

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Autor práce: Martin Holý

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2025

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Martin Holý

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

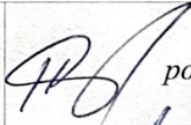
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.

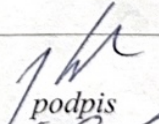
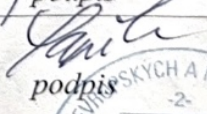
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): červen 2024

Cíl bakalářské práce:

- 1) Hlavním cílem bakalářské práce je stanovení podmínek trestní odpovědnosti ve vztahu k vybraným trestným činům v silniční dopravě, a to především na základě analýzy skutkových podstat vybraných trestných činů a výkladu vybraných zákonných znaků.
- 2) Vedlejším cílem bakalářské práce je zjištění jednotlivých odlišností české právní úpravy skutkových podstat trestných činů páchaných v dopravě v porovnání s odpovídající zahraniční právní úpravou ve vybrané zemi EU a případná formulace návrhů *de lege ferenda*.

Student: Martin Holý	datum 1.10.2024	 podpis
Vedoucí práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.	1.10.2024 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	11.11.2024 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	12.11.2024 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	12.11.2024 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.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Jiřímu Hruškovi Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

HOLÝ, M. *Trestné činy v silniční dopravě: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 74 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.

Klíčová slova: trestné činy, silniční dopravní nehoda, silniční doprava

Bakalářská práce řeší a charakterizuje problematiku trestné činnosti v silniční dopravě. Analyzuje skutkové podstaty vybraných trestných činů a charakterizuje jejich zákonné znaky a pojednává o základním pojmosloví spojeným s trestnou činností v silniční dopravě.

ABSTRACT

HOLÝ, M. *Criminal Offences in Road Traffic: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 74 pgs. Supervisor: JUDr. Jiří Hruška, Ph.D.

Key words: crimes, road traffic accident, road traffic

The bachelor's thesis addresses and characterizes the issue of criminal activity in road traffic. It analyzes the facts of selected crimes and characterizes their legal features and discusses the basic terminology associated with criminal activity in road traffic.

Obsah

Úvod.....	9
Cíl a metodika bakalářské práce	10
1 Charakteristika trestných činů v silniční dopravě	11
2 Základní pojmosloví	17
• Silniční doprava.....	17
• Silniční dopravní nehoda.....	18
• Účastník silničního provozu	19
3 Charakteristika vybraných trestných činů v silniční dopravě	20
• Ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 TrZ	20
• Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 TrZ	23
• Usmrcení z nedbalosti § podle 143 TrZ	25
• Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TrZ.....	27
• Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 TrZ.....	30
• Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TrZ	32
• Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 TrZ.....	35
4 Postup policejního orgánu při prověřování trestného činu v dopravě.....	38
5 Metody sloužící k zaměřování dopravních nehod	44
5.1 Základní vyměřovací metody.....	45
• Metoda pravoúhlého měření.....	46
• Měření průsečnou metodou	46
• Měření trojúhelníkovou metodou	46
5.2 Moderní způsoby vyměřování.....	47
• Totální stanice	47
• Digitální scannery.....	48
• Dron a RTK GNSS stanice.....	48

6	Komparace znaku skutkových podstat trestných činů páchaných v dopravě s odpovídající právní úpravou Slovenské republiky	56
6.1	Všeobecné ohrozenie podle § 285 trestného zákona.....	56
6.2	Ohrozenie pod vplyvom návykovej látky podle § 289 trestného zákona.....	59
	Závěr	64
	Seznam použitých zdrojů	68
	Seznam zkratk	73
	Seznam obrázků	74
	Seznam tabulek	74

Úvod

Silniční doprava je fenoménem neodmyslitelně spjatým s moderní dobou, stávajícím socioekonomickým rozvojem naší společnosti a je každodenní součástí našich životů. Zároveň však platí, že jde o jeden z nejrizikovějších způsobů přepravy osob a zboží. Je zjevné, že s rostoucím počtem vozidel, tj. zvyšující se intenzitou dopravy a taktéž komplexností dopravní infrastruktury, narůstá také počet situací, ve kterých dochází k různorodému porušování právních norem. Významná část těchto protiprávních jednání je relevantní z hlediska trestněprávních předpisů, neboť je spjata se závažnými důsledky pro život, zdraví nebo majetek osob.

Tato bakalářská práce je zaměřená na trestnou činnost v silniční dopravě. Autor sám se po celou profesní kariéru dané problematice věnoval a do současné doby věnuje. Ve své praxi mj. šetřil a dokumentoval dopravní nehody a nyní se jimi zabývá coby vyšetřovatel. K řešení problematice proto má profesně blízko, téma si však vybral nejenom z tohoto důvodu, ale především proto, že považuje danou oblast trestné činnosti za velmi významnou z celospolečenského hlediska, a to s ohledem na četnost protiprávních jednání se silniční dopravou související.

Práce je rozčleněna do sedmi kapitol. V teoretické části je charakterizována trestná činnost v silniční dopravě, navazují definice základního pojmosloví, které je následně používáno v práci. Dále je provedena charakteristika skutkových podstat vybraných trestných činů, orientovaná především na výklad nejvýznamnějších zákonných znaků, přičemž jednotlivé trestné činy jsou doplněny o tematicky související příklady z praxe.

V praktické části práce je názorně znázorněn postup policejního orgánu při prověřování trestného činu, k němuž došlo v silniční dopravě, a to na konkrétním případě z praxe, který osobně autor práce prověřoval. Na tuto část tematicky navazuje prezentace základních a moderních metod zaměřování silničních dopravních nehod, která představuje jednu z nejdůležitějších metod pro řádné objasnění věci.

Na závěr práce je provedena komparace trestněprávních úprav dvou vybraných trestných činů v silniční dopravě s jejich ekvivalenty obsažené ve slovenském trestním zákoně. Zjištěné odlišnosti jsou dokumentovány prostřednictvím komparačních tabulek.

Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je vymezit podmínky trestní odpovědnosti v kontextu vybraných trestných činů souvisejících se silniční dopravou. Tento cíl byl dosažen především za použití analýzy skutkových podstat dotčených trestných činů, k nimž nejčastěji dochází v silniční dopravě a interpretací vybraných zákonných znaků, které jsou pro jejich naplnění klíčové.

Vedlejším cílem bakalářské práce je identifikace rozdílů mezi českou trestněprávní úpravou skutkových podstat vybraných trestných činů spáchaných v silničním provozu a odpovídající právní úpravou ve vybrané zemi EU a to pomocí metody komparace. Autor práce si zvolil za komparát slovenskou trestněprávní úpravu. Výsledkem tohoto komparování je rovněž vymezení některých skutků.

K naplnění stanovených cílů bylo využito více vědeckých metod, zejména studium relevantní odborné literatury a aplikace analytického přístupu při zkoumání právních předpisů a judikatury.

1 Charakteristika trestných činů v silniční dopravě

Nejprve je nutno uvést to, co se rozumí trestným činem. Byť je pojem trestného činu svým způsobem notorietou, považuje autor za vhodné pro lepší srozumitelnost dalších částí této práce tento základní pojem definovat za pomoci legální definice obsažené v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. V § 13 odst. 1 a 2 tohoto zákona zákonodárce jednoznačně stanovil:

1) „Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.“¹

2) „K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“²

S odkazem na výše uvedené ustanovení je zjevné, že základní vymezení trestného činu zahrnuje jeho základní formální znaky. Tyto znaky lze členit na znaky obecné a znaky typové. Mezi obecné znaky patří protiprávnost jednání, jeho trestnost, trestní odpovědnost pachatele a jeho přičetnost. Typové znaky pak představují konkrétní znaky skutkové podstaty daného trestného činu, tak jak jsou specifikovány ve zvláštní části trestního zákoníku.³

Vzhledem k tomu, že trestní zákoník obsahuje výčet všech jednání, které jsou trestnými činy, je tyto třeba z důvodu přehlednosti systematicky členit. Zákonodárce proto přikročil k systemizování trestných činů dle chráněných právních statků, které jsou jimi zasahovány. Trestné činy související s dopravou však nejsou v trestním zákoníku systematicky uspořádány v jedné samostatné části, která by se této problematice věnovala. Jsou rozptýleny v několika různých hlavách zvláštní části trestního zákoníku, přičemž je nutné určit, které z nich lze za trestné činy v dopravě považovat.⁴

¹ ČESKO. § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., *Trestní zákoník*. In: Sbíрка zákonů České republiky.

² ČESKO. § 13 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., *Trestní zákoník*. In: Sbíрка zákonů České republiky.

³ CHMELÍK, Jan a kol. *Trestní právo hmotné, obecná část*: Plzeň. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s. r. o., 2016, s. 54.

⁴ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*: Praha. C. H. Beck, 2016. s. 628.

Podle CHMELÍKA⁵ k této trestné činnosti dochází v případech, kdy je dopravní prostředek, jako například motorové vozidlo, vlak, tramvaj, plavidlo či letadlo, využit jako prostředek spáchání činu nebo se stává předmětem útoku. Pachatelem je zpravidla osoba, která daný dopravní prostředek ovládá, u silničních nehod jde o účastníka silničního provozu. Samotný trestný čin je pak spáchán v přímé souvislosti s provozem na pozemních komunikacích.

K trestným činům v silniční dopravě dochází na pozemních komunikacích, které zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, dělí na čtyři kategorie, jedná se o dálnice, silnice, místní komunikace a účelová komunikace.⁶ Provoz na pozemních komunikacích i s právy a povinnostmi účastníků silničního provozu, upravuje na výše uvedených pozemních komunikacích zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Typické způsoby spáchání silničních dopravních nehod představují komplexní souhrn faktorů zahrnujících řidiče, vozidlo a dopravní prostředí. Nejčastější selhání přitom nastává na straně lidského činitele – řidiče motorového vozidla. Samotné způsoby vzniku těchto dopravních nehod lze shrnout do skupiny charakteristik, které se běžně označují jako příčiny dopravních nehod. Tyto příčiny se vyznačují zejména nedbáním náležité opatrnosti a souvisejícím porušováním ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích. Mezi nejčastější příčiny patří například nepřiměřená rychlost jízdy, nesprávné předjíždění, nebezpečné objíždění a vyhýbání, nedostatečný odstup mezi vozidly, jízda v nesprávném jízdním pruhu, opomenutí povinnosti nedání přednosti v jízdě, chybné manévry při odbočování, nesprávný způsob otáčení či couvání, nevyužití směrových světel při změně směru jízdy, a rovněž ovlivnění řidiče alkoholem či jinými návykovými látkami.⁷

Dopravní nehody mohou mít za následek různé formy újmy, a to jak na životech a zdraví účastníků, tak také na majetku. Mezi typické škody na majetku patří poškození vozidel, infrastruktury pozemních komunikací, jejich technického vybavení, pevných staveb, přepravovaných věcí či jiných předmětů.

⁵ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*: Plzeň. Aleš Čeněk, 2009. s. 22.

⁶ ČESKO. § 2 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: Sbíрка zákonu České republiky.

⁷ MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*: Praha. C. H. Beck, 2001, s. 450.

Z hlediska evidovaných následků na zdraví a životě se statistiky zaměřují na případy usmrcení, těžkých a lehkých zranění.

Mimo tyto bezprostřední následky mohou mít dopravní nehody i dlouhodobý dopad na kvalitu života zúčastněných osob a jejich blízkých. Výzkumy potvrzují, že újmy na zdraví či ztráta blízké osoby v důsledku dopravní nehody představují závažné psychické zatížení, jehož dopady nelze snadno kvantifikovat a které mnozí postižení nesou s sebou po zbytek života. V některých případech se následné trauma stává trvalou součástí jejich života.⁸

Dle MUSILA⁹ se pachatelé silničních dopravních nehod odlišují od pachatelů obecné kriminality výrazným způsobem. Pachatelé silničních dopravních nehod jsou většinou dosud bezúhonní občané. Značná část pachatelů silničních dopravních nehod často činí kroky, které komplikují objasnění skutečného průběhu události, a v některých případech se dokonce aktivně snaží vyšetřování mařit. Mívají tendenci zlehčovat svou roli při vzniku nehody, přenášet odpovědnost na jiné účastníky a zpochybňovat závěry policejního orgánu. Poškozené osoby zpravidla nevykazují žádné specifické osobnostní charakteristiky.

Autor s tímto názorem plně souhlasí a poznamenává, že trestná činnost v silniční dopravě je v očích veřejnosti často vnímána jako méně závažná ve srovnání s jinými formami kriminality, například s násilnými nebo majetkovými trestnými činy. Tento postoj je do značné míry ovlivněn každodenností dopravního provozu. Řízení vozidla je běžnou činností, se kterou má zkušenost většina populace. Z toho vyplývá, že mnozí lidé mají tendenci bagatelizovat taková protiprávní jednání, anebo vykazují určitou míru pochopení či tolerance k některým závažnějším formám této trestné činnosti, jako je například řízení pod vlivem alkoholu, překračování povolené rychlosti, nebo jízdu bez řidičského oprávnění.

VETEŠNÍK¹⁰ uvádí, že trestná činnost v dopravě patří mezi nejčastěji páchané trestné činy a jako nejčastější příčina trestného činu v dopravě je zaviněná dopravní nehoda. Tato trestná činnost se přesto vyznačuje určitými specifiky, z nichž nejvýraznějším je skutečnost, že ji nepáchají typičtí pachatelé trestné činnosti.

⁸ KONEČNÝ, Jaroslav: *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vydání: Praha, odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyší policejní školou MV v Jihlavě, 2011, s. 15.

⁹ MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*: Praha. C. H. Beck, 2001, s. 450-451.

¹⁰ VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*: Praha. C. H. Beck, 2016, s. 627.

Ve většině případů jde o činy spáchané z nedbalosti. Z hlediska následků však patří tyto skutky účastníka silničního provozu k nejzávažnějším, přičemž často dochází k úmrtím nebo těžkým zraněním. Tento fakt úzce souvisí s masovým rozšířením dopravy, zejména té silniční, kdy se řidičem může stát prakticky každý, kdo splní zákonem stanovené podmínky. Naopak účast v silničním provozu jako chodec nebo cyklista nevyžaduje žádnou zvláštní způsobilost. Lze tedy důvodně konstatovat, že dopravní kriminalita svou závažností rozhodně nezaostává za trestnou činností násilného nebo sexuálního charakteru.

Trestné činy související s dopravními nehodami jsou převážně zařazovány mezi tzv. poruchové trestné činy, jejichž podstata spočívá ve vzniku následku na chráněném objektu – typicky na životě, zdraví nebo majetku. V případech, kdy dopravní nehoda nezpůsobí přímo škodu, ale vyústí v ohrožení širšího okruhu osob nebo hodnot, bývá klasifikována jako trestný čin obecného ohrožení. Kromě samotných nehod je však nutné zohlednit i určité formy jednání, které sice přímo nezpůsobují dopravní nehodu, ale jsou jejím doprovodným jevem, například neposkytnutí pomoci.

Z aktuální Zprávy o činnosti Státního zastupitelství za rok 2023 vyplývá, že celkový objem trestné činnosti v dopravě činí bezmála třetinu veškeré zjištěné trestné činnosti. Trestná činnost v dopravě konkrétně dosahuje podílu 28,97 procent všech zjištěných trestných činů, přičemž bylo celkově trestně stíháno 20 417 osob za tyto trestné činy. Jedním z nejčtenějších detekovaných trestných činů, byl trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákona. Pro tento trestný čin bylo v roce 2023 trestně stíháno a vyřízeno ve zkráceném přípravném řízení 10 267 osob a jednalo se tak o 14,58% ze všech pachatelů.¹¹

¹¹ STRÍŽ, Igor: *Zpráva o činnosti Státního zastupitelství za rok 2023*; Brno. Nejvyšší státní zastupitelství, 2024, s. 71. verejnazaloba.cz [online]. [cit. 02. 01. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2024/06/Zpr%C3%A1va-o-%C4%8Dinnosti-SZ-za-rok-2023.pdf>>.

Obrázek č. 1 – Statistika Nejvyššího státního zastupitelství – Přehled o vyřízených věcech a stíhaných a podezřelých osobách (za vybrané paragrafy)¹²

	Praha	StČ	JČ	ZČ	SČ	VČ	JM	SM	ČR
Vyřízeno proti osobám	2371	3004	1513	2096	2630	2197	3458	3646	20915
Počet trestných činů	2733	3399	1712	2472	3012	2477	3957	3994	23756
Odloženo § 159a tr.ř.	57	56	41	61	77	58	71	71	492
z toho: odloženo §159a/2 - §11/1b) tr.ř.	1	1	1	1	0	0	1	1	6
Odloženo § 159a tr.ř. - zkrácené řízení	0	3	0	0	4	2	0	0	9
Počet stíhaných osob	509	480	157	329	471	441	426	536	3349
Počet obžalovaných osob	355	334	116	243	374	309	274	395	2400
Zastaveno tr. stíhání proti osobám	1	2	1	2	0	1	3	1	11
Podmíněně zastaveno	148	139	38	75	91	126	137	106	860
Narovnání	0	0	0	1	0	0	1	29	31
Postoupeno	1	0	0	0	0	0	0	1	2
Zkrácené příp. řízení celkem	1804	2468	1312	1705	2086	1697	2959	3037	17068
Počet podaných návrhů na potrestání	1723	2288	1261	1633	2030	1638	2648	2858	16079
odloženo ve zkráceném přípravném řízení	0	1	0	0	3	0	0	1	5
Podmíněně odloženo (§ 179g tr.ř.)	81	176	51	69	49	56	307	172	961
Narovnání	0	0	0	0	0	0	0	6	6
Vzato do vazby osob	12	14	8	16	22	21	22	19	134
z toho: obžalováno	9	8	5	14	16	17	16	15	100

Zaviněná dopravní nehoda je nejčastější příčina trestného činu v dopravě. Policie České republiky vede velice podrobnou statistiku dopravní nehodovosti¹³, z níž vyplývá, že v roce 2023 bylo Policií České republiky šetřeno 94 945 dopravních nehod. V důsledku těchto dopravních nehod bylo usmrceno 455 osob, těžce zraněno 1751 osob, lehce zraněno 23 936 osob a celková hmotná škoda byla na místě odhadnuta na 7 686,1 miliónů Kč.

