

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

AGRESE A JEJÍ DŮSLEDKY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Autor práce: Martin Dvorský, 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

2020

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z.ú.
Žižkova 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Martin Dvorský, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: **Agrese a její důsledky v silniční dopravě**

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: **Aggression and its consequences in road traffic**

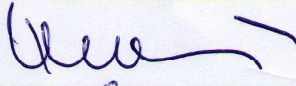

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Bc. Josef Kříha

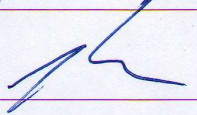


Datum zadání bakalářské práce: říjen 2019

CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE:

Hlavním cílem bakalářské práce je formou komparativního teoreticko-praxeologického vhledu demonstrovat možné formy úmyslného agresivního jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně jeho právní kvalifikace z pohledu trestního práva a poukázat na možný kauzalizmus mezi zájmově poukazovaným agresivním chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích a dopravní nehodovostí.

Student: Martin Dvorský, DiS.	25.10.2019	
Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha	11.11.2019	

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11.11.19	
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	12.11.19	
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	13.11.2019	



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

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, z.ú a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Také děkuji své rodině za trpělivost a vstřícnost.

ABSTRAKT

DVORSKÝ M. *Agrese a její důsledky v silniční dopravě : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2020. 46 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. Bc. Josef Kříha

Klíčová slova: agresivita, dopravní nehoda, řidič, trestný čin, trestní zákoník.

Věcná část bakalářské práce (dále jen „práce“) formou *teoretického a teoreticko-praxeologického* tematického vhledu demonstruje zkoumanou odbornou oblast, vymezující obecně reflektovanou gradualizaci agresivity ve společnosti a její podíl na poukazované dopravní nehodovosti. Vzhledem k věcně nastavenému tematickému vymezení „práce“ je v rámci její úvodní části primárně vymezeno základního pojmosloví, východiska zkoumané tematické oblasti, která poslouží jako teoretický základ její navazující teoreticko-praxeologické reflexe. Její součástí je také demonstrace „*de lege lata*“ legislativních aspektů zkoumané tematické oblasti. V praxeologické části práce jsou taktéž formou *analyticko-syntetizujícího* postihu reflektovány konkrétní tematicky přílehlavé empirické originální i zprostředkované situační příklady z aplikační praxe, řešené věcně a místně příslušným policejním orgánem Policie České republiky - dopravním inspektorátem – oddělením dopravních nehod.

ABSTRACT

DVORSKÝ M. *Aggression and its Consequences in Road Traffic : Bachelor Thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2020. 46 p Supervisor : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Key words: aggression, traffic accident, driver, crime, criminal law.

My bachelor thesis deals with increasing aggressiveness in society and its share in traffic accidents. With regard to the set topic, the thesis deals in its first part with the general problems of road traffic. This part will serve as a theoretical basis of the practical part of the thesis. It also includes the legal definition of such acts. In the practical part the space devoted to one example for all - a specific traffic accident, which I encountered myself while performing my service at the Department of Traffic Accidents of the Police of the Czech Republic and in which the aggression was the main cause. The frequent occurrence of aggression in traffic accidents is further supported in this thesis by several media-known examples.

OBSAH

ÚVOD	9
1 CÍL A METODIKA PRÁCE	10
2 ZÁKLADNÍ POJMOSLOVÍ A VÝCHODISKA ZKOUMANÉ TÉMATICKE OBLASTI	12
2.1 <i>Dopravní nehoda</i>	12
2.1.1 Znaký dopravní nehody	12
2.1.2 Klasifikace dopravních nehod	13
2.2 Vymezení základních pojmů ze silniční dopravy	14
2.2.1 Účastníci provozu na pozemních komunikacích	15
2.2.2 Silniční vozidla	15
2.2.3 Pozemní komunikace	16
2.2.4 Ostatní pojmy	16
2.3 Agresivita	17
2.4 Společnost	19
3 MEDIALIZOVANÉ PŘÍPADY AGRESIVITY ZA VOLANTEM	20
3.1 Vybrzdování „pirátem 2222“ – situační případ z médií č. 1	20
3.2 Vytlačení vozidla vozidlem – situační případ z médií č. 2	21
3.3 Vytlačení vozidla vozidlem – situační případ z médií č. 3	23
4 POSUZOVÁNÍ OTÁZKY NÁHLÉHO PRUDKÉHO SNÍŽENÍ RYCHLOSTI ŘIDIČEM MOTOROVÉHO VOZIDLA Z POHLEDU TRESTNÍHO PRÁVA	24
4.1 Obecná východiska	25
4.2 Specifické skutkové okolnosti „vybrzdování“	27
4.3 Standardní případy „vybrzdování“	29
4.4 Problematika dokazování	32
4.4.1 Audiovizuální záznamy	32
4.4.2 Znalecké posudky	33
4.5 Dokazování motivu	34
5 SITUAČNÍ PŘÍPAD DOPRAVNÍ NEHODY Z APLIKAČNÍ PRAXE	36

5. 1	Vylíčení dopravní nehody	36
5. 1. 1	Průběh šetření.....	37
ZÁVĚR.....	44
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	45

ÚVOD

Téma agresivity v dopravě není bohužel ničím ojedinělým. Již dlouhodobě jsou veřejnosti představovány velké mediální kauzy i v podstatě menší takřka každodenní případy, kdy agresivita účastníků dopravního provozu přímo i nepřímo vedla k dopravní nehodě. Otázka vzrůstající agresivity mezi populací obecně je pravděpodobně rozsáhlé téma, jež by mělo být přenecháno zejména odborníkům na lidskou psychiku, avšak zpracovatel, díky svému zaměstnání – dopravního policisty skupiny dopravních nehod – může tento trend ponejvíce vnímat v dopravě, již jsme všichni běžnou součástí. Je třeba si uvědomit, že agresivní chování není záležitostí jen řidičů za volantem, ale také cyklistů, chodců a ostatních účastníků silničního provozu. Nemusí se tak vždy jednat o agresivně a bezohledně předjíždějícího řidiče BMW, své problémy v dopravě s sebou přináší také bojovnost či útočnost běžných chodců nebo rozpínavost a následná agrese cyklistů. V některých případech dochází dokonce k tak velkým výbuchům emocí, že volný průchod agresivity v dopravě vede ke snížené či úplně absentující obavě z následků – postihů, sankcí a respektu k policii.

Co vede k takovýmto situacím je samozřejmě základní otázka. Pro některé může být oním „spouštěčem“ pomalu jedoucí řidič, kterého nelze předjet, pro jiného četná dopravní omezení. Výsledkem však ve všech případech zůstává, že agresivita vede k hazardnímu chování v dopravě a může tedy v důsledku toho stát za vznikem některých dopravních nehod? A právě zodpovězení této výzkumné otázky je základní náplní této „práce“:

Výzkumná otázka: *Je agresivita v dopravě často skrytou, avšak četnou příčinou dopravních nehod?*

Vzhledem k praktické podobě šetření dopravních nehod není v silách zpracovatele tuto otázku zodpovědět - potvrdit či vyvrátit obsáhlými statistikami či grafy. Podkladem pro toto tvrzení bude tedy především konkrétní situační příklad z praxe a popsaní de facto jediného způsobu, jak toto tvrzení dokázat. Důvodem takového postupu je fakt, že i přes vzrůstající agresivitu účastníků dopravního provozu nevyužívá policie pro analýzu příčiny dopravních nehod škálu možností, v níž by konkrétně agresivita figurovala. V samotných programech, jež pro zaznamenávání dopravních nehod slouží lze vybrat z příčin jako je způsob jízdy, rychlost, přednost, předjíždění a tzv. dopravní nehoda nezaviněná řidičem. O agresivitě zde nenalezneme ani slovo.

1 CÍL A METODIKA PRÁCE

V úvodu „práce“ byl vymezen její hlavní cíl. Tím je formou komparativního *teoreticko-praxeologického* vhledu demonstrovat možné formy úmyslného agresivního jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně jeho právní kvalifikace z pohledu trestněprávního ale i správněprávního a poukázat na možný kauzalizmus mezi zájmově poukazovaným agresivním chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích a dopravní nehodovostí. Teoretická část „práce“ bude obohacena o užité konkrétní „kasuistiky“, reflektující specifickou aplikační praxi dopravního policisty a několik mediálně známých kauz. Všechny tyto případy mají stejnou proměnnou - agresivitu, stojící za způsobenou dopravní nehodou, a právě z důvodu výstavby této „práce“ bude použit empiricko-analytický přístup. Empiricko-analytický přístup odmítá normativnost jako určující faktor analýzy. Výsledkem procesu bádání za použití tohoto přístupu by tedy neměl být žádný normativní soud, tedy tvrzení o tom, co by mělo být. Cílem tohoto přístupu je jednoduše řečeno neovlivňovat výstupy výzkumu skrze vlastní hodnotový rámec.¹ Preferovány jsou výroky, které nejsou ovlivňovány apriorními soudy či subjektivními postoji badatele. Zdůrazňována je v rámci tohoto přístupu zejména nestrannost, odborná kritika a potřeba prověřovat a objektivizovat dosažené poznatky.²

Co se týká metodologického přístupu, je v této „práci“ použita případová studie a také částečně komparace. Případovou studií se rozumí intenzivní studium jednoho případu, v této práci pak konkrétně jednoho příkladu dopravní nehody způsobené nadměrnou agresivitou řidiče. Případová studie je kvalitativní metodou, neboť dokáže naplnit cíle kvalitativního výzkumu tím, že zkoumá analyzovaný případ do hloubky s ohledem na kontext.³

Komparace je pak jednou z nejpoužívanějších analýz v rámci mnoha oborů výzkumu a lze ji definovat jako „srovnání, jehož prostřednictvím přiřazujeme jeden jev druhému s cílem zjistit, jak se od sebe liší, respektive jak jsou si podobné.“⁴

Stanoveným metodám zkoumání také odpovídá struktura této „práce“. Jak již bylo nastíněno výše, bude práce rozdělena do několika stěžejních kapitol. První kapitola

¹ BERG-SCHLOSSER, D. a T. STAMMEN. *Úvod do politické vědy*. Vyd. 1. Praha: Institut pro středoevropskou kulturu a politiku, 2000, s. 87.

² ŘÍCHOVÁ, B. *Přehled moderních politologických teorií*. Praha: Portál, 2000, s. 16.

³ YIN, Robert K. *Case Study Research. Design and Methods*. 4th ed. London: Sage Publications, 2009.

⁴ ŘÍCHOVÁ, Blanka. *Úvod do současné politologie: Srovnávací analýza demokratických politických systémů*. Praha: Portál, 2007, s. 21.

vytváří teoretický podklad celé „práce“. Jsou zde definovány základní termíny jako dopravní nehoda společně s jejími znaky a klasifikací typů dopravních nehod, účastníci silničního provozu, silniční vozidla, silniční komunikace a některé další. Jako další pojmy, jež musí být upřesněny, jsou zde definovány pojmy agresivita a společnost.

Druhá kapitola se zabývá třemi velkými medializovanými kauzami „*silničních pirátů*“, u nichž několikrát zaznělo, a to nejen v médiích, ale i při soudním projednávání, že zde svou roli sehrála agresivita. Jako příklady jsou zde uvedeny případ nejznámějšího českého „*vybrzdovače*“ Aleše Trpišovského, manažera Luboše Laciny a nejpřísněji potrestaného bezohledného řidiče Martina Nováka.

Třetí kapitola se pak zabývá právní stránkou dnes tak moderního „*vybrzdování*“. Na několika příkladech reálných situací lze vidět, že tato nezákonná činnost není českým zákonem dostatečně upravena. Několik uvedených příkladů nabízí pohled na stejné situace „*vybrzdování*“, jež mohou být právně řešeny dle jednotlivých ustanovení příslušných zvláštních právních předpisů v trestněprávní a správněprávní rovině. Dále se tato kapitola věnuje problematice dokazování trestného činu, při níž mohou být přínosem různé typy audiovizuálních záznamů i posudky odborníků z různých odvětví.

Čtvrtá, v podstatě stěžejní, kapitola této „práce“ podrobně popisuje příklad jedné z dopravních nehod, jíž se mohl zpracovatel jako vyšetřovatel zúčastnit a u níž šlo primárně o agresivitu řidiče. Kapitola je ukončena vyjádřením jednotlivých účastníků dopravní nehody a následně zhodnocením celé záležitosti a výsledkem šetření.

