu Kříhovi, za cenné rady, věcné připomínky, metodické vedení a vstřícnost, kterou mi v průběhu zpracování bakalářské práce věnoval.

## ABSTRAKT

SOUČEK, M. *Trestněprávní aspekty silniční dopravní nehodovosti v rámci teritoriálního území Královéhradeckého kraje se zaměřením na smrtelné dopravní nehody : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 59 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Bc. Josef Kříha.

**Klíčová slova:** havárie, silniční dopravní nehoda, smrt, trestné činy při dopravní nehodě, usmrcení,

Bakalářská práce (dále jen „práce“) formou teoretického vhledu vymezuje specifika poukazované trestné činnosti páchané na území České republiky v souvislosti se silniční dopravou, končící smrtí jejich účastníků. Teoretická část práce je obohacena o kvantitativní výstupy zaměřené na smrtelné dopravní nehody v rámci teritoriálního území Královéhradeckého kraje. Charakterizuje trestné činy spáchané při provozu na pozemních komunikacích končících dopravní nehodou a smrtí alespoň jednoho z účastníků silniční dopravy. Přestože se jedná o trestnou činnost končící smrtí lidské bytosti, tedy jsou způsobeny fatální následky, jde obvykle o trestné činy ve formě nedbalostního jednání.

Závěrečná část práce je obohacena o kvantitativní výzkumné ukazatele demonstrující právní kvalifikaci zkoumané trestné činnosti, a to od počátku trestního řízení, kdy jsou zahájeny úkony trestního řízení, přes zahájení trestního stíhání či případné odložení věci, až po pravomocné rozhodnutí věcně a místně příslušného státního zástupce nebo soudu. Zkoumaná oblast je vymezena teritoriálním územím Královéhradeckého kraje, kdy statistická data jsou čerpána z informačního systému Evidence trestního řízení (dále jen „ETŘ“) vedeného Policií České republiky Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje.

## ABSTRACT

SOUČEK, M. *Criminal Law Aspects of Traffic Accident Frequency in the Territory of Hradec Králové Region, Focused on the Fatal Accidents* : Bachelor thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 59 p. Supervisor : Mgr. Bc. Josef Kříha

**Key words:** crash, traffic accident, death, crimes in traffic accident, kill

The bachelor's thesis in the form of the theoretical insight delimits the specifications of the referred crime committed in the territory of the Czech Republic in connection with the road traffic, resulting in death of its participants. The theoretical part of the bachelor's thesis is enriched with the quantity outputs focused on fatal car accidents in the territorial area of Hradec Králové Region. Thus, it characterizes crimes committed during the road traffic resulting in the death of at least one of the participants. Despite the fact that it is a crime with the death of a human being (that is fatal consequences), vast majority of these cases are considered to be crimes caused by negligence.

The final part of this thesis is enhanced with quantity research indicators demonstrating the legal qualification of the investigated criminal act during the entire criminal proceedings: starting with the initiation of the legal acts of criminal proceedings, continued with the initiation of the criminal prosecution, or postponing the case, ending with the final and conclusive decision of the public prosecutor or the appropriate court of justice. The subject of this thesis is the territory of Hradec Králové Region, the statistical data being generated from the information systems of Evidence of the Criminal Proceedings Register kept with the the Police of the Czech Republic, the Regional Directorate of the Hradec Kralove Region Police.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
<b>1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> .....	<b>9</b>
<b>2 DEFINICE ZÁKLADNÍCH POJMŮ</b> .....	<b>11</b>
2.1 Trestný čin .....	11
2.2 Doprava .....	12
2.2.1 Silniční doprava a její právní aspekty .....	13
2.3 Dopravní nehoda .....	14
2.3.1 Silniční dopravní nehoda .....	15
2.4 Smrt člověka .....	16
<b>3 VYMEZENÍ TRESTNÝCH ČINŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ</b> .....	<b>18</b>
<b>4 KOMENTÁŘE SMRTELNÝCH TRESTNÝCH ČINŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ</b> .....	<b>20</b>
4.1 Vražda § 140 .....	20
4.2 Zabití § 141 .....	23
4.3 Usmrcení z nedbalosti § 143 .....	26
4.4 Účast na sebevraždě § 144 .....	32
4.5 Těžké ublížení na zdraví § 145 .....	34
4.6 Ublížení na zdraví § 146 .....	35
4.7 Ublížení na zdraví z omluvitelné pohnutky § 146a .....	36
4.8 Obecné ohrožení § 272 .....	37
4.9 Obecné ohrožení z nedbalosti § 273 .....	38
4.10 Teroristický útok § 311 .....	40
4.11 Teror § 312 .....	41
4.12 Úmrtí v silniční dopravě bez trestnosti .....	42
<b>5 STATISTIKA SMRTELNÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD</b> .....	<b>44</b>
<b>6 KASUISTIKA SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD KONČÍCÍCH SMRTÍ</b>	<b>47</b>
6.1 Tragickou havárii přežil pouze řidič .....	47
6.2 Podezření z vraždy .....	48
6.3 Vražedkyně Olga Hepnarová .....	50
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>51</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>53</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK</b> .....	<b>55</b>
<b>SEZNAM TABULEK A GRAFŮ</b> .....	<b>56</b>
<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>57</b>

## ÚVOD

Od samého počátku existence a v zájmu vlastní evoluce museli lidé, mimo jiné, hledat a dále rozvíjet své schopnosti v oblasti dopravy. Tato byla nezbytná k přemísťování sebe sama, svých potomků, přes transport potravin, surovin i vlastních výtěžků.

S vývojem lidské společnosti se paralelně zvyšuje rozmach dopravních prostředků a zákonitě i kvalita a rozsah dopravní infrastruktury. Ve spojitosti s tím musela nutně vzniknout právní úprava, která stanovuje podmínky a pravidla pro konstrukci a bezpečnost dopravních prostředků, dopravních cest, ale i pravidel provozu na jednotlivých dopravních cestách. I tato sféra se stále rozvíjí v závislosti na množství a druhu dopravy. Stále tedy přibývají nová dopravní značení a různá dopravní zařízení, kdy i předpisy pro provoz a výstavbu dopravních cest se přizpůsobují vývoji dopravních prostředků, novým technologiím, ale i hustotě provozu.

Předmětem „práce“ je legislativní vzhled do problematiky smrtelných silničních dopravních nehod vymezující specifikaci trestněprávních hledisek s kvantitativním zaměřením na teritoriální území Královéhradeckého kraje v letech 2010 až 2015. S rozmachem silniční dopravy a dopravní infrastruktury se zvyšuje počet přepravovaných osob a nákladu. Přes rozmach mnoha pasivních a aktivních bezpečnostních prvků v dopravních prostředcích a cestách, je stále hlavním faktorem, ovlivňujícím bezpečnost dopravy, především sám člověk. Do současné doby se společnosti nepodařilo v tomto ohledu vyvinout technologie, které by předčily lidský mozek a plně jej zastoupily při řízení dopravních prostředků. Člověk, jako kterýkoliv jiný tvor na této planetě, není neomylný a sebelepší dopravní infrastruktura, dopravní prostředek a pravidla silničního provozu nemohou plně zabránit dopravní nehodě a smrti jejího účastníka. Znamé přísloví „Nehoda není náhoda.“ není daleko od pravdy.

V silniční dopravě je velké množství aspektů a podnětů, které musí, nebo by měl, její účastník vnímat, obvykle ve velice krátkém časovém úseku zpracovat, vyhodnotit a rozhodnout se, jak na nečekaně vzniklou situaci reagovat. Není proto neobvyklé, že ze strany účastníka silniční dopravy dojde k pochybení, jehož následkem je dopravní nehoda. Pokud dojde při takové dopravní nehodě k usmrcení účastníka silničního provozu, obvykle se jedná o spáchání trestného činu, který je kvalifikován dle platné trestně právní úpravy.

Smrtelné dopravní nehody vzhledem ke svým fatálním následkům jsou stále aktuálním tématem pro širokou škálu lidských činností. Proto i náhled na trestně právní aspekty takovýchto smrtelných událostí v silničním provozu je neméně důležitým přínosem pro jejich předcházení.



# 1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem práce je formou analyticko-syntetického vhledu objasnit v optice „de lege lata“ stav účinné právní úpravy zkoumané problematiky smrtelných silničních dopravních nehod. V rámci prvotní části práce jsou rámcově vymezena základní pojmosloví a východiska zkoumané oblasti, např. co je trestným činem a jeho další dělení, ale i význam dalších pojmů, jakými jsou doprava, silniční doprava a smrt člověka. Věcná část bakalářské práce reflektuje trestně právními aspekty smrtelných silničních dopravních nehod. Posuzuje, do jaké míry se jedná o nedbalostní trestné činy, úmyslné trestné činy, případně o jednání, která nezakládají trestní odpovědnost žádného z účastníků. S podporou výkladů a judikatury k současně účinné právní úpravě trestního zákoníku následuje výčet a výklad veškerých možných trestných činů končících smrtí člověka, kterých se lze teoreticky v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích dopustit. Smrtelná silniční dopravní nehoda však vždy nemusí být spáchána trestným činem.

Vedlejším cílem bakalářské práce je obohacení teoretické části bakalářské práce o užité kvantitativní údaje vymezené teritoriálním územím Královéhradeckého kraje, které názorně vyjádří míru zastoupení jednotlivých trestných činů ve zkoumané oblasti. Pro vlastní zkoumání je vymezeno určující šestileté období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2015, neboť by se zpravidla již v současné době mělo jednat o pravomocně ukončená trestní řízení.

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky každoročně vydává velice detailní a rozsáhlé statistické údaje o vývoji nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za právě uplynulý kalendářní rok.<sup>1</sup> Přehled silničních dopravních nehod z trestněprávního hlediska, tedy z pohledu právní kvalifikace jednání jejich pachatelů, však chybí, ač pro prevenci tohoto typu kriminality je jistě neméně důležitý. Stejně tak statistika trestných činů vedená Policejním prezidiem České republiky nijak nerozlišuje jednotlivé trestné činy spáchané v silniční dopravě. Taková jednání jsou vedena pod jednou takticko-statistickou klasifikací, nikoliv dle právní kvalifikace jednání pachatele. Pokud by dopravní nehodou byl například spáchán trestný čin vražda ve smyslu ustanovení § 140 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**trestní**

---

<sup>1</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, POLICEJNÍ PREZIDIUM, Statistika nehodovosti [online]. Policie ČR, © 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>

**zákoník“**), toto jednání by bylo takticko-statisticky klasifikováno jako trestný čin vražda a nikoli jako dopravní nehoda, tudíž by ze statistiky trestných činů v silniční dopravě bylo takové jednání vyloučeno. Pro případ, že dopravní nehoda nebyla spáchána trestným činem, tedy věc byla odložena ve smyslu ustanovení § 159a odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů (dále jen **„trestní řád“**), je taková nehoda z databáze logicky vyřazena zcela, neboť se nejedná o trestný čin.

Z důvodu maximální eliminace možného vzniku shora popsaných vad shora poukazovaných statistik, budou při shromažďování kvantitativních údajů nejprve zajištěna data o smrtelných silničních dopravních nehodách z policejních databází evidence silničních dopravních nehod. Následně budou takto opatřená data komparována s policejní databází trestných činů. Z takto zjištěných trestních spisů, budou následně vyhledány právní kvalifikace jednotlivých skutků. S ohledem na možný vývoj právní kvalifikace odvíjející se od opatřování a následného vyhodnocování zajištěných stop a důkazů v průběhu trestního řízení, budou zkoumány právní kvalifikace popsané v Protokolu o zahájení úkonů trestního řízení ve smyslu ustanovení § 158 odst. 3 trestního řádu, následně právní kvalifikace uvedené v Usnesení o zahájení trestního stíhání podle § 160 odst. 1 trestního řádu, případně v Usnesení o odložení věci podle § 159a trestního řádu. Na samotný závěr budou opatřeny právní kvalifikace pravomocných rozhodnutí příslušných soudů.

Samotné zpracování kvantitativních údajů bude pro svoji přehlednost uspořádáno dle kalendářních let jednotlivých skutků, tj. od roku 2010 do roku 2015, dle dokumentů, ze kterých bylo čerpáno, a zvláště dle jednotlivých zkoumaných trestných činů. V případě, že v průběhu prověřování smrtelné dopravní nehody příslušný orgán činný v trestním řízení dospěl k závěru, že smrt nebyla způsobena trestným činem, bude takové zjištění rovněž kvantitativně vyhodnoceno. Stejně tak budou vyhodnoceny případy, kdy zkoumaný trestný čin byl spáchán, ale jeho pachatel zemřel (§ 159a odst. 2 trestního řádu), případně dosud provedeným prověřováním nebyl zjištěn (§ 159a odst. 5 trestního řádu). Na závěr budou zjištěná data za celé zkoumané období sumarizována.

Před samotným závěrem bakalářské práce a zhodnocením výsledků kvantitativního zkoumání, bude bakalářská práce obohacena o kasuistiku vybraných smrtelných silničních dopravních nehod se zaměřením na právní kvalifikaci jednání jejich pachatelů.

## 2 DEFINICE ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Kapitola je věnována výkladu základních pojmů, se kterými je dále pracováno, a to definicím pojmů doprava, dopravní nehoda, co je trestným činem a jak je kvalifikována smrt z pohledu trestního práva.

### 2.1 Trestný čin

Trestným činem je takové protiprávní jednání, které trestní zákoník označuje za trestné, které vykazuje znaky v tomto zákoně uvedené, kdy pro míru společenské škodlivosti takového činu nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu (zásada subsidiarity trestní represe). Definice trestného činu je popsána v ustanovení § 13 trestního zákoníku, kdy trestným činem je takový „protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“<sup>2</sup> Tento pojem dále rozvádí výkladové ustanovení trestního zákoníku v § 111, kdy „trestným činem se rozumí jen čin soudně trestný, a pokud z jednotlivého ustanovení trestního zákona nevyplývá něco jiného, též příprava k trestnému činu, pokus trestného činu, organizátorství, návod a pomoc.“<sup>3</sup>

Úmyslně spáchaným trestním činem je ve smyslu ustanovení § 15 trestního zákoníku, „jestliže pachatel

- a) *chtěl způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, nebo*
- b) *věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobil, byl s tím srozuměn.*

*Srozuměním se rozumí i smíření pachatele s tím, že způsobem uvedeným v trestním zákoně může porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem.“<sup>4</sup>*

Ve smyslu ustanovení § 16 trestního zákoníku je trestný čin spáchán z nedbalosti, „jestliže pachatel

- a) *věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo*

---

<sup>2</sup> PROUZA, D. *Trestní zákoník s judikaturou. 1. Vydání.* Praha, 2010, s. 24.

<sup>3</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník I. § 1 až 139. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1256.

<sup>4</sup> DRAŠTÍK, A. a kolektiv. *Trestní zákoník : komentář I. díl.* Praha, 2015, s. 98.

b) nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

*Trestný čin je spáchán z hrubé nedbalosti, jestliže přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.*<sup>5</sup>

Ve smyslu ustanovení § 14 trestního zákoníku se trestné činy, dle své škodlivosti pro společnost, dále dělí na přečiny a zločiny, případně zvlášť závažné zločiny. Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 1 zákona č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o soudnictví ve věcech mládeže**“), se trestný čin spáchaný mladistvým nazývá proviněním. Bakalářská práce však o jednotlivých jednáních bude hovořit obecně jako o trestných činech.