Do trestné činnosti v silniční dopravě náleží dle autora práce především následující trestné činy.

- Z trestných činů proti životu a zdraví se jedná zejména o usmrcení z nedbalosti (§ 143 TrZ), těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 TrZ), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148) a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 TrZ).

¹² STRÍŽ, Igor: *Zpráva o činnosti Státního zastupitelství za rok 2023, Tabulková část I: Brno. Nejvyšší státní zastupitelství*, 2024. veřejnazaloba.cz [online]. [cit. 02. 01. 2025]. Dostupné z WWW: <https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2024/06/Zo%C4%8C_tabulkov%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st-I.pdf>.

¹³ Ředitelství služby dopravní policie: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023*: Praha. Policejní prezidium České republiky, 2024. policie.gov.cz/policie-cr.aspx[online]. [cit. 02. 01. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>>.

- Z trestných činů proti majetku jde konkrétně o neoprávněné užívání cizí věci (§ 207 TrZ) a pojistný podvod (§ 210 TrZ).

- Trestné činy obecně nebezpečné jsou zastoupeny zejména obecným ohrožením (§ 272 TrZ), obecným ohrožením z nedbalosti (§ 273 TrZ), ohrožením pod vlivem návykové látky (§ 274 TrZ), poškozením a ohrožením provozu obecně prospěšného zařízení (§ 275 TrZ) a poškozením a ohrožením provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 276 TrZ).

- Z trestných činů proti pořádku ve věcech veřejných, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 TrZ).

2 Základní pojmosloví

Před samotnou charakteristikou vybraných skutkových podstat trestných činů v silniční dopravě je zapotřebí definovat vybrané základní pojmosloví, se kterým je v bakalářské práci nadále operováno.

- **Silniční doprava**

Podle zákona o silniční dopravě v ustanovení je (§ 2 odst. 1) silniční doprava definována jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.¹⁴

Doprava jako celek se rozděluje podle různých hledisek, přičemž hlavní roli při klasifikaci hraje prostředí, ve kterém probíhá, a způsob, jakým je v tomto prostředí realizována.¹⁵

Z hlediska prostředí, ve kterém doprava probíhá, rozlišujeme dopravu pozemní (například silniční či železniční), podzemní (např. metro), vzdušnou (leteckou) a vodní (vnitrozemskou i námořní plavbu).

Z pohledu způsobu uskutečňování se doprava dělí na silniční, železniční, leteckou a plavební. Každý z těchto typů má svá specifika jak z hlediska technického zabezpečení, tak i právní regulace.

Podle vzdálenosti přepravy pak rozlišujeme dopravu dálkovou, která slouží k přepravě na větší vzdálenosti (např. mezi městy nebo státy), místní, která spojuje blízké lokality, městskou, využívanou v rámci městských oblastí, a dopravu speciální, která je zpravidla určena pro specifické účely, jako je doprava v uzavřených areálech nebo například letištní přeprava.

Z hlediska druhu přepravy se doprava dělí na nákladní, jejímž cílem je přeprava zboží, surovin či materiálů, a osobní, která slouží k přepravě osob.

¹⁴ ČESKO. § 2 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: Sbírka zákonů České republiky.

¹⁵ PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň. Aleš Čeněk, 2016, s. 705.

- **Silniční dopravní nehoda**

Silniční dopravní nehoda je neúmyslná a nečekaná, přesto však do určité míry předpokládatelná událost, ke které dochází v provozu na veřejných komunikacích. Zahrnuje jak motorová, tak nemotorová vozidla a jejím následkem bývá újma na zdraví či životech osob nebo majetková škoda.¹⁶

Dopravní nehodou se dle definice (§ 47) zákona o provozu na pozemních komunikacích rozumí, událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.¹⁷

Silniční dopravní nehody lze klasifikovat z hlediska jejich charakteru a z hlediska příčin.

Dle charakteru se jedná o:

- Srážky, což je střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, přičemž alespoň jeden z nich se pohyboval v silničním vozidle. Jedná se o srážky čelní, boční a náraz zezadu, náraz do pevné překážky a střet s chodcem nebo zvířetem.
- Havárie, je dopravní nehodou, jíž se účastnilo pouze jedno silniční vozidlo, jedná se například o převrácení vozidla.
- Jiné nehody, které neodpovídají zařazení do kategorií srážek nebo havárií, jedná se například o vypadnutí z jedoucího vozidla, nebo úraz ve vozidle při náhlém zabrzdění apod.¹⁸

Dle příčiny, jež se podílela na vzniku dopravní nehody:

- Subjektivní, příčiny, za které lze považovat například nepřiměřenou rychlost, nedání přednosti v jízdě, jízda po nesprávné straně apod.
- Objektivní, příčiny, mezi které náleží například špatný technický stav komunikace nebo nepředvídatelná událost v dopravě.¹⁹

¹⁶ MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*: Praha. C. H. Beck, 2001, s. 449.

¹⁷ ČESKO. § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: Sbírká zákonů České republiky.

¹⁸ STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*: Plzeň. Aleš Čeněk, 2006, s. 206.

- **Účastník silničního provozu**

Zákon o silničním provozu účastníka silničního provozu definuje v § 2 písm. a), jako každou osobu, jež se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.²⁰

KUČEROVÁ²¹ uvádí, že účastníky provozu na pozemních komunikacích jsou především chodci, řidiči motorových a nemotorových vozidel, řidiči tramvají, přepravované osoby, jezdci na zvířatech, vozkové, průvodci vedených a hnaných zvířat, učitelé autoškol, způsobilé a náležitě poučené osoby, přibírané k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, osoby tlačící nebo táhnoucí sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, osoby pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích a nebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, osoby vedoucí jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa atd.

¹⁹ STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*: Plzeň. Aleš Čeněk, 2006, s. 206.

²⁰ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*: Praha. Leges, 2018, s. 28.

²¹ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*: Praha. Leges, 2018, s. 32.

3 Charakteristika vybraných trestných činů v silniční dopravě

Jak již bylo uvedeno dříve, autor si vytkl za cíl vymezit v této bakalářské práci podmínky trestní odpovědnosti v kontextu vybraných trestných činů souvisejících se silniční dopravou.

V této kapitole tedy blíže popisuje vybrané trestné činy v silniční dopravě, které ilustrativně doplňuje o konkrétní případy z praxe. Pořadí trestných činů je dáno pořadím jednotlivých hlav ve zvláštní části trestního zákoníku a dle závažnosti trestných činů.

- **Ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 TrZ**

Trestný čin podle § 148 TrZ je častým vyskytujícím se trestným činem při dopravních nehodách. Jedná se například o situaci, při které řidič s vozidlem přejede do protisměru, nedá přednost v jízdě apod., přičemž ublíží jiné osobě na zdraví.

Zákonodárce formuluje základní skutkovou podstatu tím způsobem, že daného trestného činu se dopustí ten, 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. Kdo se dopustí tohoto trestného činu, může být potrestán odnětím svobody až na jeden rok, případně zákazem činnosti.

Trestný čin dle § 148 TrZ v souvislosti se silniční dopravou lze spáchat i závažnější formou, v tom případě se jedná o kvalifikovanou skutkovou podstatu. K naplnění kvalifikované skutkové podstaty dojde tehdy, jestliže pachatel způsobí z nedbalosti zranění nejméně dvou osob, přičemž hrubě poruší zákony dopravy. Při tomto porušení může být potrestán odnětím svobody až na tři léta.

Objektem individuálním je lidské zdraví osoby, tzn. normální funkce organismu po tělesné a duševní stránce.²²

Ublížením na zdraví se rozumí stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí

²² JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné. obecná část. zvláštní část*. Praha. Leges, 2022, s. 565.

znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob života poškozeného a který vyžaduje lékařského ošetření.²³

Podle soudní praxe je za ublížení na zdraví považována taková porucha zdraví, která má za následek pracovní neschopnost trvající minimálně sedm dní.²⁴

Zdraví lze obecně definovat jako stav organismu, který je z biologického hlediska podmíněn jak správnou strukturou těla a jednotlivých orgánů, tak i jejich bezchybným a vyváženým fungováním. Za narušení zdraví se považuje jakákoli odchylka od této optimální tělesné stavby nebo funkce. Ne každé takové narušení však naplňuje znaky ublížení na zdraví podle trestního zákoníku. Z pohledu trestního práva nejsou za ublížení na zdraví považovány například krátkodobé bolesti, nevolnost, drobné oděrky či modřiny, tedy poruchy zdraví minimální intenzity. Ublížení na zdraví, je naopak chápáno jako takový stav zranění nebo onemocnění, který negativně ovlivňuje běžné tělesné či duševní funkce jedince, omezuje jej v každodenních činnostech nebo jinak zasahuje do jeho obvyklého způsobu života. Typicky takový stav vyžaduje lékařské ošetření a přechodnou pracovní neschopnost. Je však nutné zdůraznit, že samotná pracovní neschopnost nemusí být jediným určujícím faktorem pro posouzení závažnosti újmy na zdraví.²⁵

Pojem důležitá povinnost není výslovně definován zákonem, a proto je při jejím posuzování nutné vycházet z rozhodovací praxe soudů. Podle judikatury se za porušení důležité povinnosti považují zejména takové povinnosti, jejichž nedodržení za daných okolností výrazně zvyšuje riziko ohrožení života či zdraví osob, případně hrozbu vzniku větší škody na majetku. Mezi jednáním, kterým byla důležitá povinnost porušena, a způsobeným následkem musí být vždy příčinná souvislost.²⁶

²³ ČESKO. § 122 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., *Trestní zákoník*. In: Sbírka zákonů České republiky.

²⁴ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*: Praha. Leges, 2022, s. 193.

²⁵ PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty*: Plzeň. Aleš Čeněk, 2016, s. 709.

²⁶ KONEČNÝ, Jaroslav: *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vydání: Praha, odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyší policejní školou MV v Jihlavě, 2011, s. 17.

Podle rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Tz 36/1963 se za porušení důležité povinnosti dá považovat takové porušení povinností, které zpravidla mají za následek těžké újmy na zdraví nebo usmrcení.²⁷

Příkladem porušení důležité povinnosti může být situace řešená v usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2024, v němž soud konstatoval, že výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy v obci (např. více než 70%) je porušením důležité povinnosti uložené řidiči motorového vozidla právními předpisy (§ 18 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších právních předpisů), protože takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život nebo zdraví.²⁸

Není možné uvést kompletní výčet všech důležitých povinností řidiče motorového vozidla, jelikož význam jejich případného porušení je vždy podmíněn konkrétními okolnostmi dané dopravní situace.²⁹

Za hrubé porušení pravidel silničního provozu lze označit například situaci, kdy řidič vědomě ovládá motorové vozidlo, které nesplňuje požadavky technické způsobilosti. Stejně tak je za hrubé porušení považována jízda pod vlivem alkoholu či nadměrnou rychlostí v podmínkách snížené viditelnosti nebo při nevyhovujícím technickém stavu vozidla.³⁰

Subjekt tohoto trestného činu je obecný.³¹

Z komentáře ŠÁMALA³², vyplývá, že pachatelem je zpravidla řidič motorového vozidla, pachatelem však může být řidič nemotorového vozidla například vozka, ale i jiný účastník silničního provozu jako je chodec, přepravovaná osoba, nebo i opravář odpovědný za opravu vozidla.

²⁷ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 28. 07. 1963. sp. zn. 1 Tz 36/1963. Sbirka.nsoud.cz [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8475/>>.

²⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 20. 10. 2004. sp. zn. 5 Tdo 1173/2004. Aspi.cz [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://www.aspi.cz/products/lawText/4/26592/1/2/>>.

²⁹ KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*: Praha. Leges, 2018, s. 31.

³⁰ CHMELÍK, Jan a kol. *Trestní právo hmotné zvláštní část*: Praha. Linde Praha a. s., 2010, s. 41.

³¹ CHMELÍK, Jan a kol. *Trestní právo hmotné zvláštní část*: Praha. Linde Praha a. s., 2010, s. 45.

³² ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: komentář II §140-421*: Praha. C. H. Beck, 2012, s. 1579.

Příklad z praxe

Dne 23. srpna 2022 v 13:11 hod. došlo v katastru obce Zalužany, na silnici I. třídy č. 4, na km silnice 61.09, okres Příbram, k dopravní nehodě osobního vozidla tovární značky Ford Ranger, registrační značky xxx xxxx, které řídil J. V. a jízdní soupravy tvořené nákladním vozidlem MAN reg. značky xxx xxxx a návěsem Krone reg. značky xxx xxxx, kterou řídil J. K. Řidič J. V. jel ve směru Praha – Strakonice a na uvedeném místě se plně nevěnoval řízení, vlivem únavy usnul, přejel do protisměrného jízdního pruhu a čelně se střetl s protijedoucí jízdní soupravou. Ve vozidle Ford Ranger seděl na předním sedadle spolujezdce J. S., který byl se zraněním letecky přepraven do Fakultní nemocnice Motol a na zadním sedadle spolujezdce vpravo seděl K. S., který byl se zraněním převezen do Fakultní nemocnice Motol. Řidiči se podrobili vyšetření na přítomnost alkoholu přístrojem Dräger s negativním výsledkem.

Policejní orgán ve věci přibral soudního znalce z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství. Ze závěru znaleckého posudku vyplývá, že zranění poškozeného J. S., lze ze soudně lékařského hlediska hodnotit, jako poruchu zdraví srovnatelnou s nemocí bránicí ve výkonu obvyklých úkonů na dobu nedosahující 7 dnů a zranění poškozeného K. S., lze ze soudně lékařského hlediska hodnotit jako poruchu zdraví srovnatelnou s nemocí bránicí ve výkonu obvyklých úkonů na dobu delší 7 dnů a nepřesahující 6 týdnů. Porušení důležité povinnosti vyplývalo přímo z ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V uvedené trestní věci byla státním zástupcem podána na obviněného J. V. obžaloba, konečné rozhodnutí soudce není známo.

- **Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 TrZ**

Dopravní nehody, při kterých dojde k těžké újmě na zdraví, jsou v silničním provozu velmi časté. Zákonodárce definoval základní skutkovou podstatu následovně, kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu, může být potrestán zákazem činnosti nebo trestem odnětí svobody až na dvě léta.

V souvislosti s dopravními nehodami dochází často k naplnění zvlášť přitěžujících okolností, jež tvoří kvalifikované skutkové podstaty, které rozšiřují a doplňují základní skutkovou podstatu o porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona,

nebo tím, že způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvěma osobám, tím, že hrubě poruší zákony dopravy. Při naplnění znaků typově nejzávažnější kvalifikované skutkové podstaty může být pachatel odsouzen k trestu odnětí svobody až na osm let.

Objektem je lidské zdraví osoby, jedná se o individuální objekt.

Trestní zákon definuje těžkou újmu na zdraví jako vážnou poruchu zdraví nebo jiné závažné onemocnění, které výrazně zasahuje do tělesné či duševní integrity člověka. Aby bylo možné určité poškození zdraví posoudit jako těžkou újmu na zdraví, musí dojít k naplnění alespoň některého v trestním zákoníku taxativně uvedených případů. Mezi ně patří zmrzačení, ztráta nebo výrazné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta či podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí (například zraku nebo sluchu), poškození důležitého orgánu, zohyzdění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, prožití mučivých útrap nebo porucha zdraví trávající delší dobu. Vyjmenované případy slouží k jednoznačnému určení závažnosti způsobené újmy a mají zásadní význam při právním posuzování trestných činů proti zdraví.³³

Rozdíl mezi ublížením na zdraví a těžkou újmou na zdraví spočívá především v intenzitě a trvání zdravotního postižení. U těžké újmy na zdraví musí jít o závažné narušení tělesných či duševních funkcí nebo o vážné onemocnění, které významně a citelně zasahuje do běžného způsobu života poškozeného. Dále zákon předpokládá, že taková porucha zdraví trvá delší časové období, což výslovně konstatuje alternativa obsažená v § 122 odst. 2 písm. i) TrZ „porucha zdraví trávající delší dobu“. V judikatuře se jako obecně akceptovaná hranice pro posouzení této délky ustálilo období v minimálním trvání šesti týdnů. Pokud vážné narušení zdraví přetrvává alespoň po tuto dobu, lze zpravidla hovořit o těžké újmě na zdraví. Nicméně délka trvání poruchy zdraví není absolutním kritériem – rozhodující je povaha konkrétní zdravotní poruchy a intenzita jejích projevů.³⁴

Subjekt trestného činu je obecný.

