

Právnická fakulta Masarykovy univerzity

Katedra trestního práva

RIGORÓZNÍ PRÁCE

**Trestné činy v dopravě**

Mgr. Jana Mezníková

2006

Prohlašuji, že jsem tuto rigorózní práci na téma: Trestné činy v dopravě zpracovala sama a uvedla jsem všechny použité prameny.

## Obsah

Úvodem	4
I. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	10
1, Doprava	10
2, Silniční dopravní nehoda	15
3, Trestné činy v silniční dopravě	18
4, Rozdělení trestných činů v dopravě	23
II. ÚMYSLNÉ TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	24
1, Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odstavec 1 písm. c) trestního zákona	24
2, Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona- účinnost od 1.7.2006	34
3, Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona	37
4, Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, 2 trestního zákona- účinnost od 1.7.2006	51
5, Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 trestního zákona	55
6, Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 trestního zákona	61

III. NEDBALOSTNÍ TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	68
1, Trestný čin obecné ohrožení podle § 180 trestního zákona	68
2, Trestný čin ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b trestního zákona	73
3, Trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 trestního zákona	78
4, Trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 trestního zákona	81
5, Trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 trestního zákona	97
IV. DŮSLEDKY PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ Z HLEDISKA PROCESNÍHO POSTUPU ORGÁNŮ	109
V. K NEJAKTUÁLNĚJŠÍM PROBLÉMŮM TRESTNÝCH ČINŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ	122
1, Nemožnost zadržení řidičského průkazu	124
2, Neúměrná délka trestního řízení	129
3, Mechanická aplikace ustanovení § 307 odst. 1 trestního řádu	132
Závěr	139
Summary	142
Seznam použité literatury	145

## Úvodem

Píše se rok 2006. Před několika léty jsme vstoupili do nového tisíciletí. Po změně politického systému v roce 1989 se naše země stále ještě nachází ve stádiu budování nové společenské formace, což samo o sobě přináší celou řadu problémů.

Bez ohledu na tyto společenské předpoklady zůstává jedním z přetrvávajících problémů našeho státu nepříznivý stav dopravní nehodovosti.

Jedná se o negativní jev současné společnosti, který je charakterizován nejen značnými ekonomickými škodami, ale zejména velkým počtem zraněných i usmrcených osob.

V případě úmrtí se jedná o škodný následek zcela absolutní a žádným způsobem nahraditelný, zranění každého člověka pak s sebou přináší mimo jiných negativních důsledků i mnoho bolesti a slz. Život a zdraví je při tom nejcennější devizou každého člověka a musí být zcela prvořadým zájmem každé společnosti tyto hodnoty garantovat a ochraňovat.

Ve srovnání s okolními zeměmi není v České republice stav na úseku dopravní nehodovosti dobrý a to zejména právě z hlediska následků dopravních nehod. Počty zemřelých a zraněných osob v absolutních číslech i v přepočtu na deset tisíc dopravních nehod či v přepočtu na počet obyvatel nebo počet motorových vozidel značně převyšují zjištěné hodnoty v sousedních zemích.

V loňském roce byla na území České republiky v průměru každé necelé 3 minuty evidována policií jedna dopravní nehoda, každých 19 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každých 120 minut došlo ke zranění těžkému. Průměrně každých 7,8 hodiny zemřel při nehodě člověk a každou hodinu byla způsobena hmotná škoda přesahující jeden milion Kč.

Trend nehodovosti a jejích následků v České republice za posledních 10 let je zachycen v následující tabulce <sup>1)</sup>:

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Škoda (mil. Kč)
1995	175 520	1 384	6 298	30 866	4. 877,20
1996	201 697	1 386	6 621	31 296	6. 054,40
1997	198 431	1 411	6 632	30 155	5. 981,60
1998	210 138	1 204	6 152	29 225	6. 834,00
1999	225 690	1 322	6 093	28 747	7. 148,80
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7. 095,80
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8. 243,90
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8. 891,20
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9. 334,27
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9. 687,39

V roce 2005 došlo k 199 262 nehodám, při nichž bylo usmrceno 1 127 lidí, těžce zraněno 4 396 osob a lehce zraněno 27 974 osob. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 9.770 miliónů Kč <sup>2)</sup>.

Z uvedených údajů vyplývá, že počty dopravních nehod na silnicích České republiky se každoročně pohybují ve vysokých číslech, stejně jako jejich následky, ať už jde o počty usmrcených, těžce či lehce zraněných osob nebo o způsobenou hmotnou škodu.

Statistické údaje z loňského roku jsou ve srovnání s rokem 2004 mírně příznivější. Ačkoliv se počet dopravních nehod nepatrně zvýšil (o 1,4 %), počet usmrcených a zraněných osob se snížil (o necelých 6 %).

1) Káňa, Leoš. Přichází obrat k lepším časům?. Autohit, ročník VI., 2005, číslo 5, str. 38.

2) Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2005:  
[http://www.mvcr.cz/doprava/nehody/2005/12\\_2005.pdf](http://www.mvcr.cz/doprava/nehody/2005/12_2005.pdf)

Tento pozitivní vývoj se však neprojevil např. v Jihomoravském kraji. Na území Jihomoravského kraje sice nejvíce poklesl ve srovnání s ostatními kraji počet dopravních nehod ( o 827 případů), avšak současně zde byl zaznamenán největší počet obětí dopravních nehod (220 osob). Nejvíce nehod bylo navíc nahlášeno na území okresu Brno - město (8067 případů).<sup>3)</sup>

Po vstupu České republiky do Evropských společenství je jedním z úkolů státu učinit v oblasti silniční dopravy taková opatření, která povedou k citelnému snížení počtu dopravních nehod i jejich následků v nejbližších letech a to v souladu s Akčním programem bezpečnosti silničního provozu Evropské unie.<sup>4)</sup> Tento dokument byl zpracován na základě Bílé knihy EU: Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout, který schválila Evropská komise dne 12.srpna 2001.<sup>5)</sup>

„Základem harmonizace práva na úseku dopravy se v EU mají stát podpora účinnosti a jednotná interpretace a provádění legislativních norem EU, sjednocení výše pokut a podmínek pro odstavení vozidel a odnímání řidičských oprávnění, důslednější výměna informací o dopravních přestupcích a jejich pachatelích mezi členskými státy“.<sup>6)</sup>

Vláda České republiky v roce 2003 schválila novou strategii boje s dopravní nehodovostí v ČR. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je platná na období let 2004 až 2010 a jako hlavní cíl stanovila „snížení počtu usmrcených v provozu na pozemních komunikacích na 50 % úrovně roku 2002, což odpovídá i cíli zmíněného Akčního programu Evropské unie“.<sup>7)</sup>

V této strategii je kladen důraz zejména na působení lidského činitele, jehož selhání je příčinou téměř 98 % dopravních nehod v České republice.

---

3) tamtéž

4) European Road Safety Action Programme:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/rsap/rsap\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/rsap/rsap_en.pdf)

5) White paper: European transport policy for 2010: time to decide:  
[http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/library/lb\\_texte\\_complet\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf)

6) Kuchta, Josef a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C.H.Beck, 2005, str. 462.

7) Hořín, Jaroslav. Nová Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v České republice. Policista, ročník X., 2004, číslo 8, str. 16.

Další příčiny spočívají zejména ve špatném technickém stavu pozemních komunikací a vozového parku. Není divu, pokud si uvědomíme, že průměrné stáří osobních automobilů přihlášených v Centrálním registru vozidel bylo na konci loňského roku 13,53 roku.

Dílčími úkoly Národní strategie jsou mimo jiné <sup>8)</sup>:

- snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě,
- snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog,
- zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy.

Na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu navazuje Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu <sup>9)</sup>, který připravilo Ministerstvo vnitra České republiky. Jeho základním cílem je radikální snížení počtu usmrcených osob v provozu na pozemních komunikacích, těžkých následků dopravních nehod a počtu dopravních nehod. Zaměřen je především na intenzivní dohled na bezpečnost silničního provozu zejména v oblasti dodržování rychlostních limitů, řízení motorových vozidel pod vlivem alkoholu a používání zádržných systémů. Resortní akční plán má být každoročně vyhodnocován.

Výrazným prostředkem v boji proti vysokému počtu dopravních nehod zaviněných neukázněnými řidiči motorových vozidel je i systém trestně právní odpovědnosti těchto osob. Valná většina řidičů má sice obecnou znalost pravidel silničního provozu, ale právní povědomí o trestně právních následcích nezákonného jednání v silniční dopravě má minimum účastníků silničního provozu.

---

8) Národní strategie bezpečnosti silničního provozu:

<http://mdcr.cz/text/zpravy2004/nsbsp1.doc>

9) Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu:

[www.mvcr.cz/2003/odbor/obp/rap2005.pdf](http://www.mvcr.cz/2003/odbor/obp/rap2005.pdf)

Trestné činnosti v silniční dopravě není bohužel věnována patřičná pozornost, a to ani v odborné právní literatuře. Poslední právnická publikace věnující se komplexně podrobným způsobem dané problematice byla vydána v roce 1975 (Friml, Karel. Automobil a paragraf- I. díl. první vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975).

S ohledem na aktuálnost i závažnost tohoto tématu jsem se na problematiku trestných činů v silniční dopravě zaměřila i ve své rigorózní práci.

Při zpracování této rigorózní práce jsem v zásadě vycházela ze své diplomové práce, kterou jsem úspěšně obhájila v měsíci květnu 2005 na právnické fakultě Masarykovy univerzity v Brně. Uvedenou diplomovou práci jsem v první řadě aktualizovala zejména o nové změny v právní úpravě vztahů souvisejících se silniční dopravou, o aktuální poznatky ve vývoji dopravní nehodovosti v roce 2005 a rovněž o některé nové poznatky ze současné praxe orgánů činných v trestním řízení.

Dále jsem poukázala na několik nových, v praxi se již objevujících problémů aplikace stávajících trestných činů v dopravě ve vztahu k nové právní úpravě účinné od 1.7.2006. Zde poukazují na možná úskalí v první fázi aplikace schválených změn.

V neposlední řadě jsem svoji rigorózní práci obohatila o srovnání hlavních zásad stávajícího právního pojetí trestných činů v dopravě se zásadami trestní odpovědnosti u této skupiny nedbalostních trestných činů na území Německa.

Cílem této rigorózní práce je tedy postihnout současnou trestně právní úpravu protiprávního jednání v silniční dopravě. Kromě popisu základních znaků jednotlivých skutkových podstat trestných činů v silniční dopravě se zabývám i vybranými aplikačními problémy, s citací nejdůležitějších judikátů publikovaných ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek (v práci označené jako: R pořadové číslo rozhodnutí/ ročník Sbírky).

Vzhledem k tomu, že jsem svoji odbornou praxi absolvovala na Městském státním zastupitelství v Brně a měla jsem zde možnost přístupu



přímo do jednotlivých dozorových či trestních spisů, snažila jsem se teoretické poznatky verifikovat na konkrétních trestních věcech. Svoji práci jsem tedy obohatila i praktickými případy, které byly řešeny Městským státním zastupitelstvím v Brně, případně Městským soudem v Brně.

# I. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

## 1, Doprava

„Doprava je vědomá a účelová lidská činnost, která spočívá v prostorovém přemístování osob a věcí z jednoho místa na druhé s použitím dopravních cest, dopravních prostředků, pracovních sil a energie“. <sup>10)</sup> Doprava se dělí podle různých kritérií. Podle prostředí, ve kterém leží dopravní cesta, lze dopravu rozdělit na:

- pozemní,
- podzemní,
- vzdušnou,
- vodní.

Podle způsobu uskutečňování dopravy různými dopravními prostředky, ji můžeme rozdělit na:

- silniční,
- železniční,
- leteckou,
- plavební.