Co se týká trestných činů spáchaných v silniční dopravě, obvykle se jedná o nedbalostní trestné činy, tedy dle právní terminologie o přečiny. Nelze však vyloučit ani úmyslné trestné činy jako zločiny a zvlášť závažné zločiny, například v podobě vraždy, zabití, obecného ohrožení atp.

## 2.2 Doprava

Dopravu obecně lze specifikovat jako organizovanou činnost člověka za účelem přepravy osob a věcí z jednoho místa na druhé. K tomu se dále přidávají ekonomické a ekologické aspekty, a to jak přepravit nejvíce osob nebo věcí v nejkratším čase co možná nejlevněji. Rozvoj dopravy je tak jedním ze základních rysů současné moderní civilizace.

Dopravu dělíme z mnoha hledisek, a to dle prostředí, ve kterém se uskutečňuje, způsobu a druhu užitého dopravního prostředku, tak i dle účelu zvolené dopravy. Obecně tak dopravu dělíme dle druhu přepravy na dopravu osobní a nákladní. Dále dle způsobu dopravy na dopravu silniční, železniční, leteckou a plavební, dle prostředí ji dělíme na dopravu pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní, a na závěr dle její vzdálenosti a místa na dálkovou, místní, městskou a speciální (např. školní, závodní apod.).<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> FENYK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád průvodce trestněprávními předpisy a judikaturou. 1. díl - Trestní zákoník*. Praha, 2010, s. 75.

<sup>6</sup> CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 19.

### 2.2.1 Silniční doprava a její právní aspekty

Patrně nejdůležitější právní úpravou provozu na pozemních komunikacích na území České republiky je současně účinný zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silničním provozu**“). Předmětem úpravy tohoto zákona je zpracování příslušných předpisů Evropské unie a úprava práv a povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

Neméně důležitou právní úpravou provozu na pozemních komunikacích na území České republiky je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o pozemních komunikacích**“), který upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. Zákon o pozemních komunikacích v ustanovení § 2 definuje pozemní komunikaci jako „*dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“<sup>7</sup> Také se dle tohoto zákona pozemní komunikace dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.<sup>8</sup>

Dalším, neméně důležitým právním předpisem souvisejícím se silniční dopravou, je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „**zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**“), a to registraci vozidel, technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti, práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla, práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí a kontroly technického stavu vozidel v provozu. Tento zákon také upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. Rovněž zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**

<sup>7</sup> ČERNÍKOVÁ, M. a kolektiv. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha, 2015, s. 7.

<sup>8</sup> ČERNÍKOVÁ, M. a kolektiv. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha, 2015, s. 7.

**o silniční dopravě“**), se zabývá provozem dopravy za účelem podnikání, jakož i právem a povinnostmi právnických a fyzických osob s tím spojenými a pravomocemi a působností orgánů státní správy na tomto úseku. Se silniční dopravou jsou dále spojeny další zákony jako například zákon č.168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“**) a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti“**).

### 2.3 Dopravní nehoda

Obecně lze dopravní nehodu definovat jako událost v dopravě, při které dojde k havárii nebo srážce dopravního prostředku a k usmrcení nebo ke zranění osoby, ke škodě na majetku nebo jinému, zvláště závažnému následku v přímé souvislosti s provozem dopravního prostředku při jeho pohybu na dopravní cestě. Dopravní nehody lze dále rozdělit do kategorií dle druhu dopravní cesty, na které k dopravní nehodě došlo, případně dle zákona nebo právní normy, která bezpečnost té dané dopravní cesty upravuje. Dle dopravní cesty dělíme dopravní nehody na silniční, železniční, letecké a plavební.

Dále lze také dopravní nehody členit dle výše způsobené škody, povahy a závažnosti jejich následků. Například v případě silničních dopravních nehod se může jednat o dopravní nehody bez následků na životě a zdraví, se škodou na majetku nepřevyšující 100 tis. Kč, kdy tyto není nutno hlásit Policii ČR. Může se ale jednat také o dopravní nehody s lehkým nebo těžkým zraněním, a o nehody s následkem smrti.

Veškeré, výše uvedené kategorie dopravních nehod mají společné tři základní znaky:

- *„nepředvídanost, ale zpravidla předvídatelnost události,*
- *vztah dopravní nehody k dopravní cestě,*
- *následek v podobě způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku, případně jiný, zvláště závažný následek.“<sup>9</sup>*

Z teoretického hlediska lze předvídatelnost události rozčlenit do dvou základních rovin, a to jako předvídaní reálné a předvídaní abstraktní.

---

<sup>9</sup> CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 17.

Předvídání reálné lze klasifikovat jako předvídání konkrétní události, k jejímuž průběhu s vysokou mírou pravděpodobnosti dojde. Například s vysokou mírou pravděpodobnosti lze předvídat vznik silniční dopravní nehody, kdy řidič motorového vozidla nepřiměřenou a riskantní jízdou na frekventované a kluzké vozovce předjíždí v nepřehledné zatáčce jiná vozidla. Může se však také jednat o na první pohled méně závažné jednání řidiče motorového vozidla, jako je například jízda křižovatkou na červenou.<sup>10</sup>

Předvídání abstraktní lze vyjádřit jako událost, která může teoreticky nastat za předpokladu, že dojde k naplnění řady souvisejících příčin a podmínek, kdy však pravděpodobnost jejího vzniku je velmi malá. Například v silniční dopravě je vysoce nepravděpodobné, ne však nemožné, aby se na dálnici mimo obec pohyboval domácí skot, nebo v nočních hodinách na komunikaci mimo zastavěnou část v jízdním pruhu ležela osoba. Pokud by takovéto situace řidič předvídal, nemohl by v žádném případě jet maximální povolenou rychlostí.<sup>11</sup>

Vztah dopravní nehody k dopravní cestě je vyjádřen pohybem dopravního prostředku (subjektů a objektů dopravy) po té které dopravní cestě, například pohyb motorového vozidla po dálnici, silnici a pozemní komunikaci (místní, účelové), drážní vozidlo po železniční trati atp.<sup>12</sup>

Předmětem bakalářské práce je specifikace trestných činů s následkem smrti souvisejících se silniční dopravou, a proto se dále bude věnovat výhradně odvětví dopravy silniční.

### **2.3.1 Silniční dopravní nehoda**

Silniční dopravní nehoda je definována v ustanovení § 47 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, takto: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci, a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“<sup>13</sup> Z uvedeného vyplývá, že se jedná o úzce vymezenou událost, ke které může dojít pouze na pozemní komunikaci, nebo která byla na pozemní komunikaci započata. Pojem silniční dopravní

<sup>10</sup> CHMELÍK J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 17.

<sup>11</sup> CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 17.

<sup>12</sup> CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň, 2009, s. 18.

<sup>13</sup> KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : komentář. 2. Vydání*. Praha, 2011, s. 118.

nehoda má více významů, kdy se může jednat jak o střet dvou nebo více dopravních prostředků, střet dopravního prostředku s pevnou překážkou, střet s ostatními účastníky silničního provozu, například chodci, tak i o pouhé vyjetí dopravního prostředku z pozemní komunikace, při kterém dojde v souvislosti s pohybem dopravního prostředku k usmrcení nebo ublížení na zdraví nebo škodě na majetku. Ke škodě nemusí dojít pouze na dopravním prostředku, ale i na pozemní komunikaci, dopravním zařízení, případně na ostatních objektech v okolí pozemní komunikace. Aby se jednalo o dopravní nehodu, musí se vždy jednat o událost v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Je tedy vyloučeno, aby se jednalo o dopravní nehodu například v zimním období při pádu zmrzlého sněhu na střechu odstaveného vozidla na komunikaci. Tento zákon mimo jiné dále stanoví, za jakých podmínek je účastník silniční dopravní nehody povinen tuto oznámit policistovi, tedy kdy je Policie České republiky povinna silniční dopravní nehodu šetřit.

## 2.4 Smrt člověka

Pojem smrti je na základě současné lékařské vědy vykládán jako biologická smrt mozku (cerebrální smrt), kdy se jedná o takový stav organismu, u kterého je obnovení veškerých životních funkcí a návrat do života již vyloučen. Z pohledu trestního práva je smrt mozku rozhodující v případech, kdy jsou základní životní funkce jako dýchání nebo krevní oběh udržovány uměle. Za smrt mozku je považována ireverzibilní ztráta funkce celého mozku, včetně mozkového kmene.<sup>14</sup>

Smrt (*exitus letalis*) dělíme na dvě základní kategorie, a to smrt přirozenou a smrt násilnou. Pod pojmem smrt přirozená si lze představit smrt nenásilnou, zapříčiněnou vnitřními vlivy, tedy z chorobných příčin. Taková smrt může nastat náhle, neočekávaně nebo očekávaně. Ze soudnělékařského hlediska je v ostrém protikladu ke smrti přirozené smrt násilná. Takovou smrtí je každá smrt, která je podmíněna nebo spolupodmíněna vnějšími nepříznivými vlivy, a to fyzikálními, chemickými či jinými. Taková smrt může být, ale také nemusí být, spáchána trestným činem. Proto v případě, kdy lékař zjistí smrt násilnou, je nutno prověřit další okolnosti smrti, a to zejména zda se jednalo o náhodu, sebevraždu nebo smrt způsobenou jednáním jiné osoby. V případě zjištění, že smrt byla způsobena jednáním jiné osoby, jedná se o trestný čin, kdy je nutno vyšetřit a následně prokázat, zda se jednalo o úmyslné či nedbalostní jednání

---

<sup>14</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1460.



pachatele. V takovém případě rozhodnutí přísluší v první řadě Policii ČR a následně ostatním orgánům činným v trestním řízení, kterými jsou státní zastupitelství a soudy.<sup>15</sup>

Z hlediska smrtelných silničních dopravních nehod se obvykle jedná o smrt násilnou, která může být způsobena jak jednáním jiné osoby, tak sebevraždou, ale i náhodou. Není však naprostou výjimkou ani smrt přirozená. V těchto případech však není smrt člověka následkem dopravní nehody, jak je to obvyklé u smrti násilné, ale její příčinou. Pokud by řidič vozidla za jízdy z chorobných příčin zemřel a následkem toho by „neřízené“ vozidlo způsobilo dopravní nehodu, při které by zemřela případně i další osoba, nejedná se o trestný čin. Stejně by to bylo v případě řidiče v bezvědomí. Řidič, který za jízdy zemřel, nebo byl v době dopravní nehody nezaviněně v bezvědomí, není trestně odpovědný, neboť nebyl schopen své jednání a chování vnímat a jakkoliv ovládat.

Z medicínského hlediska dále rozeznáváme tyto etapy smrti:

- **Klinická (částečná) smrt** – nastává okamžikem zástavy srdeční činnosti a dýchání, kdy se za určitých příznivých okolností jedná o zvrtný stav,
- **Smrt mozku (smrt individua)** – nastává v průměru po 6 minutách klinické smrti, přičemž z důvodu nedostatku kyslíku dochází k nevratnému poškození mozku,
- **Smrt biologická** – z biologického hlediska nedochází k zástavě všech funkcí organismu, kdy si některé orgány, svalstvo a buňky po určitou dobu izolovaně zachovávají některé ze svých funkcí. Po vymizení i těchto projevů se hovoří o totální smrti.<sup>16</sup>

V případě silničních dopravních nehod je předpoklad, že poškozenému bude podána neodkladná resuscitační péče, a to jak laická, tak odborná. V takovýchto případech je okamžikem smrti doba ukončení resuscitace, kdy je třeba vyvíjet snahu o obnovu spontánního krevního oběhu nejméně po dobu 30 minut. V případě odborné resuscitace za využití moderních lékařských přístrojů lze konstatovat smrt, pokud při odpovídající resuscitaci nevykazuje EKG déle jak 10 minut komorovou aktivitu. Konstatovat smrt člověka a stanovit její dobu může pouze lékař.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> VOREL, F. a kolektiv. *Soudní lékařství*. Praha, 1999, s. 23 – 24.

<sup>16</sup> SOKOL, M. a kolektiv. *Soudní lékařství pro policisty*. Praha, 2016, s. 7.

<sup>17</sup> SOKOL, M. a kolektiv. *Soudní lékařství pro policisty*. Praha, 2016, s. 8.

### 3 VYMEZENÍ TRESTNÝCH ČINŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

V souvislosti s mírou škodlivosti následků silničních dopravních nehod vznikají různé druhy právní odpovědnosti. Mezi nejhojnější lze považovat správní odpovědnost za přestupky a trestně právní odpovědnost za trestné činy. Může se však jednat i o další soukromoprávní typy odpovědnosti jako například pracovněprávní odpovědnost (zaměstnanci), smluvní odpovědnost (plnění na základě pojistné smlouvy), občanskoprávní odpovědnost (obecná odpovědnost za škodu), případně o odpovědnost obchodněprávní.<sup>18</sup>

Trestná činnost v silniční dopravě je vůči ostatním trestným činům úzce spjata s protiprávním jednáním spáchaným při provozu na pozemních komunikacích se zákonem vymezenou společenskou škodlivostí. Příslušné ustanovení zvláštní části trestního zákoníku nemusí výslovně vyžadovat souvislost trestného činu se silniční dopravou. Tak lze užít shodnou právní kvalifikaci jednání pachatele v jiných odvětvích dopravy či oblastech lidských činností.

Z jednání, které zákonitě předchází silniční dopravní nehodě, takřka vždy vzniká právní odpovědnost subjektů, kterými jsou zpravidla fyzické osoby účastníci se silničního provozu.<sup>19</sup> Jedná se tedy nejen o řidiče motorových vozidel, ale i o řidiče nemotorových vozidel, chodce a další účastníky, kteří se jiným způsobem účastní silničního provozu. Může se tak jednat například o automechanika, který zanedbal své povinnosti, následkem čehož došlo k technické závadě na vozidle, která zapříčinila dopravní nehodu.

Mezi typické nedbalostní trestné činy v silniční dopravě řadíme například těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku, ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku a poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 trestního zákoníku.

K úmyslným trestným činům v oblasti dopravy řadíme například neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku, neoprávněné užívání cizí věci podle § 207 trestního zákoníku, ohrožení pod vlivem návykové látky

---

<sup>18</sup> HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 131.

<sup>19</sup> HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha, 2012, s. 131.

podle § 274 trestního zákoníku, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku a opilství podle § 360 trestního zákoníku.

Výše nastíněné trestné činy v silniční dopravě nejsou jedinými trestnými činy, se kterými se lze v souvislosti s provozem vozidla na pozemních komunikacích setkat. Stejně dobře může být vozidla užito jako prostředku útoku při trestném činu pojistný podvod podle § 210 trestního zákoníku. Dále tak lze vozidla užít jako hmotný předmět útoku, případně i jako samotný útočný předmět, při trestném činu poškození cizí věci podle § 228 trestního zákoníku. Těchto skutků se může pachatel dopustit i ve stádiu pokusu, kdy není bezpodmínečně nutné, aby byl takový trestný čin dokonán.

