

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PRÁVNÍ KVALIFIKACE NÁSLEDKŮ
DOPRAVNÍCH NEHOD SE ZRANĚNÍM
OSOB V PRAXI POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY**

Autor práce: Vojtěch Doucha, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Jan Faltus

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2026

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Vojtěch Doucha, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Právní kvalifikace následků dopravních nehod se zraněním osob v praxi Policie České republiky

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Legal Qualification of the Consequences of Road Traffic Accidents in the Practice of the Police of the Czech Republic

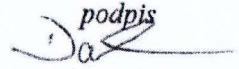
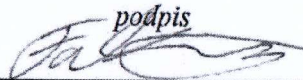
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): Mgr. Jan Faltus

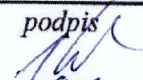
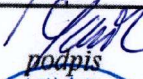
Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): leden 2026

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnotit aplikační praxi při právní kvalifikaci ublížení na zdraví a těžkého ublížení na zdraví podle § 145–147 trestního zákoníku v kontextu silničního provozu a na základě vybraných soudních rozhodnutí identifikovat nejčastější problematické okruhy této kvalifikace. Prvním vedlejším cílem je posoudit vybranou judikaturu soudů České republiky týkající se dopravních nehod se zraněním osob a poukázat na rozdíly v právním posouzení následků na zdraví poškozených. Druhým vedlejším cílem je prostřednictvím rozhovorů s příslušníky Policie ČR identifikovat problémy v praxi při prvotním stanovování právní kvalifikace v přípravném řízení. Třetím vedlejším cílem je navrhnout praktická doporučení pro orgány činné v trestním řízení, zejména pro Policii ČR, směřující ke správné a jednotné právní kvalifikaci ublížení na zdraví v silničním provozu.

Student: Vojtěch Doucha, DiS	<i>datum</i> 07.01.2026	<i>podpis</i> 
Vedoucí práce: Mgr. Jan Faltus	<i>datum</i> 7.1.2026	<i>podpis</i> 

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	<i>datum</i> 12.1.2026	<i>podpis</i> 
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	<i>datum</i> 14.1.2026	<i>podpis</i> 
Rector: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	<i>datum</i> 19.1.2026	<i>podpis</i> 



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 Mgr. Janu Faltusovi za cenné rady,
připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá problematikou právní kvalifikace následků dopravních nehod se zraněním osob v aplikační praxi Policie České republiky. Cílem práce je analyzovat trestné činy proti zdraví související se silničním provozem, identifikovat problematické aspekty při posuzování intenzity újmy na zdraví a forem zavinění a zhodnotit význam znaleckého dokazování při rozhodování orgánů činných v trestním řízení. Teoretická část práce se zaměřuje na vymezení pojmu dopravní nehoda, právní rámec odpovědnosti za dopravní nehody, rozlišení přestupkové a trestní odpovědnosti a charakteristiku vybraných trestných činů proti životu a zdraví. Součástí teoretické části je také charakteristika postupu Policie České republiky při šetření dopravních nehod a význam přípravného řízení a znaleckého dokazování. Praktická část je založena na analýze vybraných rozhodnutí Nejvyššího soudu a na polostrukturovaných rozhovorech s příslušníky Policie České republiky. Výsledky práce poukazují na význam individuálního posuzování každého případu, klíčovou roli příčinné souvislosti a znaleckých posudků při právní kvalifikaci skutků a na potřebu metodického sjednocování aplikační praxe. Práce přispívá k hlubšímu porozumění problematice právního posuzování dopravních nehod se zraněním osob a formuluje doporučení pro zkvalitnění rozhodovací činnosti orgánů činných v trestním řízení.

Klíčová slova:

Dopravní nehoda; právní kvalifikace; újma na zdraví; těžká újma na zdraví; trestný čin; Policie České republiky; přípravné řízení; znalecký posudek; zavinění; trestní odpovědnost.

ABSTRACT

This bachelor's thesis deals with the issue of legal qualification of consequences arising from traffic accidents involving personal injuries in the practice of the Police of the Czech Republic. The aim of the thesis is to analyse criminal offences against health related to road traffic, identify problematic aspects in assessing the severity of bodily harm and forms of culpability, and evaluate the importance of expert evidence in the decision-making process of criminal justice authorities. The theoretical part focuses on the definition of a traffic accident, the legal framework of liability for traffic accidents, the distinction between administrative and criminal liability, and the characteristics of selected criminal offences against life and health. It also describes the procedures of the Police of the Czech Republic in investigating traffic accidents, as well as the significance of pre-trial proceedings and expert evidence. The practical part is based on the analysis of selected decisions of the Supreme Court and on semi-structured interviews conducted with members of the Police of the Czech Republic. The findings highlight the importance of individual assessment of each case, the crucial role of causation and expert opinions in legal qualification, and the need for greater methodological consistency in legal practice. The thesis contributes to a deeper understanding of the legal assessment of traffic accidents involving personal injuries and provides recommendations for improving the decision-making process of criminal justice authorities.

Key words:

Traffic accident; legal qualification; bodily harm; serious bodily injury; criminal offence; Police of the Czech Republic; pre-trial proceedings; expert opinion; culpability; criminal liability.

Obsah

Úvod	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Teoretická východiska	11
2.1 Vymezení pojmu silniční dopravní nehoda	11
2.1.1 Základní znaky silničních dopravních nehod	13
2.2 Bezpečnost silničního provozu	14
2.3 Klasifikace silničních dopravních nehod	15
2.4 Příčiny a následky silničních dopravních nehod	16
2.5 Právní kvalifikace silničních dopravních nehod	18
2.5.1 Dopravní nehoda jako přestupek	19
2.5.2 Dopravní nehoda jako trestný čin	20
2.5.3 Trestný čin těžkého ublížení na zdraví podle § 145 TZ	23
2.6 Povinnosti účastníků dopravní nehody	24
2.7 Šetření dopravních nehod	25
2.8 Přípravné řízení	27
3 Praktická část	30
3.1 Analýza soudních rozhodnutí	30
3.2 Metodika výzkumu	31
3.3 Výzkumný nástroj	31
3.4 Organizace sběru dat	32
3.5 Zpracování a analýza dat	32
3.6 Soudní rozhodnutí a jejich analýza	33
3.6.1 Posuzování intenzity újmy na zdraví	38
3.6.2 Posuzování zavinění a hranice nedbalosti	39
3.6.3 Srovnávací shrnutí a závěry	39
3.7 Výsledky rozhovorů s příslušníky Policie ČR	41
3.7.1 Rozhovor 1 – Příslušník dopravní služby, okresní oddělení	41
3.7.2 Rozhovor 2 – Příslušník kriminální policie a vyšetřování	42
3.7.3 Rozhovor 3 – Příslušník dopravní služby, krajské oddělení	43
Závěr	45
Seznam použitých zdrojů	47

Seznam zkratek.....	49
---------------------	----

Úvod

Dopravní nehody se zraněním osob představují závažný společenský problém, který se dotýká především oblasti bezpečnosti silničního provozu, ale také trestněprávní a přestupkové odpovědnosti jejich účastníků. Každoročně dochází na pozemních komunikacích České republiky k vysokému počtu dopravních nehod, jejichž následkem jsou újmy na zdraví či životě osob, případně značné majetkové škody. Tyto události vyžadují odborné, rychlé a především správné právní posouzení, neboť právě právní kvalifikace následků dopravní nehody má zásadní vliv na další průběh řízení i na postavení jednotlivých účastníků.

Hlavní roli při objasňování dopravních nehod se zraněním osob sehrává PČR, která je zpravidla prvním orgánem veřejné moci zasahujícím na místě události. Policisté provádějí úkony směřující k zajištění stop, dokumentaci skutkového stavu a k předběžnému právnímu posouzení jednání účastníků nehody. Právě v této fázi dochází k rozhodování, zda bude událost posuzována jako přestupek, nebo jako trestný čin, přičemž nesprávná právní kvalifikace může mít závažné procesní i hmotněprávní důsledky.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat právní kvalifikaci následků dopravních nehod se zraněním osob v praxi PČR a poukázat na problematické aspekty, které se při této činnosti vyskytují. Práce se zaměřuje na vymezení pojmu dopravní nehoda, právní rámec odpovědnosti za dopravní nehody a rozlišení přestupkového a trestněprávního postihu, zejména s ohledem na povahu a závažnost vzniklé újmy na zdraví.

Bakalářská práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Teoretická část se věnuje vymezení základních pojmů, právní úpravě dopravních nehod a charakteristice skutkových podstat nejčastějších trestných činů souvisejících s dopravními nehodami se zraněním osob. Praktická část je zaměřena na analýzu vybraných případů z policejní praxe, jejich právní posouzení a zhodnocení postupu PČR při řešení těchto událostí. Na základě získaných poznatků jsou v závěru práce formulována doporučení směřující ke zkvalitnění aplikační praxe.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analyzovat problematiku trestných činů proti zdraví v souvislosti se silničním provozem se zaměřením na proces právní kvalifikace následků dopravních nehod se zraněním osob. Práce si klade za cíl identifikovat nejčastější problematické aspekty při posuzování intenzity újmy na zdraví a formy zavinění v aplikační praxi orgánů činných v trestním řízení, zejména v přípravném řízení.

Vedlejším cílem práce je poukázat na roli znaleckého dokazování v trestním řízení o dopravních nehodách a zhodnotit jeho význam pro rozhodovací činnost soudů. Současně je cílem práce zachytit praktické zkušenosti příslušníků PČR s právní kvalifikací následků dopravních nehod a naznačit možnosti sjednocení aplikační praxe v této oblasti.

V teoretické části práce je využita metoda literární rešerše, jejímž prostřednictvím jsou analyzovány odborné právní publikace, komentáře k trestnímu zákoníku, odborné články a relevantní judikatura českých soudů. Dále jsou využity platné právní předpisy, zejména zejména zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů (dále jen „TZ“) a zákon č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním (trestní řád) ve znění pozdějších předpisů (dále jen „TR“), a související legislativní a elektronické zdroje. Teoretická část se zaměřuje na vymezení trestných činů proti zdraví, jejich právní úpravu v kontextu silničního provozu, problematiku stanovení intenzity újmy na zdraví a posuzování formy zavinění.

Praktická část práce je založena na kvalitativním výzkumu. První část praktického zkoumání spočívá v analýze vybraných soudních rozhodnutí týkajících se dopravních nehod se zraněním osob, přičemž pozornost je věnována zejména způsobu právní kvalifikace skutků, hodnocení zdravotních následků a práci soudů se znaleckými posudky.

Druhá část praktické části vychází z polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky PČR, kteří se podílejí na vyšetřování dopravních nehod. Cílem těchto rozhovorů je zjistit jejich praktické zkušenosti s posuzováním následků dopravních nehod, identifikovat nejčastější problematické situace v přípravném řízení a porovnat teoretická východiska s aplikační praxí. Získaná data budou následně analyzována a syntetizována s cílem formulovat závěry a doporučení směřující ke sjednocení aplikační praxe.

2 Teoretická východiska

Tato kapitola se zabývá vymezením pojmu dopravní nehoda a jeho významem z hlediska právního posuzování událostí v silničním provozu. Pozornost je věnována zejména dopravním nehodám, při nichž dochází ke zranění osob, neboť právě tyto případy představují zvýšený zásah do chráněných společenských hodnot, zejména života a zdraví, a vyžadují důsledné právní hodnocení.

Kapitola se zaměřuje na právní rámec dopravních nehod, především na jejich vymezení v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoSP“), a na související právní předpisy trestního a přestupkového práva. Dále je poukázáno na právní význam dopravní nehody z hlediska odpovědnosti jednotlivých účastníků silničního provozu, míry zavinění a povahy vzniklé újmy na zdraví.

Součástí kapitoly je rovněž stručné vymezení role PČR při řešení dopravních nehod, zejména v souvislosti s prvotním posouzením události, zajištěním důkazů a následnou právní kvalifikací. Vymezení základních pojmů a souvislostí v této kapitole slouží jako teoretické východisko pro další části práce, které se již detailněji zabývají právní kvalifikací následků dopravních nehod se zraněním osob v praxi PČR.