Podle vzdáleností a místa provádění dopravy lze provést dělení na dopravu:

- dálkovou,
- místní,
- městskou.

Všechny druhy dopravy se vyznačují podstatnými odlišnostmi, které jsou dány prostředím, ve kterém se doprava uskutečňuje, způsobem jakým se uskutečňuje, druhem užitého dopravního prostředku i účelem dopravy.

Již několik desítek let se ukazuje, že doprava není jen společensky prospěšnou činností, ale že má i své negativní stánky.

---

10) Kořínková, Květoslava; Janků, Josef. Doprava I. druhé vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1989, str. 6.

Za negativa dopravy můžeme považovat zejména hlučnost, prašnost a znečišťování ovzduší výfukovými plyny, což způsobuje nepřímé ohrožení života a zdraví lidí, ale i rizika nehody či havárie, kdy je člověk, jeho zdraví a život ohrožen přímo.

Nejrozšířenějším způsobem dopravy v naší republice je bezesporu doprava pozemní, a v jejím rámci zejména doprava silniční. Tato doprava se uskutečňuje na dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy, na místních a účelových komunikacích, a jejími účastníky jsou kromě řidičů osobních a nákladních automobilů též řidiči nemotorových vozidel, spolujezdci, chodci, jezdci na zvířeti, osoby příbrané k zajištění bezpečnosti silničního provozu a všichni další lidé, kteří se přímo účastní silničního provozu. Tím se ze silniční dopravy stává součást každodenního života většiny lidí. „V kriminologické literatuře je opakovaně poukazováno na potenciálně deliktní situaci každého účastníka dopravního provozu“.<sup>11)</sup>

Vzhledem k rozsáhlosti problémů, které se pojí i s ostatními typy dopravy, se ve své práci omezím pouze na trestné činy vzniklé v souvislosti s dopravou silniční, tedy v silničním provozu.

Silniční doprava je upravena poměrně komplexně mimo jiné v následujících právních předpisech :

- **zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**, který upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku. Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby-provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu,

---

11) Kaiser, Günther; Kerner, Hans- Jürgen; Sack, Fritz; Schellhoss Hartmut. Kleines Kriminologisches Wörterbuch. Dritte Auflage. Heidelberg:C.F.Müller Juristischer Verlag, 1993, str. 577.

- **zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích** , který upravuje státní správu ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- **zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, který upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady,
- **zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)**, který upravuje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Dále se jím zřizuje Česká kancelář pojistitelů a vymezuje její právní postavení, organizace a předmět činnosti,
- **zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů**, který upravuje: a) podmínky pro provozování autoškol, b) způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění, c) práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol, d) podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku, průkazu zkušební komisaře a pověření k provádění přezkoušení řidičů, e) způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění, f) způsob zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel, g) působnost správních úřadů a státní dozor,
- **zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů**, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů

státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích,

- **prováděcí vyhláška č. 30/2001 Sb. k zákonu č. 361/2000 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,**
- **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), který upravuje tyto podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích: a) registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru, b) technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, c) práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty, d) práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel, e) práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí, f) kontroly technického stavu vozidel v provozu. Dále zákon upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích,**
- **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 osvědčující zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel)**
- **zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení**

**motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, který s účinností od 1.7.2006 novelizuje 6 českých zákonů, z nichž 5 se bezprostředně týká provozu na pozemních komunikacích – kromě v názvu již uvedených tří zákonů se jedná ještě o zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon.**

Právními předpisy, který chrání zájmy společnosti, práva a oprávněné zájmy fyzických a právnických osob jsou **zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích a zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon** (dále též tr. zákon). Ve vztahu k silniční dopravě chrání tyto zákony zájem celé společnosti na bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, tedy v silniční dopravě.

## 2, Silniční dopravní nehoda

Nejčastěji dochází k porušení plynulosti a bezpečnosti provozu v silniční dopravě v souvislosti s dopravní nehodou. Zákonné znění definice silniční dopravní nehody je vymezeno v § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který ji charakterizuje jako *událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*

„Dopravní nehody jsou obvykle bezprostředním výsledkem působení tří činitelů: člověka, vozidla a objektivních podmínek provozu. Jde o multifaktorový jev vznikající často souhrnným působením psychofyzických a technických faktorů. Nejvýznamnějším a nejčastějším faktorem při dopravních nehodách je však selhání člověka- řidiče nebo jiného účastníka dopravního provozu, které je příčinou až 95% všech dopravních nehod“.<sup>12)</sup>

Vzhledem k tomu, že pojem silniční dopravní nehody je spíše pojmem kriminalistickým nežli právním („Vše, co je obsahem tohoto pojmu, počínaje příčinami a podmínkami dopravní nehody a konče jejími následky se těší zájmu kriminalistiky. Pro trestní právo je víceméně rozhodující následek dopravní nehody a příčinná souvislost mezi jednáním a způsobeným následkem“.<sup>13)</sup>) můžeme danou definici zobecnit:

„Silniční dopravní nehodou je nezamýšlená, nepředvídaná událost v silničním provozu na veřejných komunikacích způsobená dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku“.<sup>14)</sup>

---

12) Kuchta, Josef a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C.H.Beck, 2005, str. 455.

13) Vajda, Ludovít. Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod. Praha: Vysoká škola sboru národní bezpečnosti, ústav kriminalistiky, 1981, str. 8.

14) Porada, Viktor a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, a.s., 2000, str. 104.

Základními znaky dopravní nehody tedy jsou:

- **Nepředvídanost nehody.**

Dopravní nehody jsou události neočekávané a náhlé. V některých případech však lze vzhledem k chování účastníků silničního provozu očekávat, že k nim dojde, např. pokud řidič jede riskantním způsobem v nepřehledném úseku silnice za snížené viditelnosti. Nicméně zda k nehodě skutečně dojde, je dílem náhody.

Předvídatelnost je důležitým pojmem i z hlediska trestněprávního, neboť při určování subjektivní stránky trestného činu se může jednat v daném případě o nedbalost, a to jak o nedbalost vědomou, tak nevědomou.

- **Událost v silničním provozu.**

Za silniční dopravní nehodu lze považovat pouze událost, ke které dojde na místě, kde platí pravidla silničního provozu, tedy na dálnicích, silnicích, účelových a místních komunikacích.

- **Způsobení škody na životě nebo zdraví osoby, nebo na majetku.**

Musí se jednat o škodu reálnou, přímou, vzniklou v přímé souvislosti s nehodovou událostí. Pokud nenastane škodný následek, nelze dopravní nehodu kvalifikovat jako poruchový trestný čin. Pokud místo škody vznikne pouze stav ohrožení, lze takové jednání účastníka provozu kvalifikovat za splnění zákonných podmínek jako ohrožovací trestný čin, u kterého se vznik škody nepožaduje.

- **Přímá souvislost s provozem vozidla.**

K nehodě musí dojít při jízdě po pozemní komunikaci. Není přitom rozhodující, zda šlo o vozidlo motorové či nemotorové ani to, zda bylo řízeno řidičem nebo jelo bez něj.

V průběhu silniční dopravní nehody rozeznáváme nehodové jednání a nehodovou událost. Za nehodové jednání pokládáme jednání účastníka silniční dopravy, který svým konáním nebo opomenutím způsobil nehodovou událost. Za nehodovou událost pokládáme konkrétní projev silniční dopravní nehody (srážka, náraz, převrácení, pád apod.). Okolnosti nehodového jednání a nehodové události jsou u každé silniční dopravní nehody neopakovatelné



a mají konkrétní specifický ráz, který je pak určující pro vyšetřování konkrétní silniční dopravní nehody.

Silniční dopravní nehody můžeme klasifikovat z hlediska jejich charakteru do tří základních skupin:

**1, srážky-** jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval pomocí dopravního prostředku. Může jít o srážky čelní, boční, náraz zezadu, náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem,

**2, havárie-** na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo, např. dojde k převrácení vozidla,

**3, jiné nehody-** tyto nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií, jedná se např. o vypadnutí osoby z jedoucího vozidla, zranění cestujících pádem na podlahu autobusu při intenzivnějším brždění apod.

Z hlediska trestní odpovědnosti je důležité rozlišování dopravních nehod na:

**a) zaviněné.** Jsou to takové události, jejichž vznik byl vyvolán osobami podílejícími se přímo nebo nepřímo na dopravním procesu a to jejich rozporným jednáním vůči platným právním normám v silničním provozu.

**b) nezaviněné.** Jedná se o takové události, jejichž vznik byl podmíněn okolnostmi objektivního charakteru. Mohou vzniknout z objektivních příčin anebo na základě nepředvídatelných událostí, které jsou svojí povahou vůči účastníkům objektivní. Dále se jedná o případy, kde chybí příčinná souvislost mezi jednáním a vzniklým následkem.

„Zaviněné dopravní nehody způsobené porušením dopravních či jiných předpisů se postihují jako přestupky v silničním provozu. Jestliže při těchto nehodách dochází zaviněně ke společensky nebezpečnému jednání a trestněprávnímu následku, tj. ke způsobení újem na životě, zdraví nebo majetku, případně k jejich kvalifikovanému ohrožení, budou jejich pachatelé stíháni za trestnou činnost“.<sup>15)</sup>

---

15) Kuchta, Josef a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C.H.Beck, 2005, str. 451.

### 3, Trestné činy v silniční dopravě

S trestnými činy v silniční dopravě se setkávají orgány činné v trestním řízení velmi často. V minulých letech tvořila tato skupina trestných činů průměrně kolem 25% všech trestných činů. I když ze statistické ročenky kriminality z roku 2004 vyplývá že v roce 2003 bylo odsouzeno 6886 osob za trestné činy v dopravě, což činilo 10,5% z celkového počtu odsouzených osob, statistické údaje Městského státního zastupitelství v Brně, resp. Krajského státního zastupitelství v Brně však hovoří o podstatně vyšším procentním zastoupení pachatelů této trestné činnosti a to z pohledu širšího vymezení pojmu trestných činů v dopravě, ze kterého vycházím v této rigorózní práci.

Obdobná situace je i v jiných evropských zemích. Tak například v Německu „již léta připadají asi dvě pětiny soudy sankcionovaných trestných činů na přečiny proti bezpečnosti silničního provozu. Tento vysoký podíl odpovídá vysokému počtu motorových vozidel a velkému počtu každoročních obětí na životech, zraněných a rozsahu věcných škod v provozu“.<sup>16)</sup>

Ve zvláštní části trestního zákona nenajdeme žádnou část, která by se nazývala „trestné činy v dopravě“, či „trestné činy na úseku dopravy“. Rovněž ve skutkových podstatách jednotlivých trestných činů není výslovně uvedena jako předpoklad trestnosti jednání činnost, která se výlučně váže k činnosti pachatele v rámci dopravního provozu. Výjimku tvoří pouze skutková podstata trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona, jejíž znaky může naplnit pouze řidič dopravního prostředku.

V souvislosti s dopravní činností nebo dopravními prostředky se lze dopustit v podstatě jakékoli trestné činnosti od krádeže vozidla až např. po ilegální převážení drog v automobilu. Tyto trestné činy však nelze zařadit do trestných činů v silniční dopravě.

---

16) Kaiser, Günther. Kriminologie. Přeložila Helena Válková a kol. Praha: C.H.Beck, 1994, str.159.

Pro všechny trestné činy v silniční dopravě je charakteristickým znakem **společný objekt těchto trestných činů**, tj. společensky chráněný zájem. Tímto zájmem je zájem společnosti na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Jednotlivé konkrétní skutkové podstaty trestných činů v silniční dopravě pak zpravidla chrání i další celospolečenské zájmy, jako např. zájem na ochraně života a zdraví všech občanů, zájem na ochraně majetku, zájem na řádném dodržování všech pravomocných rozhodnutí soudů i jiných státních orgánů apod.

