

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ

Diplomová práce

Nedbalostní trestné činy proti životu a zdraví v silniční dopravě
Crimes against life and health in road transport

Zpracovala: **Kristina Uhrová**

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Eduard Wipplinger**

Plzeň, 2024

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Nedbalostní trestné činy v silniční dopravě“ zpracovala samostatně, a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

Plzeň, 30. března 2024

.....

Kristina Uhrová

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji tímto panu JUDr. Eduardu Wipplingerovi za odborné vedení, cenné rady a vstřícnost při konzultacích a psaní této diplomové práce.

Seznam zkratek:

- Trestní zákoník - Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník
- Trestní řád - Zákon č. 141/1961 Sb., Zákon o trestním řízení soudním
- OČTŘ - orgány činné v trestním řízení
- Není-li za číselným označením § výslovně uveden zákon, jedná se zpravidla o trestní zákoník, mimo kapitolu 7.

Obsah

| | |
|--|----|
| 1.Úvod | 1 |
| 2.Vymezení pojmů | 3 |
| 2.1.Silniční doprava | 3 |
| 2.2.Dopravní nehoda | 5 |
| 2.3.Účastník silničního provozu | 7 |
| 3.Nedbalost | 9 |
| 3.1.Nedbalost vědomá | 13 |
| 3.2.Nedbalost nevědomá | 13 |
| 3.3.Hrubá nedbalost | 14 |
| 4.Úprava de lege lata | 15 |
| 4.1.Usmrcení z nedbalosti (§ 143) | 16 |
| 4.2.Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147) | 19 |
| 4.3.Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148) | 23 |
| 5.Judikatura | 27 |
| 5.1. Porušení důležité povinnosti (vyplývající z pachatelova zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložena mu podle zákona) | 27 |
| 5.1.1.Výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti | 31 |
| 5.1.2.Řízení dopravního prostředku pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky | 35 |
| 5.2. Odpovědnost řidiče, přestože řízení svěřil jiné osobě | 38 |
| 5.3. Povinnost řidiče zajistit připoutání spolujezdce bezpečnostním pásem | 40 |
| 6.Spoluúčast poškozeného | 42 |
| 6.1.Princip omezené důvěry | 45 |
| 7.Procesně právní aspekty trestných činů v silniční dopravě | 50 |
| 7.1.Odklony v trestním řízení | 52 |
| 7.1.1.Podmíněné zastavení trestního stíhání | 54 |
| 7.1.2.Narovnání | 57 |
| 7.1.3.Dohoda o vině a trestu | 59 |
| 7.1.3.1.Přípravné řízení - dohoda o vině a trestu | 60 |

| | |
|---|----|
| 7.1.3.2.Řízení před soudem - řízení o schválení dohody o vině a trestu | 62 |
| 8.Úvahy de lege ferenda | 65 |
| 9.Závěr | 70 |
| Resumé | 72 |
| Zdroje | 73 |

1. Úvod

Doprava je již neodmyslitelnou součástí moderní společnosti a život bez auta je pro řadu z nás již zcela nepředstavitelný. Přemísťování osob a věcí je důležité jak pro rozvoj společnosti, tak rovněž z hlediska ekonomického. Přes veškeré její pozitivní dopady zde však existuje i řada negativních faktorů. Jedním z poslední dobou často zmiňovaných negativ jsou dopady na životní prostředí, těmi se však v této práci samozřejmě zabývat nebudeme.

Častým a negativním jevem v dopravě jsou však právě i nehody, se kterými tato práce úzce souvisí. Mezi různými druhy dopravních nehod jsou právě ty silniční nejčastější.¹ Silniční doprava je sama o sobě pro její účastníky nebezpečná. Subjektů, jež se v tomto prostředí denně pohybují, je celá řada, každý z nich však k zodpovědnosti, která z této činnosti plyne, přistupuje zcela odlišně. V rámci kolizních situací hrozí ovšem značné škody nejen na majetku, ale bohužel i ty mnohem závažnější, na životech a na zdraví. Málokterý z účastníků silničního provozu si však uvědomuje, že se kdykoliv může stát obětí či dokonce potencionální pachatelem trestného činu. Přitom právě lidský faktor je nejčastější příčinou dopravních nehod.²

V loňském roce 2023 zemřelo na českých silnicích 455 osob a nejčastějšími příčinami bylo nedostatečné věnování se řízení a přejetí do protisměru. Celkem došlo na silnicích k 94 945 dopravním nehodám. Přestože se jedná o jedny z nejnižších čísel za poslední roky, stále se každoročně počty nehod v silniční dopravě již řadu let pohybují okolo 100 000.³

Vzhledem k četnosti silničních dopravních nehod, kdy právě tyto nehody a trestné činy jsou spolu pevně provázány, je zřejmé, že se jedná o aktuální téma.

Trestné činy páchané v silniční dopravě určitě nejsou tím, co nás prvně napadne při zmínce o trestné činnosti, přesto se právě s nimi setkáváme v běžném životě poměrně často a jejich součástí se může stát kdokoliv z nás. Zpravidla se v případě těchto trestných činů jedná o nedbalostní delikty, které vznikají kvůli nepozornosti či nesprávnému posouzení dané situace. Pachatelé jsou tak

¹ PORADA, V. A KOL. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, a.s, 2000. 102 s.

² PORADA, V. A KOL. Silniční dopravní nehody v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, a.s, 2000. 85 s.

³ Dostupné 29.03.2024 [online] z <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/v-uplynulych-dvouletech-zemrelo-na-ceskych-silnicich-nejmene-lidi-od-roku-1961-loni-455-344668>

především bezúhonní občané. Právě na samotnou nedbalost je zaměřena jedna z kapitol této práce.

Diplomová práce je rozdělena do několika hlavních částí, které jsou dále postupně členěny. V úvodu je zaměřena na některé pojmy, které souvisejí se silniční dopravou a již zmíněným pojmem nedbalosti.

Hlavní částí práce je rozbor trestných činů, konkrétně usmrcení z nedbalosti, těžkého a prostého ublížení z nedbalosti. Právě tyto skutkové podstaty jsou během kolizí v silniční dopravě, jde-li zde o újmy na životech a zdraví, naplňovány. Následně jsou za pomoci soudních rozhodnutí, především Nejvyššího soudu, vymezeny některé z pojmů, jež s touto problematikou souvisejí. Jelikož se v silniční dopravě pohybuje celá řada účastníků a mnohdy dochází k porušování jejich pravidel souběžně u více z nich, nebyly v práci opomenuty ani tyto situace.

Úplným závěrem práce jsou zmiňovány některé instituty práva procesního, jež jsou v problematice nedbalostních trestných činů v silniční dopravě využívány. Práce je zakončena myšlenkami de lege ferenda, v rámci nichž nebylo opomenuto hodnocení změn, které byly v zákonech o silniční dopravě v nedávné době provedeny.

Zdroje, ze kterých práce vychází, jsou především zákony a na ně navazující komentáře, odborné publikace, případně články. Byla využita i již zmíněná judikatura Nejvyššího soudu.

Cílem práce je přiblížit čtenáři problematiku trestního práva v silniční dopravě. Bylo by hezké, kdyby práce čtenáři na závěr přinesla i uvědomění, že do situací, o kterých tato práce pojednává, se může dostat každý z nás.

2.Vymezení pojmů

Tak jako zpravidla zákon obsahuje výkladová ustanovení, je i zde potřeba vymezit si základní pojmy, které se budou v práci vyskytovat. V této kapitole se zatím vyhneme pojmům trestního práva a zaměříme se jen na silniční dopravu jako takovou a pojmy s ní související.

Legální definice mnohých z těchto pojmů, jež si zde vysvětlíme, nalezneme v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Další z pojmů jsou vysvětleny v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který upravuje zejména: „*a) práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, b) pravidla provozu na pozemních komunikacích, c) úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, d) řidičská oprávnění a řidičské průkazy, e) působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích.*“⁴

Chtě-li bychom si charakterizovat pozemní komunikace jako prostor a jejich rozdělení, toto vymezení nalezneme v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Na základě tohoto zákona rozlišujeme čtyři základní kategorie pozemních komunikací, kterými jsou: „*a) dálnice, b) silnice, c) místní komunikace, d) účelová komunikace.*“⁵ Zákon ovšem neobsahuje pouze jednoduchý výčet a v následujících ustanoveních tyto typy komunikací charakterizuje.

2.1.Silniční doprava

„*Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.*“⁶

Tuto definici nám poskytuje z. o silniční dopravě hned ve svém počátku. Zároveň v daném odstavci nalezneme některé z typů silniční dopravy, na které ji můžeme členit. Následně v dalších odstavcích tohoto paragrafu lze najít i jiné

⁴ § 1 z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁵ § 2 odst. 2 z. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

⁶ § 2 odst. 1 z. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

druhy silniční dopravy, kterými jsou silniční doprava pro vlastní či cizí potřebu a vnitrostátní a mezinárodní silniční doprava. Linková osobní doprava je v odst. 7 rozlišena na veřejnou a zvláštní.

Silniční dopravu provozuje osoba fyzická nebo právnická, kterou nazýváme jako dopravce. Taková osoba svou činnost vykonává na základě živnostenského či jiného oprávnění.⁷

Na pozemních komunikacích jsou provozována vozidla silniční, ty jsou konkrétně pro toto užití vyrobená. V rámci silniční dopravy jsou provozována však i vozidla jiná než silniční, jedná se například o pracovní stroje, nemotorová či vojenská vozidla, ta jsou sice primárně určena k využití v jiných podmínkách, přesto se mohou na pozemních komunikacích rovněž vyskytovat. Vozidla rozlišuje zákon o pozemních komunikacích na vozidla motorová, nemotorová a tramvaje. Zároveň charakterizuje motorové vozidlo, jako vozidlo nekolejové, které je poháněné vlastní pohonnou jednotkou. Jako samostatný typ motorového vozidla uvádí trolejbus.⁸

Silniční doprava je jedním z představitelů kategorie dopravy podle dopravní cesty, dalšími představiteli tohoto typu dopravy jsou doprava železniční, letecká a plavební. Jde-li tedy o druh cesty hovoříme souhrnně o pozemních komunikacích, jejichž konkrétní druhy vyjmenovává právě samotný paragraf definující silniční dopravu.

Dle totožného dělení následně můžeme dělit i druhy dopravních nehod. Mezi další kategorie dopravy patří dělení dle prostředí na dopravu pozemní, podzemní, vzdušnou a vodní. Podle vzdálenosti míst, mezi kterými se dopravujeme, můžeme hovořit o způsobech dopravy jako dálková, místní, městská a speciální. Dělíme-li dopravu na nákladní a osobní, hovoříme o kategorii dle druhu přepravy.

⁷ § 2 odst. 4, z. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

⁸ § 2 písm. g), h) z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

2.2. Dopravní nehoda

Neboť k trestným činům v silniční dopravě dochází zpravidla v rámci dopravních nehod, je potřeba si tento pojem v následující části objasnit.

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“⁹

V případě dané definice hovoříme přímo o silničních dopravních nehodách. Pojem srážka v legálním vymezení dopravní nehody nemusí nutně znamenat střet vozidel, může se jednat o kolizi s jiným objektem vyskytujícím se na pozemní komunikaci, kterým může být například kolo, chodec nebo jiná pevná překážka.

Nelze za dopravní nehodu považovat kolizi, která vznikla mimo pozemní komunikaci. Abych událost mohli označit za dopravní nehodu, je potřeba aby byly kumulativně naplněny všechny znaky definice.

Totožný paragraf z. o provozu na pozemních komunikacích, který definici poskytuje, rovněž v následujících odstavcích specifikuje povinnosti řidičů a dalších účastníků takovéto dopravní nehody. Povinnosti, které jsou v § 47 účastníkům stanoveny musí být splněny neprodleně.

Podstatnou povinností účastníků dopravní nehody je její ohlášení policii podle § 47 odst. 3 písm. b) výše zmiňovaného zákona. Je podstatné, že tato oznamovací povinnost je stanovena jen za určitých podmínek, jež zákon dále vymezuje, mezi ně patří především usmrcení a zranění osoby nebo způsobení hmotných škod přesahujících částku 100 000 Kč. Je-li účastníků nehody více, postačí pokud oznamovací povinnost splní jeden z nich. Druhá část totožného ustanovení uvádí obecnou povinnost poskytnout zraněným osobám dle svých možností první pomoc a rovněž přivolat pomoc odbornou. Povinnost pomoci plyne ze zásady humanismu.

Neposkytne-li účastník zraněným osobám potřebnou pomoc, přestože mu v tom nebrání nebezpečí, které by hrozilo jemu nebo jiné osobě, naplňuje tímto jednáním skutkovou podstatu trestného činu. Obecně se jedná o trestný čin

⁹ § 47 odst. 1 z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku. Tato povinnost pomoci existuje bez ohledu na vznik nebezpečí, není tak rozhodující, zda osoba poskytující pomoc má či nemá podíl na vzniku ohrožení zraněné osoby. Druhým trestným činem, kterého se lze v takovéto situaci dopustit je neposkytnutí pomoci řidičem dle § 151 trestního zákoníku. Toho se může dopustit pouze řidič, nelze ho tak spáchat jinde než v souvislosti s dopravou, vzhledem ke konkrétnímu vymezení subjektu za něj pachateli hrozí značně přísnější trest. Těchto trestných činů se účastník nedopouští, není-li jeho pomoci potřeba.

Zda výše hmotných škod přesahuje stanovenou částku posuzují sami účastníci, vznikly-li škody na více vozidlech, nesčítají se.

Pokud nejsou naplněny podmínky pro přivolání policie¹⁰, účastníkům vzniká společná povinnost sepsat o nehodě záznam. Ten se předává pojišťovně pro účely náhrady škody. Nejedná se však o dohodu mezi účastníky nehody, každý z nich tak může v záznamu vylíčit vlastní verzi kolizní situace. Pro splnění této povinnosti postačí zaznamenání v listinné, případně elektronické podobě, je však potřebné uvést všechny důležité údaje o účastnících i samotné situaci. Záznam účastníci stvrzují svými podpisy, elektronický záznam musí být podepsán elektronickým podpisem.

Vlastní definici uvádí i Úmluva o právu rozhodném pro dopravní nehody¹¹, tou je specifikována jako nehoda, na které se podílí jedno či více vozidel, není rozhodné, jak jsou poháněna, musí k ní však dojít v rámci dopravy na pozemní komunikaci.

„Dopravní nehoda je nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.“¹² V této definici hovoří autor a dopravních nehodách obecně, vycházíme zde tedy ze skutečnosti, že k dopravním nehodám nedochází jen v dopravě silniční, ale rovněž v jiných druzích dopravy. Zároveň doc. Chmelík poskytuje i definici nehod v dopravě

¹⁰ § 47 odst. 3 písm. g), z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹¹ „Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents“ Jedná se o mezinárodní úmluvu, jež byla uzavřena roku 1971 v Haagu. Na jejím základě je určováno rozhodné právo pro občanskoprávní mimosmluvní odpovědnost. Zpravidla se podle této úmluvy bude událost řešit dle práva státu, ve kterém ke kolizní situaci došlo, existuje však i řada výjimek. V našem právním řádu nalezneme tuto úmluvu jako Vyhlášku č. 130/1976 Sb.

¹² CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 17 s.

silniční, která je v jeho publikaci charakterizována jako „nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.“¹³

Specifikem dopravní nehody je to, že k ní dochází na pozemní komunikaci. Podstatným znakem nehody je způsobení následku, tedy škody, není podstatné zda škoda vznikla na životě, zdraví či majetku. Vzhledem k obecnému nebezpečí je třeba brát v potaz i újmu hrozící, ne jen tu která skutečně vznikla. Projevem dopravní nehody, může být například havárie či srážka, hovoříme pak o tzv. nehodové události. Taková skutečnost vzniká na základě nehodového jednání, které je způsobeno účastníkem silničního provozu, lze se ho dopustit jak konáním tak rovněž opomenutím.

Vycházíme-li z poznatků předchozí podkapitoly, silniční dopravní nehody jsou jedním z několika typů dopravních nehod, přesto se dají ještě dále dělit. Dle informací z publikace doc. Chmelíka, ze které vychází výše uvedené vymezení dopravní nehody, můžeme silniční dopravní nehody rozlišovat do tří základních kategorií na (1) srážky (kolize dvou a více účastníků silničního provozu), (2) havárie (jediný účastník nehody) a (3) jiné nehody. V jiných zdrojích lze nalézt dělení na základě velikosti způsobené škody na: menší nehody (škoda vznikla jen na majetku); středně závažné nehody - lehká zranění; středně závažné nehody - ublížení na zdraví; těžké nehody - těžká újma na zdraví nebo usmrcení.¹⁴ Rovněž můžeme dopravní silniční nehody dělit podle toho, čím (kým) byla nehoda způsobena, může jít o nehody zaviněné řidičem vozidla, chodcem nebo zvířetem.

2.3. Účastník silničního provozu

„Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“¹⁵

Konkrétním představitelem účastníka je řidič, jenž je zákonem charakterizován jako „účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na

¹³ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 183 s.

¹⁴ BERAN, T. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. 26 - 27 s.

¹⁵ § 2 písm. a) z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

*zvířeti.*¹⁶ Podmínky toho, kdo konkrétně může vozidlo řídit, případně jet na zvířeti, upřesňuje § 3 v odst. 2 a násl. zákona o pozemních komunikacích. Následně §§ 5 a 6 totožného zákona stanovují povinnosti řidiče, § 4 stanovuje povinnosti pro účastníky silničního provozu obecně. Tyto povinnosti je možné shrnout jako zákaz ohrožovat další účastníky provozu a jejich majetek, taktéž povinnost řídit se pravidly silničního provozu, případně pokyny osob k nim oprávněným.

Z dalších konkrétních účastníků silničního provozu vymezuje zákon o provozu na pozemních komunikacích v jiných písmenech § 2 taktéž vozku a průvodce vedených nebo hnaných zvířat. Jako další konkrétní účastník je charakterizován chodec, tím je *„osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.*¹⁷

¹⁶ § 2 písm. d) z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁷ § 2 písm. j) z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

3.Nedbalost

V případě, že se osoba dopustí trestného činu v silniční dopravě, zpravidla se tak stane v rámci dopravní nehody. Lze předpokládat, že takového jednání se nedopustila s cílem způsobit dané následky, které nastaly, a mluvíme tak tedy o tzv. nedbalostním zavinění. Nedbalostní jednání ovšem neznamená, že nemůže být za toto jednání nějakým způsobem potrestána. To že se jedná o nedbalostní jednání můžeme usuzovat i z již zmíněné definice, která říká, že dopravní nehoda je situace nepředvídaná, ale očekávatelná. Předpokladem pro trestní odpovědnost je obecně zavinění úmyslné, v případě některých skutkových podstat trestných činů však zákon stanoví, že postačuje zavinění nedbalostní, toto pravidlo trestní zákoník vymezuje v § 13. Zda může být čin spáchán nedbalostním jednáním, obvykle dané skutkové podstaty vymezují přímo slovy „z nedbalosti“, zpravidla se tato forma zavinění objevuje již v samotném názvu trestného činu. Některé trestné činy mohou být alternativně úmyslné i nedbalostní, to můžeme dovodit, užívá-li zákon spojení „byť i z nedbalosti“.

Nedbalost je jednou z forem zavinění, jejím opakem je úmysl, ten lze považovat za závažnější z těchto dvou forem zavinění. Trestní odpovědnosti jako celku se věnuje trestní zákoník v hlavě druhé obecné části, zavinění pak konkrétně v §§ 15 - 17. Systém dělení zavinění do dvou forem nazýváme jako bipartice.

Zavinění je jediným obligatorním znakem subjektivní stránky, která vyjadřuje vnitřní vztah pachatele ke spáchanému trestnému činu. Znakem fakultativním může být motiv či záměr, pokud skutková podstata trestného činu obsahuje fakultativní znak subjektivní stránky, musí být naplněn, aby se mohlo skutečně o daný trestný čin jednat. Nejjednodušeji charakterizujeme subjektivní stránku jako projev pachatelovy vůle. Subjektivní stránka trestného činu tvoří spolu s objektem, objektivní stránkou a subjektem základní znaky skutkových podstat trestných činů, které vyjadřují o jaký konkrétní trestný čin se jedná. Skutkovým podstatám, které se vyskytují v silniční dopravě, se tato práce věnuje ve své následující kapitole.

Pokud by jednání osoby neobsahovalo žádnou z forem zavinění, nelze hovořit o tom, že je pachatelem trestného činu, neboť bez tohoto znaku nemůže být naplněna skutková podstata.

Zavinění je dvousložkové jednání, které je složeno z vědění a vůle.

Složku vědění můžeme nazvat také jako intelektuální či rozumovou. Zahrnuje skutečnost, zda pachatel na základě svých znalostí věděl, případně vědět měl nebo mohl, že se dopustí nezákonného jednání. Nelze sem však zahrnovat skutečnosti, které se pachatel dozvěděl až následně po provedení daného činu.

Druhá složka, volní, je velmi důležitá pro rozlišení formy zavinění, neboť u nedbalostního zavinění je zcela vypuštěna. Ve složce volní jde v rámci psychického vztahu pachatele k činu, o to zda dotyčný chce jednat daným způsobem a následek způsobit. „*Jde o vnitřní duševní proces, který vede k určitému chování, vyvolává tíhnutí k činům určitého obsahu, určité intenzity a zaměřeným k určitému cíli či cílům.*“¹⁸

Zavinění z nedbalosti (jednání kulpózní - culpa) definuje trestní zákoník v § 16. Zákon zároveň vymezuje dvě podoby nedbalosti a to vědomá a nevědomá, těmto konkrétním formám se budeme věnovat dále v podkapitolách této části. Jak bylo výše řečeno, v případě nedbalostního zavinění chybí v pachatelově jednání volní složka, postrádáme-li tuto složku jen v nějaké části jeho počínání, budeme přesto hovořit o zavinění z nedbalosti. Stejně jako v případě časové působnosti trestního práva hmotného se tedy užije posouzení, které je pro pachatele příznivější. Totožným způsobem budeme postupovat v případě pochybností, zda se jedná o nedbalost vědomou či nevědomou.

