

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Autor práce: Jiří Štěpančík, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jiří Hruška, PhD.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2023

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jiří Štěpančík, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Trestné činy v silniční dopravě

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Criminal offences in road traffic

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

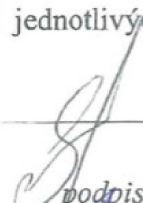
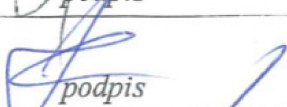
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů):

JUDr. Jiří Hruška, Ph.D

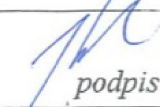
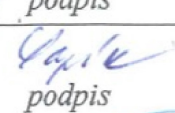

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): září 2022

Cíl bakalářské práce:

- 1) Stanovení podmínek trestní odpovědnosti ve vztahu k vybraným trestným činům v silniční dopravě na základě analýzy skutkových podstat vybraných trestných činů
- 2) Charakteristika postupu policejního orgánu při šetření jednotlivých trestných činů v silniční dopravě.

Student: Jiří Štěpančík, DiS.	25.11.2022 datum	 podpis
Vedoucí práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D	2.12.2022 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	18.1.2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	24.1.2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	30.1.2023 datum	 podpis



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, 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 vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

ABSTRAKT

ŠTĚPANČÍK, J. Trestné činy v silniční dopravě: bakalářská práce. Příbram: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2023. 66 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.

Klíčová slova: trestný čin, silniční doprava, dopravní nehoda

Práce řeší, pojednává, analyzuje, shrnuje, zkoumá trestné činy v silniční dopravě. Cílem Bakalářské práce je vymezit a charakterizovat jednotlivé trestné činy, které úzce souvisí s dopravou, zejména silniční, a výklad jednotlivých trestných činů. Bakalářská práce taky zahrnuje trestné činy spáchané při řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu a rovněž právní rámec řízením motorového vozidla v případě, kdy v důsledku nehody došlo ke smrtelnému následku.

ABSTRACT

ŠTĚPANČÍK, J. Leadership and Management Skills: Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2023. 66 pp. Supervisor: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.

Key words: criminal offence, road traffic, traffic accident

This bachelor thesis deals with, analyses, summaries, investigates criminal offences of road traffic. The aim of the bachelor thesis is to define and characterize individual crimes that are closely related to transport, especially road, and to supplement the interpretation of individual crimes. The bachelor thesis also systematically includes a comparison of crimes committed while driving a motor vehicle under the influence of alcohol, as well as the legal framework of driving a motor vehicle in the event of a fatal consequence.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Charakteristika trestných činů v silniční dopravě.....	11
3 Analýza skutkových podstat trestných činů v dopravě a výklad základního pojmosloví	13
3.1 Základní pojmy	13
3.1.1 Doprava	13
3.1.2 Účastník silničního provozu	13
3.1.3 Silniční dopravní nehoda	14
3.2 Analýza skutkových podstat trestných činů v dopravě	16
3.2.1 Usmrcení z nedbalosti (§ 143 TrZ)	17
3.2.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 143 TrZ).....	26
3.2.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 143 TrZ).....	29
3.2.4 Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TrZ).....	31
4 Postup policejního orgánu při prověřování trestných činů páchaných v dopravě	36
4.1 Postup policejního orgánu při šetření trestných činů v silniční dopravě ve spojitosti s dopravní nehodou	36
4.2 Postup policejního orgánu při šetření trestných činů v silniční dopravě, které spočívají v řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky	37
4.4 Příklad z praxe.....	38
4.4.1 Vylíčení události.....	38
4.4.2 Postup policejního orgánu	39
4.4.3 Bezpečnostní inspekce.....	40
5 Metody sloužící k zaměřování dopravních nehod.....	42

5.1 Metoda pravoúhlého měření	42
5.2 Metoda průsečného měření	43
5.3 Metoda trojúhelníkového měření	44
5.4 Kombinovaný způsob měření	44
5.5 Zvláštní případy měření	44
5.6 Zaměřování dopravních nehod pomocí speciální techniky.....	47
5.6.1 Měření pomocí totální stanice	48
5.6.2 Letecká fotogrammetrie (bezpilotní prostředek - dron)	48
5.7 Shrnutí a současná policejní praxe.....	49
6 Komparace znaků skutkových podstat trestných činů páchaných v dopravě s odpovídající právní úpravou ve vybrané zemi EU.....	50
6.1 Usmrtenie (§149 TZ).....	50
6.2 Ohrozenie pod vplyvom návykovej látky (§189 TZ).....	51
7 Úvaha de lege ferenda.....	54
Závěr.....	55
Seznam použitých zdrojů	56
Seznam zkratek	59
Seznam obrázků	60
Seznam tabulek.....	60
Seznam příloh	61
Přílohy	62

Úvod

V současném světě, si nelze život bez dopravy již představit a je nedílnou součástí všech lidských životů. Doprava slouží pro přemísťování osob a věcí. Doprava přináší řadu jak pozitivních, tak i negativních skutečností v podobě poškozování životního prostředí, škod na majetku fyzických nebo právnických osob a v nejhorším případě ztrát osob nejbližších při dopravních nehodách, které se postupem času staly nedílnou negativní součástí silničního provozu.

Téma bakalářské práce bylo zvoleno proto, že autor pracuje jako policejní inspektor, který šetří, dokumentuje a vyšetřuje dopravní nehody na úseku silničního provozu a další trestné činy na úseku silničního provozu. Za několikaletou praxi se autor setkal s různými způsoby protiprávního jednání v souvislosti s provozem motorových i nemotorových vozidel, chodců a ostatních účastníků silničního provozu. Práce je rozdělena do sedmi kapitol. V teoretické části bude provedena stručná charakteristika jednotlivých trestných činů v silniční dopravě, následuje analýza skutkových podstat nejčastěji páchaných trestných činů na úseku silničního provozu, společně se základními pojmy, které jsou pro celé téma bakalářské práce důležité.

V praktické části bude popsán postup policejního orgánu při prověřování trestných činů v silniční dopravě, který je následně demonstrován na praktickém příkladu dopravní nehody s následkem smrti, ve které je popsán nehodový děj, příčina dopravní nehody a rozebrán postup policejních složek při vyšetřování této dopravní nehody. V praktické části budou dále popsány jednotlivé způsoby zaměřování silničních dopravních nehod, které jsou podkladem pro jejich objasnění a případný znalecký posudek v oblasti silniční dopravy.

Závěrečná část bakalářské práce je zaměřena na srovnání trestných činů v dopravě s právní úpravou se sousední Slovenskou republikou.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Tato bakalářská práce pojednává o trestné činnosti spojené se silniční dopravou a jejími následky.

Cílem práce je zanalyzovat příčiny vzniku trestných činů v silniční dopravě, které pramení z porušení pravidel silničního provozu. Na teoretické úrovni vysvětlit základní pojmy jako jsou doprava, návyková látka, porušení důležité povinnosti a trestné činy páchané v silniční dopravě, která je pak aplikována do praktické části v podobě postupu policejních orgánů při jejich odhalování, zajišťování kriminalistických stop a způsobech jejich vyšetřování. Dále je pak v praktické části provedeno srovnání s trestnou činností a jejím odhalování na území Slovenské republiky.

Aby bylo dosaženo stanovených cílů, bylo použito několik metod zkoumání:

- Studium odborné dopravy spojené se silniční dopravou a právních předpisů na území České a Slovenské republiky
- Uplatnění analýzy

2 Charakteristika trestných činů v silniční dopravě

Za trestné činy v silniční dopravě se považují ty trestné činy, které jednak splňují podmínky pro kvalifikaci trestného činu, tudíž naplňují objektivní a subjektivní znaky trestného činu podle trestního zákoníku a zároveň k nim došlo v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích.

Trestné činy v silniční dopravě lze rozdělit do tří základních skupin:

1. trestné činy, spáchané způsobením dopravní nehody, případně ve spojitosti s dopravní nehodou: § 143 - usmrcení z nedbalosti, § 147 - těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, § 148 ublížení na zdraví z nedbalosti, § 151 – neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku a § 273 - obecné ohrožení z nedbalosti.
2. trestné činy, které spočívají v řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky - § 274 - ohrožení pod vlivem návykové látky.
3. trestné činy, které spočívají v řízení motorového vozidla, ačkoliv byl řidiči uložen zákaz činnosti - § 337 odst. 1 písmena a) - maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.¹

Se spácháním trestného činu v silniční dopravě je spojená kriminalita v dopravě. „Kriminalita v dopravě je specifický fenomén moderní doby, který se dotýká prakticky každého člověka, neboť prakticky každý se na dopravě určitým způsobem účastní, prakticky každý člověk může být obětí či naopak pachatelem nějakého deliktu v dopravě“².

Trestná činnost v silniční dopravě má rovněž velký podíl na celkové kriminalitě. Kriminalita v dopravě je vymezena pozitivně – trestná činnost ve spojitosti s užitím dopravního prostředku v rozporu s pravidly silničního provozu, která směřuje k ohrožení nebo porušení zájmu společnosti na ochraně života, zdraví nebo majetku

1 GŘIVNA, T.,SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, L. a kol. Kriminologie. 5. Vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, s. 432.

2 GŘIVNA, T.,SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, L. a kol. Kriminologie. 5. Vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, s. 428

cizích osob. Kriminalitu v silniční dopravě lze charakterizovat i negativně a to tím způsobem, že se do této skupiny trestných činů neřadí trestná činnost jiného druhu – dopravní prostředek není hmotným předmětem útoku nebo nástrojem ke spáchání trestného činu³.

Trestná činnost v silniční dopravě je evidována a sledována ve statistikách policejních, státních zastupitelství a soudních. Každoročně je Ředitelstvím služby dopravní police Policejního prezidia České republiky vydávána Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích, ve kterých jsou některé trestné činy v silniční dopravě obsaženy.

3 GŘIVNA, T.,SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, L. a kol. Kriminologie. 5. Vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, s. 432.

3 Analýza skutkových podstat trestných činů v dopravě a výklad základního pojmosloví

3.1 Základní pojmy

Než bude provedena analýza skutkových podstat jednotlivých trestných činů v silniční dopravě, je potřeba definovat některé základní pojmy, které s trestnou činností v silniční dopravě souvisí.

3.1.1 Doprava

Na území České republiky není definice dopravy uvedena v žádném platném ani účinném zákoně. Jedna z definic dopravy zní: „Soubor činností, kterými se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let apod.) dopravních prostředků po dopravních cestách (v obecném pojmu) a přemísťování osob a materiálu dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními.“⁴ Jedná se tedy o „organizovanou a záměrně vykonávanou činnost, která slouží k přemísťování osob nebo věcí z jednoho místa do druhého cílového místa.“⁵

Dopravu lze rozdělit podle druhu přepravy, podle typu dopravního prostředku, pohonu a také třeba v návaznosti na vzdálenost. Hlavním znakem dopravy je dle dané definice pohyb dopravních prostředků a přemísťování osob nebo materiálu.

Podle způsobu přepravy se doprava dělí:

- silniční
- železniční
- letecká
- plavební⁶

3.1.2 Účastník silničního provozu

Definice pojmu účastníka silničního provozu se nachází v ustanovení § 2 písm.

a) zákona o silničním provozu a tato zní: „účastník silničního provozu na pozemních

4 PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. s. 5.

5 PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. s. 5.

6 CHMELÍK, Jan a kol. Dopravní nehody: Plzeň. Aleš Čeněk, 2009. s. 19.

komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“⁷

„Za účastníka silničního provozu se podle výše uvedené definice považuje chodec, řidič motorového či nemotorového vozidla, řidič tramvaje, přepravované osoby jako jsou cestující v prostředcích hromadné dopravy a spolujezdci v osobních či nákladních vozidlech, osoby poučené k usměrňování provozu na pozemních komunikacích, dále pak osoby jedoucí na zvířatech, vozkové, průvodci hnaných a vedených zvířat, učitelé autoškol, osoby tlačící dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík nebo táhnoucí sánky, dále se jedná o osoby jedoucí na lyžích či kolečkových bruslích“.⁸

3.1.3 Silniční dopravní nehoda

Silniční dopravní nehoda je v zákoně o silničním provozu definovaná v ustanovení § 47 odst. 1 a zní: „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“⁹

Pouze za předpokladu, že dojde k naplnění všech znaků uvedených v § 47 odst. 1 zákona o silničním provozu, se jedná o dopravní nehodu. V případě, že dojde k poškození vozidla, zranění nebo usmrcení osoby bez souvislosti s havárií nebo srážkou s jiným vozidlem, pevnou překážkou, chodcem, zvířetem nebo zvěří, které nejsou v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Základní znaky silniční dopravní nehody:

- 1) „Neočekávanost, ale zpravidla předvídatelnost nehody, tj. moment překvapení. Dopravní nehody jsou tedy události neočekávané, náhlé, u kterých však vzhledem k jednání účastníka silničního provozu lze očekávat, že k nim

6 KUČEROVÁ, Helena: Zákon o silničním provozu komentářem a judikaturou a předpisy související .4. vydání. Praha:Leges, 2018, s .28

8 KUČEROVÁ, Helena: Zákon o silničním provozu komentářem a judikaturou a předpisy související .4. vydání. Praha:Leges, 2018, s .32

9 KUČEROVÁ, Helena: Zákon o silničním provozu komentářem a judikaturou a předpisy související .4. vydání. Praha:Leges, 2018, s .331

dojde“.¹⁰ Jedná se o moment překvapení pro účastníky dopravní nehody, který je závislý ve velké míře na psychických dispozicích osoby, ale také na stupni předvídatelnosti nehody.