2.1 Vymezení pojmu silniční dopravní nehoda

Pojem dopravní nehoda je legislativně vymezen v ustanovení § 47 odst. 1 ZoSP. Podle tohoto ustanovení se dopravní nehodou rozumí *„událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž došlo k usmrcení nebo zranění osoby, případně ke škodě na majetku, a to v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“* Jak je patrné, za dopravní nehodu lze považovat pouze takovou událost, u níž jsou současně naplněny všechny znaky uvedené v citovaném ustanovení.¹

V praxi se lze setkat s celou řadou situací, při nichž dojde k poškození vozidla, zranění či dokonce usmrcení osoby, avšak tyto události nejsou v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Typickým příkladem jsou škody vzniklé při opravě vozidla, během nakládky či

¹ Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z <https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/361?zalozka=text>.

vykládky materiálu, v důsledku pádu stromu, větví nebo stavebních prvků na stojící vozidlo, případně úrazy, které nejsou ovlivněny jednáním jiného účastníka silničního provozu. Tyto události nelze považovat za dopravní nehody ve smyslu ZoSP. Správné rozlišení dopravní nehody od jiné škodní události má zásadní význam zejména z hlediska věcné a funkční příslušnosti policejních orgánů, neboť zatímco šetření dopravních nehod spadá do kompetence dopravního inspektorátu, ostatní škodní události řeší zpravidla obvodní oddělení PČR.²

Odborná literatura vymezuje dopravní nehodu zpravidla jako neúmyslnou a neočekávanou událost v silničním provozu, při níž dochází ke škodlivým následkům na životě, zdraví osob nebo na majetku. Hrib charakterizuje dopravní nehodu jako událost nepředpokládanou, avšak do určité míry předvídatelnou, neboť si řidič na základě svých zkušeností musí být vědom rizika vzniku dopravních nehod, což by mělo ovlivňovat jeho pozornost i způsob jízdy. Na tento názor navazují i další autoři, kteří rozlišují předvídatelnost reálnou a abstraktní. Reálná předvídatelnost spočívá v možnosti očekávat konkrétní nebezpečnou situaci v určitém místě a čase, například při riskantním předjíždění v nepřehledném úseku vozovky. Abstraktní předvídatelnost se vztahuje k obecnému uvědomění si rizika, že při splnění určitých podmínek může ke vzniku dopravní nehody dojít, přičemž významnou roli zde hraje psychická dispozice účastníků silničního provozu a jejich schopnost reagovat na neočekávané situace.³

Z výše uvedeného vyplývá, že silniční dopravní nehoda je neúmyslnou, zpravidla neočekávanou událostí v silničním provozu na pozemních komunikacích, způsobenou provozem dopravních prostředků, která má za následek újmu na životě, zdraví nebo majetku. Pachatelé dopravních nehod jsou osoby různého věku, pohlaví i profesního zaměření, zpravidla bez kriminální minulosti, s rozdílnou mírou řidičských zkušeností.

Při posuzování konkrétní události je nezbytné důsledně vycházet z legální definice obsažené v § 47 odst. 1 ZoSP, neboť obecné vymezení pojmu by mohlo vést k mylnému zahrnutí i takových událostí, které dopravními nehodami ve smyslu právních předpisů nejsou. Každá dopravní nehoda musí vykazovat specifické znaky, mezi něž patří nepředvídatelnost události, její vznik v silničním provozu na pozemních komunikacích, existence škodlivého

² Srov. STRAUS, J., SADÍLEK, Z. a MAŘÍK, O., 2012. Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6, s. 15-20.

³ Srov. HRIB, N., 2010. Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. ISBN 978-80- 7251-325-3, s. 10.

následku na životě, zdraví nebo majetku a přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu. Pokud některý z těchto znaků chybí, nelze danou událost kvalifikovat jako dopravní nehodu.⁴

2.1.1 Základní znaky silničních dopravních nehod

Základní znaky silniční dopravní nehody vycházejí z legální definice pojmu „*dopravní nehoda*“, která je obsažena v ustanovení § 47 odst. 1 ZoSP. Tyto znaky umožňují jednoznačně odlišit dopravní nehodu od jiných škodných událostí a zároveň představují základní kritéria pro její správnou právní kvalifikaci.⁵

Dle Kovalčíkové lze obecně dopravní nehodu charakterizovat jako kolizi jednoho nebo více dopravních prostředků, která je důsledkem dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci přepravy. Riziko je nedílnou součástí dopravy a vyplývá jak z technických a provozních podmínek, tak především z lidského faktoru a interakce jednotlivých účastníků dopravního provozu. Dopravní nehoda tak představuje krajní následek situace, kdy dojde k selhání některého z těchto prvků.⁶

Neočekávanost události

Dále dle Porady et kol. je dopravní nehoda charakteristická svou neočekávaností a náhlostí. Přestože její vznik může být v některých případech předvídatelný, zejména v důsledku riskantního, neopatrného nebo protiprávního jednání účastníků silničního provozu, samotný okamžik vzniku nehody je zpravidla dílem náhody. Významnou roli zde hrají individuální psychické dispozice řidiče, jeho zkušenosti, schopnost včas reagovat na vznikající nebezpečí a přizpůsobit své chování aktuální dopravní situaci. Stejně tak je třeba zohlednit chování ostatních účastníků silničního provozu, jejichž reakce mohou průběh události zásadně ovlivnit.⁷

Událost v silničním provozu

Dalším nezbytným znakem dopravní nehody je skutečnost, že k ní musí dojít v prostředí, kde platí pravidla silničního provozu v plném rozsahu. Jedná se zejména o dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace ve smyslu zákona o silničním provozu. Pokud k obdobné události dojde mimo tyto prostory, například na lesních nebo polních cestách, na

⁴ Srov. CHMELÍK, J., 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 22-26.

⁵ Srov. PORADA, V. 2000. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde. ISBN 80-7201-212-6, s. 152.

⁶ Srov. KOVALČÍKOVÁ, D. 2011. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6, s. 298-302.

⁷ Tamtéž

zahradě, v průmyslovém areálu, tovární hale či na uzavřeném soukromém pozemku, nelze takovou událost považovat za dopravní nehodu. Rozhodující je tedy místo vzniku události a právní režim, který se na daný prostor vztahuje.⁸

Způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku

Neoddělitelným znakem každé dopravní nehody je vznik škodlivého následku, a to buď na životě nebo zdraví osob, případně na majetku. Tato škoda musí být v přímé příčinné souvislosti s nehodovou událostí. V případě, že při události ke vzniku žádné škody nedojde, nelze o dopravní nehodě hovořit, a to ani tehdy, pokud bylo jednání účastníků silničního provozu v rozporu s právními předpisy. Existence škodlivého následku je proto hlavním kritériem pro naplnění zákonné definice dopravní nehody.⁹

Přímá souvislost s provozem vozidla v pohybu

Posledním základním znakem silniční dopravní nehody je přímá souvislost s provozem vozidla, které se pohybuje po pozemní komunikaci. Není přitom rozhodující, zda se jedná o vozidlo motorové, nemotorové či kolejové, například tramvaj, ani zda bylo vozidlo v okamžiku nehody aktivně řízeno řidičem nebo se pohybovalo bez jeho přímého zásahu. Podstatné je, aby škodlivý následek vznikl v přímé souvislosti s pohybem vozidla v rámci silničního provozu. Události, které tuto souvislost postrádají, nelze kvalifikovat jako dopravní nehody ve smyslu zákona.¹⁰

2.2 Bezpečnost silničního provozu

Straus et kol. uvádějí, že bezpečnost v silniční dopravě je do značné míry ovlivněna nejrizikovějším faktorem dopravního systému, kterým je člověk. Právě lidský faktor představuje kritický článek provozu na pozemních komunikacích, neboť schopnosti a chování jednotlivých účastníků silničního provozu nelze považovat za stejně spolehlivé a předvídatelné, jako je tomu u moderních technologií využívaných v současném automobilovém průmyslu. Technická vyspělost vozidel sice významně přispívá ke zvýšení pasivní i aktivní bezpečnosti, avšak nedokáže plně eliminovat rizika vyplývající z lidského pochybení.¹¹

⁸ Tamtéž

⁹ Srov PORADA, V. 2000. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde. ISBN 80-7201-212-6, s. 153.

¹⁰ Tamtéž

¹¹ Srov STRAUS, J., SADÍLEK, Z. a MAŘÍK, O., 2012. Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6, s. 209.

Tuto skutečnost potvrzují také statistické údaje o dopravních nehodách, podle nichž je rozhodující podíl dopravních nehod způsoben právě lidským zaviněním. Za významný ukazatel míry nebezpečnosti patologického chování účastníků silničního provozu lze považovat zejména počet usmrcených osob. Z dostupných dat vyplývá, že nejvyšší počet smrtelných následků je dlouhodobě evidován u dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Ačkoliv je u řidičů nemotorových vozidel a chodců zaznamenán nižší absolutní počet usmrcených osob, jejich společenská škodlivost je vzhledem k celkově nižšímu počtu těchto nehod výrazná, což je v další části práce blíže rozvedeno.¹²

V rámci komplexního přístupu k problematice bezpečnosti silničního provozu je nezbytné věnovat pozornost také činnosti specializovaných expertních a podpůrných institucí, které se na této oblasti aktivně podílejí. Mezi nejvýznamnější patří zejména BESIP a Fond zábrany škod. BESIP je odborným orgánem Ministerstva dopravy a plní roli hlavního koordinačního subjektu a garanta realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. V rámci své činnosti se zaměřuje především na prevenci dopravních nehod prostřednictvím osvětových, vzdělávacích a bezpečnostních kampaní určených jak začínajícím, tak zkušeným řidičům. Fond zábrany škod je zakotven v zákoně č. 30/2024 Sb. a jeho hlavním účelem je poskytování finančních prostředků na podporu aktivit směřujících ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Tyto prostředky jsou využívány zejména na pořízení techniky a vybavení nezbytného pro činnost složek integrovaného záchranného systému, modernizaci a provoz operačních a informačních středisek Hasičského záchranného sboru, jakož i na realizaci preventivních a vzdělávacích kampaní. Financování fondu je zajišťováno prostřednictvím odvodu ve výši nejméně 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.¹³

2.3 Klasifikace silničních dopravních nehod

Pro potřeby statistického vyhodnocování a evidence lze dopravní nehody dále členit podle různých kritérií. Základním hlediskem je rozdělení podle následků dopravní nehody, tedy na nehody s usmrcením osob, s těžkým nebo lehkým zraněním a nehody bez zranění. Dalším kritériem je zavinění dopravní nehody, a to na nehody zaviněné a nezaviněné. Dopravní nehody

¹² Srov. ŠUCHA, M. 2013. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Psyché. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 104-106.

¹³ Srov. KOŠINÁROVÁ, Barbora. Zákon o pozemních komunikacích: komentář. 2. vydání. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7699-031-9, s. 495.

lze dále klasifikovat podle hlavní příčiny jejich vzniku, podle druhu vozidel, která se na nehodě podílela, případně podle místa, kde k dopravní nehodě došlo, například v obci, mimo obec nebo mimo veřejné komunikace. Zohledňuje se rovněž rozsah škody na zdraví a majetku a osoba viníka dopravní nehody, jímž může být řidič motorového vozidla, řidič nemotorového vozidla, chodec, zvíře nebo jiná osoba.¹⁴

Z hlediska základního členění lze dopravní nehody rozdělit podle druhu dopravy a použitého dopravního prostředku. Rozlišují se silniční dopravní nehody, mimořádné události v drážní dopravě, letecké nehody a incidenty a dále nehody na vodních cestách. Toto členění umožňuje systematické posuzování jednotlivých typů nehod, přičemž každý z nich se vyznačuje specifickými příčinami, následky i právním režimem jejich řešení.¹⁵

V souladu s ustanovením § 123 odst. 1 ZoSP vede evidenci dopravních nehod PČR. Tato evidence zahrnuje zejména údaje o účastnících dopravní nehody, o vozidlech, která se na dopravní nehodě podílela, dále údaje o místě a čase jejího vzniku a rovněž informace o příčinách dopravní nehody. Centrální evidenci dopravních nehod spravuje Ministerstvo vnitra České republiky, přičemž statistické přehledy a vyhodnocování nehodovosti zajišťuje Ředitelství služby dopravní policie PČR.¹⁶

2.4 Příčiny a následky silničních dopravních nehod

Silniční dopravní nehody zpravidla nevznikají působením jediné příčiny, ale jsou výsledkem souhry několika faktorů. Základními činiteli, které se na jejich vzniku podílejí, jsou člověk, vozidlo a objektivní podmínky silničního provozu. Právě lidský faktor přitom sehrává podstatnou roli, neboť pravidla silničního provozu stanovují jasné povinnosti, které je povinen dodržovat každý účastník provozu. Porušení těchto pravidel představuje nejčastější a zároveň nejvýznamnější příčinu vzniku silničních dopravních nehod. Pro porušení pravidel silničního provozu je typické, že mu časově předchází samotné nehodové jednání účastníka, které následně vede ke vzniku nehodové události. Typickým příkladem je situace, kdy řidič nepřizpůsobí rychlost jízdy aktuálním povětrnostním podmínkám, například zledovatělé

¹⁴ Srov. PORADA, V. 2000. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde. ISBN 80-7201-212-6, s. 152.