2 ZÁKLADNÍ POJMOSLOVÍ A VÝCHODISKA ZKOUMANÉ TÉMATICKÉ OBLASTI

2.1 Dopravní nehoda

„S poukazem k aplikaci jednotlivých ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), se dopravní nehodou rozumí 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 škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“⁵

Dopravní nehodou lze tedy rozumět nezamýšlenou a nepředvídatelnou událost v silničním provozu na pozemních komunikacích způsobenou dopravními prostředky, která má škodlivý následek na život a zdraví nebo majetek. Nejdůležitějšími znaky obecné definice dopravní nehody jsou tedy událost v silničním provozu, nepředvídatelnost, způsobení škody na životě, zdraví nebo na majetku, a to v přímé souvislosti s událostí vzniklé provozem vozidla v pohybu. Pouze naplnění všech těchto specifických znaků nám dává jistotu, že došlo k dopravní nehodě. Zhodnocení těchto skutečností v první fázi šetření je velmi důležité pro určení věcné a funkční příslušnosti a také k rozhodnutí, zdali bude věc řešena jako dopravní nehoda útvarem dopravního inspektorátu, anebo jako jiná škodní událost řešená jinou policejní složkou.⁶

2.1.1 Znaky dopravní nehody

Z výše uvedeného je tedy možné identifikovat základní znaky dopravní nehody⁷, kterým se bude blíže věnovat následující kapitola.

a) *Nepředvídatelnost (neočekávanost)*

Jedná se o nedbalostní delikty, jejichž pachatelé jsou osoby různého věku, povolání a převážně bez trestní minulosti. Lze tedy říct, že v tomto případě jde o nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci silničního

⁵ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013, s. 2-23.

⁶ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 183.

⁷ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013, s. 20-40.

provozu. Dopravní nehody jsou tedy svým způsobem dílem náhody. Do určité míry závisí vznik dopravní nehody na aktuální psychické dispozici a na schopnosti účastníků silničního provozu předvídat a přizpůsobit své jednání aktuální dopravní situaci.

b) Událost v silničním provozu

Za dopravní nehodu lze považovat pouze událost, ke které dojde na místech, kde platí v plném rozsahu pravidla silničního provozu. To znamená na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a účelových komunikacích. V jiných případech, kdy dojde k události například na poli, v lese, na zahradě, v tovární hale, či uzavřeném soukromém objektu, nelze v žádném případě na věc nahlížet jako na dopravní nehodu.

c) Způsobení škody na životě, zdraví osoby nebo majetku

Za škodu na životě, zdraví či majetku se zde považuje škoda, která vznikla v příčinné souvislosti s nehodovou událostí. Hovoříme zde o tzv. poruchovém následku trestného činu, u kterého je způsobení škody základním znakem skutkové podstaty. V případě, že k výše uvedené škodě nedojde, nelze v žádném případě hovořit o dopravní nehodě. Výjimkou je pouze případ, kdy v souvislosti s dopravní nehodou vznikne obecné ohrožení, které vyžaduje poruchu zájmu chráněného zákonem, tzv. obecné ohrožení z nedbalosti.

d) Přímá souvislost s provozem vozidla

K dopravní nehodě musí dojít v přímé souvislosti s provozem vozidla, které se pohybuje po pozemní komunikaci. Není zde rozhodující, zda jde o vozidlo motorové, nemotorové či tramvaj, a ani to, zda vozidlo bylo řízené řidičem nebo jelo bez řidiče.

2. 1. 2 Klasifikace dopravních nehod

Klasifikace dopravních nehod je považována za jednu z metod, která nám umožňuje poznat dosud nepoznané předměty a jevy, které bychom jinak nikdy nepoznali. V odborných publikacích lze nalézt různé klasifikace dopravních nehod, ale z hlediska praxe se považuje za nejdůležitější základní klasifikace, jež spočívá v rozlišování dopravních nehod podle charakteru či mechanismu jejich vzniku. Podle těchto kritérií dělíme dopravní nehody na havárie, srážky a jiné nehody.

a) Havárie

Za havárii je považována dopravní nehoda, při níž mělo účast pouze jedno silniční vozidlo a není důležité, zda tímto vozidlem bylo vozidlo motorové nebo nemotorové.

Základním předpokladem je, že při havárii vozidla nedojde k následnému střetu tohoto vozidla s jiným vozidlem, s pevnou překážkou, chodcem, zvířím nebo zvířetem, neboť potom by bylo nutno učinit závěr, že jde o srážku, nikoli havárii. Například za havárii považujeme případ, kdy vozidlo vyjelo mimo komunikaci, kde se převrátilo na střechem nebo jinou svoji část. Za havárii naopak nepovažujeme případ, kdy vozidlo sice vyjelo mimo komunikaci, ale vzápětí narazilo do pevné překážky. Touto překážkou mohou být např. sloupy veřejného osvětlení, zdi domů, stromy, oplocení objektů či svahy. V těchto případech musíme učinit závěr, že došlo ke srážce s pevnou překážkou.

b) Srážka

Srážka je druhým základním typem silničních dopravních nehod, při kterém dochází ke střetu dvou a více silničních vozidel, nebo ke střetu s chodcem, zvířetem, se zvířím či pevnou překážkou. Tyto srážky mohou být např. čelní, boční, z boku nebo zezadu.

c) Jiné nehody

Dalším základním typem silničních dopravních nehod jsou nehody, které nemůžeme zařadit do dvou předcházejících kategorií, tzn. mezi havárie nebo srážky. Za případy jiných dopravních nehod lze považovat např. vypadnutí předmětu z vozidla za jízdy, nebo upadnutí cestujícího za jízdy v hromadném dopravním prostředku, které bylo zapříčiněno zaviněným jednáním jiného účastníka silničního provozu. V těchto případech je však třeba zjistit, zda ze strany cestujícího nedošlo k porušení přepravního nebo cestovního řádu. Jiným příkladem dopravních nehod, jež lze zařadit do tohoto podtypu může být vypadnutí přepravované osoby z dopravního prostředku v průběhu jízdy, např. pokud řidič autobusu předčasně otevře dveře.

2.2 Vymezení základních pojmů ze silniční dopravy

Pro lepší uchopení tématu nehodovosti v silničním provozu, je nutné vymezení některých dalších základních pojmů, jako jsou účastníci silničního provozu, termínů vztahujících se k silničním vozidlům a v neposlední řadě také k pozemním komunikacím. V rámci této kapitoly budou uvedeny nejdůležitější z nich.

2. 2. 1 Účastníci provozu na pozemních komunikacích

Litera „*zákona o provozu na pozemních komunikacích*“ definuje účastníka provozu na pozemních komunikacích⁸ tak, že je to každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Jako základní je zde nutné definovat pojmy:

Řidič – „*je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.*“

Průvodce vedených nebo hnaných zvířat – „*je účastník provozu na pozemních komunikacích, který doprovází zvířata jdoucí jednotlivě nebo ve stádech po pozemní komunikaci, průvodcem vedených nebo hnaných zvířat není chodec vedoucí psa.*“

Účastník dopravní nehody – „*je každý, kdo se v čase a místě dopravní nehody přímým způsobem účastnil dopravní nehody (např. řidič, přepravovaná osoba, chodec, jezdec na zvířeti, osoba přibraná k zajištění bezpečnosti provozu).*“

2. 2. 2 Silniční vozidla

Silniční vozidlo⁹ je dle „*zákona o provozu na pozemních komunikacích*“ vozidlo vyrobené a určené k provozu na pozemních komunikacích. Pro téma této práce lze jako relevantní posoudit následující definice:

Silniční vozidlo – „*je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob zvířat, nebo věcí.*“

Vozidlo – „*je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.*“

Motorové vozidlo – „*je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.*“

Nemotorové vozidlo – „*je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, např. jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.*“

Jízdní souprava – „*je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel.*“

⁸ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013, s. 2-6.

⁹ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013, s. 2-6.

2. 2. 3 Pozemní komunikace

Policisté při praktickém řešení dopravních nehod často stojí před otázkou, zda vyšetřovaná událost naplňuje znaky dopravní nehody a zda je místo skutečně pozemní komunikací. V těchto situacích je znalost významu těchto pojmů klíčová pro stanovení správného dalšího postupu. Uvádím zde ty nejdůležitější základní pojmy, které jsou uvedeny v „zákoně o provozu na pozemních komunikacích“.

Pozemní komunikace – „je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace, účelové komunikace.“

Dálnice – „je pozemní komunikace označená dopravní značkou „Dálnice.“

Silnice – „je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd: místní komunikace I. třídy, místní komunikace II. třídy, místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy.“

Křižovatka – „je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují. Za křižovatku se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci.“¹⁰

2. 2. 4 Ostatní pojmy

Důležitými pojmy pro přesnou dokumentaci dopravní nehody jsou i *definice forem chování* řidičů a účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Nesmět omezit – „povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku silničního provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo.“

Nesmět ohrozit – „povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí.“

Dát přednost v jízdě – „povinnost nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost.“

¹⁰ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013, s. 2-6.

2.3 Agresivita

Pokud bychom laikovi položili otázku, co je to agresivita, nebude jeho odpověď nijak složitá či sofistikovaná. Pokud ale chceme nalézt odbornou definici agresivity, zjistíme, že to není nijak jednoduché, neboť existuje velké množství takovýchto definic. To samozřejmě souvisí se skutečností, že se agresivně, jakožto vzrůstajícímu fenoménu ve společnosti, věnuje velké množství odborníků a ti na agresivitu vzhledem k jejím četným projevům pohlíží různě. Vzhledem k zaměření této „práce“ není cílem zaplnit několik jejích stran definicemi agresivity, proto pouze pro dokreslení, jsou uvedeny některé základní psychologické pojmy. „Agresivita je tedy tendence k útočnému jednání. Vyznačuje se především úmyslnou agresí (útok, napadení), jejímž cílem je poškodit, zničit či ublížit.“¹¹ Podle psychologa a agresologa Ivo Čermáka se jedná o „udílení škodlivého podnětu jiné osobě se záměrem ublížit této osobě s očekáváním, že averzivní podnět dosáhne cíle.“¹² Jiná odborná literatura uvádí teorii agresivity takto: „Lidská agrese je jakékoli chování cílené na druhého jedince, které je vedeno s bezprostředním záměrem ublížit. Agresor přitom musí být přesvědčen, že jeho chování cíl poškodí, a oběť agrese musí být motivována, aby se agresorovu chování vyhnula. Náhodné ublížení se za agresi nepovažuje, protože není záměrné.“¹³

V rámci této kapitoly je dobré také v krátkosti definovat agresivní řízení. Je zcela zřejmé, že ani zde nebude vymezení tohoto pojmu jednoduché, a to především s ohledem na mnoho forem projevu agresivního řízení. „De lege lata“ účinného „zákona o provozu na pozemních komunikacích“ není termín „agresivní jízda“ podrobně ani přesně definován.¹⁴ V minulosti bylo konání některých agresivních řídiců na českých silnicích klasifikováno u soudů jako tyto trestné činy¹⁵:

- Těžké ublížení na zdraví je dle aplikace ustanovení § 147 zákona č 40/2009 Sb., trestního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestního

¹¹ LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, s. 2.

¹² SUCHÝ, Adam. *Mediální zlo - mýty a realita: souvislost mezi sledováním televize a agresivitou u dětí.* Praha : Triton, 2007.

¹³ KOUKOLÍK, František a Jana, DRTILOVÁ. *Vzpouora deprivantů: nestvůry, nástroje, obrana.* Praha: Galén, 2006.

¹⁴ BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel).* Praha: Venice Music Production, 2013, s. 2-23.

¹⁵ Česká televize [online]. 2017 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2304091-vybrzdil-autozemrel-v-nem-kojenec-soud-chce-poslat-ridice-na-devet-let-na-mrize>.

zákoníku“), za které Nejvyšší soud uložil Luboši Lacinovi pětiletý trest odnětí svobody a sedmiletý zákaz řízení.

- Obecné ohrožení dle § 272 „*trestního zákoníku*“, za které soud uložil trest devíti let odnětí svobody a devítiletý zákaz řízení Martinu Kostnerovi, který svým agresivním předjížděcím manévrem a následným „*vybrzdováním*“ zavinil smrt kojenče.
- Pokus o těžké ublížení na zdraví dle § 146 „*trestního zákoníku*“, za které Brněnský krajský soud poslal Dominika Gerneše na dva roky za mříže.