Trestné činy v silniční dopravě dělíme dle formy zavinění na úmyslné trestné činy a nedbalostní trestné činy.

Veškeré **úmyslné trestné činy** mohou být spáchány jak v úmyslu přímém ve smyslu ustanovení § 4 písm. a) tr. zákona, tak v úmyslu nepřímém ve smyslu ustanovení § 4 písm. b) tr. zákona. Úmysl přímý předpokládá, že pachatel chtěl porušit nebo ohrozit zájem chráněný trestním zákonem. Úmysl nepřímý znamená, že pachatel věděl, že svým jednáním může takové ohrožení nebo porušení způsobit a pro ten případ byl s výsledkem svého jednání srozuměn. Tato konkrétní forma zavinění nemá zpravidla vliv na právní kvalifikaci jednání pachatele ani na výši a druh uloženého trestu.

Také **nedbalostní trestné činy** v silniční dopravě se vyskytují v obou formách z hlediska zavinění pachatele (ustanovení § 5 písm. a), b) tr. zákona). Trestní zákon rozlišuje nedbalost vědomou, kdy pachatel věděl, že může porušit nebo ohrozit chráněný zájem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí a nedbalost nevědomou, kdy pachatel nevěděl, že svým jednáním může způsobit porušení nebo ohrožení chráněného zájmu, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.

Společné pro oba druhy nedbalosti je, že zde chybí složka volní v tom směru, že pachatel svým jednáním nechce způsobit škodlivé následky předpokládané trestním zákonem a ani s nimi není srozuměn. Rovněž u těchto nedbalostních trestných činů nemá konkrétní forma zavinění vážnější dopad.

Kritériem nedbalosti v obou jejích formách je zachování určité míry opatrnosti. V souvislosti s určitými činnostmi je vyžadována logicky vyšší míra opatrnosti a kvality než v jiných případech. Pokud není objektivní kritérium pro míru opatrnosti nijak upraveno, vycházíme z obecných zásad potřebné opatrnosti tak, jak je respektuje většina společnosti. Vyšší a kvalifikovanější míra opatrnosti je vyžadována ve všech sférách dopravní činnosti, neboť tato činnost přináší riziko škodlivých následků, v některých případech i nevratných.

JUDr. A. Dolenský ve svém článku Nedbalost a doprava <sup>17)</sup> uvádí, že: „Při posuzování nedbalosti se uplatňují dvě kritéria, objektivní a subjektivní“.

**Objektivní kritérium** nedbalosti je podle něj chápáno jako horní mez opatrnosti, kterou je třeba zachovávat. Tato míra opatrnosti je vyjádřena v pravidlech silničního provozu, v podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích apod. Větší opatrnost se od nikoho nežadá.

Avšak v praxi je třeba brát zřetel k zvláštnímu vědění (např. znalost místní situace) a k zvláštním schopnostem toho, jehož chování poměrujeme objektivním kritériem.

**Subjektivní kritérium** podle něj znamená takovou míru opatrnosti, kterou člověk v dané situaci dodržet mohl. Je to nižší míra než míra podle objektivního kritéria. V silničním provozu se vyskytnou situace, kdy člověk svým povinností dostát nemohl. Pak stačí, dodrží-li aspoň tu opatrnost, kterou zachovat mohl.

Této otázce se věnuje také JUDr. Miroslav Polcar z Policejní akademie ČR ve svém článku Princip omezené důvěry v dopravě <sup>18)</sup>, ve kterém dochází k závěru, že „subjektivní hledisko se prakticky vůbec nezkoumá, zažitá praxe orgánů činných v trestním řízení tkví v tom, že již jen z nesprávného chování řidiče v silničním provozu vyvozují zavinění.“

---

17) Dolenský, Adolf. Nedbalost a doprava. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 2, str. 2.

18) Polcar, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. Státní zastupitelství, ročník III, 2005, číslo 4, str 14.

Toto hodnotí jako velmi zavádějící a nepochybně to má dle jeho názoru vliv na celou právní praxi. O to důležitější je aplikace další významné zásady v dopravě, principu omezené důvěry. „Jednou ze základních otázek trestní odpovědnosti v silniční dopravě je **princip omezené důvěry**“.<sup>19)</sup> Starší judikatura stála na principu nedůvěry: Nelze se spoléhat na to, že ostatní účastníci dopravy dodrží předpisy. Odůvodňovalo se to malou znalostí dopravních předpisů u veřejnosti, velkou nebezpečností motorového vozidla aj. U nás judikovaly soudy podle tohoto principu ještě počátkem 50.let.

Po druhé světové válce se ve světě začíná uplatňovat opačný princip: Řidič se může spoléhat na to, že ostatní účastníci dopravy dodrží dopravní předpisy, pokud z konkrétní situace neplyne obava, že tomu tak nebude. Na území bývalého Československa, s účinností trestního zákona č. 140/1961 Sb., byl tento princip omezené důvěry vyjádřen poprvé v R 26/1964, který uvedl, že: „Od řidiče jedoucího po vozovce s předností v jízdě nelze vyžadovat, aby při přijíždění na křižovatku bez závažných důvodů reagoval na každé vozidlo přijíždějící po vedlejší vozovce a v důsledku toho upravoval rychlost svého vozidla“. Nicméně tento princip neplatí vždy. Je třeba dodržet zvýšenou opatrnost vůči dětem, při předjíždění a objíždění hromadných dopravních prostředků stojících na zastávce apod.

Rovněž z odůvodnění usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6.9.2001 sp. zn. 3 Tz 182/2001, publikovaného ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek pod R 43/2002, vyplývá, že: „hranice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat, nelze vymezovat v hypotetické rovině (neboť pak by musel předvídat v podstatě cokoliv), ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů (tj. určitým místem, povahou komunikace, chováním dalších účastníků silničního provozu, povětrnostními podmínkami apod.).

---

19) Dolenský, Adolf. Nedbalost a doprava. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 2, str. 5.

Takové okolnosti řidič vnímá svými smysly a může je pak hodnotit podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic. Z hlediska nedbalostního zavinění (§ 5 písm. a/, b/ tr. zák.) to znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z ustanovení pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení, které spočívá v míře opatrnosti, kterou je pachatel (řidič) schopen vynaložit v konkrétním případě. Přitom o zavinění z nedbalosti může jít jen tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně“.

Ve Spolkové republice Německo je princip omezené důvěry rovněž aplikován, i zde jsou z tohoto posuzování vyjmuty děti a přestárlé osoby, které nejsou podle názoru německé odborné veřejnosti schopné náročné situace v silničním provozu správně vnímat, pochopit a posoudit.

#### **4, Rozdělení trestných činů v dopravě**

Mezi trestnými činy v silniční dopravě jsou zpravidla uváděny následující trestné činy :

##### **a) úmyslné**

- maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona
- řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d tr. zákona- účinnost od 1.7.2006
- ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. a), b), c), d) tr. zákona
- ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, 2 písm. a), b), c), d) tr. zákona – účinnost od 1.7.2006
- neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona
- neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona

##### **b) nedbalostní**

- obecné ohrožení podle § 180 tr. zákona
- ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b tr. zákona
- poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 tr. zákona
- ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, 2 písm. a), b), c), d) tr. zákona – účinnost od 1.7.2006
- ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona
- ublížení na zdraví podle § 224 tr. zákona

## II. ÚMYSLNÉ TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

### 1, Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odstavec 1 písmeno c) trestního zákona

V současné době se z úmyslných trestných činů v silniční dopravě nejčastěji vyskytuje trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, což svědčí o značné nekázni účastníků silničního provozu.

Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí je zařazen ve zvláštní části trestního zákona v hlavě třetí, která pojednává o trestných činech proti pořádku ve věcech veřejných. Předmětem zájmu orgánů činných v trestním řízení je v souvislosti se skutky spáchanými v silniční dopravě ustanovení § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, které zní:

*(1) Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného státního orgánu tím, že*

*c) vykonává činnost, která mu byla zakázána,*

*bude potrestán odnětím svobody až na šest měsíců nebo peněžitým trestem.*

V praxi jde o případy řízení motorového vozidla pachatelem, kterému byl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel. Základním účelem tohoto postihu je dočasně vyřadit pachatele trestného činu nebo přestupku z možnosti vykonávat danou činnost. To platí i ve vztahu k pachatelům, kteří nejsou držiteli žádného řidičského oprávnění. Řízení motorových vozidel těmito osobami je pak bez výjimky zakázáno.

**Objektem tohoto trestného činu** je zájem společnosti na řádném dodržování a respektování pravomocných rozhodnutí soudů i dalších státních orgánů. Zakázat výkon určité činnosti lze buď rozhodnutím soudu v rámci ukládání trestu zákazu činnosti ve smyslu ustanovení § 49 odst. 1, 2 tr. zákona nebo rozhodnutím příslušného orgánu ve správním řízení např. uložením sankce zákazu činnosti v přestupkovém řízení ve smyslu ustanovení § 11 odst. 1 písm. c) a § 14 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.



K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu se vyžaduje **úmysl pachatele**. Pachatel může tento trestný čin spáchat jednak v úmyslu přímém, kdy ví, že mu byl pravomocně uložen zákaz činnosti řízení motorových vozidel a bez vážných důvodů jej nerespektuje. Může se jej dopustit rovněž v úmyslu nepřímém, např. za situace, kdy ví, že mu byl zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel uložen, ale nesprávně předpokládá, že tento trest ještě nenabyl právní moci.

K naplnění skutkové podstaty předmětného trestného činu **stačí i ojedinělé porušení uloženého zákazu činnosti** řízení motorových vozidel. K tomuto závěru dospěl Nejvyšší soud ve svém rozhodnutí NS 26/2004 –T 629, kde uvádí že: „Ke spáchání trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí se nevyžaduje opakované nebo soustavné jednání pachatele spočívající v řízení motorového vozidla v době výkonu trestu zákazu činnosti, jímž mu toto řízení bylo zakázáno. Uvedený trestný čin proto může být spáchán i jedinou jízdou motorovým vozidlem“.

Bez jakýchkoliv pochybností je, že předpokladem trestní odpovědnosti pachatele je **porušení již pravomocného rozhodnutí**. Uvedená okolnost byla v podstatě nadbytečně uváděna v R 8/2003, kde je uvedeno: „K naplnění skutkové podstaty trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona je nezbytné, aby rozhodnutí, kterým byl obviněnému uložen zákaz činnosti, nabylo právní moci“.

Tato skutečnost je někdy namítána pachateli uvedeného trestného činu v rámci jejich obhajoby.

► Tak např. v trestní věci vedené u Městského státního zastupitelství v Brně sp. zn. 6 Zt 214/2004 byl obviněný J.H. stíhán pro trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, kterého se měl dopustit tím, že dne 29.1.2004 kolem 15,35 hod v Brně řídil osobní automobil Fiat Ritmo, přičemž na křižovatce ulic Hladíkova a Charbulova se stal účastníkem jím nezaviněné dopravní nehody, kdy uvedený automobil řídil přesto, že mu byl pravomocným rozhodnutím Odboru dopravy Magistrátu města Brna ze dne 27.5.2003 č.j. OD 44340/KI-03 ve spojení

s rozhodnutím odvolacího orgánu Odboru dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 8.7.2003 č.j. JMK19538/2003 ODKm uložen zákaz činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 16 měsíců.