Na samotný závěr výčtu trestných činů, které se mohou při silničních dopravních nehodách vyskytnout, je nutno uvést trestné činy, jež mají fatální následky pro lidský život, neboť jsou hlavním tématem práce. V takto vymezené oblasti se dle současné právní úpravy může teoreticky jednat o trestné činy vražda podle § 140 trestního zákoníku, zabití podle § 141 trestního zákoníku, dále usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku, účast na sebevraždě podle § 144 trestního zákoníku, těžké ublížení na zdraví podle § 145 odst. 3 trestního zákoníku, ublížení na zdraví podle § 146 odst. 4 trestního zákoníku, ublížení na zdraví z omluvitelné pohnutky podle § 146a odst. 5 trestního zákoníku, obecné ohrožení podle § 272 odst. 2 písm. d) a odst. 3 písm. a) trestního zákoníku, obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 3 písm. a), odst. 4 trestního zákoníku, ale i teroristický útok podle § 311 odst. 3 písm. b) trestního zákoníku a teror podle § 312 trestního zákoníku. Mezi těmito úzce vymezenými trestnými činy je nejrozšířenějším trestným činem v silniční dopravě usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku, neboť obvykle k usmrcení účastníka silničního provozu dochází při nedbalostním jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Trestné činy proti životu a zdraví jsou v trestním zákoníku zařazeny zcela na počátek výčtu veškerých trestných činů, tedy na úplný začátek zvláštní části tohoto zákona. Z toho plyne, že sám tvůrce trestního zákoníku považuje ochranu života a zdraví v současné společnosti za nejdůležitější. S tímto přístupem se nelze než ztotožnit. Smrt člověka, jakož i smrt jiné živé bytosti na tomto světě, je fatální a nevratnou událostí, kterou již nelze žádným způsobem zvrátit, jakkoliv odčinit či napravit. Jedná se o nevratnou skutečnost, kterou je možno pouze přijmout, smířit se s ní, případně naučit se s ní žít.

## 4 KOMENTÁŘE SMRTELNÝCH TRESTNÝCH ČINŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Kapitola se věnuje výčtu a komentáři možných trestných činů v silniční dopravě končících smrtí při silniční dopravní nehodě. Z velké části se tedy jedná o práci s komentáři vybraných trestných činů, které je možno přiřadit do problematiky smrtelných silničních dopravních nehod. Společným znakem takto vymezených trestných činů je smrt člověka způsobená v souvislosti se silniční dopravou, které se však od sebe odlišují pohnutkou jejich pachatele, s čímž je i spojena výše trestní sazby za takové jednání.

### 4.1 Vražda § 140

Vražda je nejtěžším trestným činem proti životu člověka, a proto jej současné (nové) pojetí trestního práva řadí na samý počátek výčtu veškerých trestných činů ve zvláštní části a to pod § 140 trestního zákoníku. Již základní skutková podstata tohoto trestného činu umožňuje uložit trest odnětí svobody na deset až osmnáct let.<sup>20</sup>

Toto ustanovení rozlišuje celkem tři případy úmyslného usmrcení člověka, a to vraždu prostou (§ 140 odst. 1), vraždu kvalifikovanou (§ 140 odst. 2), kdy se jedná o vraždu s rozmyslem nebo po předchozím uvážení, a vraždu za zvlášť přitěžujících okolností (§ 140 odst. 3), kde zákonodárce požaduje zvláštních kvalifikačních okolností v zákoně taxativně vymezených.<sup>21</sup>

Základní skutkovou podstatou tohoto trestného činu je úmyslné usmrcení člověka, kdy pachatelem může být kterákoliv fyzická osoba, nikoliv však osoba právnická. Objektivní stránkou tohoto trestného činu je usmrcení člověka, kterým se rozumí jakékoliv zbavení jeho života. Není důležité, jakých prostředků bylo při tomto jednání použito, tedy zda šlo o jednání jednorázové nebo o jednání postupné a dlouhodobé. Z pohledu silničních dopravních nehod se ovšem bude zpravidla jednat o variantu jednorázovou. Vraždu lze spáchat jak konáním, tak opomenutím takového konání, k němuž byl pachatel podle okolností a svých poměrů povinen. Za opomenutí, které je postaveno na roveň konání, se považuje, jestliže někdo nevykonal to, co bylo jeho právní povinností. Pro takové opomenutí nepostačuje porušení povinnosti

<sup>20</sup> FENYK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád průvodce trestněprávními předpisy a judikaturou. 1. díl - Trestní zákoník*. Praha, 2010, s. 505.

<sup>21</sup> JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 6. Vydání*. Praha, 2016, s. 197 – 198.

vyplývající pouze z morálních pravidel. V trestněprávní rovině se musí jednat o opomenutí zvláštní povinnosti, kde společnost s konáním určité osoby předem počítá a spoléhá na ni, a proto ji stanoví jako povinnost právní. Zvláštní povinnost konat je nutné odlišovat od obecné povinnosti konat, kterou stanoví trestní zákoník (např. obecné neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku). Takové opomenutí konání ve smyslu vraždy v silniční dopravě je pro mě nepředstavitelné a domnívám se, že je v běžném životě i nereálné. Porušení obecné povinnosti nezakládá trestní odpovědnost za následek tím způsobený, a to ani v případě, kdy by jej povinný zamýšlel způsobit. V takovém případě povinný odpovídá pouze za porušení příslušné obecné povinnosti. Se zřetelem na škodlivý následek přichází v úvahu jen opomenutí takového konání, které by v případě provedení škodlivý následek odvrátilo.<sup>22</sup>

Subjektivní stránkou trestného činu vraždy je úmysl pachatele být eventuální, směřující k usmrcení člověka. Pokud však pachatel jednal v úmyslu ohrozit nebo poškodit jiný zájem chráněný trestním zákoníkem a nechtěl způsobit smrt člověka, kdy nevěděl, že takový následek může svým jednáním způsobit, případně to věděl, ale nebyl s tím srozuměn, není trestně odpovědný za trestný čin vraždy. Podle odstavce 1 je postihován pachatel, který úmyslně usmrtí člověka v náhlém hnutí mysli. Může se tak jednat o jednání v afektu nebo v podobném stavu, bez předchozího rozmyslu. Takového jednání se může v souvislosti se silniční dopravní nehodou dopustit například dlužník, který dlouhodobě nemá finanční prostředky na úhradu svých peněžních závazků, který při odjezdu z místa schůzky s věřitelem v rozrušení z „výhružky“, že na něj bude podáno trestní oznámení, se bez předchozího rozmyslu rozhodne věřitele, který se právě pohybuje před jeho vozidlem, tímto srazit a následně jej ještě opakovaně vozidlem přejede. Pokud však pachatel takto jedná s rozmyslem nebo po předchozím uvážení, je postihován podle odstavce 2 tohoto ustanovení s možností uložení vyšší trestní sazby. Jednalo by se tak o stejný případ pouze s tím rozdílem, že by dlužník již na schůzku jel s úmyslem se takového jednání dopustit, a to ještě před vlastní schůzkou, kdy se na takové jednání předem připravil například tím, že vybral a připravil místo k ukrytí těla poškozeného. Pokud by se pachatel takového jednání dopustil v silném rozrušení, strachu, úleku nebo zmatku anebo v důsledku předchozího zavrženíhodného jednání poškozeného (věřitele), jedná se o privilegovanou skutkovou podstatu k trestnému činu vražda, popsanou v ustanovení § 141 trestního zákoníku jako trestný čin zabití.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1462.

<sup>23</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1462 - 1463.

Jestliže pachatel zaútočil na určitou osobu v úmyslu ji usmrtit, ale omylem zasáhl jinou osobu a usmrtil ji, dopustil se ve vztahu k první osobě pokusu trestného činu vraždy a ve vztahu k druhé osobě se dopustil trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku. Takové jednání si lze představit za situace, kdy pachatel měl v úmyslu usmrtit poškozeného tím, že jej vysokou rychlostí vozidlem srazí při jeho chůzi po chodníku, kdy tento však stihne uskočit a dojde k usmrcení jiného chodce. Pokud však pachatel usmrtí jinou osobu, kterou omylem považoval za osobu, kterou chtěl usmrtit, nemá to význam, neboť pravá skutečnost byla v představě pachatele nahrazena stejně významnou skutečností. Takové jednání v silniční dopravě si lze celkem dobře představit jednáním řidiče vozidla, který omylem považuje chodce pohybujícího se po krajnici za osobu, kterou má v úmyslu usmrtit tím, že ji ve velké rychlosti srazí.<sup>24</sup>

Za jeden trestný čin vraždy lze považovat usmrcení dvou nebo více osob, jen pokud k němu došlo jedním jednáním, tedy jedním skutkem. Například jedním jednáním pachatel v úmyslu usmrtit tři osoby současně srazí skupinu osob pohybující se po krajnici a tím je usmrtí.<sup>25</sup>

Vražda nebude patrně obvyklým trestným činem v silniční dopravě. Nelze ji však ve vztahu ke smrtelným silničním dopravním nehodám opomenout. Zjistit a dostatečně prokázat trestný čin vraždy není obvykle snadné. O to složitější je tento trestný čin rozpoznat a dostatečně prokázat při silniční dopravní nehodě, neboť se jedná o oblast, ve které bohužel k usmrcení člověka ne až tak výjimečně dochází. O to snadněji se úmyslné jednání pachatele vraždy v takovýchto případech, bez na první pohled zjevných indicií, vytratí. Za přispění svědků a zejména poškozeného lze jistě o poznání lépe prokázat pokus trestného činu vraždy. Pokud je poškozený alespoň v takovém stavu, aby byl schopen o události vypovídat, může jeho výpověď velice zúžit okruh hledaných relevantních stop vedoucích k odhalení úmyslného jednání pachatele. Jsem přesvědčen, že spáchání vraždy v silniční dopravě spojené se sebevraždou, je prakticky neprokazatelné, pokud pachatel nezanechal o svém záměru nějakou zprávu nebo jinou informaci. Samotnou skutečnost, že pachatel o spáchání takové vraždy a sebevraždy před ostatními osobami hovořil a následně skutečně k takové smrtelné

---

<sup>24</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1463.

<sup>25</sup> JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 6. Vydání.* Praha, 2016, s. 200 – 201.

silniční dopravní nehodě došlo, nelze bez dalších okolností, které takovému jednání nasvědčují, kvalifikovat jako vraždu, případně jako sebevraždu.

## 4.2 Zabití § 141

Trestný čin zabití je v podstatě privilegovanou skutkovou podstatou úmyslného usmrcení, tedy trestného činu vraždy podle § 140 trestního zákoníku. Proto je také v trestním zákoníku uveden ihned za trestným činem vraždy v ustanovení § 141. Trestní zákoník za takové jednání v základní skutkové podstatě umožňuje jeho pachateli uložit trest odnětí svobody v trvání tři až deset let. Tedy s výrazně nižší trestní sazbou než jaká je u základní skutkové podstaty trestného činu vraždy. Trestný čin zabití vyjadřuje menší společenskou škodlivost s ohledem na pohnutku pachatele.<sup>26</sup>

Stejně jako u trestného činu vraždy, je u zabití objektem trestného činu ochrana lidského života, kdy hmotným předmětem útoku je vždy jen živý člověk. I objektivní stránka tohoto trestného činu je shodně charakterizována usmrcením člověka. Oproti trestnému činu vraždy je však u tohoto trestného činu kvalifikovaný subjekt, respektive subjektivní stránka tohoto trestného činu, kdy pachatelem tohoto trestného činu může být pouze osoba v silném rozrušení ze strachu, úleku, zmatku nebo jiného omluvitelného hnutí mysli anebo v důsledku předchozího zavrženíhodného jednání poškozeného. Proto je tento trestný čin úmyslného usmrcení postihován nižší trestní sazbou. Stále se však jedná o úmyslné jednání, byť eventuální. K takové právní kvalifikaci plně postačí pouze zavrženíhodné jednání poškozeného, kdy není vyžadováno současně silné rozrušení pachatele. Obecně se tedy jedná o spontánní smrtící jednání pachatele, který jedná v silném rozrušení nebo na základě psychicky či fyzicky silného jednání poškozeného, a to obvykle vůči pachateli. Vlastní zabití lze spáchat jak konáním, tak i opomenutím takového konání, kdy však takové opomenutí bude vzhledem ke své dikci pouze výjimečné a ve vztahu k silniční dopravě vůbec nezastoupené.<sup>27</sup>

Silné rozrušení je možno chápat jako duševní stav, při němž pachatel vnitřně, a zpravidla i navenek, vykazuje značné emoční vzrušení či neklid ovlivňující jeho další počínání a projevující se v průběhu jeho činu, a to bez ohledu na to, zda se na takovém rozrušení podílí jeho nervová labilita či přímo duševní porucha, anebo je příčinou

<sup>26</sup> JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. 6. Vydání. Praha, 2016, s. 203.

<sup>27</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání*. Praha, 2012, s. 1490 - 1491.

silného rozrušení, jako vlastní strach, úlek, zmatek nebo jiné omluvitelné hnutí mysli. Takové silné rozrušení může u pachatele nastat postupně, ale i náhle či prudce. Silné rozrušení, jako vystupňovaná emotivní reakce, nemusí nutně ovlivnit přičetnost, ale vždy vede ke značnému zúžení vědomí a oslabení psychických zábran u pachatele, neboť ovlivňuje jeho schopnost racionálně uvažovat. Musí se však jednat o lidsky pochopitelnou reakci na některý v zákoně uvedený stav, kdy je třeba na pachatele hledět s určitou shovívavostí, což odůvodňuje nižší trestní sazbu takového jednání. V žádném případě se však nemůže jednat o čin zcela ospravedlnitelný, neboť se stále jedná o úmyslný trestný čin s kvalifikovanou subjektivní stránkou trestného činu usmrcení. Do jisté míry se tedy musí jednat o omluvitelná hnutí mysli v návaznosti na podnět mimořádné závažnosti a intenzity, kdy musí dojít k silnému rozrušení pachatele. Jiné omluvitelné hnutí mysli lze dobře spatřovat například v soucitu, žalu, smutku, zoufalství z neřešitelné situace a tak podobně. Na druhé straně mezi silné rozrušení ve smyslu ustanovení § 141 odst. 1 trestního zákoníku nelze řadit například vztek nebo hněv pachatele zapříčiněný jeho nevolí se podrobit platnému znění zákona.<sup>28</sup> Takové chování pachatele v silniční dopravě by mohlo nastat například za situace, kdy je jako řidič motorového vozidla předepsaným pokynem policisty vyzván k zastavení vozidla, kdy však toto odmítá, neboť je pod vlivem alkoholu či řídí vozidlo, ač mu byl pravomocně vysloven zákaz řízení motorových vozidel, a hrozí mu tak postih za přestupek nebo trestný čin, kdy policistu úmyslně vozidlem srazí a usmrtí. V takových případech by se jednalo o trestný čin vraždy podle § 140 trestního zákoníku.

