

**Právnická fakulta Masarykovy univerzity
obor Veřejná správa
Katedra trestního práva**



Diplomová práce

**Dopravní nehoda způsobená špatným
zdravotním stavem řidiče z pohledu
trestního práva**

Leoš Podsedník

Brno 2019/2020

"Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: Dopravní nehoda způsobená špatným zdravotním stavem řidiče z pohledu trestního práva zpracoval sám. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použil k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury."

.....
Leoš Podsedník

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucí diplomové práce JUDr. Evě Brucknerové, PhD., za odborné vedení při psaní této práce, rodině a přátelům za morální podporu.

Abstrakt

Předmětná práce se zabývá problematikou dopravní nehody způsobené špatným zdravotním stavem řidiče z pohledu trestního práva v rámci stávající právní úpravy v České republice. Důraz je kladen na šetření dopravní nehody a související postup orgánů činných v trestním řízení. V práci jsou rozebrány jednotlivé trestné činy související s dopravními nehodami a problematika zavinění řidiče motorového vozidla. Zvláště jsou zdůrazněny nedostatky současné právní úpravy a úvahy de lege ferenda.

Klíčová slova

dopravní nehoda, trestný čin, zdravotní stav řidiče, zavinění, trestní řízení, vyšetřování

Abstract

Subjective work considers the implications of car crash caused by driver's inadequate health status from criminal justice perspective in regards to current legislature amendment in the Czech Republic. Emphasis is put on the car crash investigation and related steps taken by the law enforcement authorities involved in the proceedings. This work presents individual cases of the prosecution related to the car crashes and cases involving driver at fault. Inadequate and incomplete articles of the current legislature are emphasized as well as de lege ferenda thesis.

Key words

car accident, a crime, driver's health status, fault, criminal proceeding, investigation

Obsah

Seznam použitých zkratk	6
Úvod	7
1. Historie dopravních nehod na území České republiky	9
1.1 Silniční četnictvo.....	9
1.2 Četnické kontrolní stanice.....	11
1.3 Dopravní nehody z pohledu historie	12
1.4 Počátky prevence	13
1.5 Udělení řidičského průkazu.....	14
2. Vymezení základních pojmů	16
2.1 Dopravní nehoda	16
2.1.1 Klasifikace dopravních nehod	16
2.1.2 Příčiny silničních dopravních nehod	17
2.2 Trestní odpovědnost za zavinění dopravní nehody.....	19
2.3 Vyšetřování silničních dopravních nehod.....	21
2.3.1 Prvotní opatření, zjišťování, dokumentace.....	22
2.3.2 Vyšetřovací úkony.....	23
2.3.2.1 Totální měřicí stanice.....	25
2.3.2.2 Typy kriminalistických stop u dopravních nehod.....	25
2.3.2.3 Virtual Crash.....	27
2.4 Formy dokazování v souvislosti s šetřením dopravních nehod	27
2.5 Statistika dopravních nehod	29
3. Trestné činy v silniční dopravě a jejich charakteristika	35
3.1 Trestné činy proti zdraví	35
3.2 Trestné činy obecně ohrožující	38
4. Dopravní nehoda v souvislosti se špatným zdravotním stavem řidiče	41
4.1 Oznamovací povinnost lékařů.....	46
4.2 Posouzení zdravotní způsobilosti	47
5. Dopravní nehoda, při které nevzniká oznamovací povinnost	49
6. Shrnutí a úvahy de lege ferenda	50
Závěr	53
Použitá literatura	55

Seznam použitých zkratk

LZPS – usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění pozdějších předpisů

OČTŘ – orgán činný v trestním řízení

ZProvPoz - Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

ZJMoVo – Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly

DN – dopravní nehoda

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

TŘ- zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudní, ve znění pozdějších předpisů

TC – trestný čin

SZZ - Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem

ŘO – řidičské oprávnění

Úvod

S rozvojem motorizmu jde ruku v ruce vzrůstající nehodovost na pozemních komunikacích. Automobil na začátku minulého století vlastnili jen ti nejbohatší lidé. Toto se však jistě nedá říct o současné situaci. Prizmatem dnešní doby je naprostá samozřejmost vlastnit vozidlo a mnohdy nejen jedno v rodině. S pravidly silničního provozu se takřka denně setkáváme každý z nás a je nutno říci, že u mnohých řidičů je patrné, že právě tyto pravidla, se kterými jsou denně konfrontováni, studovali poprvé a naposledy v autošколе při získávání řidičského oprávnění. Cílem nejen národním, evropským, ale i celosvětovým, je zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích a pokusit se snížit počet těžce zraněných a usmrcených účastníků dopravních nehod. Tohoto cíle lze dosáhnout za pomoci technologického pokroku, ale rovněž kvalitní legislativou a jejím důsledným vymáháním. Z pohledu technologií jde o zavádění nových povinných bezpečnostních prvků, kterými jsou vybaveny nové modely automobilů na evropském trhu. Jsou zaváděny asistenční systémy pro udržování vozidla v jízdním pruhu pro osobní automobily a dodávky, systémy pro detekci chodců a cyklistů pro nákladní automobily a autobusy nebo vyspělé systémy pro rozpoznávání únavy a snížení pozornosti řidiče. Jde tak o systémy, které reagují na vývoj v oblasti technologií, a vše směřuje k autonomním vozidlům. Avšak nelze se spoléhat pouze na technologie a doba, kdy vozidla budou schopna vykonat cestu bez lidského faktoru je daleko před námi. Vzhledem k mé dlouholeté praxi u Policie České republiky, kdy většinu mé pracovní náplně tvořilo vyšetřování dopravních nehod a s tím souvisejících trestných činů v dopravě, rozhodl jsem se zvolit jako téma závěrečné kvalifikační práce dopravní nehodu způsobenou špatným zdravotním stavem řidiče z pohledu trestního práva.

Cílem zpracování tohoto tématu je tedy zprostředkovat pokud možno ucelený výklad základních okolností vzniku dopravní nehody, objasnit základní pojmy jako dopravní nehoda, trestní odpovědnost za zavinění dopravní nehody, vyšetřování silničních dopravních nehod a formy dokazování v souvislosti s jejich šetřením. Vzhledem k tématu je nezbytné provést krátký exkurz do historie

dopravních nehod na území České republiky. V jedné z kapitol této práce uvedu stručnou statistiku vybraných dopravních nehod. Jelikož se statistika zabývá hromadnými jevy a hromadným jevem je něco, co se vyskytuje v mnoha různých případech, v rámci mnou zvoleného tématu je tímto jevem dopravní nehoda, nebo se to může opakovat, takže právě zkoumáním hromadného jevu bychom měli s určitou mírou jistoty dospět k poznání skutečnosti, pravidel, vztahů a souvislostí. V krátkosti se pokusím rozebrat jednotlivé trestné činy v silniční dopravě a jejich charakteristiku. Za užití kazuistiky a právní hermeneutiky se pokusím o výklad práva ke konkrétnímu případu z mé policejní praxe. Na tomto konkrétním příkladu se za použití gramaticko - sémantické metody, metody logického výkladu a dále výkladu teleologického – axiologického, pokusím poukázat na případné nedostatky současné právní úpravy. V samotném závěru kvalifikační práce v návaznosti na uvedené nedostatky recentní právní úpravy uvedu úvahy *de lege ferenda*.

1. Historie dopravních nehod na území České republiky

První kapitola se zabývá historií dopravních nehod na území České republiky, kde budou blíže rozebrány pojmy jako silniční četnictvo, četnické silniční kontrolní stanice, dopravní nehody, počátky prevence a udělení řidičského průkazu. Vzhledem k mnou zvolenému tématu diplomové práce považuji za důležité poukázat na historický vývoj v oblasti dopravy z pohledu dopravní policie, jelikož historie tvoří budoucnost.

S rozvojem pásové výroby automobilů dochází postupně k jejich masovému užívání a ruku v ruku s tímto jevem přichází potřeba regulovat pravidla chování v silničním provozu. Za první pravidlo, které regulovalo dopravu na území Čech, lze považovat doporučení, jak se pohybovat po pražském Karlově mostě z roku 1759.

V říjnu roku 1909 se konala mezinárodní konference v Paříži, na základě které byla uzavřena Mezinárodní smlouva o jízdě automobily. Tuto smlouvu podepsalo rovněž Rakousko-Uhersko, jehož součástí bylo samozřejmě české území. Součástí této mezinárodní smlouvy bylo mimo jiné, že automobil musí být způsobilý k jízdě, nesmí hlukem plašit zvířata jízdná nebo tažná, nesmí obtěžovat dýmem kolemjdoucí. Dále byly uvedeny technické nároky na vozidla. Jednalo se o silné řízení, dvě na sobě nezávislé soustavy brzd, mechanismus, který zabraňuje pohybu zpět, ovládací páky musely být umístěny tak, aby se řidič mohl věnovat řízení. Na uvedených historických podmínkách je patrné, že mnohé věci jsou stále aktuální i v současné době.¹

1.1 Silniční četnictvo

Potřeba zřídit silniční četnictvo byla nejvíce znát ve velkých městech. Vzhledem k hustotě pražského provozu a potřeby jeho řízení a udržování plynulosti dopravy bylo v roce 1919 zřízeno zřejmě první dopravní oddělení v rámci prvorepublikového četnictva. Příslušníci nově etablovaného oddělení na

¹ EPRAVO.CZ, a.s., *Epravo.cz* [online]. Praha, 2019 [cit. 2019-12-30]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=2786&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>

vybraných pražských křižovatkách pomocí pokynů začali řídit dopravu. Tito policisté byli označeni štítkem dopravní stráž a měli speciální vybavení v podobě černého obušku, kterým dávali pokyny účastníkům dopravy. Zajímavostí je, že pojmenování obušku „pendrek“ pochází právě z této doby. Dopravní stráž neměla svoji práci nikterak lehkou. Jelikož dopravní předpisy a pravidla byly úplnou novinkou, nikdo jich v té době nedbal a dělal si takřkajíc, co chce. Zvláštností byl způsob vynucování pravidel silničního provozu. V té době institut blokového řízení nebyl znám. Přesto provinilec obdržel jeden lístek (blok), na který se z dnešního pohledu lze dívat jako na jistý druh předvolání a druhý lístek byl doručen úřadu, který měl provinění projednávat. Přestupky, které spáchali řidiči automobilů, trestal dopravní úřad. Vlivem těchto „předvolánek“ a zvoleného postupu se často tvořily na úřadech fronty a přestupky nemohly být řádně projednávány. Z tohoto důvodu bylo v novém uličním a jízdním řádu roku 1921 upraveno, že lze některé přestupky pokutovat hned na místě. Přestupce dostal po zaplacení pokuty potvrzení ve formě bloku. Nejběžnější pokutou za porušení silničních pravidel byly 2 koruny, kdy průměrný plat úředníka činil 1200 korun. V důsledku potřeby kontrolovat dopravu nejen na vybraných místech, ale ve všech ulicích, byl zřízen četnický dopravní cyklistický oddíl.²

Se zvyšující se dopravou rostly stížnosti ze strany obyvatelstva na nedodržování pravidel silničního provozu. V kontextu dnešní doby, kdy je často diskutovaným tématem užití policejních vozidel bez označení Policie, tzv. civilní provedení, již v období první republiky byli na základě zmíněných stížností poprvé nasazeni četníci v civilu. V tomto období byla ustanovena maximální rychlost jízdy, která činila 35 km za hodinu. Četníci rychlost jízdy měřili za pomoci stopek.

V roce 1926 byla četníkům dopravní služby kola vyměněna za motocykly, jelikož kola samozřejmě nezajišťovala potřebnou pohyblivost a rychlost. Tímto vznikl první motorový oddíl v historii na území Čech. První automobil do služby

² MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009, s.10-15. ISBN 978-80-87040-14-0.

dopravní policie byl zařazen až v roce 1936. Mezi roky 1927 až 1939 bylo v Praze umístěno prvních 18 světelných semaforů pro řízení provozu. Pro řidiče to byla opět naprostá novinka, proto dopravní četníci museli provádět osvětlu a vysvětlovat řidičům za provozu, jakým způsobem tyto semaforey fungují, a jak se řídit světelnými signály.³

1.2 Četnické kontrolní stanice

Rozdílná situace oproti Praze a větším městům panovala na venkově. Speciální dopravní policie nebyla mimo větší města zřízena. Dodržování dopravních předpisů kontrolovali v rámci svého výkonu četníci. Z dnešního pohledu v rámci struktury policie se dá říci, že tuto činnost měli na starosti policisté zařazení na obvodním oddělení. Jak je tomu v dnešní době i v minulosti však četníci neměli v rámci jiných povinností mnoho času na provádění dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu. Z tohoto důvodu byly v roce 1935 vytvořeny četnické kontrolní stanice. Jelikož bylo naprosto běžné, že četník chodíval pěšky, bylo v těchto nově zřízených stanicích povinnou výbavou kolo. Jak bylo uvedeno dříve z důvodu rychlosti přesunu a lepší mobility. V rámci okresních stanic byly zřízeny rovněž silniční hlídky, které byly vybaveny automobilem pro akční rádius v rámci celého okresu. Potřeba věnovat se kontrole silničních pravidel vycházela rovněž ze statistik vedených četnictvem. Za rok 1928 bylo zaznamenáno 1090 dopravních nehod mimo velká města, při kterých byl zjištěn následek újmy na zdraví nebo majetku. Největší počet dopravních nehod byl způsoben rychlou a neopatrnou jízdou. Rozložení sil dopravního četnictva vycházel z těchto statistik a z hustoty provozu. Zajímavostí je fakt, že četník mohl zastavit vozidlo pouze z důvodu spáchání přestupku, dopravní nehody, útěku zločince a řešení sporů. Jiné zastavení vozidla bylo nemyslitelné kvůli zpomalení provozu.⁴ V současné době může policista zastavovat vozidla de

³ MACHUTOVÁ, 2009, op. cit. s.16-25.