Příklad z praxe

Dne 08. února 2024 v 06:20 hod., na silnici I. třídy č. 19, na km 44.21, v katastru obce Březnice, ve směru Březnice - Počaply, jel řidič P. P. s vozidlem Škoda

³³ ČESKO. § 122 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., *Trestní zákoník*. In: Sbírka zákonů České republiky.

³⁴ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*: Praha. Leges, 2022, s. 194.

Octavia, registrační značky xxx xxxx, na výše uvedeném místě nejel při pravém okraji vozovky, přešel do protisměru, kde se levou přední částí vozidla střetl s protijedoucím vozidlem Peugeot 306 Break registrační značky xxx xxxx řidiče Z. L., následně uvedl vozidlo do smyku a vyjel vpravo mimo komunikaci do silničního příkopu. Vozidlo Peugeot bylo nárazem odraženo vpravo ze směru své jízdy do krajového svodidla a následně zastavilo na komunikaci. S řidiči byla provedena dechová zkouška přístrojem Dräger s negativním výsledkem. Řidič Z. L. utrpěl při dopravní nehodě zranění a byl vozidlem záchranné služby převezen do Oblastní nemocnice Příbram k ošetření. Vozidlo Peugeot bylo zajištěno přes asistenční službu pojišťovny. Technická závada, jako příčina dopravní nehody nebyla ohledáním zjištěna ani uplatněna.

Policejní orgán ve věci přibral znalce z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství, který v posudku uvedl, že řidič Z. L. utrpěl zranění zlomeniny bederních obratlů, zlomeninu levé stehenní a lýtkové kosti, přičemž byl omezen v obvyklém způsobu života na dobu přesahující 6 týdnů. Dále byl ve věci zpracován znalecký posudek z oboru doprava, odvětví silniční doprava. Ze závěru znaleckého posudku z dopravy bylo zjištěno, že technickou příčinou nehody byla skutečnost, že se vozidlo Škoda Octavia v místě nehody pohybovalo celým svým obrysem v levé protisměrné, jízdní polovině vozovky.

Porušení důležité povinnosti policejní orgán spařoval v porušení § 11 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Samosoudkyně Okresního soudu v Příbrami ve věci vydala trestní příkaz, kterým byl řidiči P. P. uložen peněžitý trest o celkové výměře 28 000 Kč. Dále obviněnému uložila zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání 19 měsíců.

- **Usmrcení z nedbalosti § podle 143 TrZ**

Nejzávažnější dopravní nehoda je taková, při které v důsledku porušení pravidel silničního provozu dojde k usmrcení osoby.

Základní skutková podstata pokrývá případy, ve kterých dojde k usmrcení z nedbalosti bez porušení důležité povinnosti, tedy kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, může být potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo potrestán zákazem činnosti. Kvalifikovanou skutkovou podstatu je možné aplikovat při porušení důležité

povinnosti nebo při hrubém porušení zákonů. V takových případech vztahujících se k dopravě, případně při usmrcení nejméně dvou osob, může být pachatel potrestán odnětím svobody v rozmezí na jeden až deset let.

Individuálním objektem tohoto trestného činu je lidský život.³⁵

Trestný čin usmrcení z nedbalosti se na rozdíl od úmyslných forem usmrcení, vraždy či zabití vyznačuje tím, že pachatel nemá v úmyslu jinému způsobit smrt ani vážné poranění, avšak v důsledku jeho nedbalostního jednání ke smrti druhé osoby přesto dojde. Tento trestný čin je typicky spojován s dopravními nehodami, a to vzhledem ke kvalifikované okolnosti, která spočívá v porušení důležité povinnosti.³⁶

Smrt je chápána v souladu s lékařskými poznatky jako biologická smrt mozku, tedy cerebrální smrt, jde o stav, kdy došlo k nevratnému zániku mozkové činnosti a obnovení všech životních funkcí již není možné.³⁷

Příklad z praxe

Dne 21. prosince 2020 v 18:30 hodin, v obci Příbram, ulice Jinecká, u masokombinátu Zeman č. p. 318, na silnici II. třídy č. 118, na kilometru 29,128, došlo k dopravní nehodě autobusu zn. Iribus, registrační značky xxx xxxx, řidiče J. K. a chodce M. B. Řidič J. K., jel ve směru od obce Hořovice, plně se nevěnoval řízení a na uvedeném úseku komunikace narazil pravou přední částí autobusu do chodce M. B., který šel po pravé straně komunikace ve směru od masokombinátu Zeman k centru obce Příbram. Chodec M. B., byl nárazem odražen vpravo mimo komunikaci do silničního příkopu, přičemž utrpěl zranění, na jehož následky na místě zemřel. Řidič J. K. byl vyšetřen na přítomnost alkoholu, a to přístrojem Dräger, jehož výsledek byl negativní. Řidič J. K. včetně cestujících neutrpěl při nehodě žádná zranění. Technická závada na autobusu, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. U chodce M. B., byla policejním orgánem nařízena soudní pitva.

Policejní orgán toto jednání kvalifikoval jako trestný čin usmrcení z nedbalosti dle § 143 TrZ, mimo jiné na základě vypracovaných znaleckých posudků z oboru dopravy, odvětví silniční doprava a zdravotnictví, odvětví soudní lékařství. Ze závěrů

³⁵ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 9. vydání: Praha. Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 619.

³⁶ CHMELÍK, Jan a kol. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*: Praha. Linde Praha a. s., 2010, s. 40-41.

³⁷ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: komentář II §140-421*: Praha. C. H. Beck, 2012, s. 1501.

znaleckého posudku z oboru silniční dopravy bylo zjištěno, že technickou příčinou nehody byla skutečnost, že řidič autobusu z neznámých příčin na pohyb chodce ve vozovce před střetem nereagoval. Chodec se pohyboval rovnoběžně s osou vozovky a směrem jízdy autobusu a svým pohybem ve vozovce nevytvořil pro řidiče autobusu náhlou překážkou. Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství vyplývá, že příčinou smrti poškozeného M. B., bylo pohmoždění mozkového kmene při zlomeninách lebky. Sražením poškozeného, jdoucího po pravé straně komunikace, pravou přední částí autobusu, s jeho následným odhozením do příkopu, bylo možné vznik poranění velmi dobře vysvětlit.

Porušení důležité povinnosti bylo spatřováno v porušení § 5 odst. 1 písm. b) z. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

Rozsudkem Okresního soudu v Příbrami byl J. K. odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání 12 měsíců s podmíněným odkladem na zkušební dobu v trvání 24 měsíců a dále k trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců.

- **Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TrZ**

Typickým trestným činem v silniční dopravě je i neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, přičemž opomenutí poskytnout pomoc osobě zraněné při dopravní nehodě, na jejímž vzniku se pachatel podílel, odporuje základním pravidlům lidské slušnosti a zásadám humánního jednání.

Zákonodárce skutkovou podstatu tohoto trestného činu naformuloval tak, že se jej dopustí řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ačkoli tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Pachatel tohoto trestného činu, může být potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně lidského života a zdraví.³⁸

Podle rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 11 Tdo 550/2020 ze dne 10. 6. 2020 jsou znaky přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 trestního zákoníku naplněny o situace, kdy se řidič po dopravní nehodě nijak nezajímá o zdravotní stav zraněné osoby, nepodnikne žádné kroky ke zmírnění následků nehody

³⁸ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 9. vydání: Praha. Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 633.

či záchraně poškozeného, neposkytne potřebnou součinnost například při zajištění lékařské pomoci, a místo nehody následně bez jakékoli snahy o pomoc opustí.³⁹

Ve smyslu § 151 TrZ se pojmem řidič dopravního prostředku nerozumí pouze osoba řídící motorové vozidlo, ale také ti, kteří ovládají jiné druhy dopravních prostředků, jako jsou například jízdní kola či povoz tažený zvířaty.⁴⁰

Z rozsudku Městského soudu v Praze sp. zn. 3 To 102/1969 ze dne 9. 4. 1969 vyplývá, že za účastníka dopravní nehody se považuje každá osoba, jejíž chování mělo vliv na vznik nebo průběh nehody. Účastníkem je tedy i takový řidič, který nehodu nezavinil, avšak svým jednáním k ní objektivně přispěl.⁴¹

Za poskytnutí potřebné pomoci se považuje takové jednání, které směřuje k ochraně života a zdraví zraněné osoby. Jde o pomoc nezbytnou k odvrácení hrozící smrti nebo k zabránění zhoršení zdravotního stavu poškozeného, tedy ke zmírnění následků způsobených dopravní nehodou.⁴²

Subjekt je konkrétní řidič dopravního prostředku, který měl účast na dopravní nehodě.⁴³

Příklad z praxe

Dne 14. dubna 2023 v čase 22:50 hodin, v obci Malá Hraštice, na místní komunikaci u č. p. 75, jel řidič J. K. s osobním motorovým vozidlem tovární značky VW Passat, registrační značky xxx xxxx po požití alkoholu, z Restaurace U Kuldy v obci Malá Lečice. Na místě spolujezdce vpředu seděl J. R., kterého řidič J. K. odvezl domů, odkud následně pokračoval v jízdě obcí Malá Hraštice až k místnímu nádraží, přičemž se na uvedeném úseku komunikace plně nevěnoval řízení, přejel s vozidlem k levému okraji komunikace, kde v tu dobu šli po komunikaci chodci P. P. a T. K., do kterých řidič J. K. narazil levou přední částí vozidla. Řidič J. K. z místa dopravní nehody ujel, aniž by poskytl pomoc zraněným chodcům, nebo jim přivolal pomoc. Vozidlo dotyčný ponechal u č. p. 93 v blízkosti železničního přejezdu a z místa utekl.

³⁹ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 10. 06. 2020. sp. zn. 11 Tdo 550/2020. Sbirka.nsoud.cz [online]. [cit. 15. 06. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://sbirka.nsoud.cz/export/sbirky/?collectionIds=4317>>.

⁴⁰ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 9. vydání: Praha. Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 636.

⁴¹ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 09. 04. 1969. sp. zn. 3 To 102/1969. Sbirka.nsoud.cz [online]. [cit. 15. 06. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://eslp.nsoud.cz/export/sbirky/?collectionIds=9379>>.

⁴² VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*: Praha. C. H. Beck, 2016. s. 665.

⁴³ KUČTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva. Trestní právo hmotné. Zvláštní část*. 1. vydání: Praha. C. H. Beck, 2009, s. 41.

Následně byl vypátrán přítomnými hlídkami PČR v blízkosti místa dopravní nehody, kde postával a pouze sledoval dění.

S řidičem J. K. bylo následně provedeno vyšetření na přítomnost alkoholu, a to přístrojem Dräger, přičemž první dechová zkouška v čase 00:18 hodin vykazala hodnotu 2,89 promile alkoholu, druhá dechová zkouška v čase 00:24 hodin vykazala hodnotu 2,69 promile alkoholu. Výsledky dechových zkoušek byly pro potřeby PČR dostačující a již nebylo dále nutné řidiče vyzývat k podrobení se lékařskému vyšetření spojeném s odběrem biologického materiálu, přičemž ho řidič sám po řádném poučení nepožadoval. Řidič J. K. byl též vyzván k podrobení se orientačnímu vyšetření, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou, a to detekční sadou DrugWipe 5SP, s čímž souhlasil, výsledek byl negativní. Z důvodu toho, že svým jednáním řidič J. K. bezprostředně ohrožoval svoje zdraví a zdraví jiných osob a majetek, byl v čase 00:47 hodin omezen na osobní svobodě - zajištěn, dle § 26 odst. 1 písm. a) zák. č. 273/2008 Sb., a následně hlídkou OOP Dobříš eskortován na záchytnou protialkoholní stanici Příbram.

V rámci zajištění osoby nebyly použity donucovací prostředky, řidič J. K. nebyl při nehodě ani zajištěn zraněn. Při dopravní nehodě utrpěl těžké poranění dolní končetiny chodec P. P., který byl z místa nehody převezen vozidlem zdravotnické záchranné služby do fakultní nemocnice Motol.

Chodec T. K. při dopravní nehodě utrpěl lehká poranění v oblasti horní končetiny, přičemž byl z místa nehody převezen vozidlem zdravotnické záchranné služby do Oblastní nemocnice Příbram. Technická závada jako příčina dopravní nehody na předmětném vozidle nebyla uplatněna.

Policejní orgán výše uvedenou dopravní nehodu kvalifikoval jako trestný čin těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 TrZ, trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TrZ a trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TrZ, a to s ohledem na průběh dopravní nehody, který byl prokázán na základě zjištěných stop na vozovce při ohledání na vozovce, a poškození zúčastněného vozidla, z plánu a fotodokumentace, z výpovědí účastníků, ze znaleckých posudků ze silniční dopravy, zdravotnictví, toxikologie a ekonomiky, dechových zkoušek, lékařských zpráv P. P. a T. K.

Okresní soud v Příbrami rozhodl v hlavním líčení a odsoudil J. K. k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 18 měsíců a pro výkon trestu odnětí svobody ho zařadil do věznice s ostrahou a dále mu uložil trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání 5 let.

- **Obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 TrZ**

Obecně nebezpečné trestné činy, mezi které náleží i trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti, se nejčastěji objevují v souvislosti se silniční dopravou.⁴⁴

Podstata obecného ohrožení spočívá v jednání, kterým jsou vydáni lidé v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu. V kontextu silniční dopravy se jedná především o situace, kdy následky překračují rámec běžné dopravní nehody a zasahují širší okruh osob nebo způsobují rozsáhlé škody. Například havárie autobusu, srážka nákladního vozidla s vlakem apod.

Pachatel naplní základní skutkovou podstatou tím, že z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí, přičemž vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo tím, že z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění. Za výše popsané jednání, může být pachatel potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

V souvislosti se silniční dopravou bývá nezřídka aplikovaná kvalifikovaná skutková podstata, která základní skutkovou podstatu doplňuje o to, že pachatel způsobí těžkou újmu na zdraví, poruší důležitou povinnost nebo způsobí značnou škodu, v důsledku čehož mu hrozí trest odnětí svobody až na 5 let. Zákonodárce dále rozšiřuje základní skutkovou podstatu o ještě závažnější okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby – způsobení škody velkého rozsahu. V případě způsobení smrti, pokud pachatel poruší důležitou povinnost, může být za takové jednání potrestán odnětím svobody až na 10 let.

⁴⁴ CHMELÍK, Jan a kol. *Trestní právo hmotné: zvláštní část*: Praha. Linde Praha a. s., 2010, s. 217.

Trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti chrání společenský zájem na ochraně života a zdraví osob nebo na ochraně majetku jiných osob. K naplnění skutkové podstaty přitom stačí, pokud je ohrožen byť jen jeden z těchto chráněných zájmů.⁴⁵

Subjektem trestného činu může být avšak kdokoli. V případě, že se jedná o kvalifikovanou skutkovou podstatu, tak pachatelem může být jen ten, kdo poruší důležitou povinnost uloženou mu dle zákona.⁴⁶

Rozsah ohrožení se posuzuje především podle počtu ohrožených osob a výše potenciální škody na majetku či zdraví. Podle ustálené judikatury musí být v takovém případě v ohrožení nejméně sedm osob, přičemž obvykle jde o neurčený okruh lidí, i když výjimečně může jít i o osoby konkrétně určené. Ohrožení musí být natolik závažné, že těmto lidem hrozí smrt nebo těžká újma na zdraví. Co se týče majetku, ten musí být vystaven riziku škody velkého rozsahu, což od 1. ledna 2020 představuje částku minimálně 10 milionů korun.⁴⁷

Rozsah ohrožení nejméně sedmi osob byl stanoven například usnesením Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 7 To 55/1981⁴⁸

Příklad z praxe

Dne 26. srpna 2023 v 11:05 hod. v katastru obce Drásov u Příbramě, na dálnici č. D04 na km 40.78, ve směru Praha - Strakonice, došlo k dopravní nehodě vozidla tovární značky Škoda Felicia, registrační značky xxx xxxx, jehož řidič M. S. jel po silnici č. I/4 ve směru Strakonice - Praha, přičemž se plně nevěnoval řízení motorového vozidla a v místě rekonstruovaného úseku komunikace plynule přejel ze silnice I/4 na dálnici D04 na km 45 do protisměru. Následně v jízdě pokračoval v jízdním pruhu u středových svodidel až na km 41, kde chtěl odbočit vlevo na EXIT 41 - směr Příbram. Při odbočení došlo ke střetu levé přední části jeho vozidla a levé přední části protijedoucího vozidla Škoda Octavia, registrační značky xxx xxxx, řidičky A. M. jedoucí ve směru Praha - Strakonice v pravém jízdním pruhu. Nárazem došlo k přetočení a odražení vozidla Škoda Felicia, které následně zastavilo ve středu komunikace, kde projíždělo vozidlo Renault Ahorn, registrační značky xxx xxxx,

⁴⁵ ŠČERBA, Filip a kol. *Trestní zákoník. Komentář*. 1. vydání: Praha. C. H. Beck, 2020, s. 2182.

⁴⁶ KUČHTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva. Trestní právo hmotné. Zvláštní část*. 1. vydání: Praha. C. H. Beck, 2009, s. 346.

⁴⁷ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*: Praha. Leges, 2022, s. 770.