Pod zavrženíhodným jednáním poškozeného si lze představit například poškozeného, který pachatele dlouhodobě fyzicky, psychicky, sexuálně nebo jinak týral. Stejně tak se může jednat o jednorázové jednání poškozeného požadované intenzity ve formě útoku nebo vyvolání nebezpečí směřujícího vůči zájmům chráněným trestním zákonem. Běžné verbální útoky, jako jsou nadávky, spílání, zneuctění a tak podobně, nebo obvyklé fyzické napadání a spory jako například strkanice, povalení na zem a políčky ze strany poškozeného, nelze považovat za zavrženíhodné jednání ve smyslu ustanovení § 141 odst. 1 trestního zákoníku.<sup>29</sup> V silniční dopravě si pod takovým jednáním lze dobře představit například mediálně známé „vybrždování“, tedy náhlé, nečekané a jakkoliv neodůvodněné brzdění před jiným vozidlem, bezdůvodně pomalá jízda, případně různé hanlivé posunky a tak podobně.

---

<sup>28</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1491.

<sup>29</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1492.



Vzhledem ke skutečnosti, že mezi zavrženíhodným jednáním poškozeného a úmyslným jednáním pachatele trestného činu zabití musí být dána zřejmá a nezpochybnitelná příčinná souvislost (kauzální nexus), musí být provokující jednání poškozeného podstatnou a zásadní pohnutkou pachatele trestného činu zabití. Aby se skutečně jednalo o ospravedlňující pohnutku, nesmí být poškozený pachatelem k takovému zavrženíhodnému jednání vyprovokován.<sup>30</sup> V případě trestného činu zabití při dopravní nehodě se nemusí zákonitě jednat pouze o zavrženíhodné jednání poškozeného související se silniční dopravou. Může se jednat o jakékoliv takové jednání nesouvisející se silniční dopravou, které je však v příčinné souvislosti s usmrcením poškozeného při dopravní nehodě.

Ke spáchání trestného činu zabití v souvislosti se silniční dopravní nehodou by mohlo dojít například bezprostředním jednáním znásilňované stopařky, které se podařilo útočnickovi vymanit a v tak způsobeném silném rozrušení, v úmyslu útočníka zabít, jej srazí na pozemní komunikaci a opakovaně koly vozidla přejede, aby mu tak zamezila v pokračování v útoku.

S ohledem na povahu spáchání zabití na dvou nebo více osobách je třeba, aby pachatel o takové skutečnosti věděl a byl s tím alespoň ve smyslu § 15 odst. 1 písm. b), odst. 2 trestního zákoníku srozuměn, neboť jinak by nemohlo jít o úmyslné usmrcení dvou nebo více osob. Takové jednání si lze představit například ve výše popsaném případě, kdy by se jednalo o dva nebo více útočníků sexuálního napadení stopařky. Takové jednání je však spíše hypotetické.

Podobně jako trestný čin vraždy je trestný čin zabití v souvislosti se silniční dopravou možný a proveditelný, kdy vozidlo je i zde užito jako nástroj k usmrcení jiné osoby, tedy jako zbraň. Stejně jako u trestného činu vraždy není vždy jednoduché bez dalších zjištění tento trestný čin při silniční dopravní nehodě odlišit od nedbalostního trestného činu usmrcení z nedbalosti. Opakované přejetí poškozeného koly vozidla je právě situace, která již naznačuje, že se nemusí jednat o nedbalostní jednání pachatele, ale úmysl. Avšak ani tato skutečnost jednoznačně nenasvědčuje spáchání trestného činu zabití případně vraždy. I pachatel nedbalostního trestného činu, například trestného činu usmrcení z nedbalosti, může po dopravní nehodě jednat v silném rozrušení, kdy po sražení a přejetí poškozeného zařadí zpětný rychlostní stupeň a poškozeného znovu přejede.

---

<sup>30</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1493.

### 4.3 Usmrcení z nedbalosti § 143

Patrně nejvíce zastoupeným smrtelným trestným činem v silniční dopravě je právě trestný čin usmrcení z nedbalosti. V trestním zákoníku je uveden pod ustanovením § 143, kdy, jak již z názvu tohoto trestného činu vyplývá, se jedná o nedbalostní jednání pachatele. Trestní zákoník za takové jednání umožňuje pachateli uložit trest odnětí svobody v trvání až tři léta nebo zákaz činnosti u odstavce 1, v odstavci 2 jeden až šest let, v odstavci 3 dvě léta až osm let a v odstavci 4 tři až deset let odnětí svobody.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně lidského života. Jedná se o poruchový trestný čin, a proto pouhé ohrožení života jiného z nedbalosti, byť by smrt hrozila, není tímto trestným činem. Z hlediska jednání jako znaku objektivní stránky jeho skutkové podstaty jej lze spáchat jak konáním, tak i opomenutím ve smyslu § 112 trestního zákoníku. Pachatelem tohoto trestného činu může být pouze fyzická osoba, nikoliv osoba právnická.<sup>31</sup>

Z pohledu subjektivní stránky tohoto trestného činu je vyžadována nedbalost ve smyslu ustanovení § 16 odst. 1 písm. a), b) trestního zákoníku. Zavinění z nedbalosti není vyloučeno spoluzaviněním jiných osob, a to včetně poškozeného. Rozhodným je, zda pachatel věděl nebo vědět mohl a měl, že porušením některého předpisu může způsobit následek uvedený ve zvláštní části trestního zákoníku. Jestliže sice pachatel věděl nebo vědět měl a mohl, že svým jednáním může jinému ublížit na zdraví, nevěděl však, a vzhledem k okolnostem a svým poměrům ani vědět nemusel a nemohl, že takovým jednáním může způsobit smrt, lze jeho jednání, jímž tento následek způsobil, posoudit při porušení důležité povinnosti pouze jako trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku, nikoli však jako tento trestný čin usmrcení z nedbalosti. Může tomu tak být i v případech, kdy důležitou podmínkou smrti poškozeného byla fyzická abnormalita poškozeného, například vrozená vada, pokud tyto okolnosti nebyly zjevné a pachatel je nemohl předpokládat.<sup>32</sup>

*„Hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat, nelze dovozovat pouze hypoteticky, ale je třeba vycházet z objektivních okolností konkrétní dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů. Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního*

<sup>31</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1501.

<sup>32</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1502.

*provozu zde existuje i subjektivní vymezení, jež spočívá v míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem jsou dány současně.*<sup>33</sup>

Jelikož se jedná o trestný čin, který je ve velké míře zastoupen v silniční dopravě, věnuje se tomuto tématu hojně i výklad trestního zákoníku. Spáchání tohoto trestného činu v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s dopravní nehodou se smrtelným následkem. Zavinění musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku tohoto trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem tohoto trestného činu. Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takový příčinný vztah může rozvinout, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí. Například řidič smí jet nejvýše takovou rychlostí, aby byl schopen s přihlédnutím k vlastní brzdě dráze, reakční době a technické prodlevě brzd, bezpečně zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Za škodlivý, smrtelný následek tak odpovídá i osoba, která sama vozidlo neřídila, ale jeho řízení svěřila jiné osobě, o které věděla, že řízení vozidla neovládá, je-li mezi jednáním této osoby a následkem dopravní nehody příčinný vztah. Stejně tak může být postižen ten, který svěřil řízení vozidla osobě, která není v důsledku podnapilosti schopna vozidlo bezpečně ovládat, a právě z tohoto důvodu došlo ke smrtelné dopravní nehodě.<sup>34</sup>

Řidič vozidla, který má přednost v jízdě, není povinen měnit směr nebo rychlost jízdy, jestliže nic nenasvědčuje tomu, že hrozí střet s jiným vozidlem, jehož řidič je povinen mu dát přednost v jízdě. Takovou povinnost zabránit střetu vozidel má jen tehdy, jestliže včas a na dostatečnou vzdálenost zjistí, že řidič vozidla, který mu má dát přednost v jízdě, svou povinnost nesplnil, nebo je zřejmé, že ji nesplní. Jestliže řidič nesprávně reaguje na právě vzniklou nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu porušením jeho pravidel a nezabránil tak dopravní nehodě, ačkoli při správné reakci bylo možné nehodě předejít, lze jej činit za nehodu odpovědným jen tehdy, jestliže mu za volbu nesprávného řešení situace lze přičítat zavinění. I když nehodu spoluzavinil nesprávnou reakcí na vzniklou situaci, nelze zpravidla posuzovat jeho jednání jako porušení důležité povinnosti.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1502.

<sup>34</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1503.

<sup>35</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1503 - 1504.

Ve výkladu k tomuto ustanovení je dále vyjádřena zásada, kdy se řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. Takováto zásada takzvané omezené důvěry v dopravě je uplatňována nejen v dopravě silniční, ale i v ostatních druzích dopravy. Řidič je však zároveň povinen zachovávat patřičnou opatrnost, kdy je též třeba zkoumat jeho zavinění ve formě nesprávné reakce na vzniklou situaci. V této souvislosti je však třeba vždy zvážit, zda správnou reakci na vzniklou situaci nelze přímo vyvodit z pravidel silničního provozu nebo jiných dopravních předpisů. Například jízda vozidla jedoucího v protisměru může být zvláštní okolností, jež opravňuje řidiče, který jede proti tomuto vozidlu ve svém jízdním pruhu, k vybočení od pravého okraje vozovky, popřípadě k vjetí do protisměru. Dále řidič nesmí předjíždět, pokud je již na počátku zřejmé, že nemůže z jakéhokoli důvodu předjíždění dokončit před místem, kde je předjíždění zakázáno, nebo kde začíná podélná souvislá čára, kterou by musel při předjíždění přejet. Řidič, který otevře dveře, aniž by se přesvědčil, zda není právě objížděn jiným účastníkem silničního provozu na pozemních komunikacích, a způsobí tím dopravní nehodu, je za tuto nehodu odpovědný. Skutečnost, že poškozený účastník provozu na pozemních komunikacích nedodržel při objíždění dostatečný boční odstup, a tím tuto dopravní nehodu spoluzavinil, pouze snižuje míru zavinění řidiče stojícího motorového vozidla. Jestliže je příčinou dopravní nehody porucha jednoho z hlavních systémů vozidla, jako je například porucha řízení, podvozku nebo brzdového systému vozidla, je důležité zjistit, zda řidič tohoto vozidla měl a mohl při řádné kontrole a prohlídce takového vozidla před jízdou nebo při ní tuto závadu odhalit ještě před vlastní dopravní nehodou. Z tohoto pohledu je tedy významné, zda se jedná o náhlou poruchu nebo o poruchu, která se postupně rozvíjela a byla případně rozpoznatelná již daleko dříve.<sup>36</sup>

Co se týká tzv. mikrospánku, platí, že „v případech, kdy řidič motorového vozidla uvádí jako příčiny dopravní nehody náhlou krátkodobou ztrátu vědomí nebo bdělosti, je třeba odbornými posudky ze somatických oborů (neurologie, vnitřního lékařství, psychiatrie) objasnit, zda řidič netrpí onemocněním, které může takový stav vyvolat. U osob, u nichž nebylo zjištěno onemocnění vyvolávající poruchu bdělosti nebo vědomí, tedy u osob zdravých, lze objektivně učinit závěr, že osoba si je vědoma

---

<sup>36</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1505.

*příznaků blížícího se spánku a je schopna včas přerušit jízdu nebo učinit vhodná opatření k vyloučení tohoto nežádoucího účinku.*<sup>37</sup>

Pachatelem trestného činu usmrcení z nedbalosti je zpravidla řidič motorového vozidla, ale může se jednat i o řidiče nemotorového vozidla nebo jezdce na zvířeti, případně jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích, jako například chodce nebo průvodce hnaných zvířat, ale také o provozovatele vozidla nebo přepravovanou osobu, případně i osobu, která prováděla například opravu vozidla nebo komunikace. Opravář motorového vozidla je trestně odpovědný za vzniklý následek, jestliže například provedl vadně opravu brzdového systému vozidla, v důsledku čehož došlo při jízdě k selhání brzd a k dopravní nehodě, která měla za následek smrt jiné osoby.<sup>38</sup>

Důležitá povinnost vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložená podle zákona, popsána v § 143 odst. 2 trestního zákoníku, je formulací natolik širokou, že postihuje porušení všech možných důležitých povinností, které mají vztah k ochraně života lidí. Porušení důležité povinnosti nelze spatřovat v jakémkoli porušení předpisů majících vztah k bezpečnosti života a zdraví, ale jen takové povinnosti, jejíž porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život. Mezi porušením takové povinnosti a následkem trestného činu musí být příčinná souvislost.<sup>39</sup>

Výrazným překročením nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci je ve výkladu tohoto trestného činu uváděno překročení rychlosti o více jak 70%, aby se jednalo o porušení důležité povinnosti, neboť takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví. Pokud tedy rychlost jízdy vozidla bude jen o něco málo vyšší, než jaká je v daném místě a době povolená, nejedná se o porušení důležité povinnosti ve smyslu ustanovení § 143 odst. 2 trestního zákoníku.<sup>40</sup>

Pokud při vzniku smrtelného následku spolupůsobilo více faktorů, jako například jednání pachatele a poškozeného, je třeba hodnotit každou příčinu pro vznik následku zvlášť a určit její důležitost pro takový následek, který z jednání pachatele nastal. „*Jednání obviněného, i když je jen jedním z článků řetězu příčin, které způsobily*

<sup>37</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR z 21. 1. 1985 sp. zn. 3 Tz 35/84, publikované pod č. 23/1986 Sb. rozh. tr.

<sup>38</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1505 - 1506.

<sup>39</sup> JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník 2010.* Praha, 2010, s. 206.

<sup>40</sup> JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník 2010.* Praha, 2010, s. 208.

*následek, je příčinou následku i tehdy, kdyby následek nenastal bez dalšího jednání třetí osoby.*<sup>41</sup>

Porušením důležité povinnosti uložené podle zákona, se v praxi rozumí nejen povinnost přímo uložená zákonem, ale i povinnost uložená na základě zákona jiným právním předpisem nebo i konkrétní příkaz, vydaný na základě zákona a způsobem tam uvedeným. Nestačí však porušení jakékoli povinnosti, i když se týká ochrany života člověka, ale musí jít o důležitou povinnost. Proto tedy v porušení jakéhokoliv dopravního předpisu nelze spatřovat porušení důležité povinnosti.<sup>42</sup>

Výčet všech důležitých povinností řidiče v silniční dopravě není možný, neboť význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci. Judikatura uvádí jen některé typické případy, které považuje za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Především se jedná o řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo drog, řízení vozidla bez řidičského oprávnění, dále o již zmíněnou nepřiměřeně rychlou jízdu, nedání přednosti v jízdě, zakázané vjetí na železniční přejezd, předjíždění v místech, kde je to zakázáno, couvání s nákladním automobilem na pozemní komunikaci při nedostatečné přehlednosti bez zajištění náležitě poučené osoby, nesledování technického stavu vozidla a tak podobně. Ve smyslu ustanovení § 143 odst. 2 trestního zákoníku se například může jednat o porušení důležité povinnosti, když motorové vozidlo řídí osoba, která nemá řidičské oprávnění, pro nedostatek zkušeností jede nepřiměřenou rychlostí a nereaguje včas snížením rychlosti na povahu vozovky a vzniklou situaci. Také i jízdu motorovým vozidlem za snížené viditelnosti se silně znečištěným čelním sklem a se silně znečištěnými světlomety, kdy řidič má jen omezený výhled na vozovku, je třeba považovat za porušení důležité povinnosti.<sup>43</sup>

V ustanovení § 143 odst. 3 trestního zákoníku je vyšší trestnost odůvodněna hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických zákonů. Tyto povinnosti musí být v zásadě stanoveny zákony, což navazuje na čl. 2 odst. 4 Ústavy a čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, podle kterého každý může činit, co není zákonem zakázáno a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá. Jiné předpisy vydané na základě zákona

<sup>41</sup> FENYK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád průvodce trestněprávními předpisy a judikaturou. I. díl - Trestní zákoník.* Praha, 2010, s. 533.