V právních řádech jiných zemí je však pojem "*agresivní řízení*" přímo definován. V Kanadě je agresivní řízení definováno následovně: „*Chování účastníka silničního provozu je agresivní, pokud záměrně zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze získáním času na úkor ostatních účastníků silničního provozu.*“¹⁶

O vymezení pojmu agresivní řízení se pokusili také odborníci ve Spojených státech Amerických. Americký Národní úřad pro dálniční bezpečnost (*NHTSA - National Highway Traffic Safety Administration*) rozlišuje v problematice agresivity tři následující definice:

- 1) Reckless driving (bezohledná jízda) - Osoba řídící vozidlo má snížený ohled k ostatním účastníkům silničního provozu.
- 2) Aggressive driving (agresivní jízda) - Osoba řídící vozidlo se dopouští agresivní jízdy, když spáchá několik přestupků během jedné jízdy a ohrozí jiné osoby nebo majetek. Agresivní řízení do sebe shrnuje celou stupnici nebezpečných přestupků v silničním provozu jako například neohleduplná jízda, která je definována jako "řízení jakéhokoliv vozidla způsobem, který úmyslně ohrožuje bezpečnost osob nebo majetku". Agresivní řízení motorového vozidla je takové řízení, při kterém dojde v průběhu jedné nepřerušené jízdy ke třem nebo více porušením pravidel silničního provozu, která by mohla ohrozit osoby nebo majetek.
- 3) Road rage (silniční vztek) - Projev silničního vzteku je trestným činem. Jedná se o útok prostřednictvím motorového vozidla nebo jiné nebezpečné zbraně, kterého se dopustí řidič nebo přepravovaná osoba jednoho motorového vozidla, na řidiče

¹⁶ Aggressive driving behaviour (background paper) - Transport - UNECE. Copyright © United Nations Economic Commission for Europe. [online] [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html>.

nebo přepravovanou osobu jiného motorového vozidla. Dále se jedná o takový útok, která je vyvolán dopravní nehodou, ke které došlo v silničním provozu. Jedná se o záměrný, cílený, přímý útok.¹⁷

2.4 Společnost

Pro celistvost této „práce“ je dobré definovat alespoň v krátkosti také pojem „společnost“. Dle Sociologické encyklopedie lze v nejširším slova smyslu společnost chápat jako „...synonymum pro lidstvo jako celek, lidský rod, pro největší společenskou skupinu, k níž jedinec může náležet, sociální agregát osob obou pohlaví a různých věkových skupin spojených v soběstačné uskupení, jež si vytvořilo vlastní instituce, které respektuje, a kulturu, kterou sdílí.“ V případě této definice nemá pojem v podstatě žádnou označovací a výkladovou hodnotu. Naopak v nejužším smyslu slova se jedná o „...soubor osob žijících ve skupinách, jež jsou vzájemně propojeny, na společném, vymezeném a ohraničeném teritoriu kontrolovaném politickou mocí, sdílejících základní společné hodnoty, řídících se týmiž základními normami a chovajících se podle ustálených kulturních vzorů.“ Takovéto pojení se blíží pojmu stát, zejména pak modernímu národnímu státu.¹⁸

O samotném pojmu společnost, lze samozřejmě napsat mnoho stránek, to však není cílem této „práce“, a proto se spokojíme s výše uvedenými definicemi.

¹⁷ DOT HS 809 707. Home | National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) [online] [3. 4. 2020] Dostupné z: <https://one.nhtsa.gov/people/injury/research/aggdrivingenf/pages/introduction.html>.

¹⁸Společnost. In: Sociologická encyklopedie [on-line]. Sociologický ústav AV ČR, V.V.I. [cit. 21. 3. 2020]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Spole%C4%8Dnost>.

3 MEDIALIZOVANÉ PŘÍPADY AGRESIVITY ZA VOLANTEM

Častý výskyt agresivity při dopravních nehodách je dále v této „práci“ podpořen několika mediálně známými případy. Agresivní jízda je důsledkem neovládání emočního rozpoložení řidiče, přehnaného sebevědomí, chuti „závodit“ za volantem, bezohledným chováním či pocitem beztrestnosti. Za agresivní jízdu se dá považovat i gestikulace řidiče např. zdviženým prostředníčkem či nadávkami adresovaným ostatním účastníkům silničního provozu, což může vyvolávat pro ostatní na pozemní komunikaci stresovou situaci. Agresivní jízda jako taková sama o sobě nezpůsobí dopravní nehodu, ale vyvolává kolizní situaci. Ostatní řidiči ne vždy dokážou na jízdu agresivního řidiče adekvátně reagovat. Klasické upozorňování na takovou jízdu, jako je blikání a použití klaksonu, ve většině případů agresivního řidiče neumravňuje, spíše naopak více vybízí. Agresivní řidič má ve svém vozidle pocit anonymity, což také v současné době umocňuje hustota silničního provozu. Každý z nás si většinou pod agresivní jízdou představí mediálně známé *vybrzdování*, problikávání, dojíždění za vozidlem jiného účastníka provozu na bezprostřední vzdálenost či vytlačování z vozovky. V podstatě všechny výše uvedené aktivity lze nalézt v mediálně známých kauzách agresivních řidičů, kterým se budou věnovat následující kapitoly.

3.1 Vybrzdování „pirátem 2222“ – situační případ z médií č. 1

Asi nejznámější případ tzv. „vybrzdování“ v České republice se odehrál dne 29. prosince 2010, kdy předseda představenstva developerské firmy HRBS Aleš Trpišovský se svým vozidlem Mercedes-Benz s poznávací značkou končící 2222 na 13. kilometru dálnice D1 ve směru na Brno předjel vysokou rychlostí pomalejší auto zprava, zařadil se před něj a prudce zabrzdil. Policie jej poměrně rychle obvinila z těžkého ublížení na zdraví ve stadiu pokusu a poškozování cizí věci. V září 2011 bylo obvinění přehodnoceno a policie podala státnímu zastupitelství návrh na žalobu za pokus o těžké ublížení na zdraví. *„Předjížděl jsem a za mě se nalepilo velké auto. Chtěl jsem mu uhnout, ale on mě zprava objel a zařadil se přede mě. Sundal jsem nohu z plynu*

a najednou jsem viděl zadní červená světla, tak jsem taky dupnul na brzdu,“ popsal poté u soudu řidič vozidla.¹⁹

Také vzhledem ke skutečnosti, že Trpišovský o něco později téhož dne provedl na 30. kilometru dálnice D1 stejný manévr. Tentokrát však vozidlo před ním nestačilo zabrzdit a havarovalo, uložil Krajský soud v Praze Trpišovskému v červnu roku 2012 dvouletý trest odnětí svobody s podmíněčným odkladem na 4 roky. Dále mu uložil trest zákazu řízení všech motorových vozidel na 7 let. To vše za přečin těžké ublížení na zdraví ve stádiu pokusu a přečin poškození cizí věci.²⁰

Kauza Aleše Trpišovského zpracovateli utkvěla asi nejvíce, jakožto jedna z prvních, co byla takto medializovaná a známá. Velmi jej zaujala, jelikož už v té době sloužil u Policie České republiky na skupině dopravních nehod dopravního inspektorátu Brno-venkov a zajímal jej průběh, a hlavně konečné rozhodnutí v této věci. Předpoklad, že v celé této kauze hrála významnou roli agresivita, potvrdila také dopravní psychologka Lenka Brichová, která označila Trpišovského za typického agresivního řidiče, nevyrovnaného a nepřizpůsobivého jedince takového typu, který se může agrese na silnici dopouštět prakticky neustále.²¹

3.2 Vytlačení vozidla vozidlem – situační případ z médií č. 2

Ing. Luboš Lacina je dnes známý pod přezdívkami Dálniční pirát nebo Pirát z D1 za svůj neurvalý manévr ze dne 22. března 2010. Bezpečnostní kamery umístěné na mytné bráně dálnice D1 tehdy zachytily situaci, kdy Lacinův vůz doslova katapultoval jiné auto z dálnice do pole. V případě tohoto incidentu, je zajímavé zejména to, co celé události předcházelo.²²

Dle následného vyšetřování ze strany Policie České republiky leží příčina útoku v situaci daleko před místem vlastního útoku. Manažer Luboš Lacina jel ve svém služebním voze Škoda Superb v rychlém levém pruhu dálnice a zbrzdilo ho pomalu

¹⁹Pirátovi D1' Trpišovskému hrozilo 12 let, má podmínku. *Zprávy - Aktuálně.cz* [online] 2012 [cit. 21. 03.2020]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/piratovi-d1-trpisovskemu-hrozilo-12-let-ma-podminku/r~i:article:765332/?redirected=1539360769>.

²⁰ Trpišovský dostal dvouletou podmínku za agresivní jízdu. S odvoláním neuspěl. *Hospodářské noviny*. [online] 2012 [cit. 21. 03.2020]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-58910190-trpisovsky-soud-d1-pirat>.

²¹ Pirát z D1 je notorický agresor, který nectí pravidla, říká psycholog. *Lidovky.cz* [online] 2011 [cit. 21. 03.2020]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/pirat-z-d1-je-notoricky-agresor-ktery-necti-pravidla-rika-psycholog.A110104_120825_in_domov_pks.

²² "Pirát" z D1 Lacina dostal pět let. *Novinky.cz* [online] 2010 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/217406-pirat-z-d1-lacina-dostal-pet-let.html>.

jedoucí vozidlo Mazda 323, které tou dobou předjíždělo jiný vůz. Lacina se rozhodl dát pomalé řidičce vozidla za vyučenou. Když řidička Zuzana U. svůj manévr dokončila, manažer v Superbu se na její vůz zleva „přilepil“. Několik desítek metrů jela obě auta souběžně a ve vozidle Škoda Superb jedoucí manažer si s posádkou Mazdy vyměnili několik hrubých gest. Mimikou se však manažer neuspokojil. Následně přišel nepochopitelný zkrat. Vynervovaný Lacina Mazdu během prudkého výpadu vytlačil ve více než stokilometrové rychlosti z dálnice. Právě tento moment zachytily kamery na dálniční mýtné bráně. Mazda skončila po několika převrácení v poli a řidička Zuzana U. se svým přítelem Markem na místě spolujezdce podle znalců přežili jen zázrakem a s velkým dílem štěstí. Díky výše uvedeným dálničním kamerám však byla brzy odhalena nejen totožnost viníka, ale šla dobře doložit i skutečnost, že podezřelý z místa nehody bez zastavení ujel, ačkoliv si musel všimnout, co svým manévrem způsobil. Muselo mu být jasné, že při této události byli zraněni lidé.²³

Při vyšetřování a následném soudním líčení se dnes již odsouzený hájil svým stresujícím zaměstnáním. V době nehody byl vysoce postaveným manažerem plzeňského pivovaru Prazdroj, který s ním však záhy po obvinění z trestného činu rozvázal pracovní poměr. Soudní znalec vyslovil během procesu domněnku, že viník předvedl spíše velký zkrat, neboť byl předtím vyrovnaným řidičem a najel 750 tisíc kilometrů údajně bez nehody. Podle žalobce však chování řidiče Superbu naplnilo skutkovou podstatu přečinu těžkého ublížení na zdraví ve stadiu pokusu, a tak jej v roce 2011 poslal na 5 let „za mříže“ nepodmíněně. Již po dvou letech se zdálo, že na základě dobrého chování bude odsouzený propuštěn, a to díky amnestii vyhlášené tehdejšími prezidentem České republiky Václavem Klausem. Nakonec byl Lacinovi ale trest přerušen až v únoru roku 2014 a viník byl podmíněně propuštěn z výkonu trestu odnětí svobody. Sedmiletý zákaz řízení mu však zůstal v původní výši. Výše uvedený případ dobře ilustruje případy vzrůstající agrese mezi českými řidiči. Udál se přibližně ve stejné době jako případ Aleše Trpišovského.²⁴

²³ Auto se dvěma lidmi vytlačil z dálnice manažer Prazdroje. *IDNES.cz*. [online] 2010 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/auto-se-dvema-lidmi-vytlacilz-dalnice-manazer-prazdroje-pke-/krimi.aspx?c=A100408_145803_krimi_cen.

²⁴ Dálniční pirát Lacina je na svobodě. *Novinky.cz*. [online] 2014 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/clanek/dalnicni-pirat-lacina-je-na-svobode-232543>.