- 2) „Událost, ke které došlo na pozemní komunikaci – událost lze za dopravní nehodu považovat pouze v případě, že k ní dojde na místech, kde v plném rozsahu platí pravidla silničního provozu, tzn. na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích“.¹¹
- 3) „Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku, tedy vznik škody je třetím pojmovým znakem každé dopravní nehody. Škodou se v tomto smyslu míní reálná, přímá škoda vzniklá v příčinné souvislosti s nehodovou událostí“.¹²
- 4) Přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu – „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 nebo zda vozidlo bylo řízené řidičem nebo jelo bez něj“.¹³

Klasifikace dopravních nehod

a) Z hlediska nehodového jednání:

- „Subjektivní nehodové jednání – za ně lze považovat jednání účastníka silničního provozu, který tímto svým jednáním porušuje zákon. Nehodové jednání je závislé na jednání subjektu (tzn. pachatele dopravní nehody). Za uvedené jednání se považuje například: jízda nepřiměřenou rychlostí, nedodržení přednosti v jízdě, nedodržení bezpečnostní

10 CHMELÍK, Jan: Vyšetřování silničních dopravních nehod 1. Vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, s. 6

11 KONEČNÝ, Jaroslav: Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod 1. Vydání, Brno, Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011, s. 8

12 CHMELÍK, Jan: Vyšetřování silničních dopravních nehod 1. Vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, s. 6

¹³ PORADA, V. a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000. s. 104-105. ISBN 80-7201-212-6.

vzdálenosti mezi vozidly, jízda po nesprávné straně vozovky, jízda pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek“.¹⁴

- Objektivní nehodové jednání – špatný technický stav pozemní komunikace (výtlučky a výmoly a vozovce, vadné konstrukce mostů, chybné nebo nesprávně umístěné dopravní značení, aktuální stav silniční sítě na území České republiky a počasí¹⁵.

b) Z hlediska charakteru dopravní nehody:

- Havárie – jedná se o dopravní nehodu, na níž mělo účast pouze jedno jediné vozidlo, přičemž není důležité, zda se jedná o vozidlo motorové, nemotorové, nebo poháněné jinou silou, ale nedojde ke střetu s jiným vozidlem, zvířetem, člověkem nebo pevnou překážkou.
- Srážka – dopravní nehoda, při které dojde ke střetu nejméně dvou vozidel, vozidla s chodcem, zvířetem nebo pevnou překážkou. Střety vozidel jsou čelní, boční, z boku nebo zezadu.
- Jiné nehody – do této kategorie patří dopravní nehody, které nelze zařadit do prvních dvou druhů. Jedná se například o pád cestujícího v dopravních prostředcích vlivem náhlého prudkého brzdění z důvodu porušení pravidel silničního provozu jiným účastníkem. Je však nutné zjistit, zda tento cestující neporušil přepravní řád dopravce.

c) Z hlediska právní kvalifikace skutku:

- Přestupek
- Trestný čin

3.2 Analýza skutkových podstat trestných činů v dopravě

Skutková podstata trestných činů v silniční dopravě je souhrnem typových znaků uvedených v trestním zákoně, kterými se od sebe odlišují různé druhy trestných činů.

14 KONEČNÝ, Jaroslav: Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod 1. Vydání, Brno, Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011, s. 10

15 CHMELÍK, Jan: Vyšetřování silničních dopravních nehod 1. Vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, s. 7

Trestné činy, které lze spáchat v souvislosti se silniční dopravou, je možné rozdělit dle objektu (chráněného zájmu se zařazením dle jednotlivých hlav TrZ v tomto rozsahu:

„Hlava I. zvláštní část TrZ – Trestné činy proti životu a zdraví:

- usmrcení z nedbalosti podle § 143 TrZ
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 TrZ
- ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 TrZ
- neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TrZ

Hlava VII. zvláštní část TrZ – Trestné činy obecně nebezpečné:

- obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 TrZ
- ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TrZ
- poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 TrZ

Hlava X. zvláštní část TrZ – Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných:

- maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písmena a) TrZ¹⁶

V následující části kapitoly bude provedena dle autorova názoru, ke kterému dospěl z praxe a dostupných policejních statistik analýza skutkových podstat nejčastěji páchaných trestných činů v silniční dopravě.

3.2.1 Usmrcení z nedbalosti (§ 143 TrZ)¹⁷

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

Z hlediska závažnosti se jedná o základní skutkovou podstatu trestného činu (dále jen SPTČ), protože jsou zde poprvé vyjádřeny zákonné znaky tohoto trestného

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: Sbírka zákonů České republiky. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.

¹⁷ ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, komentář k trestnímu zákoníku. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR [vid. 2018-03-05].

činu. K naplnění skutkové postaty tohoto trestného činu dojde v případě, že pachatel (účastník silničního provozu) způsobí jinému smrt z nedbalosti.

„Smrtí se rozumí smrt mozková, u které je již obnovení životních funkcí vyloučeno. Za smrt není možné považovat klinickou smrt, neboť moderní lékařská věda je schopná v mnoha případech následek biologické smrti zvrátit a obnovit životní funkce“.¹⁸

Objektem je zájem na ochraně lidského života.

Objektivní stránka spočívá v poruchovém následku, který má podobu smrti, ke které došlo v souvislosti s nedbalostním jednáním pachatele, kterým může být jakákoliv osoba.

„Pachatelem trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti může být jakákoliv trestně odpovědná fyzická osoba, není vyloučena ani trestní odpovědnost právnických osob (srov. § 7 TOPO)“.¹⁹ Jedná se o subjekt obecný.

Pachatelem v případě usmrcení z nedbalosti může být jak účastník silničního provozu, který se na něm přímo podílí, tak opravář motorového vozidla, který provedl vadným způsobem opravu brzdového válce brzdového válce na motorovém vozidle a v důsledku toho došlo při jízdě k selhání brzd a k dopravní nehodě, která měla za následek smrt jiné osoby.

Z hlediska subjektivní stránky se vyžaduje nedbalost [§ 16 odst. 1 písm. a), b)]. Zavinění z nedbalosti není vyloučeno spoluzaviněním jiných osob, včetně poškozeného.“²⁰

„Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i její subjektivní vymezení, vztahující se k míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost

18 Zpráva trestního kolegia Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 16.6.1976, č.j.Tpjf 30/76

19 ŠČERBA, Filip. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠČERBA, Filip a kol. Trestní zákoník. 1. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 9.

20 :ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 1501.

předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně“.²¹

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

„Za porušení důležité povinnosti v silničním provozu přitom podle ustálené judikatury není možno mechanicky považovat porušení jakéhokoli ustanovení zákona o silničním provozu, nýbrž jen takové povinnosti, jejíž porušení má za dané situace za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kdy tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku“.²²

Mezi nejzávažnější porušení důležité povinnosti je řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Další významným porušením důležité povinnosti je nepřiměřená rychlost. Na území České republiky je zákonem o provozu na pozemních komunikacích stanovena nejvyšší dovolená rychlost v obci 50 km v hod a mimo obec 90 km v hod. Obě tyto rychlosti jsou stanoveny s ohledem na ideální stav pozemní komunikace a klimatické podmínky, proto je nutné obzvlášť respektovat ustanovení § 18 odst. 1 zákona o provozu na pozemních komunikacích, které zní: „rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám, které je možno předvídat a jiným okolnostem, smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na takovou vzdálenost, na kterou má rozhled“.²³ Řidič dále nesmí předjíždět, kde mu to zakazuje dopravní značení, nebo v případech, kdy by předjížděním ohrozil řidiče protijedoucího vozidla nebo řidiče, kterého předjíždí, nesmí předjíždět na přechodu pro chodce nebo v jeho těsné blízkosti, na křižovatce a na železničním přejezdu. Řidič nesmí couvat bez dostatečného přehledu nebo bez poučené osoby, která by mu zajistila bezpečné vycouvání z nepřehledného místa. Řidič musí dále respektovat přednost

21 Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 06.09.2001 č. 3Tz 182/2001

22 KUČEROVÁ, Helena: Zákon o silničním provozu komentářem a judikaturou a předpisy související .4. vydání. Praha:Leges, 2018, s .32

23 KUČEROVÁ, Helena: Zákon o silničním provozu komentářem a judikaturou a předpisy související .4. vydání. Praha:Leges, 2018, s .331

v jízdě, která je upravena dopravními značkami, světelným signalizačním zařízením. Řidič se musí plně věnovat řízení, jet po správné straně pozemní komunikace, řídit se podle dopravních značek, udržovat vozidlo v řádném technickém stavu. To je jen výčet nejdůležitějších povinností řidičů a to jak motorových, tak nemotorových vozidel.

Ze soudní judikatury vztahující se k ustanovení 143 TrZ odst. 2. lze poukázat na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 10. 2017 Čj. 7 Tdo 586/2017. „Nejvyšší soud se zabýval dovoláním nejvyššího státního zástupce podaným v neprospěch obviněného L. Č., proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě ze dne 6. 5. 2016, sp. zn. 6 To 176/2016, v trestní věci vedené u Okresního soudu v Opavě pod sp. zn. 2 T 70/2015, kterým byl obviněný L. Č. uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku, tím „že obviněný kolem 5:00 hodiny dne 19. 4. 2015 na přímém úseku silnice bezdůvodně přešel do protisměru, kde levou přední částí vozidla při levém okraji vozovky srazil podnapilého chodce, který měl bezdůvodně vykročit od levého okraje komunikace do vzdálenosti 1 m směrem ke středu vozovky a vlivem střetu došlo ke zranění chodce, kterým na místě podlehl.

Soudy obou stupňů v odůvodnění svých rozhodnutí podrobně rozvedly počínání obviněného jako řidiče. Po provedeném dokazování soudy dospěly k závěru, že obviněný vjel do protisměru bezdůvodně a vyvrátily tak obhajobu obviněného ohledně jeho verze, že se vyhýbal zvířeti, které mu mělo údajně vběhnout do cesty. Především z absence brzdných stop před nárazem a z pohybu vozidla, které plynule přešlo ze svého pruhu až do protisměru, a to dosti výrazně (až do vzdálenosti jednoho metru od levé krajnice, tedy až do 2/3 protisměrného pruhu), také z výpovědi znalce u hlavního líčení, který uvedl, že pokud by nedošlo ke střetu a brzdění, pokračovala by trajektorie vozu až na nebezpečný okraj vozovky vlevo (č. 1. 230 tr. spisu), je zřejmé, že důvodem proč obviněný přešel do protisměru bylo, že se plně nevěnoval řízení motorového vozidla, neboť obviněný jednak nejenže plynule přešel do protisměrného pruhu, kde plynule pokračoval, neučinil však ani žádný manévr k tomu, aby střetu zabránil, když začal brzdit až v okamžiku nárazu do poškozeného, o čemž svědčí právě zmíněná absence brzdných stop. Z uvedeného je evidentní, že obviněný přešel do protisměru bezdůvodně. Povinností řidiče motorového vozidla podle § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., zákona o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, je věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. Směr a způsob jízdy vymezuje ustanovení § 11 odst. 1 citovaného zákona, podle něhož se na

pozemní komunikaci jezdí vpravo. Uvedené povinnosti řidiče patří k těm zásadním a základním. Je zjevné, že jejich dodržováním lze předcházet následkům způsobeným jejich porušením, k jakému došlo v dané věci. Jak je uvedeno výše, výčet všech „důležitých povinností“ řidiče motorového vozidla není možný, protože vždy bude záviset na okolnostech toho kterého případu, zda porušení zjištěné povinnosti je i v daném případě porušením důležité povinnosti ve smyslu příslušného ustanovení trestního zákona.

Porušením důležité povinnosti při provozu na silnicích je zejména takové porušení povinnosti řidiče motorového vozidla, které se zřetelem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá. V dané věci měla okolnost, že se obviněný nevěnoval plně řízení motorového vozidla a nesledoval situaci na pozemní komunikaci, v důsledku čehož přešel do protisměru, za následek smrt osoby, která šla po správné straně silnice. V tomto nesprávném způsobu jízdy obviněného, tj. přejezdu do protisměrného jízdního pruhu, kde se nacházeli chodci, pak spočívala příčina střetu s poškozeným. Skutečnosti, že se v protisměrném jízdním pruhu mohou nacházet chodci či pohybovat jiná vozidla, si obviněný musel být vědom, proto bezdůvodné přejetí vozidla do protisměru zcela zjevně a plynule, s ohledem na charakter vozidla, může mít a také má za následek vážnou dopravní nehodu. Není pochyb, že ze strany obviněného jako řidiče vozidla šlo o naprosto nepředvídatelný manévr, v jehož důsledku došlo ke srážce a byla způsobena smrt poškozeného.