⁴⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 18. 01. 1981. sp. zn. 7 To 55/1981. Sbirka.nsoud.cz [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/11134/>>.

který řídil L. M. a ten do vozidla Škoda Felicia narazil pravým bokem. Na místě provedeny dechové zkoušky hlídkou OOP Dobříš s negativním výsledkem. Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění řidiče M. S., který byl prostřednictvím Zdravotnické záchranné služby převezen k dalšímu ošetření do Oblastní nemocnice Příbram. Dopravní nehoda byla zaměřena GNSS stanicí a byla pořízena dokumentace bezpilotním prostředkem. Technická závada ohledáním vozidel nebyla zjištěna ani řidiči uplatňována. Šetřením byli na místě zjištěni další svědci.

Policejní orgán výše uvedenou dopravní nehodu kvalifikoval jako obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 trestního zákona na podkladě výsledků, kamerových záznamů a ohledání místa činu. Řidič M. S. svojí nedbalostí ohrozil nejméně 14 osob.

Samosoudkyně Okresního soudu v Příbrami vydala trestní příkaz, kterým dotyčnému uložila trest odnětí svobody v trvání 6 měsíců s podmíněným odkladem na zkušební dobu v trvání 12 měsíců a dále trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání 30 měsíců.

- **Ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TrZ**

Trestný čin, k němuž dochází v dopravě pod vlivem návykové látky, patří totiž k velmi častým trestným činům. Svou povahou je blízký trestnému činu obecného ohrožení dle § 272 TrZ, a také trestným činům proto, je zařazen do téže hlavy VII. S názvem trestné činy obecně nebezpečné⁴⁹.

Pachatelé znaky skutkové podstaty tohoto trestného činu mohou naplnit tím, že vykonávají ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodili vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při které by mohli ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Za tato jednání jim následně hrozí trest odnětí svobody v délce trvání až jednoho roku, peněžitý trest nebo zákaz činnosti. V silniční dopravě jsou naplněny základní znaky skutkové podstaty, zejména tím že řídí motorová vozidla pod vlivem návykových látek, (nejčastěji alkoholu). Pokud pachatel ve stavu vylučujícím způsobilost způsobí havárii, dopravní nehodu nebo jinou nehodu, někomu ublíží na zdraví, způsobí větší škodu na cizím majetku nebo dopustí se takového jednání při výkonu zaměstnání nebo jde o recidivu, dochází k naplnění znaků kvalifikované skutkové podstaty, za což mu hrozí odnětí svobody v délce trvání až na tři léta, peněžitý trest nebo zákaz činnosti.

⁴⁹ ŠČERBA, Filip a kol. *Trestní zákoník. Komentář*. 1. vydání: Praha. C. H. Beck, 2020, s. 2188.

Objektivní stránka tohoto trestného činu spočívá v tom, že pachatel vykonává zaměstnání nebo jinou činnost, která může ohrozit lidské životy, zdraví nebo způsobit větší majetkovou škodu, a to v době, kdy je kvůli požití návykové látky ve stavu, jenž vylučuje jeho způsobilost tuto činnost bezpečně vykonávat. Chování pachatele má stejně jako u trestného činu obecného ohrožení nebezpečnou povahu. Na rozdíl od trestného činu obecného ohrožení zde postačuje méně konkrétní a vzdálenější možnost vzniku nebezpečí, přičemž se liší i míra samotného ohrožení.⁵⁰

Návykovou látku vymezuje § 130 odst. 1 trestního zákona, přičemž zvolený název návyková látka není zcela vhodný, neboť společný rysem všech uvedených látek není vyvolání návyku. Trestní zákoník vymezuje pojem návykové látky velmi široce. Neomezuje se na konkrétní seznam, ale uvádí příklady jako alkohol, omamné a psychotropní látky, a další látky, které mohou negativně ovlivnit lidskou psychiku, schopnost sebeovládání, rozpoznání následků svého jednání nebo společenské chování. Pro naplnění definice návykové látky postačuje, aby daná látka měla potenciál takového ovlivnění.⁵¹

Stav vylučující způsobilost nelze jednoznačně vymezit, protože jednotlivé návykové látky mají na různé osoby odlišný účinek, a to i s ohledem na konkrétní činnost, kterou vykonávají. Z tohoto důvodu je nutné v každém případě individuálně posoudit, do jaké míry daná látka ovlivnila schopnost pachatele tuto činnost bezpečně vykonávat. Pro naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu není nezbytné, aby pachatel upadal do stavu bezvědomí nebo byl úplně neschopný komunikace, postačuje, že má natolik narušené tělesné či duševní schopnosti, že není způsobilý vykonávat činnost, která může ohrozit lidské životy, zdraví nebo způsobit značnou majetkovou škodu.⁵²

Soudní praxe, vycházející z lékařských poznatků, dospěla k jednotnému závěru, že žádný řidič motorového vozidla, bez ohledu na své fyzické či psychické schopnosti nebo řidičské zkušenosti, není schopen bezpečně řídit, pokud má v krvi více než 1,00 g/kg alkoholu (tedy 1 promile). Pokud je u řidiče taková hladina alkoholu prokázána, považuje se takové jednání za stav, který vylučuje způsobilost k řízení. V takovém

⁵⁰ KUČHTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva. Trestní právo hmotné. Zvláštní část*. 1. vydání: Praha. C. H. Beck, 2009, s. 351.

⁵¹ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*: Praha. Leges, 2022, s. 775.

⁵² ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: komentář II §140-421*: Praha. C. H. Beck, 2012, s. 2790.

případě jde o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, protože je reálně ohrožen život, zdraví nebo majetek.⁵³

V souvislosti s omamnými a psychotropními látkami byly nařízením 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 takovou návykovou látkou, stanoveny limitní hodnoty.

Dne 21. října 2020 vydal Nejvyšší soud stanovisko pod sp. zn. Tpjn 300/2020, ve kterém se zabývá otázkou limitních hodnot vybraných omamných a psychotropních látek v krvi řidičů motorových vozidel. Stanovisko definuje hranice, při jejichž překročení se řidič nachází ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení. Konkrétně se jedná o následující koncentrace: 10 ng/ml delta-9-tetrahydrokanabinolu (THC), 150 ng/ml methamfetaminu, 150 ng/ml amfetaminu, 150 ng/ml MDMA (3,4-methylendioxyamfetaminu), 150 ng/ml MDA (3,4-methylendioxyamfetaminu), 75 ng/ml kokainu a 200 ng/ml morfinu.⁵⁴

Z hlediska subjektivní stránky je nutné, aby pachatel jednal úmyslně, a není přitom podstatné, zda si byl při užívání alkoholu či jiné návykové látky vědom toho, že později bude vykonávat určité povolání (například řidiče hromadného dopravního prostředku) nebo činnost (např. řízení vozidla), kterou nebude schopen z důvodu ovlivnění zvládnout. Pro zavinění pachatele postačuje, pokud si alespoň uvědomoval, že ve stavu nepřičetnosti vykonává činnost či zaměstnání, při němž může ohrozit lidské životy, zdraví, nebo způsobit vážnou majetkovou škodu, a s tímto rizikem byl srozuměn.⁵⁵

Příklad z praxe

Dne 22. května 2020 v 15:18 hod. došlo k dopravní nehodě v obci Podlesí na silnici III. třídy č. 1185, na km 11,826, u č. p. 86. Řidička D. O. s vozidlem Opel Zafira, registrační značky xxx xxxx na výše uvedeném místě při couvání poškodila oplocení k pozemku č. p. 86 a následně z místa dopravní nehody ujela. Odjezd vozidla Opel Zafira zahlédla majitelka pozemku paní M. H. M. Dále řidička pokračovala po místní

⁵³ KUČHTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva. Trestní právo hmotné. Zvláštní část*. 1. vydání: Praha. C. H. Beck, 2009, s. 352.

⁵⁴ Stanovisko Nejvyššího soudu ČR ze dne 21. 10. 2020. sp. Zn. Tpjn 300/2020. Sbírka.nsoud.cz [online]. [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW:<<https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/5718/>>.

⁵⁵ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník: komentář II §140-421*: Praha. C. H. Beck, 2012, s. 2793.

komunikaci mezi sil. č. III/1185 a sil. č. III/11811 do obce Lhota u Příbrami. V této obci zastavila v protisměrném jízdním pruhu u č. p. 49. Následně si vyměnila slovní názory se svědkem B. V., který poté viděl, jak D. O. při odjezdu od č. p. 49 nacouvala do vozidla Opel Corsa registrační značky xxx xxxx a poškodila zadní část vozidla Opel Corsa, majitele O. H. v čase 15:30 hod. a místo dopravní nehody opustila. Řidička pokračovala do obce Příbram. V obci Příbram, v ul. Jana Drdy u č. p. 488, byla dostižena hlídkou OOP Příbram, kde vozidlo zaparkovala. Řidička byla na místě ztotožněna a vyzvána k podrobení se vyšetření na přítomnost alkoholu v dechu – to uvedená řidička odmítla. Po příjezdu hlídky Dopravního inspektorátu, byla řidička opětovně vyzvána k podrobení se vyšetření na přítomnost alkoholu v dechu přístrojem Dräger, souhlasila, přičemž první dechová zkouška v čase 16:35:02 hod. vykazala hodnotu 2,69 ‰ alkoholu v dechu a druhá dechová zkouška provedená v čase 16:40:46 hod. vykazala hodnotu 2,59 ‰ alkoholu. Řidičce byl na místě zadržen řidičský průkaz, který byl posléze předán dosahovému pracovníkovi Městského úřadu Příbram. Technická závada na vozidle řidičky, jako příčina dopravní nehody, nebyla na místě ohledáním zjištěna ani uplatněna. Odběr krevního vzorku řidičky nebyl pro potřeby policie nutný.

Policejní orgán dopravní nehodu kvalifikoval jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TrZ, a to na základě ohledání místa činu, svědeckých výpovědí, odborného vyjádření na výši způsobené škody a provedených dechových zkoušek certifikovaným přístrojem Dräger.

Samosoudkyně Okresního soudu v Příbrami vydala trestní příkaz, kterým D. O. uložila trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v trvání 24 měsíců a dále peněžitý trest v celkové výměře 24 000 Kč.

- **Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 TrZ**

Skutková podstata trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, zahrnuje různé formy maření nebo ztěžování výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci. V silniční dopravě pachatel naplní znaky základní skutkové podstaty tím, že maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci, neboť vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl. Za takovéto jednání mu hrozí trest odnětí svobody až na tři léta.

Tohoto trestného činu se dopouští obvykle řidič, který řídí motorové vozidlo přesto, že má uložený trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Individuálním objektem trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, je zájem na tom, aby rozhodnutí soudů a jiných orgánů veřejné moci byla řádně realizována.⁵⁶

Aby bylo možné naplnit skutkovou podstatu trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí, je nezbytné, aby rozhodnutí, kterým byl obviněnému uložen zákaz činnosti, nabylo právní moci. V případě, že se jedná o rozhodnutí vydané ve správním řízení a obviněný byl v tomto řízení zastoupen advokátem, stačí pro nabytí právní moci, pokud bylo rozhodnutí doručeno tomuto advokátovi, který měl zmocnění k zastupování po celou dobu řízení.⁵⁷

Zákaz výkonu určité činnosti může být uložen buď soudem jako trest zákazu činnosti podle § 73 trestního zákoníku, nebo rozhodnutím správního orgánu ve správním řízení.⁵⁸

Pachatelem může být jen fyzická osoba, na kterou se dané rozhodnutí bezprostředně vztahuje (subjekt speciální). Z pohledu subjektivní stránky se jedná o úmyslný trestný čin.⁵⁹

Příklad z praxe

Dne 05. srpna 2021 v obci Příbram, v ulici Nerudova do ulice Nádražní řídil J. Ť., osobní vozidlo Nissan Almera, registrační značky xxx xxxx, načež byl u domu č. p. 212 v 14:30 hodin zastaven a kontrolován hlídkou Městské policie Příbram. Kontrolou bylo zjištěno, že J. Ť., má příkazem Dopravního úřadu Městského úřadu v Příbrami, sp. zn. DÚ/--/-----/----/--, ze dne 08. 12. 2020, uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 12 měsíců, ode dne nabytí právní moci tohoto příkazu. K nabytí právní moci došlo dne 28. 01. 2021.

⁵⁶ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 9. vydání: Praha. Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 1001.

⁵⁷ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*: Praha. Leges, 2022, s. 516.

⁵⁸ KUČHTA, Josef a kol. *Kurs trestního práva. Trestní právo hmotné. Zvláštní část*. 1. vydání: Praha. C. H. Beck, 2009, s. 364.

⁵⁹ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní právo hmotné*. 9. vydání: Praha. Wolters Kluwer ČR, 2022, s. 1003.

Policejní orgán uvedený případ zpracovával ve formě zkráceného přípravného řízení. Výše popsany skutek byl kvalifikován jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku, a to na podkladě výslechu J. Ť, jeho osobních výkazů, rozhodnutí Městského úřadu Příbram a úředních záznamů Policie České republiky a Městské policie Příbram z provedené kontroly.

Rozsudkem Okresního soudu v Příbrami byl J. Ť., odsouzen k trestu odnětí svobody v trvání 10 měsíců s podmíněným odkladem na zkušební dobu v trvání 24 měsíců.

4 Postup policejního orgánu při prověřování trestného činu v dopravě

Pro názorné demonstrování postupu policejního orgánu při prověřování trestného činu, k němuž došlo v dopravě, vybral autor bakalářské práce dopravní nehodu s úmrtím osoby, kterou sám prověřoval.

Příklad z praxe

Dne 03. 10. 2022 v 23:00 hod. v katastru obce Libíň, na silnici II. třídy, číslo 105, ve směru Sedlčany - Libíň, na kilometru 46.26, jel řidič P. J. s osobním vozidlem Honda HR-V, registrační značky xxx xxxx, a z doposud nezjištěných příčin vyjel na rovném úseku vpravo mimo komunikaci, kde pravou střešní částí vozidla narazil do vzrostlého kmene stromu. Při dopravní nehodě utrpěl taková zranění, na jejichž následky na místě dopravní nehody zemřel. Na místo činu přijela výjezdová skupina Územního odboru Příbram. Tělo P. J. bylo z místa dopravní nehody odvezeno pohřební službou Příbram. Na místě nehody byly přítomny složky Integrovaného záchranného systému. Komunikace v době ohledání dopravní nehody plně uzavřena. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla ohledáním vyloučena a vozidlo bylo odtaženo asistenční službou do areálu Policie České republiky Územního odboru Příbram. Místo dopravní nehody bylo ohledáno bezpilotním prostředkem a zaměřeno RTK GNSS stanicí. Ve věci byla policejním orgánem nařízena soudní pitva. Vyrozumění rodiny o úmrtí P. J. provedla hlídka Obvodního oddělení policie Sedlčany.

Hlídka Dopravního inspektorátu Příbram provedla ohledání místa dopravní nehody následujícím způsobem. Ohledání místa provedla ze směru jízdy vozidla Honda HR-V, přičemž označila zjištěné jízdní stopy vedoucí od pravého okraje komunikace silničním příkopem až k vozidlu Honda HR-V. Tyto stopy byly fotograficky zadokumentovány a zaměřeny. Dále hlídka provedla vnější ohledání vozidla Honda HR-V, přičemž se zaměřila na vzniklé deformace a stav pneumatik. Provedla fotodokumentaci vozidla z každé strany a následně pořídila detailní fotografie poškození a pneumatik. Vozidlo bylo zaměřeno na osy kol. Při ohledání vnitřního prostoru vozidla Honda HR-V se hlídka zaměřila na zádržný bezpečnostní systém na místě řidiče, airbag, přístrojový panel, polohu řadicí páky a provedla jejich detailní fotodokumentaci. Poté byl ohledán strom, který byl rovněž detailně fotograficky

zadokumentován a zaměřen. Jako poslední byly pořízeny přehledové fotografie celkového místa dopravní nehody ze směru jízdy a z protisměru jízdy vozidla Honda HR-V.

Ohledání a fotografické zadokumentování těla zemřelého a viditelných zranění provedl vyšetřovatel společně s kriminalistickým technikem z výjezdové skupiny Územního odboru Příbram.

Po provedeném ohledání místa dopravní nehody policisté sepsali protokol o ohledání, ve kterém popsali dopravní situaci na místě a popsali též zadokumentované stopy jak na komunikaci, tak na vnější a ve vnitřní části vozidla.