¹⁵ Srov. KOVALČÍKOVÁ, D. 2011. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6, s. 298-300.

¹⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z <https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/361?zalozka=text>.

vozovce. V důsledku takového jednání může dojít k havárii vozidla a ke zranění spolujedoucí osoby, přičemž toto jednání již může naplňovat znaky přestupku, případně trestného činu, v závislosti na závažnosti následků.¹⁷

Chmelík dále uvádí příčiny silničních dopravních nehod, které lze obecně rozdělit do několika základních skupin. Patří mezi ně především chování účastníků dopravní nehody, tedy jejich aktivní jednání či opomenutí. Další významnou skupinou jsou příčiny spočívající v technickém stavu zúčastněných vozidel, zejména v případě závažných technických závad, které mohou bezprostředně ohrozit bezpečnost silničního provozu. Nelze opomenout ani okolnosti vyplývající ze samotné situace v silničním provozu, například nepříznivé povětrnostní podmínky, sníženou viditelnost nebo náhlé změny dopravní situace, které účastník provozu nemůže plně ovlivnit. Další příčiny mohou spočívat také ve stavu pozemních komunikací a jejich příslušenství. Z teoretického hlediska lze vznik silniční dopravní nehody chápat jako důsledek rozporného jednání účastníka silničního provozu. Toto jednání se může projevit nerespektováním pravidel silničního provozu, ale rovněž neplněním povinností orgánů a osob odpovědných za zajištění plynulosti a bezpečnosti dopravy, případně nerespektováním ustálených zvyklostí a nepsaných pravidel, která se v dopravě dlouhodobě vytvářela a jejichž dodržování přispívá k bezpečnému provozu.¹⁸

Dle Bušty et kol. je každá silniční dopravní nehoda tvořena dvěma základními složkami, a to nehodovým jednáním a nehodovou událostí. Nehodovým jednáním se rozumí konkrétní konání nebo opomenutí účastníka silničního provozu, které vedlo ke vzniku dopravní nehody. Toto jednání může mít subjektivní charakter, kdy se jedná o protiprávní jednání účastníka provozu, nebo objektivní charakter, kdy je nehoda způsobena nepředvídatelnou událostí, kterou účastník nemohl ovlivnit ani při zachování náležité opatrnosti.¹⁹

Tyto škody lze označit jako přímé následky dopravních nehod. Vedle nich však existují také následky nepřímé, které se často projevují až s výrazným časovým odstupem. Jedná se zejména o dlouhodobé dopady dopravních nehod na kvalitu života osob, které se staly oběťmi nehody, a jejich blízkých. Návrat těchto osob do běžného života bývá mnohdy velmi obtížný a v některých případech zcela nemožný. Právě z tohoto důvodu působí v České republice od roku

¹⁷ Srov. ŠACHL, J. 2010. Analýza nehod v silničním provozu. V Praze: České vysoké učení technické. ISBN 9788001046388, s. 39.

¹⁸ Srov. CHMELÍK, J., 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 194-196.

¹⁹ Srov. BUŠTA, P.; KNĚŽÍNEK, J. a SEIDL, A. 2011. Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel). Praha: Venice music production. ISBN 978-80-904270-1-3, s. 126.

2004 České sdružení obětí dopravních nehod, které poskytuje odbornou pomoc lidem, jež v důsledku dopravní nehody přišli o blízkou osobu nebo sami utrpěli vážná zranění. K nepřímým následkům silničních dopravních nehod lze dále zařadit také významné ekonomické ztráty, které souvisejí například s náklady na zdravotní péči, odškodněním obětí, dlouhodobou pracovní neschopností nebo trvalým vyřazením osob z pracovního procesu.²⁰

2.5 Právní kvalifikace silničních dopravních nehod

Z právního hlediska je dopravní nehoda nahlížena ze dvou základních aspektů, a to z hlediska občanskoprávního a trestněprávního. Občanskoprávní aspekt spočívá v odpovědnosti za škodu, která v důsledku dopravní nehody vznikla. Za vzniklou škodu odpovídá ten, kdo dopravní nehodu zavinil, a to bez ohledu na skutečnost, zda byla nehoda šetřena Policií České republiky či nikoli. Rozhodující je samotná existence zavinění a vznik škody, nikoli forma či rozsah zásahu orgánů veřejné moci.²¹

Trestněprávní aspekt dopravní nehody se uplatní v případech, kdy je dopravní nehoda způsobena zaviněným subjektivním jednáním fyzické osoby, které je současně porušením právních norem upravujících provoz na pozemních komunikacích. Takové jednání je hodnoceno jako společensky škodlivé a může být v závislosti na jeho závažnosti kvalifikováno buď jako přestupek, nebo jako trestný čin. Právě trestněprávní rovina dopravních nehod je zásadní zejména z hlediska ochrany života, zdraví a majetku účastníků silničního provozu.²²

Porada dále uvádí, že z hlediska formy zavinění platí, že silniční dopravní nehody jsou vždy posuzovány jako delikty nedbalostní. Rozlišení, zda bude konkrétní nedbalostní jednání pachatele kvalifikováno jako přestupek, nebo jako trestný čin, závisí především na následcích dopravní nehody, zejména na míře způsobené újmy na zdraví nebo na životě osob, případně na rozsahu způsobené majetkové škody. V případech, kdy by bylo zjištěno úmyslné jednání pachatele, by se již nejednalo o dopravní nehodu ve smyslu právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích. Takové jednání by nemohlo být posuzováno jako nedbalostní delikt a bylo by nutné je kvalifikovat podle příslušných ustanovení trestního práva, a to v závislosti na konkrétních okolnostech daného případu.²³

²⁰ Srov. CHMELÍK, J., 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 194-195.

²¹ Tamtéž

²² Srov. PORADA, V. 2000. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde. ISBN 80-7201-212-6, s. 154.

²³ Tamtéž

2.5.1 Dopravní nehoda jako přestupek

Přestupek je z hlediska právního řádu považován za společensky méně závažné protiprávní jednání než trestný čin, což vyplývá již z jeho zákonné definice obsažené v § 5 Zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, dále jen ZOP. Podle tohoto ustanovení je „*přestupkem společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně výslovně označen za přestupek a vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin*“. Z uvedené definice je patrné, že hranice mezi přestupkem a trestným činem je dána především mírou společenské škodlivosti a závažností následků protiprávního jednání.²⁴

ZOP dále stanoví, že k odpovědnosti za přestupek zpravidla postačuje zavinění z nedbalosti, nestanoví-li právní předpis výslovně požadavek zavinění úmyslného. Přestupek je spáchán z nedbalosti tehdy, pokud pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zákonem chráněný zájem, avšak bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že k takovému porušení nebo ohrožení nedojde, anebo pokud tuto možnost nevěděl, ačkoliv ji vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl. Tento koncept nedbalosti se v oblasti silničního provozu uplatňuje velmi často.²⁵

ZOP dopravní nehody jako takové blíže nespecifikuje. Jejich právní úprava je obsažena jak již bylo zmíněno v ZoSP. V případě vzniku dopravní nehody zpravidla dochází k porušení některého z ustanovení ZoSP, čímž je naplněna skutková podstata určitého přestupku. Tyto přestupky jsou konkretizovány zejména v ustanovení § 125c odst. 1 ZoSP. Je však nutné zdůraznit, že přestupky vymezené v § 125c odst. 1 ZoSP se, až na dvě výjimky, netýkají výlučně dopravních nehod. Vznik dopravní nehody je totiž zpravidla až následkem protiprávního jednání, kterým byla skutková podstata některého z těchto přestupků naplněna. Samotné porušení povinnosti však automaticky neznamená vznik dopravní nehody. Typickým příkladem je nedání přednosti v jízdě, které nemusí vyústit v dopravní nehodu, ale může vést pouze ke vzniku nebezpečné či kolizní situace bez vzájemného střetu vozidel.²⁶

Výjimku z tohoto obecného pravidla představují ustanovení § 125c odst. 1 písm. h) a písm. i) ZoSP, která se vztahují výhradně na dopravní nehody. První z těchto ustanovení se uplatní v případech, kdy při dopravní nehodě dojde k ublížení na zdraví jiné osoby, druhé pak

²⁴ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Dostupné z [www. https://www.e-sbirka.cz/sb/2016/250?zalozka=text](https://www.e-sbirka.cz/sb/2016/250?zalozka=text).

²⁵ Tamtéž

²⁶ Srov. KOVALČÍKOVÁ, D. 2011. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6, s. 298.

v situacích, kdy účastník dopravní nehody nesplní některou z povinností stanovených v § 47 odst. 2 až 5 ZoSP. Jedná se například o povinnost setrvat na místě dopravní nehody, poskytnout pomoc zraněným osobám nebo oznámit dopravní nehodu Policii České republiky, přičemž typickým příkladem porušení těchto povinností je neoprávněné opuštění místa dopravní nehody.²⁷

2.5.2 Dopravní nehoda jako trestný čin

Dopravní nehoda jako taková není v TZ výslovně definována ani označena jako samostatný trestný čin. Při jejím posuzování je proto nutné vycházet z obecné definice trestného činu, podle níž je trestným činem protiprávní čin, který trestní zákoník označuje za trestný a který vykazuje znaky v něm uvedené. K trestní odpovědnosti je zpravidla vyžadováno úmyslné zavinění, nestanoví-li trestní zákoník výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti. Právě tato výjimka má v oblasti dopravních nehod zásadní význam, neboť trestné činy související s dopravními nehodami jsou typicky delikty nedbalostní.²⁸

Při dopravních nehodách se pachatelé dopouštějí nedbalostních trestných činů, jejichž skutkové podstaty jsou obsaženy v různých hlavách trestního zákoníku. Tyto trestné činy lze z hlediska jejich vztahu k samotnému vzniku dopravní nehody rozdělit do dvou základních skupin.²⁹

První skupinu tvoří trestné činy, u nichž existuje přímá příčinná souvislost mezi nehodovým jednáním pachatele a následkem dopravní nehody. Jedná se zejména o trestné činy proti životu a zdraví, mezi které patří například usmrcení z nedbalosti podle § 143 TZ, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 TZ a ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 TZ. V těchto případech je právě porušení povinností účastníka silničního provozu bezprostřední příčinou závažných následků dopravní nehody.³⁰

Krupka dále uvádí, že druhou skupinu tvoří trestné činy, které se na samotném vzniku dopravní nehody přímo nepodílejí, avšak s dopravní nehodou úzce souvisejí. Tyto tzv.

²⁷ Srov. KOVALČÍKOVÁ, D. 2011. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6, s. 298-302.

²⁸ Srov. KRUPKA, V. 2012. Trestní právo hmotné: obecná část. 2. vyd. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. Praha: Armex. ISBN 978-80-87451-14-4, s. 89.

²⁹ Srov. CHMELÍK, J., 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 195.