Proti tomuto rozhodnutí podali odvolání obviněný L. Č. a poškozené A. R. a M. R. Z podnětu odvolání Krajský soud v Ostravě rozsudkem ze dne 6. 5. 2016, sp. zn. 6 To 176/2016, podle § 258 odst. 1 písm. b), f) tr. ř. zrušil napadený rozsudek v celém rozsahu a za podmínek podle § 259 odst. 3 tr. ř. nově rozhodl tak, že uznal obviněného L. Č. vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku. Za to ho odsoudil podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání jednoho roku, podle § 81 odst. 1 a § 82 odst. 1 tr. zákoníku mu výkon tohoto trestu podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání dvou let. Podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku mu uložil trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu dvou let. Podle § 228 odst. 1 a § 229 odst. 1, 2 tr. ř. bylo rozhodnuto o nárocích poškozených na náhradu škody.

Proti rozhodnutí soudu druhého stupně podal řádně a včas dovolání nejvyšší státní zástupce, opírající se o dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř., a to v neprospěch obviněného. Uvedl, že se nelze v plném rozsahu ztotožnit se závěry Krajského soudu v Ostravě. Je podle něj možno souhlasit s rozsahem provedeného dokazování a učiněnými skutkovými zjištěními soudů obou stupňů, byť, pokud se jedná o obviněným proklamovanou špatnou viditelnost v době nehody a naopak, dle svědků, o poměrně již velmi dobrou viditelnost, je nutné zmínit, že tato skutečnost nebyla ověřena vyšetřovacím pokusem ani jiným způsobem. V této souvislosti je třeba se podle státního zástupce přiklonit spíše k výpovědi svědků, kteří konstatovali, že svítalo a z místa nehody již bezpečně viděli před nimi se nacházející obec. Odvolací soud poukázal i na nekонтastní oděv poškozeného bez reflexních prvků, v době nehody však nebylo užití reflexních prvků povinné. Státní zástupce v této souvislosti zdůraznil, že poškozený nebyl oděn v naprosto černém oděvu, ale do modro-šedivé mikiny s kapucí a modrých kalhot, přičemž byl vysokého vzrůstu (až téměř ke dvěma metrům) a před tímto poškozeným šly další dvě osoby. Skutečnost, že obviněný tyto osoby vůbec neregistroval, je podle něj nutné přičíst jednoznačně tomu, že řádně nesledoval situaci v provozu na pozemní komunikaci, a to, že vjel plynule do protisměru, na rovném úseku vozovky, tomu, že se naprosto nevěnoval řízení vozidla. Podle státního zástupce lze souhlasit se závěrem, že hlavní a prvotní příčinou vzniku dopravní nehody bylo protiprávní jednání obviněného, který přejel bezdůvodně do protisměru, když jeho obhajoba o vběhnutí zvěře ke kraji vozovky, na kterou údajně reagoval, byla zcela jednoznačně vyvrácena závěry znaleckého posudku znalce z oboru dopravy, odvětví silniční, Ing. A. Kaplánka. Nelze však podle státního zástupce akceptovat závěr krajského soudu, že obviněný neporušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona, a to s ohledem na spoluzavinění poškozeného.²⁴

„Při vyloučení obhajoby obviněného o údajném přiběhnutí srnčí zvěře k pravé straně vozovky není podle státního zástupce žádné relevantní opodstatnění k tomu, aby na předmětném úseku vozovky obviněný přejel s vozidlem do protisměru, až téměř do vzdálenosti jednoho metru ke krajnici, kde se nacházeli tři chodci jdoucí po správné straně pozemní komunikace. V návaznosti na popsané skutečnosti a výklad pojmu porušení důležité povinnosti v dopravě je podle státního zástupce zjevné, že obviněný svým jednáním tento znak naplnil. Podstatou jeho jednání totiž bylo zcela bezdůvodné

²⁴ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 10. 2017, sp. zn. 7 Tdo 586/2017

(tedy nutně ani chodci nepředpokládané) přejetí vozidlem do protisměru, kde se nacházely tři osoby, jdoucí při levé straně komunikace a sražení jedné z nich, za situace, kdy obviněný tyto chodce mohl a měl vidět. Bezdůvodné přejetí do protisměru v místě, kde se v tomto protisměrném jízdním pruhu nachází chodci, je podle státního zástupce porušením povinností řidiče motorového vozidla, které s ohledem na charakter motorového vozidla může mít a také má za následek vážnou dopravní nehodu. Jen obtížně lze podle státního zástupce nalézt závažnější způsob porušení předpisů v dopravě, než je naprosté nevěnování se řízení, nedůvodné vjetí do protisměrné části vozovky a sražení chodců jdoucích po správné straně pozemní komunikace. Jednání poškozeného, který vkročil cca 1 m směrem do jízdního pruhu, lze podle názoru státního zástupce sice také považovat za porušení pravidel silničního provozu, nicméně svojí podstatou výrazně méně závažným. Je totiž potřeba zohlednit skutečnost, že chodci, i když dodržují své povinnosti, nejdou vždy zcela ideálně po krajnici, ale mohou s ohledem na svůj věk (zejména děti či starší osoby), zdravotní stav či tělesné proporce do jisté míry zasáhnout svým tělem do vozovky. Řidiči především motorových vozidel jsou přitom nuceni s takovým jevem počítat (v zásadě jej akceptuje i zákon o silničním provozu, jenž např. toleruje chůzi dvou chodců vedle sebe) a přizpůsobit mu svoji jízdu, což obviněný neučinil

Nejvyšší státní zástupce v dovolání podaném v neprospěch obviněného uplatnil dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. Ten je dán, jestliže rozhodnutí spočívá na nesprávném právním posouzení skutku nebo jiném nesprávném hmotně právním posouzení.

V mezích dovolacího důvodu podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. lze zejména namítat, že skutek, jak byl soudem zjištěn, byl nesprávně právně kvalifikován jako trestný čin, ačkoliv o trestný čin nejde, nebo že jde o jiný trestný čin, než kterým byl obviněný uznán vinným. Námitky uplatněné v dovolání odpovídají tomuto důvodu dovolání. Po přezkoumání napadeného rozsudku pak Nejvyšší soud zjistil, že dovolání je důvodné.

Rozsudkem Okresního soudu v Opavě ze dne 29. 10. 2015, sp. zn. 2 T 70/2015, byl obviněný uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku. Krajský soud v Ostravě rozsudkem ze dne 6. 5. 2016, sp. zn. 6 To 176/2016, odvoláními napadené rozhodnutí zrušil a právně kvalifikoval protiprávní jednání

obviněného jako přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1 tr. zákoníku, když shledal, že vedle nedbalostního jednání obviněného bylo příčinou vzniku protiprávního následku také jednání, spoluzavinění, poškozeného a určil míru spoluzavinění poškozeného ve výši 40 %.

Nejvyšší státní zástupce namítá, že obviněný s ohledem na všechny okolnosti případu svým jednáním naplnil kvalifikovanou skutkovou podstatu přečinu podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku a má za to, že spoluzavinění poškozeného bylo výrazně nižší než odvolacím soudem stanovené spoluzavinění ve výši 40 %. Dovolání nejvyššího státního zástupce je tak zaměřeno na zpochybnění právních závěrů učiněných odvolacím soudem.

Odvolací soud tak pochybil, když neuznal obviněného L. Č. vinným přečinem usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku, neboť se nedostatečně vypořádal s otázkou míry zavinění (podílu) obviněného na posuzované dopravní nehodě a jeho kauzálního významu pro vzniklý následek.

Dovolání nejvyššího státního zástupce, pokud jde o právní kvalifikaci zjištěného skutku ve smyslu naplnění znaku porušení důležité povinnosti, tak bylo důvodné a dovolací důvod podle § 265b odst. 1 písm. g) tr. ř. byl v tomto směru naplněn.

Z těchto důvodů Nejvyšší soud podle § 265k odst. 1 tr. ř. rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 6. 5. 2016, sp. zn. 6 To 176/2016, zrušil a podle § 265k odst. 2 věta druhá tr. ř. zrušil také další rozhodnutí na zrušený rozsudek obsahově navazující, pokud vzhledem ke změně, k níž došlo zrušením, pozbyla podkladu. Podle § 265l odst. 1 tr. ř. pak přikázal tomuto soudu, aby věc v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.²⁵

Z hlediska závažnosti se jedná o kvalifikovanou SPTČ odkazovací ve vztahu k odstavci 1. Porušením důležité povinnosti, která vyplývá z jeho zaměstnání, povolání nebo funkce dochází ke zvýšení trestní sazby.

Objektivní stránka spočívá v usmrcení osoby nedbalostním jednáním pachatele, kdy toto jednání vyplývá z jeho výkonu zaměstnání, povolání nebo funkce.

²⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 10. 2017, sp. zn. 7 Tdo 586/2017

Obecným subjektem je kdokoliv, kdo poruší důležitou povinnost, která vyplývá z jeho funkce, povolání nebo zaměstnání. Pachatelem může být jak fyzická, tak právnická osoba.

Subjektivní stránkou je zavinění z nedbalosti, protože tak výslovně stanovil trestní zákoník s odkazem na ustanovení § 13 odst. 2 TZ, které zní: „K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon, že postačí zavinění z nedbalosti“.²⁶ V uvedeném ustanovení je přímo vyslovena nedbalost.

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

Z hlediska závažnosti se jedná o kvalifikovanou SPTČ odkazovací ve vztahu k odstavci 1. Tím, že hrubě porušil zákony dopravy, se zvedá výše trestní sazby.

Objektivní stránkou je následek v podobě smrti, ke kterému dojde hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických zákonů.

„Za hrubé porušení zákonů se budou považovat případy ještě flagrantnějšího porušení povinností než v případě porušení důležité povinnosti podle odst. 2. Společné bude to, že může jít i o porušení norem, které zákony provádějí, a že jejich porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Odst. 3 však přísněji postihuje ty případy, kde půjde o obzvláště závažné porušení zpravidla více povinností, ať už obsažených v jedné normě, či ve více normách. Například opilý řidič bude řídit v noci vozidlo bez rozsvícených světel rychlostí výrazně přesahující rychlost dovolenou. Anebo mistr na stavbě připustí, aby jeho podřízení pracovali v hlubokém výkopu hrozícím sesuvem hlíny bez předchozího poučení o bezpečnosti práce, bez zajištění výkopu bedněním a bez použití ochranných pomůcek – helem“.²⁷

26 JELÍNEK, Jiří a kolektiv: Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou 5.vydání. Praha: Leges, 2014, s. 29 .

27 ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, komentář k trestnímu zákoníku. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR [vid. 2018-03-05].

Obecným subjektem (pachatelem) tohoto ustanovení je fyzická osoba, která poruší zákony o bezpečnosti dopravy. Pachatelem může být jak fyzická, tak právnická osoba.

Subjektivní stránka je zavinění z nedbalosti, tak výslovně stanovil trestní zákoník s odkazem na ustanovení § 13 odst. 2 TrZ.

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

Dle závažnosti se jedná o kvalifikovanou SPTČ, která odkazuje na třetí odstavec.

Objektem je zájem společnosti na ochraně lidského života minimálně u dvou osob.

Objektivní stránka spočívá v následku smrti nejméně dvou lidí, ke kterému dojde hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí nebo zákonů o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienických zákonů.

Obecným subjektem (pachatelem) tohoto ustanovení je kdokoliv, kdo poruší zákony o bezpečnosti dopravy.

Subjektivní stránka je zavinění z nedbalosti.

3.2.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 143 TrZ)²⁸

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

Dle závažnosti se jedná o základní SPTČ. Jsou zde poprvé vyjádřeny základní znaky tohoto trestného činu.

Objekt tohoto trestného činu je ochrana lidského zdraví a správné funkce jeho orgánů.

28 ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: Sbíрка zákonů České republiky. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.

Objektivní stránka spočívá v poruchovém následku těžké újmy na zdraví.

Pojem těžká újma na zdraví je definován v ustanovení § 122 odstavec 2 TrZ a definice zní:

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

- a) zmrzačení,
- b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
- c) ochromení údu,
- d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
- e) poškození důležitého orgánu,
- f) zohydění,
- g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
- h) mučivé útrapy, nebo
- i) delší dobu trvající porucha zdraví“.²⁹

„Ublížením na zdraví ve smyslu zákonné definice § 122 odst. 1 se rozumí takový stav lidského organismu záležející v poruše zdraví (v onemocnění či poranění), který současně porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje poškozenému, a to nikoli jen po krátkou a zcela přechodnou dobu, výkon jeho obvyklé činnosti nebo má jiný nepříznivý vliv na obvyklý způsob jeho života, a který zpravidla vyžaduje lékařské ošetření, i když nezanechá trvalé následky. Stav ublížení na zdraví je tak charakterizován výše popsanými třemi znaky, které spolu úzce souvisí a nelze je od sebe oddělovat“.³⁰

„K tomu, aby se jednalo o těžkou újmu na zdraví, je nutné současné splnění dvou základních podmínek:

29 JELÍNEK, Jiří a kolektiv: Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou 5.vydání. Praha: Leges, 2014, s. 395 .