O nedbalostním zavinění hovoříme, jednal-li pachatel na základě své vůle a směřoval k naplnění jiného cíle, než je nastalá trestněprávní skutečnost. Právě to je zpravidla případ dopravních nehod. Řidič se například neřídí dopravním značením a na základě tohoto jednání způsobí dopravní nehodu, v rámci které se dopustí ublížení na zdraví. Takový řidič svým jednáním a úmyslem nechtěl způsobit daný následek, přesto byl způsoben jeho jednáním a je tedy za následek odpovědný. Je zde však důležité, že pachatel byl schopen si alespoň představit, že daný následek může nastat. Pro zavinění z nedbalosti je potřeba, aby možnost představy následku byla dána současně spolu s povinností, kterou pachatel v rámci svého jednání porušil.

¹⁸ ŠÁMAL, P., GŘIVNA, T., NOVOTNÝ, O., HERCZEG, J., VANDUCHOVÁ, M. A KOL. *Trestní právo hmotné*. 9. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022, 208 s.

Nedbalostní zavinění lze obecně vysvětlit jako skutečnost, kdy „*pachatel zanedbáním povinné opatrnosti způsobí nezamýšlený výsledek.*“¹⁹ Zákon na základě legálního vymezení nedbalosti stanoví její druhy, další vysvětlení však nechává na nauce a praxi. Nevěnuje se ani otázce, co je povinná opatrnost. Zachování určité míry opatrnosti je měřítkem nedbalosti, jak danou míru zjistit však vymezuje až literatura a praxe, v zákoně žádné vysvětlení nenajdeme. Požadovanou míru opatrnosti dovozujeme spojením objektivního a subjektivního hlediska.

Objektivní vymezení určité míry opatrnosti vyžaduje zpravidla po každém stejnou míru opatrnosti, tedy opatrnost, která je přiměřená dané situaci, ta vychází z obecných zásad rozumné opatrnosti. Po některých skupinách osob může zákon vyžadovat opatrnost vyšší, zpravidla půjde o ty, jimž zákon ukládá povinnosti na základě zvláštních právních předpisů, nebo osoby které mají vzhledem ke svému postavení či povolání objektivně větší znalosti než jiní, jde např. o lékaře, řidiče apod. V případech dopravních nehod se tedy nejčastěji bude objektivní vymezení posuzovat vzhledem k porušení předpisů, jež upravují provoz na pozemních komunikacích. Pachatel nemůže odpovídat za následek, jenž nastane z nepředvídatelných příčin. Pokaždé musí existovat souvislost mezi nezachováním určité míry opatrnosti a způsobeným následkem.

Subjektivní vymezení je pak individuálním hlediskem, vzhledem ke konkrétní osobě pachatele a konkrétní situaci. Jedná se o projev zásady subjektivního zavinění. Řešíme tak otázku, jak vysokou míru opatrnosti byla daná osoba schopna v situaci vynaložit. Jde-li o pachatele, posuzujeme zde jeho aktuální psychický i fyzický vztah v okamžiku události, zda nebyl například zrovna indisponován nějakým zdravotním problémem, rovněž jeho inteligenci, vzdělání apod. Při posuzování konkrétní situace hodnotíme okolnosti místa a času, v případě exteriéru můžeme posuzovat jaké bylo v daný moment počasí nebo viditelnost. Ohledně dopravní nehody můžeme posuzovat technický stav vozidla, nebo stav dopravní komunikace, na které k nehodě došlo.

Nedbalostního jednání se dopustí pachatel, který nedodrží míru opatrnosti, ke které je povinen (hledisko objektivní), ani míru opatrnosti již je schopen

¹⁹ SOLNAŘ, V., FENYK, J., CÍSAŘOVÁ, D. *Základy trestní odpovědnosti - podstatně přepracované a doplněné vydání*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Orac, s. r. o., 2003, 289 s.

(subjektivní hledisko), je potřeba posoudit obě hlediska, nestačí naplnění jen jednoho z nich. Není-li jedno z hledisek naplněno, nejednal v daném případě pachatel zaviněně.

Nedbalostního jednání se lze dopustit jak konáním - comisivní trestný čin (např. řidič v rámci dopravní nehody, kterou způsobil nedodržením svých povinností vyplývajících ze zákona, zraní jinou osobu, dopustí se tak trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti), tak i opomenutím, tedy nekonáním - omisivní trestný čin (např. trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, kdy řidič, který je účastníkem dopravní nehody svým nekonáním, neposkytne pomoc osobě, která v rámci dané nehody utrpěla zranění). V rámci silniční dopravy se setkáváme především s nedbalostními činy comisivními, což souvisí s užíváním dopravních prostředků jakožto technických zařízení, která nám tedy ne vždy přináší jen užitek.

Není zde ani vyloučena možnost spoluzavinění poškozeného. Sama podstata nedbalosti vylučuje, že by se pachatel mohl z nedbalosti dopustit účastenství nebo vývojových stadií přípravy či pokusu, zde je vždy potřeba úmyslného jednání, které je narozdíl od nedbalosti vyjádřením určitého přání nebo touhy pachatele.

Trestné činy způsobené nedbalostním zaviněním označujeme jako přečiny.²⁰

Součástí legálního vymezení zavinění je i zavinění k okolnosti zvlášť přitěžující, jež podmiňuje užití vyšší trestní sazby. *„K okolnosti, která podmiňuje použití vyšší trestní sazby, se přihlédne, a) jde-li o těžší následek, i tehdy, zavinil-li jej pachatel z nedbalosti, vyjímaje případy, že trestní zákon vyžaduje i zde zavinění úmyslné, nebo b) jde-li o jinou skutečnost, i tehdy, jestliže o ní pachatel nevěděl, ač o ní vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl, vyjímaje případy, kdy trestní zákon vyžaduje, aby o ní pachatel věděl.“*²¹

²⁰ § 14 odst. 2, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

²¹ § 17, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

3.1.Nedbalost vědomá

Vědomá nedbalost je vymezena trestním zákonem. Jedná se o skutečnost, kdy pachatel věděl, že může porušit či ohrozit zájem chráněný trestním zákonem, přesto však bez přiměřených důvodů spoléhá, že k takové situaci nedojde.²² Pachatel tedy ví, že trestněprávní následek může nastat, ale nechce ho a spoléhá, že nenastane. Vina pachatele je tak založena právě ne nepřiměřenosti jeho spoléhání se. Tyto nepřiměřené důvody nelze zaměňovat s omylem.

Důvodem proč spoléhá, že k následku nedojde jsou skutečnosti, které by v jiném případě opravdu mohli danému následku zamezit, v daném případě však pachatel situaci špatně zhodnotí. Hovoříme o tom, že důvody, na které spoléhal, jsou tzv. dostatečné. Pachatel tedy nespolečá jen na náhodu, ale vychází ze svých znalostí a zkušeností, z pachatelovy strany však dojde k nedocení možných následků. Pokud by spoléhal pouze na náhodu, jednalo by se o úmysl eventuální. Je potřeba spolehlivě prokázat, že pachatel opravdu věřil, že nenastane porušení chráněného zájmu.

Existuje zde velká podobnost s úmyslem nepřímým a to především ohledně vědění o možném následku, postrádáme zde však volní složku. Soud tak musí velmi pečlivě zkoumat, zda jsou důvody, pro něž pachatel spoléhal, že následek nenastane, dostatečné.

Postačuje, že si daný pachatel umí následek představit alespoň v hrubých rysech. Způsobí-li tak osoba dopravní nehodu, v rámci níž je jiné především starší osobě ublíženo na zdraví, průměrný pachatel je schopen si představit i komplikace, jež mohou nastat v průběhu léčby poškozené osoby, případně její smrt. V takovém případě pachatel odpovídá i za tyto zdravotní následky, jež se projeví po jeho primárním jednání, kterým byl následek způsoben, není-li tento další vývoj způsoben zaviněním jiné osoby.

3.2.Nedbalost nevědomá

V případě nevědomé nedbalosti si pachatel není vědom, že může způsobit trestněprávní následek, přestože by to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl.²³

²² § 16 odst. 1 písm. a), z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

²³ § 16 odst. 1 písm. b), z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zkoumáme zde, jestli pachatel na základě svých subjektivních možností mohl mít dostatečné znalosti ohledně možnosti způsobení škodlivého následku. Posouzení, zda pachatel „vědět měl“ vychází ze skutečnosti, zda existovala subjektivní povinnost, na jejímž základe se měl pachatel s rozhodnými skutečnostmi seznámit. Zda pachatel „vědět mohl“ je hodnoceno dle jeho objektivních možností se s danými skutečnostmi seznámit.

Trestnost jednání zde nastává na základě skutečnosti, že pachatel „vědět měl a mohl“, jinak by jeho jednání bylo beztrestné. Dojdeme-li tedy k závěru, že v daném případě neexistovala možnost, že by pachatel vůbec dané okolnosti vědět mohl, nemůže se jednat o zaviněné jednání, tedy ani nedbalostní (např. řidič dodrží veškeré své povinnosti, ale z mostu mu před auto skočí sebevrah).

Povinnost i možnost předvídat porušení či ohrožení zákonem chráněného zájmu musí být dány současně. Povinnost předvídat následek může v případě některých povolání vycházet například i z technických norem.

3.3.Hrubá nedbalost

Hrubá nedbalost není další formou nedbalosti, jde však o její vyšší stupeň intenzity. Je určována na základě postoje pachatele, který v daném případě jedná bezohledně k zájmům chráněným zákonem.²⁴

Hrubá nedbalost může být opět jak vědomá, tak nevědomá. Od prosté nedbalosti se odlišuje především přístupem pachatele k požadavku náležité opatrnosti. Navazujeme zde na povinnou opatrnost, o které bylo hovořeno již výše.

Bezohlednost, která hrubou nedbalost zakládá musí být zřejmá, nelze tak považovat jakýkoliv bezohledný přístup k požadavku náležité opatrnosti za hrubou nedbalost. Zároveň se však nemá jednat jen o extrémní případy.

U některých skutkových podstat je přímo vyžadována (např.: ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 odst. 2 trestního zákona - kdy následek nastane tím, že pachatel hrubě poruší speciální zákony např. v dopravě).

Pokud k naplnění skutkové podstaty postačuje nedbalost prostá, je možné hrubou nedbalost k tíži pachatele považovat za přitěžující okolnost.

²⁴ § 16 odst. 2, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

4. Úprava de lege lata

V této kapitole se zaměříme na aktuálně platnou právní úpravu trestných činů, které jsou páčány v souvislosti s provozem v silniční dopravě. Konkrétně jen na nedbalostní trestné činy, které jsou obsahem hlavy první trestního zákoníku, tedy trestné činy jejichž společným druhovým objektem, proti kterému směřují, jsou život a zdraví individuálně určených osob. Právo na život je základním právem člověka, které je zaručeno v čl. 6 Listiny základních práv a svobod. Jedná se o nejdůležitější zákonem chráněnou hodnotu naší společnosti, právě proto jsou tyto trestné činy zařazeny hned na počátek zvláštní části.

V hlavně první trestního zákoníku bychom samozřejmě našli i úmyslné trestné činy, které jsou páčány v souvislosti se silniční dopravou. Typicky se jedná o trestný čin neposkytnutí pomoci dle § 150 a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151, toho se nelze dopustit nikde jinde než v dopravě.

Typickým následkem pro trestné činy hlavy první je smrt nebo poškození zdraví, můžeme zde tak rozlišovat tři stupně následku a to: usmrcení, těžkou újmu na zdraví a ublížení na zdraví. Společným znakem trestných činů z následujících podkapitol je nedbalostní způsob zavinění, z čehož vyplývá další společný znak a to tedy, že se jedná o přečiny.

Jde-li o pachatele trestných činů, které jsou v této kapitole rozebírány, může jím být kdokoliv, tedy jak osoba fyzická, tak i právnická. Není zde vyžadován ani žádný konkrétní či speciální subjekt.

Mimo trestné činy proti životu a zdraví mohou být v silniční dopravě páčány také další trestné činy, mezi které patří např.: ohrožení pod vlivem návykové látky nebo maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Pachatelé se v rámci provozu v silniční dopravě mohou samozřejmě rovněž dopustit trestného činu opilství dle § 360 trestního zákoníku. V trestním zákoně nenalezneme žádné skutkové podstaty, které by se zabývaly přímo dopravními nehodami, pomineme-li neposkytnutí pomoci řidičem, využíváme tak skutkových podstat trestných činů proti životu a zdraví, proti majetku a trestných činů obecně nebezpečných.

Hovoří-li skutková podstata o tom, že pachatel se dopustil trestného činu na základě porušení povinností, které mu byly uloženy zákonem, jedná se o pravidla provozu na pozemních komunikacích. Tato pravidla můžeme nalézt

např. v těchto právních předpisech: zákon o provozu na pozemních komunikacích (z. č. 361/2000 Sb.); zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (z. č. 51/2001 Sb.); vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Méně závažná porušení silničního provozu jsou projednávány v rámci správních řízení jako přestupky, případně jako kárná provinění.

4.1. Usmrcení z nedbalosti (§ 143)

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

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

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

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 3 smrt nejméně dvou osob.“²⁵

Usmrcení z nedbalosti je jediným trestným činem proti životu, který je v této práci rozebrán, jeho objektem je tedy lidský život. Následek je charakterizován smrtí osoby, tu představuje stav organismu, kdy je vyloučena obnova všech životních funkcí.

K naplnění skutkové podstaty nepostačuje pouhé ohrožení života jiné osoby, musí skutečně dojít k jejímu usmrcení. Právě způsobeným následkem a jeho závažností se trestný čin usmrcení z nedbalosti odlišuje od trestného činu těžkého ublížení na zdraví.

V případě dopravních nehod se předpokládá, že porušení dopravního předpisu je v příčinné souvislosti s kolizní situací a jejím smrtelným následkem.

Usmrcení z nedbalosti dle odst. 1 se může dopustit jakákoliv fyzická či právnická osoba. V souvislosti s dopravní nehodou může být tímto obecným subjektem nejen řidič, ale také jakýkoliv jiný účastník provozu či spolujezdec.

²⁵ § 143, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Pachatelem může být rovněž opravář vozidla, který špatně opravil závadu, pokud v důsledku tohoto jednání došlo k dopravní nehodě, během níž byla naplněna skutková podstata § 143. Tato skutečnost však nezbavuje odpovědnosti řidiče, který si měl provedení opravy ověřit, jejich vzájemné spoluzavinění však bude posouzeno při ukládání trestu.²⁶

Přestože řidič má právo předpokládat, že došlo odborným servisem k řádnému provedení opravy, zjistí-li, že závada na vozidle se projevuje i po provedení opravy, nemůže se na opravu již spoléhat. Dojde-li tedy k nehodě v příčinné souvislosti se závadou, je dovozováno řidičovo zavinění.²⁷

V případě následujícího odstavce již je po subjektu vyžadováno, aby měl určité důležité povinnosti, které nesplnil, jedná se tak tedy o kvalifikovanou skutkovou podstatu. Za důležitou povinnost dle odst. 2 je považována taková povinnost, jejímž porušením se zvyšuje nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Nelze za takovouto povinnost považovat porušení jakékoliv předpisu. Mezi porušením důležité povinnosti a způsobeným trestněprávním následkem musí existovat příčinná souvislost. Porušení takovéto povinnosti je okolností, jež podmiňuje užití vyšší trestní sazby. Vedlo-li k následku více příčin je potřeba posoudit každou z nich zvlášť a u každé z nich určit její důležitost pro způsobení následku.

Důležitou povinností uloženou podle zákona se rozumí i povinnost, která je uložena jiným právním předpisem, případně příkazem, který byl vydán na základě zákona.

V rámci dopravních nehod judikatura za porušení důležité povinnosti považuje například vysokou rychlost, předjíždění na místech, kde je to zakázáno, řízení pod vlivem alkoholu a další. Příklad hrubého porušení pravidel silničního provozu bude například přejede-li bezdůvodně řidič s vozidlem do protisměru, pokud je toto jednání příčinou protiprávního následku. Podrobněji si pojem důležité povinnosti v silniční dopravě rozebereme v rámci následující kapitoly „Judikatura“.

²⁶ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, Marg. č. 6

²⁷ Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 4. 1988, Sp. Zn. 2 Tz 6/88

Těžší následek a tedy i přísnější trest vyplývá z odst. 3. V případném odsuzujícím rozsudku musí být konkrétně vymezeno jaké konkrétní zákony a která jejich ustanovení byla pachatelem hrubě porušena. Ze skupin zákonů, které paragraf vyjmenovává, nás v této práci bude samozřejmě nejvíce zajímat předposlední část tohoto ustanovení, tedy zákony o bezpečnosti dopravy.

Dopravními zákony jsou všechny ty, které upravují provoz a jeho pravidla, nemusí se jednat o zákony dopravy silniční, ustanovení lze využít i v jiných typech dopravy. V případě dopravy silniční se jedná například o následující zákony: zákon o silničním provozu (z. č. 361/2000 Sb.); zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (z. č. 56/2001 Sb.); zákon o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (z. č. 12/1997 Sb.); zákon o silniční dopravě (z. č. 111/1994 Sb.).

Porušení musí být závažnější než dle § 143 odst. 2, jedná se tak o porušení více norem příslušného předpisu najednou, zároveň je porušení takové intenzity, která vede k podstatně větší závažnosti. Například řidič souběžně nedodrží povolenou a přiměřenou rychlost, zároveň dostatečně nesleduje situaci na pozemní komunikaci a ještě ve stavu ovlivněném návykovou látkou srazí na přechodu chodce, kterému dal přednost jiný řidič jedoucí po stejné komunikaci ve stejném směru, avšak ve vedlejším jízdním pruhu. Opět je jako v každém případě potřeba řádně posoudit všechny okolnosti, jež měli na způsobení následku vliv.

Je nutné, aby se nedbalostní zavinění vztahovalo jak ke způsobenému následku, tak rovněž k hrubému porušení zákonů.

Nedosažuje-li závažnost vymezení odst. 3, nebo porušená povinnost nespadá do oblasti odstavcem vymezených zákonů, posuzuje se trestný čin dle odst. 2.

Poslední odstavec skutkové podstaty navazuje na odst. 3, jeho naplněním se pachatel dopouští nejškodlivější varianty tohoto trestného činu. Pro naplnění kvalifikované skutkové podstaty dle odst. 4, je mimo způsobení smrti minimálně dvou osob, naplnit zároveň okolnosti odst. 3, tedy hrubé porušení alespoň jednoho ze stanovených zákonů. Rovněž tak tedy z ustanovení vyplývá, že se nelze dopustit trestného činu dle § 143, odst. 1, 3, způsobil-li pachatel smrt dvou či více osob. Stejně jako ve všech předchozích odstavcích tohoto ustanovení se musí jednat o zavinění nedbalostní.

Pokud se pachatel dopustí trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti v rámci něhož dojde k usmrcení z nedbalosti, bez ohledu na odstavec trestného činu dle § 143, bude takový pachatel potrestán dle ustanovení § 273, tedy za trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti. „*Jednočinný souběh těchto trestných činů je vyloučen.*“²⁸ Stejně tak je jednočinný souběh vyloučen v případě neposkytnutí pomoci dle § 150 odst. 1, trestný čin usmrcení z nedbalosti totiž daný čin subsumuje.

Naopak není vyloučen jednočinný souběh s úmyslnými trestnými činy ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 a poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle § 277.

Neposkytne-li řidič dopravního prostředku potřebnou pomoc dle § 151, bude takovýto pachatel odpovědný za vícečinný souběh s trestným činem usmrcení z nedbalosti.

Silniční doprava je jednou z oblastí, kde k usmrcení z nedbalosti dochází nejčastěji. Taktéž se tohoto trestného činu dopouští pachatelé např. v rámci průmyslových provozů, ve zdravotnictví, nebo při špatné manipulaci se střelnými zbraněmi, stát se může však i kdekoliv jinde v rámci běžných činností.²⁹

Řidič může být odpovědný za trestný čin usmrcení z nedbalosti i za situací, kdy svěří řízení jiné osobě, viz kapitola 5.3.3.

4.2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147)

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

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

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti

²⁸ ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, Marg. č. 16

²⁹ ŠÁMAL, P., GŘIVNA, T., NOVOTNÝ, O., HERCZEG, J., VANDUCHOVÁ, M. A KOL. Trestní právo hmotné. 9. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2022, 619 s.

*práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.*³⁰

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti jsou spolu s následujícím trestným činem ublížení na zdraví z nedbalosti trestnými činy proti zdraví. V obou případech se jedná o trestný čin poruchový, je tedy potřeba, aby škodlivý následek skutečně nastal.

Jedním ze znaků, jež od sebe trestné činy dle §§ 147 a 148 odlišuje, je závažnost způsobené újmy. Zpravidla se odlišují i dobou léčby. Odlišení újmy na zdraví a těžké újmě na zdraví nalezneme v § 122 trestního zákoníku.

Závažnost ublížení na zdraví musí posoudit odborník, tedy lékař a to na základě způsobených následků, aby byla zachována objektivita a nejednalo se pouhé subjektivní pocity poškozeného. O jaký stupeň závažnosti újmy na zdraví se jedná je však otázkou právní, soud své rozhodnutí činí na základě lékařského nálezu či znaleckého posudku. Při lékařském posouzení ohledně způsobené újmy je podstatný konkrétní zdravotní stav poškozeného před způsobením následku. Způsobená újma na zdraví poškozeného musí být v příčinné souvislosti s jednáním pachatele.