³⁰ Srov. KRUPKA, V. 2012. Trestní právo hmotné: obecná část. 2. vyd. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. Praha: Armex. ISBN 978-80-87451-14-4, s. 99-103.

doprovodné trestné činy mohou být spáchány v souvislosti s nehodou, aniž by byly její příčinou. Typickými příklady jsou neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TZ, obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 TZ, ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 TZ nebo poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 276 TZ.³¹

Z hlediska formy zavinění rozlišuje trestní právo nedbalost vědomou, nedbalost nevědomou a hrubou nedbalost. O vědomou nedbalost se jedná tehdy, kdy pachatel věděl, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zájem chráněný trestním zákonem, avšak bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že k takovému následku nedojde. Naproti tomu nevědomá nedbalost spočívá v tom, že pachatel si možnost vzniku škodlivého následku neuvědomoval, ačkoliv vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům si ji uvědomovat měl a mohl. Nejzávažnější formou je hrubá nedbalost, která se vyznačuje zjevně bezohledným přístupem pachatele k povinnostem vyplývajícím z právních předpisů a k ochraně zájmů chráněných trestním zákoníkem.³²

V souvislosti s dopravní nehodou jako trestným činem je nezbytné zmínit také pojem „důležitá povinnost“. Tento pojem není v trestním zákoníku výslovně definován a jeho výklad je založen především na soudní praxi. Obecně lze za porušení důležité povinnosti považovat takové jednání, které v konkrétní situaci výrazně zvyšuje riziko ohrožení života nebo zdraví osob, případně nebezpečí vzniku značné majetkové škody. Důležitá povinnost může vyplývat například ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce pachatele a její porušení může mít za následek použití přísnější trestní sazby. V oblasti silničního provozu se za porušení důležité povinnosti typicky považuje například řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nedání přednosti v jízdě či porušení povinností při přepravě dětí, zejména nedodržení pravidel používání dětských zádržných systémů.³³

Jedním z nejčastěji postihovaných trestných činů v souvislosti se silničními dopravními nehodami je trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti. Tento delikt představuje typický případ, kdy existuje přímá příčinná souvislost mezi porušením povinností účastníka silničního provozu a vznikem závažného následku na zdraví či životě jiné osoby. Trestného činu ublížení na zdraví podle § 147 TZ se dopustí pachatel, který jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví.

³¹ KRUPKA, V. 2012. Trestní právo hmotné: obecná část. 2. vyd. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. Praha: Armex. ISBN 978-80-87451-14-4, s. 99-103.

³² CHMELÍK, J., 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 194-196.

³³ LEITNER, M. 2001-2012. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem: podle stavu k ... Praha: Linde, s. 321.

Základní skutková podstata tohoto trestného činu je založena na nedbalostním zavinění, přičemž podstatným znakem je vznik závažného následku zasahujícího do jedné z nejvýznamnějších hodnot chráněných trestním právem, tedy do života a zdraví člověka.³⁴

Přísnější trestní postih je stanoven v případech, kdy pachatel tento čin spáchá v důsledku porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce, případně povinnosti uložené mu zákonem. V oblasti silničního provozu se tak zpravidla jedná o porušení pravidel, jejichž smyslem je ochrana života a zdraví účastníků provozu. V těchto případech může být pachatel potrestán odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo peněžitým trestem. Ještě přísnější trestní sazba, a to odnětí svobody na tři až deset let, je stanovena tehdy, pokud pachatel z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob a současně hrubě poruší předpisy o bezpečnosti dopravy nebo jiné obdobné právní předpisy.³⁵

V souvislosti se silničními dopravními nehodami je naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu vždy podmíněno existencí příčinné souvislosti mezi porušením pravidel silničního provozu ze strany pachatele a vznikem dopravní nehody, respektive jejích následků. Samotné porušení právní povinnosti tedy k trestní odpovědnosti nepostačuje; je nezbytné prokázat, že právě toto porušení bylo rozhodující příčinou havárie a následné újmy na zdraví nebo života poškozeného. Pojem těžká újma na zdraví je vymezen v ustanovení § 122 odst. 2 TZ a je definován splněním dvou základních podmínek. Musí se jednat o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění a současně musí tento stav odpovídat některému z případů taxativně vyjmenovaných v citovaném ustanovení zákona. TZ vymezení dalších případů, které lze považovat za těžkou újmu na zdraví, je dále rozvíjeno a zpřesňováno judikaturou soudů, která poskytuje praktický výklad tohoto zákonného pojmu a významně ovlivňuje jeho aplikaci v praxi PČR.³⁶

³⁴ Srov. JELÍNEK, Jiří. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou: zákon o soudnictví ve věcech mládeže, zákon o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, advokátní tarif : podle stavu k 1.9.2022. 9. aktualizované vydání. Glosátor. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-637-8, s. 450-460.

³⁵ Srov. CHMELÍK, J., 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 186.

³⁶ Srov. JELÍNEK, Jiří. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou: zákon o soudnictví ve věcech mládeže, zákon o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, advokátní tarif : podle stavu k 1.9.2022. 9. aktualizované vydání. Glosátor. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-637-8, s. 450-460.

2.5.3 Trestný čin těžkého ublížení na zdraví podle § 145 TZ

Trestný čin těžkého ublížení na zdraví představuje jeden z nejzávažnějších trestných činů proti životu a zdraví. Jeho podstatou je úmyslné jednání pachatele, kterým je jinému způsobena těžká újma na zdraví, případně smrt. Zákonodárce tento trestný čin řadí mezi zvláště závažné zločiny, čemuž odpovídá i vysoká trestní sazba. Trestná je rovněž příprava tohoto trestného činu, což podtrhuje jeho společenskou nebezpečnost. Pojem těžká újma na zdraví je vymezen zákonem a dále konkretizován soudní praxí. Při jeho posuzování je nutné hodnotit samotný zdravotní následek, ale také způsob jednání pachatele, intenzitu útoku, použitý prostředek, zasaženou část těla, osobní poměry pachatele a zdravotní stav či věk poškozeného. Významnou roli hraje rovněž předvídatelnost následku, tedy zda pachatel mohl a měl předpokládat vznik závažného poškození zdraví.³⁷

V kontextu dopravních nehod má tento trestný čin spíše výjimečné uplatnění. Typicky se uplatní v případech, kdy je motorové vozidlo použito jako prostředek úmyslného útoku, například při cíleném najetí na chodce či jiného účastníka silničního provozu. Vozidlo je v takových situacích způsobilé způsobit závažné poranění nebo smrt, a to i tehdy, pokud k nejzávažnějšímu následku fakticky nedojde. Rozhodující je zde úmysl pachatele a charakter jeho jednání, nikoli samotný výsledek.³⁸

Pokud pachatel po způsobení těžké újmy na zdraví neposkytne poškozenému potřebnou pomoc, nelze jeho jednání samostatně kvalifikovat jako neposkytnutí pomoci. Toto jednání je již obsaženo v samotném poruchovém trestném činu a je jím pohlceno. Soudní praxe v této souvislosti zdůrazňuje, že souběh těchto trestných činů je vyloučen.³⁹

Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti poskytuje trestněprávní ochranu především zdraví člověka, které spolu s ochranou života představuje jeden z nejvýznamnějších společenských zájmů chráněných trestním právem. Právní úprava reaguje na situace, kdy v důsledku porušení pravidel silničního provozu dochází ke vzniku závažných následků na zdraví nebo životě osob.

³⁷ Srov. ŠÁMAL, P. 2023. Trestní zákoník: komentář. 3. vydání. Praha: C.H. Beck. 4968. ISBN 978-80-7400-893-1, s. 1343.

³⁸ Srov. ŠČERBA, F. 2020. Trestní zákoník: komentář. Beckova edice komentované zákony. Praha: C.H. Beck. 3376 s. ISBN 978-80-7400-807-8, s. 459.

³⁹ Tamtéž

Na rozdíl od trestných činů je u dopravních přestupků chráněn především zájem společnosti na řádném a bezpečném fungování dopravy. Druhým objektem těchto přestupků je zejména bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, přičemž prostřednictvím této ochrany je současně sledován širší zájem na ochraně života, zdraví, majetku a životního prostředí. Konkrétní chráněný zájem je vždy vymezen jednotlivou skutkovou podstatou. Například u přestupku podle § 125c odst. 1 písm. h) zákona o silničním provozu je chráněn zájem společnosti na ochraně zdraví osob před ohrožením nebo porušením v důsledku dopravní nehody.⁴⁰

Trestněprávní ochrana se vztahuje na zdraví fyzické, ale rovněž na zdraví duševní. Fyzické zdraví lze chápat jako stav odpovídající řádnému fungování tělesných orgánů a systémů. Ochranu však požívá i zdraví osoby, která je již nemocná nebo utrpěla poranění. V takových případech spočívá ublížení na zdraví ve způsobení další újmy nebo ve zhoršení již existujícího zdravotního stavu.⁴¹

2.6 Povinnosti účastníků dopravní nehody

Provoz na pozemních komunikacích v České republice je upraven ZoSP. Tento zákon komplexně vymezuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích ve smyslu zvláštního právního předpisu, stanoví pravidla silničního provozu, upravuje způsob jeho organizace a řízení, dále upravuje oblast řídičských oprávnění a řídičských průkazů a současně vymezuje působnost a pravomoci orgánů státní správy a PČR (dále jen „Policie ČR“) v oblasti provozu na pozemních komunikacích.⁴²

ZoSP rovněž obsahuje základní pojmové vymezení jednotlivých účastníků silničního provozu, zejména řidiče a chodce, a dále vymezuje postavení provozovatele vozidla či průvodce vedených nebo hnaných zvířat. Součástí právní úpravy jsou také povinnosti řidičů, povinnosti přepravovaných osob a povinnosti provozovatele vozidla. Zákon stanoví pravidla jízdy na pozemních komunikacích, upravuje jednotlivé způsoby jízdy, jízdu ve zvláštních případech a

⁴⁰ Srov. JELÍNEK, J. 2019. Trestní právo hmotné. 7. vydání. Praha: nakladatelství Leges. 1000 s. ISBN 978-80-7502-380-3, s. 146.

⁴¹ Srov. PAVLÍČEK, V. 2020. Ústavní právo a státověda. II. díl, Ústavní právo České republiky. 3. vydání. Student. Praha: Leges. ISBN 978-80-7502-468-8, s. 488.

⁴² Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z <https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/361?zalozka=text>.

omezení provozu některých druhů vozidel. Současně vymezuje pojem dopravní nehody a stanoví povinnosti jejích účastníků.⁴³

V případě vzniku dopravní nehody jsou její účastníci povinni neprodleně zastavit vozidlo a v rámci svých možností zajistit bezpečnost a plynulost silničního provozu v místě události, případně umožnit jeho co nejrychlejší obnovení. Je-li před příjezdem Policie ČR nezbytné s vozidly, která se dopravní nehody účastnila, manipulovat, je nutné jejich konečnou polohu na pozemní komunikaci řádně označit nebo zadokumentovat. Polohu vozidel lze zaznamenat například zakreslením křídou či sprejem, případně pořízením fotodokumentace, například prostřednictvím mobilního telefonu.⁴⁴

Účastníci dopravní nehody jsou dále povinni dle § 47 ZoSP, učinit opatření k zabránění vzniku dalších škod, poskytnout zraněným osobám první pomoc v rozsahu svých schopností a možností a přivolat zdravotnickou záchrannou službu. Současně jsou povinni si navzájem prokázat totožnost a sdělit údaje o vozidlech, která měla na dopravní nehodě účast. Řidiči zúčastnění na dopravní nehodě jsou povinni zdržet se požití alkoholických nápojů nebo užití jiné návykové látky do doby, než bude příslušníky Policie ČR zjištěno, zda před nebo během jízdy požili alkohol nebo jinou návykovou látku. Dále jsou povinni setrvat na místě dopravní nehody až do příjezdu policisty, případně se na místo nehody neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci či po jejím ohlášení.⁴⁵

2.7 Šetření dopravních nehod

Cílem šetření dopravní nehody je zjištění skutečného a co nejpřesnějšího skutkového stavu na místě dopravní nehody, a to pro potřeby dalšího vyšetřování. Tento proces spočívá v komplexním posouzení všech okolností, za nichž k dopravní nehodě došlo, a zahrnuje zejména zajištění, dokumentaci a vyhodnocení stop a důkazů, které mohou objasnit průběh nehody, její příčiny a míru zavinění jednotlivých účastníků. Správně zjištěný skutkový stav představuje základní předpoklad pro následné právní posouzení věci, ať už v rámci přestupkového, nebo trestního řízení, a je podstatný pro objektivní rozhodnutí orgánů činných v trestním řízení. K provádění šetření dopravních nehod je ze zákona oprávněna PČR, na kterou se účastníci

⁴³ Tamtéž

⁴⁴ PČR. 2026. Dopravní nehoda. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/pomoc-obetem-tc-dopravni-nehoda.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>

⁴⁵ PČR. 2026. Dopravní nehoda. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/pomoc-obetem-tc-dopravni-nehoda.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>

dopravní nehody obracejí za účelem jejího objasnění. Úkolem policie je vyhodnotit vzniklou situaci, zjistit veškeré relevantní okolnosti a zajistit stopy a důkazy, které mohou vést k objasnění příčin dopravní nehody a určení jejího viníka. Tento postup má své historické opodstatnění, neboť s rozvojem motorizace a nárůstem počtu dopravních nehod vznikla specializace dopravní policie. V rámci dopravních inspektorátů byly postupně ustanoveny specializované skupiny dopravních nehod, které se zaměřují výhradně na jejich šetření.⁴⁶