Obviněný J.H. doznal, že skutečně dne 29.1.2004 řídil ulicemi města Brna osobní automobil. Ohledně uloženého zákazu činnosti řízení motorových vozidel však uvedl, že proti původnímu rozhodnutí Odboru dopravy Magistrátu města Brna ze dne 27.5.2003 si podal v zákonné lhůtě odvolání. O výsledku tohoto odvolání však nebyl on, ani jeho zplnomocněný zástupce P.G. dosud vyrozuměn. Tato obhajoba obviněného byla v celém rozsahu potvrzena listinnými doklady. Ačkoliv obviněný J.H. ve správním řízení uvedl svoji novou brněnskou adresu a rovněž do spisu založil plnou moc udělenou P.G., bylo rozhodnutí Odboru dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje v Brně ze dne 8.7.2003 jako rozhodnutí odvolacího orgánu zasláno pouze na starou adresu. Na příslušné poště byla tato poštovní zásilka uložena a dne 10.10.2003 byla vrácena odvolacímu orgánu jako v úložní době nevyzvednutá. Doklady o případném doručení rozhodnutí o odvolání zplnomocněnému zástupci obviněného se ve spise nenachází. Obviněnému nebyl ani zadržen jeho řidičský průkaz a tímto dokladem se prokázal při vyšetřování dopravní nehody dne 29.1.2004.

Za této důkazní situace se tedy objektivně nepodařilo prokázat obviněnému J.H., že měl vědět, respektive že musel vědět o tom, že jeho odvolání bylo odvolacím orgánem zamítnuto a že původní rozhodnutí o uložení zákazu řízení všech motorových vozidel již nabylo právní moci.

Proto bylo trestní stíhání obviněného J.H. usnesením státního zástupce ze dne 9.6.2004 podle ustanovení § 172 odst.1 písm. b) zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (dále též tr. řád) zastaveno z důvodu chybějící subjektivní stránky jednání obviněného.

► Obdobná důkazní situace byla zjištěna ve věci 1 Zt 871/2002 Městského státního zastupitelství v Brně. M.P. byl obviněn z trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, kterého se měl dopustit tím, že dne 18.10.2002 ve 23,00 hod v Brně řídil

osobní automobil Škoda Felicia, přičemž na ulici Klobásové byl kontrolován hlídkou Policie ČR, kdy u něj byla provedena orientační dechová zkouška pomocí soupravy Altest s pozitivním výsledkem. Uvedeného jednání se dopustil přesto, že mu byl pravomocným rozhodnutím Odboru dopravy Magistrátu města Brna uložen zákaz řízení motorových vozidel na dobu 18 měsíců, tj. do 19.12.2003.

I v této trestní věci se obviněný hájil tím, že o uloženém zákazu činnosti nic neví. V minulosti jeho jednání v dopravě sice dvakrát řešil odbor dopravy, avšak dosud ani v jednom případě nedostal rozhodnutí o uložení zákazu činnosti řízení motorových vozidel a řidičský průkaz mu nebyl odebrán. Tato obhajoba byla v průběhu vyšetřování potvrzena. Předmětné rozhodnutí Odboru dopravy Magistrátu města Brna ze dne 11.4.2002 bylo obviněnému opakovaně zasláno na tzv. modrou doručenkou ve dnech 2.5. a 4.6. 2002. Vzhledem k tomu, že M.P. nebyl v místě bydliště zastižen, bylo mu zanecháno oznámení o uložení zásilky, která byla po uplynutí příslušné lhůty jako nevyžádaná vrácena zpět Magistrátu města Brna. Na základě fikce doručení pak citované rozhodnutí nabylo právní moci 19.6.2002.

S ohledem na nedostatek subjektivní stránky jednání obviněného nemohlo být jeho jednání nadále důvodně kvalifikováno jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona. V průběhu vyšetřování však bylo prokázáno, že obviněný M.P. před řízením motorového vozidla dne 18.10.2002 požil alkoholické nápoje a po provedení orientační dechové zkoušky na alkohol se bezdůvodně odmítl podrobit odběru krve. Tím byl důvodně podezřelým ze spáchání přestupku na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi podle § 30 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Proto státní zástupkyně podle § 171 odst. 1 tr. řádu tuto trestní věc, v níž bylo vedeno trestní stíhání proti obviněnému M.P. pro shora uvedený skutek, v němž byl spatřován trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, postoupila k projednání Odboru dopravy Magistrátu města Brna jako přestupek.

Jako logické se jeví i rozhodnutí publikované pod R 53/1997 podle kterého: „Tohoto trestného činu se nedopustí ten, kdo řídí motorové vozidlo přesto, že mu byl odňat řidičský průkaz rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností, protože pozbyl zdravotní způsobilost podle § 94 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích“.

Tímto rozhodnutím je řidiči odejmut jeho řidičský průkaz na základě zákonem stanovených důvodů, avšak toto opatření nemá charakter trestu či jiné sankce. Proto nerespektování uvedeného rozhodnutí o odejmutí řidičského průkazu bude posuzováno pouze jako přestupek.

Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona je **možno spáchat v souběhu** se všemi ostatními úmyslnými i nedbalostními trestnými činy, které se vyskytují v rámci silniční dopravy. Např. v rozhodnutí R 25/1995 je uvedeno: „Jestliže obviněný řídí motorové vozidlo v době, kdy vykonává trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, a jestliže při jízdě z nedbalosti způsobí porušením důležité povinnosti dopravní nehodu, jejímž následkem je ublížení na zdraví jiné osobě, jde o jednočinný souběh trestných činů maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona a ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona“. Podobně v R 42/1999 je judikováno: „Jednočinný souběh trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. b) tr. zákona s trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona není vyloučen“.

V průběhu své praxe na Městském státním zastupitelství v Brně jsem se setkala v souvislosti s tímto trestným činem se zajímavým aplikačním problémem. Jednalo se o to, jak posuzovat **řízení motorového vozidla v rámci autoškolního výcviku**. V těchto případech se pachatel v době výkonu zákazu činnosti řízení motorových vozidel zúčastnil autoškolního výcviku, kdy v praktické části řídil pod dozorem instruktora motorové vozidlo. Zatímco absolvování teoretické části výuky v autoškole včetně „jízdy na treňažerech“ bylo hodnoceno jako možné, řízení motorového vozidla, byť pod dohledem

instruktora, osobou vykonávající pravomocně uložený zákaz činnosti řízení motorových vozidel, bylo již kvalifikováno jako trestný čin podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona.

► Tak např. na Městském státním zastupitelství v Brně pod sp. zn. 6 Zt 128/2004 bylo vedeno trestní stíhání obviněného M.P. pro trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, kterého se dopustil tím, že ačkoliv mu byl pravomocným trestním příkazem Městského soudu v Brně ze dne 28.8.2001 sp. zn. 9 T 82/2001 uložen mimo jiného i trest zákazu činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 18 měsíců do 20.8.2003, ve dnech 2.5., 3.5. a 4.5.2003 v Brně řídil pod dozorem instruktora v rámci řídičského výcviku v Autoškole Dalibor Petr nákladní automobil značky Volvo a dne 10.5.2003 uvedený automobil řídil i v přítomnosti zkušební komisaře v rámci závěrečné zkoušky. Obviněný M.P. se doznal ke spáchání trestného činu a jako motiv svého jednání uvedl, že se snažil získat řídičské oprávnění na nákladní vozidla a proto o uložení trestu zákazu činnosti autoškolu ani zkušební komisaře neinformoval. Toto trestní stíhání pak bylo pravomocným usnesením státního zástupce ze dne 2.4.2004 podle ustanovení § 307 odst. 1 tr. řádu podmíněně zastaveno se stanovením zkušební doby na 10 měsíců.

► Poněkud jiná byla situace v trestní věci vedené u Městského soudu v Brně pod sp. zn. 3 T 216/2003. Po provedení hlavního líčení byl obviněný L.P. rozsudkem ze dne 2.2.2004 podle ustanovení § 226 písm. b) tr. řádu zproštěn obžaloby pro trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, kterého se měl dopustit tím, že ačkoliv mu byl pravomocným trestním příkazem Městského soudu v Brně 12 T 42/2000 ze dne 30.1.2001 uložen mimo jiného i trest zákazu činnosti řízení všech motorových vozidel v trvání 24 měsíců do 27.2.2003, v období od 15.2.2003 do 27.2.2003 v Brně v pěti případech řídil v rámci řídičského výcviku v Autoškole J. Račanský Brno pod dozorem učitele autoškolní vozidlo Škoda Felicia.

Důvodem tohoto rozhodnutí nebyla skutečnost, že by soudce nespatoval v ovládání motorového vozidla žákem autoškoly pod vedením instruktora činnost řízení motorových vozidel ve vztahu k pravomocně uloženému trestu, ale nedostatek subjektivní stránky jednání obviněného.

Ačkoliv zástupce uvedené autoškoly v přípravném řízení vyvracel obhajobu obviněného a odmítal, že by byl informován o uloženém trestu zákazu činnosti řízení motorových vozidel, u hlavního líčení tuto možnost naopak potvrdil s tím, že autoškolní výcvik nepovažoval za samostatné řízení motorového vozidla. Proto obviněnému umožnil pokračovat ve výcviku praktickými jízdami. S ohledem na tuto důkazní situaci se po vynesení zprošťujícího rozsudku i přítomný intervenující státní zástupce vzdal práva na odvolání.

Ke stejnému závěru dospěl i Nejvyšší soud ČR ve svém usnesení ze dne 22.7.2004, sp. zn. 11 Tdo 594/2004, které bylo publikováno v časopise Soudní rozhledy č. 9/2004 <sup>20)</sup> a rovněž publikováno jako R 26/2005. V uvedeném usnesení Nejvyšší soud podle § 265j tr. řádu zamítl dovolání obviněného P.V. proti usnesení Krajského soudu v Plzni č.j. 7 To 607/2003 ze dne 22.1.2004. „Porušením zákazu řízení motorových vozidel vysloveného rozsudkem soudu ve smyslu § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona je též jízda motorovým vozidlem pod dohledem instruktora v rámci výcviku k získání řídičského oprávnění“.

Toto stanovisko pak Nejvyšší soud ČR zdůvodnil zejména tím, že obviněný P.V. v daném případě nesplňoval nejen předpoklady pro vydání řídičského oprávnění, jak sám připouští, ale ani předpoklady pro přijetí k výuce a k výcviku v autoškolě. Pokud byl přesto obviněný autoškolou v Chebu do kurzu přijat, stalo se tak díky tomu, že ve své žádosti o řídičské oprávnění uvedl nepravdivé údaje. Prohlásil v ní totiž výslovně, že mu nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

---

20) K maření výkonu úředního rozhodnutí. Soudní rozhledy, ročník X., 2004, číslo 9, str. 348.

Následně pak absolvoval jak teoretickou výuku, tak i praktický výcvik v rozsahu 28 hodin, včetně 27 jízd na veřejných komunikacích. Nejvyšší soud potvrdil právní názor soudu I. i II. stupně.

U obviněného nešlo o jednorázové porušení uloženého trestu zákazu činnosti, ale o jeho soustavné porušování po delší dobu, navíc za situace, kdy pro porušení stejných zákazů, které mu byly uloženy v minulosti, již byl opakovaně potrestán.

Uvedené skutečnosti včetně popsané okolnosti, že obviněný v souvislosti s přijímacím řízením do autoškoly vědomě zatajil informaci o tom, že má zakázáno řízení motorových vozidel, podstatně zvyšují stupeň společenské nebezpečnosti jednání obviněného. Na této skutečnosti nemohlo nic změnit ani to, že předmětné jízdy na veřejných komunikacích byly vykonány v rámci speciálního kursu za přítomnosti instruktora autoškoly.