Obecně lze o trestných činech proti zdraví říci, že jejich objektem je lidské zdraví, ať už fyzické či duševní. Těchto trestných činů se lze dopustit nejen na osobách zdravých, ale taktéž na osobě, jež je nemocná či zraněná.

V případě, že pachatel způsobí jiné osobě zranění, která by zakládala ublížení na zdraví, avšak tato osoba již před tímto činem byla smrtelně zraněna, odpovídá pachatel jen za následek, který byl v příčinné souvislosti s jeho jednáním, ne za smrt osoby. Není zde brán ohled na skutečnost, že osoba by zemřela i bez jednání tohoto pachatele. V praxi se může jednat o případy, kdy prvotní smrtelná zranění způsobí pachatel jiného trestného činu, poškozený však zůstane na místě nehody bez jakékoliv pomoci a následně se stane účastníkem další nehody, při které je mu způsobena druhá újma na zdraví, která by však již nemusela vést ke smrti. V každém takovémto případě je však důležité odborné znalecké posouzení.³¹

³⁰ § 147, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

³¹ ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, R 21/1980

Odpovědnost za trestný čin podle § 147 nese osoba, která způsobila jinému těžkou újmu na zdraví. Za těžkou újmu na zdraví lze považovat jen vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění, jež musí naplňovat alespoň některý z předpokladů, které jsou taxativně stanoveny zákonem: „a) zmrzačení, b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, c) ochromení údu, d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, e) poškození důležitého orgánu, f) zohydění, g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, h) mučivé útrapy, nebo i) delší dobu trvající porucha zdraví.“³² Může docházet i k situacím, kdy je naplněno více těchto forem těžké újmy na zdraví u jedné osoby najednou.

Právě zákonem vymezené formy těžké újmy na zdraví jsou vedle vážnosti způsobené újmy hlavním faktorem pro odlišení prosté a těžké újmy. Další odlišností je časové období, po které újma trvá, ta je zpravidla delší než u újmy prosté.

K celému výkladu je potřeba využít také judikatury, která dále rozvíjí podmínku dle písmene i), kdy za tuto delší dobu je považováno období minimálně šesti týdnů, během nichž je poškozený citelně omezen ve svém běžném způsobu života. Vzhledem k vysoké úrovni lékařské péče mnohdy může i léčba velmi závažných zranění trvat kratší dobu než šest týdnů, bylo by však v rozporu s výše uvedeným ustanovením, kdybychom takto vážný zásah do lidského zdraví posuzovali jako prosté ublížení na zdraví. Porucha zdraví se může projevit jak na zdraví fyzickém, tak i psychickém.

V judikatuře bychom rovněž našli i vysvětlení dalších pojmů, které se v § 122 odst. 2 trestního zákoníku vyskytují.

*„Dobu, po kterou poškozený nebyl léčen, protože čekal na lékařský zákrok, jenž nemohl být proveden pro omezené kapacitní možnosti zdravotnického zařízení, nelze zahrnout do obsahu zaviněného následku, za který odpovídá obviněný, který způsobil dopravní nehodu.“*³³

Mezi jednáním pachatele a způsobeným následkem musí existovat příčinná souvislost. Je tak potřeba zkoumat příčinu, která vedla k následku, neboť mohlo dojít k situaci, kdy byla příčinná souvislost přerušena na základě jednání

³² § 122 odst. 2, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

³³ ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, Marg. č. 4, odst. 2

osoby poškozené. V rámci dopravních nehod je typicky uváděným příkladem nevyužití bezpečnostního pásu spolujezdcem, který se v rámci kolizní situace stává poškozeným, je však rovněž v takové situaci potřeba řešit otázku, zda řidič o této skutečnosti věděl a zda mohl na takovéto chování reagovat.³⁴

Pachatelem trestného činu těžkého ublížení na zdraví může být jakákoliv osoba. Pachatelovo zavinění musí existovat jak ve vztahu k jednání, tak rovněž k následku. Vyloučeno není ani spoluzavinění jiné osoby. Pokud bychom si konkrétně chtěli vymezit možné pachatele z hlediska dopravy, jedná se o totožné subjekty jako v případě usmrcení z nedbalosti.

Přestože v případě poškozeného dojde k těžké újmě na zdraví je v některých případech možné, že pachatel bude odpovědný jen za trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148. Tato výjimka může nastat v situacích, kdy významným faktorem pro těžkou újmu na zdraví je určitá fyzická abnormalita na straně poškozeného. Pro úplnost je však potřebné, aby daná abnormalita nebyla zjevnou okolností, kterou pachatel mohl předpokládat.³⁵

Dopustí-li se pachatel trestného činu dle § 147 odst. 1, tím že poruší důležitou povinnost, naplní tak kvalifikovanou skutkovou podstatu dle odst. 2 stejného ustanovení. Porušení důležité povinnosti je zvláště přitěžující okolností.

Jaké konkrétní porušení povinnosti lze považovat za důležité je závislé na konkrétní situaci. Co někde je považována za porušení této povinnosti, v jiném případě tak být nemusí. K tomuto pojmu se blíže dostaneme v rámci následující kapitoly zaměřené na judikaturu.

Pro odpovědnost za trestný čin těžké ublížení na zdraví dle odst. 3 je potřeba naplnit dvě kvalifikační podmínky. Za prvé následek musí být způsoben minimálně dvěma osobám a zároveň se tak musí stát v důsledku hrubého porušení vymezených právních norem. V případech dopravních nehod se bude opět jednat o stejné zákony o bezpečnosti dopravy jako v případě usmrcení z nedbalosti podle odst. 3. Opět se nemusí jednat jen přímo o zákony, ale jsou do těchto norem zahrnuty další vyhlášky, nařízení či směrnice, které konkretizují zákony. Podrobné popisování hrubého porušení zákonů by bylo pouhým opakováním části předešlé

³⁴ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 7. 2012, Sp. Zn. 5 Tdo 548/2012

³⁵ ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, Marg. č. 3

podkapitoly. Za tento odstavec hrozí pachateli nejpřísnější trest právě z důvodu vážnosti následku.

Pokud pachatel způsobí v rámci jedné dopravní nehody, či obecně jedním jednáním, z nedbalosti jinému těžkou újmu na zdraví a zároveň jinou osobu z nedbalosti usmrtí, bude jeho jednání posuzováno jako jednočinný souběh trestných činů dle §§ 143 a 147. Zároveň mohou být tyto trestné činy v jednočinném souběhu i s trestným činem ublížení na zdraví z nedbalosti.³⁶

Není vyloučen ani jednočinných souběh s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274). Naopak o souběh vícečinný se bude jednat za situací, kdy pachatel způsobí z nedbalosti nehodu s těžkou újmou na zdraví, od které však ujede a neposkytne potřebnou pomoc, čímž se dopustí úmyslného trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151).

Trestným činem, který těžké ublížení z nedbalosti subsumuje, a je tím pádem vyloučen jejich souběh, je obecné ohrožení z nedbalosti a to konkrétně dle § 273 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 3 písm. b).

4.3. Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148)

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

(2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.“³⁷

Struktura tohoto paragrafu je velmi podobné skutkové podstatě těžkého ublížení na zdraví, zde je však již v prvním odstavci (základní skutkové podstatě) vyžadováno porušení důležité povinnosti. Tento požadavek stanovuje, o jak závažné jednání se musí jednat. Není-li tato podmínka naplněna, dopouští se

³⁶ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21.10.2015, Sp. Zn. 7 Tdo 122/2015

³⁷ § 148, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

pachatel „pouze“ přestupku, stejně tak v případech, kdy újma na zdraví poškozeného nedosahuje míry, kterou stanovuje trestní zákoník v § 122 odst. 1.

Nyní je tak v návaznosti na předchozí podkapitolu nutné vymezit si pojem ublížení na zdraví, jehož legální vymezení nalezneme v § 112 odst. 1. Jedná se o situace, kdy jsou běžné tělesné nebo duševní funkce poškozené osoby narušeny zdravotním rizikem nebo jinou nemocí. Takovéto narušení dotyčnému ztěžuje vedení běžného života, a to na nikoli krátkou dobu, a poškozený trestného činu zpravidla potřebuje lékařského ošetření.³⁸

Tento stav je vymezen třemi znaky: „*takový (1.)stav lidského organismu záležející v poruše zdraví (v onemocnění či poranění), který současně porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí (2.)znesnadňuje poškozenému, a to nikoli jen po krátkou a zcela přechodnou dobu, výkon jeho obvyklé činnosti nebo má jiný nepříznivý vliv na obvyklý způsob jeho života, a který (3.)zpravidla vyžaduje lékařské ošetření, i když nezanechá trvalé následky.*“³⁹ Je potřeba, aby stav poškozeného kumulativně splňoval všechny tyto znaky.

Mezi skutečnosti významné pro posouzení skutečnosti, zda se jedná o ublížení na zdraví, patří například: „*povaha poruchy zdraví, jak byla způsobena, jakými příznaky se projevuje, který tělesný orgán a jaká jeho funkce byla narušena, bolestivost poranění a její intenzita, zda a do jaké míry porucha zdraví narušila obvyklý způsob života postiženého a po jak dlouhou dobu, počítaje v to i vyřazení z pracovního procesu, a zda a jaké lékařské ošetření vyžaduje.*“⁴⁰

Znesnadnění běžného života musí být posuzováno individuálně vzhledem k osobě, která je újmu postižena. Jedním z důležitých, ale je potřeba říci, že ne rozhodujícím ukazatelem znesnadnění je pracovní neschopnost. Je posuzováno samozřejmě omezení poškozeného i v jiných sférách života jako například v oblasti sportovní či společenské. Konkrétně se může jednat o omezení z hlediska pohybu, užívání léků, bolestivých stavů apod.

Pro specifikování, jak dlouhá má být tzv. nikoli krátká doba je potřeba využít judikaturu, která konstantně uvádí, že toto znesnadnění běžného života

³⁸ § 122 odst. 1, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

³⁹ D R A Š T Í K, A ., F R E M R, R ., D U R D Í K, T ., R Ů Ž I Č K A, M ., S O T O L Á Ř, A . a kol. *Trestní zákoník: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2024-3-11]. ASPI ID: KO40_2009CZ. Dostupné z: www.aspi.cz.

⁴⁰ ŠÁMAL, Pavel. § 122 [Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, Marg. č. 1

musí trvat alespoň po dobu sedmi dnů. Výjimečně na základě konkrétních okolností nemusí být tato minimální doba naplněna, je potřeba řádně objektivně posoudit např. bolestivost zranění, rozsah zranění, jaká funkce organismu či jaký orgán byl konkrétně pachatelovo jednáním zasažen.

Podmínka lékařského ošetření nemusí být naplněna ve smyslu, že poškozený skutečně vyhledá lékařské ošetření, postačuje skutečnost, že objektivně k ošetření takovéto újmy dochází.

Pachatelem může být stejně jako u předchozích dvou trestných činů jakákoliv osoba. Obdobně jako u předchozích platí i konkrétně v případech silničních dopravních nehod, nemusí tak být pachatelem jen řidič.

Dle odst. 2 trestného činu je pachatel trestně odpovědný, naplní-li současně dvě podmínky, které jsou totožné jako v případě § 147 odst. 3, tedy způsobení újmy na zdraví na nejméně dvou osobách a hrubé porušení stanovených zákonů. Proto zde tak jen odkáží na vysvětlení dvou předchozích podkapitol a rovněž na následující kapitolu zabývající se judikaturou. V případě, že pachatel nenaplní jednu ze dvou podmínek této kvalifikované skutkové podstaty, bude trestně odpovědný za trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti dle odst. 1.

Z hlediska možných, případně nemožných, souběhů je situace taktéž obdobná jako v případě předešlých skutkových podstat.

Jak bylo zmíněno již v úvodu této podkapitoly, způsobí-li někdo dopravní nehodu v rámci níž dojde k ublížení na zdraví, může se za určitých skutečností jednat o přešupek. Předpokladem je nenaplnění základní skutkové podstaty dle § 148 odst. 1, následek tedy nedosahuje míry závažnosti pro trestný čin.

Do poslední novelizace⁴¹ textu z. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu se jednalo o přešupek, jež byl vymezen následovně: „*Fyzická osoba se dopustí přešupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.*“⁴² Dle § 7 odst. 1 písm. b) z. č. 251/2016 Sb., o některých přešupcích je ublížení na zdraví přešupkem proti občanskému soužití.

⁴¹ Změny provedené zákonem č. 271/2023 Sb., účinné od 01.01.2024

⁴² § 125c odst. 1 písm. h), z. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu ve znění z. č. 285/2018 Sb.

Pojem ublížení na zdraví se vymezuje analogicky dle § 122 odst. 1 trestního zákoníku. Pro otázku, zda se jedná o trestný čin či přestupek je rozhodující intenzita zranění, jež byla poškozené osobě způsobena.

Aktuální znění § 125c, z. č. 361/2000 Sb. uvádí k dané problematice pouze v odst. 9 rozmezí trestu zákazu činnosti v případě ublížení na zdraví v návaznosti na spáchání přestupku.⁴³

⁴³ „Je-li spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda, při níž je jinému ublíženo na zdraví, uloží se za tento přestupek vedle pokuty zákaz činnosti na dobu od 6 do 18 měsíců, neukládá-li se za něj zákaz činnosti podle odstavce 6 písm. a) až c); to neplatí, došlo-li k ublížení na zdraví pouze u osoby, která je ve vztahu k pachateli přestupku osobou blízkou.“ (§ 125c, z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích)

5. Judikatura

Zákon užívá celou řadu pojmů, které však sám nevysvětluje a jsou vysvětleny až soudní praxí. Právě jedním z těchto pojmů, který byl v rámci výše vysvětlených skutkových podstat trestných činů několikrát užit je porušení důležité povinnosti. Některé z těchto důležitých povinností, které mají účastníci silničního provozu na základě zákona, si vysvětlíme v rámci této kapitoly. Některé situace si demonstrujeme na konkrétních soudních rozhodnutích, především Nejvyššího soudu.

5.1. Porušení důležité povinnosti (vyplývající z pachatelova zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložena mu podle zákona)

Výše uvedené skutkové podstaty v kapitole 4. obsahují pojem porušení důležité povinnosti. V případě trestných činů podle §§ 143 a 147 se jedná o kvalifikovanou skutkovou podstatu, trestný čin podle § 148 vyžaduje toto porušení ovšem již v případě skutkové podstaty základní. Pro tyto skutkové podstaty je tedy porušení důležité povinnosti obligatorním znakem. V silniční dopravě je právě porušení důležité povinnosti jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod.⁴⁴ Konkrétně se v případě dopravních nehod jedná o porušení důležitých povinností, jež jsou pachateli uloženy na základě zákona.

Tento pojem není nijak vymezen na úrovni zákona. Jedná se o složitou problematiku, k jejímuž vymezení je potřeba užit ustálenou rozhodovací praxí soudů.

Vždy se bude jednat o povinnost, jež má vztah k ochraně zdraví osob, zároveň nedodržení této povinnosti podstatně zvyšuje stupeň závažnosti činu pro společnost. Porušením takovéto povinnosti může zpravidla snadno dojít k ublížení na zdraví. Mnohdy může být toto jednání bezohledné či riskantní počínání si řidiče.⁴⁵ Celkově tak lze říci, že *„za důležitou povinnost je podle soudní judikatury pokládána taková povinnost, jejíž porušení za dané konkrétní situace zpravidla podstatně zvyšuje nebezpečí pro lidský život nebo zdraví.“*⁴⁶

⁴⁴ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 27 s.

⁴⁵ Dostupné 24.02.2024 [online] z <https://pravo21.cz/pravo/trestne-ciny-v-silnicni-doprave-zakladni-charakteristika>

⁴⁶ RŮŽIČKA M., Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě, Státní zastupitelství [cit. 14.03.2024] Převzato z CODEXIS®)

V jednom ze svých rozhodnutí Nejvyšší soud definuje porušení důležité povinnosti následovně: „*Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, které má zpravidla za následek usmrcení nebo způsobení těžké újmy na zdraví.*“⁴⁷ V rozhodnutí, ve kterém Nejvyšší soud tuto „definici“ učinil, zdůraznil, že tato povinnost musí být důležitá s ohledem na danou situaci a porušení musí zpravidla ohrozit lidský život nebo zdraví. V tomto případě bylo prokázáno, že obviněný nebezpečným manévrem při jízdě na skútru ohrozil život a zdraví jiného účastníka silničního provozu. V souvislosti s jednáním obviněného došlo v dané věci k těžkému poranění nezletilého.

Přestože právě uvedené rozhodnutí je již poměrně letité, rozhodně to nemění nic na chápání významu porušení důležité povinnosti.

*„Porušením důležité povinnosti při provozu na pozemních komunikacích je zejména takové porušení povinností řidiče motorového vozidla, které se zřetelem na sílu, rychlost, váhu a velikost motorového vozidla může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá.“*⁴⁸

Jedná se o porušení povinnosti, která byla pachateli, řidiči, uložena na základě zákona. Za porušení důležité povinnosti nelze považovat jakékoliv porušení dopravního předpisu řidičem. V zákoně nenalezneme žádný konkrétní výčet těchto povinností, neboť ani není možný, vždy je potřeba vycházet z konkrétní kolizní situace během které k naplnění skutkové podstaty došlo.

Zároveň si v případech porušení důležité povinnosti nevystačíme jen se zákony z oblasti trestního práva. Pravidla silničního provozu jsou upravena celou řadou právních norem, mezi nejdůležitější patří z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Jako příklady porušení důležité povinnosti lze uvést následující: řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky; nepřiměřená rychlost; nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích; nedání přednosti v jízdě; nedodržení bezpečné vzdálenosti a

⁴⁷ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 28. 7. 1963 sp. zn. 1 Tz 36/63

⁴⁸ Rozhodnutí Najvyššieho súdu v Bratislave ze dne 14. 9. 1971 sp. zn. 2 Tz 85/71

další.⁴⁹ Některé z často vyskytujících příkladů si rozebereme v následující části této práce.

Mezi porušením stanovené povinnosti a následkem musí být příčinná souvislost. Každé takovéto porušení musí být hodnoceno individuálně. Vedlo-li k následku více příčin je potřeba posuzovat každou z nich zvlášť, aby mohlo být určeno, jaký podíl na následku která z nich měla. Rovněž je třeba posuzovat, zda nejednal spoluzaviněně i jiný účastník. Tato tvrzení zastává i Nejvyšší soud, to například v usnesení sp. zn. 5 Tdo 944/2015. Zde Nejvyšší soud uvádí, že je důležité hodnotit zvlášť význam každé příčiny a rovněž posoudit konkrétní okolnosti daného případu.

V právě uvedeném rozhodnutí Nejvyšší soud rovněž uvádí své stanovisko k výkladu § 143 odst. 2, který je kvalifikovanou skutkovou podstatou trestného činu usmrcení z nedbalosti. K naplnění této kvalifikované skutkové podstaty je nutné, aby porušení důležité povinnosti bylo v souladu s principem gradace příčinné souvislosti zásadní příčinou vzniku následku.

Důležitost hodnotit každé porušení individuálně se projevu i v případech, kdy je porušeno více povinností a zákon vyžaduje k naplnění skutkové podstaty porušení důležité povinnosti. V takové situaci musí být právě porušení důležité povinnosti zásadní příčinou pro vznik následku daného činu. Tuto skutečnost potvrzuje i Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 3. 2018 sp. zn. 4 Tdo 270/2018.

Může dojít i k porušení více důležitých povinností najednou, v takovém případě se tato skutečnost zohlední při ukládání trestu, nemá však vliv na samotnou právní kvalifikaci skutku.

OČTŘ jsou v rámci objasňování věci vždy povinni zjišťovat rovněž skutečnosti, zda na způsobeném následku nemají podíl i osoby poškozené. V případech způsobení újmy na zdraví osobám cestující ve vozidlech je například potřeba zjistit, zda tyto osoby dodržely povinnost být připoutány bezpečnostním pásem. Pokud tato povinnost dodržena nebyla, je potřebné zjistit, jaký vliv měla tato skutečnost na způsobenou újmu.⁵⁰ V konkrétním případě, obviněný, jež v rámci dopravní nehody způsobil jiným osobám újmu na zdraví a jednu osobu

⁴⁹RŮŽIČKA M., *Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě*, Státní zastupitelství [cit. 18.03.2024] Převzato z CODEXIS®)

⁵⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 12. 9. 1978 sp. zn. 6 Tz 37/78

usmrtil, uváděl, že při vyprošťování poškozených z havarovaného vozidla zjistil, že dotyčné osoby nebyly připoutány. Naopak jedna z poškozených tvrdila, že bezpečnostní pásy užity byly. Nejvyšší soud v daném případě učinil závěr, že povinností okresního soudu bylo tento rozpor vyjasnit a zjistit, jak tomu skutečně bylo. Následně by bylo možné vyžádat od znalce v oboru zdravotnictví posudek o tom, jaký vliv mělo využití či nevyužití bezpečnostního pásu na způsobenou újmu.