3.3 Vytlačení vozidla vozidlem – situační případ z médií č. 3

Martin Novák, který v roce 2013 vytlačil v Žabovřeské ulici v Brně svým vozidlem Jaguar dodávku se šesti lidmi na svodidla a zranil tak dva pasažéry. Muž byl nejprve odsouzen za pokus o vraždu na 15,5 roku vězení, k čemuž se sám Novák vyjádřil: „Čekal jsem podmínku. Ještě bych snesl třeba tři roky nebo možná pět. Vím, že jsem udělal chybu. Ale jsem souzený za vraždu.“²⁵ Odvolací soud mu později trest snížil na 6,5 roku za těžké ublížení na zdraví nedbalostí.²⁶

Osmatřicetiletý muž byl nejpřísněji potrestaným silničním pirátem v České republice. Novák se v srpnu 2013 pohádal s přítelkyní a jel za ní svým vozem značky Jaguar urovnat spor. Při jízdě v koloně aut se ale údajně choval agresivně. Sám soudu popsal, že nedával příliš pozor na řízení, kvůli čemuž na něj začala dělat posádka sousední dodávky údajně posunky. Novák v tu chvíli začal svým vozem dodávku vytlačovat ze silnice. Dodávka havarovala a dva cestující se zranili. Samotný Novák celou situaci popsal slovy: „Při přejíždění z jednoho pruhu do druhého jsem vyprovokoval Ford Transit s posádkou. Začali jsme se hádat. Dojížděli jsme se, ukazovali posunky, řvali na sebe z okna. Asi půl kilometru jsme se drželi vedle sebe. Chtěl jsem jim ujet, ale neodhadl jsem vzdálenost. Ťukl jsem do nich a ujel. Ale nechtěl jsem nikomu nic udělat.“²⁷

Osud Nováka byl nakonec jiný, než se předpokládalo. Muž měl dlouhodobé problémy s alkoholem, což bylo zřejmé i z faktu, že opilý přišel i k soudu. O Velikonocích v roce 2016 pak Novák zemřel v nemocnici na selhání orgánů.²⁸ Jak je ze zjištěných skutečností zřejmé – prvotní událostí byla hádka s přítelkyní, tedy úplná banalita.

²⁵ Pirát v jaguaru odsouzený za nehodu dodávky zemřel. Upil se, tvrdí známí. [online] 2016 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/pirat-martin-novak-o-velikonocich-zemrel-na-vine-je-alkohol.A160419_112312_brno-zpravy_krut.

²⁶ Zemřel nejpřísněji potrestaný silniční pirát, v nemocnici mu selhaly orgány. *Zprávy - Aktuálně.cz* [online] 2016 [citováno 3. 4. 2020]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/zemrel-silnicni-pirat-martin-novak-ktery-vytlacil-jaguarem-d/r-0a1bfc84062011e6bdc50025900fea04/>.

²⁷ Pirát v jaguaru odsouzený za nehodu dodávky zemřel. Upil se, tvrdí známí. [online] 2016 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/pirat-martin-novak-o-velikonocich-zemrel-na-vine-je-alkohol.A160419_112312_brno-zpravy_krut.

²⁸ Zemřel nejpřísněji potrestaný silniční pirát, v nemocnici mu selhaly orgány. *Aktuálně.cz* [online] 2016 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/zemrel-silnicni-pirat-martin-novak-ktery-vytlacil-jaguarem-d/r-0a1bfc84062011e6bdc50025900fea04/>.

4 POSUZOVÁNÍ OTÁZKY NÁHLÉHO PRUDKÉHO SNÍŽENÍ RYCHLOSTI ŘIDIČEM MOTOROVÉHO VOZIDLA Z POHLEDU TRESTNÍHO PRÁVA

Vzhledem ke skutečnosti, že aktivity jako jsou „vybrzdování“ či úmyslné vytlačení vozidla, nejsou úplně běžné, a dokonce se může zdát, že se ve větší míře začínají objevovat až v posledních letech, je poměrně složité obsáhnout jednotlivé případy právně. Jako upřesnění této činnosti je využívána definice doc. Ing. Aleše Vémoly, Ph.D. z Ústavu soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně. „Vybrzdování“ je definováno tak, že „...vozidlo přede mnou začalo intenzivně brzdit, aniž bych to očekával, a aniž by mělo nějaký důvod.“²⁹

Pro lepší přehlednost četnosti těchto trestných činů byly k dané problematice vyžádány zprávy od vrchních státních zastupitelství a od všech krajských státních zastupitelství, která zahrnuje i poznatky od státních zastupitelství v obvodu jejich působnosti, tedy okresních či městských. Ze zjištěných skutečností vyplývá, že v poslední době (údaje k měsíci únoru roku 2018) Krajské státní zastupitelství Plzeň, Krajské státní zastupitelství Ústí nad Labem, Městské státní zastupitelství Praha, Vrchní státní zastupitelství Olomouc a Vrchní státní zastupitelství Praha nezaznamenala případ náhlého prudkého snížení rychlosti řidičem motorového vozidla, respektive o takovém případě neví. Krajské státní zastupitelství Hradec Králové zjistilo jeden případ. Krajské státní zastupitelství Ostrava a Krajské státní zastupitelství Brno zjistilo každé po dvou případech. Krajské státní zastupitelství České Budějovice zjistilo tři případy a Krajské státní zastupitelství Praha zjistilo celkem pět případů.³⁰

Jelikož „vybrzdění“ je ze strany profesionálních i běžných řidičů vcelku často zmiňovaný jev, zejména z cest po našich dálnicích, je takto nízký počet řešených případů při prvotním pohledu poměrně zarážející. Ještě zarážejí je pak tento fakt s ohledem na prostor, kterému „vybrzdování“ věnují masové sdělovací prostředky. Díky tomu nezbyvá než souhlasit se zjištěnou úvahou Krajského státního zastupitelství Praha, že je zde třeba hledat zřejmě vysokou latenci takového jednání. Tyto skutky nebývají vždy

²⁹ Agresivita za volantem roste, české zákony na ni ale příliš nepamatují. *Irozhlás.cz*. [online] 2011 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/agresivita-za-volantem-roste-ceske-zakony-na-ni-ale-prilis-nepamatuji_201101101939_mhromadka.

³⁰ Zpracováno na základě vlastních zkušeností.

poškozenými či jinými účastníky oficiálně hlášeny. Samozřejmě především tehdy, když nedojde ke střetu vozidel ani k žádné jiné škodě nebo zranění. Musíme si přiznat, že mnoho těchto skutků je řešeno jen v rámci řízení o přestupku, tedy nejsou zahajovány úkony trestního řízení.

Již z výše uvedeného počtu případů je tedy zřejmé, že v rámci trestního řízení jsou podobné kauzy v současné době zpracovávány zcela ojedinele. Jedná se tak skutečně o jednotlivé kusy, ke kterým došlo v různých oblastech České republiky, a jsou individuálně posuzovány věcně a místně příslušnými orgány činnými v trestním řízení.

4.1 Obecná východiska

K problematice „*vybrzdování*“ musíme uvést fakt, že skutková podstat činu je velmi různorodá. S tím souvisí i odlišné právní posouzení každého jednotlivého případu. Zobecnění nebo sjednocení jediného daného postupu je téměř nemyslitelné a neproveditelné. Toto je názor i některých státních zastupitelství. Pokud se na věc podíváme z hlediska praktického, je možné k jednotlivým vzorovým příkladům jednání řidičů přiřadit nejobvyklejší a nejčastější právní kvalifikace.

Následující informace jsou informace zjištěné z dosavadní praxe trestního řízení. Pro jednotlivé činy uvede zpracovatel příklady, u kterých jsou záměrně, tam kde je to možné a důvodné, obdobné skutkové podstaty, a to právě proto, aby byly zvýrazněny odlišnosti jednotlivých trestných činů.

Problematika „*vybrzdování*“ se tak může týkat především následujících skutkových podstat trestných činů:

- *těžké ublížení na zdraví dle ust. § 145 „trestního zákoníku“*,
- *ublížení na zdraví dle ust. § 146 „trestního zákoníku“*,
- *vydírání dle ust. § 175 „trestního zákoníku“*,
- *poškození cizí věci dle ust. § 228 „trestního zákoníku“*,
- *obecné ohrožení dle ust. § 272 „trestního zákoníku“*,
- *pojistný podvod dle ust. § 210 „trestního zákoníku“*.

Zvláštní případy „vybrzdování“ můžeme najít i u skutkových podstat následujících trestných činů:

- *těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle ust. § 147 „trestního zákoníku“*,
- *ublížení na zdraví z nedbalosti dle ust. § 148 „trestního zákoníku“*,
- *obecné ohrožení z nedbalosti dle ust. § 273 „trestního zákoníku“*.

Dále se zpracovatel bude zabývat jen těmi případy, které se jeví být, co do svého výskytu pravděpodobné, tedy pouze trestnými činy, které přímo souvisejí s „vybrzdováním“ tak, jak jsou vyjmenovány shora. Nelze ovšem zcela vyloučit, že by „vybrzdováním“ některá osoba spáchala nebo se pokusila spáchat i trestné činy jiné, např. zločin vraždy dle ust. § 140 „trestního zákoníku“. Jedná se však o situaci spíše teoretickou, která se v praxi vzhledem na obvyklý průběh „vybrzdování“ jeví jako velmi nepravděpodobný. Stejně to platí i pro jiné trestné činy. Dále se nebude zabývat ani doprovodnou trestnou činností, například přečinem výtržnictví dle ust. § 358 „trestního zákoníku“ (snaha řidičů si „vybrzdování“ „vyříkat“), trestným činem neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle ust. § 151 „trestního zákoníku“ nebo trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky dle ust. § 274 „trestního zákoníku“ apod., které mohou být s „vybrzdováním“ spojeny. Nebude se ani zabývat správněprávní odpovědností, ale pouze a jen odpovědností trestněprávní.

Problematiku „vybrzdování“ a jeho společenské škodlivosti nelze podceňovat. Silniční provoz je již ze své podstaty, zejména v dnešní uspěchané době, velmi rizikový. Snahou příslušných pravidel, a to zejména těmi upravujícími technický stav dopravních prostředků v silničním provozu, samotnými pravidly silničního provozu a požadavky na prokázání způsobilosti k řízení dopravních prostředků, je tuto rizikovost snižovat na uspokojivou míru.

Trestní zákoník je postaven na formálním pojetí trestného činu. Diskuze nad zásadou subsidiarity trestní represe je v odborné veřejnosti stále aktuální. Z pohledu uplatnění ust. § 12 odst. 2 „trestního zákoníku“ na problematiku „vybrzdování“ se často zvažuje materiální znak poukazovaného protiprávního jednání, které je „*ex lege*“ vymezeno v dalších právních předpisech, kam patří i *zákon č. o provozu na pozemních komunikacích*. S ohledem k výše uvedenému se může řidič dopustit protiprávního jednání naplňujícího znaky skutkové podstaty přestupku dle aplikace ust. § 18 odst. 2 „zákona o provozu na pozemních komunikacích“, které ukládá konkrétně pod

písmenem a), že řidič nesmí snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a pod písmenem b), že řidič nesmí omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním. Dále ust. § 17 odst. 3 citovaného zákona ukládá řidiči, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, povinnost dávat znamení o změně směru jízdy a dále, že nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel. Takovým jednáním se řidič vozidla může dopustit přestupku dle ust. § 125c odst. 1 písm. k) „zákona o provozu na pozemních komunikacích“.

V klasických případech „vybrzdování“ se však nejedná o standardní případ nehody, jakožto události nezamýšlené a nepředvídatelné, ale naopak je to jednání úmyslné, tedy záměrné způsobení střetu vozidel nebo jednání, které k tomu bezprostředně směřuje. Zvláštní případy „vybrzdování“ pak pod kategorií dopravní nehody zcela zapadají. Oproti klasickým případům „vybrzdování“ se jedná o jednání nedbalostní, je však třeba zdůraznit obdobný mechanismus vzniku nehody.³¹

4.2 Specifické skutkové okolnosti „vybrzdování“

V rámci této kapitoly se bude zpracovatel zabývat skutkovými okolnostmi specifickými právě pro „vybrzdování“. Nepůjde o celkový obraz a shrnutí problematiky, ale jen o odkaz na konkrétní okolnosti, které by orgány činné v trestním řízení měly s ohledem na specifika této činnosti, jakožto trestné činnosti páchané v silničním provozu, brát v potaz.

Druh pozemní komunikace – nejčastěji, podle dostupných informací, zřejmě dochází k „vybrzdování“ na dálnicích a silnicích, ale nelze vyloučit taková jednání ani na místních komunikacích nebo komunikacích účelových. U komunikací je třeba přihlížet zejména k jejich technickému stavu a charakteru, umístění v terénu a bezprostřednímu okolí (např. volné plochy, lesy, nebo příkré srázy navazující na komunikaci).