I když podle výše trestní sazby patří trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona k trestným činům menší společenské nebezpečnosti, četnost jeho výskytu i poměrně časté ukládání nepodmíněných trestů odnětí svobody pachatelům tohoto trestného činu plně odůvodňuje jeho postavení v rámci současně platného trestního zákona.

► Tak např. usnesením Krajského soudu v Brně ze dne 19. ledna 2005 5 To 610/2004 bylo podle § 256 tr. řádu zamítnuto odvolání obžalovaného P.N. Tento obžalovaný byl uznán vinným rozsudkem Městského soudu v Brně ze dne 6.10.2004 3 T 171/2004 trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, kterého se dopustil tím, že ačkoliv mu byl pravomocným rozsudkem Městského soudu v Brně ze dne 5.6.2002 6 T 28/2002 uložen vedle nepodmíněného trestu odnětí svobody i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel na dobu 5 roků, dne 7.4.2004 v 16,45 hodin v Brně na ulici Hladíkově řídil osobní motorové vozidlo Alfa Romeo, přičemž po spatření služebního vozidla Policie ČR vyjel z kolony stojících aut do protisměru a snažil se policejní hlídce ujet, přičemž vědomě hrubým způsobem porušoval pravidla silničního

provozu, kdy např. projel křižovatku s ulicí Dornych na červené světlo semaforu, čímž donutil nezjištěného řidiče vozidla Škoda Felicia k prudkému brždění, poté pokračoval v jízdě vysokou rychlostí po ulici Dornych a po njetí do ulice Kovářské byl služebním vozidlem zablokován a donucen k zastavení, přičemž se v rámci kontroly představil pod nepravdivým jménem. Za uvedený trestný čin byl obžalovanému uložen trest odnětí svobody v trvání šesti měsíců, pro jehož výkon byl podle § 39a odst. 2 písm. c) tr. zákona zařazen do věznice s ostrahou.

Ve zdůvodnění svého rozhodnutí o zamítnutí odvolání obžalovaného Krajský soud v Brně mimo jiné konstatoval, že soud I. stupně nepochybil ani ve výroku o trestu, pokud obžalovanému s ohledem na zjištěné skutečnosti a další zákonné okolnosti uložil trest odnětí svobody na samé horní hranici zákonné trestní sazby stanovené v § 171 odst. 1 tr. zákona.

Se **speciální recidivou** v případě trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona se v současné době orgány činné v trestním řízení setkávají poměrně často. Navíc v případech mnohých pachatelů je zřejmé, že ani uložení trestu odnětí svobody na samé horní hranici trestní sazby tohoto trestného činu nemá na pachatele patřičný výchovný účinek.

► Dne 3.2.2005 podal státní zástupce Městského státního zastupitelství v Brně pod 6 Zt 19/2005 obžalobu na obviněného M.M. pro trestný čin podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona. Tohoto trestného činu se měl dopustit tím, že ačkoliv mu byl pravomocným rozsudkem Městského soudu v Brně ze dne 4.2.1999 sp. zn. 7 T 169/98 uložen mj. i trest zákazu činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 3,5 roku s výkonem od 14.12.2004 do 14.6.2008, již dne 19.12.2004 ve večerních hodinách řídil osobní automobil Mercedes Benz 300 E bez registrační značky, přičemž byl ve 20,15 hod na křižovatce ulic Cejl a Vranovská zastaven a kontrolován hlídkou Policie ČR.

Z opisu rejstříku trestu obviněného M.M. bylo zjištěno, že byl již vícekrát odsouzen, mj. i pro trestný čin dle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona. Posledně mu byl za tento trestný čin uložen rozsudkem Městského soudu



v Brně ze dne 31.10.2001 sp. zn. 3 T 157/2001 trest odnětí svobody v maximální možné míře, tj. 6 měsíců. Po výkonu tohoto trestu odnětí svobody byl v letech 2003 a 2004 dvakrát odsouzen pro jinou úmyslnou trestnou činnost a v současné době se navíc nachází ve zkušební lhůtě stanovené soudem při jeho podmíněném propuštění z výkonu trestu odnětí svobody.

V předmětné trestní věci bude státní zástupce u hlavního líčení navrhopat opět uložení trestu odnětí svobody při samé horní hranici trestní sazby, i když si je vědom toho, že ani takový trest v případě obžalovaného M.M. nedosáhne požadovaného účelu ve smyslu § 23 odst. 1 tr. zákona.

Vzhledem k uvedenému zjištění považuji za vhodné uvažovat o citelnějším zpřísnění možnosti trestního postihu takovýchto pachatelů-speciálních recidivistů.

Poměrně jednoduchým řešením by bylo například doplnění odstavce 4 u § 171 tr. zákona, který by mohl znít: Odnětím svobody na 6 měsíců až 3 roky bude potrestán ten, kdo se dopustí jednání uvedeného v odstavci 1 písmeno c), ačkoli byl v posledních 5 letech za obdobné jednání odsouzen nebo potrestán.

Vládní návrh nového trestního zákoníku <sup>21)</sup> již počítá u trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí s trestní sazbou odnětí svobody až na tři léta a to dokonce již v rámci základní skutkové podstaty. Otázkou však zůstává, zda tato změna bude v uvedené podobě schválena.

---

21) Trestní zákoník – vláda definitivní znění 2004:  
<http://portal.justice.cz/ms/soubor.aspx?id=6484>

## **2, Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona - účinnost od 1.7.2006**

Ustanovení § 180d trestního zákona účinného od 1.7.2006 zní: *Kdo řídí motorové vozidlo, ačkoliv není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona, bude potrestán trestem odnětí svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*

**Objektem uvedeného trestného činu** je bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a jeho účastníků, v obecnější rovině také ochrana života, zdraví a majetku před osobami, u nichž je předpoklad, že motorové vozidlo nebudou schopny bezpečně ovládat.

Jedná se o zcela novou skutkovou podstatu, která v trestním zákoně dosud obsažena nebyla. Zavádí ji novela zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony (dále jen zákon č. 411/2005 Sb.) a to s účinností od 1.7.2006.

Dochází zde ke **kriminalizaci jednání**, které bylo dosud kvalifikováno a postihováno pouze v rámci přestupkového zákona.

Je s podivem, že k tomuto kroku zákonodárce přistoupil současně se zpřísněním předmětného jednání v rámci přestupkového řízení. Podle § 22 odst. 4 přestupkového zákona ve znění novely zákonem č. 411/2005 Sb. s účinností od 1.7.2006 se za řízení motorového vozidla řidičem, který není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění ukládá pokuta od 25 000,- Kč do 50 000,- Kč a zákaz činnosti od 1 roku do 2 let.

Již při letném srovnání skutkových podstat trestného činu podle § 180d novelizovaného trestního zákona a přestupku podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 novelizovaného přestupkového zákona lze zjistit, že obě tyto sankční

normy postihují totožné jednání pachatele. Zákonem není vůbec uvedeno, kdy se jedná o trestný čin a ve kterém případě jde pouze o přestupek.

Tato skutečnost bude přinášet značné problémy jak orgánům činným v trestním řízení, tak i orgánům činným na úseku přestupkového řízení.

Podle obecných principů trestní odpovědnosti by jako trestný čin mělo být kvalifikováno jednání pachatele vykazující vyšší stupeň společenské nebezpečnosti. V případě postihu předmětného jednání je však otázka posouzení stupně této společenské nebezpečnosti značně diskutabilní a dosud neřešená.

**Porovnáním sankcí**, které je možno uložit za uvedený trestný čin a za tento přestupek pak vyplývá, že v případě postihu za trestný čin lze uložit trest podstatně mírnější než v rámci přestupkového řízení za daný přestupek.

Podle citovaného § 22 odst. 4 novelizovaného přestupkového zákona lze za řízení vozidla řidičem, který není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění dle dikce zákona uložit minimálně pokutu ve výši 25 000,- Kč a zákaz činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 1 roku.

V trestním řízení podle § 180d novelizovaného tr. zákona lze pachateli uložit např. pouze peněžitý trest ve výši 2 000,- Kč nebo pouze samostatný trest zákaz řízení všech motorových vozidel na dobu 1 roku. Rovněž je možno využít institutu upuštění od potrestání ve smyslu ustanovení § 24 tr. zákona či reálně přichází v úvahu možnost podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 307 odst. 1 tr. řádu.

Z uvedeného tedy vyplývá, že nová právní úprava s sebou přinese větší množství problémů, přičemž její dopad z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je velmi problematický.

Rovněž tak Jan Kněžínek z Ministerstva dopravy se ve svém článku Trestněprávní souvislosti zákona č. 411/2005 Sb. staví k nové právní úpravě rozporuplně.

„Řízení bez řidičského oprávnění je bezesporu jedním z nejzávažnějších porušení pravidel o provozu na pozemních komunikacích, jež jsou obsažena v zákoně č. 361/2000 Sb. Přesto lze ale nový § 180d považovat hned z několika důvodů za nevhodně koncipovaný“. <sup>22)</sup> Autor zde vytýká jednak tu skutečnost, že se právní úprava vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel, avšak opomíjí neoprávněné řízení jiných dopravních prostředků, zejména letadel, lodí, ale i drážních vozidel. Rovněž pak poukazuje na nevhodné zařazení této nové skutkové podstaty mezi trestný čin zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny podle § 180c tr. zákona a před trestný čin porušování povinnosti při hrozivé tísni podle § 181 tr. zákona.

V neposlední řadě upozorňuje na problematický **vztah** předmětného nového trestného činu **k trestnému činu maření výkonu úředního rozhodnutí** podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona. Zde dochází k důvodnému závěru, že všechny případy dosud kvalifikované pouze jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona bude nutno od 1.7.2006 kvalifikovat jako jednočinný souběh tohoto trestného činu s novým trestným činem řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d tr. zákona.

---

22) Kněžinec, Jan. Trestněprávní souvislosti zákona č. 411/2005 Sb. Právní zpravodaj, ročník VI, 2005, číslo 12, str. 11.

### **3, Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona**

Skutková podstata tohoto trestného činu byla do trestního zákona zařazena jeho novelou, zákonem č. 175/1990 Sb., a to s účinností od 1.7.1990. Nahradila tím původní trestný čin opilství podle § 201 tr. zákona. I když v důvodové zprávě k uvedené novele trestního zákona nebyla tato skutečnost výslovně uvedena, motivem předmětné změny byla jednoznačně snaha zákonodárce o snížení trestné činnosti v naší zemi a to cestou dekriminalizace jednoho z nezákonných jednání. Nebyly přitom vyslyšeny výhrady odborné veřejnosti z řad pracovníků justice ani z řad pracovníků zabývajících se problematikou dopravní nehodovosti. Za situace, kdy narůstal počet pachatelů původního trestného činu opilství podle § 201 tr. zákona a řízení vozidla podnapilými řidiči bylo častou příčinou vážných dopravních nehod, došlo k citelnému zmírnění postihu za toto jednání.

Do 30.června 1990 bylo každé jednání řidiče, který v podnapilosti řídil motorové vozidlo, kvalifikováno jako trestný čin. Od následujícího dne se podnapilý řidič řízením motorového vozidla dopustil trestného činu, a to trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. a), b), c) nebo d) tr. zákona, pouze při splnění dalšího zákonného předpokladu. Tímto zákonným předpokladem bylo stanovení předchozí odsouzení či postižení pachatele za takový čin v posledních dvou letech, řízení speciálně určeného motorového vozidla či zavinění vážnější dopravní nehody.

Pokud tato další zákonná podmínka splněna nebyla, jednání podnapilého řidiče bylo kvalifikováno pouze jako přestupek podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a to zcela bez ohledu na zjištěnou výši jeho podnapilosti či bez ohledu na okolnosti jednání pachatele.