Do protokolu se uvádějí relevantní skutečnosti zjištěné na místě dopravní nehody tak, jak byly policejním orgánem zjištěny. V daném konkrétním případě bylo zjištěno, že ohledání probíhalo za noční doby, bez veřejného osvětlení, kdy slabě mrholilo. Teplota vzduchu byla zhruba 10°C. Jednalo se o přímý úsek bez spádových poměrů. Povrch komunikace je živičný v dobrém stavu, bez výmolů, výtluků a znečištění. V době nehody byl povrch komunikace suchý. Přehlednost úseku místa nehody byla dobrá. Na komunikaci se nachází vodorovné dopravní značení „V4“ – Vodící čára, která vyznačuje okraj vozovky. Po pravé straně komunikace se nachází okraj nezpevněné komunikace, na který navazuje travnatý silniční příkop, který je naplněn vodou a bahnem. V pravém silničním příkopu se pod vozidlem Honda HR-V nachází betonový propustek, který svádí vodu na druhou stranu komunikace. Po levé straně komunikace se nachází nezpevněný okraj komunikace, na který navazuje travnatý silniční příkop. Jako výchozí bod měření byl zvolen pevný neměnný bod, a to betonový sloup nacházející se vlevo od komunikace před místem dopravní nehody. U vozidla Honda HR-V je celkově poškozená karoserie a interiér vozidla. Poškozena je převážně pravá přední, spodní a střešní část vozidla, kterou došlo k nárazu do kmene stromu. Na vozidle jsou namontovány letní pneumatiky Matador o rozměru 205/60R16 s dostatečným dezénem a bez závad. Pneumatiky na levé straně jsou taktéž bez závad. Pravá přední pneumatika je bez tlaku a odtržena od disku, pravá zadní pneumatika bez tlaku. Airbag řidiče byl v činnosti a došlo k jeho aktivaci. Klíčky od vozidla se nacházejí ve spínací skřínce. Řadicí páka zařazena v poloze 5. rychlostního stupně. Bezpečnostní pás řidiče byl přestřižen při vyprošťování těla řidiče.

Po ohledání místa činu byla věc předána vyšetřovateli.

Policejní orgán dne 3. 10. 2022 na základě oznámení od J. P. zahájil podle § 158 odst. 3 trestního řádu úkony trestního řízení, neboť na podkladě vlastního zjištění byl dostatečně odůvodněn závěr, že mohl být dne 3. 10. 2022 v 23:00 hodin, spáchán na silnici č. II/105, na kilometru 46,26, řidičem P. J. přečin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 odst. 1 trestního zákoníku.

Jakmile má policejní orgán důvodné podezření, že došlo v daném případě ke spáchání trestného činu, neprodleně sepiše záznam o zahájení úkonů trestního řízení. V tomto záznamu uvede skutkové okolnosti a způsob, jakým se o nich dozvěděl. Zároveň je v tomto dokumentu předběžné právní posouzení skutku. Opis tohoto záznamu musel být do 48 hodin odeslán státnímu zástupci.⁶⁰

Ve věci byla policejním orgánem nařízena soudní pitva a toxikologické vyšetření. Podle § 115 odst. 1 trestního řádu byli opatřením přibráni k provedení soudní pitvy dva soudní znalci a dle § 105 odst. 1 trestního řádu jeden znalec z odvětví toxikologie. Znalcům bylo zadáno, aby provedli vnější a vnitřní prohlídku těla a sestavili pitevní nález, dále aby znalec provedl chemicko-toxikologické vyšetření biologického materiálu zajištěného při pitvě a stanovil, zda se v něm nacházejí psychotropní a omamné látky a uvedl, o jaké látky se jedná a jejich množství, dále aby provedl odběr krve a stanovil případné množství alkoholu.

Soudně-lékařská expertiza se provádí, pokud dojde při dopravní nehodě, ke zranění nebo úmrtí osob. Pitva slouží k určení závažnosti poranění, zjištění příčiny smrti a k posouzení, zda zranění bylo smrtelné. Dále se zjišťuje, zda smrt nastala přímo při nehodě či následně v důsledku jiných okolností, nebo zda byla samotná smrt příčinou nehody, například když řidič utrpí infarkt během jízdy. Znalec v oboru soudního lékařství může rovněž posuzovat vitální reakce na těle a zjišťovat, zda některá poranění nevznikla nezávisle na dopravní nehodě. V případech podezření na ovlivnění alkoholem, OPL, léky či jinými látkami se provádí toxikologické vyšetření.⁶¹

Ze závěrů znaleckého posudku (pitvy) bylo zjištěno, že příčinou smrti P. J., bylo pohmoždění srdce. Při dopravní nehodě dne 3. 10. 2022, došlo nárazem osobního automobilu, řízeného poškozeným, do kmene vzrostlého stromu, což plně odpovídá vzniklým zraněním. Při pitvě zjištěná poranění nasvědčovala tomu, že smrt nastala

⁶⁰ NOVOTNÝ, František a kol. *Trestní právo procesní*: Plzeň. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s. r. o., 2009, s. 256.

⁶¹ MUSIL, Jan a kol. *Kriminalistika*: Praha. C. H. Beck, 2001, s. 460.

krátce po předmětné dopravní nehodě. V krvi zemřelého byla zjištěna přítomnost etanolu v koncentraci 1,57 g/kg. Dále byl v krvi prokázán delta-9-tetrahydrokanabinol (THC) v koncentraci 31 ng/ml.

V trestní věci byl opatřením dle § 105 odst. 1 trestního řádu také přibrán soudní znalec z oboru dopravy, odvětví silniční doprava k provedení znaleckého posudku. Znalci bylo zadáno, aby provedl technickou prohlídku osobního vozidla Honda HR-V a určil, zda na tomto vozidle došlo k technické závadě, která mohla vést k dopravní nehodě. V případě kladného závěru bylo znalci uloženo, zjistit o jakou závadu se jednalo a jakým způsobem se na vzniku dopravní nehody podílela.

Znalecké posudky z technických oblastí jsou nezbytné téměř při každé dopravní nehodě. Slouží k objasnění způsobu, jak k nehodě došlo, posouzení případných technických poruch vozidla, konstrukčních problémů, únavy materiálu, mechanických vlastností kovů (např. pevnosti nebo tažnosti) a dalších technických aspektů spojených s provozem motorových vozidel.⁶²

Ze závěrů znaleckého posudku z oboru dopravy, odvětví silniční doprava bylo zjištěno, že při prohlídce nebyla zjištěna závada nebo poškození, které by zapříčinilo ztrátu říditelnosti a ovladatelnosti vozidla bezprostředně před nehodou. Kontrolou skupiny řízení vozidla nebylo zjištěno poškození, které by zapříčinilo ztrátu říditelnosti vozidla bezprostředně před nehodou. Podrobnou prohlídkou brzdové soustavy nebyla shledána funkční závada.

V trestní věci byl podle § 158 odst. 6 trestního řádu vyslechnut oznamovatel J. P. a poškozený P. J.. Oznamovatel k věci uvedl, že jel se ve směru od Libíně na Sedlčany. Vznik nehody neviděl, všiml si jen svítícího nabouraného vozidla v příkopu. Ve vozidle viděl zaklíněného, nereagujícího řidiče. K řidiči se nemohl vzhledem k poškození vozidla dostat, vozidlo bylo navíc nakloněné ve strmém příkopu. Zavolal záchranku a snažil se zastavit projíždějící řidiče a vyčkal do příjezdu složek Integrovaného záchranného sboru. Poškozený P. J. k věci uvedl, že jeho syn měl vozidlo Honda HR-V půjčené k užívání. Před nehodou byl jeho syn v Praze na zápase, pak jel do Sedlčan, odkud jel domů do Krásné Hory. K jeho zdravotnímu stavu uvedl, že byl zdravý, s ničím se neléčil, po psychické stránce byl v pořádku. Sebevražedné jednání také vyloučil.

⁶² STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická metodika*: Plzeň. Aleš Čeněk, 2006, s. 225.

Výslech představuje nejčastěji využívanou metodu v kriminalistické praxi. V určitých situacích je dokonce jediným způsobem, jak získat důkaz a přispět tak k objasnění trestného činu.⁶³

Výslech slouží k získání informací, které má člověk uloženy ve svém vědomí. Výslech probíhá podle zákonných pravidel a za využití doporučených kriminalistických postupů. Hlavním cílem výslechu je získat co nejúplnější a nejspolehlivější výpověď, která pomůže objasnit skutečný průběh událostí, o němž není důvodných pochybností.⁶⁴

Policejní orgán zhodnotil výpovědi, znalecké posudky z dopravy, zdravotnictví, toxikologie a šetření dopravní nehody. Na základě těchto skutečností, které tvořily ucelený řetězec důkazů, dospěl policejní orgán k závěru, že byl spáchán trestný čin, neboť řidič osobního vozidla P. J. zavinil dopravní nehodu tím, že ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholických nápojů a THC, vyjel s vozidlem vpravo mimo komunikaci, kde narazil do stromu, přičemž na utrpěná zranění na místě nehody zemřel. S ohledem na skutečnost, že nelze zahájit trestní stíhání proti tomu, kdo zemřel, bylo nutno věc odložit podle § 159a odst. 2 trestního řádu s odkazem na § 11 odst. 1 písm. e) trestního řádu.

O odložení věci se rozhoduje formou usnesení, které se doručuje poškozenému, pokud je znám. Ten má právo podat proti tomuto usnesení stížnost, jež má odkladný účinek. Pokud oznamovatel při podání oznámení požádal o informaci o provedených opatřeních, je o odložení rovněž vyrozuměn. Usnesení o odložení věci z důvodů uvedených v § 159a odst. 1 až 5 trestního řádu, musí být do 48 hodin zasláno státnímu zástupci, aby mohl vykonávat dozor nad zákonností postupu.⁶⁵

Autor z pohledu své praxe považuje činnost policejního orgánu spočívající v ohledání místa a šetření na místě dopravní nehody jako jednu z nejdůležitějších činností, která musí být provedena důkladně, neboť na ní závisí další postup ve věci. Na místě dopravní nehody, jsou na policejní orgán kladeny mimořádně vysoké nároky, a to jak z hlediska právního, tak z hlediska technického. Policejní orgán je postaven do situace, kdy v krátkém čase musí učinit rozhodnutí, jak dopravní nehodu právně kvalifikovat. Zároveň musí odborně zajistit a zadokumentovat veškeré stopy související

⁶³ STRAUS, Jiří a kol. *Kriminalistická taktika*: Plzeň. Aleš Čeněk, 2005, s. 97.

⁶⁴ NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty*: Praha. Eurounion, 2004, s. 181.

⁶⁵ JELÍNEK, Jiří a kol. *Trestní právo procesní*, 7. Aktualizované a doplněné vydání podle stavu k 1. 9. 2023: Praha. Leges, 2023, s. 566.

s předmětnou dopravní nehodou. Z toho vyplývá, že by se policejní orgán měl dobře orientovat v problematice zajišťování stop a v tom, co vše je možno zadokumentovat jako relevantní kriminalistickou stopu na komunikaci, vozidlech, předmětech a osobách a jejich zranění a měl by mít povědomí o fyzikálních zákonech ovlivňující řízení vozidel a nehodového děje, aby mohl řádně posoudit, které zjištěné stopy souvisejí s předmětnou dopravní nehodou a zda mohly vůbec v souvislosti s ní vzniknout. V praxi se totiž objevují i případy fingování dopravních nehod, přičemž se někteří řidiči snaží zinscenovat dopravní nehodu nebo uplatňovat poškození na vozidlech nebo předmětech, které nemohlo při dopravní nehodě žádným způsobem vzniknout a je na policejním orgánu, aby takový pokus o pojišťovací podvod odhalil.

Činnost policejního orgánu na místě události je většinou neopakovatelná, stopy podléhají rychlé degradaci, nebo jsou znehodnoceny následným úklidem komunikace. Případné nezjištění totožnosti svědků nebo nezajištění kamerových záznamů také lze s obtížemi zhojit, neboť svědky nelze většinou zpětně dohledat a kamerové záznamy mají omezenou dobu archivace. Pokud policejní orgán opomene řádně zadokumentovat všechny skutečnosti, může to mít za následek komplikace v dalším řízení a v krajním případě i znemožnění postihu pachatele. Proto by měl policejní orgán k činnosti na místě přistupovat důsledně a zodpovědně.

5 Metody sloužící k zaměřování dopravních nehod

Každá dopravní nehoda, kterou prošetřuje Policie České republiky, musí být řádně objasněna a zadokumentována, aby byly zajištěny dostatečné podklady pro další postup v trestním řízení. Právě prostřednictvím podrobného dokumentování místa, kde došlo k dopravní nehodě, respektive i míst, kde se započal nehodový děj, jsou pro potřeby trestního řízení opatřovány zásadní informace bez nichž by nebylo možno dopravní nehodu jako takovou řádně objasnit. Z organizačního hlediska a z hlediska praktického je účelné, aby specializované činnosti týkající se předmětné dokumentace vykonával speciálně školený a pro daný účel organizačně vyčleněný personál, kterým je specializovaná hlídka Dopravního inspektorátu, dříve oficiálně nazývaná jako Skupina dopravních nehod (nebo také slangově „nehodáři“). Nejde přitom jen o organizační vyčlenění specialistů, kteří disponují potřebným know-how, ale též i o jejich materiální zabezpečení, které jim umožňuje, případně usnadňuje výkon jejich práce. Materiální zabezpečení těchto specialistů, jeho přesnost a technologická úroveň se logicky přímo promítá do kvality ohledání místa dopravní nehody a prostřednictvím tohoto úkonu též do kvalitního a profesionálního vedení trestního řízení. Vybavenost měřicími pomůckami je tedy pro činnost hlídky Dopravního inspektorátu zcela stěžejní.

Standardně jsou v podmínkách České republiky tyto hlídky vybaveny dálkoměrnými kolečky, posuvnými měřítky a měřicími pásmy, kdy tyto měřicí pomůcky jsou pomůckami již tradičními, užívanými po dlouhá desetiletí. Z měřících pomůcek modernějších pak lze uvést například laserový dálkoměr. Technologický vývoj společnosti s sebou přináší i rozvoj technické úrovně měřících pomůcek využívaných policií. Zvláště bylo dosaženo pokroku při vybavenosti hlídek moderními prostředky sloužícími pro vyměřování míst dopravních nehod v podobě totálních stanic, laserových scannerů a nejnověji i drony, které spolupracují s RTK GNSS⁶⁶ stanicemi. Posledně zmiňovaná pomůcka je relativně nově zaváděna do provozu a dle názoru autora představuje velice zajímavou a především vysoce přesnou metodu vyměřování a dokumentování nejenom míst silničních dopravních nehod, ale i jiných situací důležitých pro trestní řízení tam, kde je třeba přesných měření, opatřování informací obecně nebo přehledů nad zájmovými situacemi nebo ději. Zásadní důležitost

⁶⁶ Real Time Kinematic Global Network Satellite System.

zaměřování dopravních nehod konstatoval již KONEČNÝ⁶⁷, který uvádí, že jednou z nejnáročnějších a nedůležitějších činností na místě dopravní nehody, kterou policista provádí, je vyměřování, jehož účelem je zjištění vzájemných poloh vyměřovaných předmětů ve vztahu ke stanoveným bodům. S tímto lze jednoznačně souhlasit.

Metody a prostředky sloužící k zaměřování lze členit obecně na základní vyměřovací metody a na způsoby vyměřování moderní. Autor těmto metodám a prostředkům bude věnovat pozornost v této kapitole bakalářské práce.

Před samotným rozbořem však autor poznamenává, že pro řádné a přesné vyměření místa dopravní nehody se musí zvolit pevný bod –VBM (tzv. výchozí bod měření). Logická nutnost stanovení výchozího bodu měření umožňuje řádné provedení rekonstrukce objektu nebo situace, která byla v čase měření s náležitou přesností a všemi podrobnostmi; výchozí bod měření je tedy bod, který by měl být pevný a neměnný. Nutnost stanovení tohoto bodu plyne i z příslušného závazného pokynu Policejního prezidenta, který upravuje problematiku kriminalistického měření.

5.1 Základní vyměřovací metody

Praxe zná tradiční tři základní metody, jejichž pomocí se vyměřují místa dopravních nehod. První metoda je metoda pravoúhlého měření, druhá metoda představuje měření průsečíkovou metodou a třetí je měření trojúhelníkovou metodou.⁶⁸

Tyto základní vyměřovací metody jsou pro svou jednoduchost aplikovány při zaměřování dopravních nehod prakticky od samého počátku, kdy vyvstala potřeba dopravní nehody zaměřovat. To je dáno jednoduchostí technických pomůcek využívaných při vyměřování, kdy se používají především dálkoměrná kolečka, měřicí pásma, případně též vodováhy a posuvná měřítka. Informace získané za pomoci tohoto vybavení se následně v podobě přesně zaměřených údajů zapisují na náčrtky místa, ze kterého se vypracovává plánec místa v patřičném měřítku pro využití v dalším trestním řízení.

⁶⁷ KONEČNÝ, Jaroslav: *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 1. vydání, Praha, odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyší policejní školou MV v Jihlavě, 2011, s. 75.

⁶⁸ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*: Plzeň. Aleš Čeněk, 2009. s. 300.

- **Metoda pravoúhlého měření**

Pravoúhlé měření využívá kolmých čar k měřeným bodům, přičemž referenční základna je přímka. Při zaměřování přímého úseku pozemní komunikace může být referenční přímkou pravý okraj vozovky.