Šetření dopravní nehody ze strany Policie ČR začíná jejím ohledáním, jehož cílem je především zjištění a zajištění věcných důkazů. Policie se soustředí zejména na polohu vozidel, osob a případně zvířat, na zajištění stop všech druhů, technická data vozidel, výpovědi zúčastněných osob a celkovou dopravní situaci v místě nehody. Zajištěné důkazy jsou podle své povahy popisovány, fotografovány, měřeny a zakreslovány do plánu místa nehody, případně i fyzicky zajišťovány. Předpokladem úspěšného objasnění nehody je pečlivá, přesná a systematická práce, neboť správně zajištěné a vyhodnocené stopy mají často vyšší důkazní hodnotu než svědecké výpovědi.⁴⁷

Chmelík zdůrazňuje, že spolehlivost svědeckých výpovědí bývá u dopravních nehod značně omezená. Svědci, kteří nejsou přímými účastníky nehody, často zaznamenají situaci až po slyšitelném nárazu a jejich mysl si následně rekonstruuje průběh události. U přímých účastníků nehody, zejména u zraněných osob, se navíc často vyskytuje amnézie, kdy si nepamatují poslední okamžiky před střetem, případně ani samotnou nehodu. Z těchto důvodů nelze lidskou paměť považovat za plně spolehlivý důkazní prostředek a správně provedené ohledání místa dopravní nehody je důležitým faktorem pro zjištění její příčiny a zavinění.⁴⁸

Rak uvádí, že policisté provádějící šetření dopravní nehody jsou při záchranných a likvidačních pracích povinni úzce spolupracovat se zdravotnickou záchrannou službou a jednotkami Hasičského záchranného sboru. Vedle samotného šetření dopravní nehody na místě události vykonávají i další nezbytné činnosti, mezi něž patří zejména řízení a regulace silničního provozu, řádné označení místa dopravní nehody, zajištění uvolnění komunikace pro příjezd a odjezd vozidel integrovaného záchranného systému, organizace postavení vozidel na místě

⁴⁶ Srov. BRADÁČ, A.; STRAUS, J. a PORADA, V. Soudní inženýrství. Praha: Policejní akademie České republiky, 2001. ISBN 80-7251-059-2, s.335-338.

⁴⁷ Srov. NĚMEC, M. 2017. Kriminalistická taktika pro policisty a studenty Policejní akademie České republiky v Praze. Praha: Abook. ISBN 978-80-906974-09, s. 194-195.

⁴⁸ Srov. CHMELÍK, J. 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 211.

nehody, výměna informací s velitelem zásahu HZS a komunikace s lékařem poskytujícím zdravotní péči zraněným osobám.⁴⁹

2.8 Přípravné řízení

Účelem přípravného řízení je vytvoření podkladů pro řízení před soudem. Policejní orgán a státní zástupce v jeho rámci vyhledávají a provádějí důkazy pro potřeby soudního řízení, ale i pro svá vlastní rozhodnutí. Přípravné řízení se člení na fázi prověřování a fázi vyšetřování. Prověřování je zahájeno buď sepsáním záznamu o zahájení úkonů trestního řízení, nebo provedením neodkladných a neopakovatelných úkonů ještě před jeho sepsáním. Tento postup je typický zejména u dopravních nehod a trestných činů s nimi souvisejících, neboť se jedná o jedinečné a neopakovatelné události, u nichž je návrat do původního stavu prakticky nemožný.⁵⁰

Za tímto účelem je policie oprávněna vyžadovat vysvětlení od fyzických i právnických osob, obstarávat odborná vyjádření a znalecké posudky, provádět ohledání místa, zajišťovat biologický materiál, pořizovat dokumentaci a provádět další úkony stanovené trestním řádem. Některé úkony, zejména výsledky osob a rekognice, však nelze provádět v této fázi vzhledem k zásadám bezprostřednosti, ústnosti a veřejnosti. Dopravní nehoda je ve většině případů oznámena telefonicky. Policista přijímající oznámení je povinen získat co nejvíce relevantních informací a rozhodnout o dalším postupu, zejména o přivolání dalších složek integrovaného záchranného systému a o stanovení taktiky ohledání místa nehody. Při příjezdu policie krátce po nehodě je prioritou zajištění účastníků nehody, poskytnutí první pomoci, odvrácení bezprostředního nebezpečí a ochrana stop. Následuje samotné ohledání, zajištění svědků a provedení orientačních dechových zkoušek či odběru biologického materiálu při podezření na ovlivnění návykovými látkami.⁵¹

Pokud je nehoda oznámena se zpožděním a dojde k nezdokumentovaným změnám na místě, je dokazování výrazně komplikováno. Mnohé stopy mohou být nenávratně zničeny vlivem lidské činnosti, povětrnostních podmínek nebo přirozených procesů, což významně snižuje možnosti objasnění příčiny nehody a určení pachatele. Rozsah dokazovaných okolností

⁴⁹ Srov. RAK, R. 2015. Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu. Vydání: první. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, ISBN 978-80-87236-26-0, s. 245.

⁵⁰ Srov. CHMELÍK, J. 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 273.

⁵¹ Srov. STRAUS, J., SADÍLEK, Z. a MAŘÍK, O., 2012. Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6, s. 15-20.

zůstává stejný, avšak jejich prokázání je v takových případech výrazně obtížnější. Při objasňování dopravních nehod je nezbytné zohlednit všechny možné příčiny jejich vzniku, které lze rozdělit do tří základních kategorií: chování účastníků silničního provozu, technický stav vozidel a dopravní prostředí. Je nutné posuzovat zejména způsob jízdy, fyzický a psychický stav účastníků, možné ovlivnění návykovými látkami, podmínky provozu, stav komunikace a technický stav vozidel. Tyto faktory mají zásadní význam pro posouzení zavinění.⁵²

Chmelík se zmiňuje, aby mohl policejní orgán přistoupit k zahájení trestního stíhání, musí výsledky prověřování nasvědčovat tomu, že byl spáchán trestný čin a že jej spáchala konkrétní osoba. Dokazují se proto všechny okolnosti významné pro posouzení skutkové podstaty, zejména existence protiprávního jednání, vznik následku a zavinění pachatele, které musí dosahovat alespoň formy nedbalosti. V některých případech je rovněž nutné zkoumat existenci souhlasu poškozeného s trestním stíháním.⁵³

Ve fázi vyšetřování se dále vyhledávají a provádějí důkazy, které nemají neodkladnou povahu. Významnou roli zde hrají znalecké posudky, výsledky znaleců, účastníků a svědků, přičemž je třeba zohlednit možný vliv šoku, stresu či zranění na jejich výpovědi. Důležitým nástrojem dokazování jsou rovněž kriminalistické metody, jako je vyšetřovací pokus, rekonstrukce či prověrka na místě, které napomáhají odstranit rozpory mezi subjektivním vnímáním účastníků a objektivní realitou.⁵⁴

Správná právní kvalifikace dopravních nehod se zraněním osob je podmíněna řádným zajištěním důkazů, ale také odborným posouzením skutečností, které vyžadují specializované znalosti. Významnou roli v tomto procesu proto sehrávají znalci a jejich znalecké posudky, které poskytují orgánům činným v trestním řízení odborné podklady nezbytné pro objektivní posouzení průběhu nehody, příčinných souvislostí, zavinění i následků na zdraví poškozených osob. Následující část se proto zaměřuje na postavení znalce a význam znaleckého dokazování při vyšetřování dopravních nehod.

Šachl et kol. uvádějí, že v rámci trestního řízení souvisejícího s dopravní nehodou je PČR oprávněna přibrat znalce, který na základě zajištěných důkazů zpracuje znalecký posudek.

⁵² Srov. CHMELÍK, J. 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 276.

⁵³ Tamtéž

⁵⁴ Srov. STRAUS, J., SADÍLEK, Z. a MAŘÍK, O., 2012. Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6, s. 15-20.

Znalec představuje osobu odlišnou jak od procesních stran, tak od orgánů činných v trestním řízení. Jedná se o odborníka disponujícího zvláštními znalostmi v určitém oboru, kterého orgán činný v trestním řízení přibírá v případech, kdy je pro objasnění skutečností důležitých pro trestní řízení nezbytné odborné posouzení přesahující běžné znalosti těchto orgánů. Úkolem znalce je na základě svých odborných znalostí a zkušeností objasnit skutečnosti, jejichž posouzení vyžaduje specializovanou odbornost.⁵⁵

Výstupem činnosti znalce je znalecký posudek, jehož prostřednictvím znalec přetlumočí odbornou problematiku do srozumitelné a přehledné formy, která je pochopitelná pro orgány činné v trestním řízení, ale i pro další subjekty, jichž se trestní řízení týká. Znalec je proto povinen formulovat své závěry jasně, logicky a srozumitelně, aby mohly být v řízení správně vyhodnoceny a použity jako důkazní prostředek. Při výkonu své činnosti je znalec povinen postupovat v souladu se zásadami trestního řízení a v mezích platných právních předpisů. Z toho vyplývá, že znalec musí být vybaven odbornými znalostmi ze svého oboru, ale také základní orientací v právních souvislostech, které se k posuzované věci vážou. Současně musí rozumět potřebám orgánů činných v trestním řízení a být si vědom důsledků, které jeho znalecký posudek může mít pro další průběh a výsledek trestního řízení.⁵⁶

Dle Chmelíka bývají znalci nejčastěji přibíráni k určení rychlosti vozidel, místa a času reakce účastníků nehody, způsobu a místa střetu, polohy osádky vozidla, technické přiměřenosti rychlosti jízdy, možnosti odvrácení nehody, existence technické závady či k posouzení rozsahu zranění vzniklých při nehodě. Znalecký posudek představuje významný podklad pro správné právní posouzení zavinění dopravní nehody. Znalec může být přibrán i přímo na místo dopravní nehody, kde vystupuje v roli konzultanta a poskytuje odborné rady ohledávajícímu orgánu, zejména ohledně rozsahu a technického způsobu provedení ohledání. Samotné ohledání však zůstává výlučně procesním úkonem orgánu činného v trestním řízení a znalec jej nesmí provádět. Znalec rovněž nesmí provádět úkony, které budou předmětem jeho následného znaleckého zkoumání, neboť při zpracování posudku musí vycházet výhradně z dokumentace a důkazů předložených policií, nikoli z vlastních zjištění učiněných na místě dopravní nehody.⁵⁷

⁵⁵ Srov. ŠACHL, J.; ŠACHLOVÁ, Z. a MITÁŠ, R. 2020. Soudní znalectví v silničním provozu. Vydání: první. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. ISBN 978-80-7251-508-0, s. 39-42.

⁵⁶ Tamtéž

⁵⁷ Srov. CHMELÍK, J. 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 286.

3 Praktická část

Praktická část bakalářské práce se zaměřuje na analýzu aplikační praxe trestní kvalifikace ublížení na zdraví a těžkého ublížení na zdraví podle § 145 a § 147 TZ v kontextu silničního provozu. Cílem této části je zjistit, jak jsou tyto skutky posuzovány v praxi, identifikovat nejčastější problémy při právní kvalifikaci a posoudit, do jaké míry odpovídá aplikace zákona soudní judikatuře.

Praktická část bude rozdělena do několika částí. Nejprve bude provedena analýza vybraných soudních rozhodnutí, která se týkají dopravních nehod se zraněním osob, s cílem ukázat rozdíly v posuzování následků na zdraví poškozených a odhalit problematické situace při určování trestní odpovědnosti. Dále bude realizován výzkum formou rozhovorů s příslušníky Policie ČR, jehož cílem je získat informace o skutečné praxi při provádění právní kvalifikace dopravních nehod a identifikovat překážky, s nimiž se policisté při šetření těchto případů setkávají.

Na základě zjištěných poznatků budou formulována doporučení pro Policii ČR a další orgány činné v trestním řízení, která mají přispět ke správné, jednotné a efektivní právní kvalifikaci ublížení na zdraví v silničním provozu. Praktická část tak propojuje teoretické poznatky z právní úpravy a soudní judikatury s reálnými zkušenostmi z praxe, čímž poskytuje komplexní pohled na problematiku dopravních nehod se zraněním osob.

3.1 Analýza soudních rozhodnutí

Cílem této kapitoly je zhodnotit, jak soudy České republiky aplikují ustanovení § 145 a § 147 TZ při posuzování dopravních nehod se zraněním osob. Analýza je zaměřena na rozhodnutí soudů různého stupně, která se týkají případů, v nichž došlo ke vzniku újmy na zdraví v důsledku porušení pravidel silničního provozu.