<sup>42</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1506.

<sup>43</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1506 – 1507.

a v jeho mezích, jako vládní nařízení, vyhlášky, ale i směrnice, instrukce a podobně, mohou zákonem stanovené zákazy, příkazy a povinnosti konkretizovat a upřesňovat a jen v tomto směru je možno je použít.<sup>44</sup>

Takovým hrubým porušením zákonů je chápáno intenzivní porušení některé zákonné normy nebo norem, které má zpravidla za následek způsobení smrti člověka, přičemž však musí jít o podstatně závažnější porušení předpisů, než je porušení důležité povinnosti ve smyslu ustanovení § 143 odst. 2 trestního zákoníku. Zejména se tedy jedná o případy, při kterých je porušeno více různých norem příslušného dopravního předpisu.<sup>45</sup>

Nedbalost se musí vztahovat nejen k smrtelnému následku, ale i k hrubému porušení zákonů, které trestní zákoník v ustanovení § 143 odst. 3 trestního zákoníku popisuje. Pokud by pachatel způsobil smrtelný následek předpokládaný v ustanovení § 143 odst. 1, 3 trestního zákoníku, přičemž by však nedošlo k hrubému porušení uvedených zákonů, nebo by došlo k hrubému porušení jiných zákonů, které nejsou v tomto ustanovení uvedeny, bylo by třeba jednání pachatele právně kvalifikovat pouze jako trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku, a nikoli podle § 143 odst. 3 trestního zákoníku.<sup>46</sup>

Ve srovnání s trestným činem obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku, jestliže pachatel svým jednáním způsobí obecné ohrožení z nedbalosti, při němž došlo při hrubém porušení vyjmenovaných zákonů k usmrcení nejméně dvou osob, je třeba toto jednání posoudit pouze jako trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 4 trestního zákoníku, nikoli jako trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 4 trestního zákoníku, a proto je také jednočinný souběh těchto trestných činů vyloučen.<sup>47</sup>

Jednočinný souběh trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 písm. a) trestního zákoníku a trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2, popř. odst. 3, 4 trestního zákoníku není vyloučen.<sup>48</sup>

---

<sup>44</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1508.

<sup>45</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1508.

<sup>46</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1509.

<sup>47</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1511.

<sup>48</sup> FENYK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád : průvodce trestněprávními předpisy a judikaturou. 1. díl - Trestní zákoník.* Praha, 2010, s. 540.

Pokud pachatel zavinil dopravní nehodu, při které došlo z nedbalosti ke způsobení smrti, a poté z místa dopravní nehody bez poskytnutí pomoci ujel, dopustí se tak trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku v reálném souběhu s trestným činem neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku.<sup>49</sup>

Z dosud uvedeného je na první pohled zřejmé, jak tenká je z pohledu silničních dopravních nehod hranice mezi trestným činem vraždy podle § 140 trestního zákoníku a trestným činem usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku. Nejzásadnější diferencí mezi oběma trestnými činy je jejich subjektivní stránka, tedy úmysl a nedbalost. Právě při dopravní nehodě není vždy jednoduché tento zásadní, nikoli však na první pohled zjevný rozdíl bezpečně rozlišit a následně i řádně prokázat.

#### **4.4 Účast na sebevraždě § 144**

Nejedná se o typický trestný čin v silniční dopravě končící smrtí při dopravní nehodě, přesto se jedná o trestný čin, v jehož souvislosti může k usmrcení osoby při silniční dopravní nehodě dojít. V trestním zákoníku je tento trestný čin popsán v ustanovení § 144, kdy za takové jednání umožňuje jeho pachateli uložit u základní skutkové podstaty trest odnětí svobody v trvání až tři léta.

Byť se jedná o sociálně-patologický jev, samotná sebevražda není dle současné trestně právní úpravy postižitelná. Ve smyslu ustanovení § 11 odst. 1 písm. e) trestního řádu je mimo jiné trestní stíhání nepřijatelné proti tomu, kdo zemřel. Účast na sebevraždě dle současné trestně právní úpravy však trestná je.

Sebevraždou je chápáno úmyslné usmrcení sebe sama, kdy objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně lidského života před úmyslným jednáním osob, které svým jednáním a chováním přispívají k tomuto sociálně-patologickému jevu.

Objektivní stránkou tohoto trestného činu je účast na sebevraždě buď ve formě návodu, nebo pomoci k sebevraždě. Nejedná se o návod nebo pomoc ve smyslu ustanovení § 24 odst. 1 písm. b), c) trestního zákoníku, neboť pokus sebevraždy ani sebevražda nejsou trestným činem, ale samotné svedení nebo pomáhání k sebevraždě je pachatelstvím ve smyslu ustanovení § 22 trestního zákoníku. Jedná se tedy o samostatný trestný čin, neboť sebevrah se sám trestného činu ani jeho pokusu dopustit nemůže. Na použitých prostředcích nezáleží, kdy k trestnosti pachatele se vyžaduje, aby jiného

---

<sup>49</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1512.



k sebevraždě pohnul nebo jinému k sebevraždě pomáhal. Pohnutím k sebevraždě výklad popisuje jako jakékoli jednání, které je způsobilé v jiném vyvolat rozhodnutí sáhnout si na život. Může se tak jednat například o přemlouvání, poučení o možnosti sebevraždy, ale i schvalování sebevraždy, pokud tím má být vzbuzeno rozhodnutí ke spáchání sebevraždy. Stejně tak se může jednat o špatné zacházení, týrání nebo vyvolávání depresivních stavů v úmyslu pohnutí k sebevraždě. Takovéto chování musí být objektivní příčinou sebevraždy a současně úmyslem ze strany pachatele takto jiného k sebevraždě pohnout.<sup>50</sup>

Pojem „pomáhá“ je ve výkladu popisován jako umožnění nebo usnadnění jinému spáchání sebevraždy, kdy může jít o pomoc fyzickou i psychickou.<sup>51</sup>

K dokonání trestného činu účasti na sebevraždě podle § 144 trestního zákoníku dojde, pokud se sebevrah o sebevraždu alespoň pokusí, tedy alespoň započne uskutečňovat sebevražedné jednání. Musí se však jednat o vážně míněné, nikoli jen demonstrativní jednání.<sup>52</sup>

Z výše uvedeného je patrné, že prostředkem ke spáchání sebevraždy může být právě i silniční dopravní nehoda, ke které byl poškozený pachatelem pohnut nebo mu pachatel k tomuto jednání pomohl. Pokud tedy poškozený k sebevraždě užil silniční dopravní prostředek a tuto spáchal nebo alespoň započal na pozemní komunikaci, jedná se o silniční dopravní nehodu. Takto si lze představit například návod, případně pomoc věřitele životně pojištěnému dlužníkovi, ke spáchání sebevraždy silniční dopravní nehodou, za účelem vyplacení pojistného.

Shodně jako u trestných činů vraždy a zabití je i sebevražda z pohledu smrtelných silničních dopravních nehod velice složitě odhalitelná, neboť v mnoha případech takové jednání možného sebevraha nelze jednoznačně potvrdit či vyloučit. Takzvaný dopis na rozloučenou, nebo jiná obecná informace o pohnutkách sebevraha, nemusí vždy nasvědčovat tomu, že dopravní nehoda byla prostředkem ke spáchání sebevraždy. K takové smrtelné dopravní nehodě může stejně tak dojít náhodně nedbalostním jednáním potencionálního sebevraha. O to hůře by byla účast na takové sebevraždě velmi těžce prokazatelná. Například sebevražda oběšením obvykle vylučuje

---

<sup>50</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1523.

<sup>51</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1523.

<sup>52</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1524.

nedbalostní jednání sebevraha a případná účast na takové sebevraždě je jistě lépe prokazatelná.

#### 4.5 Těžké ublížení na zdraví § 145

Těžké ublížení na zdraví ve smyslu ustanovení § 145 trestního zákoníku je úmyslným trestným činem, jehož objektem je lidské zdraví. Z tohoto pohledu by se tak mohlo jevit, že takové jednání nemá se smrtelnými silničními dopravními nehodami nic společného, avšak v odstavci 3 tohoto ustanovení je kvalifikovaným objektem skutkové podstaty lidský život. Trestní zákoník za takové jednání umožňuje jeho pachateli uložit trest odnětí svobody v trvání osm až šestnáct let.

Podle výkladu k tomuto ustanovení trestního zákoníku je trestné jakékoliv úmyslné jednání, tedy jak konání, tak i opomenutí, při kterém dojde k těžké újmě na zdraví, kdy není rozhodné, jakých prostředků bylo užito a jakou formou, tedy zda se jednalo o jednorázové nebo postupné a dlouhodobé jednání. Těžká újma na zdraví je definována v ustanovení § 122 odst. 2 trestního zákoníku, jako *"vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění"*, které je v tomto ustanovení zároveň taxativně uvedeno. Vžitou soudní praxí je hranicí mezi těžkou újmou na zdraví a ublížením na zdraví doba šesti týdnů, kdy přibližně po tuto dobu trvá vážná porucha zdraví. Dle povahy poruchy zdraví a příznaků, které ji doprovázejí, může být toto trvání poruchy zdraví při těžké újmě na zdraví delší nebo i kratší.<sup>53</sup>

Co se týká způsobení smrti vyjádřené v odstavci 3 tohoto ustanovení, jedná se pouze o nedbalostní jednání, neboť v případě úmyslu by se takové jednání posuzovalo jako trestný čin vraždy podle § 140 trestního zákoníku. Není-li však ve vztahu k tomuto těžšímu následku dáno ani zavinění z nedbalosti, nelze použít vyšší trestní sazby, kdy se tak tedy jedná pouze o trestný čin těžkého ublížení na zdraví ve smyslu ustanovení § 145 odst. 1 nebo 2 trestního zákoníku. Taková situace může například nastat v situaci, kdy ke smrti poškozeného dojde v důsledku komplikací, které pachatel ani z nedbalosti nezavinil.<sup>54</sup>

Takového jednání v silniční dopravě by se mohl pachatel dopustit například najetím vozidla, užitým v tomto případě jako zbraň, na nohu poškozeného, v úmyslu

<sup>53</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1528 - 1529.

<sup>54</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1528 - 1536.

způsobit mu tak těžkou újmu na zdraví v podobě zlomeniny dolní končetiny, přičemž nečekaně způsobí pád poškozeného, který týlní částí hlavy narazí na obrubu chodníku, v důsledku čehož utrpí zhmoždění mozku, na jehož podkladě následně zemře. Stejně tak jak u shora uvedených trestných činů, je i v tomto případě velice obtížné bez dalších skutečností takové jednání pachatele odhalit a následně prokázat, neboť i takové jednání je možno vysvětlit například nepozorností řidiče, jakou může být nevěnování se řízení vozidla v důsledku ovládání autorádia, telefonování, mylného sešlápnutí plynového pedálu namísto pedálu brzdového a tak podobně, kdy by se však jednalo o trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku.

#### **4.6 Ublížení na zdraví § 146**

Stejně jako u výše popsaného trestného činu těžké ublížení na zdraví podle § 145 trestního zákoníku je u trestného činu ublížení na zdraví podle § 146 trestního zákoníku kvalifikovanou skutkovou podstatou v odstavci 4 způsobení smrti z nedbalosti. Za takové jednání trestní zákoník však stanovuje trest odnětí svobody v trvání pět až deset let. Lidské zdraví jako objekt základní skutkové podstaty tohoto trestného činu, je definováno jako normální funkce lidského těla včetně řádné funkce všech orgánů, které jsou potřebné k jeho náležité činnosti. Trestní zákoník pojem ublížení na zdraví vykládá v ustanovení § 122 odst. 1 trestního zákoníku, kterým 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 obvykle vyžaduje lékařské ošetření. Nestačí zde například přechodné bolesti nebo nevolnost, oděrky, nepatrné ranky, hučení v uších a podobně. V soudní praxi je vžitou dolní hranicí trvání poruchy zdraví pro ublížení na zdraví doba trvání jednoho týdne s horní hranicí 6 týdnů, kdy se již může jednat o těžké ublížení na zdraví.<sup>55</sup>

V odstavci 4 ustanovení § 146 trestního zákoníku je kvalifikovanou skutkovou podstatou způsobení smrti činem uvedeným v odstavci 1. Ve smyslu ustanovení § 17 písm. a) trestního zákoníku se jedná opět pouze o nedbalostní jednání, neboť v opačném případě by se jednalo o trestný čin vraždy podle § 140 trestního zákoníku.

Na základě výše nastíněného lze i toto jednání za určitých okolností považovat za trestný čin končící smrtí při silniční dopravní nehodě. Takového jednání by se mohl pachatel dopustit například tím, že v úmyslu způsobit poškozenému ublížení na zdraví

---

<sup>55</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1543.

v prostoru pozemní komunikace najede motorovým vozidlem na dolní končetinu poškozeného, kterému tak způsobí silné zhmoždění měkkých tkání dolní končetiny, v důsledku kterého v průběhu léčby vznikne v žilním systému objemná krevní sraženina, která způsobí srdeční zástavu a smrt poškozeného.

Z pohledu silniční dopravní nehody opět není takové jednání bez dalších skutečností jednoznačně rozlišitelné od trestného činu usmrcení z nedbalosti.

#### **4.7 Ublížení na zdraví z omluvitelné pohnutky § 146a**

Kvalifikovanou skutkovou podstatou tohoto trestného činu je v ustanovení § 146a odst. 5 trestního zákoníku způsobení smrti z nedbalosti z omluvitelné pohnutky. Trestní zákoník za takové jednání umožňuje uložit trest odnětí svobody v trvání dva až osm let.