30 ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, komentář k trestnímu zákoníku. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR [vid. 2018-03-05].

a) existence vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění,

b) naplnění alespoň některého z taxativně uvedených případů, kdy jde o těžkou újmu na zdraví. Přitom v konkrétní věci může být naplněno i více z těchto druhů těžké újmy na zdraví, jednotlivé druhy se mohou překrývat - např. může jít současně o zmrzačení podle písm. a) a ztrátu pracovní způsobilosti podle písm. b).

Závěr, že jde o stav těžké újmy na zdraví je právním závěrem, jenž přísluší orgánům činným v trestním řízení, které jej činí zpravidla na podkladě odborných lékařských vyjádření nebo znaleckých posudků³¹.

K tomu, aby šlo o delší dobu trvající poruchu zdraví, musí se jednat o vážnou poruchu zdraví nebo o vážné onemocnění, které postižený pociťuje jako citelnou újmu v obvyklém způsobu života. V případě splnění této podmínky je možné považovat za delší dobu trvající poruchu zdraví dobu asi šesti týdnů za předpokladu, že po tuto dobu trvala vážná porucha zdraví.

Subjekt daného trestného činu je obecný, který je vyjádřen slovem Kdo. „Pachatelem trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti může být jakákoli trestně odpovědná fyzická osoba, není vyloučena ani trestní odpovědnost právnických osob (srov. § 7 TOPO)“³².

Subjektivní stránka spočívá v nedbalostním zavinění. Jelikož v § 147 TrZ není přímo výslovně uvedena forma zavinění, využije se § 13 odst. 2 TrZ. „Zavinění musí zahrnovat všechny znaky charakterizující objektivní stránku trestného činu, tedy i příčinný vztah mezi jednáním pachatele a následkem trestného činu. Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vztah může rozvinout. Jednání pachatele spočívající v riskantním předjíždění kolony více vozidel na úzké vozovce, kde by se tři vozidla vedle sebe nevešla, a v místě nehody s nedostatečným výhledem do dálky s ohledem na zvlněný podélný profil vozovky, je třeba z hlediska zavinění hodnotit tak, že si měl a mohl být vědom toho, že v protisměru

31 ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, komentář k trestnímu zákoníku. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR [vid. 2018-03-05].

32 ŠČERBA, Filip a kol. Trestní zákoník. 1. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, .

mohou jet jiná motorová vozidla, která budou muset intenzivně brzdit, a že v důsledku toho může způsobem v trestním zákoníku uvedeným porušit zájem chráněný v § 147 TrZ, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nezpůsobí“.³³

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

Z hlediska závažnosti se jedná o kvalifikovanou SPTČ odkazovací ve vztahu k odstavci 1. Porušením důležité povinnosti, která vyplývá z jeho zaměstnání, povolání nebo funkce dochází ke zvýšení trestní sazby.

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

Z hlediska závažnosti se jedná o kvalifikovanou SPTČ odkazovací ve vztahu k odstavci 1. Tím, že hrubě porušil zákony dopravy, se zvedá výše trestní sazby.

3.2.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 143 TrZ)³⁴

(1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

Dle závažnosti se jedná o základní SPTČ. Jsou zde poprvé vyjádřeny základní znaky tohoto trestného činu.

33 ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 1561, marg. č. 4.

34 ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, komentář k trestnímu zákoníku. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR [vid. 2018-03-05].

„Objektem trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti je ochrana lidského zdraví, a to fyzického i psychického“.³⁵

Objektivní stránka spočívá ve způsobení ublížení na zdraví.

„Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařské ošetření“.³⁶

Ze soudní praxe se za krátkou dobu považuje doba do šesti dnů. Od sedmého dne se jedná o dobu nikoli krátkou, při které dojde k omezení jedince na běžném způsobu života v podobě poruchy tělesných či duševních funkcí, přičemž poškozená osoba nemusí být po tuto dobu v pracovní neschopnosti.³⁷

Subjekt daného trestného činu je obecný, který je vyjádřen slovem Kdo. Může jím být fyzická i právnická osoba.

Subjektivní stránka - „Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti lze spáchat výhradně nedbalostně. Trestní odpovědnost tak nastává i v případě, kdy pachatel nevěděl, že svým jednáním může jiné osobě způsobit ublížení na zdraví, ale vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům to vědět měl a mohl“.³⁸

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

35 ŠČERBA, Filip. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠČERBA, Filip a kol. Trestní zákoník. 1. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 1.

36 ŠÁMAL, Pavel. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 1576, marg. č. 2

37 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 85

38 ŠČERBA, Filip. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠČERBA, Filip a kol. Trestní zákoník. 1. vydání 2. aktualizace. Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 9.

Z hlediska závažnosti se jedná o kvalifikovanou SPTČ odkazovací ve vztahu k odstavci 1. „K naplnění kvalifikované skutkové podstaty podle § 148 odst. 2 dojde tehdy, jestliže pachatel jediným skutkem z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví dvou nebo více osob, přičemž tímto skutkem muselo zároveň dojít k hrubému porušení zákonů o ochraně životního prostředí, o bezpečnosti práce nebo dopravy nebo hygienických zákonů. K ublížení na zdraví obou, respektive všech osob se musí vztahovat nedbalostní zavinění pachatele a ublížení na zdraví těchto osob musí být v příčinné souvislosti s hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí, o bezpečnosti práce nebo dopravy nebo hygienických zákonů“.³⁹

3.2.4 Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TrZ)⁴⁰

(1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až najeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

Návyková látka

Pojem návyková látka je definován v trestním zákoníku takto: „Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování“⁴¹.

Dle závažnosti se jedná o základní SPTČ, protože jsou zde poprvé vyjádřeny zákonné znaky tohoto trestného činu. Dle vyjádření v zákoně se jedná o skutkovou podstatu popisnou, protože popisuje znaky trestného činu. Co se týče struktury, tak se jedná o složitou SPTČ.

39 ŠČERBA, Filip. § 148 [Ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠČERBA, Filip a kol. Trestní zákoník. 1. vydání 2. aktualizace. Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 13.

40 JELÍNEK, Jiří a kolektiv: Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou 5.vydání. Praha: Leges, 2014, s. 395 .

41 ČESKO. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, komentář k trestnímu zákoníku. In: ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR [vid. 2018-03-05].

Objektem tohoto trestného činu je ochrana života zdraví a života a lidí a majetku před ohrožením, které vyplývá z výkonu určitých činností pod vlivem návykové látky. Jedná se o ohrožení totožných zájmů jako u ostatních obecně nebezpečných trestných činů, ale hrozící nebezpečí je pouze vzdálené.

„Objektivní stránka záleží v tom, že pachatel vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku“.⁴²

Stav vylučující způsobilost:

„Pro stav vylučující způsobilost neexistuje žádná konkrétní definice, neboť různé návykové látky působí na člověka odlišně a rozdílně ho ovlivňují se zřetelem k provozované činnosti, a proto je nutné v každém jednotlivém případě zkoumat, jakou měrou byla požitou návykovou látkou ovlivněna schopnost vykonávat pachatelem provozovanou činnost“.⁴³

Dle poznatků lékařské vědy není žádný ani nadprůměrně disponovaný řidič motorového vozidla, schopný bezpečně řídit motorové vozidlo, je - li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1,00 g/kg (1 promile). V případech, kde bylo u řidiče zjištěno, že měl v době řízení menší množství alkoholu v krvi než 1 promile, je vždy třeba prokázat, že jeho schopnost řídit motorové vozidlo byla skutečně snížena v rozsahu, jaký předpokládá § 274. Tento závěr nelze dovodit jen ze samotné skutečnosti, že jízda byla vykonána za zvýšených nároků na schopnosti řidiče. Důkazem o míře ovlivnění obviněného alkoholem a snížení jeho řídičských schopností mohou být např. svědecké výpovědi spolujezdců, policistů a lékařů, kteří prováděli klinické vyšetření, jakož i svědecké výpovědi o chování obviněného.⁴⁴

42 JELÍNEK, Jiří a kolektiv: Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část 8. vydání Praha: Leges, 202 s. 774.

43 ŠÁMALOVÁ, Milada. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 2790, marg. č. 3

44 ŠÁMALOVÁ, Milada. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 2790, marg. č. 3

Specifickou skupinu návykových látek zaujímají omamné a psychotropní látky. V současné době dochází k vzestupné tendenci vážných dopravních nehod pod vlivem omamných a psychotropních látek. Pro každou návykovou látku je daná limitní hodnota, co se týče uvedení do stavu vylučujícím způsobilost. Limitní hodnoty vychází z nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného touto návykovou látkou.

„V případě, že pachatel řídil motorové vozidlo pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu, musí být zjištěno, nejen o jakou návykovou látku a jaké její množství se jedná, ale též míra ovlivnění řidiče touto látkou, neboť znakem je, že pachatel vykonává zaměstnání nebo jinou činnost „ve stavu vylučujícím způsobilost“. Pouhé zjištění, že řidič motorového vozidla byl v době řízení pod vlivem jiné návykové látky než alkoholu, samo o sobě nepostačuje pro závěr, že v důsledku toho byl ve stavu vylučujícím způsobilost k výkonu této činnosti ve smyslu § 274 odst. 1 o trestném činu ohrožení pod vlivem návykové látky“.⁴⁵

„Podle stanoviska NS Tpjn 300/2020, Rt 2/2020 se řidič nachází ve stavu vylučujícím způsobilost, pokud řídí motorové vozidlo po užití jiné návykové látky než alkoholu, jejíž koncentrace v krevním séru dosáhne nejméně těchto hodnot:

- 10 ng/ml Delta-9-tetrahydrokanabinolu (9-THC),
- 150 ng/ml methamfetaminu,
- 150 ng/ml amfetaminu,
- 150 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDMA),
- 150 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDA),
- 75 ng/ml kokainu,
- 200 ng/ml morfinu“.⁴⁶

„Zaměstnáním nebo jinou činností se rozumí takové zaměstnání nebo činnost, jejichž bezpečný výkon vyžaduje soustředěnou pozornost a schopnost správně vnímat

45 ŠÁMALOVÁ, Milada. § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 2791, marg. č. 4.

46 VICHEREK, Roman. § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠČERBA, Filip a kol. Trestní zákoník. 1. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 13.

a pohotově reagovat na různé situace přitom vznikající“.⁴⁷ Mezi tato zaměstnání dle judikatury patří provádění chirurgických operací ve zdravotnictví, obsluha jeřábu nebo řízení motorového vozidla na komunikaci veřejně přístupné ale ne jízda na jízdním kole nebo na motocyklu v tandemu⁴⁸.

Obecným subjektem je osoba vykonávající zaměstnání, nebo jinou činnost ohrožující chráněný zájem a to ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil sám požitím nebo jinou aplikací návykové látky. Pomocníkem se v tomto případě stává ten, kdo podává řidiči alkoholický nápoj, jelikož ví, že tato osoba bude řídit motorové vozidlo, nebo ten, kdo svěří motorové vozidlo k řízení, ačkoliv ví, že je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

„Subjektivní stránka trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky je charakterizována úmyslným zaviněním pachatele. Postačí, aby pachatel věděl, že vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost zaměstnání nebo činnost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, a byl s tím srozuměn. Postačí srozumění s možností ohrožení, není nutné, aby pachatel předpokládal, že k ohrožení fakticky dojde“.⁴⁹

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

- a) *způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nehodu nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku, nebo jiný závažný následek.*
- b) *Spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo*
- c) *Byl-li za takový trestný čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.*

47 JELÍNEK, Jiří a kolektiv: Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část 8.vydání Praha:Leges ,2022 s.775 - 776 .

48 JELÍNEK, Jiří a kolektiv: Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část 8.vydání Praha:Leges ,2022 s. 776 .

49 (VICHEREK, Roman. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠČERBA, Filip a kol. Trestní zákoník. 1. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 21.)

Dle závažnosti se jedná o kvalifikovanou SPTČ, neboť jsou zde uvedeny okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby, které zvyšují stupeň závažnosti pro společnost. Dle vyjádření v zákoně se jedná o SPTČ odkazující na první odstavce.

Tabulka 1 – Statistika dopravních nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (dále jen JNL) za rok 2020 - 2021⁵⁰

Rok	DN pod vlivem alkoholu	Pod 1,0‰	Nad 1,0‰	Pod vlivem JNL
2020	4486	830	3543	261
2021	4452	1011	3441	319

Tabulka 2 - Statistika dopravních nehod pod vlivem alkoholu za rok 2020 – 2021 s následky na životě a zdraví⁵¹

Rok	DN pod vlivem alkoholu celkem	S úmrtím	Těžké zranění	Lehké zranění
2020	4486	50	173	1852
2021	4452	41	158	1886

Z celkového počtu dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu je v každém roce více než dvě třetiny v hodnotách nad jedno promile alkoholu v krvi řidiče. V roce 2020 to činilo až 79 procent z celkového počtu zaviněných dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Rok od roku tento počet narůstá. Nárůst je patrný i u dopravních nehod zaviněných pod vlivem jiných návykových látek.

⁵⁰ dle ročenek nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2020 – 2021, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2020-2021, bez ISBN.

⁵¹ dle ročenek nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2020 – 2021, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2020-2021, bez ISBN.