⁴ MACHUTOVÁ, 2009, op. cit. s.17-25.

facto bez konkrétního důvodu a zcela jistě je provoz nesrovnatelně větší než za první republiky.⁵

V roce 1938 v rámci Československa, bylo zřízeno 22 četnických kontrolních stanic. Na jedné stanici sloužilo až 10 četníků včetně velitele. Hlavní dohled byl věnován státním a mezinárodním silnicím. V případě dopravní nehody byli četníci povinni poskytnout první pomoc zraněným účastníkům, přepravu k nejbližšímu lékaři, nebo zajistit příjezd lékaře na místo dopravní nehody.

1.3 Dopravní nehody z pohledu historie

Na historicky první nehodu se lze podívat již optikou 18. století, kdy hlavním dopravním prostředkem byl kočár tažený koňmi. Touto etapou dopravních nehod se však v rámci mnou zvoleného tématu nebudu zabývat a přejdu k prvním nehodám, které byly způsobeny řidiči automobilů.

V rámci šetření dopravních nehod již v období Československa, byli četníci instruováni, aby byli na místě dopravní nehodě pečliví, jelikož každé jejich opomenutí bude později důvodem k neúspěšnému trestnímu řízení. Stejně jako je tomu dnes i tehdy bylo důležité zjistit, zda řidič nebyl při řízení pod vlivem alkoholu.⁶ V případě, že z řidiče byl cítit alkohol, měl rozšířené oční zornice, problémy s plynulou mluvou a chůzí, byl odvezen na vyšetření k lékaři. V případě potvrzení lékařem, že je řidič ovlivněn alkoholem, byl ponechán ve vazbě. Dalším úkolem vyšetřujících strážníků bylo zjištění rozsahu škod a zranění. Usmrcení a zranění osob bylo nutné určit na základě lékařského vyjádření. Rozsah škod musel být zaznamenán popisně, aby byl v pozdějším řízení představitelný. V případě, že na zjištění škody byla nutná zvláštní odbornost, byl přizván potřebný znalec. Ve srovnání s dnešními pokyny, jak postupovat na místě dopravní nehody, se historie

⁵Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů. In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 2. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.beckonline.cz/bo/chapterviewdocument.seam?documentId=onrf6mrqgayf6mzwgexhazrxhewtjmy#>

⁶ Srov. s. ŠTEMBERK, Jan. Automobilista v zasetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století. V Praze: Karolinum, 2008. ISBN 978-80-246-1461-8.

v mnohém neliší. Četník musel zjistit čas dopravní nehody, jaké panovaly světelné podmínky, zajistit místo nehody a případné stopy, jak již bylo řečeno zajistit první pomoc nebo lékařskou pomoc, obnovit provoz, zaznamenat povětrnostní podmínky. Další nezbytnou povinností na místě dopravní nehody bylo pořádně načrtnout místo události. Tento musel obsahovat mimo jiné směr jízdy, polohu stop, lidí, vozidel, šíři vozovky, atd. Četník musel zjistit, kdo vozidlo řídil, zúčastněné osoby, technický stav vozidla.⁷

1.4 Počátky prevence

Problematika dopravní nehodovosti, zamezení následků škod a snaha předcházení vzniku dopravních nehod jde ruku v ruce s rozvojem automobilové dopravy a s tím souvisejícím růstem počtu dopravních nehod.

V rámci třicátých let minulého století byla snaha předcházet dopravním nehodám rozdělena do několika oblastí. Jednalo se o prevenci, legislativu a dozor nad dodržováním silničních pravidel. Dopravní výchova byla poprvé zařazena do osnov základních škol v roce 1934, z toho vyplývá, že má u nás tento typ výchovy dlouholetou tradici.⁸ Největší měrou se na dopravní výchově podílel Autoklub Republiky Československé. V rámci těchto hodin dopravní výchovy byl vysvětlován význam jednotlivých dopravních značek a pokynů strážníků k řízení dopravy. Široké veřejnosti byla vštěpována dopravní pravidla pořádáním speciálních výstav, které byly věnovány dopravnímu značení, řízení dopravy, elektrickým drahám, dopravní nehodovosti. Tyto výstavy byly často předmětem zájmu tisku a rozhlasu.⁹

V roce 1935 byl schválen zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, který byl účinný ode dne 26. 4. 1935 do dne 31. 10. 1939, ve kterém bylo mimo jiné upraveno, že k řízení motorových vozidel je třeba příslušné povolení, kterého nebylo zapotřebí při výcviku řidičů potřebného k dosažení řidičského

⁷ MACHUTOVÁ, 2009, op. cit. s.25-27.

⁸ LÍMOVÁ, Lucie. Teorie dopravní výchovy. Praha: Karolinum, 2006. s. 10-12. ISBN 80-246-1157-0.

⁹ MACHUTOVÁ, 2009, op. cit. s.30-35.

oprávnění. Povolení řídit motorové vozidlo uděloval okresní úřad, za splnění konkrétních podmínek daných tímto zákonem. Jednalo se mimo jiné o minimální věkovou hranici 18. roku věku, tělesnou a duševní způsobilost.

Jedním z oprávnění uvedených v ZJMoVo bylo odejmout povolení řídit automobil například z důvodu spáchání trestného činu. Toto oprávnění částečně spadá do preventivních opatření a částečně do sankčních.¹⁰

Jedním z bezpečnostních opatření dodnes používaným byl silniční odrazník, v současnosti známý jako svodidlo. Odrazník zabraňoval sjetí vozidla mimo vozovku a zabezpečoval udržení jízdní dráhy. Dalším preventivním opatřením, které mělo zvýšit bezpečnost provozu, bylo osazení vybraných úseků výbojkovými lampami, které osvětlovaly komunikaci a zajišťovaly tak její větší přehlednost. Dále byly umístěovány různé informativní a výstražné tabulky natřené bílou barvou, která byla při dopadu světlometů dobře viditelná i v nočních hodinách.¹¹

1.5 Udělení řidičského průkazu

Jak již bylo uvedeno v předešlé kapitole, k získání řidičského povolení musel žadatel splňovat několik podmínek. Jednou z těchto podmínek bylo získání odborné způsobilosti prostřednictvím provedení náležité zkoušky. Tato zkouška byla prováděna u zkušebního komisaře, který byl státním zaměstnancem. Součástí zkoušky bylo prověření znalosti příslušných zákonů a policejních předpisů, znalosti technických zařízení vozidla. Žadatel musel před zkouškou určit, pro která motorová vozidla požaduje udělení řidičského povolení. Další součástí zkoušky byla praktická jízda, po jejíž zvládnutí bylo vydáno žadateli Vysvědčení o zkoušce. Vysvědčení obsahovalo kolek, který prokazoval zaplacení poplatku, jméno, bydliště a datum narození žadatele. Dále zde bylo uvedeno, kdy byla zkouška provedena, příslušné zákonné ustanovení na základě kterého se

¹⁰ Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly. In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 4. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgm2v6obrfuya>

¹¹ MACHUTOVÁ, 2009, op. cit. s.36-38.

prováděla, vůz ve kterém byla provedena praktická jízda a v neposlední řadě, zda je žadatel způsobilý obdržet vůdčí list. Vůdčí list byl opatřen fotografií řidiče, razítkem zkušební komisaře, potvrzení o prokázání odborné znalosti ve zkoušce řidičské a úřední povolení k samotnému řízení vozidla s výbušným motorem. V souvislosti se získáním řidičského povolení se již v této době začalo hovořit o nutnosti provádět pravidelné lékařské prohlídky u profesionálních řidičů v období jednou za pět let. Dále se od profesionálního řidiče požadovala bezúhonnost a prokázání, zda není závislý na lihovinách. Tyto skutečnosti byly prokazovány potvrzením vydaným příslušnou obcí. Potvrzení nesmělo být starší jednoho roku. K získání znalostí potřebných ke složení řidičské zkoušky byly zakládány úředně schválené soukromé školy. Potřebné znalosti se také dali získat na průmyslových školách.¹² Po roce 1945 byly vydávány řidičské průkazy pro čtyři kategorie vozidel. Jednalo se o motorová kola, motorová vozidla s váhou 3,5 t a vleky, ostatní motorová vozidla do 3,5 t a motorová vozidla s obsahem válců do 250 cm. V roce 1964 se začaly vydávat nové řidičské průkazy, které byly složeny ze tří dílů a do jednoho z nich byly zaznamenávány závažné dopravní přestupky. Tyto záznamy mohly být smazány po uplynutí 6 měsíců od posledního spáchaného a zaznamenaného přestupku. Teprve v roce 1986 se objevuje řidičský průkaz ve formě karty, tak jak ho známé de facto ze současnosti.¹³

¹² srov. s. KUČERA, I. Jak se stanu dobrým šoférem. Nakladatelství Vojtěch Šeba, 1928.

¹³ MACHUTOVÁ, 2009, op. cit. s.73-81.

2. Vymezení základních pojmů

2.1 Dopravní nehoda

Nejprve je třeba vysvětlit samotný pojem dopravní nehody. Jedná se o nepředvídanou událost, která vznikla za provozu a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku.¹⁴ Vztah mezi škodlivým následkem a událostí v provozu je nutným pojmovým znakem. Další nutnou podmínkou, abychom mohli hovořit o dopravní nehodě je, že se událost odehrála za provozu. Provoz můžeme chápat jako dopravní a přepravní ruch a pohyb. Z hlediska nepředvídatelnosti lze hovořit o události s prvkem nezodpovědnosti, nedbalosti, lhostejnosti, o události nepředvídané, neočekávané, náhlé obsahující rovněž prvek překvapení. Dopravní nehodu charakterizuje nehodové jednání a nehodová událost. Jednáním účastníka dopravní nehody vzniká nehodové jednání a projevem dopravní nehody je nehodová událost. V tomto případě hovoříme o srážce, havárii, nárazu aj. Ze shora uvedeného je tedy zřejmé, že mezi nehodovým jednáním a nehodovou událostí existuje příčinná souvislost.¹⁵

2.1.1 Klasifikace dopravních nehod

Na tomto místě je nezbytné krátce rozebrat klasifikaci jednotlivých dopravních nehod, jelikož v kriminalistice je klasifikace spojena s procesem dokazování, o kterém bude rovněž pojednáno v dalších kapitolách této diplomové práce. Klasifikaci dopravních nehod lze provádět na základě rozmanitých kritérií. Hlavními kritérii jsou způsob dopravy a prostředí, ve kterém je uskutečňována. Podle mého názoru nejnázorněji má provedenu klasifikaci Jan Chmelík.

„Podle prostředí, ve kterém leží dopravní cesta, dopravu dělíme na:

- *pozemní (kolejová a bezkolejová)*
- *podzemní*
- *vzdušná, vodní*

¹⁴Viz k tomu PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6, s.102.

¹⁵ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, s.17-18.

Podle způsobu uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí se doprava rozděluje na:

- *silniční*
- *železniční*
- *leteckou*
- *plavební*

Podle vzdálenosti a místa provádění dopravy dopravu dělíme na:

- *dálkovou*
- *místní*
- *městskou*
- *speciální (např. závodní, školní apod.)*

Podle druhu přepravy dopravu rozdělujeme na:

- *nákladní*
- *osobní*¹⁶

V rámci tématu této diplomové práce můžeme říci, že vzhledem k dopravní nehodě způsobené špatným zdravotním stavem řidiče lze uvažovat o možné klasifikaci, která bude zahrnovat dopravní nehody pozemní, silniční, dálkové, místní, městské, nákladní a osobní.

2.1.2 Příčiny silničních dopravních nehod

Příčinou dopravní nehody je jev, bez něhož by nenastal následek v podobě dopravní nehody. Dopravní nehoda obvykle vzniká díky působení člověka, vozidla a objektivních podmínek dopravního provozu. Příčiny dopravních nehod mohou být subjektivní nebo objektivní.¹⁷ Mezi příčiny dopravních nehod můžeme rovněž zařadit chování účastníků silničního provozu, technický stav vozidel,

¹⁶ CHMELÍK, 2009, op. cit. s.19.

¹⁷ srov. DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. *Silniční doprava - trestná činnost*. Český Těšín: Poradce, [2011]. ISBN 978-80-7365-327-9.

situaci v silničním provozu bez vlivu účastníků, např. rozhledové podmínky, povětrnostní podmínky.¹⁸ Technický stav vozidla spadá mezi objektivní příčiny dopravní nehody. Příčinou špatného technického stavu vozidla může být zanedbání jeho kontroly ze strany řidiče, vlastníka, uživatele. Je nemálo těch, kteří vozidlo dají do servisu až poté, co se technická závada projeví na vozidle při jízdě, jinými slovy preventivní technická prohlídka je jim cizí. Nejzávažnější závady na vozidle z pohledu příčin dopravních nehod jsou špatné brzdy, závady v řízení a únavové vady materiálu (ruptura závěsného zařízení aj.). Jednou z dalších objektivních příčin dopravních nehod je prostředí v dopravě. Zde mám na mysli závadový stav pozemní komunikace, nebo rozličné překážky provozu nacházející se na pozemních komunikacích. Do této kategorie je nutno zařadit všechny vlivy bez působení účastníků, takže například povětrnostní podmínky, špatná viditelnost, nedostatečné a nepřehledné dopravní značení.¹⁹

Subjektivní příčinou dopravní nehody je lidské selhání, řidič nejvíce ovlivňuje situaci v provozu a ostatní účastníky a celkovou bezpečnost.²⁰ Dle mého názoru je tato skutečnost velkou měrou způsobena neznalostí dopravních předpisů a zároveň jejich vědomým nerespektováním.

Po řidiči je vyžadováno aby při řízení vozidla měl k tomuto patřičnou způsobilost, zejména aby byl schopen vstřebávat informace a následně je správně vyhodnocovat a adekvátně na tyto informace reagovat. Tuto schopnost ovlivňují fyziologičtí a psychologičtí činitelé. Může se jednat o nenadálou nevolnost způsobenou horkem, únavou, dlouhou jízdou nebo stáním v koloně. Zde můžeme hovořit o fyzické indispozici. O duševní indispozici hovoříme v důsledku stresu nebo duševní choroby. Důležitou fyziologickou indispozicí je zdravotní stav řidiče. Nezpůsobilost řidiče ovládat motorové vozidlo může být způsobena nejen samotným zdravotním stavem, ale užitím různých léků, které mohou ovlivnit

¹⁸ KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 2011. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ČR. Č.j. MV-50082-1/VO-2011.