Na zde uvedený případ se odkazuje obviněný, jehož věc byla řešena Nejvyšším soudem pod sp. zn. 7 Tdo 1194/2010. Zde se obviněný dopustil těžkého ublížení z nedbalosti v jednočinném souběhu s ohrožením návykové látky. Těžké ublížení na zdraví utrpěl jeden z pasažérů, konkrétně jen ten, který nebyl připoután bezpečnostním pásem. Znalecký posudek dokládá, že nedodržení povinnost užít bezpečnostní pás je právě příčinnou následků tohoto poškozeného, ostatní cestující, kteří byli připoutáni přitom utrpěli jen lehká zranění. Na základě těchto skutečností obviněný podal dovolání Nejvyššímu soudu, ve kterém argumentoval právě znaleckým posudkem, namítal, že zranění poškozeného bylo způsobeno v příčinné souvislosti s jeho vlastním zaviněním, kdy se nepřipoutal, na což byl ze strany obviněného, dle jeho slov, upozorněn. Zároveň ze stejných důvodů nesouhlasil ani s povinností náhrady škody v plném rozsahu. Soud shledal, že námitky obviněného se zaměřují spíše na skutkové zjištění a hodnocení důkazů než na právní kvalifikaci skutku. Tyto námitky nelze brát v úvahu v rámci dovolacího řízení, které se zabývá spíše právními aspekty případu. Nejvyšší soud však obviněnému vyhověl v druhé části ohledně povinnosti k náhradě škody, kde souhlasil, že jednání poškozeného může mít vliv na příčinnou souvislost zranění. Nejvyšší soud tak přikázal, aby v dané části byla věc znovu projednána.

K posouzení skutečnosti, zda se jedná o porušení či neporušení důležité povinnosti není dostačující posouzení ze strany OČTŘ, avšak bude vždy potřeba především znaleckých posudků. Využit lze k posouzení i dalších důkazů jako je například vyšetřovací pokus.⁵¹

⁵¹ RŮŽIČKA M., *Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě*, Státní zastupitelství [cit. 18.03.2024] Převzato z CODEXIS®)

5.1.1. Výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti

Obecně je rychlost jízdy upravena § 18, z. o provozu na pozemních komunikacích. Ten v odst. 1 stanoví povinnost řidičů přizpůsobit rychlost jízdy a to především podle schopností řidiče, vlastností vozidla a dalších podmínek na silnici. Tato rychlost by měla umožnit řidiči zastavit vozidlo včas v případě potřeby. Při snížené viditelnosti platí zvláštní pravidla, jako je použití světel a zkrácení vzdálenosti, na kterou musí být vozidlo schopno zastavit. Toto ustanovení se vztahuje na všechny účastníky silničního provozu, včetně řidičů motorových vozidel, tramvají a dokonce i jezdců na zvířatech.

Přestože otázka nepřiměřené rychlosti je otázkou právní, je k jejímu posouzení potřeba znalce, který objasní okolnosti odborné povahy a to za pomoci např. výpočtu brzdné dráhy, stav vozovky a apod.

Nepřiměřená rychlost jakožto jeden z případů porušení důležité povinnosti je jednou z hlavních příčin dopravních nehod.⁵² *„Třetinu všech dopravních nehod v Evropě zavíní nepřiměřená rychlost. V České republice je to třicet sedm procent.“*⁵³

Jedním z rozhodnutí Nejvyššího soudu, v němž je překročení rychlosti jako porušení důležité povinnosti řešeno je již jednou zmiňované usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 15 Tdo 944/2015. V daném případě byl obviněný soudy nižšího stupně uznán vinným ze spáchání přečinu usmrcení z nedbalosti dle odst. 2, které způsobil v rámci dopravní nehody. Obviněný jako řidič jedoucí po hlavní silnici překročil povolenou rychlost o 32 až 44 km/h, což vedlo ke střetu s vozem zn. Fiat Punto, který vyjížděl z vedlejší komunikace. V důsledku této nehody řidič Fiatu Punto utrpěl život ohrožující poranění a později zemřel. Obviněný se dovolává neplatnosti rozsudku z důvodu nesprávného právního posouzení skutku a jiných hmotněprávních okolností. Obviněný tvrdí, že nezavinil nehodu, neboť jeho překročení povolené rychlosti nemělo podstatný vliv na vznik nehody a že za vzniklou nehodu je odpovědný poškozený. *„Zdůrazňuje, že jednou ze skutečností, která může mít vliv na případnou trestní odpovědnost řidiče jedoucího nepovolenou rychlostí, je mimo jiné to, o kolik je tímto řidičem překročena*

⁵² KOMÁREK, J. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. 45 s.

⁵³ PECHÁČKOVÁ, M. *Zabíjím rychle: cena: 13 minut*. Brno: BizBooks, 2021. 201 s.

*nejvyšší povolená rychlost.*⁵⁴ Státní zástupce se staví naopak, tvrdí, že obviněným překročení povolené rychlosti mělo podstatný vliv na vznik nehody, a to i přes některé skutkové okolnosti, které obhájce obviněného uvádí.

V případě je zřejmé, že minimálně jednu ze svých povinností porušil i poškozený, který nedal přednost vozidlu jedoucímu po hlavní silnici, nedodržel tak svou povinnost uloženou mu § 22 odst. 1, z. o provozu na pozemních komunikacích. Nejvyšší soud ovšem v usnesení sp. zn. 7 Tdo 1156/2010 konstatuje, že jede-li řidič v křižovatce po hlavní silnici a nepovolenou rychlostí a to takovou, že řidiči přijíždějícímu z vedlejší silnice objektivně znemožňuje dat přednost v jízdě, řidič přijíždějící z vedlejší silnice není odpovědný za případný vznik dopravní nehody. Obecně tak v daném rozhodnutí Nejvyšší soud vyjádřil, že účastník silničního provozu není povinen automaticky předvídat možná porušení pravidel ostatními účastníky a přizpůsobovat své jednání tomu. Nicméně pokud svým porušením pravidel znemožní ostatním dodržovat pravidla, nemůže očekávat, že ostatní dodrží pravidla ve svůj prospěch.

Nakonec Nejvyšší soud učinil ve věci sp. zn. 15 Tdo 944/2015 následující závěry. Zpochybnil závěry nižších soudů ohledně míry zavinění obviněného v dopravní nehodě a jeho kauzálního významu pro vzniklý následek, a to v souvislosti s porušením důležité povinnosti. Soud zdůraznil, že trestní odpovědnost řidiče jedoucího po hlavní silnici není podmíněna pouze extrémním překročením povolené rychlosti, ale je třeba individuálně hodnotit konkrétní okolnosti případu a příčinnou souvislost jednání řidiče s následkem, který měl dle Nejvyššího soudu 50 % podíl na následku nehody. Zrušil rozhodnutí nižších soudů a nařídil nové projednání věci s důrazem na vypořádání se s otázkou spoluzavinění obviněného a s řádným zhodnocením znaleckých posudků.

Dalším rozhodnutím, v němž Nejvyšší soud řeší problematiku výrazného překročení nejvyšší povolené rychlosti je Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 1173/2004. Součástí tohoto rozhodnutí byla právní věta, která stanovuje, že pokud řidič na vedlejší silnici nedá přednost řidiči na hlavní silnici, odpovědnost za kolizi je na řidiči vedlejší silnice. Nicméně, pokud řidič na hlavní silnici výrazně překročí povolenou rychlost, čímž znemožní nebo ztíží předání přednosti

⁵⁴ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17.2.2016 sp. zn. 15 Tdo 944/2015, bod 6, věta první

vedlejšímu řidiči, může být částečně odpovědný za kolizi. Dále, výrazné překročení maximální povolené rychlosti v obci (např. o více než 70 %) je považováno za vážné porušení povinnosti uložené řidiči motorového vozidla, protože může ohrozit lidské životy a zdraví.

V dané věci šlo o situaci, kdy obviněný ze spáchání trestného činu ublížení na zdraví jako řidič motocyklu jel po silnici nedovolenou a nepřiměřenou rychlostí, když se v obci pohyboval rychlostí 86 až 97 km/hod. Druhý z účastníků, řidič automobilu vjíždějící z vedlejší na hlavní silnici, nedal přednost motocyklu, který ke křižovatce přijížděl po hlavní silnici, ten tak narazil do automobilu. Poškozenou byla v rámci dopravní nehody spolujezdkyně z motocyklu, která následně v nemocnici svým zraněním podlehla, ta po dobu jízdy neměla ochranu přilbu, to však nemělo dle skutkových zjištění na následek vliv. Soud druhého stupně shledal, že na způsobeném následku je spoluvinný i řidič osobního automobilu, na základě tohoto závěru tak obviněného uznal vinným jen v rozsahu základní skutkové podstaty, předchozím rozhodnutím soudu prvního stupně byl řidič motocyklu uznán vinným za trestný čin v rozsahu odst. 1, 2 trestního zákoníku.

V neprospěch obviněného podala dovolání nejvyšší státní zástupkyně. Ta argumentovala následovně: *„Z důkazní situace, z níž vycházely soudy činné dříve ve věci, podle nejvyšší státní zástupkyně vyplývá, že když se I. K. rozhodoval o tom, zda vjede na hlavní silnici, tedy 4,4 až 4,8 sekundy před střetem, byl motocykl obviněného vzdálen od místa střetu 98 až 126 metrů, přičemž jel rychlostí 86 až 97 km/hod. Z toho dovolatelka dále dovozuje, že kdyby obviněný jel povolenou rychlostí, tedy maximálně 50 km/hod., přijel by do místa střetu za 7 až 9 sekund, tedy 2,5 až 4,5 sekundy poté, co by zde projelo vozidlo Škoda Pick Up. Další průběh by záležel na zrychlení tohoto vozidla a na tom, zda by musel obviněný s motocyklem přibrzdit či zda by se zařadil za vozidlo bez použití brzd, avšak v žádném případě by ho vozidlo Škoda Pick Up nepřinutilo k prudké a náhlé změně směru a rychlosti jízdy, proto kdyby jel obviněný maximálně povolenou rychlostí 50 km/hod., ke střetu by vůbec nedošlo.“*⁵⁵

⁵⁵ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004 sp. zn. 5 Tdo 1173/2004

Obviněný se k dovolání vyjádřil s tím, že kdyby řidič automobilu neporušil pravidla silničního provozu, ke kolizní situaci by nedošlo. Sám také rovněž následně podal dovolání k Nejvyššímu soudu. Argumentuje, že řidič automobilu mohl zabránit střetu, pokud by se zastavil na středové dělicí čáře, a nesouhlasí s rozhodnutím odvolacího soudu. Navrhuje zrušení rozsudku soudu druhého stupně a případně nové rozhodnutí.

Nejvyšší soud ve věci vyvodil, že obžalovaný řidič motocyklu je zodpovědný za dopravní nehodu, při které zahynula spolujezdkyně, protože hrubě porušil pravidla silničního provozu, když v obci mnohonásobně překročil povolenou rychlost a to o více než 70 %. Soud shledal, že řidič osobního automobilu, není vinný či spoluvinný na nehodě. Rozsudek, který vycházel z tohoto posouzení, byl zrušen a věc byla předána k dalšímu projednání odvolacímu soudu. Obviněný se dovolával nesprávného právního posouzení, ale Nejvyšší soud zdůraznil, že dovolání nemůže být založeno jen na nesprávném skutkovém zjištění. Obviněný také nesprávně argumentoval, že by měl být stíhán i řidič druhého vozidla. Nejvyšší soud však vysvětlil, že soud není oprávněn nařizovat stíhání jiných osob, které nejsou obžalovány ve věci.

Problematika byla samozřejmě řešena i na úrovni Ústavního soudu. Jeden z těchto případů⁵⁶ se týkal dopravní nehody, kdy stěžovatelka byla odsouzena za trestný čin ublížení na zdraví, poté co její pudl vběhl do vozovky a způsobil kolizi s motocyklem. Řidič motocyklu v obci výrazně překročil povolenou rychlost, neboť jel rychlostí 90 km/hod, rychlost v momentě střetu byla přibližně 75 km/hod. Podle názorů znalce, by k této kolizní situaci nedošlo, pokud by řidič motocyklu nepřekročil povolenou rychlost. Okresní soud vzal v úvahu její nedbalost při venčení psa a porušení místní vyhlášky zakazující volné pobíhání psů na veřejném prostranství. Odvolací soud potvrdil rozhodnutí prvního stupně s tím, že ani překročení rychlosti motocyklistou nemění zavinění stěžovatelky. Nejvyšší soud potvrdil právní názor krajského soudu, přičemž stěžovatelčina argumentace nebyla přijata jako dostatečná k přehodnocení rozhodnutí. Nejvyšší soud své rozhodnutí odůvodňuje tím, že překročení povolené rychlosti

⁵⁶ Nález Ústavního soudu ze dne 5. 8. 2010 sp. zn. III. ÚS 2278/07-2

motocyklistou nepřerušilo příčinnou souvislost mezi jednáním majitelky psa a vzniklým následkem.

Ústavní soud stížnosti vyhověl a zrušil napadená rozhodnutí. Ohledně překročení rychlosti Ústavní soud konstatoval, že obecné soudy se nevyjádřily k důležitým aspektům, jako je charakter místa činu (poklidná městská zástavba versus frekventovaná silnice), hustota silničního provozu a další relevantní faktory. Došlo tak dle jeho názoru k nedostatečnému posouzení situace. K závěrům obecných soudů, že stěžovatelka měla předvídat kolizi, uvádí Ústavní soud, že takový závěr znamená nepřiměřené požadavky na občany, kteří by měli předvídat i hrubé porušení zákonů ostatními účastníky silničního provozu

5.1.2.Řízení dopravního prostředku pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

Zákon o pozemních komunikacích zakazuje řidiči užívání návykových látek během jízdy nebo před jízdou. Řidič nesmí řídit vozidlo, pokud ještě může být pod vlivem dané návykové látky.⁵⁷ Po požití alkoholu či jiné návykové látky musí vzít řidič na vědomí, že vyloučení takovéto látky z organismu je individuální a odvíjí se od celé řady faktorů. Mezi tyto zakázané látky nelze zařadit „*tabák, tzn. tabákové výrobky určené ke kouření, šňupání, sání nebo žvýkání, pokud jsou vyrobeny zcela nebo zčásti z tabáku, včetně tabáku geneticky upraveného,*“⁵⁸ neboť jím nejsou ovlivněny ovládací či rozpoznávací schopnosti.

Osoba, která je pod vlivem návykové látky vykonává své pohyby pomaleji a hůře, reakční doba se tak prodlužuje. Jsou zhoršeny rozumové funkce, jsou omezeny schopnosti pozornosti a soustředění, dochází k narušení přesnosti. Dochází ke zkreslení skutečností, které osoba pozoruje zrakem, je zhoršena rovněž schopnost rozpoznávat barvy, což může vést k nerozeznání barvy, jež svítí na semaforu.⁵⁹

⁵⁷ § 5 odst. 2, písm. a), b), z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁵⁸ RŮŽIČKA M., *Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě*, Státní zastupitelství [cit. 18.03.2024] Převzato z CODEXIS®, bod 2.2.

⁵⁹ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 32-33 s.

Způsobí-li osoba pod vlivem alkoholu dopravní nehodu, je vždy nutné posoudit, zda měl právě alkohol vliv na sníženou schopnost řízení, a zda tak existuje příčinná souvislost mezi požitím alkoholu a způsobeným následkem.⁶⁰

Pokud osoba pod vlivem návykové látky vykonává činnost, při které může ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, naplňuje tím rovněž znaky skutkové podstaty podle § 274 odst. 1 trestního zákona. Za situace, kdy v souvislosti s tímto jednáním dokonce osoba způsobí havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublíží na zdraví nebo způsobí větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, naplňuje tak znaky kvalifikované skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky.

V rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tz 106/2009 řeší soud nejen řízení pod vlivem návykové látky jako porušení důležité povinnosti, která je uložena zákonem, ale také se jedná o příklad, který potvrzuje, že i cyklista je účastníkem silničního provozu.

Cyklista, pod vlivem alkoholu, byl v daném případě uznán okresním soudem vinným za trestný čin ublížení na zdraví v souběhu s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky. Pachatel jedoucí v nočních hodinách na neosvětleném kole se dle skutkových zjištění soudu prvého stupně lekl psa, který vběhl na vozovku, nezvládl řízení a narazil do souběžně jedoucího cyklisty, což zapříčinilo pád. Poškozený následně utrpěl těžká poranění hlavy, v důsledku kterých následně zemřel.

Proti rozhodnutí následně podala tehdejší ministryně spravedlnosti, Daniela Kovářová, stížnost pro porušení zákona, která namítala nedostatečná zjištění ohledně skutkového děje. Ministryně spravedlnosti v závěru stížnosti navrhovala zrušení napadeného rozhodnutí a všech na něj navazujících rozhodnutí a opětovné projednání věci soudem prvního stupně.

Nejvyšší soud rozhodl, že pravomocným rozsudkem okresního soudu, byl zákon skutečně porušen. Konkrétní porušení spočívaly v nedostatečně zjištěném skutkovém stavu a nedostatečném provedení důkazů, to vedlo k nesprávnému posouzení viny obviněného. Dále byl porušen zákon tím, že obviněnému byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel,

⁶⁰ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 30 s.

což nebylo v souladu se skutkovou podstatou případu, neboť obviněný spáchal trestný čin jako cyklista, ne jako řidič motorového vozidla. Nejvyšší soud také vyjádřil, že pokud cyklista požije alkohol a jeho schopnosti jsou tím ovlivněny, může to vést k neschopnosti bezpečně řídit jízdní kolo a k porušení povinností účastníka silničního provozu, to je důležité pro posouzení skutkové podstaty trestného činu.⁶¹

Ohledně ovlivnění obviněného alkoholem Nejvyšší soud ve věci konkrétně uvedl následující: „...*Pokud cyklista požije alkoholické nápoje a jeho hladina alkoholu v krvi se pohybuje přes 1 promile, je snížena duševní schopnost takového cyklisty (§ 3 odst. 1 citovaného zákona⁶²) a není schopen bezpečné jízdy na jízdním kole. Stav ovlivnění alkoholem se promítá právě v neočekávaných situacích silničního provozu, kdy znemožňuje cyklistovi správnou a zejména včasnou reakci (v posuzované věci o tom svědčí znalecký posudek MUDr. J. F., v němž hodnotí schopnosti obviněného k jízdě v souvislosti s požitím alkoholických nápojů). Stupeň ovlivnění alkoholem rovněž negativně ovlivňuje schopnost cyklisty počínat si ohleduplně a ukázněně, přičemž oba tyto požadavky patří k základní povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích. Kromě těchto základních požadavků na chování a počínání cyklisty jsou stanoveny i předpoklady k tomu, v jakém technickém stavu má být jízdní kolo, které cyklista užije k jízdě, čím má být vybaveno, a stejně tak i na samotný způsob jízdy.*“⁶³

V rámci této věci byla Nejvyšším soudem vyslovena právní věta, jejíž obsah lze zjednodušeně vyložit následovně. Pokud cyklista poruší základní povinnosti účastníka provozu a specifické povinnosti cyklisty, může být toto jednání považováno za porušení důležité povinnosti stanovené zákonem. Jestliže takové porušení způsobí dopravní nehodu s těžkou újmou na zdraví nebo smrtí jiné osoby, může být považováno za trestný čin ublížení na zdraví. Nicméně, trest zákazu činnosti, který může být uložen za trestný čin, jako je například zákaz

⁶¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 1. 2010 sp. zn. 4 Tz 106/2009

⁶² „*Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.*“ (§ 3 odst. 1, z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích)

⁶³ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 1. 2010 sp. zn. 4 Tz 106/2009

jízdy na jízdním kole, není možné ukládat cyklistovi, protože jízda na kole není činností, na kterou se vztahuje toto ustanovení.

Nejvyšší soud v rozhodnutí sp. zn. 8 Tdo 136/2019 uvedl, že obava řidiče z možných trestních následků nehody, v případě že řídil pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, není akceptovatelnou okolností pro neposkytnutí pomoci. Zákaz nemo tenetur se ipsum accusare⁶⁴ se v tomto případě neuplatňuje, protože povinnost poskytnout pomoc není považována za nezákonné donucování k poskytnutí důkazů proti sobě samému. Řidič je tak i přes obavy, které plynou z možného potrestání v souvislosti s porušením povinnosti podle § 5 odst. 2 písm. a), b), z. o provozu na pozemních komunikacích, povinnen poskytnout pomoc v rámci dopravní nehody, jíž je účastníkem.

V konkrétním případě se jednalo o situaci, když řidič pod vlivem alkoholu a rovněž v souvislosti s nepřiměřenou rychlostí, zavinil dopravní nehodu, v rámci které bylo druhé vozidlo mimo pozemní komunikaci. Obě osoby, které v druhém vozidle cestovali, byly v rámci této dopravní nehody zraněny. Podnapilý řidič však poškozeným neposkytl potřebnou pomoc a od nehody ujel. Následně byl odsouzen za přečiny ohrožení pod vlivem a návykové látky a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Obviněný v dovolání argumentoval, že těžký stupeň opilosti by měl být vyloučením z povinnosti poskytnout potřebnou pomoc. Státní zástupce se ve věci dovolání vyjádřil, že neposkytnutí pomoci nelze ospravedlnit obavou o vlastní trestní stíhání, ani s odkazem na ústavní právo nebýt donucován k sebeobvinění. S tvrzením státního zástupce, jak vidno z předchozího odstavce, Nejvyšší soud souhlasil.

5.2. Odpovědnost řidiče, přestože řízení svěřil jiné osobě

V těchto případech jde především o situace, kdy je řízení vozidla svěřeno osobě, která není držitelem řidičského oprávnění nebo je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, což řidič ví, nebo je v dané situaci jinak nezpůsobilá k řízení vozidla.