4 Postup policejního orgánu při prověřování trestných činů páchaných v dopravě

Co se týče postupu policejního orgánu při vyšetřování trestných činů v silniční dopravě, vybral autor práce postup při šetření trestných činů v silniční dopravě v souvislosti s dopravní nehodou a trestné činy, které spočívají v řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky.

4.1 Postup policejního orgánu při šetření trestných činů v silniční dopravě ve spojitosti s dopravní nehodou

K oznámení, že došlo k vážnému zranění či úmrtí člověka v souvislosti s dopravní nehodou, bývá policie informována většinou bezprostředně po dopravní nehodě, a to buď přímo účastníky dopravní nehody, nebo jejími svědky, kteří dopravní nehodu oznámí na tísňovou linku. Po zjištění potřebných informací zejména k rozsahu zranění, jsou v takovém případě na místo dopravní nehody vyslány nejbližší hlídky policie České republiky, hlídka ze skupiny dopravních nehod místně příslušného dopravního inspektorátu. Po zjištění stavu zraněných osob a jejich předání zdravotnickému personálu, kdy dle prohlášení lékaře, že došlo k úmrtí osoby, je nutné uzavřít místo dopravní nehody, aby nedošlo ke zmaření stop, zjistit účastníky dopravní nehody a svědky dopravní nehody. Obzvláště důležití jsou svědci, kteří neměli účast na dopravní nehodě.

Ohledáním místa dopravní nehody jsou zjišťovány a zadokumentovány stopy, ze kterých lze dovodit nehodový děj. Jde o deformační stopy na vozidlech, stopy lidských tkání na vozidlech, stopy vozidel na komunikaci, stopy na oběti dopravní nehody. Nejvíce o nehodovém ději ukazují stopy pneumatik obtisknuté na povrchu vozovky, kdy se jedná o stopy jízdní, brzdové, smykové, blokovací, dřecí, vlečné, rycí, stopy ABS, biologické (krev, části tkání) a stopy z různých kapalin (olejové skvrny, pohonné hmoty).⁵² Nejprve se provádí fotodokumentace, případně videodokumentace. Následně se vyhotoví náčrtek místa dopravní nehody, a hlavně zaměření místa dopravní nehody, které je důkladně popsáno v kapitole 5. Pokud při vyšetřování vzniknou pochybnosti na základě rozporů ve výpovědích svědků nebo podezřelé osoby nebo jiných skutečností, použijí se některé zvláštní druhy způsobu dokazování v souladu s trestním

⁵² CHMELÍK, Jan a kol. Dopravní nehody: Plzeň. Aleš Čeněk, 2009. s. 213.

řádem (dále jen TrŘ) a to: prověrka na místě dle ustanovení §104c TrŘ, vyšetřovací pokus dle ustanovení § 104d TrŘ a prověrka na místě dle ustanovení § 104e TrŘ.

4.2 Postup policejního orgánu při šetření trestných činů v silniční dopravě, které spočívají v řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky

„U trestného činu podle §274 TrZ. je nutno dokladovat už v přípravném řízení nejen skutečnost, že obviněný řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, ale i časové rozpětí, ve kterém požíval alkoholické nápoje, v jaké době před počátkem jízdy se tak stalo, množství a druh těchto nápojů, tedy okolnosti důležité i pro posouzení stupně „možnosti ohrozit život nebo zdraví lidí anebo způsobit značnou škodu na majetku“⁵³.

Ohrožení pod vlivem návykové látky je jedním z trestných činů, který bývá často objasněn již při běžné práci policistů, která spočívá v dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, kdy na způsob dohledu nad bezpečností silničního provozu a s tím spojených kontrol, jsou neustále plánovány dopravně bezpečnostní akce zaměřené na speciální kontroly řidičů pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Druhý nejčastější způsob zjištění je při dopravních nehodách.

Zda byl řidič při řízení motorového vozidla ovlivněn alkoholem, je policistou zjišťováno pomocí kalibrovaného přístroje Alcotest 7410 značky Dräger. Při zjištění, že orientační dechová zkouška je pozitivní, přistoupí policista ke dvěma odborným měřením, přičemž hladiny alkoholu v dechu musí mít po změření maximální odchylku do 10 procent. Pokud je rozdíl odborných měření vyšší než deset procent, tak se provádí třetí odborné měření. V případě, že mezi druhým a třetím odborným měřením je rozdíl vyšší než daných deset procent, je řidič vozidla vyzván, aby se podrobil lékařskému vyšetření spojenému s odběrem žilní krve, ke zjištění skutečné hladiny alkoholu v krvi. K lékařskému vyšetření spojenému s odběrem krve přistupuje i v případě, že výsledkem odborného měření byly naměřeny hraniční hodnoty, které jsou v rozmezí 1,00 - 1,30

53 JELÍNEK, Jirí a kolektiv: Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou 5.vydání. Praha: Leges, 2014, s. 395 .

g/kg alkoholu v krvi. Okresní státní zastupitelství Zlín (místní působnost autora bakalářské práce) stanovilo hraniční hodnotu v rozpětí 1,00 – 1,50 g/kg alkoholu v krvi. Zajištěný biologický materiál je následně podroben znaleckému toxikologickému zkoumání. Výsledkem tohoto zkoumání je, že hladina alkoholu v krvi řidiče byla v době jeho kontroly, tudíž v době bezprostředně po řízení motorového vozidla pod nebo nad hranicí 1,00 g/kg alkoholu v krvi. V případě dopravní nehody, kdy řidič motorového vozidla nebyl pod vizuálním dohledem policie nebo svědků před provedením odborného měření, nebo uvádí požití alkoholu až po dopravní nehodě, bývá nařízen dvojitý odběr žilní krve a z těchto hodnot se pak vypočítává průměr.

Lékařské vyšetření spojené s odběrem biologického materiálu je požadováno i v případě pozitivního zjištění podezření na užití jiné návykové látky než alkoholu. Zde je přistoupeno k odběrům moči a krve. Nejprve je nutné imunochemickým rozbohem moči zjistit přítomnost na návykovou látku a následně se zjišťuje a v případě pozitivního výsledku dochází k množstevnímu toxikologickému zkoumání krve.

V případě, že se řidič odmítne podrobit dechové zkoušce na alkohol nebo testu na návykovou látku a následnému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu ke zjištění míry ovlivnění, je dle platné právní legislativy na území České republiky bráno jako přestupek.

4.4 Příklad z praxe

Jako příklad z praxe použil autor dopravní nehodu se smrtelným zraněním, na které je aplikován postup policejních orgánů v souvislosti se šetřením nedbalostního trestného činu v silniční dopravě dle ustanovení § 143 Usmrcení z nedbalosti Trestního zákoníku.

4.4.1 Vylíčení události

Dne 17. 8. 2017 v 14:35 hodin došlo ve Slušovicích na tříramenné křižovatce silnice (dále jen sil.) II. třídy číslo (dále jen č.) 491 s místní komunikací ulice Dlouhá k dopravní nehodě mezi osobním motorovým vozidlem tovární značky Škoda Felicia, osmadvacetileté řidičky a devětašedesátiletým chodcem vedoucím jízdní kolo.

K dopravní nehodě došlo tím, že řidička jedoucí s vozidlem Škoda Felicia ve směru jízdy od obce Lípa na centrum Slušovic, nepřizpůsobila rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládaném dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat, a při průjezdu levotočivou zatáčkou narazila přední částí karoserie vozidla do chodce, který vedl jízdní kolo a přecházel kolmo sil. č. II/491 ve směru chůze k ulici Dlouhá (ve směru k panelovým domům). Při nárazu do chodce bylo odhozeno jízdní kolo a chodec byl odhozen na přední část vozidla a poté upadl na komunikaci. Při dopravní nehodě došlo ke smrtelnému zranění devětašedesátiletého chodce a lehkému zranění řidičky vozidla Škoda Felicia, která byla převezena do Krajské nemocnice Tomáše Bati k dalšímu vyšetření. Dechová zkouška byla provedena u řidičky vozidla Škoda Felicia pomocí přístroje Dräger s negativním výsledkem. Dále byl u řidičky vozidla Škoda Felicia proveden test soupravou DrugWipe 5S ke zjištění přítomnosti návykových látek ve slinách řidičky s negativním výsledkem. K dalšímu zranění osob nedošlo. Na místě byla přivolána lékařka, která u sraženého chodce konstatovala exitus. Prostřednictvím operačního důstojníka byl na místo vyžádán výjezd Služby kriminální policie a vyšetřování, který si věc dopravní nehody na místě převzal. Na místo se následně dostavila dcera zemřelého chodce, která se o jeho úmrtí dozvěděla prostřednictvím hlídky Policie ČR, která byla vyslána do místa jejího bydliště, aby ji o úmrtí otce vyrozuměla a vyzvala ji k dostavení se na místo dopravní nehody za účelem zajištění osobních věcí zesnulého.

4.4.2 Postup policejního orgánu

Dne 17. 8. 2017 v 14:40 hodin byla hlídka dopravního inspektorátu Zlín vyrozuměna a vyslána operačním důstojníkem o dopravní nehodě, při které došlo k úmrtí chodce v obci Slušovice. Ihned po oznámení o dopravní nehodě si hlídka vyžádala uzavření komunikace, aby nedošlo ke zničení stop a důkazů pro trestní řízení. V době příjezdu hlídky na místo byla již komunikace uzavřena a začalo vyšetřování namísto dopravní nehody. Na místo se následně dostavil ředitel Územního odboru Zlín a po dohodě s ním, se na místo dopravní nehody dostavil výjezd služby kriminální policie a vyšetřování. Autor bakalářské práce působil na místě dopravní nehody jako policista dopravního inspektorátu a na místě prověřoval zjištění skutkového děje.

Již při příjezdu na místo dopravní nehody bylo z viditelných blokovací stop otištěných do živичného povrchu evidentní, že řidička nepřizpůsobila adekvátně rychlost jízdy při vjetí do obce Slušovice. Pro následně vypracovaný znalecký posudek v oblasti dopravy bylo důležité provést přesné zaměření stop. Místo šetřené dopravní nehody bylo zaměřeno za pomoci kalibrovaného krokoměru. Bylo provedeno metodou pravoúhlého měření v kombinaci s metodou průsečného a trojúhelníkového měření. Pro znalecký posudek a vyloučení technické závady jako možné příčiny dopravní nehody bylo vozidlo řidičky zajištěno. Řidička při následném výslechu vyloučila technickou závadu jako příčinu dopravní nehody, a proto ke znaleckému zkoumání vozidla nedošlo. Na místě dopravní nehody byli zjištěni a ztotožněni svědci dopravní nehody a ve věci byly zahájeny úkony trestního řízení.

Znaleckým zkoumáním, které proběhlo na základě zaměření místa nehody a zjištěné deformace vozidla, bylo zjištěno, že řidička překročila nejvyšší povolenou rychlost pro jízdu v obci do 50 km v hodině o více než 50 km v hodině, což ve výčtu činilo více než 100 km/v hodině. Soud uložil řidičce trest v horní hranici trestní sazby, která vlivem porušení důležité povinnosti vyplývající ze zákona o silničním provozu - překročení nejvyšší povolené rychlost v obci způsobila z nedbalosti smrt chodci.

4.4.3 Bezpečnostní inspekce

Jelikož se jednalo o dopravní nehodu se smrtelným zraněním, byla dle pokynu vydaného ředitelem služby dopravní policie dne 11. 3. 2013 vedeným pod Čj: PPR-ČJ-2013-990440 provedena dopravním inženýrem Dopravního inspektorátu Zlín bezpečnostní inspekce a k ní vyplněna tabulka, dle daného pokynu.

V souvislosti s dopravní nehodou, ke které došlo dne 17. 8. 2017 v 14:35 hodin na křižovatce silnice číslo II/491 km 3,753 s místní komunikací ulice Dlouhá ve Slušovicích, byla tato inspekce provedena dne 21. 8. 2017. Na místě dopravní nehody byly zjištěny závady, které mohly mít vliv jak na předmětnou dopravní nehodu, tak závady, které mohly negativně ovlivňovat bezpečnost silničního provozu.

Kontrolou místa dopravní nehody a okolí bylo zjištěno, že hlavní silnice číslo II/491 byla řešena nadstandardně čtyřmi jízdními pruhy (dvěma jízdními pruhy pro každý směr jízdy). Ve vnitřním poloměru zatáčky ve směru jízdy Lípa - Slušovice se nacházelo značné množství zeleně, která bránilo jak viditelnosti dopravního značení, tak

znemožňovalo výhled do prostoru za zatáčkou, což mohlo mít vliv na průběh dopravní nehody.

Vzhledem k tomu, že zjištěné závady negativně ovlivňovaly bezpečnost silničního provozu, bylo toto upozornění plně odůvodněno a doporučilo se opatření (závady) realizovat (odstranit) v termínech co nejkratších.

V rámci zjištěných nedostatků bylo provedeno vyřezání stromů a křovin, které znemožňovaly výhled do prostoru za zatáčkou a na komunikaci byly vyznačeny zpomalovací čáry.