¹⁹ CHMELÍK, 2009, op. cit. s.186-192.

²⁰ Viz k tomu GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. *Kriminologie*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. s.392-395. ISBN 978-80-7478-614-3.

schopnost řízení vozidla. Zajímavostí je zdravotní stav řidičů kardiaků, kteří se při rychlé jízdě vlivem zvýšené tepové frekvenci vystavují riziku vzniku infarktu myokardu. Další subjektivní příčinou dopravní nehody může být nedostatečná technická zručnost v řízení motorového vozidla.²¹ Řada řidičů vzhledem k nezkušenosti má problém s dopravou a ovládním vozidla při jízdě na dálnici, zvláště při připojování a odpojování se z dálničního tělesa. Mnozí řidiči mají problém zvládnout vozidlo po technické stránce v hustém městském provozu, kdy v něm nejsou zvyklí se s vozidlem pohybovat. V neposlední řadě je subjektivní příčinou dopravní nehody naprosté nerespektování pravidel silničního provozu. Zde mám na mysli jízdu přes železniční přejezd, v době, kdy je to zakázáno, jízdu na dálnici v protisměru, extrémně rychlá jízda apod.

2.2 Trestní odpovědnost za zavinění dopravní nehody

Dopravní nehodu jako pojem resp. trestný čin v trestním zákoníku nenalezneme. Je nutno podotknout, že trestné činy v dopravě tvoří velkou část celkové kriminality. Naproti tomu z hlediska správního trestání je výslovně v zákoně o silničním provozu uvedeno, že se fyzická osoba dopustí přestupku tím, že způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví.²² V rámci páčání trestné činnosti v dopravě musíme vycházet nejprve ze samotného dělení trestných činů dle TZ. Trestný čin musí vykazovat znaky uvedené v zákoně a musí být za trestný označen. Trestné činy se dělí na přečiny a zločiny²³. Přečiny jsou všechny nedbalostní a úmyslné činy, za které je stanoveno odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. Úmyslné trestné činy musí být TZ označeny jako přečiny. Trestné činy, které nejsou přečiny, jsou zločiny.²⁴

²¹ CHMELÍK, 2009, op. cit. s.194-195.

²² § 125c odst. 1 písm. h) zákon č. 361/2000 Sb.

²³ Viz k tomu PROUZA, Daniel. *Trestní zákoník s judikaturou*. V Praze: C.H. Beck, 2010. Beckova edice zákonů s judikaturou. s.24-33. ISBN 978-80-7400-187-1.

²⁴ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: *Trestní předpisy: redakční uzávěrka*. Ostrava: Sagit, 2010-. ÚZ. s.15-16. ISBN 978-80-7488-174-9.

Znaky trestného činu jsou protiprávnost, objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka. Tyto znaky tvoří tzv. skutkovou podstatu trestného činu.

Základním rysem trestného činu v dopravě je vozidlo, které je prostředkem jeho spáchání, nebo předmětem jeho útoku. Další rys je závažnost trestného činu, kdy se jedná o poruchový nebo ohrožující trestný čin a s tím související míra zavinění. Z hlediska trestní odpovědnosti v souvislosti s dopravními nehodami je nezbytné zmínit pojem porušení důležité povinnosti, který není TZ definován.

V případě extenzivního výkladu důležité povinnosti²⁵ při, jejíž porušení dojde k ublížení na zdraví, ji lze chápat nejen jako povinnost uloženou zákonem, ale rovněž jinými závaznými předpisy, tedy například vyhláškami. Porušení důležité povinnosti při účasti na silničním provozu však nemůže být každé porušení povinností stanovených ZProvPoz, ale pouze takové, které podstatně zvyšuje protiprávnost jednání účastníka provozu. Mezi následkem a porušením důležité povinnosti musí existovat *nexus causalis*.

Nelze uvést všechny příklady porušení důležité povinnosti, proto uvedu demonstrativní výčet, dle mé osobní praxe, nejběžnějších:

- nepřiměřená rychlost
- nedání přednosti v jízdě
- špatný technický stav vozidla
- nevěnování se řízení vozidla
- couvání bez dostatečného přehledu
- jízda po dálnici v protisměru
- couvání na dálnici
- řízení pod vlivem alkoholu a jiné návykové látky

²⁵ srov. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 2. 2011, sp. zn. 25 Cdo 91/2010, Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 15. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.beckonline.cz/bo/documentview.seam?documentId=njptembrgfpwgxzzgqyds&groupIndex=0&rowIndex=0>

- jízda bez řidičského oprávnění^{26 27}

V rámci zvolené problematiky diplomové práce dopravní nehody způsobené špatným zdravotním stavem řidiče, je dle mého názoru v určitých případech rovněž řízení vozidla nezpůsobilou osobou vlivem špatného zdravotního stavu porušením důležité povinnosti. Toto bude blíže rozebráno ve čtvrté kapitole.

K danému tématu bych jako vhodný příklad zmínil Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 2. 2016, sp. zn. 8 Tdo 90/2016, ve kterém zmíněný soud uvedl, že porušením důležité povinnosti ve smyslu TZ může být shledáno rovněž jednání vlastníka domácího zvířete. V případě, že vlastník domácího zvířete nezabrání jeho volnému pobíhání po vozovce a tím vznikne kolize, při níž bude poškozenému způsobena těžká újma na zdraví.²⁸

2.3 Vyšetřování silničních dopravních nehod

Vyšetřování dopravních nehod provádí Policie České republiky v rámci věcné a místní příslušnosti na základě § 124 ZProvPoz.²⁹ Zde je upravena příslušnost policie jako takové. Blížší vymezení příslušnosti právě v rámci organizačních složek policie upravuje Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009.³⁰ Předmětem úpravy je mimo jiné postup policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a šetření dopravních nehod. Policisté zařazení u dopravní policie jsou příslušní k šetření a prověřování trestných činů spáchaných v souvislosti s porušením norem ZProvPoz, u vybraných trestných činů plní úkoly policejního orgánu.

²⁶Viz k tomu KONEČNÝ, 2011, op. cit. s.17-18.

²⁷ Viz k tomu CHMELÍK, 2009, op. cit. s.251-253.

²⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 2. 2016, sp. zn. 8 Tdo 90/2016, Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 15. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=njptembrgzpxextzgzpxi4q&groupIndex=0&rowIndex=0>

²⁹ zákon č. 361/2000 Sb.

³⁰ Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, Policie ČR [online]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/zppp-160-2009-pdf.aspx>.

V Článku 30, Části Třetí, Závazného pokynu policejního prezidenta č. 160/2009 je uvedeno, že „šetření dopravních nehod je činnost spočívající ve zjišťování, odhalování a dokumentování přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením právního předpisu v souvislosti s dopravní nehodou.“³¹ Následně rozeberu jednotlivé činnosti dopravní policie.

Dopravní nehody podléhající statistickým účelům musejí být zpracovány a evidovány pomocí programu LOTUS NOTES. Místní příslušnost k šetření dopravních nehod je rozdělena na dopravní inspektoráty územních odborů krajských ředitelství policie, městských ředitelství, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy. Dále jsou zřízena dálniční oddělení, jejíž příslušnost je dána svěřeným úsekem dálnice a obslužných zařízení. Působnost dálničního oddělení je určena vnitřním předpisem ředitele krajského ředitelství.

2.3.1 Prvotní opatření, zjišťování, dokumentace

Prvotní opatření jsou činnosti, které policisté provádějí po příjezdu na místo dopravní nehody. Následné řazení jednotlivých činností je dáno stanoveným postupem, který by měl v praxi dle těchto bodů a situace na místě probíhat:

- poskytnutí první pomoci
- zajištění zdravotnického ošetření
- odstranění hrozícího nebezpečí
- hlásná služba operačnímu středisku
- označení místa dopravní nehody
- zajištění stop a důkazů
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Po provedení jednotlivých hlavních činností je nutné dále na místě provést zajištění totožnosti svědků a účastníků dopravní nehody, provést dechovou zkoušku ke zjištění přítomnosti alkoholu v dechu u řidičů, popřípadě provést orientační detekční test ke zjištění přítomnosti návykových látek, provést lustraci

³¹ Tamtéž, s.18.

vozidel, zabezpečit vozidlo, náklad a věci z vozidla, v případě že byl například účastník odvezen k hospitalizaci.³²

2.3.2 Vyšetřovací úkony

Vyšetřovací úkony provádí policisté zařazení u dopravní služby, resp. policisté zařazení na oddělení dopravních nehod, za účelem zjištění a zajištění důkazních prostředků pro následné dokazování před soudem nebo příslušným správním orgánem. Tato činnost je klíčová pro celý trestní proces a jeho výsledek. V případě pochybení z hlediska policejního orgánu při zjišťování a zajišťování důkazních prostředků na místě dopravní nehody může jít o nevratný krok.

Jedním z prvních procesních úkonů je ohledání místa dopravní nehody.³³ Tento úkon je jedním z nejdůležitějších ze strany policejního orgánu, jelikož na základě jeho výstupů, budou příslušné orgány jako je správní orgán nebo soud, rozhodovat o zavinění.³⁴ Ohledání³⁵ je kriminalistický pojem, resp. metoda, pomocí které se zjišťuje pozorováním a zkoumáním situace nebo stav objektů, které mají vztah k předmětné události, v našem případě dopravní nehodě. Na základě tohoto pozorování, zkoumání a zjišťování získává policejní orgán informace, důkazní prostředky k trestnímu řízení. Účelem ohledání je tedy zjištění a zajištění důkazů pro zjištění příčin a okolností vzniku dopravní nehody. Dalším účelem je prokázání porušení norem upravující silniční provoz případným viníkem dopravní nehody.

Při ohledání místa dopravní se zjišťuje stav účastníků dopravní nehody. Zde mám na mysli zjištění případných zranění, únava řidičů, zdravotní potíže, podezření z ovlivnění alkoholem či jinou návykovou látkou, nebo ovlivnění léky.

³² KONEČNÝ, 2011, op. cit. s.28-31.

³³ Viz k tomu CHMELÍK, 2009, op. cit. s.286-295.

³⁴ Srov. s ŠÁMAL, Pavel, Oto NOVOTNÝ, Tomáš GŘIVNA, Jiří HERCZEG, Marie VANDUCHOVÁ a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné*. 8., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016, s.98. ISBN 978-80-7552-358-7.

³⁵ srov. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 10. 8. 2001, sp. zn. 11 Tz 128/2001, Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 15. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.beckonline.cz/bo/documentview.seam?documentId=njptembqjpxixzsheyq&groupIndex=0&rowIndex=0>

V neposlední řadě jsou zjišťovány povětrnostní podmínky, které panovaly na místě. Jinými slovy je zjišťována viditelnost v daném dopravním úseku, denní – noční doba, poloha slunce a tedy možná míra oslnění řidičů, směr a síla větru, množství a výskyt srážek.

Policejní orgán dále zjišťuje situaci na místě dopravní nehody. V tomto případě se jedná o stav dopravní komunikace a přehlednost například v místě křižovatky, jakým způsobem je umístěno dopravní značení, jaká je dle zákona maximální dovolená rychlost a není-li přechodnou dopravní úpravou povolena rychlost změněna.

Při ohledání je velice důležité řádné a úplné zjištění a zajištění stop,³⁶ které má návaznost na dokazování v trestním řízení, kdy toto je podrobněji rozebráno v následující kapitole. Dopravní policisté na místě vyhotoví náčrtek, do kterého zanesou předmětnou situaci. V náčrtku budou zakresleny jízdní pruhy a jejich šířka. Budou zaznamenány směry jízdy, včetně směru jízdy a dráhy vozidel, poloha vozidel, stop³⁷, předmětů. Nesmí chybět i zaznamenání důležitých předmětů v okolí pozemní komunikace, budov, stromů, překážek výhledu atd. Všechny shora uvedené předměty musejí být v náčrtku řádně vyměřeny, z tohoto důvodu je nutné na místě zvolit výchozí bod měření. Tento bod musí být v daném prostředí relativně stálý a neměnný. Může být zvolen roh domu, sloup veřejného osvětlení, sloup světelného semaforu apod. Dále je vhodné určit pomocný bod měření pro přesnější a přehlednější umístění předmětů v náčrtku. Po určení obou měřicích bodů je do náčrtku zaznamenávána vzdálenost shora uvedených předmětů od výchozího a pomocného bodu měření. Je vhodné, pokud je to možné, aby byly při měření a zpracování náčrtku přítomni účastníci DN, což stvrdí podpisem.

³⁶ Srov. s. STRAUS, Jiří a Miroslav NĚMEC. Teorie a metodologie kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s.26-43. ISBN 978-80-7380-214-1.

³⁷ Viz k tomu PORADA,2000, op. cit. s.150-153.

2.3.2.1 Totální měřicí stanice

Totální měřicí stanice jako součást ohledání místa dopravní nehody je poměrně novou záležitostí. Totální stanice je geodetický přístroj, který umožňuje měření vodorovných směrů, zenitových úhlů a šikmých délek. Měřicí stanice nepodléhá pravidelné kalibraci a ověřování. Například na rozdíl od radarového rychloměru. Servis a kontrola totální stanice se provádí jednou za dva roky dle návodu k obsluze. Policista, který zjistí na místě stopy, tyto následně označí pořadovými čísly a na vozovce zvýrazní pomocí barevného spreje, tak aby nebyly stopy znehodnoceny. Jízdní stopy, nebo stopy brzdící jsou označeny v několika bodech v jejich průběhu. Široké místo, např. oblast rozbitých střepeň je označeno po jeho obvodě. Před měřením je nutné umístit totální stanici na pevné místo, aby při měření nedošlo k jejímu pohybu. Měření stop se provádí pouze hranolovým měřením. Hranolové měření je prováděné za pomoci odrazného hranolu. Hranol je umístěn na měřicí tyči s posuvnou výškou a libelou k ustanovení hranolu kolmo k měřenému bodu. Dopravní policista upevní měřicí tyč s hranolem nad měřený bod, nejlépe na místo, které zvýraznil při označení stop. Pomocí libely na měřicí tyči srovná do svislého stavu. Dopravní policista obsluhující totální stanici provede zaměření hranolu na měřicí tyči a provede měření. Pro zpracování naměřených dat je využíván program, který naměřená data převede do souborů, které jsou přizpůsobeny pro následné vyhotovení plánu a protokolu o ohledání místa nehody. Výhody měření pomocí totální stanice jsou velice přesné zaměření místa dopravní nehody, zaměřené body odpovídají skutečným délkám, zaměření místa DN v prostoru, triangulace zaměřených bodů. Nevýhodou je časová náročnost na přípravu stanice, při měření nutnost asistence druhého policisty.