⁶⁴ zákaz donucování k aktivnímu jednání obviněného

Pro bezpečné ovládání vozidla jsou na řidiči vyžadovány schopnosti tělesné, duševní i odborná způsobilost. Porušení důležité povinnosti je zde dovozováno již ze samotného svěřeni vozidla nezpůsobilé osobě.⁶⁵

Skutečnost, že řidič může být za dopravní nehodu odpovědný i v případě, kdy sám vozidlo neřídil uvádí např. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Tz 2/68. *„Řidič motorového vozidla zodpovídá za škodlivý následek dopravní nehody, který předvídal nebo alespoň měl a mohl předvídat, i v případě, že vozidlo sám neřídil, ale svěřil řízení osobě, o níž věděl, že řízení vozidla neovládá, je-li mezi tímto jednáním řidiče a následkem dopravní nehody příčinný vztah.“*⁶⁶

V dané věci nebylo zcela jasně prokázáno, zda řídil obviněný řidič, či údajná spolujezdkyně, která následkem nehody podlehla. Nejvyšší soud přesto dovedl, že i pokud bylo prokázáno, že motocykl řídila poškozená osoba, obviněný by stále mohl být trestně odpovědný za své jednání, kdy svěřil řízení motorového vozidla osobě, která nebyla k tomu způsobilá. Skutečnost, že obviněný věděl, že poškozená řízení neovládá a hrozí tak vznik kolizní situace Nejvyšší soud v dané věci vyvodil na základě výpovědi obviněného. V té jasně uvádí, že poškozené musel ukázat, jak vůbec motocykl řídit. Je tak zřejmé, že obviněný věděl, že může dojít k nehodě a zranění poškozené, a neměl přiměřené důvody věřit, že k takovému porušení nebo ohrožení lidského zdraví nedojde.

Mimo této problematiky se rozsudek rovněž zabývá také zastavením trestního stíhání a krajní nouzi. Právě závěry plynoucí z dané věci ohledně krajní nouze jsou rovněž poměrně důležitou informací z hlediska tématu této diplomové práce. Řídí-li osoba automobil, přestože je pod vlivem alkoholu, avšak toto počínání má za cíl dopravit zraněného k lékařské pomoci po dopravní nehodě, je možné toto jednání posuzovat jako krajní nouzi.⁶⁷

Skutečnost, že řidič může být trestně odpovědný za nehodu, přestože sám neřídil potvrzuje rovněž rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 17.12.1990 sp. zn. 11 Tz 101/90. Konkrétně tato odpovědnost nastane v situaci, kdy řidič svěřil řízení vozidla podnapilé osobě, kdy právě podnapilost je důvodem dopravní nehody a jejích následků. V dané věci vozidlem cestovaly čtyři osoby, jedna byla usmrcena,

⁶⁵ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 70-71 s.

⁶⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. 1. 1968 sp. zn. 1 Tz 2/68, právní věta II.

⁶⁷ Tamtéž, právní věta III.

druhé bylo způsobeno v důsledku dopravní nehody hned několik zranění. Obvodní soud uznal řidiče vinným za spáchání trestných činů ublížení na zdraví a opilství, řidič byl v době dopravní nehody pod vlivem alkoholu. Poslední z cestujících byl uznán vinným pomocí k trestnému činu opilství, právě tento dotyčný údajně předal řízení těsně před nehodou obviněnému řidiči. Generální prokurátor následně podal stížnost kvůli porušení zákona, a Nejvyšší soud shledal, že zákon byl porušen. Obvodní soud neobjasnil přesně příčiny nehody ani zavinění obviněného, a tak Nejvyšší soud rozhodnutí zrušil a vrátil k novému posouzení.

Dané rozhodnutí rovněž dokládá, že řidič nese trestní odpovědnost za následky dopravní nehody i v situaci, kdy do jeho řízení zasahoval některý ze spolujezdců. Těmito zásahy jsou v rozsudku míněny opakované nebezpečné zásahy spolujezdce do ovládání vozidla, kterým mohl řidič bez obtíží zabránit. V tomto konkrétním případě řidič v rámci své obhajoby uváděl, že do jeho řízení zasahovala jedna z poškozených, její jednání mělo dle jeho slov být právě příčinou smyku, který předcházel dopravní nehodě.

Ve všech obdobných případech je však velmi obtížné dokazování.

5.3. Povinnost řidiče zajistit připoutání spolujezdce bezpečnostním pásem

Na základě § 5 odst. 1 písm. i), z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je řidič vozidla povinnen zajistit bezpečnost osoby či zvířete, kteří s ním cestují ve vozidle. Dle § 9 odst. 1 písm. a), totožného zákona má přepravovaná osoba povinnost užít bezpečnostní pás, je-li jím sedadlo povinně vybaveno. Ústavní soud se v rozhodnutí sp. zn. II. ÚS 492/17-1 zabýval otázkou, zda lze výše uvedená ustanovení vcelku vykládat jako povinnost řidiče zajistit, aby spolujezdec bezpečnostní pás skutečně využil. Nejvyšší soud má v judikatuře dané problematiky odlišné přístupy.

V daném případě byl stěžovatel okresním soudem shledán vinným z přečinu ohrožení pod vlivem návykové látky a přečinu usmrcení z nedbalosti. Při řízení pod vlivem alkoholu zavinil nehodu, při které zemřel jeho nepřipoutaný bratr cestující na předním sedadle. Stěžovatel ve své stížnosti namítal, že obecné

soudy nebraly v úvahu význam spoluzavinění, které bylo z jeho pohledu způsobeno nepřipoutáním zesnulé osoby.

Zákon sice výslovně uvádí povinnost zajistit připoutání cestujícího, avšak pouze v případech dětí.⁶⁸ Povinnost poučit osoby starší tří let o užití bezpečnostních pásů je na řidiči vyžadována jen v případech, kdy se jedná o řidiče vozidla, které má více než osm míst k sezení.⁶⁹

„Nejvyšší soud se v trestních věcech ustálil na právním závěru, že ze skutečnosti, že ustanovení § 9 odst. 1 písm. a) zákona o provozu na pozemních komunikacích ukládá tuto povinnost přepravované osobě, nutně nevyplývá, že by stejná povinnost nevznikala i řidiči coby součástí povinnosti, jež mu ukládá ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) zákona o provozu na pozemních komunikacích. Pokud se přepravovaná osoba odmítne připoutat, nemá řidič dle názoru Nejvyššího soudu vůbec zahajovat jízdu.“⁷⁰ Bezvýznamné je dle názoru Nejvyššího soudu řešení této otázky v situacích, kdy by byl následek kvalifikován stejně bez ohledu na připoutání či nepřipoutání poškozeného. Zde zmíněné názory však zastává pouze trestní kolegium.

Výše uvedený názor Nejvyššího soudu je však podle Ústavního soudu pro řidiče dopravního prostředku nepřiměřenou zátěží, neboť zákon nedává řidiči dostatečné prostředky k zajištění této spolujezdcovi povinnosti.

Ústavní soud tedy souhlasí s tím, že stěžovatel neměl povinnost zajistit připoutání zesnulého. To ovšem nemění nic ohledně jeho trestní odpovědnosti. Stěžovatel porušil několik povinností dle zákona o provozu na pozemních komunikacích, a skutková podstata byla plně prokázána. Obecnými soudy tak nedošlo k žádnému porušení stěžovatelových ústavních práv či svobod, ústavní stížnost byla zamítnuta.

⁶⁸ § 6 odst. 1 písm. c), e), z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁶⁹ § 6 odst. 1 písm. g), z. č. 363/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

⁷⁰ Nález Ústavního soudu ze dne 17. 4. 2018 sp. zn. II. ÚS 492/17-1, bod 21

6. Spoluúčast poškozeného

Poškozený je účastníkem dopravní nehody, obecně tuto osobu definuje trestní řád jako „*Ten, komu bylo trestným činem ublíženo na zdraví, způsobena majetková škoda nebo nemajetková újma, nebo ten, na jehož úkor se pachatel trestným činem obohatil.*“⁷¹ Označení poškozeného je pojmem procesním a jedná se o užší vymezení než oběť. Může se jednat jak o osobu fyzickou, tak i právnickou.

Poškozený má jakožto účastník trestního řízení zákonem přiznanou řadu práv, ty nalezneme v § 43 trestního řádu. V případech taxativně stanovených § 163 trestního řádu je již k pouhému zahájení trestního řízení potřeba souhlasu poškozeného (viz kapitola 7.).

Jedním ze základních nároků poškozeného je uplatnění práva na náhradu škody, toho může využít nejpozději před započítáním dokazování v rámci řízení před soudem. Pokud je škoda nahrazena v rámci trestního řízení, jedná se tzv. řízení adhezní, pokud však o rozsahu škody není zcela jasno, může soud poškozeného odkázat do řízení civilního, to lze učinit například jen s určitou částí škody. Je-li poškozenému tento nárok přiznán, je obviněný povinen uhradit mu rovněž náklady, které vynaložil k uplatnění tohoto svého práva.

Rozsah náhrady škody, na nějž má poškozený nárok, může být vzhledem k okolnostem případu snižen, především v případě spoluzavinění poškozeného.

Obecná ustanovení o škodě a její náhradě bychom našli v občanském zákoníku (z. č. 80/2012 Sb.). Právě ten má rozhodující právní význam i pro řešení škod, které vznikly v rámci dopravních nehod.

Právě občanský zákoník upravuje rovněž spoluzpůsobení škody samotným poškozeným a to v § 2918, který říká, že „*Vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost škůdce nahradit škodu se poměrně sníží.*“⁷² Škůdcova povinnost k náhradě újmy je tak poměrně snížena v rozsahu okolností, jež se přičítají poškozenému. Poměr viny na daném následku se počítá vzhledem k jednotlivým účastníkům v procentech. Osobou určující míru spoluzavinění pro náhradu újmy může být pojišťovna. V rámci

⁷¹ § 43 odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

⁷² § 2918 věta první, z. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

trestního řízení konstatuje míru spoluzavinění soud, s vyřešením této otázky mu napomáhá znalecký posudek.

Posuzují se veškeré okolnosti na straně poškozeného, nejen porušení jeho právních povinností. Posouzení spoluúčasti poškozeného je potřebné k vyhodnocení ohledně nároku na náhradu škody. Pro správné vyhodnocení spoluúčasti je potřeba dostatečně zvážit veškeré okolnosti jak na straně pachatele, tak na straně poškozeného, které jsou v příčinné souvislosti se způsobenou újmou.

Okolností, které lze přičítat, je celá řada. Základní okolností je zavinění, případně velikost podílu, na vzniku následku. *„K tíži poškozeného lze přičítat i jeho neobezřetné, neopatrné či lehkovážné konání, pokud vedlo či přispělo ke vzniku jeho újmy nebo k jejímu zvětšení, a to i když takovýmto jednáním nedošlo k porušení právní povinnosti.“*⁷³ Jde tak zpravidla o nezachování potřebné míry opatrnosti, konkrétně se může jednat o situaci, kdy chodec ve tmě není dostatečně viditelný, neboť neužil žádné reflexní prvky, či si poškozený sedne jako spolujezdec do auta k osobě, která je pod vlivem návykových látek, o čemž dotyčný poškozený ví.

Dalším typickým příkladem spoluúčasti je osoba, která byla v rámci dopravní nehody zraněna a podílem na jejím zranění je fakt, že tento poškozený nebyl připoután bezpečnostním pásem.⁷⁴

Poškozený taktéž nese následky náhody ve smyslu zásady *casum sentit dominus*,⁷⁵ čímž je myšlena neodvratitelná náhoda v podobě *vis maior*. Poškozený tak nemusí jednat deliktně, ovšem nevynaloží potřebné množství opatrnosti, aby ochránil vlastní statky, čímž poškozuje především sebe a vlastní statky.

Pokud je podíl poškozeného na škodě zanedbatelný, dělení újmy nenastává, škůdce je tak povinnen nahradit celou újmu. Na základě skutečnosti, že i jiný účastník má na nehodě určitý podíl, nelze dovozovat vyvinění škůdce.

Je-li podíl poškozeného na vzniku dopravní nehody větší než podíl pachatele, může být pachatelovo jednání kvalifikováno jako odstavec méně

⁷³ PAŠEK, Martin. § 2918 [Spoluúčast poškozeného]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Občanský zákoník. 2. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2023, marg. č. 5.

⁷⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 12. 9. 1978 sp. zn. 6 Tz 37/78

⁷⁵ „Náhodu pociťuje vlastník“

závažnější trestný čin.⁷⁶ Takového závěru dosáhly i obecné soudy ve věci, na níž navazuje nálezný Ústavního soudu ze dne 25.10.2016 sp. zn. IV. ÚS 3159/15-1, v němž se Ústavní soud zabývá principem omezené důvěry a odpovědností řidiče za dopravní nehodu. „Podíl na nehodě je však i na poškozeném, který porušil zákaz předjíždění, povolenou maximální rychlost a zákaz řízení pod vlivem alkoholu. Ani tato pochybení poškozeného však neospravedlnila to, že stěžovatel přestal sledovat provoz, neboť znaleckými posudky bylo prokázáno, že vozidlo byla ve vzájemné viditelnosti. Vzhledem k podílu poškozeného soud kvalifikoval jednání stěžovatele podle § 147 odst. 1, a nikoliv také podle § 147 odst. 2 trestního zákoníku.“⁷⁷ Ústavní soud však ve věci dospěl k závěru o špatném posouzení z hlediska zavinění na straně stěžovatele a napadená rozhodnutí obecných soudů zrušil.

Úprava umožňuje naopak i kompletní přenesení povinnosti na poškozeného, a to v případě, kdy je zanedbatelný podíl na straně škůdce, což znamená, že je-li újma výlučně způsobena jednáním poškozeného, nese ji sám. Půjde především o situace, kdy řidič zachoval míru povinné opatrnosti, čímž nenaplnil subjektivní vymezení nedbalosti a nemůžeme tak vůbec hovořit o jeho zavinění. Soudy jsou povinny tuto možnost v rámci své činnosti zvažovat a to vzhledem k ústavnímu principu presumpce nevinny, pokud tato povinnost soudu není naplněna, dochází k porušení práva na spravedlivý proces.

I v případech tak fatálních nehod, jako je usmrcení chodce, může řidič po takovéto osobě, respektive po jeho pozůstalých, požadovat náhradu škody, byla-li kolizní situace způsobena rovněž, nebo dokonce výlučně zaviněním usmrcené osoby.⁷⁸

Je potřeba pečlivé posouzení, jak velký kauzální význam měla spoluúčast poškozeného na naplnění skutkové podstaty, neboť se tato skutečnost samozřejmě může promítnout i do výroku o vině a trestu. Rozhodování o náhradě škody tak není jediným důvodem pro přezkoumání míry spoluúčasti. Je však nutné, aby byla v rozhodnutí vymezena i ta porušení, která vznikla na straně poškozeného, právě

⁷⁶ RÁZKOVÁ R. *K principu omezené důvěry v dopravě a trestní odpovědnost řidiče za dopravní nehodu*. Bulletin advokacie. 2017 [online]. Dostupné z <https://next.codexis.cz/literatura/LT103653?workspaceId=a48f37f9-b04b-40a8-966b-4b24256fbb5d&zobrazit=informace>

⁷⁷ nálezný Ústavního soudu ze dne 25.10.2016 sp. zn. IV. ÚS 3159/15-1, bod 9

⁷⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28.03.2003, sp. zn. 25 Cdo 43/2002

to je předpokladem správného určení míry spoluzavinění a rovněž samozřejmě i přezkoumatelnosti takového rozhodnutí.

Podle dřívějšího trestního zákona č. 140/1961 Sb., byla jedním z faktorů pro ukládání trestu nebezpečnost trestného činu. Její úprava byla obsažena v § 3 odst. 4 a její součástí byla právě i míra zavinění pachatele. Dnešní trestní zákon pojem nebezpečnost trestného činu pro společnost vůbec neobsahuje, již dříve byl chápán především jako politický a ideologický. V aktuální platné a účinné úpravě je stanovení druhu a výměry trestu upraveno § 39, přihlíženo je především k povaze a závažnosti trestného činu a dále k určitým skutečnostem, jež jsou charakteristické pro konkrétního pachatele, přiměřené také k satisfakci osoby poškozené, výčet v ustanovení je demonstrativní. Právě v rámci posouzení povahy a závažnosti trestného činu je taktéž hodnocena míra zavinění pachatele, oba tyto znaky jsou projevem přiměřenosti a individualizace trestní sankce.

6.1.Princip omezené důvěry

Se spoluúčastí poškozeného úzce souvisí i princip omezené důvěry. V případech, kdy není dodržena potřebná míra opatrnosti ze strany poškozeného, může dojít právě k jeho spoluúčasti. Tento princip se užívá k posouzení trestní odpovědnosti pachatele v rámci dopravních nehod, jeho využití je tak možné u všech skutkových podstat uvedených v kapitole 4.

Pro vysvětlení tohoto principu nenalezneme žádnou legální definici. Výklad tohoto systému zajišťuje však ustálená soudní praxe a právní nauka. Jedním z rozhodnutí, ve kterých se Nejvyšší soud pokusil o jakousi definici tohoto pojmu je usnesení ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011. Definice uváděná v tomto rozhodnutí se shoduje s následujícím vymezením.

Princip omezené důvěry „*znamená, že řidič se může spoléhat, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat pravidla silničního provozu, pokud z konkrétních okolností neplyne opak.*“⁷⁹ Tato pravidla vycházejí z celé řady právních norem, od účastníků se očekává a vyžaduje jejich znalost.

⁷⁹ JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní právo hmotné. Obecná část. Zvláštní část.* 8. vydání. Praha. Leges, 2022, 563 s.

Řidič nemůže předpokládat veškerá možná porušení pravidel provozu, jichž se mohou dopustit ostatní účastníci. Takové úvahy by byly opakem pro princip omezené důvěry.

Jak ve své rozhodovací praxi uvádí i Ústavní soud, je potřeba okolnosti, které může řidič předvídat, posuzovat objektivně a vždy vzhledem ke konkrétní situaci.⁸⁰ Je-li z okolností řidiči zřejmé, že někdo z účastníků je např. osobou vysokého věku, nezletilý či osobou fyzicky či duševně v dané situaci omezenou, je řidič povinen dbát zvýšené opatrnosti. Srovnatelným případem je taktéž volný pohyb zvířete v blízkosti komunikace, v těchto případech se jedná o výjimku ze zásady principu omezené důvěry. Projevuje se zde tak lidský faktor, který je významný právě z hlediska vzniku dopravních nehod.

Tento princip odpovídá požadavkům moderní dopravy, u nás je používán zhruba od poloviny minulého století. Dnes je tento princip nejen v evropských státech, ale rovněž v dalších moderních zemích světa. Dříve platila na našem území zásada opačná, tedy princip nedůvěry, ten se uplatňoval výlučně proti řidičům s odkazem na vlastní nebezpečnost motorových vozidel a celkovou neznalost společnosti v oblasti silniční dopravy. V zákoně nenalezneme legální definici, čerpáme především z judikatury. Konkrétní právní úpravu dle literatury⁸¹ nenalezneme ani v jiných pro nás okolních státech. Princip lze uplatnit i v jiných typech dopravy.

V reálných situacích princip souvisí především s předvídaním toho, jaké jednání můžeme čekat od okolních účastníků silničního provozu. Typickým příkladem je křížení se hlavní a vedlejší komunikace, kdy jak řidič jedoucí po hlavní silnici, tak řidič příjíždějící z vedlejší silnice jsou povinni vzájemně předvídat chování toho druhého. Tito řidiči by vzájemně měli předvídat především svou rychlost. Je zřejmé, že řidič z vedlejší silnice nebude dávat přednost všem vozidlům jedoucím po hlavní komunikaci, ale jen těm, která by svým najetím na hlavní silnici ohrozil. Je si třeba uvědomit, že právě vozidlo na hlavní silnici nemá vždy absolutní přednost. V situaci, kdy řidič na hlavní silnici významně překročí povolenou rychlost, na základě čehož druhý účastník, jež přijíždí z komunikace vedlejší, správně neodhadne jeho vzdálenost a dojde k jejich střetu, má právě řidič

⁸⁰ Nález Ústavního soudu ze dne 21.12.2020 Sp. Zn. II. ÚS 1711/20, odst. 30

⁸¹ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 258 s.

jedoucí po hlavní silnici na dané kolizi významný podíl. Srovnatelnou situací je například také přecházení chodce přes silnici, ten taktéž nemá absolutní přednost.

Konzistentní a společný názor zastávají Ústavní i Nejvyšší soud ve věci odbočování vlevo, jedná se dle nich o jeden z nejnáročnějších úkonů v rámci silniční dopravy. Dává-li signál o odbočení řidič s dostatečným předstihem a ověří, že mu v manévru nebrání žádná překážka, může v rámci principu omezené důvěry spoléhat, že odbočení lze provést.⁸²

Například z hlediska problematiky přiměřené rychlosti na místech v blízkosti přechodů, zastávek a dalších míst, kde je větší koncentrace chodců se judikatura Nejvyšší soudu ustáleně staví k názoru, že nepřiměřená rychlost je taková, kdy řidič není schopen zastavit na vzdálenost rozhledu a rychlost mu brání k včasné reakci.

Řidič musí být schopen v takové situaci na chodce reagovat, přestože mu v rozhledu brání například další stojící vozidla v okolí, v opačném případě lze uvažovat o tom, že jeho rychlost byla nepřiměřená. Řidič musí brát v potaz, že chodci mnohdy přecházejí komunikaci právě z míst mezi stojícími vozidly.⁸³ Při posuzování rozhledu řidiče je nutné brát v potaz celou řadu skutečností, jež se týkají daného místa a daného času, kdy ke kolizní situaci došlo.

V případě, že se v blízkosti komunikace vyskytují děti, vzniká řidiči povinnost jet takovou rychlostí, aby mohl v případě potřeby i neprodleně zastavit.⁸⁴ Vždy je třeba každou situaci posuzovat individuálně rovněž k osobě řidiče a jeho schopnostem, zároveň nelze na řidiče klást takové nároky opatrnosti, na jejichž základě by došlo k omezení plynulosti provozu.