Hustota provozu na pozemní komunikaci – tato se odvíjí především od druhu pozemní komunikace, konkrétního místa, denní doby a konkrétní situace v místě. Je vždy třeba zjišťovat konkrétní intenzitu provozu v době události, která má výrazný vliv na možnost vzniku závažnějších následků na životě, zdraví a majetku osob.

³¹ DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 76-77.

Viditelnost a povětrnostní situace – čím nepříznivější viditelnost a povětrnostní situace (denní doba, déšť, sněžení, náledí apod.), tím zpravidla také lze očekávat nepříznivější vliv na stav pozemní komunikace, a i na okolnosti a možné nepříznivé následky případné dopravní nehody.

Rychlost jedoucích vozidel v okamžiku „vybrzdování“ – byť i ostatní kritéria jsou významná, přesto právě rychlost jedoucích vozidel je třeba označit za jedno ze závažnějších kritérií. Není třeba zdůrazňovat, že čím vyšší rychlost vozidel, při kterých dojde k nehodě, tím lze zpravidla očekávat i závažnější následky na životě, zdraví a majetku účastníků dopravní nehody.

Vzdálenost vozidel v okamžiku počátku „vybrzdování“ – toto kritérium úzce navazuje na reakční dobu řidičů a na technické prodlevy počátků účinků brzdného systému automobilu. Reakční doba, ale i technická prodleva nastoupení účinků brzdného systému jsou limitovány dolní hranicí. Tedy i řidič běžně až nadprůměrně schopný a plně se soustředící na jízdu, není schopen reagovat pod určitý časový okamžik daný biologicky. Stejně též brzdny systém automobilu má fyzikálními a technickými limity daný postupný náběh až k maximu svých účinků, který nelze snížit pod určitou dobu (individuálně vždy pro dané vozidlo), a to ani sebeintenzivnějším a seberychelejším brzděním řidiče.

Intenzita brzdění – čím větší intenzita brzdění „vybrzdujícího“ vozidla, tím se zvyšuje riziko střetu vozidel s ohledem na reakční dobu a průběh brzdění, zejména ve spojení s nižší vzdáleností vozidel v okamžiku počátku „vybrzdování“.³²

Druh vozidel (motocykl, osobní automobil, autobus, nákladní automobil, ale i jízdní kolo atd.) – jiné účinky ve vztahu k poškozenému lze očekávat, když malý osobní automobil „vybrzdí“ nákladní automobil, než když je tomu naopak.

Kvalita vozidel – tímto se myslí vlastnosti konkrétního vozidla co do jeho bezpečnostních prvků (např. Euro-NCAP), brzdného zařízení (např. ABS, ESP apod.).³³

Zjišťování shora uvedených kritérií bude předmětem znaleckého zkoumání, a tedy bude třeba nechat pro účely trestního řízení zpracovat znalecký posudek z oboru doprava, odvětví silniční doprava.

³² ČERMÍN, Stanislav. *Kriminalistika dopravní nehody*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1968, s. 76.

³³ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 189-191.

Předně je třeba uvést, že shora uvedená kritéria nelze v žádném případě posuzovat samostatně. Vždy je třeba komplexního objasnění a posouzení všech rozhodných okolností „vybrzdování“, a tedy i všech shora uvedených kritérií.

4.3 Standardní případy „vybrzdování“

Trestné činy těžké ublížení na zdraví a ublížení na zdraví, a to jak dokonané, tak ale častěji ve stádiu pokusu, budou nejčastějšími trestnými činy při posuzování protiprávního jednání v případech „vybrzdování“.

V této kapitole tak budou uvedeny modelové situace, ve kterých je zřejmé odlišení dějů, aby bylo možno rozlišit skutkové podstaty různých trestných činů. **Všechna níže uvedená jména osob a události jako takové jsou smyšlené a jejich podobnost se skutečností je čistě náhodná:**

Arnošt Dadák dne 1. února 2012 v době okolo 21:00 hodin na dálnici D1 v km 179 až 181, v katastru obce Ostrovačice, okres Brno-venkov, při řízení osobního automobilu tovární značky BMW, dojel ve směru na Brno blíže nezjištěnou vysokou rychlostí v levém jízdním pruhu jedoucí osobní automobil Škoda Favorit, řízený poškozeným Josefem Novákem. Na tohoto řidiče pak Arnošt Dadák se záměrem domoci se uvolnění jízdního pruhu opakovaně problikával dálkovými světly a opakovaně troubil klaksonem svého automobilu. Následně Arnošt Dadák automobil Škoda Favorit předjel a bez dodržení bezpečnostní vzdálenosti se prudce zařadil do pravého jízdního pruhu před automobil poškozeného a v rychlosti přibližně 125 km/h začal bezdůvodně intenzivně brzdit. Josef Novák na vzniklou nebezpečnou situaci nestihl zareagovat a narazil do zadní části vozidla BMW, odkud se automobil poškozeného odrazil na svodidla a několikrát se přetočil přes střechu. Josefu Novákovi způsobil otevřenou zlomeninu levé kosti stehenní, zlomeninu levé kosti vřetení a dále a na automobilu Škoda Favorit celkovou škodu ve výši 10.000,- Kč.

Výše popsané jednání může být příkladem jednočinného souběhu:

- zločinu těžkého ublížení na zdraví dle ust. § 145 odst. 1 „trestního zákoníku“,
- přečinu poškození cizí věci dle ust. § 228 odst. 1 „trestního zákoníku“.

Dalším příkladem je událost, při které se Petr Opluštil dne 1. března 2012 okolo 18:50 hodin v obci Ražice, okres Písek v domě číslo 165, pohádal se svojí družkou. Ta během hádky z domu utekla a odjela od domu svým osobním motorovým vozidlem

značky Škoda Favorit. V době okolo 19:00 hodin na silnici č. II/130 v km 27 v obci Ražice dojel Petr Opluštil osobním automobilem Škoda Fabia svou družku. Automobil poškozené předjel se záměrem přinutit ji k zastavení a pokračovat v hádce a bez dodržení bezpečnostní vzdálenosti se prudce zařadil před automobil poškozené a v rychlosti přibližně 35 km/h začal bezdůvodně intenzivně brzdít až do zastavení vozidla. Na vzniklou situaci reagovala poškozená okamžitým intenzivním brzděním, čímž zabránila nárazu. Petr Opluštil z vozidla vystoupil a pokoušel se navazovat slovní kontakt s poškozenou.

Takové jednání může být příkladem:

- zločinu vydírání dle ust. § 175 odst. 1, odst. 2 písm. c) „*trestního zákoníku*“.

Od předchozích příkladů se do jisté míry liší také kauza Jaromíra Hučíka. Ten dne 1. února 2018 v době okolo 21:00 hodin na dálnici D1 v km 179 až 181 v katastru obce Ostrovačice, okres Brno-venkov, při řízení osobního automobilu tovární značky BMW, dojel ve směru na Brno vysokou rychlostí v levém jízdním pruhu jedoucí autobus Scania. Jeho řidič Karel Neugebauer právě v autobuse vezl celkem 58 cestujících. Řidiče autobusu se záměrem domoci se uvolnění jízdního pruhu opakovaně Jaromír Hučík problikával dálkovými světly a troubil na něj klaksonem. Vzápětí autobus předjel a bez dodržení bezpečnostní vzdálenosti se prudce zařadil do pravého jízdního pruhu před autobus poškozeného na vzdálenost přibližně 5 metrů. V rychlosti přibližně 100 km/h pak začal bezdůvodně intenzivně brzdít. Karel Neugebauer na vzniklou situaci reagoval okamžitým intenzivním brzděním, čímž zabránil střetu. Jaromír Hučík ohrozil zdraví a majetek poškozeného, kdy si musel být vědom, že takovýmto jednáním a vzhledem k vysoké rychlosti jízdy, prudké intenzitě brzdění, malé vzdálenosti mezi vozidly a charakteru vozidel mohl zapříčinit dopravní nehodu s těžkými následky na zdraví osob cestujících v autobusu.

V tomto případě může být takové jednání příkladem:

- zločinu obecného ohrožení dle ust. § 272 odst. 1 „*trestního zákoníku*“.

Dalším „zajímavým“ případem je událost z března roku 2018. Dne 1. března tohoto roku přibližně v 11:00 hodin na silnici č. II/676 za obcí Ražice okres Písek se Alfons Majer snažil spáchat pojistný podvod. Jeho záměrem bylo neoprávněně získat pojistné plnění k úhradě již dříve vzniklého poškození automobilu. Při řízení automobilu Škoda Superb s poškozenou zadní částí vozidla spočívající v promáčknutí pátých dveří

dojel po zmíněné komunikaci jedoucí osobní automobil Dacia Logan řízený Davidem Zavřelem. Poté, co automobil Dacia předjel, se bez dodržení bezpečnostní vzdálenosti před něj prudce zařadil na vzdálenost 10 metrů a v rychlosti 45 km/h začal bezdůvodně intenzivně brzdít. Poškozený na vzniklou situaci zareagoval brzděním, ale i přes tuto snahu střetu zabránit, narazil řízený automobil Dacia do levé zadní části automobilu Škoda Superb. Alfons Majer téhož dne po jedenácté hodině záměrně nahlásil na linku klientského servisu Moravské pojišťovny, a.s., pojistnou událost spočívající v promáčknutých pátých dveřích, rozbitém levém zadním světle a promáčknutém levém zadním dílu karoserie automobilu Škoda Superb způsobenou právě střetem s automobilem Dacia. K vyplacení pojistného plnění následně dle zjištěných skutečností nedošlo.

Takové jednání může být příkladem:

- přečinu pojistný podvod dle ust. § 210 odst. 2 „*trestního zákoníku*“.

Závěrečný situační příklad, jež bude v rámci této práce zmíněn se odehrál dne 1. března 2018 v době okolo půl šesté ráno na silnici č. II/987 v katastru obce Olešná, okres Písek. Nákladní automobil Man s návěsem Kögels řídil Roman Brabec, zaměstnanec společnosti ABC, s.r.o. Ten dojel ve směru na Písek jedoucí nákladní automobil Daf s logem a identifikačními znaky společnosti XYZ a.s., řízený Boleslavem Hniličkou a vezoucí zboží do společnosti MMK a.s. v Písku. Poté se záměrem přinutit k zastavení nákladní automobil Daf, Roman Brabec automobil předjel a prudce se zařadil před něj. V rychlosti přibližně 70 km/h začal bezdůvodně brzdít až do zastavení vozidla. Boleslav Hnilička na vzniklou situaci reagoval intenzivním brzděním až do úplného zastavení vozidla Daf, čímž zabránil střetu. Roman Brabec řekl poškozenému, aby se otočil a jel zpět do své společnosti, neboť zboží do společnosti MMK a.s. bude vozit již jen jejich společnost. Tohoto jednání se Roman Brabec dopustil proto, že mu bylo uloženo jeho vedoucím pracovníkem Karlem Maliňákem.

Takové jednání může být příkladem:

- zločinu vydírání dle ust. § 175 odst. 1, odst. 2 písm. c) „*trestního zákoníku*“ a § 7 zákona číslo 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, ve znění pozdějších předpisů.

4.4 Problematika dokazování

Problematika dokazování nabývá zvláště v případě, kdy má být z „vybrzdování“ vyvozována trestněprávní odpovědnost, obzvláštní důležitosti, resp. více než v jiných případech se orgány činné v trestním řízení mohou dostávat do důkazní nouze. Proto je důležité vyhledávat procesně použitelné a upotřebitelné důkazy.³⁴

Mimo obvyklých úkonů je třeba se v rámci dokazování podrobněji zabývat následujícími důkazními prostředky, které byly jako zvláště důležité pro trestní řízení doporučeny jednotlivými státními zastupitelstvími.

4.4.1 Audiovizuální záznamy

Významnou pomocí při šetření těchto trestných činů mohou být audiovizuální záznamy několika typů. Konkrétně bude jejich bližší popis uveden v této kapitole.

Záznamy z kamerového systému Ředitelství silnic a dálnic - z hlediska zpracovateli praxe se setkal se zajišťováním záznamů nejen z kamer, ale i ze záznamového zařízení monitorujícího průjezdy automobilů. Ty jsou umístěny na mýtných branách. V tomto případě je ale nezbytné mít úplnou registrační značku hledaného vozidla, případně vozidel. Policie České republiky má právo zažádat si o monitoring průjezdu vozidla skrze odpovědného pracovníka Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje, který zpracovateli dodá (pokud vozidlo skutečně místem projelo) fotografie průjezdu. Z těch pak v některých případech lze identifikovat řidiče či osádku vozidla.