V podstatě se jedná o privilegovanou skutkovou podstatu k trestným činům těžkého ublížení na zdraví podle § 145 trestního zákoníku a ublížení na zdraví podle § 146 trestního zákoníku, kdy nižším trestem postihuje případy, při nichž pachatel jinému úmyslně ublíží na zdraví (odstavec 1) nebo způsobí těžkou újmu na zdraví (odstavec 3) v silném rozrušení ze strachu, úleku nebo zmatku nebo jiného omluvitelného hnutí mysli, anebo v důsledku předchozího zavrženíhodného jednání poškozeného. Tímto ustanovením je sledován záměr odlišit případy typově méně společensky škodlivé. Jedná se o obdobné okolnosti již shora popsané k ustanovení trestného činu zabití podle § 141 trestního zákoníku.<sup>56</sup>

Následek smrti se v § 146a odst. 5 trestního zákoníku vztahuje k odstavci 1 nebo 3 tohoto ustanovení a smrt musí být způsobena pouze z nedbalosti, neboť jinak by se opět jednalo o trestný čin zabití podle § 141 trestního zákoníku. Naproti tomu, není-li u pachatele ve vztahu k tomuto těžšímu následku ani zavinění z nedbalosti, nelze použít vyšší trestní sazby a je mu možno přičítat pouze trestný čin ublížení na zdraví z omluvitelné pohnutky podle § 146a odst. 1, 2, 3 nebo 4 trestního zákoníku. Tak tomu může například být i v případě, kdy ke smrti poškozeného došlo v důsledku komplikací, které pachatel ani z nedbalosti nezavinil.<sup>57</sup>

Jak již bylo výše uvedeno, v podstatě se jedná o privilegovanou skutkovou podstatu k trestným činům těžké ublížení na zdraví a ublížení na zdraví, kdy je nižším

---

<sup>56</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1552.

<sup>57</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 1557.

trestem postihováno jednání pachatele, který tak jedná z omluvitelné pohnutky. Může se tedy jednat o stejné případy smrtelných dopravních nehod, tak, jak je u jednotlivých trestných činů popsáno, s tím rozdílem, že v době jeho spáchání byl pachatel v zákonem popsaném stavu hnutí mysli.

#### 4.8 Obecné ohrožení § 272

Obecné ohrožení je obecně ohrožujícím trestným činem popsaným v hlavě VII trestního zákoníku pod ustanovením § 272. Následek způsobení smrti je pro trestnost takového jednání trestním zákoníkem popsán v ustanovení § 272 odst. 2 písm. d) a v odst. 3 písm. a) trestního zákoníku. Trestní zákoník za takové jednání umožňuje jeho pachateli uložit trest odnětí svobody v trvání osm až patnáct let v odst. 2 písm. d) a v odst. 3 písm. a) dvanáct až dvacet let nebo výjimečný trest. Způsobení smrti popsané v ustanovení § 272 odst. 2 písm. d) trestního zákoníku postačuje z nedbalosti, kdy však v ustanovení § 272 odst. 3 písm. a) trestního zákoníku je požadován úmysl. Tomu odpovídá i vyšší trestní sazba.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně života nebo zdraví lidí anebo zájem na ochraně cizího majetku, kdy tyto chráněné zájmy nemusí být jednáním ohroženy všechny. Postačí ohrožení nebo porušení jen jednoho z uvedených zájmů. Vydáním lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví se v tomto ustanovení rozumí ohrožení nejméně sedmi osob. Objektivní stránkou je jednání pachatele, který způsobí či zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění.<sup>58</sup>

Obecné nebezpečí požadované tímto ustanovením trestného zákoníku je takový stav, při němž nastává pravděpodobnost vzniku vážné poruchy, která pro svou povahu, rozsah a intenzitu znamená nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku. Vznik obecného nebezpečí předpokládá zákonem popsané obecně nebezpečné jednání pachatele a následky spočívající v ohrožení chráněných zájmů v rozsahu a intenzitě vyžadované zákonem v odstavci 1 tohoto ustanovení. Obecné nebezpečí je situace, která svou povahou, rozsahem a intenzitou ohrožení je rovna nebezpečí požáru, povodně, výbuchu a tak podobně, tedy taková situace, při které hrozí zákonem popsané nebezpečí. Pro takové jednání nestačí, že jednáním pachatele byla vytvořena situace, v níž obecně nebezpečný následek může vzniknout jen po splnění dalších podmínek, které byly v moci pachatele nebo jiných osob. Typickým znakem obecného nebezpečí, k jehož porušení však

---

<sup>58</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 2770.

nemusí vůbec dojít, je živelnost a neovladatelnost průběhu takových událostí, při nichž vznik poruchy je závislý na nahodilých okolnostech, vymykajících se vlivu pachatele i ohrožených osob.<sup>59</sup>

Jiným podobně nebezpečným jednáním se dle výkladu rozumí jednání, které svou povahou a intenzitou vytváří bezprostřední hrozbu stejných škodlivých následků, jaké jsou popsány v ustanovení § 272 odst. 1 trestního zákoníku. Takovým jednáním může být dle mého názoru vytvoření takových podmínek pachatelem, kdy hrozí srážka z větší části obsazeného autobusu s vlakem, přičemž ve výkladu jsou uvedeny jako příklad vytvoření podmínek pro srážku vlaků, potopení lodi nebo pro havárii letadla, ale i vyvolání paniky na stadionu při sportovním utkání nebo v jiných prostorách s větším počtem osob. Aby se jednalo o obecné ohrožení při havárii hromadných dopravních prostředků, musí být tyto zpravidla obsazeny větším počtem osob, pokud zároveň nedochází k vydání cizího majetku v nebezpečí škody velkého rozsahu. Za takové jednání je ve výkladu k tomuto ustanovení považována například jízda těžké a rozměrné nákladní soupravy po pozemní komunikaci, jejíž řidič je pod vlivem alkoholu, v důsledku něhož nezvládá řízení vozidla, kdy neovladatelností takového vozidla hrozí konkrétní a bezprostřední nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu. Může se tak jednat i o jízdu na dálnici v protisměru. Popsaným jednáním pachatele tak reálně může dojít k dopravní nehodě a k usmrcení alespoň jednoho z účastníků.<sup>60</sup>

## 4.9 Obecné ohrožení z nedbalosti § 273

Již samotný název napovídá, že se jedná o nedbalostní trestný čin, který je charakterizován v ustanovení § 273 trestního zákoníku. Trestnost způsobení smrti je vyžadována v odst. 3 písm. a) a v odst. 4 tohoto ustanovení. Trestní zákoník za takové jednání umožňuje pachateli uložit trest odnětí svobody v trvání dvě léta až osm let nebo peněžitý trest, v případě odst. 3 písm. a) a odst. 4 trest tři léta až deset let.

Objekt trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti je totožný s objektem trestného činu obecné ohrožení podle § 272 trestního zákoníku. Zásadní rozdíl je v objektivní stránce tohoto trestného činu, tedy v jednání pachatele, který tak z nedbalosti způsobí, či zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 2770.

<sup>60</sup> NOVOTNÝ, F. a kolektiv. *Trestní zákoník 2010.* Praha, 2010, s. 533.

<sup>61</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 2781 – 2782.

Z výkladu k tomuto ustanovení obecné nebezpečí není způsobeno pouhým řízením autobusu obsazeného cestujícími opilým řidičem, ale až tehdy, hrozila-li v důsledku opilosti řidiče bezprostředně havárie nebo došlo-li při takové jízdě skutečně k havárii, kdy již není důležité, zda byl někdo zraněn nebo zda byla způsobena škoda na cizím majetku. Tedy postačí, když takový následek hrozil. Jednáním ve smyslu ustanovení § 273 odst. 1 trestního zákoníku výklad k tomuto ustanovení popisuje například chování řidiče obsazeného autobusu, který přejíždí železniční přejezd v takové vzdálenosti před blížícím se vlakem, kdy srážce zabránil strojvedoucí vlaku včasným použitím rychlobrzdy. Pokud však jednáním řidiče autobusu za takové situace dojde k porušení ustanovení § 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. a) nebo až f) zákona o provozu na pozemních komunikacích, takové jednání je nutno považovat za porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání ve smyslu ustanovení § 273 odst. 2 písm. b) trestního zákoníku. Porušení důležité povinnosti bylo blíže popsáno v kapitole trestného činu usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku.<sup>62</sup>

O bezprostřední ohrožení se nejedná, jestliže například strojvedoucí přejede jen o několik metrů návěstidlo v poloze „Stůj“. V takové situaci by se však mohlo o bezprostřední ohrožení jednat, pokud by v důsledku přehlédnutí návěstidla vjel strojvedoucí s vlakem na kolej se stojícím vlakem a srážka s ním již tak bezprostředně hrozila. Dále jestliže při srážce autobusu s protijedoucím nákladním automobilem jsou obě vozidla intenzivně brzděna a bočně stabilizována, takže se jejich nárazová rychlost sníží na 16 km/hod a je zabráněno čelnímu střetu, nevznikne zpravidla takové nebezpečí pro život a zdraví lidí nebo takové nebezpečí škody na cizím majetku, které předpokládá ustanovení § 273 trestního zákoníku. Naproti tomu jednání řidiče motorového vozidla, který neučiní potřebná opatření k odstranění většího množství oleje vyteklého na vozovku z jeho motorového vozidla ani neupozorní vhodným způsobem na nebezpečí ostatní účastníky silničního provozu, v důsledku čehož několik motorových vozidel dostane smyk a bezprostředně je ohrožen život a zdraví více lidí stejně jako majetek, přičemž jedna osoba zahyne, je třeba toto posoudit jako trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b), odst. 4 trestního zákoníku, a nikoli pouze jako trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku. K tomuto výklad uvádí, že pokud řidič osobního motorového vozidla porušením předpisů silničního provozu zaviní střet s jiným, rovněž plně neobsazeným motorovým vozidlem, kdy se toto vozidlo v důsledku střetu obou vozidel stane neovladatelným

---

<sup>62</sup> PROUZA, D. *Trestní zákoník s judikaturou. I. Vydání.* Praha, 2010, s. 985 - 986.

a dostane se tak na chodník, kde několik osob usmrtí, těžce a lehce zraní, nejedná se o obecně nebezpečné jednání. Takto způsobený obecně nebezpečný následek nebyl způsoben obecně nebezpečným jednáním a nejde tedy o trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku, ale o trestný čin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku a trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 trestního zákoníku.<sup>63</sup>

Podle zásady vyslovené v ustanovení § 16 trestního zákoníku je pro posouzení odpovědnosti pachatele rozhodné, zda věděl nebo vědět mohl a měl, že porušením některého předpisu bude jednat za takových okolností, že tím může způsobit obecně nebezpečný následek vyžadovaný v tomto ustanovení trestního zákoníku.<sup>64</sup>

Jelikož ustanovení § 273 trestního zákoníku chrání zájem společnosti na ochraně života a zdraví lidí, je vyloučen jednočinný souběh s trestnými činy ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 trestního zákoníku. Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku je k trestnému činu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákoníku subsidiárním ustanovením.<sup>65</sup>

Popsané příklady výkladových stanovisek naznačují, že trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti s následkem smrti je v silniční dopravě zastoupen. Je s povděkem, že se takovýto trestný čin s následkem smrti v silniční dopravě nevyskytuje tak hojně jako trestný čin usmrcení z nedbalosti. U tohoto trestného činu je od samého počátku jednáním pachatele ohrožen život a zdraví většího počtu osob, tedy obecně zde hrozí riziko většího počtu usmrcených nebo těžce zraněných osob, které je způsobeno jedním jednáním.

#### **4.10 Teroristický útok § 311**

Ve světle událostí posledních let je téma teroristických útoků čím dál tím více prezentováno. V základní skutkové podstatě ustanovení § 311 odst. 1 trestního zákoníku je takové jednání pachatele trestáno odnětím svobody na pět až patnáct let, popřípadě propadnutím majetku. Naproti tomu kvalifikovaná skutková podstata tohoto trestného činu popsaná v ustanovení § 311 odst. 3 písm. a) až h) trestního zákoníku je trestána

---

<sup>63</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 2783.

<sup>64</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 2783.

<sup>65</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 2785 - 2786.



odnětím svobody na dvanáct až dvacet let, popřípadě též propadnutím věci, nebo výjimečným trestem. Následek těžké ublížení na zdraví nebo smrt je pro trestnost takového jednání zákonem popsána v ustanovení § 311 odst. 3 písm. b) trestního zákoníku.

Terorismus jako takový je jednou z nejhorších a společensky nejškodlivějších podob mezinárodního organizovaného zločinu. Předmětem ochrany trestného činu teroristického útoku je ústavní zřízení a obranyschopnost České republiky, demokratické zákonitosti, na nichž je republika založena, hospodářská struktura státu, život a zdraví obyvatel republiky. Poškozením ústavního zřízení není chápáno jeho úplné rozvrácení. Plně postačuje, že pachatel svým jednáním sleduje způsobení poruchy řádného fungování takového ústavního zřízení.<sup>66</sup>

*„Čin, který má za následek smrt, může být posuzován jen podle tohoto ustanovení pouze tehdy, byla-li smrt způsobena ve smyslu § 17 písm. a) jen z nedbalosti. Způsobil-li pachatel smrt úmyslně, je třeba jeho jednání zásadně posuzovat jako trestný čin vraždy podle § 140 v souběhu s trestným činem teroristického útoku podle § 311.“<sup>67</sup>*

Z pohledu silniční dopravy by se takového jednání například mohl dopustit pachatel, který v úmyslu poškodit ústavní zřízení, závažným způsobem zastraší obyvatelstvo tím, že plně naloženým nákladním vozidlem vjede v prostoru náměstí například při vánočních trzích nebo oslavě Nového roku do shromáždění lidí. Je poté otázkou konkrétního případu a výsledků dalšího dokazování, zda bude takové jednání v případě smrti několika osob posuzováno samostatně jako trestný čin teroristický útok podle § 311 odst. 3 písm. b) trestního zákoníku, případně v souběhu s trestným činem vražda.

#### **4.11 Teror § 312**

Trestný čin teror je popsán v ustanovení § 312 trestního zákoníku, který postihuje úmyslné usmrcení jiného v úmyslu poškodit ústavní zřízení republiky, aniž by šlo o teroristický útok podle § 311 trestního zákoníku<sup>68</sup>. Cílem pachatele je tedy poškodit ústavní zřízení České republiky úmyslným usmrcením jiného. Za takové jednání lze pachateli uložit trest odnětí svobody na patnáct až dvacet let, popřípadě

<sup>66</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 3052.

<sup>67</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 3058.

<sup>68</sup> FENYK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád : průvodce trestněprávními předpisy a judikaturou. 1. díl - Trestní zákoník.* Praha, 2010, s. 1107.

propadnutí majetku, nebo výjimečný trest. Předmětem ochrany tohoto trestného činu je ústavní zřízení České republiky a lidský život. „*Ústavním zřízením se rozumí ústavním pořádkem (čl. 112 odst. 1 Úst) stanovené uspořádání státních orgánů, orgánů samosprávy a politických organizací, jejich vzájemné vztahy a pravidla jejich fungování.*“ Opět postačí, že pachatel svým jednáním sleduje způsobení poruchy v řádném fungování ústavního zřízení republiky, kdy se tak může například jednat o vraždu jejího představitele nebo představitele jiného státu.<sup>69</sup>

Objektivní stránkou tohoto trestného činu je usmrcení člověka, přičemž není rozhodující, jakých prostředků bylo použito. Subjektivní stránkou je poté úmysl pachatele poškodit ústavní zřízení republiky společně s úmyslným usmrcením jiné osoby. Vzhledem ke skutečnosti, že trestný čin teroru podle § 312 trestního zákoníku je ve vztahu k trestnému činu vraždy podle § 140 trestního zákoníku ustanovením speciálním, je jednočinný souběh těchto trestných činů vyloučen.<sup>70</sup>

Takového jednání pachatele si lze z pohledu smrtelných silničních dopravních nehod možno představit například za situace, kdy pachatel jako řidič motorového vozidla v úmyslu poškodit ústavní zřízení České republiky z komunikace úmyslně najede na přilehlý chodník, na kterém srazí předsedu vlády a úmyslně jej tak usmrtí. Otázkou další je následné dokazování úmyslů pachatele.