5 Metody sloužící k zaměřování dopravních nehod

V případě, že by mohlo dojít k pochybnostem při určování viníka dopravní nehody, což je důležité hlavně v případě, že dojde k újmě ke zranění, v horším případě ke smrti účastníka silniční dopravní nehody, je nutné provést řádné zaměření dopravní nehody.

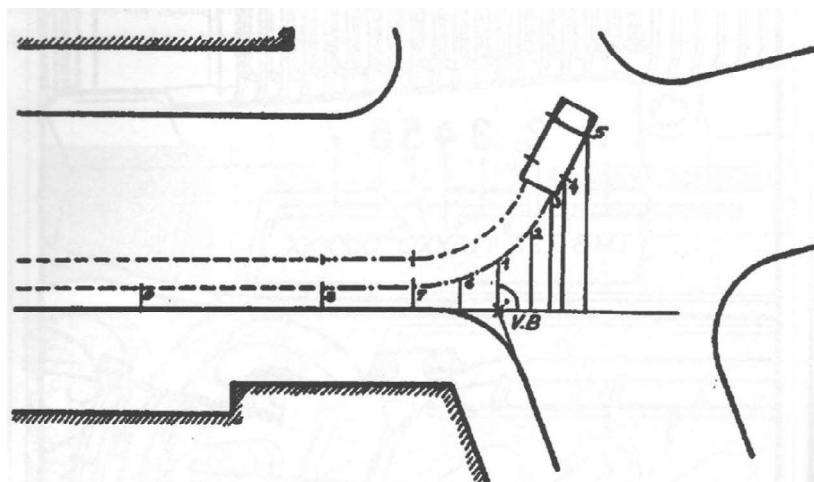
Správné a přesné zaměření stop a předmětů je nejdůležitějším bodem celého ohledání místa dopravní nehody. V současné praxi se využívají tři základní metody zaměřování dopravní nehody.

5.1 Metoda pravoúhlého měření

„Metoda pravoúhlého spočívá ve vytyčování kolmic na přímce k měřeným bodům“.⁵⁴ Používá se nejčastěji na vyměřování rovných úseků pozemní komunikace. Při vyměřování přímého úseku komunikace se jako přímku využívá např. pravý okraj vozovky, ze kterého se postupně vztyčuje kolmice k jednotlivým měřeným bodům. Zde se potom pravý okraj komunikace může nazvat „Pomocný bod měření, dále pak PBM“ Postupuje se v jednom směru, kdy každý měřený bod se zaznamená dvěma vzdálenostmi. První je vzdálenost od VBM a druhá je vzdálenost od PBM nebo opačně.

⁵⁴ CHMELÍK, Jan: Vyšetřování silničních dopravních nehod 1. Vydání. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, s. 48

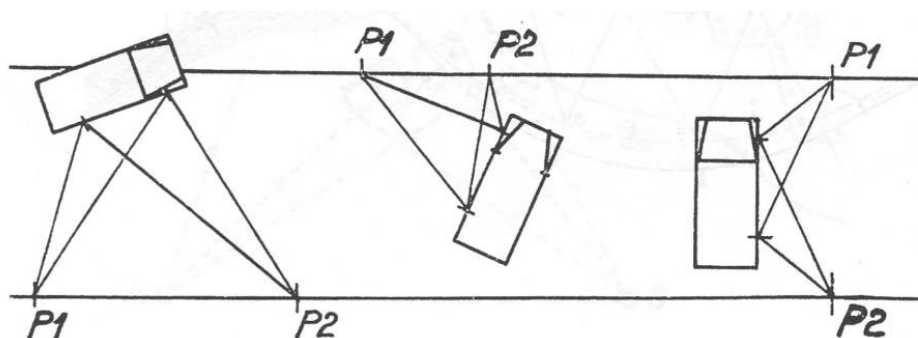
Obrázek 1 - Metoda pravouhlého měření⁵⁵



5.2 Metoda průsečného měření

„Metoda průsečného měření je založena na zaměřování jednotlivých předmětů vozidel, různých druhů stop, zraněných nebo usmrčených osob současně alespoň ke dvěma pevným bodům, které lze nazvat pomocnými body měření“.⁵⁶ Tyto lze nazvat např. PBM1 a PBM2. U prostorově rozsáhlejších dopravních nehod nestačí pouze dva zvolené pomocné body, ale je vhodné zvolit několik PBM a postupně je očíslovat, aby měřené vzdálenosti nebyly příliš velké. Všechny zvolené pomocné body je nutné mezi sebou zaměřit a nesmí se zapomenout tyto body zaměřit od VBM. Vlastní vyměřování spočívá ve vyměření vzdálenosti středů jednotlivých náprav vždy ke dvěma zvoleným PBM. V místě středů náprav se nachází průsečík naměřených vzdáleností.

Obrázek 2 - Metoda průsečného měření⁵⁷



55 CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 52

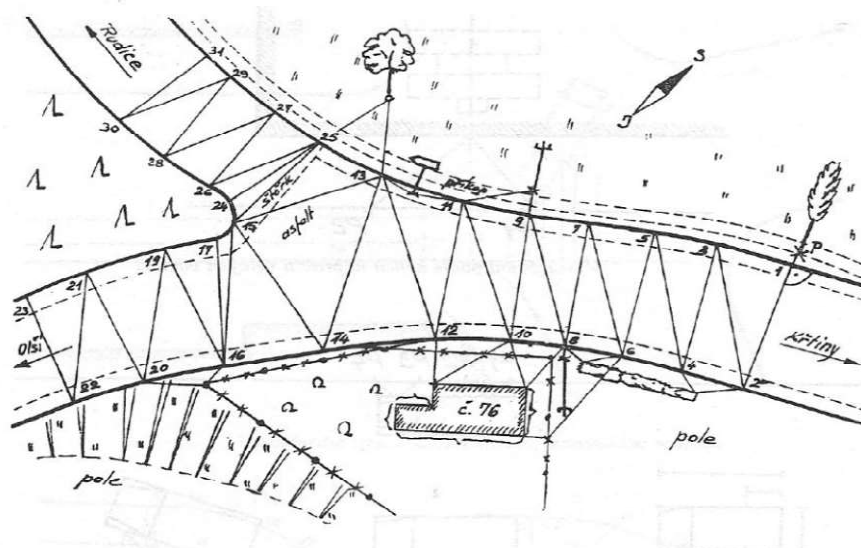
56 KONEČNÝ, Jaroslav. Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod 1. Vydání, Brno, Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011, s. 76

57 CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 53

5.3 Metoda trojúhelníkového měření

Metoda trojúhelníkového měření spočívá v tom, že prostor, který je potřeba změřit, se pomyslně pokryje sítí trojúhelníků a všechny takto vzniklé délky se změří. Tato metoda je vhodná při vyměřování členitých komunikací, zejména pak zatáček, serpentín apod. Nevýhodou je její časová náročnost.

Obrázek 3 - Metoda trojúhelníkového měření⁵⁸



5.4 Kombinovaný způsob měření

Výše uvedené metody měření mají své výhody a nevýhody, ať už pro náročnost časovou nebo technicky proveditelnou, proto často dochází ke kombinaci všech tří metod najednou nebo jen kombinaci dvou metod.

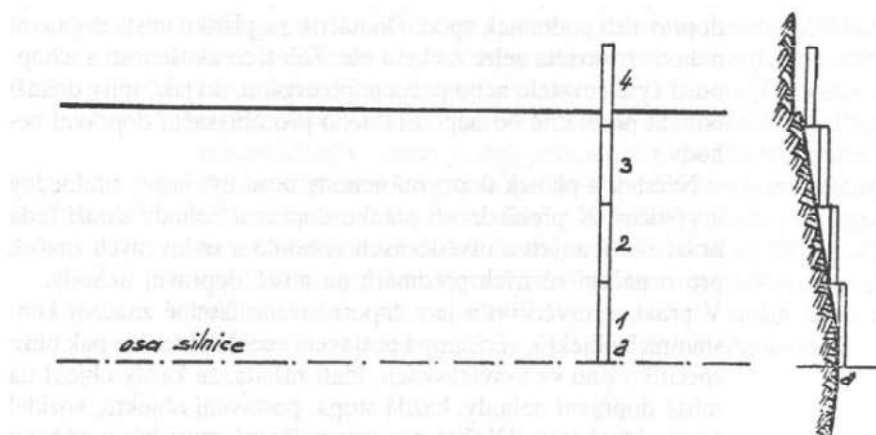
5.5 Zvláštní případy měření

„Za zvláštní případy vyměřování u silničních dopravních nehod, které provádí výjezdová služba jen výjimečně pro účely trestního řízení nebo pro potřeby znalce za vypracováním znaleckého posudku lze považovat“:⁵⁹

58 CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 54

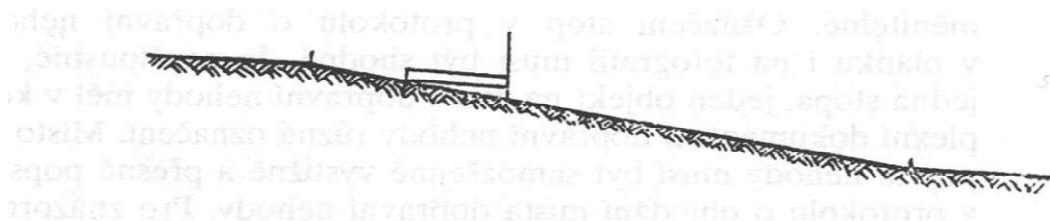
- a) Vyměřování sklonu vozovky – nejprve se zjistí nejvyšší profilové místo na vozovce – obvykle se jedná o místo uprostřed vozovky, na který se ustálí do vodorovné polohy jeden konec 1 m dlouhé rovné latě, zpravidla se jedná o hliníkovou lať a na druhém konci se změří její vzdálenost od profilu vozovky. Tímto způsobem se postupuje od jednoho okraje vozovky ke druhému po jednodemetrových vzdálenostech.

Obrázek 4 - Vyměřování sklonu vozovky⁶⁰



- b) Vyměřování klopené zatáčky – zde se postupuje stejným způsobem jako při měření sklonu vozovky, ale měří se od nejvyššího okraje, ze kterého se vozovka svažuje. Tato zaměřovací metoda se využívá v případech, kdy je sklon zatáčky opačný, než by měl být podle zásad konstrukce vozovek.

Obrázek 5 - Vyměřování klopené zatáčky⁶¹



- c) Vyměřování spádu vozovky – při vyměřování spádu vozovky se postupuje s hliníkovou latí od vrcholu ve směru spádu. Vždy se po 1 metru změří vzdálenost mezi latí a vozovkou. Výsledky měření se zprůměruje a tím se zjistí průměrný spád dané vozovky. Pokud se zjistí, že průměrná vzdálenost

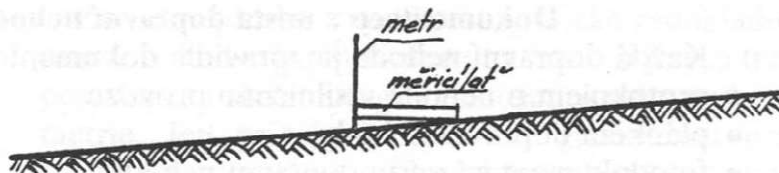
59 KONEČNÝ, Jaroslav: Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod 1. Vydání, Brno, Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě, 2011, s. 80

60 CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra, ČR 1998. s. 58

61 CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 58

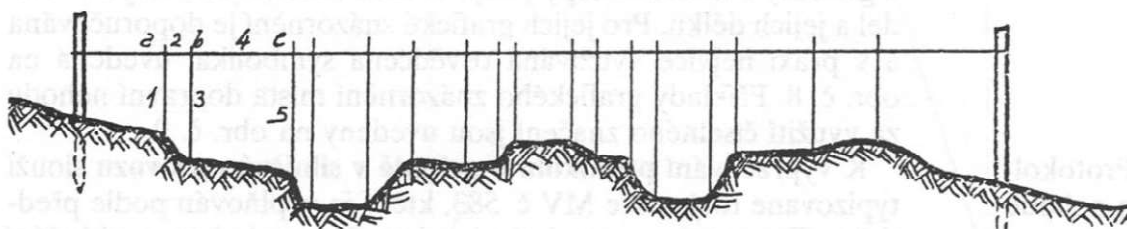
mezi koncem latě a vozovkou je 12 centimetrů, může se učinit závěr, že klesání komunikace je 12 %, tedy průměrná vzdálenost 1 cm mezi latí a vozovkou = 1% klesání komunikace.

Obrázek 6 - Vyměřování spádu vozovky⁶²



- d) Vyměřování silničních profilů – toto vyměřování se používá velmi vzácně a v praxi se téměř nepoužívá. Jedná se spíše o doplňující důkaz. Užívá se v místech, kde je povrch vozovky značně narušen vyjetými kolejami a souvislými výtluky. Vyměřování se provádí tak, že se nad vozovkou napne šňůrka, která se pomocí dvou zaražených kolíků upevní do vodorovné polohy. Vzdálenost nad nejvyšším místem vozovky by měla být nejméně 10 centimetrů. Pod kolmým úhlem se pak měřidlem zjistí vzdálenost v jednotlivých místech nepravidelnosti silničního profilu.