„K principu omezené důvěry v dopravě musí ještě směřovat další požadavek, a to, že musí existovat příčinný vztah nejen mezi porušením daného předpisu, vzniku nehody a následku, ale i vztah mezi jeho účelem vzniklým ohrožením nebo přímo způsobeným následkem.“⁸⁵

S tímto principem souvisí zachování potřebné míry opatrnosti řidiče, který je viníkem dopravní nehody. Míra opatrnosti je rovněž určitým vodítkem k určení

⁸² Nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016. sp. zn. IV. ÚS 3159/15-1

⁸³ ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. Trestní zákoník. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, R 6181/1938

⁸⁴ Rozhodnutí Zm II 217/28, 4.06.1929 - R 1929

⁸⁵ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 256 s.

formy zavinění (viz kapitola 3.). Potřebnou míru opatrnosti nám trestní zákon nijak nevynezuje, řidič je však povinen ji dodržovat tak, aby nezpůsobil dopravní nehodu nebo neohrozil na zdraví či životě jiné osoby. Její konkrétnější úpravu bychom našli v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten uvádí obecně pro všechny účastníky silničního provozu v § 4 povinnost řídit se ohleduplně, ukázněně a dbát pravidel silničního provozu, taktéž stanovuje je specifické povinnosti pro konkrétní skupiny účastníků (např. v případě řidičů: povinnost věnovat se plně řízení vozidla; ponechat si „dostatečnou bezpečnou vzdálenost“; nepřekračovat povolenou rychlost a především rychlost přizpůsobit aktuálním okolnostem). Konkrétní vymezení povinností vzhledem k potřebné míře opatrnosti lze hledat i v jiných zákonech regulujících dopravu, povinnost zachovávat potřebnou míru opatrnosti však přetrvává i v případech a situacích, kdy není legislativně konkrétně vymezena. Opatrnost musí být vždy zachována v takové míře, která je v daném případě možná vzhledem ke všem okolnostem jako je konkrétní kolizní situace a osoba pachatele. Skutečnost, že tato obecná povinnost řidiče nebyla zachována, nelze dovozovat z faktu, že nastal škodlivý následek.

Zákonem o provozu na pozemních komunikacích je po určitých skupinách účastníků silničního provozu požadována tzv. vyšší míra opatrnosti. Mezi tyto osoby patří ti, kteří mají zvláštní povolení či určité zvláštní schopnosti, konkrétně se může jednat o řidiče speciálních vozidel, řidiče závodních automobilů či řidiče vozidel integrovaného záchranného systému. Vyšší míra opatrnosti může být vyžadována i vzhledem ke konkrétní situaci, jako je otáčení či couvání. Právě to jsou situace, na které se princip omezené důvěry neuplatňuje.

Na konec kapitoly bych jen ráda uvedla, že dalším principem, se kterým se lze v rámci problematiky trestných činů v silniční dopravě setkat je princip sekundární odpovědnosti, nebo-li sekundární nedbalost. Oba principy spolu úzce souvisí. Tento princip je charakteristický tím, že řidič reaguje na nebezpečnou situaci, aniž by byla zaviněna jím.⁸⁶

I pokud řidič není viníkem nastalé situace je povinen zachovávat potřebnou opatrnost. Měl by si tedy počínat tak, aby v co největší míře eliminoval

⁸⁶ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 266 s.

míru následků. Je tak potřebné zkoumat mimo důvod vzniku kolizní situace i řidičovu reakci na její vznik, správnou reakci zpravidla nelze vyvodit z pravidel silničního provozu. V případech, kdy řidič svou reakcí nedokáže kolizi zabránit, přestože by to bylo pomocí správné reakce možné, je možné tohoto řidiče činit za nehodu zodpovědným, avšak pouze za předpokladu, že mu lze za volbu jeho řešení přičítat zavinění.⁸⁷

⁸⁷ k tomu např. Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR z 14. 7. 1981 sp. zn. 3 Tz 20/81. (R 43/1982)

7. Procesně právní aspekty trestných činů v silniční dopravě

Jsou-li následky způsobené dopravní nehodou vyhodnoceny policií jako trestný čin, dochází k zahájení trestního stíhání. To však nutně nemusí znamenat, že dojde k odsouzení pachatele. Pro orgány činné v trestním řízení se tak otevírá cesta pro užití celé řady procesních institutů.

Trestní řízení je zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení, jenž slouží k tomu, „*aby trestné činy byly náležitě zjištěny a jejich pachatelé podle zákona spravedlivě potrestáni,*“⁸⁸ jiným způsobem trestné činy nelze projednávat. Součástí trestního řízení je trestní stíhání.

Trestní řízení má taktéž účel preventivní a OČTŘ by tak měly svým působením odrazovat od páchání trestné činnosti. V rámci silniční dopravy by tak řidiči měli být motivováni k dodržování všech svých povinností.

V případě trestných činů uvedených v kapitole 4 této práce, mimo usmrcení z nedbalosti, je dle § 163 odst. 1 trestního zákoníku k zahájení trestního stíhání potřeba souhlasu poškozeného, pokud je, nebo v době spáchání trestného činu byl, poškozený oproti pachateli osobou, která by v postavení svědka měla právo odepřít výpověď.⁸⁹

Souhlas je možné vzít zpět a to až do doby, než se odvolací soud odebere k závěrečné poradě. Byl-li výslovný souhlas vzat zpět, nelze ho již opětovně udělit. Je-li takovýchto poškozených více, stačí, pokud souhlasné prohlášení učiní jeden z nich. Dojde-li trestným činem k usmrcení není bez ohledu na vzájemné postavení pachatele a oběti potřeba souhlasu vůbec, stejně tak je-li poškozený mladší patnácti let, poškozený není schopen dát souhlas z důvodu duševní choroby či poruchy, pro níž byl omezen na svéprávnosti, nebo pokud je zřejmé, že nedání souhlasu či jeho zpětvzetí bylo pod vlivem působení pachatele na oběť.⁹⁰ Pro dání souhlasu je poškozeném poskytnuta přiměřená lhůta, ta však nesmí překročit 30 dnů, později souhlas již nelze udělit.

Z hlediska práva procesního se trestné činy v silniční dopravě odlišují především v dokazování. Velmi důležitá je zde hned počáteční fáze vyšetřování, je

⁸⁸ § 1 odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

⁸⁹ „*Právo odepřít výpověď jako svědek má příbuzný obviněného v pokolení přímém, jeho sourozenec, osvojitel, osvojenec, manžel, partner a druh*“ (§ 100 odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád)

⁹⁰ § 163a odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

nutné, aby byli provedeny všechny neopakovatelné úkony a zajištěné veškeré důkazy, které se na místě dopravní nehody nachází. Tyto neopakovatelné úkony činí policejní orgány jakožto OČTŘ, specifikem dopravních nehod je však nutnost poskytnout první pomoc jejím účastníkům, zabezpečit dostatečně místo, aby bylo zamezeno dalšímu případnému nebezpečí a co nejdříve obnovit bezpečný a plynulý provoz na silniční komunikaci. Na místě dopravní nehody samozřejmě nejsou činné jen OČTŘ, ale také další složky integrovaného záchranného systému, je tak nutná jejich jednotná koordinace.

Kvůli specifickým způsobům vyšetřování je nutné, aby osoby zajišťující důkazy měli odborné znalosti. Kriminalistické stopy jsou zajišťovány jak na pozemních komunikacích, tak také na vozidlech a účastnících dopravní nehody. Dopravní nehoda musí být řádně zadokumentována, využívá se fotografií, zaměření či plánek a náčrtů.

Důležité postavení v rámci řešení dopravních nehod a trestných činů, které byly v jejich souvislosti spáchány, mají znalci. V některých případech jsou dostačující odborná vyjádření.

Odborným vyjádřením ve věci dopravní nehody může být například lékařská zpráva, či protokol o zkoušce na přítomnost alkoholu nebo jiné psychotropní látky v těle osoby. „Znaleckým posudkem se objasňují složitější a závažnější odborné záležitosti.“⁹¹

Silniční doprava je jedním ze samostatných oborů znalecké činnosti. V rámci dopravních nehod budou využívány především expertizy trasologické, machanoskopické a chemické.⁹² Podstatnou roli zde dnes sehrává pomoc výpočetní techniky. Velkou část znalecké činnosti budou rovněž představovat znalecké posudky z oboru lékařství a to ohledně újmy na zdraví účastníků dopravních nehod. Dalšími z využívaných oborů jsou také soudní psychologie a psychiatrie.

⁹¹ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 94 s.

⁹² PORADA, V. A KOL. *Silniční dopravní nehody v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a.s, 2000. 327-328 s.

7.1.Odklony v trestním řízení

Odklony jsou zvláštní právní úpravou oproti standardnímu trestnímu řízení. Jedná se o alternativní způsob řešení trestného činu. Tato jejich alternativnost se projevuje jak v postupu během řízení, tak rovněž v uloženém trestu. V rámci trestního řízení se jedná o specifický postup. Ohledně trestu jde o zvláštní reakci na trestný čin, která umožňuje užití celé řady jiných trestů, než jen univerzální trest odnětí svobody, alternativa ohledně trestu se vyskytuje velmi často, nejedná se jen o případy odklonů.⁹³

Pojem odklonu není na úrovni zákona nijak konkrétně vymezen, i z tohoto důvodu jejich výčet není vždy zcela jednoznačný. Úpravu institutů, jež mezi odklony řadíme, však nalezneme v hlavě dvacáté, třetí části trestního řádu a to spolu s dalšími typy zvláštních způsobů řízení.

V případech dopravních nehod nacházejí odklony velké uplatnění. Hlavní příčinou bude nejspíše skutečnost, že v mnoha případech se této trestné činnosti dopouštějí osoby bez trestní minulosti a v případě využití odklonu může být při splnění určitých podmínek nadále na pachatele nahlíženo jako na nevinného. Výjimku z tohoto pravidla představuje dohoda o vině a trestu, někdy je mezi odklony zařazován i trestní příkaz, který má však vždy povahu odsuzujícího rozsudku.

Jedná se o zvláštní formu řešení trestného činu, kdy pachatel není klasicky odsouzen. Tyto alternativní způsoby rozhodnutí se do české právní úpravy začaly dostávat po roce 1989⁹⁴. Nejedná o postup, na který by měl obviněný nárok, jedná se o určitou alternativu, kterou se za stanovených podmínek mohou OČTŘ rozhodnout využít.

*„Trestní řízení nedospěje do svého obvyklého konce, do vynesení odsuzujícího rozsudku, nedojde k vyslovení viny, k uložení klasické sankce, ale řízení se od této cesty odkloní a věc se vyřídí jinak.“*⁹⁵ Charakteristickým znakem pro odklony je zastavení trestního stíhání, kde výjimku představuje schválení dohody o vině a trestu.

⁹³ SOTOLÁŘ, A.; ŠÁMAL, P. a PÚRY, F. *Alternativní řešení trestních věcí v praxi*. Beckovy příručky pro právní praxi. Praha: C.H. Beck, 2000. 3 s.

⁹⁴ Dostupné [online] 20.12.2023 z <https://verejnazaloba.cz/vice-o-sz/vse-podstatne-o-trestnim-rizeni/odklony/>

⁹⁵ JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 6. vydání. Praha. Leges, 2021, 792 s.

V případě, že je využita některá z forem odklonů, nemusí se dokazování provádět v takovém rozsahu jako při běžném trestním řízení. I to je předpokladem další výhody odklonů, tedy že tato forma řízení je rychlejší a ulehčuje tak systému OČTR.

Odklony obsahují prvky tzv. restorativní justice. Pro restorativní justici je důležité zapojení pachatele a oběti v rámci řízení, mělo by dojít k narovnání vztahů právě mezi těmito osobami. Stát zde vystupuje jako jakýsi dozorový prvek, avšak není chápán jako ten, proti němuž je trestný čin namířen. „*Na zločin nenahlíží jako na prohřešek proti trestnímu zákonu, ale jako na zásah do mezilidských vztahů.*“⁹⁶ V rámci restorativní justice a rovněž i právě v oblasti odklonů hraje roli i Probační a mediační služba.

Až aktuální trestní zákoník z roku 2009 změnil filozofii ukládání sankcí, kdy, trest odnětí svobody přestože univerzální, začal být chápán jako možnost „ultima ratio“. Právě na základě tohoto smýšlení získávají na významu alternativní tresty. Taktéž je potřeba individuální přístup k pachatelům trestných činů.

Podmínkou pro využití odklonu je v některých případech uhrazení peněžité částky, ta slouží pro účely peněžité pomoci obětem trestných činů. Právo na tuto pomoc mají oběti trestné činnosti, splní-li podmínky stanovené z. č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů. Obecně o peněžitou pomoc mohou žádat oběti, kterým byla způsobena prostá či těžká újma na zdraví, někteří pozůstalí obětí trestné činnosti, oběti trestných činů proti lidskosti v sexuální oblasti a děti, které jsou obětí trestného činu týrání svěřené osoby.⁹⁷ O pomoc mohou oběti žádat na základě žádosti, která se podává Ministerstvu spravedlnosti ČR, pro podání je stanovena subjektivní lhůta dvou let a objektivní lhůta pěti let.

V případě využití některých odklonů je obviněný povinen zaslat přiměřenou částku na účet pro pomoc obětem trestných činů. Částka se zasílá na účet soudu či státního zastupitelství, zároveň soud a v přípravném řízení státní zástupce posuzují její výši. Částka je na účet zasílána zpravidla ještě před vydáním rozhodnutí, v případě, že rozhodnutí o odklonu nakonec nedojde, částka je vrácena zpět obviněnému. Přesná výše částky musí být uvedena v rozhodnutí,

⁹⁶ ZŮBEK, J. *Odklony v trestním řízení*. Praha. Wolters Kluwer. 2019. 18 s.

⁹⁷ § 24, z. č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů

to i je-li již částka uhrazena, jedná se o podstatnou náležitost rozhodnutí, jež je stanovena zákonem i podpořena judikaturou Nejvyššího soudu.⁹⁸

7.1.1. Podmíněné zastavení trestního stíhání

Podmíněné zastavení trestního stíhání je v praxi dle literatury nejvíce využívanou formou odklonu. Úpravu nalezneme v § 307 trestního řádu.

Institut lze využít pouze v případech, kdy se pachatel dopustí přečinu, zároveň je potřeba pachatelův souhlas s takovýmto postupem. Rozhoduje se formou usnesení, které vydává soud, případně státní zástupce v průběhu přípravného řízení. Státní zástupce může toto rozhodnutí učinit od zahájení trestního stíhání do podání obžaloby. Proti rozhodnutí je možné podat stížnost, kterou se mohou bránit jak obviněný a poškozený, tak rovněž státní zástupce, je-li rozhodnutí vydáno soudem.⁹⁹ Jedná se o rozhodnutí prozatímní. Obviněnému je stanovena zkušební doba, teprve po jejím uplynutí dochází ke konečnému rozhodnutí.

Rozlišujeme postup dle § 307 odst. 1 a § 307 odst. 2, kdy stěžejní pro toto rozlišení je především závažnost okolností spáchání protiprávního činu, a rovněž poměry obviněného. Oba paragrafy uvádí taxativní výčet podmínek, které musí obviněný naplnit, aby mohlo být trestní řízení zastaveno.

Podmínky dle odst. 1 jsou pro obě formy podmíněného zastavení trestního řízení totožné a znějí následovně: „*a) obviněný se k činu doznal, b) nahradil škodu, pokud byla činem způsobena, nebo s poškozeným o její náhradě uzavřel dohodu, anebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě, c) vydal bezdůvodné obohacení činem získané, nebo s poškozeným o jeho vydání uzavřel dohodu, anebo učinil jiná vhodná opatření k jeho vydání, a vzhledem k osobě obviněného, s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu lze důvodně takové rozhodnutí považovat za dostačující.*“¹⁰⁰

Pokud soud nebo v rámci přípravného řízení státní zástupce shledají, že závažnost přečinu odůvodňuje postup dle odst. 2, je k požadavkům dle odst. 1 potřeba naplnit další dvě taxativně vymezené podmínky. Pro možnost užití tohoto

⁹⁸ např. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25.9.2019, sp. zn. 6 Tdo 1051/2019

⁹⁹ § 307 odst. 7, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

¹⁰⁰ § 307 odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

odklonu postačí naplnit jednu z podmínek § 307 odst. 2, trestního řádu, nic však nebrání tomu, aby byly naplněny obě tyto podmínky.

V rámci první z podmínek se obviněný musí zavázat, že se v průběhu zkušební doby zdrží konkrétní činnosti, v jejíž souvislosti se přečinu dopustil. Tato činnost musí být vázána na zvláštní povolení, nebo upravena jiným právním předpisem. Období, na něž se činnosti zdržuje, může být kratší než zkušební lhůta. V případech dopravních nehod se bude muset obviněný typicky zdržet řízení všech motorových vozidel, pokud se k tomuto obviněný zaváže musí být poučen o povinnosti odevzdat řidičský průkaz. Zároveň je v těchto případech zaslán opis rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností dle místa trvalého pobytu obviněného, opis je následně zaslán i v případě osvědčení obviněného či jiných změn ve věci.

Druhou podmínkou je složení pro daný případ přiměřené částky, která je určena na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti. Právní úprava této formy podmíněného zastavení je účinná od 1. září 2012.

Souhlas a doznání jsou dva odlišné projevy pachatele, které musí být oba naplněny. Souhlas se týká postupu OČTŘ, neboť na základě souhlasu nedochází k řádnému projednání případu, musí být tedy dán zcela jasným a určitým způsobem. Jak bude souhlas od obviněného získán je věcí OČTŘ, zpravidla je získáván s pomocí Probační a mediační služby. V případě, že obviněný není plně svéprávný může tento souhlas poskytnout rovněž zákonný zástupce či opatrovník. V případě, že postup podle § 307 navrhne obhájce obviněného, může být souhlasné stanovisko předloženo spolu s tímto návrhem.¹⁰¹

Doznání se k určitému činu se zaznamenává do protokolu o výpovědi, musí zahrnovat otázku zavinění i další skutečnosti, na jejichž základě lze dojít k závěru, že obviněný čin skutečně spáchal. Obviněný se však nedoznává ke konkrétní právní kvalifikaci. Dle judikatury v případech nevědomé nedbalosti postačí výpověď, ve které obviněný připouští, že dané okolnosti nastaly a nerozporuje svou trestní odpovědnost.¹⁰² Doznání musí být zaznamenáno za

¹⁰¹ ŠÁMAL, P., ZEŽULOVÁ, J., RŮŽIČKA, M. § 307 [Podmínky pro rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání]. In: GRIVNA, Tomáš, ŠÁMAL, Pavel, VÁLKOVÁ, Helena a kol. Oběti trestných činů. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, marg. č.11

¹⁰² Tamtéž, Marg. č. 14

takových podmínek, aby mohlo být použitelné jako důkaz. Doznání nepostačuje, není-li v souladu s ostatními zjištěnými skutečnostmi ve věci.

V případě zkráceného přípravného řízení může státní zástupce rozhodnout o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání¹⁰³. Pokud obviněný udělí souhlas s tímto postupem, „*považuje se tento souhlas i za souhlas obviněného s podmíněným zastavením trestního stíhání.*“¹⁰⁴

„*Náhrada újmy nebo vydání bezdůvodného obohacení naplňuje cíl spočívající v odstranění škodlivých následků trestného činu a částečně i narovnání mezi pachatelem a poškozeným.*“¹⁰⁵ Zde nestačí pouhý pachatelův příslib, ale musí dojít ke skutečným krokům naplňujícím danou podmínku, např. uzavření smlouvy mezi pachatelem a poškozeným. Tuto povinnost následně musí pachatel splnit v průběhu zkušební doby. Za jiná potřebná opatření k náhradě škody může být považováno např. nahlášení pojistné události pojišťovně a zajištění pojistného plnění poškozenému; zajištění, aby škodu hradil jiný odpovědný subjekt nebo uložení odpovídající částky do soudní úschovy. Pokud v rámci trestného činu nedošlo ke škodě nebo bezdůvodnému obohacení, nevylučuje se použití institutu podmíněného zastavení trestního stíhání. Stejně tak v případech, kdy poškozený plnění odmítne či se zdržuje na neznámém místě.

V usnesení o podmíněném zastavení trestního stíhání se obviněnému stanoví zkušební doba. Pokud jde o postup dle odst. 1 činí zkušební doba šest měsíců až dva roky, pokud je trestní stíhání podmíněně zastaveno podle § 307 odst. 2 může být zkušební doba stanovena až na pět let. Obviněnému mohou být na období zkušební doby uloženy další přiměřená omezení a povinnosti, nebo dohled. Následně tedy soud, či státní zástupce opět ve věci rozhodují, tentokrát o tom zda se obviněný osvědčil.

Po uplynutí jedné třetiny zkušební doby, nejméně však šesti měsících, může obviněný podat návrh na zrušení uložené přiměřené povinnosti, omezení nebo opatření. Jedná-li se o zdržení se činnosti dle § 307 odst. 2, návrh na zrušení lze podat po polovině doby, na kterou bylo toto omezení stanoveno, spolu s tímto

¹⁰³ Státní zástupce rozhoduje usnesením, proti němuž je přípustná stížnost, a jde o jakési poslední varování před předáním věci soudu. Podmínky jsou obdobné jako v případě podmíněného zastavení trestního stíhání. Stanovuje se zkušební doba v rozmezí od šesti měsíců do dvou let.

¹⁰⁴ § 307 odst. 3, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

¹⁰⁵ JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 6. vydání. Praha. Leges, 2021, 795 s.

rozhodnutím může být prodloužena zkušební doba, ta však nesmí celkem přesáhnout období pěti let. Proti rozhodnutí o těchto návrzích je možné podat stížnost s odkladným účinkem.

Pokud obviněný splnil všechny podmínky a vedl v průběhu zkušební lhůty řádný život, je vydáno rozhodnutí o jeho osvědčení, v takovém případě je trestní stíhání zastaveno, čímž vzniká překážka věci rozhodnuté. Pokud o osvědčení není rozhodnuto do jednoho roku od uplynutí zkušební lhůty a důvody nerozhodnutí nejsou na straně obviněného, má se za to, že se dotyčný osvědčil.