Pozornost je věnována především dvěma základním aspektům, a to hodnocení intenzity újmy na zdraví a posouzení formy zavinění pachatele. V rámci hodnocení intenzity újmy je sledováno, jak soudy posuzují délku léčení, rozsah zdravotních následků, případné trvalé následky či omezení v obvyklém způsobu života poškozeného. Zkoumáno je také, jaký význam přikládají znaleckým posudkům z oboru zdravotnictví a zda existují rozdíly v interpretaci obdobných zdravotních stavů.

Druhou významnou oblastí je posouzení zavinění. Analýza se zaměřuje na to, jak soudy hodnotí míru porušení povinností řidiče, zda jednání kvalifikují jako vědomou či nevědomou nedbalost, případně jak přistupují k otázce spoluzavinění poškozeného. Zkoumá se rovněž, jak je vykládána příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a vzniklým následkem.

Součástí analýzy je porovnání jednotlivých rozhodnutí s cílem identifikovat případné rozdíly v právním posouzení skutkově podobných případů. Zvláštní pozornost je věnována situacím, kdy došlo k rozdílné kvalifikaci obdobných zdravotních následků nebo k odlišné interpretaci intenzity porušení povinností řidiče.

Výsledkem této kapitoly je přehled aktuální rozhodovací praxe a identifikace problematických oblastí, které mohou vést k nejednotnosti při právní kvalifikaci dopravních nehod se zraněním osob. Tyto poznatky následně tvoří základ pro formulaci doporučení směřujících ke sjednocení aplikační praxe.

3.2 Metodika výzkumu

Pro účely praktické části byla zvolena kombinace analýzy soudních rozhodnutí a kvalitativního výzkumu realizovaného formou polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky PČR. Zvolená metodologie umožňuje propojit teoretické poznatky s praktickou zkušeností a současně porovnat rozhodovací praxi soudů s postupy aplikovanými v přípravném řízení.

3.3 Výzkumný nástroj

Výzkumným nástrojem byl kombinovaný přístup zahrnující analýzu judikatury a kvalitativní výzkum formou polostrukturovaných rozhovorů. Analýza judikatury se soustředila na vybraná usnesení Nejvyššího soudu týkající se dopravních nehod s následkem újmy na zdraví. Cílem bylo identifikovat soudní praxi při posuzování příčinné souvislosti, vlivu zdravotního stavu řidiče a porušení povinností uložených ZoSP.

Druhou metodou byl kvalitativní výzkum formou polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky PČR, kteří se podílejí na šetření dopravních nehod. Výběr respondentů byl cílený na policisty působící v oblasti dopravní služby a služby kriminální policie a vyšetřování.

Rozhovory se zaměřovaly zejména na:

- postup při prvotním posouzení skutku a jeho právní kvalifikaci,
- obtíže při rozlišování mezi ublížením na zdraví a těžkou újmou na zdraví,
- spolupráci se znalci z oboru zdravotnictví a dopravy,
- zkušenosti s rozdílnými právními názory státních zástupců a soudů,
- potřebu metodického sjednocení postupu při vyšetřování dopravních nehod.

Získaná data byla následně tematicky roztríděna podle opakujících se problémových oblastí, zejména příčinné souvislosti, hodnocení zdravotního stavu řidiče a posuzování subjektivní stránky jednání.

3.4 Organizace sběru dat

Sběr dat probíhal v období 2025/2026. Analýza judikatury byla prováděna na veřejně dostupných rozhodnutích Nejvyššího soudu, kde byly identifikovány skutkové okolnosti, právní kvalifikace, soudní argumentace a závěry týkající se příčinné souvislosti a porušení povinností řidiče.

Policisté byli kontaktováni prostřednictvím pracovních útvarů a rozhovory byly prováděny po předchozí domluvě buď osobně, nebo prostřednictvím videokonference. Účast byla dobrovolná, anonymní a informovaná, přičemž všichni respondenti byli seznámeni s účelem výzkumu a použitím získaných informací výhradně pro účely bakalářské práce.

3.5 Zpracování a analýza dat

Data z judikatury byla analyzována pomocí kvalitativní obsahové analýzy, kdy byly vyčleněny hlavní kategorie: příčinná souvislost, porušení povinností řidiče, vliv zdravotního stavu, míra spoluzavinění poškozeného a přiměřenost trestu.

Rozhovory s policisty byly tematicky kódovány a roztríděny podle opakujících se problémových okruhů, které umožnily identifikovat praktické obtíže při šetření dopravních nehod a potřebu sjednocení metodiky. Výsledky byly prezentovány formou textového shrnutí s konkrétními příklady z praxe a doplněny doporučeními pro efektivní vyšetřování a prevenci dopravních nehod.

Etické zásady výzkumu

Etické zásady zahrnovaly dobrovolnou účast, anonymitu respondentů a informovaný souhlas policistů. U analýzy judikatury byly respektovány právní normy a ochrana osobních údajů zúčastněných stran v jednotlivých rozhodnutích.

3.6 Soudní rozhodnutí a jejich analýza

Analýza vybraných soudních rozhodnutí ukázala, že soudní praxe je v základních principech poměrně ustálená, nicméně v konkrétních případech se objevují rozdíly v hodnocení intenzity újmy na zdraví i v posouzení zavinění.

1. Shrnutí rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 63/2018 ze dne 14. 3. 2018

Nejvyšší soud se v daném rozhodnutí zabýval otázkou trestní odpovědnosti řidiče vozidla s právem přednostní jízdy, který se účastnil dopravní nehody s následkem těžké újmy na zdraví jiné osoby. Předmětem dovolacího řízení bylo především posouzení formy zavinění a otázky příčinné souvislosti mezi jednáním obviněného a vzniklým následkem.

Obviněný jako řidič služebního vozidla s právem přednostní jízdy projížděl křižovatkou za použití výstražného světelného a zvukového zařízení. Došlo ke střetu s jiným vozidlem, jehož řidič nedal vozidlu s právem přednosti přednost v jízdě. V důsledku dopravní nehody došlo ke vzniku závažného zranění. Soudy nižších stupňů dovodily trestní odpovědnost obviněného s tím, že nepřizpůsobil rychlost jízdy okolnostem případu, a tedy porušil povinnost vyplývající ze ZoSP.

Právní posouzení

Nejvyšší soud se zaměřil především na otázku, zda bylo možné dovést nedbalostní zavinění na straně obviněného. Zdůraznil, že:

- při posuzování nedbalosti je nutné přesně vymezit, jaké konkrétní okolnosti měl řidič předvídat,
- nelze automaticky dovozovat nepřiměřenou rychlost bez konkretizace situace,
- je nutné důsledně zkoumat příčinnou souvislost mezi jednáním obviněného a vzniklým následkem,
- nelze po řidiči požadovat, aby předvídal nepředvídatelné porušení povinností jiným účastníkem provozu.

Nejvyšší soud zdůraznil význam principu omezené důvěry v dopravě, podle něhož může řidič důvodně předpokládat, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat právní předpisy, pokud z konkrétních okolností nevyplývá opak. Dovolací soud konstatoval, že nižší soudy nedostatečně rozlišily mezi vědomou a nevědomou nedbalostí a neprovedly dostatečně konkrétní úvahu o subjektivní předvídatelnosti následku. Z těchto důvodů jejich rozhodnutí zrušil a věc vrátil k novému projednání.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu má zásadní význam pro praxi orgánů činných v trestním řízení, neboť:

- zdůrazňuje nutnost individuálního posouzení každého případu,
- vymezuje hranice trestní odpovědnosti řidičů vozidel s právem přednostní jízdy,
- potvrzuje význam principu omezené důvěry v silničním provozu,
- akcentuje požadavek precizního odůvodnění závěrů o formě nedbalosti.

Rozsudek přispívá ke sjednocení rozhodovací praxe a představuje důležitý interpretační rámec při posuzování trestní odpovědnosti v případech dopravních nehod se závažnými následky na zdraví.

2. Shrnutí usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 65/2019 ze dne 26. 2. 2019

Nejvyšší soud se v projednávané věci zabýval dovoláním obviněného, který byl pravomocně uznán vinným přečinem ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 odst. 1 trestního zákoníku v souvislosti s dopravní nehodou. Předmětem dovolacího přezkumu byla především otázka příčinné souvislosti, míry spoluzavinění poškozené a posouzení subjektivní stránky jednání obviněného. Obviněný současně napadal přiměřenost uloženého trestu zákazu činnosti.

Podle skutkových zjištění odvolacího soudu obviněný jako řidič osobního vozidla při projíždění křižovatky v obydlené oblasti nevěnoval dostatečnou pozornost situaci v silničním provozu, zejména pravému okraji vozovky. Při vyhýbání se vozidlu stojícímu v protisměru najel pravými koly na dolní končetiny poškozené, která seděla na chodníku s nohama položenýma na vozovce. Poškozené způsobil středně těžké zranění vyžadující operační zákrok, hospitalizaci a následnou rehabilitaci.

Odvolací soud zohlednil spoluzavinění poškozené (30 %), přesto však dospěl k závěru, že primární příčinou vzniku následku bylo porušení povinností řidiče.

Dovolací námitky obviněného

Obviněný namítal zejména:

- že poškozená porušila své povinnosti chodce tím, že měla nohy ve vozovce,
- že nemohl objektivně předpokládat takové jednání,
- že poškozená byla hlavní příčinou nehody,
- že soudy nesprávně vyhodnotily příčinnou souvislost a míru zavinění,
- že uložený trest zákazu činnosti je nepřiměřeně přísný s ohledem na jeho osobní a rodinné poměry.

Právní posouzení Nejvyšším soudem

Nejvyšší soud dovolání odmítl jako zjevně neopodstatněné.

Ve svém rozhodnutí podrobně rozvedl:

1. Příčinnou souvislost

Soud zdůraznil zásadu gradace příčinné souvislosti. I pokud se na vzniku následku podílelo více příčin (jednání řidiče i poškozené), rozhodující je, zda jednání obviněného bylo dostatečně významnou příčinou následku.

V projednávané věci bylo prokázáno, že poškozená měla dolní končetiny umístěny ve vozovce po delší časový úsek, přičemž se nejednalo o náhlý ani nepředvídatelný pohyb. Současně bylo zjištěno, že obviněný situaci v silničním provozu dostatečně nesledoval, ačkoliv při zachování přiměřené míry pozornosti mohl tuto překážku včas zpozorovat a adekvátně na ni reagovat. Za těchto okolností bylo jeho jednání vyhodnoceno jako primární příčina vzniku zranění poškozené.

2. Porušení důležité povinnosti

Nejvyšší soud dospěl k závěru, že obviněný porušil důležité povinnosti vyplývající ze ZoSP, zejména povinnost plně se věnovat řízení vozidla, soustavně sledovat situaci v provozu, dbát zvýšené opatrnosti v obydlené oblasti a přizpůsobit způsob jízdy konkrétním okolnostem daného případu. Současně zdůraznil, že skutečnost, že poškozená svým jednáním porušila

povinnost chovat se v silničním provozu ukázněně, sama o sobě nevylučuje ani nesnižuje trestní odpovědnost řidiče za vzniklý následek.

3. Subjektivní stránku – vědomou nedbalost

Nejvyšší soud se ztotožnil se závěrem odvolacího soudu, že obviněný jednal ve formě vědomé nedbalosti podle § 16 odst. 1 písm. a) TZ. Věděl, že může svým jednáním způsobit újmu na zdraví, avšak bez přiměřených důvodů spoléhal, že k tomu nedojde.

4. Trest zákazu činnosti

Nejvyšší soud námitky obviněného směřující proti přísnosti uloženého trestu odmítl s poukazem na omezený rozsah přezkumu v dovolacím řízení. Konstatoval, že trest zákazu činnosti byl uložen v rámci zákonného rozmezí, a to na samé spodní hranici trestní sazby v trvání jednoho roku, přičemž bezprostředně souvisel s trestnou činností spáchanou při řízení motorového vozidla. Dospěl proto k závěru, že uložený trest je přiměřený okolnostem případu a odpovídá jak individuálně preventivní, tak i obecně preventivní funkci trestu.