## 4.12 Úmrtí v silniční dopravě bez trestnosti

Přestože smrt jakéhokoliv člověka se obecně řadí mezi nejtěžší možný následek silniční dopravní nehody, nemusí se zákonitě vždy jednat o trestný čin, ačkoliv je obvykle od samého počátku jako trestný čin prověřována. Může se tak například jednat o situace, kdy v souvislosti se silniční dopravní nehodou zemře její pachatel, kterým může být jak řidič silničního dopravního prostředku, tak chodec, případně jiný účastník silničního provozu. Není zde důležité, zda smrt pachatele takové silniční dopravní nehody, bez dalších negativních okolností, byla spáchána z nedbalosti či úmyslným jednáním zemřelého v podobě sebevraždy, neboť samotná sebevražda není trestná. Takové jednání, byť se smrtelným následkem, se ve smyslu ustanovení § 159a odst. 1 trestního řádu odloží, neboť se nejedná o podezření z trestného činu a není na místě věc vyřídit jinak. V případě, kdy se účastník silničního provozu v souvislosti se silniční

<sup>69</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 3062 – 3063.

<sup>70</sup> ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář. 2. Vydání.* Praha, 2012, s. 3063 – 3064.

dopravní nehodou zároveň prokazatelně dopustí jakéhokoliv trestného činu, například trestných činů usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ohrožení pod vlivem návykové látky a tak podobně, kdy sám při takovém jednání zemře, je toto jeho protiprávní jednání po řádném prověření podle ustanovení § 159a odst. 2 trestního řádu odloženo, neboť trestní stíhání proti tomu, kdo zemřel, je ve smyslu ustanovení § 11 odst. 1 písm. e) trestního řádu nepřipustné. Ze statistických údajů ani takovýchto situací v souvislosti se smrtelnými silničními dopravními nehodami na území Královéhradeckého kraje není málo, neboť za zkoumané období let 2010 až 2015 je takovéto rozhodnutí zastoupeno v celkem 16,8% případů (viz Tab. 1 a Graf 2 v příloze č. II). Bohužel i v silniční dopravě existují případy, kdy ač dojde při dopravní nehodě k usmrcení osoby a provedeným prověřováním je prokázáno, že taková smrt byla spáchána trestným činem, je věc ve smyslu ustanovení § 159a odst. 5 trestního řádu odložena, neboť se nepodařilo zjistit skutečnosti opravňující zahájení trestního stíhání. Taková situace může nastat například za situace, kdy pachatel takové silniční dopravní nehody z místa ujede, případně na základě provedeného prověřování se nepodařilo spolehlivě prokázat, která z usmrcených osob motorové vozidlo řídila.

## 5 STATISTIKA SMRTELNÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD

V současné době z dlouhodobého hlediska patří vývoj počtu usmrcených osob při silničních dopravních nehodách na území soudobé České republiky k nejnižším, ač v posledních dvou letech byl zaznamenán opět mírný nárůst. Nejvyšší počet usmrcených osob byl zaznamenán v roce 1969, kdy bylo při silničních dopravních nehodách usmrceno celkem 1 758 osob. Následně, až do roku 1987, měl vývoj počtu usmrcených osob klesající tendenci, kdy v tomto roce bylo usmrceno 766 osob. Následoval opět nárůst usmrcených osob, který se zastavil až v roce 1994, kdy bylo celkem usmrceno 1 473 osob. Od té doby má vývoj usmrcených osob spíše klesající tendenci, byť od roku 2013, kdy bylo usmrceno celkem 583 osob, byl zaznamenán opět mírný nárůst, kdy v roce 2015 bylo usmrceno 660 osob. Dle dostupných informací byl v roce 2016 zaznamenán zatím nejnižší počet usmrcených osob od roku 1961, a to 545. Popsaný vývoj počtu usmrcených osob v silniční dopravě je přehledně znázorněn v grafu 1: *Vývoj počtu usmrcených osob v silniční dopravě na území České republiky od roku 1961*, (viz příloha č. I).<sup>71,72</sup>

Přestože statistiky silničních dopravních nehod obsahují velké množství informací o příčinách, okolnostech a následcích těchto dopravních nehod, neexistují statistická data, ze kterých by bylo možno reálně posoudit vztahy smrtelných silničních dopravních nehod s trestnými činy, kterými byla smrt způsobena. Za tímto účelem byla za pomoci informačního systému ETR provozovaného Policií ČR, sesbírána data za období let 2010 až 2015 o veškerých smrtelných silničních dopravních nehodách na území Královéhradeckého kraje, která byla následně vyhodnocena dle jejich právní kvalifikace.

Královéhradecký kraj, jako ostatní vyšší územně samosprávné celky, je na základě ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1 /1993 Sb., Ústava České republiky, vymezen územím okresů Hradec Králové, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov. V období let 2010 až 2015 bylo v teritoriálním území Královéhradeckého kraje na základě vyhodnocení sesbíraných dat dokumentováno celkem 273 smrtelných silničních dopravních nehod, při kterých zahynulo celkem 302

---

<sup>71</sup> TESÁŘÍK, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha, 2016, s. 5.

<sup>72</sup> STRAKA, J., FABIÁNOVÁ, J. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016*. [online]. Praha, 2017, s. 1 a 2.

osob. Podrobnějším zkoumáním sesbíraných dat bylo zjištěno, že některá úmrtí nebyla způsobena v příčinné souvislosti s dopravní nehodou, neboť následným prověřováním bylo prokázáno, že smrt nebyla způsobena v příčinné souvislosti s takovou silniční dopravní nehodou, kdy se jednalo o úmrtí z chorobných příčin. Takovéto dopravní nehody byly z uvedeného důvodu následně odloženy ve smyslu ustanovení § 159a odst. 1 trestního řádu, kdy se nejednalo o trestný čin. V jednom případě bylo dokonce zjištěno, že taková dopravní nehoda byla ve smyslu ustanovení § 159a odst. 1 písm. a) odevzdána k projednání přestupku, neboť poškozený v souvislosti s dopravní nehodou utrpěl pouze drobné oděrky, avšak následující den zemřel z chorobných příčin. Takovéto nepřesnosti však nemají vliv na posouzení možné právní kvalifikace smrtelných silničních dopravních nehod, a proto nebylo nutné je z takového přehledu složitě vylučovat. V jedné ze zkoumaných událostí policejní orgán na základě dalších důkazů dospěl k závěru, že smrtelná silniční dopravní nehoda byla spáchána sebevraždou, a proto byla také ve smyslu ustanovení § 159a odst. 1 trestního řádu odložena. Za zkoumané období bylo celkem ve smyslu ustanovení § 159a odst. 1 trestního řádu odloženo 127 smrtelných dopravních nehod. Podle ustanovení § 159a odst. 2 trestního řádu bylo odloženo celkem 46 smrtelných silničních dopravních nehod. Jednalo se o události, při kterých pachatel sám zahynul, přičemž spáchal nějaký trestný čin. Jednalo se tak například o trestný čin usmrcení z nedbalosti, kdy usmrtil další osobu, nebo o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, případně o trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti a tak podobně. Celkem ve třech případech byla smrtelná dopravní nehoda odložena ve smyslu ustanovení § 159a odst. 5 trestního řádu, neboť se nepodařilo pachatele ztotožnit.

Pravomocným rozhodnutím příslušných soudů bylo v souvislosti se smrtelnými silničními dopravními nehodami rozhodováno celkem v 85 případech pro trestný čin usmrcení z nedbalosti. Z toho se jednalo o 61 případů podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku, o 17 případů podle § 143 odst. 1 trestního zákoníku, o 6 případů podle § 143 odst. 1, 3 trestního zákoníku a pouze 1 případ podle § 143 odst. 1, 3, 4 trestního zákoníku. Pouze jeden případ byl pravomocným rozsudkem příslušného soudu kvalifikován jako trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1, 2 písm. b), odst. 3 písm. b) a odst. 4 trestního zákoníku, přičemž trestní stíhání pro takové jednání bylo zahájeno ve dvou případech. V ostatních 11 případech příslušný soud, nebo státní zástupce ve věci dosud nerozhodl, případně rozhodl jiným zákonným způsobem. Takovým rozhodnutím bylo například zastavení trestního stíhání podle § 172

odst. 1 písm. e) trestního řádu pro nepřičetnost pachatele, zproštění obžalovaného podle § 226 písm. a) trestního řádu nebo o přerušení trestního stíhání podle § 173 odst. 1 písm. c) trestního řádu. Shora popsany přehled vývoje smrtelných trestných činů spáchaných v silniční dopravě v letech 2010 až 2015 v teritoriálním území Královéhradeckého kraje je přehledně znázorněn v tabulce 1: *Výčet smrtelných trestných činů spáchaných na území Králové-hradeckého kraje v souvislosti se silničními dopravními nehodami v letech 2010 až 2015* a grafu 2: *Procentuální zastoupení pravomocných rozhodnutí smrtelných silničních dopravních nehod v teritoriálním území Královéhradeckého kraje za období let 2010 až 2015* (viz příloha č. II). Z uvedeného grafu vyplývá, že celkem 46,5 % smrtelných silničních dopravních nehod nebylo spácháno trestným činem. Nejvíce zastoupeným smrtelným trestným činem v silniční dopravě ve zkoumaném teritoriu je trestný čin Usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku, a to celkem ve 22,3 % dopravních nehod. Nepochybně tak porušení důležité povinnosti v silniční dopravě obecně vede k závažnějším, v tomto případě smrtelným, následkům, neboť trestný čin Usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 trestního zákoníku bylo ve stejném období zastoupeno celkem v 6,2 %.

Ze zpracovaných statistických údajů vyjádřených v tabulce 1: *Výčet smrtelných trestných činů spáchaných na území Králové-hradeckého kraje v souvislosti se silničními dopravními nehodami v letech 2010 až 2015*, byl v letech 2013 a 2014 zaznamenán významně klesající vývoj smrtelných dopravních nehod, kdy naopak v roce 2015 je registrován mírný nárůst. Pozitivním zjištěním je, že v období let 2013 až 2015 došlo z pohledu počtu smrtelných silničních dopravních nehod k úbytku usmrcených osob. Tento pokles je zřetelně vyjádřen v grafu 3: *Vývoj počtu usmrcených osob v silniční dopravě v katastrálním území Královéhradeckého kraje za období let 2010 až 2015* (viz příloha č. II).

## **6 KASUISTIKA SILNIČNÍCH DOPRAVNÍCH NEHOD KONČÍCÍCH SMRTÍ**

Účelem kapitoly je náhled do různorodosti problematiky smrtelných silničních dopravních nehod, kdy jednotlivé události popisují různé smrtelné silniční dopravní nehody na území České republiky, kdy k prvním dvěma níže jmenovaným dopravním nehodám došlo na území Královéhradeckého kraje.

Závěrem je zmíněna patrně nejděsivější dopravní nehoda spáchaná na území současné České republiky, která byla kvalifikována dle tehdy platného trestního zákona jako vražda. V roce 2016 byl tento příběh zfilmován pod názvem: „Já, Olga Hepnarová.“

### **6.1 Tragickou havárii přežil pouze řidič**

V květnu 2008 v odpoledních hodinách došlo na silnici I. třídy k havárii plně obsazeného osobního motorového vozidla. Místo havárie se nacházelo v obci, kde byla maximální rychlost jízdy upravena obecnou právní úpravou pro jízdu v obci na rychlost 50 km/h. Z protokolu o ohledání místa dopravní nehody a fotodokumentace bylo následně zjištěno, že vozidlo při průjezdu mírné levotočivé zatáčky vjelo do protisměru, následně přešlo vpravo na pravou krajnici, kde dostalo smyk, který řidič vozidla zjevně nezvládl, a vozidlo tak vyjelo vlevo mimo komunikaci. Zde zprvu narazilo do stromu, následně se převrátilo na levý bok a svojí horní částí (střechou) současně narazilo do dalších dvou vzrostlých stromů, o které následně zůstalo opřené. V důsledku popsaného nehodového děje a zejména nárazu střechy vozidla do vzrostlých stromů, došlo k tak devastujícímu poškození vozidla, kdy celá posádka v něm zůstala zaklíněna. Celkem čtyři řádně připoutaní spolujezdci utrpěli mnohačetná závažná poranění neslučitelná se životem, kterým na místě dopravní nehody podlehli. Řidič vozidla byl z místa dopravní nehody letecky transportován s těžkým zraněním do spádové Fakultní nemocnice. Jednalo se o jedinou osobu, která předmětnou dopravní nehodu jako zázrakem přežila.

Znaleckými posudky z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství bylo prokázáno, že smrt všech čtyř spolujezdců nebyla odvratitelná ani poskytnutím okamžité kvalifikované lékařské pomoci a péče na úrovni současné medicínské vědy. Naopak bylo dokázáno, že jejich smrt nastala výhradně na úrazovém podkladě v přímé příčinné souvislosti s poraněním utrpěným při předmětné dopravní nehodě.

Na základě opatřeného znaleckého posudku z oboru doprava, odvětví doprava městská a silniční, bylo mimo jiné prokázáno, že předmětné osobní motorové vozidlo bylo v době před vznikem dopravní nehody v dobrém technickém stavu a tedy jeho technický stav neměl negativní vliv na vznik ani průběh předmětné dopravní nehody. Také bylo prokázáno, že řidič se s vozidlem před předmětnou levotočivou zatáčkou pohyboval rychlostí jízdy 126 až 136 km/h, kdy k nárazu do stromů došlo při okamžité rychlosti jízdy vozidla 104 až 114 km/h. I z laického pohledu je zjevné, že se muselo jednat pro lidský organizmus o velice kritické zpomalení. Z technického hlediska byla znalcem jako hlavní a jediná příčina dopravní nehody a jejího fatálního následku, zjištěna vysoká rychlosti jízdy vozidla, významně překračující hodnotu v daném místě a čase povolenou.

Vzhledem ke skutečnosti, že pachatelem silniční dopravní nehody byl občan cizího státu, s odkazem na článek 21 Evropské úmluvy o vzájemné pomoci ve věcech trestních, místně a věcně příslušné Okresní státní zastupitelství učinilo ve věci oznámení o podezření ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 3 trestního zákona, příslušnému orgánu činnému v trestním řízení na území příslušného státu, který v měsíci dubnu 2010 ve věci rozhodl. Z podnětu podaného odvolání následně příslušný soud cizího státu pravomocně rozhodl o trestu odnětí svobody na pět roků a uložení trestu zákazu řízení motorových vozidel na dobu pěti roků. Na základě tohoto pravomocného rozhodnutí státní zástupce příslušného Okresního státního zastupitelství v České republice následně věc podle ustanovení § 159a odst. 2 trestního řádu s odkazem na ustanovení § 11 odst. 1 písm. f) a odst. 4 trestního řádu odložil, neboť dřívější stíhání pro týž skutek skončilo pravomocným rozsudkem příslušného soudu cizího státu Evropské unie.<sup>73</sup>

Dle současné trestně právní úpravy by jednání řidiče motorového vozidla bylo kvalifikováno jako trestný čin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 4 trestního zákoníku.