Záznamy z kamerových systémů obcí nebo městských či obecních policií – tohoto typu audiovizuálního záznamu využívá zpracovatel při své práci de facto pravidelně. Jedná se o jeden z nejrozšířenějších a nejdostupnějších audiovizuálních důkazních prostředků. Získaný záznam je poté v rámci šetření analyzován a vyhodnocován.

Záznamy ze soukromých kamerových systémů v místě incidentu - jedná se o jeden z dalších důkazních prostředků, které zpracovatel pravidelně využívá. Zde se již kvalita záznamu v jednotlivých případech znatelně liší. Poškození spolupracují a s poskytováním, respektive získáním záznamu ze soukromého kamerového systému

³⁴ MUSIL, Jan, Vladimír KRATOCHVÍL a Pavel ŠÁMAL. *Kurs trestního práva: trestní právo procesní*. Praha: C. H. Beck, 1999, s. 25.

není problém, jelikož se ve valné většině případů jedná právě o jejich soukromé kamerové systémy.

Záznamy z mobilních telefonů osob incidentu přítomných, a to nejen náhodných svědků, ale i např. osob ve „vybrzdovaném“ automobilu – jedná se o důkazní prostředek, kde se kvalita záznamu v jednotlivých případech razantně liší. Nicméně vzhledem ke stoupající kvalitě záznamových zařízení (kamery s vysokým rozlišením ve vozidlech, chytré mobilní telefony s kvalitními integrovanými kamerami apod.), jsou v poslední době v mnoha případech získané záznamy co do kvality na velice vysoké úrovni. S tím souvisí i vysoká rozšířenost a vybavenost občanů těmito přístroji. Na druhou stranu se zpracovatel v praxi již setkal s kamerovým záznamem z vozidla, na kterém i objekty vzdálené jen několik metrů od snímače kamery nešly rozeznat a byly rozostřené. Je nutno podotknout, že o technickou závadu přístroje se tehdy nejednalo.

Je třeba zdůraznit, že z informací od jednotlivých státních zastupitelství vyplývá, že právě v těch trestních věcech, kde se podařilo zajistit některý ze shora uvedených záznamů zachycující „vybrzdování“, byla u dosažení odsuzujícího rozsudku vyšší míra úspěšnosti, a to především s ohledem na jasnější důkazní situaci. Zde je nutné upozornit na nutnost bezodkladného zjišťování pořízení takovýchto záznamů a následně jejich správného zajištění pro účely trestního řízení, neboť především jednotlivé kamerové systémy uchovávají informace po různě dlouhou dobu a v případě prodlení hrozí zmaření zajištění tohoto důležitého důkazního prostředku.

4. 4. 2 Znalecké posudky

Posuzování trestní odpovědnosti „vybrzdování“ se v rámci jeho dokazování zpravidla neobejde bez odborného posouzení důležitých skutečností pro trestní řízení, jako jsou průběh nehodového děje, následky na zdraví osob, popř. posouzení škody na majetku.

Častou obranou obviněných osob je, že jejich jednání nemělo znaky úmyslných trestných činů, ale že se jednalo pouze o jezdeckou chybu či nedostatek ohleduplnosti v dopravě, případně tito lidé odkazují na spoluzavinění či výlučné zavinění poškozeného, a to porušením povinnosti zachovávat bezpečnostní vzdálenost mezi vozidly, tak jak je stanoveno v § 19 „zákona o provozu na pozemních komunikacích“. Právě v případech „vybrzdování“ znalecké posudky pomohou zejména objektivizovat a ujasnit přesný

průběh nehodového děje, jakož i následky (či jejich možné hrozby) na zdraví osob. Znalecké posudky odborníků z několika relevantních oborů budou přiblíženy níže.

Znalecký posudek z oboru doprava, odvětví silniční doprava - tento znalecký posudek je potřeba opatřit v případech „vybrzdování“ zpravidla vždy, a to ať již dojde při této situaci ke střetu vozidel či nikoliv. Zpracovatel tento typ znaleckého posudku zadává pravidelně. Je to skutečně jeden z nejobjektivnějších a procesně nejspolehlivějších důkazních prostředků.

Znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství - tento znalecký posudek (v jednodušších případech odborné vyjádření, ale s ohledem na obvyklou složitost posuzovaných otázek toto většinou v praxi nepřichází v úvahu) bude třeba opatřit v případech „vybrzdování“ vždy, a to ať již při „vybrzdování“ dojde ke střetu vozidel či nikoliv.³⁵ Stejně jako s výše uvedeným znaleckým posudkem z oboru doprava se s tímto setkává velmi často. Jedná se v podstatě o jediný způsob vedoucí k určení závažnosti zranění a od toho se odvíjející právní kvalifikace.

Znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie a klinická psychologie - vypracování tohoto znaleckého posudku na obviněného bývá velmi vhodné, neboť se jím zjišťuje nejen zachování jeho ovládacích a rozpoznávacích schopností, ale tímto způsobem mohou také znalci posoudit osobnost obviněného, a to i ve vztahu k jeho způsobilosti k řízení motorových vozidel. Tato zjištění tak mohou mít význam při posuzování motivace jednání obviněného. Autor „práce“ se s tímto znaleckým posudkem za svoji praxi neseťkal.

4.5 Dokazování motivu

Nejčastějším důvodem „vybrzdování“ je odplata za jiné předchozí jednání v silničním provozu mezi řidičem „vybrzdujícího“ a „vybrzdovaného“ vozidla. Zjištění motivu, jakožto faktoru vnitřní iniciace a směrování jednání člověka k určitému cíli, může být velmi podstatné i ve vztahu k posuzování formy zavinění (byť tyto znaky subjektivní stránky samozřejmě nelze ztotožňovat).³⁶ Jednání bezprostředně předcházející vlastnímu „vybrzdování“ a vztahující se k motivaci provedení tohoto činu je třeba uvést v popisu

³⁵ HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012, s. 126.

³⁶ MUSIL, Jan, a kol. *Kurs trestního práva: trestní právo procesní*. Praha: C. H. Beck, 1999, s. 403.

skutku. Toto je možné nalézt v odůvodnění usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. září 2011 sp.zn. 7 Tdo 1081/2011.³⁷

³⁷⁷ *Tdo 1081/2011*. Salvia Kraken - fulltextové prohledávání judikatury [online].[citováno 27.03.2020]. Dostupné z: <http://kraken.slv.cz/7Tdo1081/2011>.

5 SITUAČNÍ PŘÍPAD DOPRAVNÍ NEHODY Z APLIKAČNÍ PRAXE

Ve druhé – praktické – části bude uveden příklad dopravní nehody, u které lze dle zjištěných skutečností předpokládat, že prvotním spouštěčem a samotnou příčinou, byla právě agresivita řidiče. Co přesně bylo spouštěčem a příčinou agresivity, se dozvíme v následujících řádcích. Jedná se o skutečnou dopravní nehodu, u které byl zpracovatel této „práce“ přítomen jakožto jeden ze zpracovatelů. **Jména a data byla úmyslně změněna.** Z příkladu je patrné, že za složitou a závažně vypadající dopravní nehodou je naprosto banální věc.³⁸

5.1 Vylíčení dopravní nehody

Dne 31. května 2017 v 17:49 došlo na silnici 2. třídy č. 385 v km 42,397 v katastru obce Moravské Knínice (okres Brno-venkov) k dopravní nehodě za účasti vozidla VW Golf, Mercedes-Benz, Škoda Felicia, Honda, Škoda Superb a VW Golf Variant. Dopravní nehodu zavinil Václav Walyga, který při jízdě s vozidlem VW Golf ve směru Kuřím – Čebín hrubým způsobem nepřizpůsobil rychlost jízdy stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, svým schopnostem, vlastnostem vozidla a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Walyga začal v uvedeném směru jízdy skrze středovou čáru souvislou předjíždět nepřerušenu kolonu vozidel ve stoupání a na horizontu v době, kdy neměl před sebe rozhled na vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí.

Václav Walyga se při předjížděcím manévru následně začal ve vysoké rychlosti zařazovat před vozidla, které předjel. Vzhledem k dalším protijedoucím vozidlům došlo u Walygy k prudkému brzdění. V důsledku toho najel na pravou krajnici, odkud strhl řízení vozidla stále ve vysoké rychlosti prudce vlevo a přejel přímo do protisměru. Zde se čelně střetl s vozidlem Mercedes-Benz řidiče Libora Řádka, který v té době jel s dalším cestujícím – Vladislavem Kučerou. Po nárazu se vozidlo Mercedes-Benz převrátilo přes střechu. Vozidlo VW Golf bylo nárazem odhozeno vpravo do silničního příkopu. Motor vozidla VW Golf byl nárazem vymrštěn do silničního příkopu na opačné straně komunikace. Při pohybu vozidla VW Golf skrze vozovku po prvotním nárazu došlo

³⁸ Empirické materiály - PČR Územní odbor Brno-venkov – dopravní inspektorát.

taktéž ke střetu s vozidlem Škoda Felicia řidiče Jaroslava Cabejška jedoucího z protisměru, který na vzniklou situaci nedokázal a ani nemohl nijak zareagovat.

Václav Walyga ohrozil a omezil řidiče jedoucí ve stejném směru jízdy, které předjížděl. Jednalo se o řidiče Metina Durmaze, který jel společně se svojí družkou Irenou Strykovou ve vozidle Honda a dále došlo k ohrožení a omezení řidiče Jana Jelínka, který jel před nimi ve stejném směru jízdy ve vozidle Škoda Superb.

Při dopravní nehodě byli řidiči vozidel Škoda Superb a Honda nuceni řízení vozidla strhnout vpravo částečně do silničního příkopu, kdy mohlo dojít k poškození podvozkových částí od fragmentů poškozených vozidel.

V protisměrném jízdním pruhu dále řídil Jiří Valášek vozidlo VW Golf Variant. I on byl nucen zareagovat na situaci a najet tak na fragmenty poškozených vozidel.

Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění Václava Walygy, který byl Zdravotnickou záchrannou službou Jihomoravského kraje (dále jen ZZS Jmk) převezen do Fakultní nemocnice u Svaté Anny v Brně. Libor Řádek nebyl při dopravní nehodě zraněn. Vlastimil Kučera byl při dopravní nehodě lehce zraněn a převezen vozidlem ZZS Jmk do Úrazové nemocnice v Brně.

Odborná měření byla u všech řidičů provedena přístrojem Alcotest Dräger s negativními výsledky. Technická závada, jakožto příčina dopravní nehody, nebyla ohledáním zjištěna ani nikým z řidičů uplatněna. Na místě byla provedena fotodokumentace, byl vypracován náčrtek místa dopravní nehody a následně plánek místa dopravní nehody v programu PC Draw, bylo provedeno prvotní šetření, při kterém byli zjištěni svědci celé události.

5. 1. 1 Průběh šetření

Znalci z oboru zdravotnictví – odvětví soudního lékařství byla zadána žádost o odborné vyjádření, a tedy posouzení zranění spolujedoucího z vozidla Mercedes-Benz Vlastimila Kučery. MUDr. Jana Novotná z Ústavu soudního lékařství Brno v odborném vyjádření konstatovala, že jmenovaný při dopravní nehodě utrpěl zranění „*zranění zcela lehké, povrchové, bez znesnadnění v obvyklém způsobu života.*“

I když nebyl vzhledem k závažnosti věci a právní kvalifikaci (nejednalo se o trestný čin) přizván znalec z oboru doprava, odvětví silniční doprava, aby vypracoval znalecký posudek na příčinu a průběh dopravní nehody, byla s ním tato věc alespoň konzultována. Přizvání tohoto odborníka nebylo čistě alibismem ze strany zpracovatele.

Důvodem byla snaha co nejlépe podložit závěry dopravní nehoda, tedy skutečnost, že se nehoda odehrála tak, jak je výše uvedeno ve vyličení celé věci a předešlo se tak pozdějším dohadům jak u mě, tak především u správního orgánu, který ve věci rozhodoval. Naštěstí soudní znalec Ing. Karel Sedloň, Ph.D. je ochoten podobné situace konzultovat, a to i když mu nejsou tyto úkony nijak propláceny a o konzultacích se sepíše obyčejný úřední záznam, který je pak součástí spisového materiálu. Je nutno podotknout, že v tomto případě si znalec jel prohlédnout místo dopravní nehody a fotografie, aniž o to byl požádán, tedy čistě z vlastní ochoty a iniciativy. Ing. Sedloň, Ph.D. tedy potvrdil to, co se zjistilo v průběhu šetření a nenaznal žádných pochyb v zavinění dopravní nehody. Aby tyto konzultace nebyly v rozhodování zbytečné, je třeba, aby s tímto řešením správní orgány souhlasily a braly ho v potaz. Což se naštěstí na našem území děje a k odbornému úsudku je přihlíženo i za podobných situací.