Význam rozhodnutí pro aplikační praxi

Toto usnesení má význam zejména z hlediska:

- vymezení hranic spoluzavinění poškozeného při dopravních nehodách,
- aplikace zásady gradace příčinné souvislosti,
- posuzování předvídatelnosti jednání chodce,
- akcentu vyšších nároků kladených na řidiče motorového vozidla,
- potvrzení, že porušení povinností poškozeného samo o sobě nevylučuje trestní odpovědnost řidiče.

Rozhodnutí přispívá ke sjednocení judikatury v otázkách právní kvalifikace dopravních nehod se zraněním osob a potvrzuje konstantní judikaturní linii, podle níž je při hodnocení dopravních nehod nutno klást zvýšené nároky na řidiče jakožto provozovatele potenciálně nebezpečného prostředku.

3. Shrnutí usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 963/2017 ze dne 24. 8. 2017

Nejvyšší soud se v projednávané věci zabýval dovoláním obviněného V. H., který byl pravomocně uznán vinným přečinem těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst.

1 a 2 TZ v souvislosti s dopravní nehodou. Předmětem dovolacího přezkumu byla především otázka příčinné souvislosti nehody, hodnocení vlivu zdravotního stavu obviněného a posouzení, zda soudy nižších stupňů správně vyhodnotily skutkové důkazy.

Podle skutkových zjištění odvolacího soudu obviněný jako řidič osobního vozidla při průjezdu pravotočivou zatáčkou na mokré vozovce nepřizpůsobil rychlost vozidla konkrétním okolnostem. Vozidlo dostalo smyk a čelně narazilo do vozidla poškozené L. F., která utrpěla těžká poranění vyžadující operaci, hospitalizaci a následnou rehabilitaci. Soudy nižších stupňů vyhodnotily, že příčinou nehody nebyla zdravotní indispozice obviněného, ale jeho zaviněné porušení povinností řidiče, a odmítly tvrzení obviněného, že příčinou byla srdeční porucha.

Dovolací námitky obviněného

Obviněný namítal, že dopravní nehodu způsobil jeho zdravotní stav, soudy nesprávně vyhodnotily příčinnou souvislost, neoprávněně ignorovaly znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odmítly navrhované doplnění dokazování a že právní posouzení skutku je vadné.

Právní posouzení Nejvyšším soudem

Nejvyšší soud dovolání odmítl jako zjevně neopodstatněné. Ve svém rozhodnutí soud podrobně rozvedl:

Příčinnou souvislost

Soud zdůraznil, že příčinná souvislost se posuzuje podle zásady gradace, tedy že i při více příčinách rozhoduje, zda jednání obviněného bylo významnou příčinou nehody. V daném případě bylo prokázáno, že obviněný nepřizpůsobil rychlost zatáčky, dostal smyk a narazil do protijedoucího vozidla, přičemž jeho zdravotní stav nepředstavoval příčinu nehody. Jednání obviněného tak bylo primární příčinou vzniku zranění.

Porušení důležité povinnosti

Nejvyšší soud potvrdil, že obviněný porušil důležité povinnosti uložené ZoSP, a to zejména povinnost přizpůsobit rychlost konkrétním podmínkám vozovky a zatáčky, věnovat se plně řízení a sledovat situaci v provozu. Skutečnost, že nehoda mohla být částečně ovlivněna zdravotním stavem obviněného nebo jinými okolnostmi, nezbavuje řidiče trestní odpovědnosti.

Subjektivní stránka – vědomá nedbalost

Nejvyšší soud se ztotožnil se závěrem odvolacího soudu, že obviněný jednal ve formě vědomé nedbalosti podle § 16 odst. 1 písm. a) TZ. Věděl, že může svým jednáním způsobit újmu na zdraví, avšak bez přiměřených důvodů spoléhal, že k tomu nedojde.

Trest

Námítky proti přísnosti trestu Nejvyšší soud odmítl s odkazem na omezený přezkum v dovolacím řízení. Trest odnětí svobody byl podmíněně odložen a uložena povinnost nahradit škodu, což bylo v souladu se zákonem a přiměřené k trestné činnosti spáchané při řízení motorového vozidla.

Význam rozhodnutí pro aplikační praxi

Toto usnesení má význam především pro vymezení hranic příčinné souvislosti mezi jednáním řidiče a následkem dopravní nehody, posuzování vlivu zdravotního stavu řidiče na vznik nehody a potvrzení, že trestní odpovědnost řidiče není vyloučena ani při zdravotní indispozici, pokud k nehodě přispěla jeho nedbalost. Dále přispívá ke sjednocení judikatury ohledně hodnocení příčiny dopravních nehod a povinností řidiče a potvrzuje dlouhodobou zásadu, že při posuzování dopravních nehod je třeba klást zvýšené nároky na řidiče jako provozovatele potenciálně nebezpečného prostředku.

3.6.1 Posuzování intenzity újmy na zdraví

Jedním z nejproblematičtějších aspektů je vymezení hranice mezi ublížením na zdraví a těžkou újmou na zdraví. Soudy při hodnocení vycházejí zejména ze znaleckých posudků z oboru zdravotnictví, přičemž zásadními kritérii jsou:

- délka léčení a pracovní neschopnosti,
- charakter poranění,
- existence trvalých následků,
- omezení v obvyklém způsobu života poškozeného.

V některých případech však byla obdobná zranění kvalifikována rozdílně, zejména v situacích, kdy šlo o kombinaci více méně závažných poranění nebo o dlouhodobé psychické následky. Rozdílly se objevovaly především v interpretaci pojmu „vážná porucha zdraví“ a v hodnocení dlouhodobých následků.

3.6.2 Posuzování zavinění a hranice nedbalosti

Další problematickou oblastí je určení formy zavinění. V dopravních nehodách se zpravidla jedná o nedbalostní trestné činy, přičemž soudy rozlišují mezi vědomou a nevědomou nedbalostí.

V některých případech bylo složité určit, zda pachatel mohl a měl předvídat vznik těžšího následku. Problematické byly zejména situace:

- při překročení rychlosti v obci,
- při nedání přednosti v jízdě,
- při nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
- při spoluzavinění poškozeného.

Rozdíly v právním posouzení se objevovaly především při hodnocení míry porušení důležité povinnosti vyplývající ze ZoSP.

3.6.3 Srovnávací shrnutí a závěry

Analýza tří rozhodnutí Nejvyššího soudu umožňuje vyvodit několik závěrů:

Primární příčina nehody – ve všech případech soudy důsledně hodnotí, zda jednání obviněného bylo rozhodující příčinou následku, přičemž se uplatňuje zásada gradace příčinné souvislosti.

Porušení povinností řidiče – soudy konstatují, že i při částečné spoluzaviněnosti nebo vlivu jiných faktorů (zdravotní stav, chování poškozeného) odpovědnost řidiče za nedbalé jednání přetrvává.

Subjektivní stránka jednání – ve všech případech byla jednání obviněných posouzena jako vědomá nedbalost, kdy si byli vědomi možnosti újmy, ale spolehli se, že k ní nedojde.

Role spoluzavinění a zdravotního stavu – soudy zdůrazňují, že porušení povinností poškozeného či zdravotní indispozice řidiče nejsou automatickou překážkou trestní odpovědnosti.

Preventivní a výchovácí funkce trestu – uložené tresty reflektují míru zavinění, závažnost následku a přiměřenost trestu s ohledem na jeho preventivní účel.

Pro lepší přehlednost a srovnání zásadních aspektů jednotlivých rozhodnutí Nejvyššího soudu je níže zpracována přehledná tabulka, která umožňuje rychlou orientaci ve skutkových

okolnostech, posouzení příčinné souvislosti, porušení povinností řidiče, subjektivní stránce jednání, vlivu spoluzavinění či zdravotního stavu a přístupu soudů k uloženým trestům. Tato tabulka zároveň usnadňuje identifikaci praktického významu jednotlivých rozhodnutí pro aplikační praxi a jejich vliv na sjednocování judikatury.

Tabulka č. 1 Shrnutí a závěry

Rozsudek / usnesení	Skutkový stav	Příčinná souvislost	Porušení povinností řidiče	Subjektivní stránka	Role spoluzavinění / zdravotního stavu	Trest a přístup soudu
8 Tdo 63/2018 (14.3.2018)	Řidič služebního vozidla s právem přednostní jízdy způsobil těžké zranění při průjezdu křižovatkou.	Nutnost konkrétně vymezit, co měl řidič předvídat; princip omezené důvěry; nedbalost musí být individuálně posouzena.	Nepřízpůsobil rychlost, porušil povinnosti řidiče.	Nejasná diferenciací vědomé a nevědomé nedbalosti byla klíčová.	Ostatní účastníci se předpokládali jako zákonně jednající; nepředvídatelné porušení nevyžadováno.	Dovolání zrušeno a věc vrácena k novému projednání; zdůrazněn individuální přístup.
8 Tdo 65/2019 (26.2.2019)	Řidič osobního vozidla způsobil středně těžké zranění chodkyně sedící s nohama ve vozovce.	Jednání obviněného bylo primární příčinou; zásada gradace příčinné souvislosti.	Nedostatečné sledování provozu, nepřízpůsobil ní jízdy konkrétním okolnostem, porušení povinnosti plně se věnovat řízení.	Vědomá nedbalost – věděl o možnosti újmy, spoléhal, že k ní nedojde.	Spoluzavinění poškozené (30 %) nezabývá trestní odpovědnosti; předvídatelné chování chodce.	Trest zákazu činnosti 1 rok (spodní hranice zákonného rozmezí), přiměřený s ohledem na preventivní účel.
6 Tdo 963/2017 (24.8.2017)	Řidič při průjezdu zatáčkou na mokré vozovce způsobil těžké zranění; tvrdil, že příčinou byla srdeční porucha.	Primární příčinou nehody byla nedbalost obviněného; zdravotní stav neměl rozhodující vliv; zásada gradace.	Nepřízpůsobil rychlost zatáčky, plně se nevěnoval řízení, nedostatečně sledoval situaci v provozu.	Vědomá nedbalost – věděl, že může způsobit újmu, spoléhal, že k ní nedojde.	Zdravotní indispozice nevyvrací trestní odpovědnost, nedbalost převládala.	Podmíněné odložení odnětí svobody, povinnost nahradit škodu, přiměřené vzhledem k trestné činnosti.

Zdroj: Vlastní zpracování

3.7 Výsledky rozhovorů s příslušníky Policie ČR

Cílem této kapitoly je prezentovat zjištění získaná prostřednictvím polostrukturovaných rozhovorů s příslušníky PČR, kteří se podílejí na šetření dopravních nehod. Rozhovory byly zaměřeny na praktické zkušenosti policistů při posuzování skutků spojených s dopravní nehodou, zejména pokud jde o vznik újmy na zdraví, příčinnou souvislost mezi jednáním řidiče a následkem, vliv zdravotního stavu účastníků nehody a problematiku spolupráce se znalci z oboru zdravotnictví a dopravy.

Výsledky rozhovorů poskytují pohled „z první ruky“ na praktické obtíže a metodické výzvy, se kterými se policisté setkávají při šetření dopravních nehod. Získaná data umožňují doplnit teoretická a judikatorní východiska o zkušenosti z praxe, identifikovat opakující se problémové oblasti a poskytnout podklad pro návrhy doporučení ke sjednocení postupu při vyšetřování dopravních nehod.

3.7.1 Rozhovor 1 – Příslušník dopravní služby, okresní oddělení

Charakteristika příslušníka:

Příslušník působí na okresním dopravním oddělení Policie ČR, specializuje se na šetření dopravních nehod a kontrolu silničního provozu. Má více než 10 let praxe v terénu, pravidelně se účastní šetření nehod s následkem ublížení na zdraví. Disponuje zkušenostmi s pořizováním dokumentace, spoluprací se znalci a vyhodnocováním příčin dopravních nehod. Jeho zkušenosti reflektují typické problémy okresních oddělení, zejména rychlé posouzení příčinné souvislosti a hodnocení spoluzavinění účastníků.

Otázka 1: Jaký je váš postup při prvotním posouzení dopravní nehody?

„Při příjezdu na místo nehody se snažíme co nejrychleji zajistit bezpečnost, ošetřit zraněné a zdokumentovat stav vozidel a vozovky. Důležitá je naše první znalost příčiny nehody, kdy například zda se jednalo o nepřiměřenou rychlost, technickou závadu nebo vliv alkoholu či zdravotní indispozici řidiče.“

Otázka 2: S jakými obtížemi se setkáváte při rozlišování mezi ublížením na zdraví a těžkou újmu na zdraví?