2.3.2.2 Typy kriminalistických stop u dopravních nehod

Kriminalistická stopa je spolehlivě zjištěná skutečnost, kdy na sebe působí dva nebo více objektů a mezi nimi vlivem jejich vzájemného působení dochází

k předávání informací.³⁸ Mezi stopy u DN patří paměťové stopy, které jsou tvořeny ve vzpomínkách člověka a jsou velice důležité pro zjištění příčiny dopravní nehody a jejího zavinění. Paměťové stopy mohou ukázat důležité okolnosti dopravní nehody stejně jako její průběh. Účastníci mohou uvést na pravou míru způsob jízdy jednotlivých řidičů, drobné avšak důležité detaily jako třeba zda bylo užito znamení o změně směru jízdy, zda byla vidět brzdová světla atd. Mezi další typ stop řadíme materiální stopy. Tento druh stop vznikne působením jevů, předmětů v prostředí, zanechavše v něm obraz. Materiální stopy mohou být stopy na vozidlech, stopy na vozovce, stopy na objektech, stopy na účastnících dopravní nehody.

Stopy na vozovce jsou dle vzniku děleny na brzdné stopy, blokovací stopy, stopy jízdy, stopy smyku, stopy dřecí, vlečné a rycí, stopy lokomoce, stopy biologické aj.

Stopy na vozidlech vznikají na základě jejich destrukce a deformace. Od nejmenšího poškození jako je pouhý ořez laku až po deformaci karoserie, rozbití skleněných výplní a mnoho dalších. Již výše zmíněné biologické stopy můžeme nalézt uvnitř vozidla a mnohdy i na vnějších částech karoserií. V rámci šetření dopravní nehody je velice důležité najít na vozidlech místo střetu. Místo střetu je velice důležité pro určení průběhu dopravní nehody.

Stopy na nehybných objektech lze najít v případě vyjetí vozidel mimo pozemní komunikaci. Tyto stopy se mohou nacházet na svodidlech, budovách, sloupech, stromech, oploceních. Na nehybných objektech můžeme po dopravní nehodě nalézt střepy, části vozidel, zbytky laku, stopy ořezu.

Další stopy, které je nutné na místě dopravní nehody zjistit se mohou nacházet na tělech účastníků a jejich oděvů. Například dojde-li ke střetu vozidla s chodcem na základě ohledání jeho těla a zranění lze zjistit, zda náraz do chodce byl fronto-frontální, tedy vozidlo narazilo svojí přední částí čelně do chodce, nebo fronto-dorzální, kdy vozidlo narazilo svojí přední částí do zad chodce. Jiná

³⁸ STRAUS, 2009, op. cit. s.26-27.

varianta může nastat v případě, že vozidlo narazí svojí přední částí do chodce z boku, tedy fronto-laterální střet. V případě fronto-frontálního střetu lze nalézt na chodci, při malé rychlosti vozidla, poranění dolních končetin v místě nárazu. Na dolních končetinách se mohou nacházet hematomy, oděrky na přední straně bérce. V případě fronto-dorzálního střetu dochází často k poranění předních zkřížených vazů. Poslední uvedený střet byl fronto-laterální, kdy je při něm typické postižení hlavy, hrudníku a zlomenina diafýz kostí bérce³⁹ ve střední třetině.⁴⁰

2.3.2.3 Virtual Crash

Po zaměření místa dopravní nehody a jednotlivých kriminalistických stop pomocí totální měřicí stanice lze k analýze nehody využít počítačový program Virtual Crash. Tento program je také vhodný k odhalování pojistných podvodů. Pomocí Virtual Crash lze provést simulaci kinematických a dynamických situací pro výpočet deformací automobilů a sil na ně působících. Pomocí matematické analýzy je provedena rekonstrukce nehodového děje.

2.4 Formy dokazování v souvislosti s šetřením dopravních nehod

Postup OČTŘ v trestním řízení je vysoce formalizovaný proces. Výsledkem tohoto procesu, tedy trestního řízení, by měl být zjištěný trestný čin a jeho pachatel. Situace, která nastala v minulosti, je objasněna pomocí důkazních prostředků. Jedním z dalších úkolů trestního řízení je objasnit okolnosti, za kterých byl trestný čin spáchán. Můžeme tedy hovořit o tom, že OČTŘ provádějí co nejpřesnější rekonstrukci skutku, který se udál v minulosti.⁴¹ Výsledkem dokazování je podklad pro vydání rozhodnutí v dané věci. Tento formalizovaný

³⁹ Pozn. Při těchto úrazech dochází často k otevřeným zlomeninám s výrazným poškozením měkkých tkání. V tomto případě mluvíme o „high energy injuries“. U zlomenin bérce je důležité zhodnocení stavu měkkých tkání a stupeň poškození kůže.

⁴⁰ HIRT, Miroslav. Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství. Praha: Grada, 2012, s.10-15. ISBN 978-80-247-4308-0.

⁴¹ Viz k tomu CHMELÍK, Jan. Trestní řízení. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk), s.225. ISBN 978-80-7380-488-6.

postup je řízen zásadou presumpce nevinny, zásadou materiální pravdy, zásadou vyhledávací, zásadou oficiality, zásadou volného hodnocení důkazů.⁴²

Na tomto místě je nutné rozebrat několik základních pojmů týkajících se samotného dokazování. Z poznatků vlastní praxe jsem došel k závěru, že nejčastěji je zaměňován pojem důkaz a důkazní prostředek. Z tohoto důvodu se pokusím objasnit rozdíl mezi těmito dvěma pojmy. Důkazní prostředek je zdroj, ze kterého jsou následně čerpány důkazy. V rámci tématu šetření dopravních nehod mezi důkazní prostředky lze uvést ohledání místa dopravní nehody, výslechy svědků, znalců a obviněného, obrazové a zvukové zprávy, znalecké posudky a další. Provedením důkazních prostředků vzniká poznatek zvaný důkaz. Hlavní rozdíl je tedy v tom, že důkazní prostředek je procesní formou poznání a důkaz je výsledkem tohoto poznání a zároveň slouží k objasnění skutkové okolnosti. Jednotlivé důkazy se hodnotí pomocí myšlenkového postupu, kdy je hodnocena pravdivost, zákonnost a závažnost každého zvlášť a v jejich vzájemné souvislosti. V rámci provádění jednotlivých důkazů je uplatňována kriminalistická taktika a metodika.⁴³ Kriminalistika se zabývá především přípravou a taktikou provedení těchto důkazů. Systém kontinentálního práva nezná pojem hlavního důkazu. Trestní řád přiznává všem důkazům stejnou váhu⁴⁴. Každý z důkazů musí být hodnocen kriticky a stejně pečlivě. Na základě § 89 odst. 2 TR může každá strana trestního řízení navrhnout nebo předložit důkaz, který uzná za vhodný.

Předmětem dokazování není skutečnost obecně známá. Mezi tyto skutečnosti patří například přičetnost obviněného, nebo zkoumání pravosti podpisu na náčrtku dopravní nehody. Tyto skutečnosti nejsou zkoumány do doby, než o nich vzniknou konkrétní pochybnosti. Předmětem dokazování rovněž nejsou

⁴² FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. Trestní právo procesní. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-750-8.

⁴³ Srov. s STRAUS, Jiří a Miroslav NĚMEC. Teorie a metodologie kriminalistiky. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-214-1.

⁴⁴ Nález Ústavního soudu ze dne 22. 3. 2016, sp. zn. ÚS 1098/15, Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 15. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.beckonline.cz/bo/documentview.seam?documentId=njptembrgzpxi4s7gzpxgxzrgq3a&groupIndex=5&rowIndex=0>

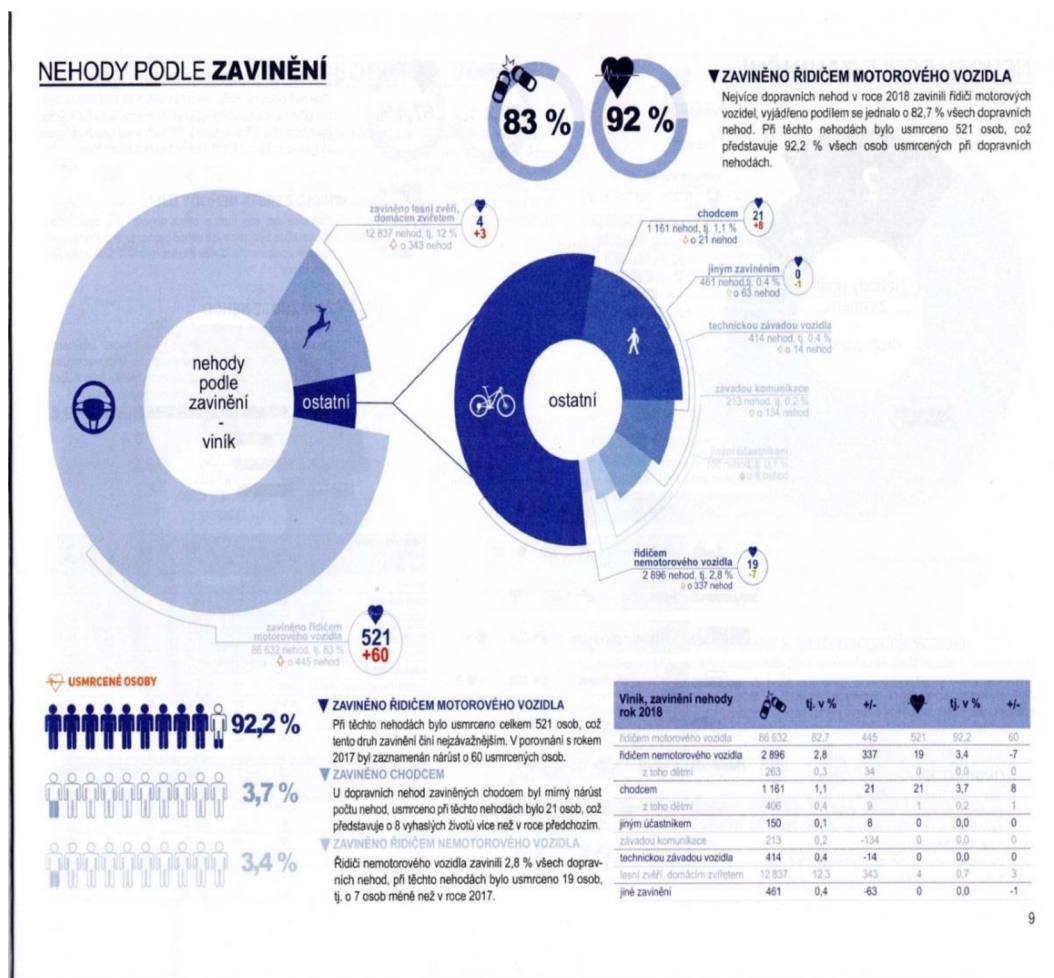
skutečnosti známí OČTŘ z úřední činnosti, skutečnosti o kterých bylo například rozhodnuto v občanskoprávním sporu. Na základě zásady „*iura novit curia*“ nejsou dokazovány právní normy České republiky a v neposlední řadě listiny vydané soudy a orgány veřejné moci, které jsou označeny za veřejné. Rozsah dokazování je určen povahou určitého případu, tedy konkrétní případ určí okruh prokazovaných okolností. Dalším určujícím faktorem, co se týče rozsahu dokazování, je jednotlivé stádium trestního řízení. V přípravném řízení je dokazování vždy užší, než při projednání před soudem. Jak již bylo naznačeno, trestní řád nedovoluje vyloučit uplatnění žádného důkazního prostředku s výjimkou např. získání důkazu nezákonným donucením, získání důkazu z komunikace s obhájcem, důkaz získaný výpovědí svědka při nedodržení práva odepřít výpověď, protokol o výslechu svědka v případě že se nejednalo o neodkladný a neopakovatelný úkon.⁴⁵

2.5 Statistika dopravních nehod

Při zpracování mnou zvoleného tématu diplomové práce jsem měl k dispozici údaje o nehodách na území České republiky za rok 2018. Jelikož ročenka nehodovosti za rok 2019, kterou vydává Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, ještě v této době nebyla dostupná, byl jsem nucen zpracovat a využít data za rok 2018.

⁴⁵ Srov. s FRYŠTÁK, Marek a Petra POLIŠENSKÁ. Dokazování v přípravném řízení: nejvýznamnější judikatura k vybraným tematickým okruhům. Praha: Leges, 2014. Praktik (Leges), s.98-104. ISBN 978-80-87576-85-4.