Pro dokreslení celého případu jsou zde uvedeny některý obsahy podání vysvětlení zúčastněných osob. Záměrně nezmiňuji podání vysvětlení všech účastníků, pouze ty nejdůležitější a procesně použitelné.

Jako nejdůležitější se může jevit podání vysvětlení dle aplikace ust. § 61 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o Policii ČR**“)³⁹ podezřelého Václava Walygy. Ten uvedl, že dne 31. května 2017 zhruba v 17:50 hodin řídil jeho vlastní osobní motorové vozidlo značky VW Golf. Jel z Kuřimi do Čebína. Před jízdou ani po dopravní nehodě nepožil alkoholické nápoje ani jinou návykovou látku. Byl odpočatý.

Vozidlo bylo před dopravní nehodou a za jízdy v naprostém pořádku, co se týče technického stavu. Brzdy i řízení bylo v pořádku. Technickou závadu jakožto příčinu dopravní nehody, řidič neuplatňoval. Důvodem dopravní nehody pravděpodobně nebylo ani počasí, neboť bylo slunečno, sucho, samotná vozovka byla suchá a viditelnost byla dobrá bez omezení. Ve vozidle jel Václav Walyga sám, byl řádně připoutaný bezpečnostním pásem a měl rozsvícena potkávácí světla. Řidič neužívá žádné léky, které by snižovaly schopnost řízení, a na jízdu byl dle jeho vlastních slov fyzicky odpočatý.

Kolem 17:40 hodin vyjel Walyga z Kuřimi na Čebín. Blížil se ke stoupání do kopce v místě odbočení na Moravské Knínice. V daném úseku jel dle jeho slov

³⁹ ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6, s. 32-33.

rychlostí 90 km/h. Před jeho vozidlem jelo pomaleji jedoucí osobní motorové vozidlo a on se jej rozhodl předjet. Přesvědčil se, že z protisměru a ani za ním, případně vedle něj, nejede žádné vozidlo a začal předjíždět. Řidič použil levý ukazatel změny směru jízdy a začal s předjížděcím manévrem. Dle jeho slov byla v tu chvíli vozovka rozdělena středovou přerušovanou čarou. Ve chvíli, kdy řidič vozidlo předjížděl, všiml si, že před tímto vozidlem jede vozidlo další. Obě vozidla jela blízko za sebou. Řidič měl v úmyslu zařadit se před tato dvě vozidla, neboť před nimi byla od zbytku kolony mezera, do níž by se jeho vlastní vozidlo bez problémů vešlo. Najednou se však dle jeho slov tato mezera zmenšila, neboť se všechna vozidla k sobě jakoby „stáhla“. Rozhodl se tedy nezařadit se a pokračovat v předjíždění dalších vozidel. Poté, co se dle řidiče tento manévr podařil, začal se s vozidlem zařazovat zpět do svého jízdního pruhu. Celá tato situace se odehrála ještě před horizontem. Jakmile se Walyga zařadil, jeho vozidlo se rozvlnilo. Proč se tak stalo, řidič podle jeho vlastních slov neví. Důvodem mohl být pravděpodobně fakt, že svým vozidlem najel pravými koly na krajnici. Řidič nezvládl své vozidlo zkoordinovat a přešel do protisměrného jízdního pruhu, kde čelně narazil do vozidla Mercedes-Benz. Další vývoj situací si dle své výpovědi Walyga příliš nepamatuje. Následně si vzpomíná až na to, že se svým vozidlem skončil v silničním příkopu a nemohl otevřít dveře. Po chvíli Walyga opustil vozidla oknem na straně řidiče a následně jej sanitka jej odvezla do nemocnice.

Na otázku, kdo a proč zavinił dopravní nehodu, odpověděl, že on, jelikož přecenil svoje schopnosti a nepředvídal, co se může při předjíždění stát.

Na otázku, proč se takto prezentuje na pozemních komunikacích, uvedl, že takto rychle nejedí, protože vozí dceru s rodinou. Toto byla dle jeho názoru výjimka.

Na otázku, co ho k jeho rychlé a riskantní jízdě na hranici vedlo, **odpověděl, že se před jízdou pohádal s partnerkou, a tak byl našťvaný a nervózní. Všichni a všechno ho v tu chvíli štvalo. Šlo o hádku kvůli tomu, kdo nakoupí v obchodě. Dle jeho slov „prostě nesmyslná hádka“.**

Na otázku, zda si je vědom toho, co by se stalo, kdyby v protisměru jela mladá rodina s dětmi či kdokoli jiný a jak mohla dopadnout osádka tohoto vozidla, odpověděl, že si to plně uvědomuje a lituje toho, co se stalo.

Na otázku, proč si s vozidlem nezajede na okruh a provozuje tyto aktivity na pozemních komunikacích, odpověděl, že normálně jezdí slušně a opatrně.

Na otázku, proč riskuje život svůj, a hlavně život ostatních lidí, odpověděl, že neriskuje, že toto byla velká chyba a již se nikdy nebude více opakovat.

Kromě samotného podezřelého svou roli hrála samozřejmě i jiná vysvětlení. V podání vysvětlení⁴⁰ poškozený Libor Řádek uvedl, že dne 31. května 2017 kolem 17:50 řídil vozidlo Mercedes-Benz. Jel z Předklášteří do Brna. Před jízdou ani po dopravní nehodě nepožil alkoholické nápoje ani žádnou návykovou látku. Před jízdou byl fyzicky i duševně odpočatý. Neužívá léky, které by snižovaly jeho schopnost řízení. Jeho vozidlo bylo v řádném technickém stavu, zejména brzdy a řízení. Technickou závadu na svém vozidle neuplatňuje. Také podle Libora Řádka bylo ten den sucho, teplo, jasno a viditelnost byla dobrá bez omezení. Při jízdě byl řádně připoután bezpečnostním pásem a měl rozsvícena potkávací světla, jelikož se zapínají automaticky. Vedle něj vepředu seděl spolujedoucí – jeho příbuzný – Vlastimil Kučera. Ten byl taktéž připoután bezpečnostním pásem. Jel ve směru z Čebína na Kuřim rychlostí kolem 65 km/h. Jelikož se nacházel v jedoucí koloně vozidel, dodržoval dostatečný odstup za vozidlem jedoucím před ním. Bezprostředně po přejetí horizontu uviděl vozidlo VW černé barvy jedoucí vysokou rychlostí přímo proti nim. V době, kdy Libor Řádek vozidlo spatřil, mělo levou část v jeho jízdním pruhu. Okamžitě si tak uvědomil, v jaké situaci se nachází a zhodnotil, že se řidič černého vozidla snažil po předjíždění ve vysoké rychlosti zařadit zpět do svého jízdního pruhu. To se mu částečně podařilo, ale současně najel pravými koly na krajnici a poté řidič prudce strhl řízení zpět proti jeho vozidlu. Vše se událo v mžiku. Došlo k nárazu a vozidlo Mercedes-Benz se otočilo přes střechu. Ještě před střetem se Řádek snažil instinktivně strhnout řízení vpravo, střetu ale nezabránil. Jakmile vše skončilo, snažil se Řádek zjišťovat zdravotní stav svého spolujezdce. V tu chvíli za nimi přišli nějací muži a ptali se, zda jsou v pořádku. Podle řidičových slov někdo zavolal sanitku. Když Řádek zjistil, že jsou on i spolujezdec Kučera relativně v pořádku, opustili vozidlo a začali zjišťovat zdravotní stav ostatních účastníků dopravní nehody. Poté Řádek přivolal asistenční službu a komunikoval se záchrannými složkami. Na místo přijela Policie České republiky, zdravotníci a hasiči. Sanitka odvezla jeho spolujedoucího Vlastimila Kučera do nemocnice. K dopravní nehodě a dalšímu dění uvedl, že po dopravní nehodě se na místě objevila početná skupina lidí, která se představila jako rodina řidiče vozidla VW Golf. Tito lidé sbírali informace od účastníků dopravní nehody

⁴⁰ ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6, s. 32-33.

a svědků. Někteří, a to především mužská část, se chovali arogantně, vyvolávali strach a snažili se zastrašit svědky dopravní nehody. Na otázku, kdo a proč dopravní nehodu zavinił, odpověděl Řádek, že řidič protijedoucího vozidla VW Golf černé barvy, který zřejmě ve vysoké rychlosti nezvládl předjížděcí manévr a při vyrovnávání vybočení ze svého jízdního pruhu se dostal do protisměru, kde došlo ke střetu.

V Podání vysvětlení⁴¹ svědka Jana Horáčka další zúčastněný uvedl, že dne 31. května 2017 kolem 17:50 v podvečer řídil své osobní motorové vozidlo a jel ve směru z Brna na Tišnov. Již v obci Kuřim si povšimnul, že za ním jede vozidlo VW Golf černé barvy. Poté, co vyjel z obce Kuřim, uviděl, jak jej toto vozidlo předjíždí. Podíval se proto vlevo a za volantem spatřil mladého řidiče. Jakmile jej VW předjel, rychle se vzdaloval. Následně tento vůz Horáček ztratil z dohledu. Projel několik zatáček a blížil se ke stoupání před obcí Čebín. Na horizontu v tu chvíli uviděl oblak kouře a zviřený prach. Okamžitě si pomyslel, že se určitě jedná o dopravní nehodu. Uvedl, že daný úsek je velice frekventovaný a dopravní nehody jsou zde v podstatě na denním pořádku. Jan Horáček pomalu dojel k místu dopravní nehody asi na vzdálenost 100 metrů. Zastavil, vystoupil z vozidla a první, co uviděl, bylo vozidlo Mercedes-Benz. Šel k tomuto vozidlu a viděl, jak z něj vystupují dva starší muži. Na první pohled nebyli zraněni, ale byli v šoku. Navzájem si pomáhali. Poté spatřil vozidlo VW Golf. Horáček krátce promluvil s ženou, která stejně jako on v místě dopravní nehody zastavila. Dále viděl chlapce, který seděl v blízkosti vozidla VW Golf a měl patrně zranění v obličeji. Podle Horáčkových slov někdo zavolal Policii České republiky, záchranku a hasiče. Podíval se na všechna vozidla, zda nehrozí požár nebo výbuch. Následně se vrátil o několik desítek metrů zpět k první odbočce ze silnice a tam odkláněl dopravu. Po příjezdu Policie České republiky jim předal své údaje a s jejich souhlasem odjel domů. Příčinu ani průběh dopravní nehody jako takové neviděl, ale dle svého vyjádření bezprostředně po nehodě slyšel od ostatních účastníků nehody, že řidič ve vozidle VW Golf nebezpečně předjížděl, nezvládl řízení a boural.

Další svědkyní byla Šárka Brzobohatá, ta ve svém podání vysvětlení⁴² uvedla, že je partnerkou Václava Walygy. Mají spolu dvouletou dceru. Žádné jiné dítě spolu nemají a nejsou manželé. Dne 31. května 2017 někdy kolem 17. hodiny byla doma spolu se svým

⁴¹ ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6, s. 32-33.

⁴² ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6, s. 32-33.

partnerem. Jejich rozhovor se stočil k běžným věcem, které je nutné zařídit. Jednou z povinností byl i případný nákup potravin. Ani jeden z partnerů nechtěl z důvodu své fyzické vyčerpanosti do obchodu jet. Oba požadovali vykonání této činnosti po tom druhém. Původně běžné plánování přešlo v hádku. Ta nakonec trvala asi půl hodiny. Walyga se pak podle slov Brzobohatého rozhodl hádku ukončit odchodem z bytu. Svědkyně uvedla, že po jeho odchodu slyšela nastartované vozidlo a to, jak Walyga s vozidlem odjel. Sama Brzobohatá se nikterak nezajímala o to, kam partner jel a to i z důvodu, že takovéto jednání Walygy nebylo nezvyklé. Dle jejích slov odjížděl Walyga po hádce nebo neshodách autem pryč často. Takovéto jeho cesty neměly nikdy žádný konkrétní účel nebo cílem. Jednalo se spíše o projížďky po okolí. O tom, co se stalo, se dozvěděla až kolem 20. hodiny večerní, kdy jí její partner volal z nemocnice.