Přestože uvedeného dne, 1.7.1990, nabyl účinnosti i zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, který umožnil zpřísnění postihu, projevilo se přeřazení jednání podnapilých řidičů z úrovně trestných činů na úroveň dopravního přestupku z hlediska výchovného účinku na možné pachatele negativně.

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 tr. zákona je zařazen ve zvláštní části trestního zákona mezi trestné činy hrubě narušující občanské soužití v hlavě páté.

Jeho skutková podstata zní:

*Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku,*

- a) ačkoliv byl za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn,*
- b) ačkoliv byl za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen,*
- c) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo*
- d) způsobí-li takovým činem, byť i z nedbalosti, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,*

*bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti nebo peněžitým trestem.*

Základním předpokladem pro trestní odpovědnost pachatele podle § 201 písm. a), b), c) nebo d) tr. zákona v dopravě je tedy řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. **Pojem návykové látky** je trestním zákonem definován v ustanovení § 89 odst. 10 jako: *alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.* V praxi se však jedná převážně o řízení vozidla podnapilým řidičem a jen zcela výjimečně o řízení vozidla řidičem, nacházejícím se pod vlivem jiné návykové látky, např. pod vlivem pervitinu, heroinu apod.

V případě **ovlivnění pachatele alkoholem** je obecně uznáván závěr znalců z oboru soudního lékařství, že neexistuje žádný člověk, který by byl

schopen bezpečně ovládat motorové vozidlo v době, kdy hladina alkoholu v jeho krvi činí **nejméně 1,00 promile respektive 1,00 g/kg**. Tato hodnota však není nikde v trestním zákoně uvedena, ani není stanovena jinou právní normou. Pouze R 36/1984 k tomu uvádí: „Ve věcech, kde bylo u řidiče zjištěno, že měl v době řízení menší množství alkoholu v krvi než 1 promile, je vždy nutno prokázat, že jeho schopnost řídit motorové vozidlo byla skutečně snížena v rozsahu, jaký předpokládá ustanovení § 201 tr. zákona. Tento závěr nelze dovodit jen ze samotné skutečnosti, že jízda byla vykonána za zvýšených nároků na schopnosti řidiče. Důkazem o míře ovlivnění obviněného alkoholem a snížení jeho řídičských schopností mohou být např. svědecké výpovědi spolujezdců, příslušníků policie a lékařů, kteří prováděli klinické vyšetření, jakož i svědecké výpovědi o chování obviněného, eventuálně o způsobu jeho jízdy“.

Hladina alkoholu v krvi řidiče je zjišťována orientační dechovou zkouškou a poté prokazována chemickým rozborem krve pachatele. „Přesné kvantitativní určení množství redukcujících látek v krvi umožňují analytické krevní zkoušky. Mezi nejznámější patří Widmarkova zkouška, která má tu nevýhodu, že zachycuje i jiné prchavé látky. Pro tuto zkoušku se odebírá ve zdravotnickém zařízení krev. O odběru krve se pořídí protokol o lékařském vyšetření na alkohol v krvi, v němž se uvedou i výsledky tzv. klinického vyšetření příznaků požití alkoholu. Pro určení přesného množství alkoholu v krvi se používá i plynově chromatografická analýza, která je specifická a jejíž výhodou je možnost automatizace“.<sup>23)</sup>

V současné době Ústav soudního lékařství v Brně provádí zpravidla na sobě nezávisle obě zkoušky. Pouze v případě kvalifikované obhajoby pachatele (např. že alkohol požil až po jízdě nebo těsně před jízdou a tedy v době řízení vozidla nebyl ještě pod jeho vlivem), je stupeň ovlivnění pachatele alkoholem prokazován formou znaleckého posudku.

---

23) Musil, Jan a kol. Kriminallistika. Praha: Naše vojsko, 1994, str. 247.

Z některých novějších trestních spisů Městského soudu v Brně vyplývá, že podnapilost pachatele byla zjištěna a prokázána pouze grafickým záznamem o provedení dechové zkoušky přístrojem Lion nebo Alcometr C. Pokud výsledek této dechové zkoušky přesahuje hodnotu 1,00 promile respektive g/kg a pachatel doznává požití alkoholu, je tento důkaz v současné době postaven na stejnou úroveň jako výsledek chemického rozboru krve pachatele.

Od druhé poloviny roku 2005 se však poměrně často začínají v trestních věcech dozorovaných Městským státním zastupitelstvím v Brně u trestných činů dle § 201 písm. a) až d) tr. zákona objevovat případy, ve kterých není výše alkoholu v krvi pachatele určována Widmarkovou zkouškou či metodou plynové chromatografie, ale metodou enzymatickou a metodou osmometrickou. Tyto metody společně v současné době používá zejména Úrazová nemocnice v Brně, přičemž policejní orgán se stále častěji obrací právě na tuto instituci, neboť ve srovnání s metodou plynové chromatografie je rozbor krve provedený metodou enzymatickou a osmometrickou citelně levnější.

► Ve znaleckém posudku zpracovaném erudovaným soudním znalcem z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství v trestní věci vedené proti obviněnému J.B.-S. (spis Městského státního zastupitelství v Brně 6 Zt 196/2005) je sice mimo jiné uvedeno „Při laboratorním měření hladiny alkoholu v moči byly použity pouze zkoušky enzymatická a osmometrická, což nejsou zkoušky specifické výlučně pro etylalkohol. Řešením by bylo použít metodu plynové chromatografie.“ Orgány činné v přípravném řízení trestním i brněnské soudy však v současné době výsledky metody enzymatické i osmometrické hodnotí jako objektivní důkaz sloužící spolu s dalšími důkazy ke zjištění skutečného stupně ovlivnění řidiče při řízení motorového vozidla.

Důkazně podstatně obtížnější je však situace u pachatelů nacházejících se **pod vlivem jiné návykové látky**. Zde není prováděna dechová zkouška, nýbrž celkové lékařské vyšetření včetně odběru krve a moče.



Teprve počátkem měsíce února 2006 informoval zástupce správy Jihomoravského kraje Policie České republiky v Brně prostřednictvím tisku, že „policisté začnou na jihomoravských silnicích zkoušet přístroje, které potvrdí přítomnost drogy v těle. Policie ČR má zkušebně k dispozici testery od 4 firem a po zkouškách vybere ten nejlepší. Tyto přístroje dokáží zjistit kokain, pervitin, heroin, marihuanu a LSD. Řidič dostane trubičku s kouskem vaty. Až ji nasliní, policista ji vloží do zkumavky, která se testem zabarví. Výsledek této zkoušky však nebude rozhodujícím podkladem pro kvalifikaci jednání řidiče jako trestný čin podle § 201 a) až d) tr. zákona, ale bude sloužit policistům jako vodítko pro další postup - vyzvání řidiče k podrobení se lékařskému vyšetření a k poskytnutí vzorku své krve, případně i moče“.<sup>24)</sup>

Orgánům činným v trestním řízení pak nestačí ani výsledek chemického rozboru krve a moče pachatele, ale k určení stupně ovlivnění řidiče návykovou látkou je vždy přibrán příslušný soudní znalec k vypracování znaleckého posudku.

► Pravomocným rozsudkem Městského soudu v Brně 9 T 46/2003 ze dne 24.8.2004 byl obžalovaný M.P. mimo jiného uznán vinným trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) tr. zákona spáchaným v jednočinném souběhu s trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona. Těchto trestných činů se dopustil tím, že dne 10.1.2003 v dopoledních hodinách v Brně poté, co si za přesněji nezjištěných okolností aplikoval návykovou látku metamfetamin - pervitin, řídil ulicemi města pod vlivem této návykové látky osobní automobil Audi 2,5 TDI, přičemž při jízdě světelně řízenou křižovatkou ulic Dornych a Úzká v 10,50 hod při odbočování doprava na ulici Úzkou vjel do skupiny chodců.

---

24) Policie v Brně už u řidičů poznají drogy. Rovnost, 2006, číslo 35 (10.2.2006), str. 1.

Tito přecházeli vozovku po řádně vyznačeném přechodu pro chodce z jeho levé strany, přičemž řidič zachytil a srazil chodkyni A.K., která při tom utrpěla zlomeninu klenby lebeční, pohmoždění mozku a krvácení do hlavy, což si vyžádalo více měsíční léčeni, včetně úvodní 13-ti denní hospitalizace, přičemž se dle ošetřujícího lékaře jedná o zranění těžké.

Chemickým rozbohem krve a moči obžalovaného odebrané ve 13,30 hod bylo stanoveno množství 0,96 mg/l respektive 0,94 mg/l metamfetaminu, což představuje absolutní neschopnost řidiče ovládat motorové vozidlo. K tomuto závěru dospěl soudce až poté, co byly v této trestní věci vypracovány dva znalecké posudky a při hlavním líčení byly obě soudní znalkyně podrobně opakovaně vyslechnuty. Z prvního znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie mimo jiné vyplynulo shora uvedené množství metamfetaminu v krvi obžalovaného s tím, že toto množství znalkyně hodnotila jako toxické, znamenající absolutní neschopnost bezpečně řídit motorové vozidlo.

S ohledem na obhajobu obžalovaného M.P., že pervitin před jízdou nepožil vědomě, ale že mu jej někdo musel podat v restauraci ve sklenici s nealkoholickým nápojem, zde byl vypracován i další posudek. Ze závěru tohoto znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie pak mimo jiné vyplývá, že obžalovaný byl při předmětné dopravní nehodě ve stavu těžší nekomplikované intoxikace pervitinem, kdy jeho rozpoznávací i ovládací schopnosti byly vlivem drogy podstatnou měrou sníženy.

Závěry obou znaleckých posudků pak vylučují, že by k aplikaci pervitinu mohlo dojít těsně před jízdou, jak uvádí obžalovaný, nýbrž že se obžalovaný v době řízení motorového vozidla nacházel ve fázi tzv. „dojezdu“ a nejednalo se o intoxikaci nic netušícího prvokonzumenta.

Tyto případy řízení motorového vozidla řidičem nacházejícím se pod vlivem pervitinu či jiné obdobné návykové látky se na území města Brna vyskytly zatím zcela ojediněle. Rovněž ani publikovaná judikatura se touto problematikou nezabývá.

Oprávnění podrobit řidiče motorového vozidla odbornému vyšetření na přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky, včetně odběru biologického materiálu, vyplývá z ustanovení § 16 zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. Tento zákon s účinností od 1.1.2006 stanovil povinnost podrobit se vyšetření, zda není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, osobě, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob, nebo poškodit cizí majetek, a to mimo jiné na výzvu příslušníků Policie České republiky a obecní policie. Orientační vyšetření se pak provádí pomocí dechové zkoušky, popřípadě odběrem slin.

Pro aplikaci § 201 tr. zákona musí orgán činný v trestním řízení po prokázání řízení vozidla řidičem nacházejícím se pod vlivem návykové látky, prokázat ještě i některou z dalších podmínek trestní odpovědnosti. Tyto podmínky jsou uvedeny pod písmeny a) až d) příslušného ustanovení, přičemž postačí jejich alternativní splnění.

V případě právní kvalifikace jednání pachatele dle **§ 201 písm. a) nebo písm. b) tr. zákona** je prokazováno jeho předchozí odsouzení respektive předchozí postih za obdobné jednání v posledních dvou letech. Pro rozhodnutí soudu pak zpravidla postačuje ověřená kopie příslušného pravomocného rozsudku či trestního příkazu soudu nebo rozhodnutí správního orgánu. Pokud se vyskytnou případné nejasnosti ohledně charakteru tohoto předchozího postihu, je vyžadován úplný trestní nebo přestupkový spis.