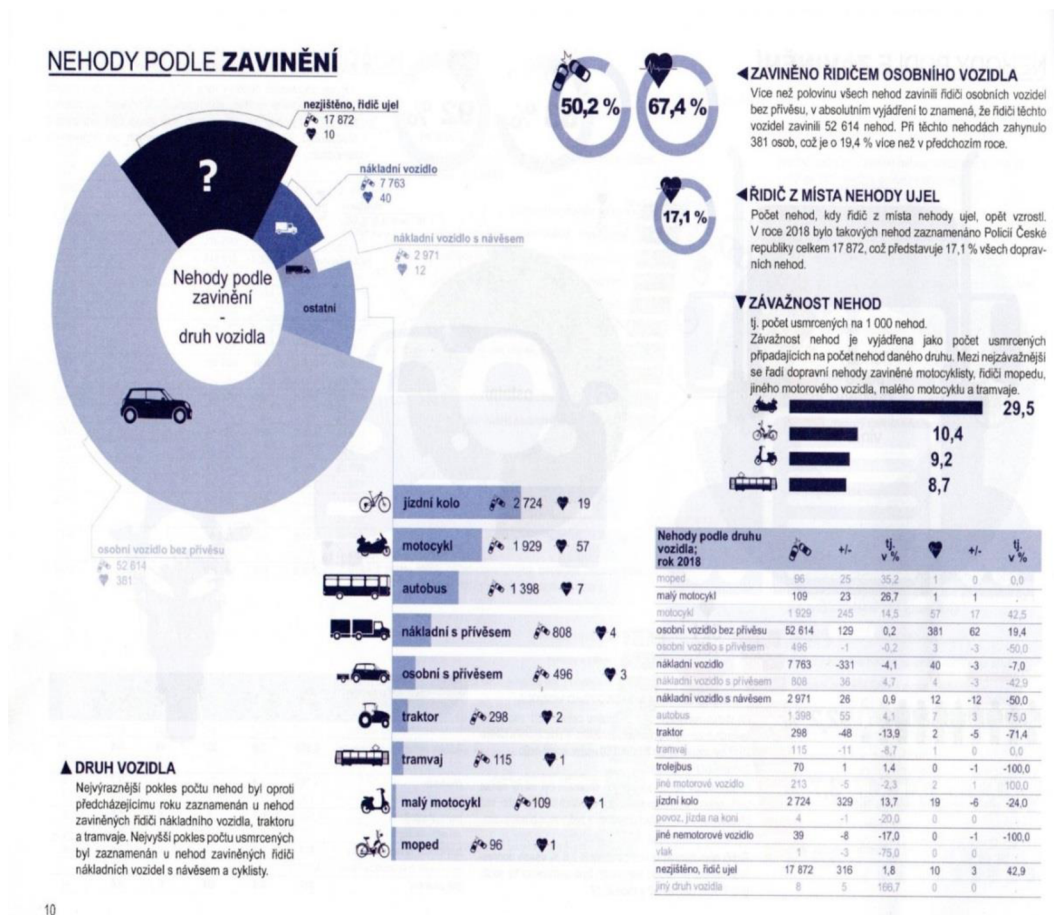
Graf č. 1: Nehody podle zavinění



Zdroj: Ročenka nehodovosti 2018, publikaci vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 149 01 Praha 4, s. 9.

Z grafu č. 1 vyplývá, že z celkového počtu 104 764 dopravních nehod bylo 86 632 zaviněno řidičem motorového vozidla. Při těchto nehodách bylo usmrceno 521 osob. Proti roku 2017 je to nárůst o 60 osob. Řidiči motorových vozidel jsou viníci v 82,7 procentech případů všech dopravních nehod a počet usmrcených osob tvoří 92,2 procent všech osob usmrcených při dopravních nehodách.

Graf č. 2: Nehody podle zavinění pokračování



Zdroj: Ročenka nehodovosti 2018, publikaci vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 149 01 Praha 4, s.10.

Z grafu č. 2 vyplývá, že řidiči osobních vozidel zavinili 52 614 nehod, při kterých zahynulo 381 osob, kdy je zde nárůst oproti roku 2017 v usmrcených osobách o 19,4 procenta. V celkovém počtu 17 872 odjeli řidiči z místa dopravní nehody. Jedná se o 17,1 procenta řidičů, kteří odjeli z místa dopravní nehody z celkového počtu DN.

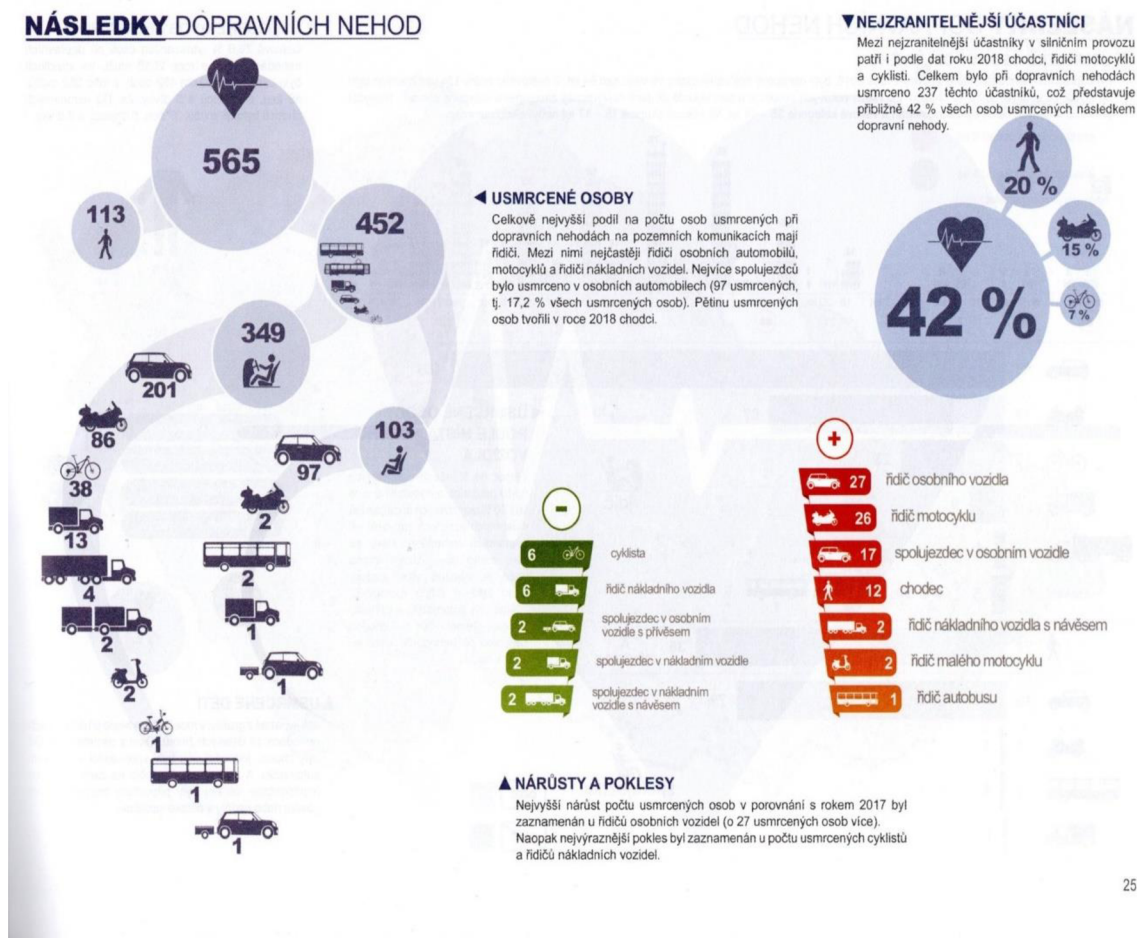
Graf č. 3: Nehody zaviněné řidiči osobních vozidel



Zdroj: Ročenka nehodovosti 2018, publikaci vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 149 01 Praha 4, s.10.

Z grafu č. 3 vyplývá, že nejvíce dopravních nehod zavinili řidiči vozidel o objemu 1,5 – 1,9 l. Nejčastější příčinou dopravních nehod je, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla (počet 8 709), řidič nedodržel bezpečnou vzdálenost za vozidlem (počet 6 240), řidič se nesprávně otáčel nebo couval (počet 4 997). Nejtragičtější příčinou dopravních nehod tvoří nepřizpůsobení rychlosti (usmrceno 65 osob), přejetí do protisměru (usmrceno 65 osob), řidič se nevěnoval řízení (usmrceno 50 osob).

Graf č. 4: Následky dopravních nehod



Zdroj: Ročenka nehodovosti 2018, publikaci vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 149 01 Praha 4, s.25.

Z grafu č. 4 vyplývá, že největší podíl na počtu usmrcených osob mají řidiči. Další významnou skupinu usmrcených osob tvoří spolujezdcí (počet 97), tedy 17,2 procent všech usmrcených osob. Nejzranitelnějšími účastníky provozu jsou chodci, řidiči motocyklů a cyklisti.

Při dopravních nehodách byly usmrceny nejčastěji osoby ve věku nad 64 let. Do tohoto jsou zahrnuti řidiči (počet 58), spolujezdcí (počet 26) a chodci (počet 40). Nejvíce usmrcených řidičů má však věková kategorie 35-44 let. Nejvíce usmrcených osob byli muži, ti tvořili 76,6 procent z celkového počtu usmrcených osob. Nejvíce usmrcených osob při dopravních nehodách bylo

v okrese Olomouc (počet 17), okrese Pardubice (počet 16) a Praha Západ (počet 14). Nejvíce těžce zraněných osob bylo v okrese Brno město (počet 121), okrese Mladá Boleslav (počet 80) a okrese Brno venkov (počet 63). Nejvíce lehce zraněných osob bylo v okrese Brno město (počet 724), okrese České Budějovice (počet 647) a okrese Brno venkov (počet 645). Policie České republiky šetřila celkem 21 889 dopravních nehod s následkem na životě a zdraví účastníků.⁴⁶ V rámci mnou zvoleného tématu diplomové práce je velice důležitá statistika z pohledu stavu řidiče, který zavinil dopravní nehodu. Z celkového počtu 86 632 dopravních nehod byl zdravotní stav řidičů v počtu 60 278 dobrý, tj. 69, 58 procent. Zbýlých téměř 31 procent řidičů - viníků dopravních nehod nebylo v dobrém stavu. Z toho 1 146 řidičů usnulo, nebo mělo náhlou fyzickou indispozici (1,32 procent), 300 řidičů bylo pod vlivem léků (0,35 procent), 66 řidičů trpělo nemocí nebo mělo úraz (0,08 procent), 32 řidičů způsobilo dopravní nehodu v rámci invalidity (0,04 procent), 29 řidičů při jízdě zemřelo (0,03 procent), 9 řidičů se pokusilo o sebevraždu (0,01 procent).⁴⁷

⁴⁶ Ročenka nehodovosti 2018, publikaci vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, Bartůňkova 4, 149 01 Praha 4, s.66-71.

⁴⁷ Tamtéž, s.P49.

3. Trestné činy v silniční dopravě a jejich charakteristika

Následné seřazení jednotlivých trestných činů související s dopravou nebylo zvoleno v závislosti na závažnost následku, ale v návaznosti na předchozí podkapitulu poukazující na policejní statistiku dopravních nehod z roku 2018. Jednotlivé trestné činy byly seřazené podle četnosti šetření následků dopravních nehod ze strany policejního orgánu, počínaje nejpočetnějšími případy.

3.1 Trestné činy proti zdraví

Tato skupina trestných činů má vždy společný objekt, kterým je lidské zdraví. Trestné činy, které se nacházejí v této skupině, jsou odlišeny závažností následku a formou zavinění. Mezi nejčastěji se vyskytující trestné činy v souvislosti s dopravní nehodou patří ublížení na zdraví z nedbalosti a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.⁴⁸ Hlavním znakem je změna zdravotního stavu člověka před událostí, v našem případě dopravní nehodou. Jako důkazní prostředek slouží znalecký posudek nebo odborné vyjádření. U trestného činu ublížení na zdraví se jedná o stav, kdy jsou porušeny normální tělesné nebo duševní funkce člověka po delší než krátkou dobu a tím je znesnadněn jeho obvyklý způsob života.⁴⁹ V soudní praxi je povětšinou uplatňována doba 7 pracovních dnů. Po tuto dobu může být poškozený v pracovní neschopnosti, ale pracovní neschopnost není nutnou podmínkou pro naplnění skutkové podstaty. Každý případ je nutné posuzovat individuálně. Je tedy nutné zkoumat příznaky, bolesti a obtíže, které nastaly a jejich intenzitu. V neposlední řadě je potřebné prověřit, zda obtíže odpovídají lékařské zprávě.

Trestný čin těžké ublížení na zdraví se vyznačuje závažnějším následkem. Jedná se o těžkou újmu na zdraví, která je TZ vymezena dvěma podmínkami, které musí být naplněny kumulativně. První podmínkou je, že se jedná v případě

⁴⁸ Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: *Trestní předpisy: redakční uzávěrka*. Ostrava: Sagit, 2010-. ÚZ. s.44. ISBN 978-80-7488-174-9.

⁴⁹ ŠÁMAL, 2016, op. cit. s.562-563.

zranění o vážnou poruchu zdraví, vážné onemocnění. Druhou podmínkou je, že se zranění podobá svojí povahou případům uvedeným v TZ.

Prvním případem, který uvádí TZ je zmrzačení. Tento druh zranění se vyznačuje trvalou funkční nebo tvarovou změnou těla, popřípadě částí. Zmrzačením může být také ztráta končetiny, nebo podstatných částí.⁵⁰

Dalším případem je ztráta a podstatné snížení pracovní způsobilosti. V případě aplikace pojmu ztráta a podstatné snížení pracovní způsobilosti je nezbytné odlišit pracovní způsobilost od pracovní neschopnosti. Ztráta pracovní způsobilosti nastává při ztrátě obou dolních nebo horních končetin a oslepnutí. Osoba, která ztratila pracovní způsobilost je odkázána na pomoc jiného člověka. V případě, kdy pracovní nezpůsobilost přesáhne 50 procent, hovoříme o jejím podstatném snížení.

Těžkou újmou na zdraví v podobě ochromení údu rozumíme nezpůsobilost trvalého charakteru nebo sníženou schopnost pohybu končetin. Údem je celá horní nebo dolní končetina. Nejčastějšími případy jsou nervové poruchy. Obrna končetin, nebo jinými slovy paréza, má několik druhů. Monoparéza se týká částečného ochrnutí jedné končetiny, paraparéza označuje ochrnutí obou dolních končetin, hemiparéza představuje ochrnutí dvou končetin na jedné straně těla, kvadruparéza je ochrnutí všech končetin, plegie platí za těžké ochrnutí nejen v oblasti končetin.⁵¹

Ztrátou nebo podstatným oslabením funkce smyslového ústrojí je například postižení sluchu nebo zraku. Ztrátou zraku rozumíme naprostou slepotu. Oslabením funkce zraku je případ, kdy je zachován světlocit, ale zranění neumožňuje rozeznat předměty na krátkou vzdálenost.

Poškození důležitého orgánu je zranění, při kterém vzniká nebezpečí smrti nebo jiný závažný následek. Důležitým orgánem je srdce, plíce, mozek, játra, mícha atd. Pod poškození důležitého orgánu lze zahrnout rozsáhlé pohmoždění svalové

⁵⁰ ŠÁMAL, 2016, op. cit. s.562-565.