Pokud obviněný nevede řádný život a porušuje podmínky rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání, rozhodne soud, nebo v přípravném řízení státní zástupce o pokračování v trestním stíhání, k tomu může dojít jak po uplynutí zkušební doby, tak v jejím průběhu. Pokud je to vzhledem k okolnostem případu vhodné, může být, pokud obviněný nenaplňuje podmínky řádného života, rozhodnuto o tom, že se zkušební doba prodlouží nebo jsou stanoveny další potřebná omezení a povinnosti.

7.1.2. Narovnání

Další formou odklonu je narovnání, které je upraveno v §§ 309 - 314 trestního řádu. Institut jde opět využít jen pro přečiny.

Zásadním rozdílem od podmíněného zastavení trestního stíhání je potřebný souhlas poškozeného. Právě z tohoto důvodu je narovnání založeno na velmi silném restorativním prvku, je zde totiž primární narovnání vztahů mezi poškozeným a pachatelem a ne pouhé potrestání pachatele, je potřeba aby obě tyto strany se podílely na hledání pro ně přijatelného řešení.

Je-li poškozených více, je potřeba, aby souhlas s postupem udělili všichni. Souhlasy všech těchto účastníků mohou být vzaty zpět, nejpozději až do doby, kdy případně učiní rozhodnutí soud druhého stupně.¹⁰⁶

Soud, případně státní zástupce v rámci přípravného řízení, před uzavřením dohody o narovnání vyslechne obviněného i poškozeného, a to jak o okolnostech trestného činu, tak rovněž ohledně skutečnosti, zda souhlasí s využitím tohoto

¹⁰⁶ ŠÁMAL, P., ZEZULOVÁ, J., RŮŽIČKA, M. § 309 [Podmínky pro schválení narovnání]. In: GRÍVNA, Tomáš, ŠÁMAL, Pavel, VÁLKOVÁ, Helena a kol. Oběti trestných činů. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, Marg. č. 13

institutu. Pokud je poškozeným právnická osoba, může místo výslechu využít možnost písemného prohlášení. Před provedením výslechu musí být účastníci řádně poučeni o svých právech, rovněž i o samotném institutu narovnání.¹⁰⁷

K výslechu by mělo dojít bezprostředně před rozhodnutím. V případě, že některý z účastníků není plně svéprávný, může za něj souhlas učinit zákonný zástupce či opatrovník. Je zjišťována především dobrovolnost a způsob náhrady škody. Poškozený se může rovněž vyjádřit k rozsahu částky, která je určena státu na peněžitou pomoc.¹⁰⁸

Zákon opět stanoví taxativní povinnosti, které musí obviněný pro možnost narovnání splnit. „*Jestliže obviněný a) prohlásí, že spáchal skutek, pro který je stíhán, a nejsou důvodné pochybnosti o tom, že jeho prohlášení bylo učiněno svobodně, vážně a určitě, b) uhradí poškozenému škodu způsobenou přečinem nebo učini potřebné úkony k její úhradě, případně jinak odčini újmu vzniklou přečinem, c) vydá bezdůvodné obohacení získané přečinem nebo učini jiná vhodná opatření k jeho vydání, a d) složí na účet soudu nebo v přípravném řízení na účet státního zastupitelství peněžitou částku určenou státu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti podle zvláštního právního předpisu, a tato částka není zřejmě nepřiměřená závažnosti přečinu.*“¹⁰⁹ Splní-li obviněný zákonem požadované podmínky trestní stíhání je ukončeno. Přesto dopadají na obviněného obdobné důsledky jako v případě odsuzujícího rozsudku.

Prohlášení obviněného, že skutek spáchal, není doznáním, a proto ho nelze užít jako důkaz v případě, že by nedošlo ke schválení narovnání a mělo by proběhnout klasické trestní řízení.¹¹⁰ V opačném případě by se jednalo o porušení zásady presumpce nevin. Souhlas i prohlášení o spáchání skutku se vztahují pouze k rozhodnutí upustit od dalšího stíhání. Je tak možné, že obviněný zde prohlásí za pravdivé i skutečnosti, které tak úplně pravdivé nejsou, neboť pro něj bude daný postup nejvýhodnější. Prohlášení o vině obviněného je součástí

¹⁰⁷ § 310, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

¹⁰⁸ ŠÁMAL, P., ZEZULOVÁ, J., RŮŽIČKA, M.. § 310 [Výslech obviněného a poškozeného]. In: GRÍVNA, Tomáš, ŠÁMAL, Pavel, VÁLKOVÁ, Helena a kol. Oběti trestných činů. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020

¹⁰⁹ § 309 odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

¹¹⁰ § 314, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

výslechu dle § 310 odst. 1 trestního řádu. Obviněný se doznává k danému skutku, ne k individuální skutkovým okolnostem činu.

„Podmínkou narovnání je úplné nahrazení újmy nebo vydání bezdůvodného obohacení“¹¹¹ Práva plynoucí poškozenému z podmínek dle písmen b) a c) nepřísluší osobám, na které nárok pouze přešel.¹¹² V případech usmrcení poškozeného mají právní nástupci vlastní právo na náhradu újmy.

Rozhodnutí o narovnání vydává soud, nebo v přípravném řízení státní zástupce ve formě usnesení. Rozhodnutí obsahuje popis skutku, jeho právní posouzení, skutečnosti o náhradě škody, případně bezdůvodném obohacení a o částce, která je určena na peněžitou pomoc obětem trestných činů, rovněž výrok o zastavení trestního stíhání.¹¹³ Obviněný, poškozený či případně i státní zástupce mají právo využít řádného opravného prostředku, stížnosti, která má suspenzivní účinek. V přípravném řízení rozhodne o stížnosti nadřízený státní zástupce, v řízení před soudem nadřízený soud. Rozhodnutí o narovnání je podobně významnou skutečností jako rozhodnutí o vině, je tak evidováno v rejstříku trestů.

Ve zkráceném přípravném řízení může státní zástupce věc podmíněně odložit spolu se schválením narovnání.

7.1.3.Dohoda o vině a trestu

Dohoda o vině a trestu (dále jen „dohoda“) je v našem právním řádu nejmladší formou odklonu. Inspirací pro řízení o dohodě bylo dohodovací řízení, které se využívá v angloamerickém systému práva. Řízení o schválení dohody o vině a trestu je upraveno trestním řádem.

Řízení o dohodě je složeno ze dvou procesních částí. První částí je sjednávání dohody, které je upraveno v § 175a trestního řádu. V druhé fázi má hlavní slovo soud, rozhoduje o návrhu dohody, který byl sjednán v rámci první fáze, úpravu nalezneme v § 314o a násl. trestního řádu.

Narozdíl od výše zmíněných typů odklonů lze tohoto institutu využít v případech všech trestných činů, tuto možnost přinesla novela trestního řádu účinná

¹¹¹ JELÍNEK, J. a kolektiv. *Trestní právo procesní*. 6. vydání. Praha. Leges, 2021, 797 s.

¹¹² § 310a, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

¹¹³ § 311, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

od 1. října 2020. Výjimku, kdy institutu nelze využít představuje řízení proti uprchlému¹¹⁴ a řízení proti mladistvému před dovršením osmnácti let.¹¹⁵

Dohoda je volným aktem mezi obviněným a státním zástupcem, který směřuje k dohodě o trestu. Z hlediska procesního práva má dohoda na trestní řízení dva základní dopady. Jedním je vzdání se práva na řádné projednání věci před soudem. Druhým pak omezení možností opravných prostředků, neboť obviněný se dle § 245 odst. 1 věty druhé trestního řádu může odvolat jen v případě, že rozsudek neodpovídá sjednané dohodě.

Přestože není v rámci sjednání dohody povinná účast poškozeného, je tento postup výhodný i pro něj, neboť vzhledem k rychlejšímu řízení dříve dosáhne náhrady škody. Rovněž nedochází k jeho sekundární viktimizaci v rámci zdlouhavého řízení.

7.1.3.1. Přípravné řízení - dohoda o vině a trestu

Dohodu sjednává s obviněným státní zástupce a to v zásadě v přípravném řízení. Nepodává se obžaloba, státní zástupce soudu rovnou zasílá návrh sjednané dohody spolu se sjednanou dohodou, o návrhu rozhoduje soud.

Dle § 206b odst. 1 trestního řádu, může, uzná-li to za vhodné, navrhnout možnost sjednání dohody o vině a trestu i předseda senátu na počátku hlavního líčení. Návrh na uzavření dohody může státnímu zástupci podat i sám obviněný.

Obligatorní podmínky pro možnost uzavření dohody upravuje § 175a trestního řádu. Musí být na základě vyšetřování spolehlivě prokázáno, že se daný skutek stal, je trestným činem a dopustila se ho obviněná osoba, která zároveň musí učinit prohlášení o vině, ohledně prohlášení nesmí existovat žádné pochyby o jeho pravdivosti. Není-li následně dohoda uzavřena, k prohlášení obviněného se nepřihlíží.

Obhájce musí mít obviněný jen v případech nutné obhajoby, v takovém případě musí být obhájce přítomen při sjednání dohody o vině a trestu. Dříve existovala obligatorní povinnost v rámci níž obviněný musel mít obhájce ve všech případech sjednávání dohody, ta však byla zrušena účinností novely č. 333/2020 Sb. (K 1. 10. 2020).

¹¹⁴ § 175a odst. 8, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

¹¹⁵ § 63 odst. 1, z. č. 218/2003 Sb., zákon o soudnictví ve věcech mládeže

Obviněný se k jednání o dohodě předvolává, vyrozumívá se rovněž poškozený, neprohlásil-li, že se vzdává svých procesních práv, v případně nutné obhajoby obhájce.

V rámci prvního jednání o dohodě má poškozený poslední možnost uplatit své právo na náhradu škody, nemajetkové újmy, či vydání bezdůvodného obohacení, na tuto skutečnost musí být upozorněn. V rámci zachování jeho zájmů se vyjadřuje k rozsahu a způsobu náhrady. Vyřešení škody však není obligatorní náležitostí dohody, nedojde-li k vyřešení této otázky, soud je na skutečnost upozorněn v rámci návrhu na schválení dohody. *„Dohodu o vině a trestu lze sjednat i bez přítomnosti poškozeného, nedostaví-li se k jednání, ačkoli o něm byl řádně vyrozuměn, nebo nedostaví-li se k jednání a nárok na náhradu škody nebo nemajetkové újmy nebo na vydání bezdůvodného obohacení již uplatnil nebo prohlásil, že jej uplatňovat nebude.“*¹¹⁶

Z jednání o dohodě je vyhotoven protokol. V případě sjednání dohody se doručuje její opis obviněnému, případně jeho obhájci a poškozenému. Pokud nedojde ke sjednání dohody, státní zástupce toto zaznamená do spisu.

Taxativní výčet náležitostí sjednávané dohody je vymezen v § 175a odst. 6 trestního řádu. Dohoda musí obsahovat označení a podpisy stran dohody; kdy a kde byla dohoda sjednána; konkrétní vymezení skutku; označení trestného činu včetně jeho zákonného vymezení; prohlášení obviněného, že se skutku dopustil. Z hlediska trestu musí být uveden a konkrétně vymezen dohodnutý trest, případně mohou být vymezena přiměřená omezení a povinnosti, nebo může být od potrestání upuštěno, je-li možné uložit ochranné opatření, může být taktéž součástí dohody. Byl-li dohodnut způsob a rozsah náhrady škody, nemajetkové újmy nebo bezdůvodného obohacení, bude také součástí dohody.

Problematické mohou být případy, kdy je více obviněných v jedné věci. *„Ve společném řízení před soudem je možné postupné projednání návrhů předložených státním zástupcem, nejprve návrhu na schválení dohody o vině a trestu ve veřejném zasedání a následně obžaloby v předběžném projednání nebo v hlavním líčení.“*¹¹⁷

¹¹⁶ § 175a odst. 5, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

¹¹⁷ BOHUSLAV, L. *Dohoda o vině a trestu*. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2023. 144 s.

7.1.3.2.Řízení před soudem - řízení o schválení dohody o vině a trestu

Předmětem řízení před soudem je rozhodování o návrhu sjednané dohody. Návrhem sjednané dohody je soud vázán.

Po podání návrhu je jeho obsah spolu se spisem přezkoumán předsedou senátu, ten má následně tři možnosti, jak rozhodne: (1) navrhovanou dohodu rovnou odmítne, (2) nařídí předběžné projednání návrhu, nebo (3) nařídí veřejné zasedání. Pokud je obviněný v průběhu řízení ve vazbě, rozhoduje soud rovněž o jejím trvání.

Vrátí-li se věc po této fázi řízení zpět do přípravného řízení, nepřihlíží se již k prohlášení viny obviněného, zároveň však není vyloučeno sjednání nové dohody o vině a trestu.

(1) ODMÍTNUTÍ NÁVRHU

Dojde-li k odmítnutí návrhu, vrátí se věc po nabytí plné moci rozhodnutí o odmítnutí do přípravného řízení..

O odmítnutí návrhu rozhoduje soud ve formě usnesení, proti němuž je přípustná stížnost s odkladným účinkem. V usnesení o odmítnutí musí být konkrétně vymezeny procesní vady, pro které k tomuto rozhodnutí došlo. Mezi ně může patřit skutečnost, že obviněný neměl v průběhu sjednávání dohody obhájce, pokud zde byly dle zákona důvody nutné obhajoby. Další důvody pro odmítnutí návrhu jsou obsahem § 314r odst. 2 trestního zákona, jedná se o nepřiměřenost či nesprávnost dohody ohledně trestu, případně ochranného opatření nebo náhrady škody. Taktéž soud dohodu odmítne pokud zjistí, že v jednání o sjednání dohody byly závažným způsobem porušena práva obviněného.

(2) PŘEDBĚŽNÉ PROJEDNÁNÍ NÁVRHU

Úpravu předběžného projednání návrhu komplexně upravuje § 314p trestního řádu. Důvody, pro které předseda senátu předběžné projednání návrhu nařídí vymezuje trestní řád následovně: „a) věc patří do příslušnosti jiného soudu,

b) věc má být postoupena podle § 171 odst. 1¹¹⁸, c) jsou dány okolnosti odůvodňující zastavení trestního stíhání podle § 172 odst. 1¹¹⁹ nebo jeho přerušeni podle § 173 odst. 1¹²⁰, anebo okolnosti odůvodňující podmíněné zastavení trestního stíhání podle § 307 nebo schválení narovnání podle § 309.¹²¹

Předběžné projednání návrhu je obecně neveřejné, veřejné zasedání může nařídít předseda senátu, uzná-li to v daném případě za potřebné.

Pokud má soud po předběžném projednání za to, že není k projednání příslušný, předloží věc k rozhodnutí o příslušnosti soudu, který je nejbliže společně nadřízen jemu a soudu, o němž má za to, že je ve věci příslušný.¹²² Jedná se o jediné rozhodnutí po předběžném projednání, proti němuž nemohou obviněný ani státní zástupce podat stížnost.

Dalšími způsoby, kterými může soudu po předběžném projednání návrhu rozhodnout je: postoupení věci jinému orgánu na základě okolností § 171 odst. 1 trestního řádu. Trestní stíhání může být zastaveno (§ 172 odst. 1, 2), přerušeno (§ 173 odst. 1), podmíněně zastaveno (§ 307), či může soud rozhodnout o narovnání (§309). Soud také může rozhodnout o odmítnutí návrhu z obdobných důvodů jako v případě odmítnutí návrhu, stejná je i následná cesta řízení, kdy se trestní řízení opět vrací do řízení přípravného.

Státní zástupce i obviněný mohou podat proti rozhodnutí soudu stížnost, která má odkladný účinek, ten stížnost postrádá v případě přerušeni trestního stíhání. Je-li řízení podmíněně zastaveno či bylo rozhodnuto o narovnání, možnost opravného prostředku má taktéž poškozený, i zde má stížnost odkladný účinek.

¹¹⁸ „Státní zástupce postoupí věc jinému orgánu, jestliže výsledky přípravného řízení ukazují, že nejde o trestný čin, že však jde o skutek, který by mohl být jiným příslušným orgánem posouzen jako přešupek nebo kárné provinění.“ (§ 171 odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád)

¹¹⁹ Skutek se nestal, nebo není trestným činem, není prokázáno, že obviněný je pachatelem, případně dotyčný nebyl v době činu pro nepřičetnost trestně odpovědný, stíhání je nepřípustné či zanikla trestnost činu.

¹²⁰ „Státní zástupce přeruší trestní stíhání, a) nelze-li pro nepřítomnost obviněného věc náležitě objasnit, b) nelze-li obviněného pro těžkou chorobu postavit před soud, c) není-li obviněný pro duševní chorobu, která nastala až po spáchání činu, schopen chápat smysl trestního stíhání, d) je-li obviněný dočasně vyňat z pravomoci orgánů činných v trestním řízení nebo je-li jeho trestní stíhání pro nedostatek souhlasu oprávněného orgánu dočasně nepřípustné, e) jestliže dřívější řízení pro týž skutek proti téže osobě skončilo pravomocným rozhodnutím o přestupku a dosud neuplynula lhůta pro zahájení přezkumného řízení podle jiného právního předpisu, ve kterém může být rozhodnutí o přestupku zrušeno, f) byl-li obviněný vydán do ciziny nebo vyhoštěn.“ (§ 173 odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád)

¹²¹ § 314p odst. 1, z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

¹²² § 314p odst. 3 písm. a), z. č. 141/1961 Sb., trestní řád

(2) VEŘEJNÉ ZASEDÁNÍ

Veřejného zasedání se účastní obviněný a státní zástupce. O konání zasedání se vyrozumívá taktéž poškozený, případně obhájce obviněného či zmocněnec poškozeného, přítomnost těchto osob však není povinná.

Státní zástupce přednese po zahájení veřejného zasedání návrh sjednané dohody. Následně se k návrhu vyjadřuje obviněný, jehož se předseda senátu dotáže, zda dohodě rozumí, zda prohlášení o spáchání skutku učinil dobrovolně a zda je obeznámen s důsledky sjednávané dohody. Možnost k vyjádření poté dostane rovněž poškozený, za předpokladu, že je přítomen.

Během veřejného zasedání neprobíhá klasické dokazování. Uzná-li to soud za potřebné, vyslechne obviněného, případně si opatří jiný potřebná vysvětlení.

Ke schválení dohody dochází odsuzujícím rozsudkem, ten je složen z několika výroků: o schválení dohody, o vině a trestu, případně ještě výrok o ochranném opatření či výrok o náhradě škody poškozenému.

V případě neschválení dohody rozhoduje soud usnesením. Důvody pro toto rozhodnutí jsou vymezeny trestním řádem tak, že sjednaná dohoda je *„nesprávná nebo nepřiměřená z hlediska souladu se zjištěným skutkovým stavem nebo z hlediska druhu a výše navrženého trestu, případně ochranného opatření, nebo nesprávná z hlediska rozsahu a způsobu náhrady škody nebo nemajetkové újmy nebo vydání bezdůvodného obohacení, anebo zjistí-li, že došlo k závažnému porušení práv obviněného při sjednávání dohody o vině a trestu.“*¹²³ Obviněný a státní zástupce mohou proti tomuto rozhodnutí podat stížnost s odkladným účinkem.

Hodlá-li soud rozhodnout o neschválení dohody, může dle § 314r odst. 3 trestního řádu na tuto skutečnost státního zástupce a obviněného předem upozornit, ti tak mohou ve stanovené lhůtě navrhnout změněnou podobu dohody.

Rozhodne-li soud o neschválení dohody, věc je navracena do přípravného řízení. To platí rovněž v případě zpětvzetím návrhu, to může státní zástupce učinit až do momentu odebrání se soudu k závěrečné poradě

¹²³ § 314r odst. 2, z. č. 141/1961 Sb., trestního řádu

8. Úvahy de lege ferenda

Na závěr práce bych zde ráda uvedla některé mé úvahy de lege ferenda. Abychom zachovali posloupnost témat, jež byla nastolena již od úvodu této práce, uvedla bych zde ráda na začátek některé ze změn, které nastaly počátkem aktuálního kalendářního roku 2024. Novelizace, ke kterým aktuálně na úseku dopravy došlo nejsou změny v trestním právu, avšak vzhledem k oblasti silniční dopravy považuji za vhodné je zde zmínit.

Mezi z mého názoru poměrně nevýznamné novinky patří například skutečnost, že řidič nemusí mít u sebe řidičský průkaz či osvědčení o registraci vozidla.¹²⁴ Myslím, že pro většinu řidičů nepřináší toto ustanovení žádné změny, neboť zvyk je železná košile a jsme zkrátka všichni zvyklí nosit doklady u sebe. Možná se jen nemusíme zbytečně stresovat, když zrovna doklady zapomeneme. Avšak v rámci modernizace a digitalizace se jedná určitě o krok správným směrem.

Absolutní novinkou v našem právním řádu je tzv. řízení s mentorem.¹²⁵ Tento institut dovoluje získat řidičské oprávnění osobě, která dosáhla věku 17 let, řídit může takovýto řidič jen za situace, že je s ním ve vozidle rovněž přítomen jeho mentor. Zákon taxativně stanoví podmínky pro možnost zastávat funkci tzv. mentora. Další novinkou pro začínající řidiče, a to bez ohledu na věk, je tzv. řidičák na zkoušku. Zkušebním obdobím se rozumí rozmezí dvou let od okamžiku, kdy osoba získala první řidičské oprávnění. Tato novinka se vztahuje zpětně i na osoby, které získaly řidičské oprávnění v uplynulých dvou letech.