Obrázek 7 - Vyměřování silničních profilů⁶³

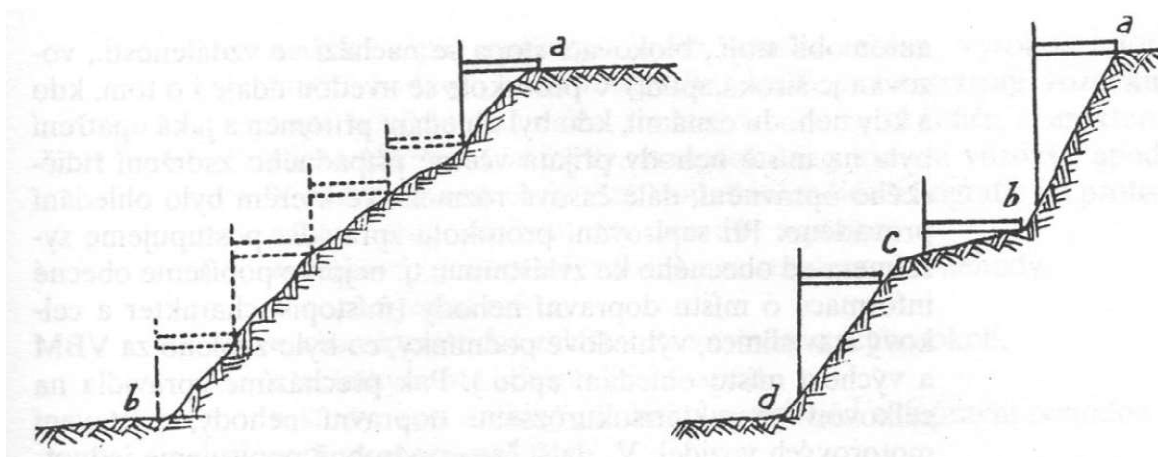


- e) Vyměřování silničních svahů a příkopů – provádí se podobným způsobem jako vyměřování klopené zatáčky s rozdílem, že měření se provádí pomocí vodováhy a latě umístěné ve svislé poloze. Provádí se velmi výjimečně, protože na nehodový děj nemají vliv.

62 CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 58

63 CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR 1998. s. 58

Obrázek 8 - Vyměřování silničních svahů a příkopů⁶⁴



V praxi se tyto zvláštní případy měření využívají jen výjimečně, a to pro účely trestního řízení nebo pro účely soudního znalce v oboru silniční dopravy. Pro potřeby trestního řízení v klidu postačí fotodokumentace nebo videozáznam. I když se tyto metody používají jen zřídka, měl by každý dopravní policista, který přijede na místo dopravní nehody, bude dopravní nehodu šetřit a zpracovávat, znát tyto zvláštní případy měření. Ke všem těmto zvláštním případům měření je nutné použít alespoň 1 m dlouhou lať, desku, hranol nebo jiný materiál a vodováhu.

5.6 Zaměřování dopravních nehod pomocí speciální techniky

U dopravních nehod, při kterých dojde ke smrtelnému zranění, k zranění jedné nebo více osob, přičemž lze předpokládat budoucí znalecké zkoumání nehodového děje, použije policista k zaměření místa a zjištění stop totální stanici. „Při měření totální stanicí postupuje podle metodického pokynu k jednotnému používání a postupu dokumentování místa činu totální stanicí. Od použití totální stanice může policista upustit, není-li stanicí organizační článek vybaven nebo v případech, při kterých je s ohledem na složitost šetřené události její použití zcela nadbytečné (např. minimum měřených stop).“⁶⁵ Pro přesnější zaměření dopravní nehody se v současné době se výjimečně používají scannery, které snímají ve formátu 3D a pro hromadné dopravní

64 CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998. s. 59

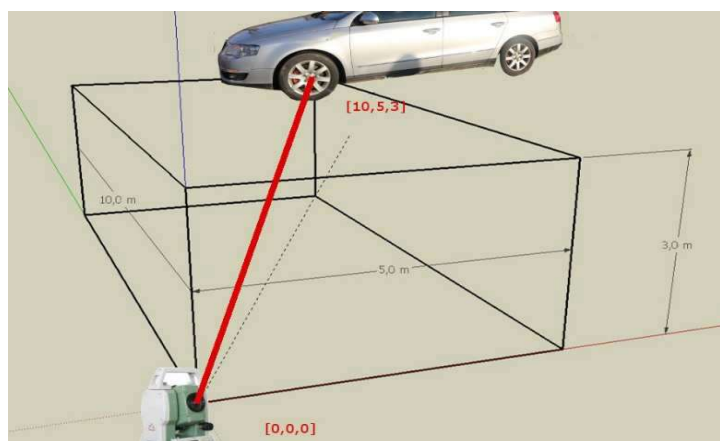
65 Čl. 2 pokynu ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod

nehody na dálnicích se využívají speciální policejní drony. Výjimečně proto, že tyto přístroje jsou finančně náročné a je jich jen několik málo kusů v rámci celé policie.

5.6.1 Měření pomocí totální stanice

Postup policistů při provádění měření míst dopravní nehody upravuje Metodika k jednotnému používání a postupu dokumentování místa činu totální stanicí GP 120L vydaná 27. listopadu 2019. Dle této metodiky se měření stop provádí hranolovým měřením pomocí odrazného hranolu. Hranol je upevněn na speciální výsuvné kovové tyči (výtyčce). Odrazný hranol je soustava odrazných zrcadel, které slouží k odrazu elektromagnetického vlnění, které je vysíláno z totální stanice. Před začátkem měření vyměří policista minimálně tři pomocné body měření (dále jen PBM), kdy první bod je jeden pevný neměnný bod a ostatní PBM se mohou skládat i z několika dalších bodů. Pomocné body se při měření označují písmeny. Při měření totální stanicí je za VBM považován samotný přístroj totální stanice. Jednotlivé stopy se při měření označují číslicemi. Jednotlivé stopy se měří dle pořadí, které si čísla při ohledání míst dopravní nehody označil policista, který předmětnou dopravní nehodu šetří.

Obrázek 9 - Vyměřování dopravní nehody pomocí totální stanice⁶⁶



5.6.2 Letecká fotogrammetrie (bezpilotní prostředek - dron)

Letecká fotogrammetrie s využitím bezpilotního prostředku využívá umístění snímače (fotoaparátu) na létajícím nosiči – dronu. Snímky jsou pořizovány s velkou mírou překrytu, avšak velkou výhodou je jen minimální omezení výhledu na

66 KONEČNÝ, Jaroslav: Dopravní nehody výukový materiál pro příslušníky služby dopravní policie, Policie České republiky Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy Vzdělávací zařízení Praha, Odbor zabezpečení výuky Jihlava, s. 30.

dokumentovanou scénu a možnost pokrýt s vyšší přesností i rozlehlější místa dopravních nehod. Bezpilotní prostředek (dron) je při letu ovládán manuálně nebo s přednastavenou trajektorií letu, která zajišťuje optimální pokrytí dokumentované oblasti.

Obrázek 10 - Letecká fotogrammetrie a její výstupy – bodové mračno s určenými polohami snímků (modré obdélníky) a výsledné ortofoto (vlevo dole)⁶⁷



5.7 Shrnutí a současná policejní praxe

Nejvíce využívanou metodou při zaměřování dopravních nehod je metoda pravouhlého měření. Na podkladě řádného zaměření se pak popisuje situace na místě dopravní nehody a popis stop v popisné části Protokolu o nehodě v silničním provozu a vyhotovuje se plánek dopravní nehody, který je pak součástí spisového materiálu. Z plánu pak ve sporných situacích vychází soudní znalec v oboru silniční dopravy. Velmi časově zdouhovou činností na místě dopravní nehody je zaměření dopravní nehody včetně místa a stop je zaměření pomocí totální stanice. K zaměření je třeba obou policistů, popřípadě dalších kolegů ze strany policie, kdy je pro bezpečnost při měření nutné i na několik hodin uzavřít komunikaci v okolí místa dopravní nehody.

⁶⁷ KONEČNÝ, Jaroslav: Dopravní nehody výukový materiál pro příslušníky služby dopravní policie, Policie České republiky Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy Vzdělávací zařízení Praha, Odbor zabezpečení výuky Jihlava, s. 33.

6 Komparace znaků skutkových podstat trestných činů páchaných v dopravě s odpovídající právní úpravou ve vybrané zemi EU

Trestná činnost v silniční dopravě je páchána napříč celým světem. Pro komparaci trestných činů v silniční dopravě si autor vybral trestnou činnost páchanou na úseku silniční dopravy na území Slovenské republiky, ke které má Česká republika blízko nejen geografickou polohou, ale i politickou a historickou provázaností, protože až do 1. 1. 1993 tvořily obě země jeden společný stát. Až do 1. 1. 2006, kdy vešel v účinnost Zákon č. 300/2005 Z. z. (Zbierky zákonů). Trestný zákon, platil na území Slovenské republiky stále zákon č. 160/1961 Sb. trestní zákon. Trestný zákon. Stejně jako v České republice je trestní zákoník Slovenské republiky rozdělen na obecnou a zvláštní část. Zvláštní část Trestného zákona je rozdělena podle jednotlivých zájmů společnosti do dvanácti hlav. Slovenský Trestný zákon rovněž jako český Trestní zákoník rozděluje trestné činy na zločiny a přečiny a trestné činy spáchané úmyslně nebo z nedbalosti. Stejně jako v České republice nemají trestné činy v silniční dopravě svoji „hlavu“. Pro srovnání vybral autor dva trestné činy: Usmrcení z nedbalosti a Ohrožení pod vlivem návykové látky.

6.1 Usmrtenie (§149 TZ)⁶⁸

- (1) Kto inému z nedbanlivosti spôsobí smrť, potrestá sa odňatím slobody až na tri roky.*
- (2) Odňatím slobody na dva roky až päť rokov sa páchatel' potrestá, ak spácha čin uvedený v odseku 1*
 - a) závažnejším spôsobom konania, alebo*
 - b) na chránenej osobe.*
- (3) Odňatím slobody na štyri roky až desať rokov sa páchatel' potrestá, ak spácha čin uvedený v odseku 1 na dvoch alebo viacerých osobách preto, že hrubo porušil predpisy o bezpečnosti práce alebo dopravy alebo hygienické predpisy.*

68 SLOVENSKO. Zákon č.300/2005 Z.z., trestný zákon. In: Zbierka zákonů Slovenskej republiky. Dostupné z 300/2005 Z. z. Trestný zákon | Aktuálne znenie (zakonypreludi.sk)

- (4) Rovnako ako v odseku 3 sa páchatel' potrestá, ak v súvislosti so svojim zamestnaním, povoláním, postavením alebo funkciou alebo ako vodič dopravného prostriedku spôsobí v stave vylučujúcom spôsobilosť vykonávať takú činnosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky, inému z nedbanlivosti smrť.
- (5) Odňatím slobody na sedem rokov až dvanásť rokov sa páchatel' potrestá, ak činom uvedeným v odseku 4 spôsobí z nedbanlivosti smrť dvoch alebo viacerých osôb.

Ve srovnání s právní úpravou České republiky § 143 TZ slovenský trestní zákoník v kvalifikované podstatě trestného činu od druhého odstavce výrazně zvyšuje maximální možnou výši trestní sazby za usmrcení z nedbalosti tím, že pachatel poruší předpisy dopravy, hlavně pak, že tato porušení spáchá jako řidič dopravního prostředku ve stavu vylučující způsobilost, kterou si přivodil požitím návykových látek, kde v případě, že ve stavu vylučující způsobilost způsobí smrt alespoň dvou osob.

6.2 Ohrozenie pod vplyvom návykovej látky (§189 TZ)⁶⁹

- (1) Kto vykonáva v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky, zamestnanie alebo inú činnosť, pri ktorých by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku, potrestá sa odňatím slobody až na jeden rok.
- (2) Rovnako ako v odseku 1 sa potrestá, kto sa pri výkone zamestnania alebo inej činnosti uvedenej v odseku 1 odmietne podrobiť vyšetreniu na zistenie návykovej látky, ktoré sa vykonáva dychovou skúškou alebo orientačným testovacím prístrojom, alebo sa odmietne podrobiť lekárskeму vyšetreniu odberom a vyšetrením krvi alebo iného biologického materiálu, či nie je ovplyvnený návykovou látkou, hoci by to pri vyšetrení nebolo spojené s nebezpečenstvom pre jeho zdravie.