Podle podání vysvětlení⁴³ podezřelého Václava Walygya jeho partnerky Šárky Brzobohaté je tak zřejmé, že minimálně jedním z důvodů jeho agresivní jízdy byla banální hádka s přítelkyní ohledně nákupu potravin. Zajímavou součástí podání vysvětlení Libora Řádka byla snaha o vyhrožování ze strany rodiny podezřelého. Ta se však neprokázala a nebyla tedy dále nijak řešena. Nikdo z dalších účastníků dopravní nehody tuto skutečnost, v podání vysvětlení ani jindy v průběhu šetření, nezmínil. Ve věci výše uvedené dopravní nehody bylo rozhodnuto místně příslušným Městským úřadem v Kuřimi – odborem dopravy, kdy byla řidiči ve správním řízení uložena pokuta ve výši 9.000,- Kč a zákaz řízení všech motorových vozidel na 9 měsíců.

K problematice trestů a opatření nejen vůči agresivním řidičům ale i osobám celkově, bychom se mohli inspirovat u našich západních sousedů. Například Německo má možnost využít tzv. „*Idioten-test*“. Oficiálně se jedná o Medizinish-psychologische Untersuchung. V podstatě se jedná o skutečnost, že v případě, kdy se lidé dopouštějí výtržností na ulici, opilým křikem ruší noční klid nebo se dopouštějí jiného protiprávního jednání proti veřejnému pořádku, mohou v Německu přijít o řidičský průkaz, aniž by řídili vozidlo. S takovýmito osobami se začalo vypořádávat nejprve město Stuttgart a postupně se k němu přidávala další německá města. Města se tak rozhodla proto, že pokuty za vandalismus, krádeže a rušení nočního klidu se jednoznačně mýjely účinkem. Nově tedy tyto osoby řeší přímo tamní odbor dopravy. Právě zde se výtržníci musí podrobit danému psychologickému testu – stejnému, jaký je podmínkou pro získání řidičského

⁴³ ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6, s. 32-33.

průkazu v Německu. Tento test rozhodně není jednoduchý. Tomu odpovídá i fakt, že si vzhledem k jeho obtížnosti mnoho Němců jezdí vyřizovat jednodušší mezinárodní řidičský průkaz do Polska nebo České republiky. Pokud osoba německý test nedokáže splnit nebo jej nepodstoupí, přijde o řidičský průkaz, a to i přesto, že za volantem žádné protiprávní jednání nespáchala. K tomuto kroku bylo německými úřady přistoupeno poté, co bylo zjištěno, že řidičský průkaz představuje „nejcitlivější místo“ výše uvedených delikventů a ztráta těžce získaného řidičského průkazu je pro ně tudíž větší hrozbou než pokuta v rádech desítek euro. Tento krok je z hlediska státu obhajován faktem, že lidé takovýmto protiprávním chováním vzbuzují pochybnost, o tom, zda jsou vůbec schopni řídit a ovládat motorové vozidlo. V rámci komparativního postihu směřovaného k vybrané zemi Evropské unie, konkrétně Spolkové republice Německo, byl vysloven laický názor, že kdo se takto chová v normálním životě, nemůže se jinak chovat ani při řízení motorového vozidla. Němečtí poslanci přemýšlí, zda tuto sankci nezavedou plošně po celé Spolkové republice. Na druhou stranu jsou zde i odpůrci například z řad dopravních expertů, kteří tvrdí úplný opak, tedy že chování na veřejnosti nemá s řízením vozidla nic společného.⁴⁴

V České republice se k psychologickému vyšetření přistupuje až po tzv. „vybodování“, tedy až v době, kdy řidič dosáhne hranice 12 trestných bodů a je mu uložen zákaz řízení motorových vozidel. A to navíc pouze v případě, že je doba zákazu řízení motorových vozidel delší než 1 rok, anebo v případě, kdy řidič, který pozbyl řidičského oprávnění a může požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí onoho oprávnění, avšak musí se podrobit psychologickému vyšetření. V České republice je dle zákona možné odebrání řidičského průkazu/oprávnění v případě, že dotyčný řádně neplatí výživné na své dítě. Reálně však k tomuto kroku dochází, pravděpodobně kvůli neexistující praxi, jen velmi ojediněle

⁴⁴ Trest na výtržníky v Německu: sebrat řidičák i za převrácený koš. *Deník.cz* [online]. [citováno 27. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.denik.cz/ze_sveta/nemecko_vandalismus_ridicak.html.

ZÁVĚR

Cílem „práce“ bylo formou komparativního *teoretického a teoreticko-praxeologického* vhledu demonstrovat možné formy úmyslného agresivního jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně jeho právní kvalifikace zejména z pohledu trestněprávního ale částečně i správněprávního a poukázat na možný kauzalismus mezi zájmově poukazovaným agresivním chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích a dopravní nehodovostí. Jedná se o celospolečensky stále aktuální odbornou tematickou oblast. Právě ta mnohdy stojí za ohrožujícími manévry řidičů dopravních prostředků, které vedou k vážným zraněním nebo dokonce úmrtím na silnicích. Jedním ze způsobů takovéto riskantní jízdy je dnes tolik komentované a mnohými sdělovacími prostředky medializované „vybrzdování“. Dnes bychom jen velmi těžko hledali mezi dospělou populací někoho, kdo neslyšel o Aleši Trpišovském, a přesto je takovému chování na silnici věnována právními orgány našeho státu stále nedostatečná pozornost, co do zákonné úpravy. I přes oficiální vyjádření Krajských státních zastupitelství, které řeší případy „vybrzdování“ podle vlastních slov jen velmi zřídka, je rostoucí agresivita v dopravě patrná, a právě to je základní myšlenka této práce.

Přestože nelze podpořit myšlenku agresivity jakožto příčinu mnoha dopravních nehod četnými statistikami, obsáhlými výzkumy odborníků nebo policejními spisy, snaží se tato „práce“ na základě několika konkrétních příkladů, jež byly dlouhodobě uváděny v médiích a jež měl zpracovatel možnost jako součást oddělení dopravních nehod Policie České republiky shlédnout, uvést důležitost tohoto tématu.

V rámci teoreticko-praxeologické části „práce“ bylo formou konkrétních situačních příkladů poukázáno na existenci dané negativní okolnosti – projev agresivity v rámci provozu silniční dopravy, a která byla zaregistrována na základě praxeologických zkušeností zpracovatele „práce“. Avšak svým způsobem může být tato „práce“ také jakýmsi nahlédnutím do práce dopravního policisty, jež se s podobnými příklady setkává častěji, než by chtěl, a dokáže si tedy plně uvědomit, jak mohou nekontrolované emoce a vypjaté situace v práci, doma nebo mezi přáteli ovlivnit chování účastníků provozu na pozemních komunikacích.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

- 1) BERG-SCHLOSSER, Dirk a Theo STAMMEN. *Úvod do politické vědy*. Praha: Institut pro středoevropskou kulturu a politiku, 2000. ISBN 80-86130-09-6..
- 2) BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2013. ISBN 978-80-904270-4-4.
- 3) ČERMÍN, Stanislav. *Kriminalistika dopravní nehody*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1968.
- 4) DRAŠTÍK, Antonín. *Trestní řád: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-600-7.
- 5) HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4308-0.
- 6) CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 7) OUKOLÍK, František a Jana DRTILOVÁ. *Vzpouora deprivantů: nestvůry, nástroje, obrana*. Nové, přeprac. vyd. Praha: Galén, c2006. Makropulos. ISBN 80-7262-410-5.
- 8) LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-615-8.
- 9) MUSIL, Jan, Vladimír KRATOCHVÍL a Pavel ŠÁMAL. *Kurs trestního práva: trestní právo procesní*. Praha: C.H. Beck, 1999. Beckovy právnické učebnice. ISBN 80-7179-216-0.
- 10) ŘÍCHOVÁ, Blanka. *Přehled moderních politologických teorií: [empiricko-analytický přístup v soudobé politické vědě]*. Praha: Portál, 2000. ISBN 80-7178-461-3.
- 11) ŘÍCHOVÁ, Blanka. *Úvod do současné politologie: [srovnávací analýza demokratických politických systémů]*. Vyd. 2. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7367-348-2.
- 12) SUCHÝ, Adam. *Mediální zlo - mýty a realita: souvislost mezi sledováním televize a agresivitou u dětí*. V Praze: Triton, 2007. Psyché (Triton). ISBN 978-80-7254-926-9.

- 13) ŠTEINBACH, Miroslav. *Zákon o Policii České republiky: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7598-193-6.
- 14) YIN, Robert K. *Case Study Research. Design and Methods*. 4th ed. London: Sage Publications, 2009.

Elektronické zdroje

- 15) *7 Tdo 1081/2011*. Salvia Kraken - fulltextové prohledávání judikatury [online]. [citováno 27.03.2020]. Dostupné z: <http://kraken.slv.cz/7Tdo1081/2011>
- 16) *Aggressive driving behaviour (background paper)* - Transport - UNECE. Copyright © United Nations Economic Commission for Europe. [online] [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html>
- 17) *Agresivita za volantem roste, české zákony na ni ale příliš nepamatuji*. *Irohlas.cz*. [online] 2011 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.irohlas.cz/zpravy-domov/agresivita-za-volantem-roste-ceske-zakony-na-ni-ale-prilis-nepamatuji_201101101939_mhromadka
- 18) *Auto se dvěma lidmi vytlačil z dálnice manažer Prazdroje*. *IDNES.cz*. [online] 2010 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/auto-se-dvema-lidmi-vytlacilz-dalnice-manazer-prazdroje-pke/krimi.aspx?c=A100408_145803_krimi_cen
- 19) *Česká televize* [online]. 2017 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2304091-vybrzdil-autozemrel-v-nem-kojenec-soud-chce-poslat-ridice-na-devet-let-na-mrize>
- 20) *Dálniční pirát Lacina je na svobodě*. *Novinky.cz*. [online] 2014 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/clanek/dalnicni-pirat-lacina-je-na-svobode-232543>
- 21) DOT HS 809 707. Home | National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) [online] [3. 4. 2020] Dostupné z: <https://one.nhtsa.gov/people/injury/research/aggdrivingenf/pages/introduction.html>
- 22) *Piráť z D1 je notorický agresor, který nectí pravidla, říká psycholog*. *Lidovky.cz* [online] 2011 [cit. 21. 03.2020]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/pirat-z-d1-je-notoricky-agresor-ktery-necti-pravidla-rika-psycholog.A110104_120825_ln_domov_pks

- 23) 'Piráti D1' Trpišovskému hrozilo 12 let, má podmínku. *Zprávy - Aktuálně.cz* [online] 2012 [cit. 21. 03.2020]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/piratovi-d1-trpisovskemu-hrozilo-12-let-ma-podminku/r~i:article:765332/?redirected=1539360769>
- 24) "Piráť" z D1 Lacina dostal pět let. *Novinky.cz* [online] 2010 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/krimi/217406-pirat-z-d1-lacina-dostal-pet-let.html>
- 25) Pirát v jaguaru odsouzený za nehodu dodávky zemřel. Upil se, tvrdí známí. [online] 2016 [cit. 27. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/pirat-martin-novak-o-velikonocich-zemrel-na-vine-je-alkohol.A160419_112312_brno-zpravy_krut
- 26) Společnost. In: Sociologická encyklopedie [on-line]. Sociologický ústav AV ČR, V.V.I. [cit. 21. 3. 2020]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Spole%C4%8Dnost>
- 27) Trest na výtržníky v Německu: sebrat řidičák i za převrácený koš. *Deník.cz* [online]. [citováno 27. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.denik.cz/ze_sveta/nemecko_vandalismus_ridicak.html
- 28) Trpišovský dostal dvouletou podmínku za agresivní jízdu. S odvoláním neuspěl. *Hospodářské noviny*. [online] 2012 [cit. 21. 03.2020]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-58910190-trpisovsky-soud-d1-pirat>
- 29) Zemřel nejpřísněji potrestaný silniční pirát, v nemocnici mu selhaly orgány. *Zprávy - Aktuálně.cz* [online] 2016 [citováno 3. 4. 2020]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/zemrel-silnicni-pirat-martin-novak-ktery-vytlacil-jaguarem-d/r~0a1bfc84062011e6bdc50025900fea04/>

Ostatní zdroje

- 30) Empirické materiály – Policie České republiky – Územní odbor Brno-venkov – dopravní inspektorát