⁵¹ KVAPILOVÁ, Helena a Michal DOGOŠI. Soudní lékařství pro právníky a policisty. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007, s.38-40. ISBN 978-80-7380-059-8.

tkáně a související masivní krvácení do svalstva.⁵² Stejný případ je masivní krvácení do dutiny břišní nebo do dutiny hrudní. Stejně tak je tomu u poškození důležitých nervů a kloubů.⁵³

Zohydřením je nápadná změna trvalého charakteru, která budí odpor. Ve většině případů se jedná o změny vzhledu, ale také to mohou být změny ve funkcích orgánů. Změny se mohou týkat například rukou člověka, ale převážně půjde o vady v obličeji.

V případě, že vážná porucha zdraví trvala nejméně šest týdnů, hovoříme o delší době trvající poruše zdraví. Vážná porucha zdraví je citelnou újmou postiženého. Průběh léčení je provázen velkými útrapami a bolestmi. Doba hojení je pro postiženého obtížnou újmou, která ho omezuje v obvyklém způsobu života.⁵⁴

Posledním trestným činem spadající do kategorie trestných činů proti zdraví, který zde uvedu, je usmrcení z nedbalosti.⁵⁵ Objektem tohoto trestného činu je lidský život. Od těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti se tento trestný čin liší následkem, kterým je smrt člověka. Následek uvedeného TČ je způsoben jak opomenutím, tak konáním. Pachatelem může být jakákoli fyzická osoba. V případě porušení důležité povinnosti, o které bylo pojednáno již dříve, je postih závažnější. Hrubé porušení zákonů, které je uvedeno ve třetím odstavci, o bezpečnosti dopravy pak opět míří k ZProvPoz, ale nejedná se o jakékoli porušení, ale o takové, které je značné intenzity nebo v případě kumulace intenzivního porušení několika ustanovení (patří sem např. řízení pod vlivem alkoholu, nevyhovující technický stav vozidla, nepřizpůsobení rychlosti atd.) a toto porušení zakládá přísnější sankci.

Ve vztahu k pachatelům trestných činů v dopravě je podle mého názoru nezbytné rozebrat pojem principu omezené důvěry a meze povinné opatrnosti.

⁵² pozn. Tento druh zranění je jako následek dopravních nehod velice častý, zvláště pak masivní krvácení do dutiny hrudní nebo dutiny břišní.

⁵³ ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: komentář. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. s.1558-1574 ISBN 978-80-7400-428-5.

⁵⁴ KVAPILOVÁ, 2007, op. cit. s.38-40.

⁵⁵ ŠÁMAL, 2012, op. cit. s.1500-1520.

Tato zásada je uplatňována v krizových situacích v dopravě. Řidič vozidla může předpokládat, že ostatní účastníci si počínají dle pravidel, které jim ukládá mimo jiné ZProvPOZ. Řešení situací v provozu je závislé na reakci jednotlivých řidičů. Ne vždy se podaří na vzniklý problém adekvátně reagovat. Řidič může zpanikařit, nesprávně odhadnout situaci, nedůvodně spoléhat na dodržování pravidel ostatními účastníky. Nejlépe je princip omezené důvěry patrný na příkladu, kdy řidič jedoucí po hlavní komunikaci nedodrží maximální dovolenou rychlost a překračuje ji například o 40 km/h. Řidič, který vjíždí z vedlejší komunikace na hlavní silnici a nemusí mít rozhled na dostatečně velkou vzdálenost, aby dokázal odhadnout rychlost řidiče jedoucího po hlavní komunikaci, nelze vinit z dopravní nehody, pokud nedá přednost rychle jedoucímu vozidlu.⁵⁶ Meze povinné opatrnosti jsou stanoveny v ZProvPOZ. Shora jsou uvedena kritéria objektivní nedbalosti. Vedle něho však stojí kritérium subjektivní nedbalosti. Mezi subjektivní kritéria lze zařadit nejasné dopravní značení, nevolnost řidiče, která vznikla náhle, popřípadě nedostatek zkušeností řidiče začátečníka.

Okolnosti, které je možné ze strany řidiče předvídat je nutné dovozovat z objektivních okolností dané dopravní situace. Podmínka souvztažnosti možnosti předvídat porušení zájmu chráněného zákonem a povinnosti zakládá zavinění z nedbalosti. Řidič vozidla má povinnost zabránit střetu s druhým vozidlem, pokud o porušení předpisů řidiče druhého vozidla věděl dostatečně dopředu a mohl na tuto situaci reagovat.

3.2 Trestné činy obecně ohrožující

Z kategorie trestných činů obecně ohrožujících jsem v souvislosti s šetřením dopravních nehod zvolil k jejich objasnění trestný čin obecné ohrožení z nedbalosti a ohrožení pod vlivem návykové látky.

⁵⁶srov. Nález Ústavního soudu ČR ze dne 25.10.2016 sp. zn. IV. ÚS 3159/15. Ústavní soud [online]. Ústavní soud, © 2020 [cit. 8. 3. 2020]. Dostupné z: <https://nalus.usoud.cz/Search/ResultDetail.aspx?id=94912&pos=1&cnt=1&typ=result>

Trestné činy obecně nebezpečné vedou k ohrožení života, zdraví většího počtu osob anebo dochází k nebezpečí škody velkého rozsahu. Jak vyplývá z textu, jedná se trestné činy ohrožovací, jinými slovy nemusí dojít k samotné poruše, ale postačí ohrožení objektu chráněného zákonem. Z odůvodnění Nejvyššího soudu ze dne 15. 11. 2005, sp. zn. 7 Tdo 1243/2005 vyplývá, že „v souladu se všeobecně respektovanou judikaturou citovanou výše, se totiž za způsobení obecného nebezpečí považuje mimo jiné situace, v jejímž důsledku dojde k bezprostřednímu a konkrétnímu ohrožení více (tj. nejméně sedmi) osob“.⁵⁷ Citovaný text poukazuje na okolnost, že rozsah ohrožení je určen kvantitativně, tedy počtem lidí, kterým hrozí újma nebo jim byla způsobena. Zároveň je třeba naplnění kvalitativní stránky, kterou je povaha ohrožovacího jednání pachatele. Například vyvoláním paniky na stadionu během sportovního utkání. Dalším kritériem je bezprostředně hrozící nebezpečí.

U trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti je objektivní stránkou⁵⁸ způsobení nebo zvýšení anebo ztížení odvracení, zmírnění obecného nebezpečí. V rámci dopravy může obecné nebezpečí způsobit řidič hromadného dopravního prostředku. Dalším příkladem je jízda vozidla v protisměru na dálnici. V případě, že řidič dopravního prostředku ujíždí přes obec vysokou rychlostí hlídce policie, i zde může být naplněna skutková podstata trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti. Z hlediska subjektivní stránky se jedná o nedbalostní TČ.

Posledním trestným činem, který v krátkosti rozeberu je ohrožení pod vlivem návykové látky, kdy objektem je život a zdraví lidí a majetek. Na rozdíl od obecného ohrožení z nedbalosti se nejedná o bezprostřední nebezpečí, ale o nebezpečí potenciální. Pachatel ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil

⁵⁷ HRDLIČKA, Petr, Jan KNĚŽÍNEK a Petr MLSNA. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR), s. 194. ISBN 978-80-7357-477-2.

⁵⁸ CHMELÍK, Jan, František NOVOTNÝ a Simona STOČESOVÁ. *Trestní právo hmotné: obecná část*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2016. Právnické učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk), s. 81-91. ISBN 978-80-7380-583-8.

návykovou látkou⁵⁹, vykonává zaměstnání nebo jinou činnost (řídí vozidlo) a při této činnosti může ohrozit život nebo zdraví ostatních lidí (v našem případě účastníků provozu, chodců, atd.). Stav vylučující způsobilost nastává, když hladina alkoholu v krvi dosáhne 1 promile. V tomto případě se jedná o absolutní nezpůsobilost.⁶⁰

Jestliže řidič způsobí pod vlivem návykové látky dopravní nehodu, hrozí mu vyšší trestní sazba. Použití vyšší trestní sazby rovněž hrozí za předpokladu, že řidič pod vlivem návykové látky řídí hromadný dopravní prostředek.⁶¹

⁵⁹ pozn. Jedná se o alkohol, omamné a psychotropní látky a ostatní látky ovlivňující psychiku člověka nebo jeho ovládací a rozpoznávací schopnosti.

⁶⁰ŠÁMAL, 2016, op. cit. s.562-565.

⁶¹ Tamtéž, s. 808.

4. Dopravní nehoda v souvislosti se špatným zdravotním stavem řidiče

V této kapitole blíže rozeberu postup OČTŘ v rámci vyšetřování dopravní nehody způsobené špatným zdravotním stavem řidiče, úlohu pověřené obce, lékařské komory a obvodního lékaře za užití kazuistiky. V podkapitole Statistika dopravních nehod jsem uvedl, že v roce 2018 při dopravních nehodách 1 146 řidičů usnulo, nebo mělo náhlou fyzickou indispozici (1,32 procent), 300 řidičů bylo pod vlivem léků (0,35 procent), 66 řidičů trpělo nemocí nebo mělo úraz (0,08 procent), 32 řidičů způsobilo dopravní nehodu v rámci invalidity (0,04 procent), 29 řidičů při jízdě zemřelo (0,03 procent)⁶². Na první pohled, v celkovém počtu dopravních nehod, se toto číslo může zdát jako marginální, ale rozhodně tomu tak není. Vzhledem k tomu, že v případě zdravotní indispozice řidiče motorového vozidla může mít dopravní nehoda velice závažné následky, tato data není radno podceňovat.

Kazuistika:

Řidič při řízení osobního motorového vozidla (vozidlo A) po dálnici vlivem náhlé změny zdravotního stavu, spočívajícího ve ztrátě vědomí z důvodu nástupu epileptického záchvatu nejprve na 3 místech pravým bokem vozidlo otřel o svodidla, při pravé krajnici a dále vytočil přední kola směrem doleva a s vozidlem najel z odstavného pruhu kolmo přes pravý a následně levý jízdní pruh dálnice, kde došlo ke srážce s projíždějícím osobním vozidlem (vozidlo B), které v té době řídil řidič v levém jízdním pruhu a za plného brzdění, ve snaze vyhnout se směrem doleva, již bezprostřednímu ohrožení a vytvořené překážce v jeho směru jízdy nemohl adekvátně zareagovat a vyhnout se tak střetu.

Při dopravní nehodě došlo ke zranění řidiče vozidla A, vyžadující okamžitý lékařský zásah s operativním zákrokem a hospitalizací s dobou citelného omezení v obvyklém způsobu života delšího než 6 týdnů.

Policejní orgán na základě zjištěných skutečností na místě dopravní nehody zahájil úkony trestního řízení. Tyto úkony vedly k objasnění a prověření

⁶² Ročenka nehodovostí, 2018, op. cit. s.P49.

skutečností důvodně nasvědčujících tomu, že byl spáchán trestný čin. O skutkových okolnostech byl sepsán úřední záznam. Od tohoto okamžiku jsou prováděné úkony jako úkony trestního řízení. V případě, že policejní orgán provedl neodkladné nebo neopakovatelné úkony i od tohoto okamžiku je zahájeno přípravné řízení. Takovým úkonem je například ohledání místa dopravní nehody nebo výslech svědků dopravní nehody, pořízení obrazových a zvukových záznamů, aj. Obsahem úředního záznamu nemusí být přesně zachována totožnost skutku vzhledem k počáteční fázi trestního řízení. V této fázi řízení není mnohdy znám ani pachatel. Opis záznamu musí být zaslán do 48 hodin od zahájení trestního řízení státnímu zástupci.⁶³

Na základě opatřených podkladů, kterými byly ohledání věci a místa činu, vysvětlení fyzických osob a zajištěných stop, došel orgán policie k závěru, že je třeba prověřit zdravotní stav řidiče vozidla A. Z podaného vysvětlení svědků bylo zřejmé, že řidič se choval již nestandardně před samotnou dopravní nehodou. Jeden z nich uvedl, že vozidlo stálo v odstavném jízdním pruhu dálnice a pak se na chvíli rozjelo a opět zastavilo v odstavném pruhu dálnice. Ohledáním místa dopravní nehody⁶⁴ bylo zjištěno, že vozidlo několik set metrů před místem střetu několikrát narazilo do dálničních svodidel. Tento poznatek vzešel ze zjištění otěru na dálničních svodidlech (barva laku) a poškození na vozidle řidiče A v podobě typického otěru po svodidlech ve srovnatelné výšce. Přítomnost alkoholu ve vzorku odebrané žilní krve se po provedeném rozboru neprokázala. Na základě těchto zjištěných skutečností bylo po předchozí žádosti ze strany policejního orgánu cestou příslušného soudce vydáno v souladu s TŘ opatření s udělením souhlasu ke zproštění povinné mlčenlivosti v souvislosti se zdravotními službami poskytovatele zdravotních služeb v souladu s ustanovením § 51 odst. 3 zák. č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o

⁶³ FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. Trestní právo procesní. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, s. 477-478. ISBN 978-80-7478-750-8.

⁶⁴ Pozn. Ohledání místa dopravní nehody a prvotní úkony na místě dopravní nehody jsou blíže rozebrány na straně 23 této práce.

zdravotních službách).⁶⁵ Po udělení shora uvedeného souhlasu byla dožádána lékařská dokumentace od obvodního lékaře řidiče vozidla A. Policejní orgán v souladu s TŘ přibral opatřením znalce⁶⁶ z oboru zdravotnictví, doprava a soudního lékařství. Ze znaleckého posudku z oboru doprava, odvětví silniční doprava byl znalcem vyhodnocen závěr, ze kterého vyplynulo, že technickou příčinou předmětné DN byla technika jízdy řidiče vozidla A, který svým manévrem vytvořil ostatním řidičům na dálnici překážku náhlou a neočekávanou. Odvrácení střetu vozidel bylo znalcem konstatováno pouze ze předpokladu, že by řidič vozidla A upustil od svého odbočovacího manévru.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví neurologie bylo ve věci posuzovaného zdravotního stavu u osoby řidiče vozidla A zjištěno, že stav po extirpaci astrocytomu v roce 2003 a následný vznik epileptických záchvatů i přes výraznou antiepileptickou medikaci, která však nebyla dostačující k utlumení epileptických záchvatů, byly příčinou ztráty vědomí, což vedlo ke vzniku dopravní nehody a jejím následkům. Primární příčinou byl nastupující stav epileptického záchvatu, což vedlo řidiče vozidla A k tomu, že nejprve zajel s vozidlem ke krajnici do odstavného pruhu dálnice, kde u něho nastoupila ztráta vědomí a křeče a následné stržení řízení vlevo a najetí do jízdnic pruhů dálnice, resp. plného silničního provozu. Sekundární příčinou dopravní nehody byl stav, kdy si řidič byl plně vědom stavu epileptických záchvatů jak malých, tak velkých, tzv. *grand mal*, které měly být někdy i několikrát denně a také si byl plně vědom toho, co dekompenzací svého zdravotního stavu může způsobit, zejména při řízení motorového vozidla.