„Hlavní problém je časový odstup mezi nehodou a vyšetřením – lékařské zprávy často přicházejí s odstupem a některá zranění se projeví až později. Také záleží na hodnocení

odborníků, jestli zranění vyžaduje operaci nebo hospitalizaci, což rozhoduje o právní kvalifikaci činu.“

Otázka 3: Jak probíhá spolupráce se znalci z oboru zdravotnictví a dopravy? „Spolupráce je důležitá, často se shromažďují zprávy od znalce z dopravy, který určí dynamiku nehody, a znalce z medicíny, který hodnotí příčinnou souvislost mezi nehodou a zraněním. Někdy ale dochází k odlišným závěrům, což pak musíme vysvětlovat soudu.“

Otázka 4: Potřebujete metodické sjednocení postupu? „Určitě ano. Každé oddělení někdy postupuje trochu jinak, což komplikuje koordinaci a způsobuje rozdíly v právní kvalifikaci podobných případů. Jasný metodický návod by byl velmi užitečný.“

3.7.2 Rozhovor 2 – Příslušník kriminální policie a vyšetřování

Charakteristika příslušníka:

Příslušník působí na krajském oddělení kriminální policie a vyšetřování, specializuje se na závažnější dopravní nehody a případy s trestním přesahům. Má zkušenosti s analýzou příčinné souvislosti, právní kvalifikace dopravních deliktů a spolupráce s lékařskými a dopravními znalci. Díky své odborné specializaci se často účastní případů, kde je třeba vyhodnotit složité aspekty zavinění, vliv zdravotního stavu řidiče a rozlišování mezi ublížením na zdraví a těžkou újmu na zdraví.

Otázka 1: Jaké problémy vnímáte při hodnocení příčinné souvislosti dopravních nehod?

„Často řešíme, do jaké míry na následku nehody participovalo jednání řidiče a do jaké míry okolnosti nebo chování poškozeného. Například při chybě chodce musíme rozhodnout, zda jednání řidiče bylo primární příčinou následku.“

Otázka 2: Jak se vyhodnocuje vliv zdravotního stavu řidiče?

„To je citlivá otázka. Pokud má řidič srdeční či jinou vážnou indispozici, je třeba to prokázat lékařskými zprávami a znalci. Ale i při zdravotní indispozici platí, že řidič má povinnost přizpůsobit rychlost a pozornost situaci na silnici.“

Otázka 3: Jaké zkušenosti máte s rozdílnými právními názory soudů a státních zástupců?

„Rozhodně se liší hodnocení zavinění a trestní odpovědnosti. Některé soudy berou více v úvahu

spoluzavinění poškozeného, jiné přikládat vyšší váhu řidičovu jednání. To někdy vede k nejednotné judikatuře.“

Otázka 4: Co by podle vás pomohlo sjednotit postup? „Například jasná metodika posuzování příčinné souvislosti, konkrétní příklady z judikatury a standardizované postupy pro spolupráci s odborníky. To by snížilo rozdíly mezi jednotlivými případy.“

3.7.3 Rozhovor 3 – Příslušník dopravní služby, krajské oddělení

Charakteristika příslušníka:

Příslušník působí na krajském dopravním oddělení PČR a zajišťuje šetření dopravních nehod s materiálními i zdravotními následky. Má více než 8 let praxe a zkušenosti s koordinací výjezdů, pořizováním fotodokumentace a spoluprací se soudy a znalci. Je zodpovědný za hodnocení příčinné souvislosti, zejména při komplikovaných nehodách s vícenásobnými účastníky nebo zdravotními indispozicemi řidičů. Jeho zkušenosti poskytují pohled na problematiku hodnocení viníka z hlediska preventivní a trestní odpovědnosti.

Otázka 1: Jak probíhá vyšetřování dopravní nehody při podezření z ublížení na zdraví?

„Nejdříve zajišťujeme místo nehody a svědky, pořizujeme fotodokumentaci. Poté analyzujeme dynamiku střetu a shromažďujeme všechny zprávy od lékařů. Hledáme jasnou příčinnou souvislost mezi jednáním řidiče a zraněním poškozeného.“

Otázka 2: S čím se nejčastěji setkáváte při hodnocení příčiny nehody?

„S nejistotou ohledně rychlosti vozidla a okamžiku, kdy řidič ztratil kontrolu. U zdravotní indispozice je problém určit, zda byla hlavní příčinou nehody, nebo jestli ji pouze zhoršila.“

Otázka 3: Jaká je spolupráce s odborníky?

„Většinou dobrá, ale někdy znalci z různých oborů (doprava vs. zdravotnictví) dávají odlišné závěry. Pak je potřeba tyto rozdíly vysvětlit soudu a správně je interpretovat.“

Otázka 4: Jak hodnotíte potřebu metodického sjednocení postupu?

„Bylo by velmi přínosné. Každé pracoviště má vlastní zkušenosti, ale standardizovaný postup by zajistil jednotnější vyhodnocení a spravedlivější právní kvalifikaci.“

Závěr

Bakalářská práce byla zaměřena na problematiku právní kvalifikace následků dopravních nehod se zraněním osob, zejména ve vztahu k trestným činům proti zdraví v silničním provozu. Hlavním cílem bylo analyzovat proces právního posuzování dopravních nehod se zraněním osob v aplikační praxi Policie České republiky, identifikovat problematické aspekty související s posuzováním újmy na zdraví a forem zavinění a zhodnotit význam znaleckého dokazování při rozhodování orgánů činných v trestním řízení. Stanovené cíle byly splněny a práce poskytla ucelený pohled na sledovanou problematiku propojením teoretických poznatků s praktickými zkušenostmi.

V teoretické části byla představena právní úprava dopravních nehod v České republice, jejich postavení v systému právní odpovědnosti a rozdíly mezi přestupkovou a trestněprávní odpovědností. Pozornost byla věnována zejména trestným činům ublížení na zdraví z nedbalosti a těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, přičemž byly objasněny základní pojmy, jako jsou těžká újma na zdraví, příčinná souvislost a zavinění. Součástí teoretické části bylo rovněž vymezení úlohy Policie České republiky při šetření dopravních nehod a významu znaleckého dokazování pro správné posouzení skutkového stavu.

Praktická část navázala analýzou vybraných soudních rozhodnutí a polostrukturovanými rozhovory s příslušníky Policie České republiky. Z analýzy vyplynulo, že soudní praxe klade při právní kvalifikaci důraz především na prokázání příčinné souvislosti mezi jednáním pachatele a vzniklým následkem, správné posouzení formy zavinění a určení intenzity újmy na zdraví. Přestože je rozhodovací praxe v základních otázkách poměrně jednotná, v některých případech přetrvávají interpretační obtíže, zejména při rozlišování lehké a těžké újmy na zdraví nebo při posuzování dlouhodobých zdravotních a psychických následků.

Rozhovory s příslušníky Policie České republiky potvrdily, že obtíže vznikají již v počátečních fázích trestního řízení. Respondenti poukazovali zejména na časovou náročnost získávání zdravotnické dokumentace, délku znaleckého dokazování, složitost posuzování příčinné souvislosti a hodnocení forem nedbalostního zavinění. Současně zdůraznili, že správná právní kvalifikace vyžaduje znalost právních předpisů, ale také schopnost komplexně vyhodnotit technické, zdravotnické a další odborné okolnosti konkrétního případu. Významnou roli v tomto procesu mají znalecké posudky, které představují jeden z nejdůležitějších důkazních prostředků, přestože rozdílné závěry znalců mohou v některých případech vést k prodloužení trestního řízení.

Provedená analýza potvrdila, že právní kvalifikace následků dopravních nehod se zraněním osob představuje odborně i prakticky náročný proces vyžadující úzkou spolupráci policie, státních zástupců, soudů a znalců. Současná právní úprava poskytuje dostatečný legislativní rámec, avšak její aplikace je ovlivněna individuálními okolnostmi každého případu. Správné právní posouzení proto musí vycházet z komplexního hodnocení všech relevantních skutečností a kvalitního dokazování.

Za hlavní přínos práce lze považovat propojení teoretických poznatků se soudní judikaturou a zkušenostmi příslušníků Policie České republiky. Práce upozornila na oblasti, které v aplikační praxi nejčastěji vyvolávají interpretační obtíže, a zdůraznila význam jednotného přístupu k právní kvalifikaci i kvalitního znaleckého dokazování. Získané poznatky mohou přispět k odborné diskusi i ke zkvalitnění rozhodovací činnosti orgánů činných v trestním řízení při posuzování dopravních nehod se zraněním osob.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BUŠTA, P.; KNĚŽÍNEK, J. a SEIDL, A. 2011. Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 23 novel). Praha: Venice music production. ISBN 978-80-904270-1-3.
2. BRADÁČ, A.; STRAUS, J. a PORADA, V. Soudní inženýrství. Praha: Policejní akademie České republiky, 2001. ISBN 80-7251-059-2.
3. HRIB, N., 2010. Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. ISBN 978-80-7251-325-3.
4. CHMELÍK, J., 2009. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0.
5. JELÍNEK, Jiří. Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou: zákon o soudnictví ve věcech mládeže, zákon o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, advokátní tarif : podle stavu k 1.9.2022. 9. aktualizované vydání. Glosátor. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-637-8.
6. JELÍNEK, J. 2019. Trestní právo hmotné. 7. vydání. Praha: nakladatelství Leges. 1000 s. ISBN 978-80-7502-380-3.
7. KOVALČÍKOVÁ, D. 2011. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-418-6.
8. KOŠINÁROVÁ, Barbora. Zákon o pozemních komunikacích: komentář. 2. vydání. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2025. ISBN 978-80-7699-031-9.
9. KRUPKA, V. 2012. Trestní právo hmotné: obecná část. 2. vyd. Skripta pro střední a vyšší odborné školy. Praha: Armex. ISBN 978-80-87451-14-4.
10. LEITNER, M. 2001-2012. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem: podle stavu k ... Praha: Linde.
11. MACHUTOVÁ, M.; HODBOŘ, M.; ČADEK, J.; SUDEK, Č. a TRŽIL, L. 2021. Století dopravní policie. 2. rozšířené vydání. Praha: Moto Public. ISBN 978-80-906693-8-3.
12. NĚMEC, M. 2017. Kriminalistická taktika pro policisty a studenty Policejní akademie České republiky v Praze. Praha: Abook, ISBN 978-80-906974-09.
13. PAVLÍČEK, V. 2020. Ústavní právo a státověda. II. díl, Ústavní právo České republiky. 3. vydání. Student. Praha: Leges. ISBN 978-80-7502-468-8.

14. PORADA, V. 2000. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde. ISBN 80-7201-212-6.
15. RAK, R. 2015. Nejnovější metody primárního zajištění místa zásahu. Vydání: první. Karlovy Vary: Vysoká škola Karlovy Vary, ISBN 978-80-87236-26-0.
16. STRAUS, J., SADÍLEK, Z. a MAŘÍK, O., 2012. Vyšetřování dopravních nehod na pozemních komunikacích. Brno: Tribun EU. Knihovnicka.cz. ISBN 978-80-263-0218-6.
17. ŠACHL, J. 2010. Analýza nehod v silničním provozu. V Praze: České vysoké učení technické. ISBN 9788001046388.
18. ŠACHL, J.; ŠACHLOVÁ, Z. a MITÁŠ, R. 2020. Soudní znaleství v silničním provozu. Vydání: první. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze. ISBN 978-80-7251-508-0.
19. ŠÁMAL, P. Trestní zákoník: komentář. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2023. 4968 s. ISBN 978-80-7400-893-1.
20. ŠČERBA, F. Trestní zákoník: komentář. Beckova edice komentované zákony. Praha: C.H. Beck, 2020. 3376 s. ISBN 978-80-7400-807-8.
21. ŠUCHA, M. 2013. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Psyché. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

Legislativní dokumenty

1. Listiny základních práv a svobod. 1992. Online. Dostupné z: <https://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>.
2. PČR. 2026. Dopravní nehoda. Online. Dostupné z: <https://policie.gov.cz/clanek/pomoc-obetem-tc-dopravni-nehoda.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>
3. Zákon č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z [www: https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/361?zalozka=text](https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/361?zalozka=text)
4. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Dostupné z <https://www.e-sbirka.cz/sb/2016/250?zalozka=text>.

Seznam zkratk

TZ - zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů

TŘ - zákon č. 141/1961 Sb. o trestním řízení soudním (trestní řád) ve znění pozdějších předpisů

ZoSP - č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

ZOP - zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

PČR – policie České republiky