Jisté důkazní komplikace může způsobit stav, kdy byl řidič za řízení motorového vozidla po požití alkoholu postižen v rámci blokového řízení. V těchto případech není zpravidla k dispozici žádný spisový materiál a orgán činný v trestním řízení je o předchozím postihu pachatele informován pouze záznamem z evidenční karty řidiče. Pokud pachatel dozná tento předchozí postih, je věc důkazně v pořádku. Pokud však dřívější postih za řízení motorového vozidla po požití alkoholu řidič popírá, dostává se orgán činný v trestním řízení do důkazní nouze.

Jednání pachatele trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. c) tr. zákona v podstatě skutkově odpovídá původnímu trestnému činu opilství podle § 201 trestního zákona (ve znění platném do 30.6.1990). K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu stačí pouhé řízení motorového vozidla podnapilým řidičem. Musí se však jednat o speciální vozidlo, při jehož ovládání je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek. Vedle řízení vozidel hromadné přepravy cestujících se tedy uvedeného trestného činu dopustí např. i řidič kamionové soupravy nebo řidič těžkého a rozměrného nákladního automobilu charakteru vozidel Tatra 815 či Liaz. Řízením dodávkového automobilu či běžného nákladního auta např. charakteru vozidel Avie podnapilým řidičem nelze naplnit skutkovou podstatu trestného činu podle § 201 písm. c) tr. zákona.

Tato skutková podstata patří z důkazního hlediska k nejjednodušším. Orgán činný v trestním řízení zde musí pouze prokázat, že řidič výše uvedeného speciálního vozidla řídil toto motorové vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost v důsledku požití návykové látky.

► Proto byl po velmi krátkém přípravném řízení trestním příkazem Městského soudu v Brně ze dne 14.5.2003 9 T 26/2003 uznán obžalovaný J.J. vinným z trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. c) tr. zákona. Uvedeného trestného činu se dopustil tím, že dne 17.února 2003 od 12,15 hodin v Brně v rámci výkonu svého zaměstnání řídil na pravidelné lince číslo 142 s cestujícími v silně podnapilém stavu svěřený trolejbus Dopravního podniku města Brna, přičemž byl kolem 14,40 hodin na konečné trolejbusu v Brně Kohoutovicích kontrolován pracovníky Dopravního podniku města Brna a po zjištění jeho podnapilosti byl předán hlídce Policie ČR, kdy dechovou zkouškou provedenou přístrojem Alcotest C ve 14,58 hodin byla zjištěna hladina alkoholu v jeho krvi ve výši 1,76 promile. Za uvedený trestný čin mu byl uložen trest odnětí svobody v trvání 3 měsíců, jehož výkon byl podmíněně odložen na zkušební dobu 15 měsíců

a dále trest zákazu činnosti řízení všech motorových vozidel na dobu 20 měsíců. Uvedený trestní příkaz nabyl právní moci 4.6.2003.

Skutkové podstaty trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. a), § 201 písm. b) a § 201 písm. c) tr. zákona jsou ryze úmyslnými trestnými činy.

Poněkud jiný je však charakter trestného činu podle § 201 písm. d) tr. zákona. K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu je nutné úmyslné jednání při splnění základního předpokladu trestní odpovědnosti, tj. řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Druhý zákonný předpoklad pro aplikaci předmětného ustanovení, tj. způsobení ublížení na zdraví jiné osobě nebo větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku, může pachatel splnit i nedbalostním jednáním. Právě toto nedbalostní jednání je při tom pro tento trestný čin typické.

Uvedené pojetí citované skutkové podstaty nemá v současně platném trestním zákoně obdoby. Právní konstrukcí ustanovení § 201 písm. d) tr. zákona prolomil zákonodárce linii pouhého ohrožení zákonem chráněného zájmu a k naplnění skutkové podstaty požaduje vznik škodného následku. Nejedná se tedy o trestný čin ohrožovací jako v případě skutkových podstat dle § 201 písm. a), b) a c) tr. zákona.

Ustanovení trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) tr. zákona se od trestných činů podle § 201 písm. a) až c) tr. zákona liší také tím, že ho tvoří **složená skutková podstata**.

Z rozsudku Vrchního soudu v Praze ze dne 24.9.1993 sp. zn. 2 Tz 23/93<sup>25)</sup> vyplývá že: „Ustanovení § 201 písm. d) TrZ o trestném činu ohrožení pod vlivem návykové látky je složenou skutkovou podstatou, jejíž částí je skutková podstata trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 TrZ.

Ustanovení § 201 písm. d) TrZ je tedy ve vztahu k ustanovení § 223 TrZ ustanovením speciálním a jako takové vylučuje jeho užití“.

---

25) Vrchní soud v Praze. K souběhu trestných činů podle § 201 písm. d) TrZ a podle § 223 TrZ. Právní rozhledy, ročník III., 1995, číslo 7, str. 289.

Naopak jednočinný **souběh** trestného činu podle § 201 písm. d) tr. zákona s trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2, i 3 tr. zákona je dle současné praxe možný a v poměrně hojném množství je využíván.

► Například trestním příkazem Městského soudu v Brně 9 T 226/2004 ze dne 11.11.2004 byl obžalovaný M.V. uznán vinným jak trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona, tak i trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) tr. zákona spáchaných v jednočinném souběhu. Těchto trestných činů se dopustil tím, že dne 11.7.2004 kolem 5,55 hod v Brně, po předchozím požití alkoholických nápojů, kdy v jeho krvi bylo následně naměřeno 3,32 g/kg alkoholu, jako řidič vlastního osobního automobilu tov. zn. Alfa Romeo při jízdě po ulici Ostrovačické ve směru do centra města, v důsledku nevěnování se plně řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu a povaze pozemní komunikace a především podnapilosti nezvládl řízení vozidla a vjel do protisměru, kde došlo ke střetu s protijedoucím skútem tov. zn. Honda řízeným P.H., který při tom utrpěl otřes mozku, zlomeninu česky pravého kolena, zlomeninu hlavice levé pažní kosti a odlomení velkého hrbolu levé pažní kosti, což bylo lékařem hodnoceno jako zranění těžké.

Z formálního hlediska je však touto praxí porušován zákaz dvojího přičítání téže skutečnosti ve smyslu § 31 odst. 3 tr. zákona. Podle uvedeného ustanovení k okolnosti, která je zákonným znakem trestného činu, nelze přihlídnout jako k okolnosti polehčující nebo přitěžující nebo k okolnosti, která podmiňuje použití vyšší trestní sazby.

Podnapilost pachatele je v daném případě hodnocena na jedné straně jako zákonný předpoklad kvalifikace podle § 201 písm. d) tr. zákona a na straně druhé je současně hodnocena jako porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona ve smyslu odstavce 2. § 224 tr. zákona.

Rovněž tak pachatelem způsobený následek je hodnocen dvakrát, a to jako podmínka kvalifikace § 224 tr. zákona (způsobení těžké újmy na zdraví

jiné osobě), tak i jako předpoklad právní kvalifikace § 201 písm. d) tr. zákona (jiný závažný následek).

Toto právní pojetí je uvedeno i v rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 21.8.1997 sp. zn. 9 To 446/97, který byl publikován pod R 44/1998. V tomto rozhodnutí je mj. uvedeno: „Jednočinný souběh trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) TrZ a trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, odst. 2, popř. podle § 224 odst. 3 TrZ není vyloučen. Skutkové podstaty uvedených trestných činů nejsou mezi sebou ve vztahu, kdy by byl jeden z nich trestným činem speciálním vůči druhému, a to ani v případě, kdy porušení důležité povinnosti uložené pachateli podle zákona, popř. hrubé porušení předpisů bezpečnosti dopravy vedoucí k předpokládanému následku na zdraví či životě, záleželo především v tom, že pachatel řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu.

V takových případech nemůže být jednočinný souběh vyloučen ani v důsledku okolností průběhu konkrétního skutku, které by zakládaly faktickou konzumpci jeho posouzení podle § 201 písm. d) TrZ. Pokud došlo v důsledku jednání pachatele, jež má znaky úmyslného trestného činu, i k naplnění znaků nedbalostního trestného činu, nejde o vztah trestných činů, kdy by mohlo být za jakýchkoli skutkových okolností spáchání takového jednání považováno za prostředek ke spáchání trestného činu nedbalostního, popř. za jeho vedlejší produkt“.

Domnívám se, že citované rozhodnutí soudu ve vztahu k ustanovení § 31 odst. 3 tr. zákona neřeší danou problematiku komplexním a jasným způsobem a nejeví se jako přesvědčivé. Tento poněkud kontroverzní stav by mohl být poměrně snadno vyřešen doplněním druhého odstavce u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 tr. zákona. Tento by mohl např. znít: odnětím svobody na 6 měsíců až 5 let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 písm. d) jinému z nedbalosti těžkou újmu na zdraví nebo smrt.

Tato případná právní úprava by vyloučila možnost jednočinného souběhu trestného činu podle § 224 odst. 1, 2 platného trestního zákona

a § 201 odst. 1, 2 zamýšlené právní úpravy a tím by byly odstraněny veškeré pochybnosti při aplikaci ustanovení § 31 odst. 3 tr. zákona.

Při aplikaci skutkové podstaty trestného činu podle § 201 tr. zákona je nezbytné určit **subjekty** vykonávající v dopravě takovou činnost, při níž by mohl být ohrožen život nebo zdraví lidí nebo způsobena značná škoda na majetku. Soudní praxe se k tomuto problému vyjadřovala již několikrát.

Ze starších rozhodnutí soudů vyplývá, že tohoto trestného činu se nemůže dopustit chodec, cyklista ani spolujezdec pachatele. Například u cyklisty vycházel soud z toho, že jízdní kolo v důsledku své konstrukce, malé váhy a zejména nedostatku motorické síly nemá značnější kinetickou energii a není tedy tak nebezpečné jako motorové vozidlo. Jízda opilého spolujezdce na motocyklu svými nároky na stabilitu a rovnováhu a potřebou spolupráce při jízdě s řidičem vykazuje značné odlišnosti od jízdy spolujezdce v automobilu. Přesto se soudy nakonec přiklonily k závěru, že se jedná o pasivní svezení bez rozhodujícího aktivního podílu tandemisty na řízení motocyklu a proto se tento účastník silničního provozu nemůže dopustit trestného činu podle § 201 tr. zákona.

Naopak v případě kočího řídicího pod vlivem alkoholu povoz, dospěl soud v R 13/1967 k závěru, že „za určitých okolností je možno i toto považovat za činnost, při které by mohl být ohrožen život nebo zdraví lidí nebo způsobena značná škoda na majetku. Řízení koňského povozu vyžaduje též ovládání tažné síly, a to tak, aby jízda probíhala v souladu s pravidly silničního provozu, kterých porušení může snadno vést ke kolizi, zejména s rychlými motorovými vozidly. Kromě udržování směru musí kočí řešit i obtížné dopravní situace, přičemž v takovýchto situacích právě pomalost a ztížená ovladatelnost povozu při jeho poměrně velkých rozměrech zvyšuje potřebu správného vnímání a rozhodování“.

Výše jmenované osoby, účastníci se silničního provozu v podnapilém stavu nebo pod vlivem jiné návykové látky, ohrožují takovým jednáním především samy sebe. Nicméně ani u těchto osob nelze vyloučit, že v tomto stavu způsobí závažnou dopravní nehodu. I vzhledem k tomu, že výše



uvedená rozhodnutí se vztahují k původnímu trestnému činu opilství podle § 201 tr. zákona, není vyloučeno, že by se v konkrétním případě nemohl soud vyjádřit k trestní odpovědnosti těchto osob odlišně.