Z odborného vyjádření⁶⁷ z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství bylo ve věci posuzovaného zranění u řidiče vozidla A zjištěno zranění spočívající

⁶⁵Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů. In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 10. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqgeyv6mzxgiwtemi>

⁶⁶ Srov. FRYŠTÁK, Marek. Znalecké dokazování v trestním řízení. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR), s. 59-61. ISBN 978-80-7598-385-5.

⁶⁷ Srov. FRYŠTÁK, 2019, op. cit. s.77-80.

ve zhmoždění hrudníku, zlomeniny osmého žebra vlevo v přední podpažní čáře s posunem úlomků, které bylo znalcem vyhodnoceno jako zranění lehké s předpokládanou dobou citelného omezení v obvyklém způsobu života 5 týdnů, za předpokladu nezhoršení komplexnějších potíží ve větší míře a trvalejšího charakteru. Dalším šetřením policejního orgánu bylo zjištěno, že řidič vozidla A prodělal před 15 lety operativní zákrok, kdy v téže době byla lékaři stanovena diagnóza odpovídající epilepsii.

Na podkladě zjištěných skutečností došel policejní orgán k odůvodněnému závěru, že jednáním řidiče vozidla A jinému způsobil obecné nebezpečí z nedbalosti tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona, přičemž zejména porušením ustanovení § 4a ZProvPoz⁶⁸, kdy každý účastník silničního provozu na pozemních komunikacích je povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek a své chování je povinen přizpůsobit zejména svému zdravotnímu stavu a v návaznosti na povinnosti řidiče uložené podle ust. § 5 odst. 2 písm. c) ZProvPoz,⁶⁹ kdy jakožto řidič nesmí řídit vozidlo, jestliže je jeho schopnost k řízení vozidla snížena v důsledku jeho zdravotního stavu. Z těchto důvodů je nutno uvedené jednání posuzovat za důležitou povinnost uloženou řidiči podle ZProvPoz.

Na základě výsledků vzešlých z prověřování dané trestní věci byl policejním orgánem odeslán na Českou lékařskou komoru, oddělení revizní komise, podnět k prošetření postupu odpovědných lékařů v souvislosti s oznamovací povinností dle ZProvPoz v návaznosti na přílohu VI. Nemoci, vady nebo stavy nervové soustavy vylučující nebo podmiňující zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel v bodu 1. skupiny 1 písm. a) vyhlášky 277/2004 Sb., vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel⁷⁰ a dále byl

⁶⁸ zákon č. 361/2000 Sb.

⁶⁹ zákon č. 361/2000 Sb.

⁷⁰ Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem. In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství

odeslán na Městský úřad, odbor dopravy, jakožto místně příslušnému úřadu s rozšířenou působností podnět k přezkumu zdravotní způsobilosti v souladu s ust. § 96 ZProvPoz k dalšímu opatření.

Ze znaleckých posudků jasně vyplynulo, že přes opakované psychomotorické záchvaty, které se u řidiče vozidla A objevovaly i několikrát denně a přes poměrně vysokou aplikovanou medikaci nikdo z oprávněných lékařů nedal podnět příslušnému úřadu k omezení, či odebrání řidičského oprávnění. Dalším šetřením bylo zjištěno, že zdravotní stav řidiče vozidla A, který byl příčinou dopravní nehody, byl sledován od roku 2003 po současnost, a to s vědomím zodpovědných lékařů, přičemž vzniklo podezření, že ani v jednom případě nedošlo k dodržení povinnosti oprávněných lékařů vyplývající z SZZ, zejména z výkladu § 2 až § 5 v oblasti zdravotní způsobilosti a posudku a dále § 10, kde je uvedeno, že *„Pokud řidič získal na základě dosavadních právních předpisů řidičské oprávnění a jestliže lékař zjistí nebo získá podezření, že jeho zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel neodpovídá zdravotní způsobilosti podle této vyhlášky, upozorní písemně na tuto skutečnost řidiče a posuzujícího lékaře, pokud je mu znám“*.⁷¹ V návaznosti na citovanou právní normu vzniklo podezření na nedodržení postupu dle § 84 až § 89a ZProvPoz, kdy na podkladě vyjádření dožádaného příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností, kde řidič vozidla A má založenou kartu řidiče, nebyl od doby získání jeho řidičského oprávnění zaslán žádný podnět nebo oznámení posuzujícího lékaře, který by se týkal omezení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Rozhodným obdobím, kdy vyšly uvedené skutečnosti najevo, bylo až učiněné vyšetřování v předmětné trestní věci, tedy až po způsobeném následku, kterému se podle názoru vyšetřujícího orgánu dalo předejít jak ze strany samotného řidiče, tak právě učiněným opatřením ze strany odpovědných lékařů, kteří byli seznámeni se zdravotním stavem jmenovaného a neučinili vhodná

C. H. Beck [cit. 28. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mrqga2f6mrxg4wti>

⁷¹ Tamtéž.

opatření, která by vedla k omezení řídicího oprávnění. Na podkladě vyjádření příslušné zdravotní pojišťovny a znaleckých posudků vyšly najevo skutečnosti ke konkrétním lékařům a zdravotním zařízením, u kterých byla řidiči vozidla A poskytnuta zdravotní péče týkající se zdravotního stavu, který měl vliv na příčinnou souvislost s předmětnou dopravní nehodou. Posouzení odpovědnosti konkrétních lékařů bylo ponecháno na základě zákona č. 220/1991 Sb., o České lékařské komoře⁷² na rozhodnutí revizní komise Obvodního sdružení České lékařské komory.

Tato revizní komise došla k závěru, že na základě Disciplinárního řádu České lékařské komory⁷³ bude řízení zastaveno, jelikož je nepřipustné z důvodu promlčení skutku. Od doby lékařského vyšetření řidiče vozidla A uběhla doba delší než jeden rok a dle Disciplinárního řádu České lékařské komory nelze toto provinění projednat.

4.1 Oznamovací povinnost lékařů

Od 1. 1. 2012 nabyla účinnost novela ZProvPoz, kdy v § 89a je uvedeno: *„Lékař, který zjistí, že žadatel o řídicí oprávnění nebo držitel řídicího oprávnění je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou nebo není zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel, je povinen o této skutečnosti neprodleně informovat obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle obvyklého bydliště nebo místa studia žadatele o řídicí oprávnění nebo držitele řídicího oprávnění.“*⁷⁴ Toto ustanovení jednoznačně ukládá každému lékaři, který zjistí, že držitel ŘO není zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel povinnost neprodleně informovat pověřený obecní úřad o této skutečnosti. Informace pro obecní úřad by měla mít, dle mého názoru, písemnou formu přesto,

⁷² Zákon č. 220/1991 Sb., o České lékařské komoře. In: Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 28. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.beckonline.cz/bo/chapterviewdocument.seam?documentId=onrf6mjzheyv6mrsgawtk>

⁷³ Stavovský předpis č. 4 – Disciplinární řád České lékařské komory. In: Česká lékařská komora-Legislativa ČLK [online]. Česká lékařská komora [cit. 28. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.lkcr.cz/stavovske-predpisy-clk-212.html>

⁷⁴ § 89a zákona č. 361/2000 Sb.

že toto zákon neukládá. Měla by obsahovat základní identifikační údaje o pacientovi. Toto hlášení by nemělo obsahovat diagnózu pacienta.⁷⁵ Odborné důvody by měl lékař specialista sdělit všeobecnému praktickému lékaři ve své zprávě. Kopie přípisu by měla být založena do zdravotnické dokumentace a je pro lékaře důkazem o splnění jeho povinnosti.

Právní oddělení Lékařské komory je toho názoru, že povinnost lékaře hlásit zdravotní nezpůsobilost pověřenému obecnímu úřadu vzniká pouze, pokud pacient prokazatelně sdělí, že je držitelem řidičského oprávnění. Lékař tuto informaci nemusí zjišťovat. Za porušení oznamovací povinnosti ZProvPoz neukládá sankci, ani v případě, že lékař nedošel k závěru nezpůsobilosti k řízení motorových vozidel a později se tato nezpůsobilost projeví.

S názorem právního oddělení Lékařské komory se zcela jednoznačně nemohu ztotožnit. Blíže své důvody uvedu v poslední kapitole této diplomové práce.

4.2 Posouzení zdravotní způsobilosti

Jakmile je informace o zdravotní nezpůsobilosti předána na pověřený obecní úřad, zahájí se správní řízení. Výsledkem je rozhodnutí, zda bude řidičské oprávnění odebráno. Samotná informace o nezpůsobilosti řídit motorová vozidla neznamena, že obecní úřad automaticky rozhodne o odebrání řidičského oprávnění. Obecní úřad vyzve účastníka řízení k podrobení se přezkoumání zdravotní způsobilosti u posuzujícího lékaře. Posuzující lékař vydá posudek o zdravotní způsobilosti. Posudek musí být jednoznačný, a jak jsem již shora uvedl, nesmí obsahovat diagnózu účastníka řízení. V posudku se lékař vyjádří, zda je pacient způsobilý k řízení motorových vozidel. Lékař o způsobilosti rozhoduje na základě ZProvPoz a příslušné prováděcí vyhlášky,⁷⁶ kde jsou stanoveny nemoci, vady a stavy, které jsou důvodem zdravotní nezpůsobilosti řízení motorových vozidel. Úřad s rozšířenou působností určí lhůtu, během které je účastník řízení povinen se podrobit přezkoumání zdravotní způsobilosti. Lhůta musí být nejméně

⁷⁵ srov. § 4 odst. 1 Vyhlášky č. 277/2004 Sb.

⁷⁶ Vyhláška č. 277/2004 Sb.

15 dní. V případě, že se řidič nemůže ze závažných důvodů dostavit k posuzujícímu lékaři, musí požádat příslušný úřad o prodloužení lhůty. Jestliže by to účastník řízení neudělal a lhůta mu uplynula, byl by automaticky považován za zdravotně nezpůsobilého k řízení motorových vozidel.

5. Dopravní nehoda, při které nevzniká oznamovací povinnost

Na základě recentní právní úpravy nevzniká účastníkům dopravní nehody povinnost na místo volat za každých okolností policii. Tato povinnost ale nadále platí v případě, že došlo k usmrcení osoby, zranění osoby, hmotná škoda převyšší na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč. Povinnost oznámit dopravní nehodu rovněž platí v případě, kdy dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle, účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.⁷⁷ Z hlediska praxe se mohu zcela ztotožnit s výkladem Kovalčíkové, která uvádí, že „výše dopravní nehodou způsobené škody, kdy nejsou její účastníci povinni přivolat policii, vyvstává otázka, zda bude vůbec mít nějaký praktický význam.“⁷⁸ Na místě dopravní nehody se jedná pouze o laický odhad účastníků dopravní nehody a dá se říci, že ze strany policistů tomu není jinak. Jediný kdo je schopen relevantně určit výši škody je pracovník pojišťovny nebo znalec. Často dochází k situacím, že škoda zcela zjevně přesahuje onu zákonem stanovenou hranici, ale přesto je dopravní nehoda řešena vypsáním záznamu o dopravní nehodě a policie na místě pouze udělí pokutu za porušení ustanovení ZProvPoz. Dle mého názoru je chybou, že dle současného znění zákona je umožněno nevolat policii na místo dopravní nehody. Z hlediska banálních dopravních nehod a nedostatku sloužících policistů rozumím smyslu tohoto ustanovení, ale na druhou stranu misek vah je třeba položit neobjasnění trestných činů v dopravě a s nimi spojených vážných důsledků dopravních nehod a v neposlední řadě právě nezjištění špatného zdravotního stavu řidičů.

⁷⁷ zákon č. 361/2000 Sb.

⁷⁸ KOVALČÍKOVÁ, Daniela. Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-418-6.

6. Shrnutí a úvahy de lege ferenda

Výše uvedený rozbor není souhrnem a plným výčtem problematických míst v rámci šetření dopravních nehod. Snahou bylo poukázat na konkrétní potíže vyskytující se v souvislosti s šetřením dopravní nehody, kde hrála klíčovou roli zdravotní nezpůsobilost řidiče motorového vozidla, tedy jeho špatný zdravotní stav. V diplomové práci jsem uvedl praktický příklad z pohledu policejního orgánu, kdy některé okolnosti a skutečnosti byly z důvodu ochrany osobních údajů a povinné mlčenlivosti změněny, ale přesto se domnívám, že pro demonstraci konkrétních potíží zůstal základní rámec předmětného případu zachován. Dle mého názoru není možné souhlasit se stanoviskem Lékařské komory, že povinnost lékaře hlásit zdravotní nezpůsobilost pověřenému obecnímu úřadu vzniká pouze, pokud pacient prokazatelně sdělí, že je držitelem řídičského oprávnění. Toto by byl čistě formalistický přístup k právu. Docházelo by k absurdní situaci, kdy lékař vždy může tvrdit, že nebyl ze strany pacienta prokazatelně informován o skutečnosti, že vlastní řídičské oprávnění a příslušné ustanovení ZProvPoz by pozbylo praktického významu. Na druhou stranu jsem si vědom, že oznamovací povinnost lékaře může vést k určitému prvku nedůvěry ze strany pacientů. Na základě provedených studií může pacient svoji nemoc tajit s ohledem na obavu ze ztráty zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.⁷⁹ Mnoho právních systémů proto ponechává oznamovací povinnost vůči regulačním orgánům více na pacientovi samotném.⁸⁰

S ohledem na možnou závažnost následku dopravních nehod takto vzniklých se nedomnívám, že je to správný postup. S názorem neexistence sankce za nedodržení oznamovací povinnosti, ze strany lékaře, se rovněž nemohu ztotožnit. Přínejmenším z pohledu disciplinárního řízení vedeného revizní komisí

⁷⁹ Brož J, Brabec M, Janíčková Žďárská D et al. Fear of driving license withdrawal in insulin-treated diabetes mellitus patients negatively influences their decision to report severe hypoglycemic events to physicians. *Patient Prefer Adherence* 2015; 9: 1367–1370. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.2147/PPA.S87393>.