Pravoúhlá metoda měření spočívá v určování měřených bodů pomocí kolmých čar vztyčených z referenční přímky. Pro vymezení měřeného prostoru se stanoví alespoň dva, případně více bodů v závislosti na jeho členitosti a rozsahu, které se následně propojí přímkou. Na vytvořenou úsečku se pak spouští kolmice, na nichž se zaznamenávají jednotlivé body, jako jsou stopy na místě nehody, polohy vozidel nebo samotné místo nehody. Tato metoda je prostorově náročná a nevhodná pro měření členitých vozovek, například zataček. Naopak, dobře se uplatňuje při určování polohy bodů na krátkých a rovných úsecích míst dopravních nehod.⁶⁹

- **Měření průsečnou metodou**

Metoda průsečného měření spočívá v určování polohy bodů na místě dopravní nehody pomocí jejich vzdáleností ke dvěma pevným bodům, obvykle označovaným jako VBM (výchozí bod měření), které se nacházejí v blízkosti měřeného bodu. Každý bod na místě nehody je tedy určen minimálně dvěma měřeními od těchto referenčních bodů. Stejně jako u pravoúhlé metody je i zde nezbytné stanovit alespoň dva pevné body (VBM). V případě rozsáhlejších dopravních nehod se doporučuje určit více VBM, aby naměřené vzdálenosti nebyly příliš velké a měření bylo přesnější.⁷⁰

- **Měření trojúhelníkovou metodou**

Metoda trojúhelníkového měření spočívá v pokrytí prostoru s měřenými body sítí trojúhelníků, přičemž se zaznamenávají délky jejich stran. Tento přístup se podobá triangulaci, kterou využívají geodeti při určování pevných bodů. Výhodou této metody je, že pro měření postačuje jediný VBM, i když při rozsáhlejších dopravních nehodách je vhodné stanovit více referenčních bodů. Pro zajištění přesnosti je nutné pečlivě označit všechny získané body, aby se předešlo nepřesnosti v měření. Existuje více způsobů, jak trojúhelníky konstruovat, avšak v praxi se nejvíce osvědčilo použití tří stran, protože měření úhlů mezi jednotlivými stranami je na místě nehody příliš složité.

⁶⁹ CHMELÍK, Jan. *Ohledání místa činu*, druhé přepracované vydání: Praha. PČR Úřad vyšetřování pro Českou republiku, Ministerstvo vnitra, odbor personální práce a vzdělávání, 1999. s. 64.

⁷⁰ CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*: Plzeň. Aleš Čeněk, 2009. s. 300.

Tato metoda se nejlépe hodí pro měření členitých silnic, zejména v zatáčkách a serpentínách.⁷¹

V praxi se nejběžněji používá pravoúhlé zaměřování. Tento způsob je totiž jednoduchý a je s ním možno zaměřit téměř každou dopravní nehodu.

5.2 Moderní způsoby vyměřování

Jelikož vývoj techniky jde stále rychle kupředu, tak i při vyměřování míst dopravních nehod jsou využívány stále modernější technické vyměřovací prostředky a metody. V současné době se takto využívají například totální stanice, digitální scannery nebo dron ve spojení s RTK GNSS stanicí.

- **Totální stanice**

Totální stanice funguje na principu digitální tachymetrie, což je geodetická metoda, při které dochází k určování a zaznamenávání polohy a výšky měřených bodů. Jedná se o velice přesnou měřicí metodu s přesností na milimetry.⁷² V praxi mimo trestní řízení se můžeme setkat s využíváním této metody například při stanovování geometrických a polohových určení nemovitostí (například vyměřování hranic pozemků), při vyhotovování geometrických plánů při činnosti geodetů a pro potřeby obnovy katastrálních operátů.

V současné době je totální stanice používána u hlídek Dopravního inspektorátu po celé České republice. Hlídky jsou vybaveny dvěma typy totálních stanic, manuální stanicí GP 122 a robotickou Geomax Zoom 70. Měření probíhá tak, že se totální stanice ustaví na takové místo, odkud je vidět na celou situaci, která se má zadokumentovat. Za pomoci laserového paprsku se měří vzdálenost odrazového hranolu, který je umístěn na místě, které má být zadokumentováno. V praxi se osvědčuje robotická verze stanice, a to z toho důvodu, že pro její obsluhu je zapotřebí pouze jedna osoba, neboť stanice provádí sama zaměřování namísto toho, aby bylo nutné využít další proškolenou osobu k manipulaci se stanicí.

⁷¹ CHMELÍK, Jan. *Ohledání místa činu*. druhé přepracované vydání: Praha. PČR Úřad vyšetřování pro Českou republiku, Ministerstvo vnitra, odbor personální práce a vzdělávání, 1999. s. 65-66.

⁷² PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň. Aleš Čeněk, 2016, s. 742.

- **Digitální scannery**

Digitální scannery fungují na principu tachymetrického měření. Měření je zcela automatické, kdy snímací hlava se pomalu otáčí kolem své svislé osy. Za pomoci laserového paprsku snímací hlava vyměřuje svislé profily ve své blízkosti. Získaná data se pak přenesou do počítače, kde se vyhotoví trojrozměrný model, ve kterém se lze virtuálně pohybovat, případně určovat různé vzdálenosti nebo rozměry.⁷³

V policejní praxi se tato vyměřovací pomůcka využívá ve velmi omezeném měřítku, kdy netvoří standardní vybavení hlídek Dopravního inspektorátu. Je sice pravdou, že digitální scannery poskytují vysoce přesné prostorové informace, a tudíž představují vysoký standard mezi vyměřovacími prostředky, jsou však relativně náročné na obsluhu, kdy laserové paprsky nejsou schopny proniknout pevnými překážkami a je proto na obsluhu těchto zařízení, aby tyto vyměřovací systémy neustále přemísťovala po vyměřované lokalitě, aby tak mohl být získán komplexní obraz o místě dopravní nehody. To s sebou nezbytně přináší i vyšší časové nároky na provádění předmětného úkonu a vyžaduje stálou pozornost policisty a jeho orientování se na daném místě, aby nedopatřením nebyla opomenuta určitá část vyměřovaného místa, které v praxi bývá složitě členěno různými pevnými překážkami (stromy, křovinami, částmi motorových vozidel, částmi budov a plotů apod.).

- **Dron a RTK GNSS stanice**

V současné době u Policie České republiky ve Středočeském kraji probíhá pilotní projekt, jehož se autor této bakalářské práce osobně účastní, spočívající v zaměřování převážně míst dopravních nehod a dalších míst, která jsou důležitá pro trestní řízení jako například místa požárů nebo nelegálních skládek odpadů, za pomoci této technologie. Vzhledem k užitečnosti toho způsobu zaměřování se však drony začínají využívat i při monitorování či mapování zájmových situací, například při pátrání po osobách v terénu, či při monitorování velkých kulturních či sportovních akcí případně jiných velkých shromáždění osob, v nichž je dán určitý předpoklad narušování veřejného pořádku, apod. Samotné zaměřování se tedy provádí pomocí dronu a RTK GNSS stanicí.

Daná metoda pak v praxi využívá pořízená vstupní data na principu fotogrammetrie, kdy jsou vytvářeny přesné plánky míst nebo trojrozměrné modely, ve kterých pak

⁷³ PORADA, Viktor a kol. *Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty*: Plzeň, Aleš Čeněk, 2016, s. 743.

následně lze určovat vzdálenosti zachycených objektů a prostor nebo jejich rozměry. Fotogrammetrie je vědní obor, který se zabývá analýzou matematických, mechanických, optických a dalších aspektů, jež umožňují určit tvar, rozměry a prostorové umístění objektu na základě jednoho či více fotografických snímků. Pomocí fotografií pořízených na místě události za přesně definovaných podmínek a odpovídající technikou lze s využitím specializovaného softwaru v počítači vytvořit plánec dané lokality. K tomu lze využít snímky pořízené ze země nebo z letecké perspektivy.⁷⁴

Aktuálně probíhající pilotní projekt Policie České republiky ve Středočeském kraji využívá pro fotogrammetrii drony typu DJI Mavic 2 a DJI Mavic 3 (vyobrazeno na obrázku č. 2 níže), kdy tyto drony jsou schopny pořizovat fotografické záznamy i videozáznamy o vysokém rozlišení 4k. Stanice RTK GNSS jsou pak současně s drony využívány na zaměřování stop a vlivovacích bodů, na jejichž podkladě se snímky georeferencují. Pro tyto činnosti jsou využívány RTK GNSS stanice Stonex S 900 a S 900A, vyobrazené na obrázku č. 3.

Obrázek č. 2 – Dron DJI Mavic 2⁷⁵



⁷⁴HLAVÁČEK, Jan a kol. *Praktická kriminalistika*:Praha, Kriminalistický ústav Praha Policie České republiky, 2006 str. 20.

⁷⁵ Interní materiály Policie České republiky, Krajské ředitelství Středočeského kraje.

Obrázek č. 3 – RTK GNSS stanice Stonex S900 a vřícovací bod⁷⁶



Postup při pořizování vstupních dat je takový, že policisté zajistí místo dopravní nehody, vyberou vhodný VBM (výchozí bod měření), zvýrazní a označí stopy. Poté se umístí minimálně 4 vřícovací body tak, aby byly z výšky viditelné a nebyly jen v jedné linii. U rozsáhlejších dokumentovaných míst, kde je zapotřebí pořídít více snímků, se body rozmístí tak, aby na každém snímku byly zachyceny 2 až 3 vřícovací body. Následně proškolený policista zaměří jednotlivé vřícovací body pomocí RTK GNSS stanice.⁷⁷

Poloha vřícovacích bodů a stop je zadokumentována v souřadnicovém systému WGS84 (World Geodetic System 1984), což je celosvětově uznávaný a široce podporovaný geodetický a navigační systém.⁷⁸

Příklad zápisu stop do protokolu o nehodě vypadá následovně.

Stopa č. 1 – Vozidlo Škoda Yeti, reg zn. xxx xxxx, měřeno jako obvod stopy.

⁷⁶ Interní materiály Policie České republiky, Krajské ředitelství Středočeského kraje.

⁷⁷ SMOTLACHA, Ondřej, *Dokumentace dopravních nehod fotogrammetricky*: Praha, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, 2022, s. 5-6.

⁷⁸ SMOTLACHA, Ondřej, *Kurz pro DI Fotogrammetrie*: Praha, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, 2022, s. 2-4.

Měření č. 12. - levá přední část vozidla - Poloha bodu zaměřena na souřadnicích lokálního souřadnicového systému (8,12;-3,45;-0,58) m. Souřadnice WGS84 (+49.545225761000N, +14.081611850000E).

Měření č. 13. - pravá přední část vozidla - Poloha bodu zaměřena na souřadnicích lokálního souřadnicového systému (8,25;-2,06;-0,5) m. Souřadnice WGS84 (+49.545222851667N, +14.081593076333E).

Měření č. 14. - pravá zadní část vozidla - Poloha bodu zaměřena na souřadnicích lokálního souřadnicového systému (4,52;-2,1;-0,29) m. Souřadnice WGS84 (+49.545256098667N, +14.081586325333E).

Měření č. 15. - levá zadní část vozidla - Poloha bodu zaměřena na souřadnicích lokálního souřadnicového systému (4,57;-3,91;-0,38) m. Souřadnice WGS84 (+49.545258004000N, +14.081611260333E).

Při leteckém snímkování nesmí být v dopadové oblasti žádné osoby a vozidla, která nejsou zapojená do provozu na místě události, jedná se například o nezúčastněné osoby a vozidla pohybující se v blízkosti místa události. Pilot dronu dokumentuje výhledové poměry odpovídající výhledu řidiče, průlety tras vozidel před dopravní nehodou. Dále dokumentuje celkovou situaci, stopy a deformace na vozidlech.⁷⁹

Podklad pro plánek místa nehody se vyhotovuje za pomoci počítačového softwaru QGis nebo Agisoft Metashape. Zaměřené souřadnice vlíčovacích bodů pomocí RTK GNSS stanice se na leteckých fotografiích spojují se zachycenými vlíčovacími body. Na základě tohoto spojení software snímky georeferencuje a převede je do požadovaného měřítka. Tento výsledný snímek se opatří údajem o měřítku, směrovou růžicí a předá se zpracovateli konkrétního případu, který za pomoci dalšího softwaru PC Crash doplní snímek o další povinné náležitosti, jako je šablona plánu místa nehody, popis stop, vysvětlivky a číslo jednací šetřené události. Dále je možné na požadavek zpracovatele hotový snímek usadit do ortofoto mapy v téměř libovolném měřítku. Vznikne tím velký přehledový plánec, na kterém pak může být znázorněna situace před místem nehody, která může být důležitá pro následné vyšetřování, zejména jaký úsek komunikace předcházel samotnému místu dopravní nehody.

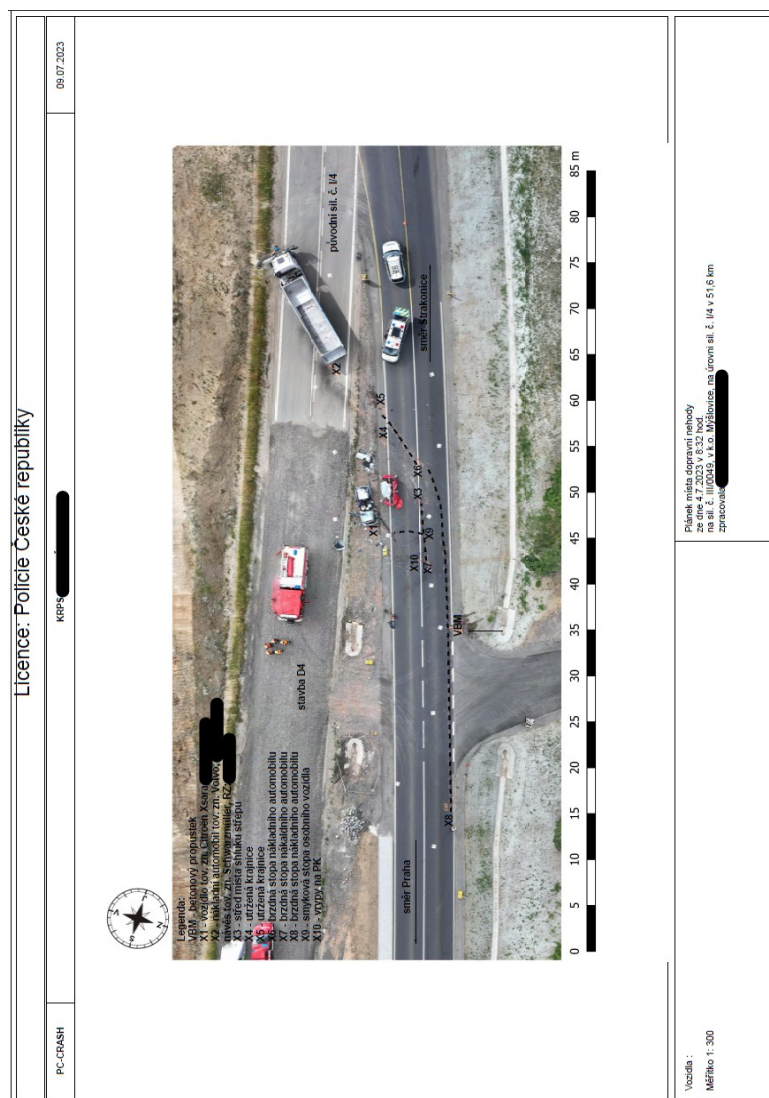
⁷⁹ SMOTLACHA, Ondřej, *Dokumentace dopravních nehod fotogrammetricky*: Praha, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, 2022, s. 7-8.

Obrázek č. 4 - Podklad pro plánec místa dopravní nehody, vytvořený vícesnímkovou fotogrammetrií⁸⁰



⁸⁰ Interní materiály Policie České republiky, Krajské ředitelství Středočeského kraje.

Obrázek č. 5 – Plánek místa dopravní nehody⁸¹



Piloty dronů a obsluhu RTK GNSS stanic si Krajské ředitelství policie Středočeského kraje zaškoluje samo. Piloti dronů jsou následně přezkoušeni z leteckých předpisů před pracovníky Úřadu pro civilní letectví. Obsluha RTK GNSS stanice po získání teoretických znalostí o funkci a ovládání stanice absolvuje praktický výcvik se stanicí v terénu pod dohledem plnohodnotně vyškoleného policisty. Policista je kromě obsluhy stanice také proškolen jako pozorovatel dronu, přičemž pomáhá pilotovi sledovat dron, upozorňuje ho na překážky, okolní letový provoz, nebo zabezpečuje

⁸¹ Interní materiály Policie České republiky, Krajské ředitelství Středočeského kraje.

dokumentované místo proti pohybu nezúčastněných osob a vozidel, které nejsou zapojeny do provozu na dokumentovaném místě.

Velkou výhodou použití dronu je získání značného množství velmi přesných dat za velmi krátkou dobu oproti základním metodám vyměřování. Dokumentace dronem trvá v průměru 5 – 15 minut v závislosti na složitosti dokumentovaného místa. Problémy nevznikají ani při dokumentaci za ztížených světelných podmínek, a dokonce ani v noci. Ve většině případů postačuje nasvícení dokumentovaného místa služebním vozidlem nebo přenosnými světly, které jsou součástí vybavení služebního vozidla. V porovnání s metodou vyměřování za pomoci totální stanice nebo digitálního scanneru přináší využití dronu další nespornou výhodu spočívající v možnosti jednoduchého zachycení celého dokumentovaného místa tzv. z ptáčích perspektivy, zatímco uvedená vyměřování přinášejí nutnost manipulace s vyměřovacím přístrojem (pokud jde o digitální scanner), resp. nutnost složitě hledat vhodné stanoviště pro umístění totální stanice, z něhož je možno vyměřit celý zájmový prostor, neboť se stanicí není možno v průběhu provádění vyměřování žádným způsobem pohybovat.