69 SLOVENSKO. Zákon č.3000/2005 Z.z., trestný zákon. In: Zbierka zákonů Slovenskej republiky. Dostupné z 300/2005 Z. z. Trestný zákon | Aktuálne znenie (zakonypreludi.sk)

- (3) *Kto vykonáva v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky, zamestnanie alebo inú činnosť, pri ktorých by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku,*
- (a) *hoci bol za taký čin alebo za čin uvedený v odseku 2 v predchádzajúcich dvadsiatich štyroch mesiacoch odsúdený alebo z výkonu trestu odňatia slobody uloženého za taký čin alebo za čin uvedený v odseku 2 prepustený,*
- (b) *hoci bol za obdobný čin spáchaný pod vplyvom návykovej látky alebo za čin uvedený v odseku 2 v predchádzajúcich dvadsiatich štyroch mesiacoch postihnutý, alebo*
- (c) *spôsobil čo aj z nedbanlivosti inému ublíženie na zdraví alebo väčšiu škodu na cudzom majetku,*
potrestá sa odňatím slobody až na dva roky.
- (4) *Odňatím slobody na dva roky až päť rokov sa páchatel' potrestá, ak vykonáva v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky, konanie, pri ktorom by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku pri výkone zamestnania alebo inej činnosti, pri ktorých je vplyv návykovej látky obzvlášť nebezpečný, najmä ak vedie prostriedok hromadnej prepravy.*

Stejně jako na území České republiky je hranicí trestného činu hladina alkoholu v krvi 1 promile. Na rozdíl od právní úpravy České republiky pamatuje slovenský Trestný zákon na Odmítnutí podrobení se dechové zkoušce na přítomnost alkoholu nebo ke zjištění ovlivnění jinou návykovou látkou. Odmítnutí vyšetření je na Slovensku bráno jako trestný čin a řidič, který se odmítne podrobit vyšetření, je automaticky brán jako ten, kdo řídí motorové vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorových vozidel. Český trestní zákoník tuto skutečnost neřeší a odmítnutí podrobení se vyšetření, zda je řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky se považuje jako přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu.

„(1) Fyzická osoba se přestupku dopustí tím, že v provozu na pozemních komunikacích se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou“⁷⁰,

⁷⁰ KUČEROVÁ, Helena: Zákon o silničním provozu komentářem a judikaturou a předpisy související .4. vydání. Praha:Leges, 2018, s .691

7 Úvaha de lege ferenda

Nejvyšší podíl na vzniku dopravních nehod a dalších trestných činů v dopravě mají řidiči motorových vozidel, Počty usmrcených a těžce zraněných osob má v současné době převážně stoupající tendenci. Příčiny vzniku vážných dopravních nehod nebo i ostatních trestných činů v dopravě jsou různé. Ať už jde o nepozornost vlivem telefonování za jízdy, nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě či jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Přetrvávajícím bezpečnostním problémem je řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Je chybou, že trestní zákoník neřeší odmítnutí vyšetření na alkohol nebo jinou návykovou látku jako trestný čin, ale pouze jako přestupek. I když je za tento přestupek peněžitá sankce v rozmezí 25.000 – 50.000 Kč a zákaz činnosti v rozsahu 1 – 2 roky, tak se pořád řidičům vyplatí vyšetření odmítnout, aby neměli záznam v trestním rejstříku. I když ministerstvo dopravy plánuje zvýšení peněžité pokuty na výši až 75.000 Kč, je to pořád málo. Stejně jako na Slovensku by odmítnutí tohoto vyšetření mělo být zakomponováno v trestním zákoníku. Rovněž postih za způsobení dopravní nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, při které dojde k vážným důsledkům na zdraví a životě ostatních lidí, by mělo být přísněji postihováno minimálně ve stejném rozsahu jako na Slovensku, kde maximální výše trestní sazby je až 12 let.

V případě, že řidič motorového vozidla má již vyslovený zákaz řízení a záměrně se dopustí přečinu Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle ustavení § 337 odstavce 1 písmena a) trestního zákoníku, tím, že po tuto dobu vozidlo řídí, mělo by mu být vozidlo zabaveno a znemožněno si jiné vozidlo pořídit.

Jen samotné navyšování trestů však nemusí stačit. Kromě represe by se pozornost měla ubírat i směrem k prevenci. Česká republika je jedna z mála zemí Evropské unie, která nemá zavedené rehabilitační dopravně-psychologické kurzy pro řidiče. Prevence by měla spočívat již u žáků na základních školách a formou přednášek je řádně naučit, jak se mají řádně chovat na silnicích a v jejich těsné blízkosti.

Závěr

Účast na silničním provozu představuje neodmyslitelnou součást lidských životů. Bez řídičského oprávnění si dnešní život již nelze ani představit. Každý z nás se potřebuje jakýmkoliv způsobem dostavit z bodu A do bodu B nebo různým způsobem přemístit zboží či věci. Vzhledem k stále narůstajícímu objemu a frekvenci silniční dopravy jsou však s tímto jevem spojeny i četné negativní důsledky v podobě dopravních nehod, při kterých dojde nejen k velkým majetkovým škodám, ale též k následkům na zdraví a životech lidí.

V teoretické části bakalářské práce byly prezentovány nejčastěji páchané trestné činy v silniční dopravě na úseku provozu na pozemních komunikacích. Autor provedl analýzu skutkových podstat vybraných trestných činů v silniční dopravě. Vzhledem k četnosti páchané trestné činnosti na úseku silničního provozu provedl analýzu nejčastěji spáchaného trestného činu v dopravě - Ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 TrZ a trestných činů, které jsou páchany v souvislosti s dopravní nehodou – Usmrcení z nedbalosti dle ustanovení § 143 TrZ, Těžké ublížení z nedbalosti dle ustanovení § 147 TrZ a Ublížení na zdraví z nedbalosti dle ustanovení § 148 TrZ.

V praktické části práce se autor zaměřil na postup policejního orgánu při prověřování trestných činů, které následně názorně demonstroval na konkrétním případu z praxe. V praktické části práce byla v elementární rovině provedena komparace znaků skutkových podstat trestných činů páchaných v silniční dopravě s odpovídající trestněprávní úpravou na území Slovenské republiky, kde byly zjištěny rozdíly ve výši trestní sazby. Součástí praktické části bylo znázornění a popis jednotlivých metod zaměřování silničních dopravních nehod, které jsou nedílnou součástí k objasnění příčin dopravních nehod a jsou důležité pro následné znalecké zkoumání.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011. ISBN 978-80-7365-327-9.
2. GRIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, L. a kol. Kriminologie. 5. Vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2019, 588 s. ISBN 978-80-7598-554-5.
3. CHMELÍK, Jan. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 1998, 88 s.
4. CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
5. JELÍNEK, Jiří., a kol. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou. Praha: Leges, 2014. 1248 s. ISBN 978-80-7502-049-9.
6. JELÍNEK, Jiří., a kol. Trestní právo hmotné. Praha: Leges, 2021. 1040 s. ISBN 978-80-7502-576-0.
7. JELÍNEK, Jiří., a kol. Trestní právo procesní. Praha: Leges, 2021. 942 s. ISBN 978-80-7502-550-0.
8. KONEČNÝ, Jaroslav. Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod. Vydavatel: odbor bezpečnostního výzkumu a policejního vzdělávání Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě 2012. Tisk: Vyšší policejní škola MV v Brně. Č.j. MV-50082-1/VO-2011.
9. KONEČNÝ, Jaroslav. Dopravní nehody výukový materiál pro příslušníky služby dopravní policie, Policie České republiky Útvar policejního vzdělávání a služební přípravy Vzdělávací zařízení Praha, Odbor zabezpečení výuky Jihlava, 2021, 58 s., bez ISBN.
10. KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. 4. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2018, 848 s. Komentátor. ISBN 978-80-7502-292-9.

11. PORADA, Viktor. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde, 2000, 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
12. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2020, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2021, bez ISBN.
13. Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2021, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha 2022, bez ISBN.
14. ŠÁMAL, P., a kol. *Trestní zákoník I+II – velký komentář*. 2. vydání. Praha : C. H. Beck, 2012, 2500 s. ISBN 978-80-7400-428-5.
15. ŠČERBA, F. a kol. *Trestní zákoník. Komentář*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2020. 3331 s. ISBN 978-80-7400-807-8.

Elektronické zdroje

1. ASPI [právní informační systém]. Praha: Wolters Kluwer ČR [vid. 2018-03-05].
2. <https://www.zakonyprolidi.cz>

Legislativní dokumenty

1. ČESKOSLOVENSKO, Zpráva trestního kolegia Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 16.6.1976, č.j.Tpjf 30/76
2. ČESKO: NEJVYŠŠÍ SOUD, Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 06.09.2001 č. 3Tz 182/2001 dostupné z [3 Tz 182/2001 \(Soudní rozhledy\) - Beck-online](#)
3. ČESKO: NEJVYŠŠÍ SOUD, usnesení kolegia Nejvyššího soudu ze dne 18. 9. 2013, sp. zn. 15 Tdo 876/2013 dostupné z [3 Tz 182/2001 \(Sbírka soudních rozhodnutí a stanovisek\) - Beck-online](#)
4. ČESKO: OKRESNÍ SOUD, usnesení Krajského soudu v Praze ze dne 17. 10. 2019, sp. zn. 11 To 310/2019 dostupné z [11 To 310/2019 \(Výběr judikatury\) - Beck-online](#)
5. ČESKO: NEJVYŠŠÍ SOUD, usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24.10.2017 dostupné z 7 Tdo 586/2017 [3 Tz 182/2001 \(Sbírka soudních rozhodnutí a stanovisek\) - Beck-online](#)

6. Pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky č. 1/2021, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.
7. SLOVENSKO. Zákon č. 300/2005 Z.z., trestný zákon. In: Zbierka zákonů Slovenskej republiky

Seznam zkratek

TZ – trestní zákoník

SPTČ – skutková podstata trestného činu

TOPO – trestní odpovědnost právnických osob

ODST – odstavec

NS – nejvyšší soud

Zák. č. – zákon číslo

Ust. – ustanovení

TŘ – trestní řád

ČJ – číslo jednací

VBM – výchozí bod měření

PBM – pomocný bod měření

ZZ – sbírka zákonů

KČ – korun českých

Čj – číslo jednací

Sp. Zn. – spisová značka

Odst. - odstavec

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Metoda pravoúhlého měření	43
Obrázek 2 - Metoda průsečného měření	43
Obrázek 3 - Metoda trojúhelníkového měření	44
Obrázek 4 - Vyměřování sklonu vozovky	45
Obrázek 5 - Vyměřování klopené zatáčky.....	45
Obrázek 6 - Vyměřování spádu vozovky	46
Obrázek 7 - Vyměřování silničních profilů	46
Obrázek 8 - Vyměřování silničních svahů a příkopů	47
Obrázek 9 - Vyměřování vážné dopravní nehody pomocí totální stanice.....	48

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Statistika dopravních nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (dále jen JNL) za rok 2020 - 2021	35
Tabulka 2 - Statistika dopravních nehod pod vlivem alkoholu za rok 2020 – 2021 s následky na životě a zdraví.....	35

Seznam příloh

Příloha I - Tabulka z bezpečnostní inspekce k dopravní nehodě se smrtelným následkem ze dne 17.8.2017.	62
Příloha II – Výhledová fotografie na místo dopravní nehody	63
Příloha III - Pohled na zdemolované osobní vozidla Škoda Felicia.....	64
Příloha IV - Pohled na jízdní kolo, které vedl chodec přes komunikaci	65
Příloha V - Přiložené jízdní kolo chodce k osobnímu vozidlu tovární značky Škoda Felicia.....	66
Příloha VI – Plánek místa dopravní nehody 1:200	67

Přílohy

Příloha I - Tabulka z bezpečnostní inspekce k dopravní nehodě se smrtelným následkem ze dne 17.8.2017.

Záznam o provedené bezpečnostní inspekci místa dopravní nehody se smrtelným následkem na teritoriu Územního odboru vnější služby Zlín, ke které došlo dne 17.8.2017 ve Slušovicích	
K č. j. ETR ¹⁾	
Věc z ETR ²⁾	
Č. j. DN z Lotus Notes	
Den v týdnu, datum a čas DN	čtvrtek 17.8.2017 14:35 hod.
Místo DN ³⁾	Slušovice křiž. sil. II/491 km 3,753 a MK. Ul. Dlouhá
Popis DN ⁴⁾	Řidička nepřizpůsobila rychlost jízdy a srazila chodce přecházejícího silnici zprava a vedl jízdní kolo
Stav komunikace v místě DN ⁵⁾	Dobry
Stav dopravního značení ⁵⁾	Zeleň zakrývající dopravní značení a jeho umístění v zatáčce, neodpovídající dodatkové tabulky před křižovatkami
Jiné možné nepříznivé faktory ⁶⁾	Zeleň ve vnitřním oblouku zatáčky
Navrhovaná opatření	Zajištění rozhledů ve vnitřním poloměru zatáčky sil. II/491 vykácením náletových dřevin, přesunutí DZ více před křižovátku a doplnění značení IZ4a,b –o fluorescenční lem(dodatkové tabulky řešeny samostatně)
Podnět zaslán ⁷⁾	Byl zaslán ŘSZK,Měů Vizovice
Revize provedena ⁸⁾	21.8.2017

Příloha II – Výhledová fotografie na místo dopravní nehody



Zdroj: Dopravní inspektorát Zlín

Příloha III - Pohled na zdemolované osobní vozidla Škoda Felicia



Zdroj: Dopravní inspektorát Zlín

Příloha IV - Pohled na jízdní kolo, které vedl chodec přes komunikaci



Zdroj: Dopravní inspektorát Zlín

Příloha V - Přiložené jízdní kolo chodce k osobnímu vozidlu tovární značky Škoda Felicia



Zdroj: Dopravní inspektorát Zlín

Příloha VI – Plánek místa dopravní nehody 1:200