⁸⁰ Brož J, Thabit H, Janíčková Žďárská D et al. Licensing regulations for diabetes and driving – Two sides of the same coin? *Diabetes Res Clin Pract* 2016; 113: 215–216. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1016/j.diabres.2015.12.019>

České lékařské komory přichází v úvahu opatření ve formě pokuty dle zákona 220/1991 Sb.⁸¹ Obecným znakem právní odpovědnosti je sankce. Ustanovení o oznamovací povinnosti lékaře vůči obecnímu úřadu bez existence sankce by bylo imperfektní. Dle mého názoru je hlavním smyslem příslušné sankce funkce preventivní. Jinými slovy účelem je předcházet situacím porušení právní povinnosti a eliminovat tak řidiče, kteří mohou v důsledku svého zdravotního stavu vážně ohrožovat bezpečnost provozu a hlavně životy a zdraví ostatních účastníků. Za problematickou považuji prekluzivní lhůtu jednoho roku stanovenou Disciplinárním řádem České lékařské komory a související řešení deliktu. Disciplinární delikty jsou hraniční povahy mezi oblastí soukromého práva a práva veřejného. Disciplinární odpovědnost lze uplatnit, pokud stále trvá vztah, ve kterém se předmětná odpovědnost uplatňuje. Nejedná se tedy o typickou odpovědnost vůči státu. Řešení současného nekonformního stavu vidím *de lege ferenda* v nezbytných legislativních úpravách. Dle mého názoru by měla existovat skutková podstata přestupku v rámci ZProvPoz, kdy jedním ze znaků tohoto přestupku by byl účinek. Promlčecí doba by započala běžet až dnem následujícím po dni, kdy takový účinek nastal.

Nedostatky v oblasti právní úpravy dopravní nehody, která nepodléhá ohlašovací povinnosti policii, spatřuji především ve skutečnosti, že v případě nepřítomnosti policie na místě dopravní nehody může docházet k nezjištění trestných činů souvisejících s dopravou. Podle mého názoru došlo statisticky ke snížení nehodovosti na území České republiky, ale za jakou cenu. Toto snížení nehodovosti je pouze fiktivní a vzniká právě absencí evidence dopravních nehod, u kterých nemusí být přítomna policie. Domnívám se, že by postačovalo zajistit legislativní změnou přítomnost policie u každé dopravní nehody pouze na provedení nezbytných úkonů. Tím mám na mysli provedení dechové zkoušky ke zjištění přítomnosti alkoholu v dechu, zjištění zdravotního stavu řidičů a účastníků dopravní nehody, provedení lustrace, zda jsou účastníci držiteli příslušného

⁸¹ § 18 zákon č. 220/1991 Sb.

řidičského oprávnění a zda jim nebyl vysloven zákaz řízení motorových vozidel. Tyto úkony nejsou časově náročné a nezatěžovaly by výkon hlídek policie, jako kompletní šetření dopravní nehody, zároveň by tato činnost vedla k potírání a předcházení trestné činnosti. Účastníkům dopravní nehody by zůstala současná povinnost vyplnit záznam o dopravní nehodě⁸² a po provedení shora uvedených úkonů by přítomnost hlídky policie již nebyla nutná. V rámci organizace policie by tuto činnost mohli vykonávat příslušníci, kteří nejsou zařazeni pouze u dopravní služby a tím by nebyla natolik časově vytižena oddělení dopravních nehod.

⁸² srov. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 2. 2011, sp. zn. 23 Cdo 2007/2012, Beck-online [online právní informační systém]. Nakladatelství C. H. Beck [cit. 15. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.beckonline.cz/bo/documentview.seam?documentId=njptembrgnpwxzrgi4ddnq&groupIndex=16&rowIndex=0>

Závěr

Téma diplomové práce, Dopravní nehoda zaviněná špatným zdravotním stavem řidiče z pohledu trestního práva, představuje problematiku, která se dotýká velké části občanů našeho státu. V současné době se účastníkem silničního provozu stává téměř každý z nás. A zároveň přáním každého z nás je bezpečný návrat, z jakékoliv cesty, kterou podnikáme, zpátky domů. Silniční provoz bez nehod se v tuto chvíli může zdát jako utopická představa, ale to v žádném případě neznamená, že našim cílem nemůže být snížení závažných následků dopravních nehod v podobě těžkých zranění, a ještě hůře úmrtí. Ve své první části závěrečné kvalifikační práce jsem pojednal o historii dopravních nehod na území České republiky. Uvedl jsem, jaké potřeby vedly k tomu zřídit silniční četnictvo a poukázal na přímou úměrnost mezi rostoucí dopravou a počtem stížností ze strany obyvatelstva na nedodržování pravidel silničního provozu. Již v historii byli četníci instruováni, že musejí být pečliví, jelikož každé jejich opomenutí bude později důvodem k neúspěšnému trestnímu řízení. V dnešní době tomu není jinak.

Ve druhé části závěrečné kvalifikační práce jsem objasnil nezbytné základní pojmy úzce související s daným tématem. Nejdůležitějším z nich a dá se říci, že nosným pojmem této práce byla samotná dopravní nehoda. V souvislosti s důležitostí tohoto pojmu jsem uvedl klasifikaci dopravních nehod a hlavní příčiny. Došel jsem k závěru, že nejčastěji vyskytující se příčina je lidské selhání, ale není to zcela určitě nijak překvapivý závěr. Dalším důležitým faktorem je způsobilost k řízení motorových vozidel, zejména schopnost vstřebávat informace a následně je správně vyhodnocovat a adekvátně na tyto informace reagovat. Tuto schopnost ovlivňují fyziologičtí a psychologičtí činitelé. Mezi tyto činitele právě patří samotný zdravotní stav. Dále jsem pojednal o samotném vyšetřování silničních dopravních nehod. Ve třetí části práce jsem rozebral trestné činy proti zdraví a trestné činy obecně ohrožující.

Je třeba říci, že trestných činů souvisejících s dopravní problematikou je celá řada, ale dle mého názoru, právě shora uvedené jsou, co se týče tématu práce,

vybrány jako nejprůběhavější. Ve čtvrté části práce jsem se věnoval samotné dopravní nehodě způsobené špatným zdravotním stavem řidiče za užití kazuistiky.

Hlavním cílem uvedeného příkladu bylo poukázat na nedostatky současné právní úpravy v souvislosti s šetřením tohoto typu dopravních nehod. V jedné z posledních kapitol jsem se pokusil objasnit problémy, které mohou vzniknout u dopravní nehody, při které nevzniká oznamovací povinnost policii. Tato problematika by zcela určitě mohla být námětem pro samotné téma závěrečné práce, ale z mého pohledu nepřítomnost policistů u určitých typů dopravních nehod úzce souvisí s vyšetřováním trestných činů a jejich předcházení. Z tohoto důvodu jsem se rozhodl o tomto tématu alespoň krátce pojednat. V poslední části své práce jsem se pokusil o přehledné shrnutí nosného tématu, zdůraznil jsem, co považuji za hlavní nedostatky současné právní úpravy a dovolil jsem si navrhnout případné změny.

Použitá literatura

Monografické a učebnicové publikace

1. BOHADLO, David. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). 700 s. ISBN 978-80-7598-052-6.
2. BOHADLO, David, Lukáš POTĚŠIL a Jan POTMĚSIL. *Správní trestání z hlediska praxe a judikatury*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013. 220 s. ISBN 978-80-7400-413-1.
3. DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. *Silniční doprava - trestná činnost*. Český Těšín: Poradce, [2011]. 264 s. ISBN 978-80-7365-327-9.
4. FENYK, Jaroslav, Tomáš GŘIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. *Trestní právo procesní*. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 928 s. ISBN 978-80-7478-750-8.
5. FRYŠTÁK, Marek. *Znalecké dokazování v trestním řízení*. Praha: Wolters Kluwer, 2019. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). 124 s. ISBN 978-80-7598-385-5.
6. FRYŠTÁK, Marek a Petra POLIŠENSKÁ. *Dokazování v přípravném řízení: nejvýznamnější judikatura k vybraným tematickým okruhům*. Praha: Leges, 2014. Praktik (Leges). 120 s. ISBN 978-80-87576-85-4.
7. FRUMAROVÁ, Kateřina. *Správní trestání*. Praha: Leges, 2017. Teoretik. 400 s. ISBN 978-80-7502-250-9.
8. GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. 310 s. ISBN 978-80-7380-454-1.
9. GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. *Kriminologie*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 536 s. ISBN 978-80-7478-614-3.
10. HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. 160 s. ISBN 978-80-247-4308-0.
11. HLAVÁČEK, Jan a Miroslav PROTIVINSKÝ. *Praktická kriminalistika*. 2006. Praha: Kriminalistický ústav Praha Policie ČR.

12. CHMELÍK, Jan. *Trestní právo hmotné: obecná část*. Praha: Linde, 2009. Vysokoškolské právnické učebnice. 292 s. ISBN 978-807-2017-850.
13. CHMELÍK, Jan. *Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady*. Praha: Linde, 2010. 367 s. ISBN 978-807-2018-208.
14. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 544 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
15. KONEČNÝ, Jaroslav. *Šetření a dokumentace silničních dopravních nehod*. 2011. Praha: Odbor vzdělávání a správy policejního školství Ministerstva vnitra ČR. Č.j. MV-50082-1/VO-2011.
16. KVAPILOVÁ, Helena a Michal DOGOŠI. *Soudní lékařství pro právníky a policisty*. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2007. 243 s. ISBN 978-80-7380-059-8.
17. MACHUTOVÁ, Marcela, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. 160 s. ISBN 978-80-87040-14-0.
18. PORADA, Viktor a Květoň HOLCR. *Policejní vědy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. 345 s. ISBN 978-807-3803-148.
19. PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
20. SKULOVÁ, Soňa. *Správní právo procesní*. 3. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. 422 s. ISBN 978-80-7380-688-0.
21. STRAUS, Jiří a Miroslav NĚMEC. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 184 s. ISBN 978-80-7380-214-1.
22. ŠÁMAL, Pavel, Oto NOVOTNÝ, Tomáš GŘIVNA, Jiří HERCZEG, Marie VANDUCHOVÁ a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné*. 8., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 1050 s. ISBN 978-80-7552-358-7.
23. ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. 3632 s. ISBN 978-80-7400-428-5.

24. ŠKODA, Jindřich. *Zákon o policii s komentářem*. 2. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. 479 s. ISBN 978-80-7380-447-3.
25. Švarc, J. (2014). Alkohol a drogy při řízení motorového vozidla a posouzení schopnosti je řídit. *Psychiatrie pro praxi*, 15(3), 129-133.
26. VÁLKOVÁ, Helena, Josef KUČTA a Jana HULMÁKOVÁ. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019. Beckovy mezioborové učebnice. 616 s. ISBN 978-80-7400-732-3.

Časopisecké zdroje

27. FENYK, J. Základy trestní odpovědnosti podle nového trestního zákoníku České republiky č. 40/2009 Sb. *Trestní právo*. 2009, roč. 14, č. 3. s. 5-11.
28. JELÍNEK, J. Pojem trestného činu a kategorizace trestných činů. *Bulletin advokacie*. 2009, č. 10. s. 36-42.
29. MATES, P. Společenská škodlivost jako znak správních deliktů. *Jurisprudence*. 2010, č. 4. s. 37-38.
30. ŠÁMAL, P. Trestní zákoník a naplňování funkcí a základních zásad trestního práva hmotného. *Bulletin advokacie*. 2009, č. 10. s. 22-36.
31. ŠÁMAL, P. K problému formálního a materiálního pojetí a pojmu trestného činu v připravované kodifikaci trestního zákoníku. *Právní rozhledy*. 2007, roč. 15, č. 17. s. 637-642.
32. Brož J, Brabec M, Janíčková Žďárská D et al. Fear of driving license withdrawal in insulin-treated diabetes mellitus patients negatively influences their decision to report severe hypoglycemic events to physicians. *Patient Preference Adherence* 2015.
33. Brož J, Thabit H, Janíčková Žďárská D et al. Licensing regulations for diabetes and driving – Two sides of the same coin? *Diabetes Res Clin Pract* 2016.

Elektronické zdroje

34. EPRAVO.CZ, a.s., *Epravo.cz* [online]. Praha, 2019 [cit. 2019-12-30]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani.aspx?Id=2786&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>
35. Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel [online]. Dostupné z: <https://www.cpspd.cz/zdravotni-zpusobilost-k-rizeni-motorovych-vozidel>

Právní předpisy

- Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly.
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 220/1991 Sb., o České lékařské komoře.
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem.
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009.
- Stavovský předpis č. 4 – Disciplinární řád České lékařské komory.

Judikatura

Nález Ústavního soudu ze dne 22. 3. 2016, sp. zn. ÚS 1098/15.

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

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 10. 2017, sp. zn. 4 Tdo 1239/2017.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 2. 2011, sp. zn. 25 Cdo 91/2010.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 2. 2016, sp. zn. 8 Tdo 90/2016.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 10. 8. 2001, sp. zn. 11 Tz 128/2001.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 2. 2011, sp. zn. 23 Cdo 2007/2012.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 2. 2019, sp. zn. 6 As 210/2018-39.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 2. 2019, sp. zn. 1 As 8/2008-55.

Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 13. 3. 2013, sp. zn. 15 A 132/2010.

Ostatní zdroje

Ročenka nehodovosti 2018, publikaci vydalo Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.