Nespornou výhodou RTK GNSS stanice je její jednoduchá obsluha, kterou provádí pouze jeden policista, rychlost zaměření požadovaného bodu nebo stopy, které je provedeno do pěti sekund a vysoká přesnost měření s odchylkou do maximálně sedmi centimetrů.

Jako každý moderní technický prostředek, tak i dron a RTK GNSS stanice mají své limity. Zásadním omezením pro letecký provoz dronů jsou povětrnostní podmínky. Aktuálně využívané drony nelze provozovat při velkých poryvech větru, nebo rychlosti větru dosahujícího 36 km/h, za hustého deště a sněžení nebo při teplotě pod bodem mrazu, kdy může vzniknout námraza na vrtulích dronu, vedoucí k přetížení jeho motorů a následnému pádu dronu.

Další omezení spočívá v tom, že některé oblasti a místa jsou pro provoz dronu vyloučena právními předpisy, které musí pilot respektovat. Jedná se například o maximální výšku letu nad zemí, jejíž hranice je 1000 stop, což je zhruba 300 m. Zakázaným prostorem pro létání jsou například okolí jaderných elektráren, okolí letišť, věznic, nebo vodních zdrojů a objektů důležitých pro obranu státu. Pilot také musí dodržovat vzdálenost od ochranných pásem dopravních staveb, tras inženýrských sítí jako je vedení elektrické energie nebo plynárenských zařízení a je omezena možnost

přiblížení se dronem k osobám a objektům, které nejsou zapojeny do provozu bezpilotních systémů. Jednotlivé vzdálenosti jsou upraveny právním předpisem.

Jediným omezením při použití RTK GNSS stanice je nedostatečný nebo žádný signál GPS⁸², popřípadě digitální signál GSM⁸³, který však není k dispozici jen velmi zřídka. Se stanicí tedy nelze měřit na takových místech, kde je zcela nebo z větší části zakrytý výhled na oblohu. Typicky se jedná o tunely, místa pod mosty, v hustě zalesněné oblasti nebo v husté městské zástavbě s vysokými budovami, kde se může signál odrazit od lesklých střech nebo oken a tím prodloužit čas signálu směřujícího od satelitu k přijímači do RTK GNSS stanice, čímž dojde k chybě měření. V takovém případě policista musí využít základní měřicí pomůcky a metody.

⁸² Global Positioning System.

⁸³ Groupe Spécial Mobile.

6 Komparace znaků skutkových podstat trestných činů páchaných v dopravě s odpovídající právní úpravou Slovenské republiky

Pro vzájemné porovnání znaků skutkových podstat vybraných trestných činů si zvolil autor právní úpravu slovenskou, a to z důvodu naší společné státní i právní historie. Z pohledu autora, je zajímavé, zjistit jakým směrem se vydala slovenská trestně právní úprava, jelikož oba státy do relativně nedávné doby používaly stejný trestní zákon (zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon), i po rozdělení republiky v roce 1993. Na Slovensku byl nahrazen původní trestní zákon v roce 2006, a to zákonem č. 300/2005 Z. z., Trestný zákon. Česká republika trestní zákon z roku 1961 nahradila až v roce 2009, a to zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

Trestní zákony České republiky a Slovenské republiky vycházejí ze společné právní tradice. Oba zákony mají obecnou část, která tvoří základní konstrukci trestního práva. V této části je definováno, jaké jednání je považováno za trestný čin, kdo za něj může být odpovědným, jaké sankce nebo ochranná opatření lze pachateli uložit, a jakými zásadami se při tom musí soud řídit. Shoda zde panuje i v rozdělení na přečiny a zločiny. Výrazné znaky podobnosti zvláštní části vykazuje taky její systematika. Trestné činy v dopravě nejsou ani ve slovenském trestním zákoně soustředěny do speciální hlavy či oddílu. Vzhledem k tomu, že na úseku dopravy přichází v úvahu spáchání celé škály trestných činů (viz. kap. 4), omezil se autor na výběr dvou trestných činů, které náleží mezi nejčastěji v dopravě páchané. Za tímto účelem si autor práce zvolil trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti a ohrožení pod vlivem návykové látky.

6.1 Všeobecné ohrozenie podle § 285 trestného zákona

Tento trestný čin se nachází v druhé části trestního zákona v šesté hlavě – Trestné činy všeobecně nebezpečné a proti životnímu prostředí a zní následovně:

„(1) Kto z nedbanlivosti spôsobí alebo zvýši všeobecné nebezpečenstvo, alebo sťaží jeho odvrátenie alebo zmiernenie, potrestá sa odňatím slobody až na jeden rok.

(2) *Odňatím slobody na šesť mesiacov až tri roky sa páchatel' potrestá, ak spácha čin uvedený v odseku 1 závažnejším spôsobom konania.*

(3) *Odňatím slobody na dva roky až päť rokov sa páchatel' potrestá, ak spácha čin uvedený v odseku 1 a spôsobí ním*

a) značnú škodu, alebo

b) ťažkú ujmu na zdraví alebo smrť.

(4) *Odňatím slobody na štyri roky až desať rokov sa páchatel' potrestá, ak spácha čin uvedený v odseku 1 a spôsobí ním ťažkú ujmu na zdraví viacerým osobám alebo smrť viacerých osôb.*“⁸⁴

Vzájemným porovnaním skutkových podstat vyplýva, že česká trestněprávní úprava a slovenská právní úprava de facto pokrývá obdobná jednání. Navzdory tomu je však možné vysledovat některé rozdíly.

Rozdíl nalezneme v § 285 odst. 2 trestného zákona, zákonodárce uvádí pojem „závažnejším spôsobom konania“. Tento pojem je definován v § 138 trestného zákona a uvádí několik způsobů závažnějšího způsobu jednání, například po delší dobu nebo násilím. Podle § 138 písm. h) trestného zákona se závažnějším způsobem jednání také rozumí porušení důležité povinnosti vyplývající z pachatelova zaměstnání, postavení nebo funkce, anebo uložené mu podle zákona. Česká trestněprávní úprava u trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 TrZ závažnější způsob jednání neřeší. Pouze výslovně uvádí, že pachatel poruší důležitou povinnost.

Rozdíl ve skutkové podstatě nalezneme také i v § 285 odst. 4 trestného zákona, který výslovně uvádí, že pachatel způsobí újmu na zdraví více osobám anebo smrt více osob. Pojmem „viacerých osob“⁸⁵ se rozumí nejméně 3 osoby. Oproti tomu se česká trestněprávní úprava se počtem osob, u kterých dojde k těžké újmě nebo smrti nezabývá. § 273 odst. 4 TrZ je koncipován zcela odlišně a umožňuje postihnout obecně nebezpečné jednání pachatele, při němž porušil důležitou povinnost definovanou

⁸⁴ ČENTÉŠ, Jozef a kol. *Trestný zákon. Velký komentár. 3. aktualizované vydanie*: Bratislava, Eurokódex, 2016, s. 592.

⁸⁵ SLOVENSKO. § 127 odst. 12 z. č. 300/2005 Z. z. *trestný zákon*. In: Zbierka zákonů Slovenskej republiky.

v § 273 odst. 2 písm. b) TrZ. obecně Pouze stanoví, že způsobí předmětným jednáním smrt.

Ve srovnání s českou trestněprávní úpravou se liší i výše způsobených škod, přičemž škody je ve slovenské právní úpravě vyšší. Slovenský trestní zákon „značnou škodu“ definuje v § 125 trestního zákona částkou nejméně 250 000 Euro. V českém trestním zákoně je hranice značné škody definována v § 138 trestního zákona a její výše je nejméně 1 000 000 Kč, což je výrazně méně.

V kontextu výše trestních sazeb, lze obecně říci, že česká právní úprava je citelně přísnější, než slovenská právní úprava.

Pro přehlednost a lepší orientaci autor vypracoval komparační tabulku.

Tabulka 1 – Komparační rozdíly trestněprávních úprav trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti v ČR a na Slovensku⁸⁶

	Česká trestněprávní úprava	Slovenská trestněprávní úprava
Základní skutková podstata (§ 273 odst.1 tr. zákoníku a § 285 odst. 1 tr. zákona) objektivní stránka	shoda	shoda ⁸⁷
Výše trestní sazby trestu odnětí svobody	až na 2 léta	až na 1 rok
1. kvalifikovaná skutková podstata (§ 273 odst. 2 tr. zákoníku a § 285 odst. 2 tr. zákona) objektivní stránka	shoda	shoda ⁸⁸

⁸⁶ Tab. 1.: *Komparační rozdíly trestněprávních úprav trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti v ČR a na Slovensku*. Zdroj vlastní

⁸⁷ Rozdíl je pouze v legislativní technice - § 285 trestného zákona využívá legislativní zkratku „všeobecné ohrozenie“ zakotvenou v § 284 trestného zákona

⁸⁸ Rozdíl opět pouze v legislativní technice – znaky explicitně uvedené ve skutkové podstatě § 273 odst. 2 písm. a) až c) trestního zákoníku odpovídají zcela výkladovému ustanovení v § 138 písm. h) trestného zákona.

Výše trestní sazby trestu odnětí svobody	až na 2 léta	6 měsíců až 3 roky
2. kvalifikovaná skutková podstata (§ 273 odst.3 tr. zákoníku a § 285 odst. 3 tr. zákona) Objektivní stránka	shoda ve znacích způsobení těžké újmy na zdraví nebo způsobení smrti, avšak rozdíl ve výši způsobené škody: -způsobení <i>škody velkého rozsahu</i> (tj. nejméně 10 000 000 Kč dle § 138 tr. zákoníku)	shoda ve znacích způsobení těžké újmy na zdraví nebo způsobení smrti, avšak rozdíl ve výši způsobené škody: -způsobení <i>značné škody</i> (tj. nejméně 250 000 Eur ⁸⁹ dle § 125 trestného zákona)
Výše trestní sazby trestu odnětí svobody	2 až 8 let	2 až 5 let
3. Kvalifikovaná skutková podstata (§ 273 odst. 4 tr. zákoníku a § 285 odst. 4 tr. zákona) objektivní stránka	Způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt ⁹⁰	Spáchá čin uvedený v odstavci 1 a způsobí tím těžkou újmu na zdraví více osob nebo smrt více osob
Výše trestní sazby trestu odnětí svobody	3 až 10 let	4 až 10 let

6.2 Ohrozenie pod vplyvom návykovej látky podle § 289 trestného zákona

Tento trestný čin je zařazen ve druhé části trestního zákona, konkrétně v šesté hlavě, která upravuje trestné činy obecně nebezpečné a trestné činy proti životnímu prostředí.

„(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

⁸⁹ Tj. cca 6.205.000 Kč (dle kurzu EUR-Kč dle ČNB ze dne 20. 6. 2025).

⁹⁰ § 273 odst. 2 písm. b) TrZ: „Spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona“.

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.

(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. “⁹¹

Vzájemným porovnaním skutkových podstat trestných činů byly zjištěny rozdíly v konstrukci a formulaci skutkových podstat. Slovenská právní úprava pracuje se dvěma základními skutkovými podstatami, zatímco česká právní úprava pouze s jedinou. Právě v této úpravě lze nalézt výrazný rozdíl. V § 289 odst. 2, se zákonodárce zabývá možností odmítnutí podrobení se vyšetření na zjištění návykové látky, která se vykonává za pomoci dechové zkoušky nebo orientačním testovacím přístrojem nebo se odmítne podrobiť lékařskému vyšetření, zda není ovlivněn návykovou látkou. Za tento trestný čin pachatelé hrozí až jeden rok odnětí svobody. Česká trestněprávní úprava se tímto jednáním vůbec nezabývá. V případě, že se řidič v České republice odmítne na

⁹¹ ČENTÉŠ, Jozef a kol. *Trestný zákon. Velký komentár. 3. aktualizované vydanie*: Bratislava, Eurokódex, 2016, s. 598.

výzvu příslušníků PČR podrobit vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, dopouští se pouze přestupku na úseku silniční dopravy, přičemž toto jednání projednává správní orgán a pachateli hrozí pokuta až 75 000 Kč a zákaz činnosti v délce až 3 let.

V základních a kvalifikovaných skutkových podstatách § 289 trestného zákona není uveden trest zákazu činnosti, jako tomu je v české trestněprávní úpravě. Trest zákazu činnosti spojený s ohrožením pod vlivem návykové látky ve slovenské trestněprávní úpravě řeší § 61 odst. 2, odst. 3 a odst. 5 písm. a) trestného zákona. Ačkoli slovenský trestný zákon explicitně neuvádí možnost uložení trestu zákazu činnosti v předmětném ustanovení obsahující skutkovou podstatu, tento trest je možno pachateli uložit podle obecného ustanovení § 61 odst. 2 trestného zákona. Slovenský zákonodárce rovněž pamatoval na specifika trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky, když do citovaného ustanovení zapracoval jednak zpřísnující pravidlo, na jehož základě pachatelům tohoto trestného činu stanoví trest zákazu činnosti v horní polovině jeho sazby, která činí 1 – 10 let, a dále pak zásadu, kterou je možno nazvat „třikrát a dost“⁹², vedoucí k doživotnímu zákazu činnosti⁹³.

V případě výše trestů je česká a slovenská právní úprava, ve vztahu k základním skutkovým podstatám ekvivalentní. Rozdíl však je patrný u kvalifikované skutkové podstaty podle § 274 odst. 2 trestního zákoníku a paragrafu 289 odst. 3 trestného zákona, kdy česká právní úprava je z hlediska trestů přísnější.

Pro přehlednost a lepší orientaci autor vypracoval komparační tabulku.

⁹² SLOVÁK, Lubomír; ŠUŠOTA, Ján: *Trest zákazu činnosti na doživotí – áno, či nie?:* 2024. pravnelisty.sk [online]. 02. 02. 2024 [cit. 18. 06. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://www.pravnelisty.sk/clanky/a1353-trest-zakazu-cinnosti-na-dozivotie-ano-ci-nie>>.

⁹³ SLOVENSKO. § 61 odst. 2, 3, 5 písm. a) z. č. 300/2005 Z. z. *trestný zákon*. In: Zbierka zákonů Slovenskej republiky.

Tabulka 2 – Komparační rozdíly trestněprávních úprav trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky v ČR a na Slovensku⁹⁴

	Česká trestněprávní úprava	Slovenská trestněprávní úprava
1. základní skutková podstata [§ 274 odst.1 tr. zákoníku a § 289 odst. 1 tr. zákona] objektivní stránka	shoda	shoda
Výše trestní sazby trestu odnětí svobody	až na 1 rok	až na 1 rok
2. základní skutková podstata [§ 289 odst. 2 tr. zákona] objektivní stránka	není český ekvivalent	Odmítne se podrobit vyšetření na zjištění návykové látky, které se vykonává dechovou zkouškou nebo orientačním testem, anebo se odmítne podrobit lékařskému vyšetření odběrem a vyšetřením krve nebo jiného biologického materiálu, zda není ovlivněn návykovou látkou, pokud vyšetření nebylo spojené s nebezpečím pro jeho zdraví.
Výše trestní sazby trestu odnětí svobody		až na 1 rok
1. Kvalifikovaná skutková podstata [§ 274 odst. 2 písm. a) až c) a § 289 odst. 3 písm. a) až c) tr. zákona] objektivní stránka	částečná shoda znaků skutkové podstaty rozdíly: 1. způsobení havárie, dopravní nebo jiné nehody 2. spáchá při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek 3. zpětnost (v uplynulých 2 letech odsouzen, propuštěn z trestu odnětí svobody)	částečná shoda znaků skutkové podstaty rozdíly: 1. není ekvivalentní úprava, pokud jde o způsobení nehody 2. ekvivalentní úprava je obsažena v samostatném odstavci - viz níže 3. zpětnost – širší pojetí oproti české úpravě (v uplynulých 2 letech odsouzen, propuštěn z trestu odnětí svobody nebo <i>potrestán</i>)
Výše trestní sazby trestu odnětí svobody	6 měsíců až 3 léta	až na 2 roky

⁹⁴ Tab. 2.: Komparační rozdíly trestněprávních úprav trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky v ČR a na Slovensku. Zdroj vlastní

2. kvalifikovaná skutková podstata [§ 274 odst. 2 písm. b) a § 289 odst. 4 tr. zákona] objektivní stránka	shoda	shoda ⁹⁵
Výše trestní sazby trestu odnětí svobody	6 měsíců až 3 léta	až na 2 roky až 5 let

⁹⁵ Toliko legislativně technický rozdíl, kdy slovenská trestněprávní úprava obsahuje všechny znaky kvalifikované skutkové podstaty v odstavci 4, zatímco česká pracuje s odkazem na dikci základní skutkové podstaty (formulace „spáchá-li takový čin“).

Závěr

Silniční doprava představuje nejfrekventovanější formu pozemní dopravy, která je nedílnou součástí každodenního života společnosti a zásadním způsobem ovlivňuje chod moderního státu. Vzhledem k širokému rozšíření motorových dopravních prostředků v současné době, jejich dostupnosti, z toho vyplývající vysoké hustotě provozu na pozemních komunikacích a rovněž vzhledem k různorodosti účastníků dopravního provozu je možno pozemní komunikace považovat za prostředí, ve kterém dochází též k častému porušování právních norem, kdy takové porušování má povahu jak přestupkovou, tak bohužel často i povahu trestněprávní. Tato úvaha je podpořena konkrétními statistickými daty, které měl autor k dispozici. Jde nejenom o statistiky vedené Policií České republiky, ale též o údaje obsažené ve Zprávě o činnosti státního zastupitelství za rok 2023, pokud jde o problematiku trestněprávní. Bylo tak empirickými daty potvrzeno, že silniční doprava představuje oblast, v níž dochází k častému porušování právních povinností, přičemž důsledky jsou mnohdy závažné, zasahující nejenom majetek osob, ale též i jejich zdraví či přímo život.