Tyto změny ohledně začínajících řidičů mohou z mého pohledu určitě přinést mnoho dobrého. Jak říká i doc. Chmelík ve své publikaci, řidiči začátečníci jsou prvkem, který musí být vnímán jako tolerované riziko, neboť se mnohdy dopouští zkratkovitého jednání.¹²⁶ Je určitě bez pochyb, že právě řidiči začátečníci jsou zranitelnou skupinou, neboť nemají dostatek zkušeností, právě proto tyto změny považuji za velmi prospěšné. Z mého pohledu bych řekla, že mnohdy není na vině v případě mladých řidičů, kteří určitě mezi začínajícími řidiči převažují, jen nezkušenost, ale dost možná i určitý pocit neohroženosti a

¹²⁴ § 6 odst. 7 písm. a), b), z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹²⁵ § 83a, z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹²⁶ CHMELÍK, J. A KOL. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 260 s.

nějaké bezdůvodné přesvědčení o svých „dobrých“ řidičských schopnostech. „Řidiči do dvou let praxe způsobí v ČR 11 % dopravních nehod, představují přitom jen 3 % řidičů.“¹²⁷

Dopustí-li se nyní začínající řidič skutku na jehož základě nemůže být po dvou letech „osvědčen“, nemusí to znamenat, že přijde o řidičské oprávnění, je však povinen absolvovat výchovně-vzdělávací proces. Ten je složen z rozhovoru s psychologem a z absolvování praxe, která probíhá s učitelem autoškoly, který má pro tento sekundární výcvik osvědčení. Nyní však vyvstává otázka, zda podobný proces nezařadit již v rámci absolvování autoškoly. Zda by nebylo vhodné a pro bezpečnost silničního provozu prospěšné zařadit jako podmínku pro získání řidičského oprávnění povinné absolvování psychotestů, případně i jejich opakování v určitých intervalech. Dnes mají povinnost pravidelně absolvovat psychotesty jen řidičů autobusů a nákladních aut nad 7,5 tuny. Agresivita a psychický stav řidičů je však rovněž častým důvodem dopravních nehod. Negativní odpovědí, na dotaz ohledně povinného psychologického vyšetření řidičů, může být skutečnost, že psychický stav osob se může často měnit. Praktické zkušenosti mohou řidiči rozšiřovat i mimo běžný provoz, ale i v rámci různých dobrovolných kurzů jako jsou např. školy smyku apod., myslím si, že je toto skvělá příležitost, jak otestovat své schopnosti, zároveň získat nové a neohrozit žádné další účastníky silničního provozu. Občas lze najít některý z podobných kurzů pro řidiče do určitého věku zdarma, je však tedy otázkou, zda by se na řešení krizových situací neměly více zaměřit již samy autoškoly v rámci praktické výuky.

Další část novely zákona o provozu na pozemních komunikacích přinášející změny s účinností k 1.4.2024 stanovuje za určitých okolností povinnost absolvovat terapeutický program.¹²⁸ Tuto povinnost mají řidiči, kteří chtějí navrátit řidičské oprávnění, pokud uplynulo více než rok od dne, kdy byl vynesena rozsudek nebo rozhodnutí o trestu nebo omezení spojené s řízením vozidel, žadatel tak musí prokázat svou zdravotní a odbornou způsobilost. Obecně bych řekla, že se jedná opět o dobrou změnu. Řidiči si kurz musí hradit sami, což

¹²⁷ Dostupné 26.03.2024 [online] z <https://www.mdcz.cz/Media/Na-pravou-miru/Ridicak-na-zkousku-ma-200-tisic-ridicu-Kdy-mohou>

¹²⁸ § 102a odst. 1, z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

někteří mohou svým způsobem považovat rovněž za určitý trest. Z různých internetových zdrojů lze již nyní zjistit, že cena tohoto kurzu se bude pohybovat zhruba okolo 11 - 13 tisíc korun. Nyní se zde vzhledem k ceně tohoto kurzu dostává do popředí otázka, zda budou tito řidiči ochotni a schopni kurz zaplatit, nejde totiž o jediný výdaj v případě znovuzískání řidičského oprávnění, proto se tento proces může stát ve svém celku vzhledem k jejich finanční situaci nedostupný. V případech, kdy dotyčné osoby budou opět řídit, avšak bez znovu nabytí řidičského oprávnění, budou se tak dopouštět přestupku.

Konečně se v rámci úvah de lege ferenda dostáváme k samotnému trestnímu právu. Trestní zákoník neobsahuje žádnou ucelenou skupinu trestných činů páchaných v dopravě. Až na výjimku, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, se využívají skutkové podstaty, které lze naplnit rovněž jednáním, které vznikne jinde než v dopravě. Silniční doprava je však poměrně nebezpečným místem, kde často dochází k řadě skutečností, jež dokazují nezodpovědné či zavrženíhodné chování účastníků silničního provozu, především řidičů. Není však možné veškeré závadné chování účastníků podřadit pod některé z nyní existujících skutkových podstat trestných činů.

Na základě výše uvedených skutečností se tak domnívám, že by bylo vhodné skutkové podstaty rozšířit o další trestné činy, které by byly přímo pro oblast silniční dopravy. Jednou z těchto navrhovaných skutkových podstat by určitě byl trestný čin ujetí z místa dopravní nehody. Za takovéto jednání je nyní řidič trestně odpovědný jen v případě, že dojde v rámci nehody ke zranění některého z jejích účastníků a to dle § 151 trestního zákoníku. Řidiči se přitom tímto jednáním snaží mnohdy skrýt nejen samotný vznik dopravní nehody, ale především porušení některých dalších pravidel a zákonů. Je-li řidič po ujetí z místa nehody vypátrán Policí, avšak není zde odpovědnost za trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, lze takového řidiče postihnout pouze za spáchání přestupku, a to jen jedná-li se o nehodu, u níž vznikla ohlašovací povinnost.¹²⁹

Velmi nebezpečným jednáním, které může ohrozit všechny další účastníky silničního provozu, je taktéž ujíždění před policejním orgánem. Ani toto jednání

¹²⁹ Jedná se o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. i) bod 2, z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

není postihování na úrovni trestního práva. V situaci, kdy řidič ujíždí před hlídkou Policie, je velká pravděpodobnost vzniku újmy na majetku, zdraví, ale i životech. Tyto škody mohou nastat jak přímo na straně ujíždějícího řidiče, tak rovněž na všech majetcích a osobách nacházejících se v blízkosti silniční komunikace, v neposlední straně hrozí tyto újmy i na straně policejního orgánu. Přestože se z mého pohledu jedná o velmi škodlivé jednání není vymezeno v rámci žádné skutkové podstaty. Nejvyšší soud ve svém usnesení¹³⁰ z roku 2013 však na takovéto jednání rozšířil aplikaci skutkové podstaty trestného činu obecného ohrožení dle § 272 trestního zákoníku. Trestný čin obecného ohrožení je charakterizován ohrožením většího množství osob, nejméně sedmi, a hrozbou škod velkého rozsahu na cizím majetku. Do doby před vydáním právě zmiňovaného rozhodnutí bylo vyžadováno, aby tyto škody hrozily současně. V uvedeném usnesení však Nejvyšší soud dovodil, že postačí, pokud vyžadovaný rozsah újmy může být naplněn postupně, je-li tomu tak v relativně krátkém časovém úseku.

Obě právě navrhované skutkové podstaty trestných činů jsou v dnešní době využívány například v trestním zákoníku Spolkové republiky Německo.

Velmi častým nešvarem posledních let je určitě v rámci silniční dopravy také užívání mobilního telefonu během řízení vozidla. Přestože je takovéto jednání velmi rizikové přiznává, až 53 % řidičů v České republice přiznává, že za jízdy s mobilním telefonem manipuluje.¹³¹ Nyní je takové jednání považováno na přešupek¹³², za nějž hrozí pokuta až do výše 10 000 Kč, odebrání bodů z řidičského průkazu a v některých případech může dojít až k zákazu činnosti řízení motorových vozidel. Přestože se postih zdá relativně přísný je zřejmé, že velká část řidičů tento zákaz nerespektuje, přitom v dnešní době již převážná část automobilů umožňuje zařízení propojit s vozidlem a volat skrze handsfree. Na silničních komunikacích je vidět velké množství řidičů, kteří i za jízdy manipuluji s mobilním telefonem. Možná by tedy bylo vhodné zvážit, zda i toto jednání nezařadit mezi trestné činy, alespoň v případech, kdy se řidič takovéhoto jednání

¹³⁰ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13.11.2013 sp. zn. 4 Tdo 1094/2013

¹³¹ Dostupné 26.03.2024 [online] z <https://portalnehod.cz/clanky/cc8faef5-6a46-4db1-9645-31c718e6bf57>

¹³² Jedná se o přešupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 1, z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

bude dopouštět opakovaně. Drží-li řidič v ruce či jiným způsobem během jízdy telefonní zařízení, nevěnuje se tak v dané situaci plně řízení vozidla, čímž porušuje jednu ze svých důležitých povinností. I z právě uvedeného lze vyvozovat, že se jedná o nebezpečné a velmi rizikové jednání.

Z hlediska odklonů, které byly rovněž obsahem této práce snad lze jen krátce myšlenku, že by v rámci novely trestního řádu nebylo špatným řešením jejich sloučení do ucelené části zákona. Jejich aktuální úprava je totiž v zákoně značně roztráštěná.

9. Závěr

V rámci některého z typu dopravy se téměř denně pohybuje každý z nás, jednoznačně nejčastěji je to právě v dopravě silniční. Všichni se tak stavíme do situace, kdy se z nás bez mrknutí oka mohou stát účastníci dopravní nehody. K těmto kolizním situacím dochází dle statistik i několikrát za hodinu.

Jedním z cílů práce bylo přiblížení problematiky z hlediska trestního práva. Je zde tedy nutné si uvědomit, že ne v případě každé dopravní nehody dojde k naplnění některé ze skutkových podstat trestných činů. Problematika této kriminality zasahuje do celé řady hlav zvláštní části trestního zákoníku, nejedná se tak v rámci trestního práva o ucelenou oblast. Tato diplomová práce se zaměřila jen na výšeč této problematiky, na ty nejtěžší následky, které mohou v rámci nehod v silniční dopravě nastat, tedy trestné činy proti životu a zdraví.

Zároveň zde byly vymezeny jen nedbalostní skutkové podstaty. K otázce, proč jsme zde hovořili jen o nedbalostních trestných činech, je vcelku jednoduchá odpověď. Právě nedbalost je zcela převažujícím způsobem zaviněný dopravních nehod. Přidáme-li k této skutečnosti další fakt, že pachatelé jsou zpravidla netrestané osoby, které se trestného činu dopustily především z důvodů své nepozornosti nebo špatné reakce na nastalou situaci, získáme odůvodnění, proč jsou právě v případech těchto trestných činů dojednávány některé z řady odklonů.

Druhým z cílů práce byl především pojem, který měla práce zanechat na čtenáři, skutečnost četnosti a nevybíravosti si účastníků v těchto situacích. Součástí kolizní situace v silniční dopravě se můžeme, přestože se sami pokusíme vynaložit veškeré možné úsilí. Jak ovšem dokládá kapitola šestá, ve které hovoříme o spoluúčasti poškozeného a principu omezené důvěry, postačí drobná chyba, nebo nedostatečná obezřetnost, a v souvislosti dalšími faktory může během okamžiku dojít k velmi vážným a nevratným následkům.

Ze souvislostí na předešlých stranách tak vyplývá, že je opravdu důležité zaměřit se na bezpečnost. Bezpečnost obecně je pro společnost a její fungování velmi důležitá, jedním z jejích typů je právě i bezpečnost dopravní. Úroveň dopravní bezpečnosti se odvíjí od vyspělosti společnosti, dostupných technologií a samotných účastníků dopravy. Vyspělé státy i automobilky této oblasti věnují nemalé úsilí, které je samozřejmě přímo závislé i na velkém obnosu

financí. To, co mohou pro tuto oblast udělat běžní účastníci silničního provozu, je především dodržování určitých pravidel a povinností.

Je velmi důležité si rovněž uvědomit, „že v případech tragických dopravních nehod nejde jen o trestněprávní rovinu, ale v neposlední řadě o navazující rovinu civilní, která může mít na účastníka ve věcech tohoto druhu fatálnější dopad než podmíněné odsouzení nebo zákaz řízení.“¹³³ Významný vliv mohou mít dopravní nehody rovněž na psychiku subjektů těchto situací a to bez ohledu na konkrétní postavení účastníka.

Mezi další skutečnosti, na které by se dalo v rámci této problematiky zaměřit jsou samozřejmě podrobné statistiky dopravní nehodovosti na českých silnicích, příčiny, na základě nichž k těmto kolizním situacím dochází, případně specifika vyšetřování silničních nehod. Taktéž by bylo možné zabývat se tresty, které jsou za tyto trestné činy ukládány, konkrétně například zákazem činnosti, který může mít na některé z pachatelů opravdu značný dopad. V neposlední řadě by šla práce rozšířit o další trestné činy, které jsou při dopravních nehodách páčány mimo sféru života a zdraví. Procesně právní aspekty, které jsou opravdu velmi stručně rozebírány v závěru práce, by klidně samy vydaly na celou další diplomovou práci.

¹³³ Dostupné 14.02.2024 [online] z <https://www.pravniprostor.cz/clanky/trestni-pravo/princip-omezene-duvery-v-doprave>

Resumé

Within the context of transportation, each of us moves most commonly through road traffic. This places us all in a situation where we can easily become participants in traffic accidents. According to statistics, these collision situations occur several times per hour.

The main objective of this thesis was to clarify the issue from the perspective of criminal law. It is essential to recognize that not every traffic accident constitutes a criminal offense. The issue of this criminality spans across various sections of the criminal code, thus not forming a cohesive area within criminal law. This thesis focused solely on a segment of this issue, specifically on the most severe consequences that may arise within road traffic accidents, namely offenses against life and limb.

Zdroje

a) Knižní publikace a sbírky

- JELÍNEK, J. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. aktualizované vydání. Student (Leges). Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-576-0.
- ŠÁMAL, P.; GRÍVNA, T.; BOHUSLAV, L.; NOVOTNÝ, O.; HERCZEG, J. et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.
- JELÍNEK, J. *Trestní právo procesní*. 5., aktualiz. vyd., V nakl. Linde 1. vyd. Praha: Linde, 2007. ISBN 978-80-7201-641-9.
- CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
- ZŮBEK, J. *Odklony v trestním řízení*. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 978-80-7598-245-2.
- BOHUSLAV, L. *Dohoda o vině a trestu*. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2023. ISBN 978-80-7676-744-7.
- SOLNAŘ V., FENYK, J., CÍSAŘOVÁ D. *Základy trestní odpovědnosti podstatně přepracované a doplněné vydání*. Nakladatelství Orac, Praha, 2003. ISBN 80-86199-74-6
- PORADA, V a kolektiv. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
- BERAN T. *Právní rádce pro řidiče*. Nakladatelství CPress, Brno., 2014. ISBN 978-80-264-0260-2
- BUŠTA P., KNĚŽÍNEK J. *Zákon o silničním provozu: Komentář*. Nakladatelství Wolters Kluwer, 2000. ISBN: 978-80-906024-1-0
- PECHÁČKOVÁ, Marcela. *Zabíjím rychle: cena: 13 minut*. Brno: BizBooks, 2021. ISBN 978-80-265-1047-5.
- KOMÁREK, J. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

- SOTOLÁŘ, A.; ŠÁMAL, P. a PÚRY, F. *Alternativní řešení trestních věcí v praxi. Beckovy příručky pro právní praxi*. Praha: C.H. Beck, 2000. ISBN: 80-7179-350-7.

b) Právní předpisy

- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
- Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
- Zákon 251/2016 Sb., o některých přestupcích
- Zákon č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů)
- Zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů (zákon o soudnictví ve věcech mládeže)

c) Jiné

- DRAŠTÍK, A. *Trestní zákoník: komentář*. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-790-4.
- GŘIVNA, T., ŠÁMAL, P., VÁLKOVÁ, H. a kol. *Oběti trestných činů. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, ISBN 978-80-7400-793-4
- ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník. Komentář*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, ISBN 978-80-7400-893-1
- PETROV, J., VÝTISK, M., BERAN, V. a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 2. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2023 [online] Dostupné ze systému beck-online.cz
- *Důvodová zpráva k zákonu č. 40/2009 Sb., trestní zákoník*. ASPI ID: LIT31870CZ. Dostupné ze systému ASPI.

- KAVALÍR J. 2017. PaR. - *Právo a rodina. Dopravní nehody a spoluzavinění poškozeného*. Nakladatelství Wolters Kluwer. ASPI ID: LIT230146CZ. Dostupné 26.02.2024 ze systému ASPI.
- RÁZKOVÁ R. *K principu omezené důvěry v dopravě a trestní odpovědnost řidiče za dopravní nehodu*. Bulletin advokacie. 2017 [online]. Dostupné z <https://next.codexis.cz/literatura/LT103653?workspaceId=a48f37f9-b04b-40a8-966b-4b24256fbb5d&zobrazit=informace>
- RŮŽIČKA M., *Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě, Státní zastupitelství*. Dostupné 14.03.2024 z CODEXIS - <https://next.codexis.cz/literatura/LT5408?workspaceId=a48f37f9-b04b-40a8-966b-4b24256fbb5d>
- NOVOPACKÝ D., VETEŠNÍK P., BEZDĚKOVSKÝ K. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Nakladatelství Wolters Kluwer. ASPI ID: KO361_p12000CZ. Dostupné 06.03.2024 ze systému ASPI.

d) Soudní rozhodnutí

- Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 28. 7. 1963 sp. zn. 1 Tz 36/63
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. 1. 1968 sp. zn. 1 Tz 2/68
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu v Bratislavě ze dne 14. 9. 1971 sp. zn. 2 Tz 85/71
- Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 12. 9. 1978 sp. zn. 6 Tz 37/78
- Usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 25. 4. 1988, Sp. Zn. 2 Tz 6/88
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 17.12.1990 sp. zn. 11 Tz 101/90
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004 sp. zn. 5 Tdo 1173/2004
- Nález Ústavního soudu ze dne 5. 8. 2010 sp. zn. III. ÚS 2278/07-2
- Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 1. 2010 sp. zn. 4 Tz 106/2009
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2010 sp. zn. 7 Tdo 1194/2010
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 11. 2010 sp. zn. 7 Tdo 1156/2010
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 7. 2012, Sp. Zn. 5 Tdo 548/2012
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13.11.2013 sp. zn. 4 Tdo 1094/2013
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21.10.2015, Sp. Zn. 7 Tdo 122/2015

- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016 sp. zn. 15 Tdo 944/2015
- Nález Ústavního soudu ze dne 25. 10. 2016. sp. zn. IV. ÚS 3159/15-1
- Nález Ústavního soudu ze dne 17. 4. 2018 sp. zn. II. ÚS 492/17-1
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 3. 2018 sp. zn. 4 Tdo 270/2018
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25.9 2019, sp. zn. 6 Tdo 1051/2019
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 3. 2019 sp. zn. 8 Tdo 136/2019-33
- Nález Ústavního soudu ze dne 21.12.2020 Sp. Zn. II.ÚS 1711/20
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21.10.2020 Sp. Zn. 6 Tdo 1122/2020

e) Další internetové zdroje

- verejnazaloba.cz - Odklony (alternativní způsoby trestního procesu) [online]. Dostupné 20.12.2023 z <https://verejnazaloba.cz/vice-o-sz/vse-podstatne-o-trestnim-rizeni/odklony/>
- [pravni prostor.cz](https://www.pravni prostor.cz) - Princip omezené důvěry v dopravě [online]. Dostupné 14.02.2024 z <https://www.pravni prostor.cz/clanky/trestni-pravo/princip-omezene-duvery-v-doprave>
- [pravni prostor.cz](https://www.pravni prostor.cz) - Princip omezené důvěry v dopravě [online]. Dostupné 13.02.2024 z <https://www.pravni prostor.cz/clanky/trestni-pravo/princip-omezene-duvery-v-doprave>
- [bkb.cz](https://www.bkb.cz) - Peněžitá pomoc obětem ze strany státu [online]. Dostupné 08.03.2024 z <https://www.bkb.cz/pomoc-obetem/zadost-o-penezitou-pomoc-nahrada-skody/penezita-pomoc-obetem/>
- pravo21.cz - Trestné činy v silniční dopravě - základní charakteristika [online]. Dostupné 24.02.2024 z <https://pravo21.cz/pravo/trestne-ciny-v-silnicni-doprave-zakladni-charakteristika>
- [mdcz.cz](https://www.mdcz.cz) - Řidičák na zkoušku má 200 tisíc řidičů. Kdy mohou přijít o řidičák? [online]. Dostupné 26.03.2024 z <https://www.mdcz.cz/Media/Napravou-miru/Ridicak-na-zkousku-ma-200-tisic-ridicu-Kdy-mohou>
- [pravni prostor.cz](https://www.pravni prostor.cz) - Má řidič osobního automobilu povinnost zajistit připoutání spolujezdce bezpečnostním pásem? [online]. Dostupné 26.03.2024 z <https://www.pravni prostor.cz/judikatura/trestni-pravo/ma-ridic-osobniho-automobilu-povinnost-zajistit-pripoutani-spolujezdce-bezpecnostnim-pasem>

- ct24.ceskatelevize.cz - V uplynulých dvou letech zemřelo na českých silnicích nejméně lidí od roku 1961. Loni 455 [online]. Dostupné 29.03.2024 z <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/v-uplynulych-dvou-letech-zemrelo-na-ceskych-silnicich-nejmene-lidi-od-roku-1961-loni-455-344668>
- portalnehod.cz - Téměř polovina řidičů kouká místo na silnici do mobilu [online]. Dostupné 26.03.2024 z <https://portalnehod.cz/clanky/cc8faef5-6a46-4db1-9645-31c718e6bf57>