## 6.2 Podezření z vraždy

Na jaře roku 2009 krátce po půlnoci došlo v malé obci ke střetu osobního motorového vozidla s chodkyní, která na následky zranění na místě zemřela. V průběhu trestního řízení bylo prokázáno, že řidič osobního motorového vozidla byl v době

---

<sup>73</sup> Trestní spis vedený v informačním systému Policie ČR - ETŘ (anonymizováno).



dopravní nehody pod vlivem alkoholu, kdy byl ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorových vozidel. Poškozenou byla těhotná přítelkyně řidiče osobního motorového vozidla, se kterou se krátce před událostí pohádal. Když z místa agresivním stylem jízdy v hněvu odjížděl, v levotočivé zatáčce pravou přední částí svého vozidla svoji přítelkyni v rychlosti 70 km/h až 75 km/h srazil, čímž jí tak způsobil zranění neslučitelná se životem, kterým na místě podlehla. Po střetu sražené chodkyni neposkytl první pomoc, své vozidlo nezastavil a pokračoval dál v jízdě směrem z obce. Zde se po několika metrech s vozidlem otočil a velkou rychlostí projel místem předmětné dopravní nehody, aniž by zastavil a po několika dalších metrech čelně narazil do osobního motorového vozidla a následně do stěny bytového domu. V důsledku toho sám utrpěl zranění, pro které musel být převezen do nemocnice a operován.

Na základě prvotně zjištěných skutečností na místě činu vzniklo důvodné podezření z úmyslného jednání pachatele, s cílem usmrtit poškozenou, čímž by mohlo dojít k naplnění zákonných znaků skutkové podstaty trestného činu vraždy podle § 219 odst. 1, 2 písm. d) trestního zákona. Dle současně platné trestně právní úpravy by se jednalo o trestný čin vraždy podle § 140 odst. 1, 3 písm. b) trestního zákoníku. Na základě prvotních zjištění byly policejním orgánem ve věci zahájeny úkony trestního řízení ve smyslu ustanovení § 158 odst. 3 trestního řádu pro podezření ze spáchání trestného činu bez blíže upřesněné právní kvalifikace. Na základě dále probíhajícího prověřování bylo však původní podezření rozptýleno a proti řidiči motorového vozidla bylo ve smyslu ustanovení § 160 odst. 1 trestního řádu zahájeno trestní stíhání pro trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, 2 písm. c) trestního zákona, ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 trestního zákona a neposkytnutí pomoci podle § 208 trestního zákona, za které byl nakonec rozsudkem příslušného okresního soudu pravomocně odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání 4 roky ve věznici s dozorem, trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel v trvání 7 roků, kdy mu byla dále uložena povinnost náhrady škody.<sup>74</sup>

Na základě současně platné trestně právní úpravy by takové jednání řidiče motorového vozidla bylo kvalifikováno jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1, 2 písm. a) trestního zákoníku, usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku, kdy by se také mohlo jednat o odst. 3 tohoto

---

<sup>74</sup> Trestní spis vedený v informačním systému Policie ČR - ETŘ (anonymizováno).

ustanovení a trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku.

### 6.3 Vražedkyně Olga Hepnarová

Přesto, že se jedná o více jak 40 let starou událost, stále jde o velice diskutovaný příběh. Jeho výjimečnost nespočívá pouze ve faktu, že se jednalo o vraždu celkem osmi osob, nebo že pachatelem byla žena, ale také ve skutečnosti, že za takové jednání byl uložen trest smrti, který byl na ženě jako poslední vykonán na území současné České republiky. V roce 2016 byl dokonce tento příběh zfilmován. Z pohledu bakalářské práce se především jedná o smrtelnou silniční dopravní nehodu, kterou byla spáchána vražda.

Dne 10. 7. 1973 kolem 13:45 hodin v ul. Obránců míru (v současnosti ul. Milady Horákové) v Praze 7 před domem čp. 9 ve směru na Strossmayerovo náměstí řídila Olga Hepnarová, nar. 30. 6. 1951 vypůjčené nákladní motorové vozidlo tov. zn. Praga RN, registrační značky AD 19-95, přičemž náhle úmyslně změnila směr jízdy nákladního vozidla vpravo, vyjela na přilehlý chodník a jedoucí podél stěny domu srážela chodce čekající na zastávce tramvaje. Svým jednáním tak jmenovaná Olga Hepnarová celkem 8 osob usmrtila, 6 těžce zranila a 6 osob zranila lehce.<sup>75</sup>

Po zdoluhavém prověřování a soudním řízení dne 6. 4. 1974 byl Městským soudem v Praze poprvé vyhlášen rozsudek o vině jmenované ze spáchání trestného činu vraždy podle § 219 zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona, v tehdejší znění tohoto ustanovení „*Kdo jiného úmyslně usmrtí, bude potrestán odnětím svobody na deset až patnáct let nebo trestem smrti.*“<sup>76</sup>, kterým byla odsouzena k trestu smrti. Přes marná odvolání, žádosti o obnovu řízení a žádost o milost byl na základě sepsaného nařízení výkonu trestu smrti předsedou senátu Městského soudu v Praze na Olze Hepnarové dne 12. 3. 1975 vykonán trest smrti.<sup>77</sup>

Dle současné trestně právní úpravy by se mohlo jednat o trestný čin vraždy podle § 140 odst. 2, 3 písm. a) trestního zákoníku, za který lze uložit „pouze“ trest odnětí svobody na patnáct až dvacet let nebo výjimečný trest.

---

<sup>75</sup> CÍLEK, R. *Oprátka za osm mrtvých*. Praha, 2014, s. 5 – 6 a 198.

<sup>76</sup> MATYS, K. a kolektiv. *Trestní zákon : Komentář*. Praha, 1975, s. 711.

<sup>77</sup> CÍLEK, R. *Oprátka za osm mrtvých*. Praha, 2014, s. 257 – 259.

## ZÁVĚR

Příčinou silniční dopravní nehody nemusí být výlučně pochybení jejího účastníka. Stejně se tak může například jednat o technickou závadu na dopravním prostředku nebo na dopravním zařízení, o špatný stav komunikace nebo o špatné povětrnostní podmínky. Samotná podstata silničních dopravních nehod vede k prvotním závěrům o nedbalostním jednání jejich pachatelů. Představa, že takovým jednáním pachatel úmyslně poškodí vlastní, případně cizí majetek nebo vozidlo a jinému úmyslně ublíží na zdraví či životě, je asi mimo běžné lidské chápání. Bohužel dopravního prostředku lze užít jako zbraně, kterou se dle ustanovení § 118 trestního zákoníku rozumí „*cokoli, čím je možno učinit útok proti tělu důraznější*“<sup>78</sup>, což jistě například motorové vozidlo beze zbytku splňuje. Za pomoci výkladu k jednotlivým ustanovením trestního zákoníku, bylo vyhledáno celkem 11 smrtelných trestných činů, které lze teoreticky spáchat silniční dopravní nehodou. Taková jednání nemají společný pouze následek v podobě smrti, ale také průběh jednání. Zásadním a hlavním rozdílem popsanych jednání je mysl jejich pachatele. Nejedná se pouze o základní rozlišení úmyslného či nedbalostního jednání, ale zejména o nalezení toho, co bylo hlavním cílem jednání pachatele. Právě subjektivní stránka skutkových podstat popsanych trestných činů je ve smrtelných silničních dopravních nehodách hlavním, ale těžce rozlišitelným kvalifikačním ukazatelem. Například při smrtelném střetu nákladního motorového vozidla s chodcem, které vyjelo na chodník, budou stopy zjištěné na místě události velice podobné, ne-li shodné, bez ohledu na subjektivní stránku jednání pachatele. Bez dalších zjištění jsou taková jednání pachatelů od sebe prakticky nerozeznatelná. Jen samotné posouzení, zda se jedná o úmyslné či nedbalostní jednání, není vždy v souvislosti se smrtelnou dopravní nehodou jednoduché. Proto zjištění a prokázání cíle či motivu jednání pachatele v těchto případech bude ještě náročnější. V některých případech se tedy bez samotného přiznání pachatele nemusí podařit zjistit a dále prokázat jeho úmyslné jednání či pohnutky k takovému jednání. To může mít negativní dopad na „chybnou“ právní kvalifikaci takového jednání a v důsledku významný efekt na druh a výši uloženého trestu. Jen diference mezi horními hranicemi trestu odnětí svobody za úmyslné jednání trestného činu vraždy a nedbalostní jednání v podobě trestného činu usmrcení z nedbalosti je značná. Přitom rozdíl v jednání, jak je zřejmé z použité kazuistiky, je mnohdy na první pohled nerozeznatelný.

---

<sup>78</sup> NOVOTNÝ, F. a kolektiv. *Trestní zákoník 2010*. Praha, 2010, s. 229.

Obohacím a ověřím teoretické části bakalářské práce je kvantitativní vyhodnocení uvažovaných smrtelných trestných činů na teritoriálním území Královéhradeckého kraje. Bohužel, nebo spíše bohudík, na takto teritoriálně vymezeném území v časovém období let 2010 až 2015, nebyly na základě statistického zkoumání zjištěny v souvislosti se smrtelnými silničními dopravními nehodami úmyslné smrtelné trestné činy. Naopak se jednalo ve velkém měřítku o nedbalostní jednání jejich pachatelů, případně o jednání, která nejsou trestnými činy, kdy bylo provedeným prověřováním prokázáno, že smrt byla způsobena nedbalostním jednáním samotného poškozeného. V jednom takovém případě, se podařilo vyhledat smrtelnou silniční dopravní nehodu prokazatelně způsobenou sebevražedným jednáním řidiče motorového vozidla. To podporuje úvahu, že účast na takovém druhu sebevraždy bude mnohem složitější prokázat, nežli sebevraždu samotnou.

Je otázkou, zda by takové celorepublikové srovnání za stejné časové období přineslo výrazně rozdílné výsledky s ohledem na úmyslné trestné činy.

Cílem práce je poukázat, jak tenká, až vymizelá je hranice mezi smrtelnými trestnými činy spáchanými v souvislosti se silniční dopravní nehodou.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje

1. CÍLEK, R. *Oprátka za osm mrtvých*. Praha : Marie Tum, 2014. 275 s. ISBN 978-80-905165-7-1.
2. ČERNÍKOVÁ, M. a kolektiv. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha : Wolters Kluwer, 2015. 508 s. ISBN 978-80-7478-652-5.
3. DRAŠTÍK, A. a kolektiv. *Trestní zákoník : komentář. I. Díl*. Praha : Wolters Kluwer, 2015. 1490 s. ISBN 978-80-7478-790-4.
4. FENYK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád průvodce trestněprávními předpisy a judikaturou. 1. díl - Trestní zákoník*. Praha : Linde, 2010. 1317 s.
5. FENYK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád průvodce trestněprávními předpisy a judikaturou. 2. díl - Trestní řád*. Praha : Linde, 2010. 1184 s.
6. HIRT, M. a kolektiv. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2012. 160 s. ISBN 978-80-247-4308-0.
7. CHMELÍK, J. a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
8. JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. 6. Vydání*. Praha : Leges, 2016. 1280 s. ISBN 978-80-7502-106-9.
9. KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích : komentář. 2. Vydání*. Praha : C. H. Beck, 2011. 409 s. ISBN 978-80-7400-418-6.
10. MATYS, K. a kolektiv. *Trestní zákon : Komentář*. Praha : Orbis, 1975. 889 s.
11. NOVOTNÝ, F. a kolektiv. *Trestní zákoník 2010*. Praha : Eurounion, 2010. 838 s. ISBN 978-80-7317-084-4.
12. PROUZA, D. *Trestní zákoník. 1. Vydání*. Praha : C. H. Beck, 2010. 1280 s. ISBN 978-80-7400-187-1.
13. SOKOL, M. a kolektiv. *Soudní lékařství pro policisty*. Praha : Policejní akademie České republiky v Praze, 2016. 118 s. ISBN 978-80-7251-432-8.
14. ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník I. Obecná část § 1 až 139. Komentář. 2. vydání*. Praha : C. H. Beck, 2012. 1450 s. ISBN 978-80-7400-428-5.
15. ŠÁMAL, P. a kolektiv. *Trestní zákoník II. Zvláštní část § 140 až 421. Komentář. 2. vydání*. Praha : C. H. Beck, 2012. 2150 s. ISBN 978-80-7400-428-5.
16. TESAŘÍK, J., STRAKA, J. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie

Policejního prezidia České republiky. 2016. 255 s. Dostupné také z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>>.

17. VOREL, F. a kolektiv. *Soudní lékařství*. Praha : Grada Publishing, 1999. 606 s. ISBN 80-7169-728-1.

### **Elektronické zdroje**

1. POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, POLICEJNÍ PREZIDIUM, *Statistika nehodovosti* [online]. Policie ČR, © 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>>
2. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR z 21. 1. 1985 sp. zn. 3 Tz 35/84, uveřejněné pod č. 23/1986 Sb. rozh. tr., ASPI verze 2015 Copyright © 2000 – 2015 Wolters Kluwer.
3. STRAKA, J., FABIÁNOVÁ, J. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016*. [online]. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2017. 12 s. [cit. 2017-03-21] Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>>

### **Ostatní zdroje**

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- databáze informačního systému Evidence trestního řízení (ETR) Policie ČR, Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje,

## **SEZNAM ZKRATEK**

ETR – informační systém Evidence trestního řízení

OSZ – Okresní státní zastupitelství

Úst. – Ústava České republiky

DN – dopravní nehoda

## SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

### Tabulky

Tab. 1: Výčet smrtelných trestných činů spáchaných na území Královéhradeckého kraje v souvislosti se silničními dopravními nehodami v letech 2010 až 2015

### Grafy

Graf 1: Vývoj počtu usmrcených osob v silniční dopravě na území České republiky od roku 1961

Graf 2: Procentuální zastoupení pravomocných rozhodnutí smrtelných silničních dopravních nehod v teritoriálním území Královéhradeckého kraje za období let 2010 až 2015

Graf 3: Vývoj počtu usmrcených osob v silniční dopravě v katastrálním území Královéhradeckého kraje za období let 2010 až 2015



## PŘÍLOHY

I. **Graf 1:** Vývoj počtu usmrcených osob v silniční dopravě na území České republiky od roku 1961

II. **Tab. 1:** Výčet smrtelných trestných činů spáchaných na území Královéhradeckého kraje v souvislosti se silničními dopravními nehodami v letech 2010 až 2015

**Graf 2:** Procentuální zastoupení pravomocných rozhodnutí smrtelných silničních dopravních nehod v teritoriálním území Královéhradeckého kraje za období let 2010 až 2015

**Graf 3:** Vývoj počtu usmrcených osob v silniční dopravě v katastrálním území Královéhradeckého kraje za období let 2010 až 2015

**Graf 1:** Vývoj počtu usmrcených osob v silniční dopravě na území České republiky od roku 1961 (Zdroj: *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*, Praha, 2016, s. 5 – 7.)