Pro zmapování a následný rozbor problematiky přikročil autor k dělení této bakalářské práce v obecné rovině na část teoretickou a část praktickou. Teoretická část práce nejprve pojednává o základním pojmosloví, nutném k dostatečné orientaci v dané problematice. Zabývá se dále charakteristikou trestných činů páchaných v silniční dopravě se zaměřením na jejich zákonné znaky. Autor si zde kladl za cíl přehledně vyložit danou problematiku, kdy k ní přistoupil jako k nezbytnému výkladovému základu pro další části této práce. Pro dostatečnou názornost pak autor využil svých zkušeností z případů, kterými se zabíral ve vlastní praxi a teoretické poznatky demonstroval na popisech konkrétních, reálných případů, čímž demonstroval způsoby aplikace teoretických poznatků a právních norem v praxi.

Na základě poznatků a zjištění z této části práce autor konstatuje, že trestné činy spáchané v souvislosti se silniční dopravou představují specifickou a velmi náročnou oblast trestního práva, která klade vysoké nároky na orgány činné v trestním řízení, zejména na policejní orgány. Tyto případy často vyžadují rychlé, ale zároveň velmi přesné a odborně fundované rozhodování již na místě dopravní nehody. Správné právní posouzení konkrétní dopravní situace mnohdy závisí na detailní znalosti zákonných znaků skutkových podstat jednotlivých trestných činů, na přiměřené aplikaci relevantní

judikatury a v neposlední řadě i na schopnosti správně vyhodnotit závěry znaleckých posudků, zejména z oblasti dopravy, zdravotnictví nebo toxikologie.

Na rozdíl od některých forem majetkové kriminality, jejichž skutkové okolnosti bývají jednoznačnější a důkazně přímočařejší, jsou dopravní trestné činy dle názoru autora často provázeny složitými technickými i právními otázkami. Kvalifikace skutku jako např. ublížení na zdraví z nedbalosti, obecné ohrožení nebo ohrožení pod vlivem návykové látky může záviset na velmi úzkých rozdílech ve skutkovém ději, které je třeba důkladně zmapovat a dokumentovat.

Orgány činné v trestním řízení proto musí disponovat nejen právním povědomím, ale i přehledem o odborných poznatcích a schopností mezioborové spolupráce. To z nich činí klíčové aktéry v procesu spravedlivého a zákonného postihu pachatelů trestné činnosti v dopravě a zároveň od nich vyžaduje výrazně vyšší profesní erudici než je vyžadována v případech standardního šetření jednodušších forem kriminality.

Při prověřování a vyšetřování trestných činů však logicky nejde pouze o to, podřídit právnímu rozboru řešenou věc a správně aplikovat právní normy procesněprávní a hmotněprávní, např. subsumpcí pod konkrétní skutkovou podstatu, ale rovněž jde o ryze praktické činnosti policejního orgánu při dokumentování trestného činu na místě. Pro tento typ trestné činnosti je zcela zásadní, aby na místě činu byly důkladně zadokumentovány všechny podstatné okolnosti, neboť na tom záleží další postup v trestním řízení. Pokud by policejní orgán toto zanedbal, nebylo by možné taková případná pochybení v dalším řízení zhojit. Autor proto do praktické části zahrnul podrobné vysvětlení postupu policejního orgánu při prověřování dopravní nehody, která byla způsobena pod vlivem alkoholu a návykových látek, při které pachatel zemřel, přičemž tato praktická část mu posloužila k utřídění vlastních poznatků a k hlubšímu zamyšlení se nad konkrétními postupy. Rozebral proto jednotlivé metody zaměřování dopravních nehod. Zvláštní důraz však kladl na relativně nově zavedený moderní způsob zaměřování, prováděný pomocí RTK GNSS stanice a dronu. Je zřejmé, že vysoká praktičnost tohoto způsobu zaměřování je metodou, která se v praxi rychle prosazuje a lze říci, že jí při těchto činnostech „patří budoucnost“. Nelze totiž přehlédnout, že přináší velmi výrazná pozitiva spočívající v urychlení dokumentování místa činu, velké množství využitelných dat a vysokou přesnost měření oproti metodám tradičním. Z toho plyne, že i práce soudních znalců při vyhotovování soudně znaleckých

posudků je významným způsobem ulehčena a tedy že výstup z předmětného moderního způsobu zaměřování je stěžejním a bezrozporným podkladem pro rozhodnutí v dané věci, je-li provedeno odborně.

Přestože česká právní úprava je dlouhodobě formována požadavky praxe a procházela revizí při rekodifikaci trestního zákoníku týmem prof. Šámala, považoval autor za přínosné zjistit, jak je na vybrané otázky nahlíženo v zahraničí. Pro jazykovou blízkost a především pro stejné výchozí právní i faktické podmínky vyplývající ze sdílení stejného státu zvolil srovnání některých částí právní úpravy české a slovenské. Srovnal proto skutkové podstaty dvou trestných činů, které jsou velmi často páčány v souvislosti se silniční dopravou – trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 TrZ a přečin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TrZ s odpovídající právní úpravou trestného zákona Slovenské republiky. Přestože jsou si právní úpravy obou států velmi blízké, zjistil při komparaci právních úprav obsahové i systémové odlišnosti, byť převážně legislativně technické povahy. Po provedené komparaci autor shledal slovenskou právní úpravu trestního postihu odmítání podrobení se testu na návykové látky jako velmi inspirativní, jak je uvedeno dále.

Celkově autor shledal, že právní úprava trestných činů v dopravě v České republice poskytuje dostatečný rámec pro postih těch nejzávažnějších případů protiprávního jednání, nicméně existují určité oblasti, které by si zasloužily legislativní nebo výkladové upřesnění.

Skutková podstata přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TrZ by měla být dle názoru autora po vzoru slovenské trestněprávní úpravy doplněna o ekvivalent skutkové podstaty podle § 289 odst. 2 slovenského trestného zákona, umožňující trestněprávní postih odmítnutí vyšetření na přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky v těle pachatele. Pokud by odmítnutí vyšetření na zjištění, zda je řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, bylo trestným činem, byl by podle názoru autora výrazně posílen prvek generální prevence, tj., mohla by tato skutečnost působit na veřejnost více výchovně a preventivně, neboť by pachateli byl zároveň s trestem tento skutek zapsán i v Rejstříku trestů, což by mělo svůj dopad především ve vztahu ke státním zaměstnancům a zaměstnancům územních samosprávných celků. Vedle posílení generální prevence by se zapracováním takové skutkové podstaty mohlo pozitivně promítnout i do oblasti prevence individuální, tj. pro předcházení dalšího porušování právních předpisů týmž pachatelem. V praxi se totiž též nezřídká stává,

že řidič, který se odmítne podrobit vyšetření na zjištění alkoholu nebo jiné návykové látky, se aktivně vyhýbá doručení rozhodnutí správního orgánu o uloženém trestu zákazu činnosti. V případě, že rozhodnutí není řádně doručeno a řidič dále řídí a je při tomto přistižen, dopouští se opět pouze přestupku. Možnosti správních orgánů vypořádat se s takovými pachateli jsou omezené i z hlediska uložení možných zákonných sankcí. Orgány činné v trestním řízení totiž mají k dispozici nepoměrně širší možnosti postihu takových osob. Na základě provedeného rozboru by proto autor doporučil při úvahách *de lege ferenda* reflektovat v tomto ohledu slovenskou právní úpravu.

Závěrem autor hodnotí, že se mu při sepisu této práce podařilo dosáhnout cílů vytčených při zadání práce, kdy přínosem této práce pro něho osobně bylo utřídění a promyšlení teoretických poznatků a kritické zamyšlení se nad stávajícími pracovními postupy a nad konstrukcí právní úpravy. Při sepisu této práce pro autora představoval výzvu objektivní nedostatek literárních zdrojů, které by pokrývaly technické aspekty zaměřování dopravních nehod a praktické postupy policistů na místě činu. Tomuto se však autor snažil čelit vlastními zkušenostmi a poznatky ze své praxe.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. HLAVÁČEK, Jan; PROTIVINSKÝ Miroslav. *Praktická kriminalistika*. Praha: Kriminalistický ústav Praha Policie České republiky, 2006, 240 s. bez ISBN.
2. ČENTÉŠ, Jozef. *Trestný zákon: veľký komentár*. 3. aktualizované vydanie. Bratislava: Eurokodex, 2016. 959 s. ISBN 978-80-8155-066-9.
3. CHMELÍK, Jan. *Ohledání místa činu*. Praha: PČR Úřad vyšetřování pro Českou republiku, Ministerstvo vnitra, odbor personální práce a vzdělávání, 1999, 88 s. bez ISBN.
4. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
5. CHMELÍK, Jan; NOVOTNÝ, František a STOČESOVÁ, Simona. *Trestní právo hmotné: obecná část*. Právnícké učebnice. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o, 2016. 311 s. ISBN 978-80-7380-583-8.
6. CHMELÍK, Jan. *Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady*. Vysokoškolské učebnice. Praha: Linde, 2010. 367 s. ISBN 978-80-7201-820-8.
7. JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. aktualizované vydání. Student. Praha: Leges, 2022. 1040 s. ISBN 978-80-7502-576-0.
8. JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo procesní*. 7. aktualizované a doplněné vydání podle stavu k 1.9. 2023. Student. Praha: Leges, 2023. 956 s. ISBN 978-80-7502-687-3.
9. JELÍNEK, Jiří. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou: podle stavu k 1.9.2022*. 9. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2022. 1424 s. ISBN 978-80-7502-637-8.

10. KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. aktualizované vydání podle stavu k 1. 10. 2018. Praha: Leges, 2018. 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
11. KUČHTA, Josef. *Kurs trestního práva: trestní právo hmotné: zvláštní část*. Právnícké učebnice. V Praze: C.H. Beck, 2009. 656 s. ISBN 978-80-7400-047-8.
12. KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. Vydavatel: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ve spolupráci s Vyšší policejní školou MV v Jihlavě 2011. Tisk Vyšší policejní škola MV v Brně. Čj. MV-50082-1/VO-2011, 2011. 141 s. bez ISBN.
13. MUSIL, Jan; KONRÁD, Zdeněk a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika*. Beckovy mezioborové učebnice. V Praze: C.H. Beck, 2001. 512 s. ISBN 80-7179-362-0.
14. NĚMEC, Miroslav. *Kriminalistická taktika pro policisty*. Praha: Eurounion, 2004. 328 s. ISBN 80-7317-036-1.
15. NOVOTNÝ, František a SOUČEK, Josef. *Trestní právo procesní*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 410 s. ISBN 978-80-7380-237-0.
16. PORADA, Viktor. *Kriminalistika: technické, forenzní a kybernetické aspekty*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o, 2016. 1118 s. ISBN 978-80-7380-589-0.
17. STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika*. Vysokoškolské učebnice. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006. 310 s. ISBN 80-86898-66-0.
18. STRAUS, Jiří. *Kriminalistická taktika*. Vysokoškolské učebnice. Plzeň: Aleš Čeněk, 2005. 278 s. ISBN 80-86898-40-7.

19. ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. 1204 s. ISBN 978-80-7598-764-8.
20. ŠČERBA, Filip. *Trestní zákoník: komentář*. Svazek 1, § 1 až 204. Beckova edice komentované zákony. V Praze: C.H. Beck, 2020. 3331 s. ISBN 978-80-7400-807-8.
21. ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník II: komentář*. 2. vyd. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2012. 2150 s. ISBN 978-80-7400-428-5.
22. VETEŠNÍK, Pavel; JEMELKA, Luboš; POTĚŠIL, Lukáš; VETEŠNÍKOVÁ, Eva; ADAMEOVÁ, Zuzana et al. *Dopravní právo*. Praktická knihovna. V Praze: C.H. Beck, 2016. 836 s. ISBN 978-80-7400-409-4.

Odborné články

1. SLOVÁK, Lubomír; ŠUŠOTA, Ján: *Trest zákazu činnosti na doživotí – áno, či nie?*: 2024. pravnelisty.sk [online]. 02. 02. 2024 [cit. 18. 06. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://www.pravnelisty.sk/clanky/a1353-trest-zakazu-cinnosti-na-dozivotie-ano-ci-nie>>.

Elektronické zdroje

1. STRÍŽ, Igor: *Zpráva o činnosti Státního zastupitelství za rok 2023*: Brno. Nejvyšší státní zastupitelství, 2024. verejnazaloba.cz [online]. 24. 06. 2024 [cit. 02. 01. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2024/06/Zpr%C3%A1va-o-%C4%8Dinnosti-SZ-za-rok-2023.pdf>>.
2. STRÍŽ, Igor: *Zpráva o činnosti Státního zastupitelství za rok 2023. Tabulková část I*: Brno. Nejvyšší státní zastupitelství, 2024. verejnazaloba.cz [online]. 24. 06. 2024 [cit. 02. 01. 2025]. Dostupné z WWW: <https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2024/06/Zo%C4%8C_tabulkov%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st-I.pdf>.

3. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE: *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2023*: Praha. Policejní prezidium České republiky, 2024. policie.gov.cz/policie-cr.aspx[online]. 04. 01. 2024 [cit. 02. 01. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://policie.gov.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>>.

Judikatura

1. ČESKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu [ze dne 21. 10. 2020]. sp. zn. Tpjn 300/2020. [Sbirka.nsoud.cz](https://sbirka.nsoud.cz) [online]. 21. 10. 2020 [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW:<<https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/5718/>>.
2. ČESKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu[ze dne 20. 10. 2004]. sp. zn. 5 Tdo 1173/2004. [Aspi.cz](https://www.aspi.cz) [online]. 20. 10. 2004 [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://www.aspi.cz/products/lawText/4/26592/1/2>>.
3. ČESKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu [ze dne 10. 06. 2020]. sp. zn. 11 Tdo 550/2020. [Sbirka.nsoud.cz](https://sbirka.nsoud.cz) [online]. 10. 06. 2020 [cit. 15. 06. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://sbirka.nsoud.cz/export/sbirky/?collectionIds=4317>>.
4. ČESKOSLOVENSKO. MĚSTSKÝ SOUD. Rozsudek Městského soudu v Praze [ze dne 09. 04. 1969]. sp. zn. 3 To 102/1969. [Sbirka.nsoud.cz](https://sbirka.nsoud.cz) [online]. 09. 04. 1969 [cit. 15. 06. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://eslp.nsoud.cz/export/sbirky/?collectionIds=9379>>.
5. ČESKOSLOVENSKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. Usnesení Nejvyššího soudu [ze dne 18. 01. 1982]. sp. zn. 7 To 55/1981. [Sbirka.nsoud.cz](https://sbirka.nsoud.cz) [online]. 18. 01. 1982 [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/11134/>>.
6. ČESKOSLOVENSKO. NEJVYŠŠÍ SOUD. Rozhodnutí Nejvyššího soudu [ze dne 28. 07. 1963]. sp. zn. 1 Tz 36/1963. [Sbirka.nsoud.cz](https://sbirka.nsoud.cz) [online]. 28. 07. 1963 [cit. 25. 05. 2025]. Dostupné z WWW: <<https://sbirka.nsoud.cz/sbirka/8475/>>.

Právní předpisy

1. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
2. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
3. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
4. ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
5. SLOVENSKO. Zákon č. 300/2005 Z. z., Trestný zákon.

Ostatní zdroje

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

- Interní databáze Policie České republiky
- Interní prezentace Policie České republiky: SMOTLACHA, Ondřej, *Dokumentace dopravních nehod fotogrammetricky*: Praha, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, 2022. 21s.
- Interní prezentace Policie České republiky: SMOTLACHA, Ondřej, *Kurz pro DI Fotogrammetrie*: Praha, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, 2022, 30 s.

Seznam zkratek

GNSS – Global Network Satellite System

GPS – Global Positioning System

GSM – Groupe Spécial Mobile

MDA – Methylenedioxyamfetamin

MDMA – Methylenedioxymethamfetamin

OPL – Omamná a psychotropní látka

RTK – Real time kinematic

THC – Tetrahydrokanabinol

TrZ – Trestní zákoník

VBM – Výchozí bod měření

WGS84 – World Geodetic System 1984

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Statistika Nejvyššího státního zastupitelství – Přehled o vyřízených věcech a stíhaných a podezřelých osobách (za vybrané paragrafy)

Obrázek č. 2 – Dron DJI Mavic 2

Obrázek č. 3 – RTK GNSS stanice Stonex S900 a vlíčovací bod

Obrázek č. 4 – Podklad pro plánec místa dopravní nehody, vytvořený vícesnímkovou fotogrammetrií

Obrázek č. 5 – Plánek místa dopravní nehody

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Komparační rozdíly trestněprávních úprav trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti v ČR a na Slovensku

Tabulka 2 – Komparační rozdíly trestněprávních úprav trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky v ČR a na Slovensku