Současná právní úprava § 201 tr. zákona nevyklučuje postih zaměstnanců podílejících se na dopravní činnosti jinou formou než je řízení motorového či kolejového vozidla. Na území města Brna jsou tyto případy zcela ojedinělé a proto se jimi nebudu zabývat.

Aktuální znění trestného činu dle § 201 tr. zákona značně omezuje možnost aplikace § 10 odst. 1 tr. zákona. Kromě trestného činu podle § 201 písm. c) tr. zákona by jednání účastníka ve smyslu ustanovení § 10 odst. 1 tr. zákona muselo směřovat nejen k zajištění řízení motorového vozidla podnapilým řidičem, ale i ke splnění dalšího zákonného předpokladu uvedené právní kvalifikace. Z tohoto hlediska se pak jeví rozhodnutí R 4/1993 jako nepřesvědčivé. Podle tohoto rozhodnutí: „Jestliže spolujezdec nejen akceptoval nabídku opilého řidiče, aby s ním jel, ale také sám určil trasu jízdy, jde o psychickou pomoc formou utvrzování pachatele v rozhodnutí spáchat trestný čin podle § 10 odst. 1 písm. c) k § 201 tr. zákona. Pouhá společná jízda s takovým řidičem trestná není“. Ačkoli bylo toto rozhodnutí publikováno třetí rok po účinnosti novely trestního zákona, která zavedla trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 tr. zákona, podle mého názoru není po právní stránce správné. Skutková podstata trestného činu podle § 201 tr. zákona totiž předpokládá nejen tu skutečnost, že pachatel řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, ale též splnění jedné ze tří podmínek uvedených pod písmeny a), b) a d). Pomocník pachatele by tedy musel také o jejich splnění vědět, aby byl jako účastník trestného činu odpovědný.

Forma účastenství ve smyslu § 10 odst. 1 tr. zákona k trestnému činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 tr. zákona nebyla v dozorové činnosti Městského státního zastupitelství v Brně v posledních letech zaznamenána.

Požítí alkoholických nápojů či jiné návykové látky řidičem motorového vozidla zvyšuje významně riziko dopravní nehody. Navíc při takových dopravních nehodách dochází častěji k závažnějším důsledkům než u řidičů neovlivněných návykovou látkou. Česká právní úprava vychází z principu absolutní nepřipustnosti požívání alkoholu nebo jiných omamných látek v souvislosti s řízením motorového vozidla.

Přes uplatňování „nulové tolerance“ a přes poměrně rozsáhlou preventivní kampaň zaměřenou proti požívání alkoholu a drog před nebo při řízení, jsou následky takového počínání řidičů stále závažné. V roce 2005 došlo k 8 192 dopravním nehodám, které byly zaviněny osobami nacházejícími se pod vlivem návykové látky, což představuje téměř 5% z celkového počtu nehod. Při těchto nehodách zahynulo 59 osob a 3 493 osob bylo zraněno.

#### **4, Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1, 2 trestního zákona –účinnost od 1.7.2006**

Ustanovení § 201 tr. zákona s účinností od 1.7.2006 bude znít:

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

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

*a) byl-li za čin uvedený v odstavci 1 v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn,*

*b) byl-li za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen,*

*c) způsobí-li takovým činem havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,*

*d) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek.*

Tato nová trestně právní úprava jednání pachatelů, kteří pod vlivem návykové látky vykonávají specifickou činnost, zavedená novelou trestního zákona zákonem č. 411/2005 Sb. přináší ve vztahu k dosud platné právní úpravě tyto **tři hlavní změny**:

1) Nejedná se již o úmyslný trestný čin, ale o trestný čin, který lze spáchat jak ve formě úmyslu ve smyslu § 4 tr. zákona, tak i ve formě nedbalostní ve smyslu § 5 tr. zákona. Toto pojetí odpovídá charakteru trestného činu zanedbání povinné výživy podle § 213 tr. zákona a mělo by přinést zjednodušení při dokazování subjektivní stránky jednání pachatele.

2) Úprava se vrací k principu původního postihu za trestný čin opilství podle § 201 tr. zákona ve znění platném do roku 1990, neboť k naplnění skutkové podstaty předmětného trestného činu podle § 201 odst. 1 tr. zákona od 1.7.2006 stačí opět již pouhé řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost a to bez splnění jakýchkoliv dalších zákonných podmínek.

3) Dochází zde k citelnému zpřísnění postihu pachatelů uvedeného jednání oproti dosud platné úpravě trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 a) až d) tr. zákona. V současné době je za jednání uvedené v této skutkové podstatě možno uložit trest odnětí svobody až na 1 rok nebo peněžitý trest nebo trest zákaz činnosti. Od 1.7.2006 bude možno v podstatě za totožné jednání kvalifikované již podle § 201 odst. 1, 2 písm. a) až d) tr. zákona uložit trest odnětí svobody na 6 měsíců až 3 léta nebo trest zákaz činnosti.

Uvedené **zpřísnění postihu** je výrazem snahy společnosti jednak o zvýšení bezpečnosti silničního provozu, neboť stále jednou z častých příčin vážných dopravních nehod je ovlivnění řidiče návykovou látkou a dále i snaha o přísnější postih vůči pachatelům, kteří opakovaně řídí motorové vozidlo po požití návykové látky. V roce 2005 bylo např. při kontrolách u řidičů motorových vozidel zjištěno požití alkoholických nápojů v 15 077 případech.<sup>26)</sup>

Z tohoto pohledu je zarážející, jaký postoj k nové právní úpravě zaujal Autoklub České republiky, jehož posláním je „hájit zájmy motoristické veřejnosti“.<sup>27)</sup> Tento se totiž prostřednictvím Václava Špičky v denním tisku vyjádřil, že považuje opatření vůči alkoholu za volantem, jež začnou být účinná od 1.7.2006, za příliš tvrdá.

---

26) Vyhodnocení plnění Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v roce 2005: [www.mvcr.cz/dokument/2006/rap05.pdf](http://www.mvcr.cz/dokument/2006/rap05.pdf)

27) [www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoklub/poslani/poslani.htm&asoc=1](http://www.autoklub.cz/show.php?page=acr/autoklub/poslani/poslani.htm&asoc=1)

„Autoklub vždy zastával názor, že řízení pod vlivem alkoholu je nebezpečné, ovšem s takovou tvrdostí nesouhlasíme. Ve většině evropských zemí Evropy je limit 0,5 promile“.<sup>28)</sup>

Uvedenou novou právní úpravu lze i přes tento názor v každém případě hodnotit kladně, neboť by se měla stát skutečností pozitivně ovlivňující dopravní nehodovost na našich silnicích.

I tato nová právní úprava však s sebou přináší již od počátku své působnosti značné **aplikační problémy** obdobné jako již shora poukazované problémy u nového trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d tr. zákona účinného od 1.7.2006.

Také v tomto případě vinou nedostatečně důsledného legislativního procesu došlo k faktickému zdvojení postihu pachatele, který řídí motorové vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost. Na toto jednání se plně vztahuje jak skutková podstata trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 odst. 1 tr. zákona ve znění účinném od 1.7.2006, tak i skutková podstata přestupku na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi podle § 30 odst. 1 písm. ch) přestupkového zákona, přičemž současnou právní úpravou není stanovena mez rozlišující trestný čin od přestupku. Obě tyto skutkové podstaty přitom vyžadují jak stav vylučující způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky, tak i výkon zaměstnání či jiné činnosti při níž by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo poškodit majetek.

Navíc i zde dochází k paradoxní situaci, kdy výsledek trestního stíhání pro pachatele trestného činu bude zpravidla příznivější než výsledek přestupkového řízení, kde od 1.7.2006 je nutno ve smyslu ustanovení § 30 odst. 2 přestupkového zákona uložit pachateli uvedeného přestupku pokutu od 25 000,-Kč do 50 000,- Kč a zákaz činnosti od jednoho do dvou let.

Jan Kněžínek ve svém výše citovaném článku dospěl k názoru, že nová platná právní úprava citovaného přestupku bude tzv. mrtvým ustanovením.

---

28) Novotný, Jiří. Autoklub: tvrdost k alkoholu je přehnaná. Právo, ročník 16, 2006, číslo 53 (6.3.2006), str. 5.

I když zde srovnává pouze znění § 201 novelizovaného tr. zákona s § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění účinném od 1.7.2006 ( opomíjí i nadále platné ustanovení § 30 odst. 1 písm. ch) zákona o přestupcích), „s ohledem na subsidiární povahu přestupků vůči trestným činům jež je vyjádřena v negativní části legální definice pojmu přestupek podle § 2 odst. 1 zákona o přestupcích je nově schválený § 22 odst. 1 písm. c) ve vztahu k řidičům motorových vozidel a tramvají mrtvým ustanovením“. <sup>29)</sup>

Rovněž z hlediska formální stránky je **podstatným negativním jevem** to, že opětovně došlo ke změně tr. zákona pouze v rámci zákona provádějícího podstatné změny zcela jiné právní normy, což je výrazem nekoncepčnosti dané úpravy a může s sebou přinášet různé problémy. I po datu 1.7.2006 tedy nadále bude platit původní trestní zákon č. 140/1961 Sb., který však již byl celkem 57x novelizován. Tento stav považuji zejména z hlediska přehlednosti právní úpravy a vztahu k občanům za naprosto neúnosný.

---

29) Kněžínek, Jan. Trestněprávní souvislosti zákona č. 411/2005 Sb. Právní zpravodaj, ročník VI, 2005, číslo 12, str. 13.

## 5, Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 trestního zákona

Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona vykazuje z úmyslných trestných činů v silniční dopravě nejvyšší stupeň společenské nebezpečnosti jednání pachatele, přičemž se zajištění řádného postihu pachatelů předmětného jednání stává velmi aktuálním. V roce 2005 bylo evidováno Policií ČR celkem 17 111 dopravních nehod, kdy viník nehody z místa ujel, což představuje téměř 10% všech dopravních nehod. Při těchto dopravních nehodách bylo usmrceno 37 osob a dalších 976 osob bylo zraněno.

Jako samostatný trestný čin se trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona vyskytuje zcela ojediněle, častěji se objevuje v souběhu s jiným trestným činem z oblasti dopravy a to jak s úmyslným tak i s nedbalostním trestným činem. Motivem jednání řidiče v těchto případech je snaha vyhnout se postihu v souvislosti s jiným nezákonným jednáním v dopravě. Tímto jednáním bývá zpravidla řízení motorového vozidla v podnapilém stavu nebo řízení vozidla osobou bez řidičského oprávnění, respektive osobou vykonávající zákaz činnosti řízení motorových vozidel. Méně častějším motivem jednání pachatele je snaha vyhnout se odpovědnosti za zavinění vážné dopravní nehody.

Skutková podstata trestného činu neposkytnutí pomoci se nachází ve zvláštní části trestního zákona v hlavě páté, která upravuje trestné činy hrubě narušující občanské soužití.

Ustanovení § 208 tr. zákona zní:

*Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.*

**Objektem tohoto trestného činu** je tedy zájem společnosti na ochraně života a zdraví lidí. Neposkytnutí pomoci člověku, který utrpěl újmu na zdraví při dopravní nehodě, je v rozporu se základními principy občanského soužití a humanity. Nicméně v obecné rovině je objektem uvedeného trestného činu

rovněž i zájem společnosti na bezpečnosti a bezproblémovém chodu silniční dopravy.

Znaky skutkové podstaty tohoto ustanovení může naplnit pouze řidič dopravního prostředku, který měl na konkrétní nehodě účast. **Problematika účasti řidiče na dopravní nehodě** byla řešena již v roce 1969 (v R 37/1969) se závěrem, že: „účast na dopravní nehodě má nejen řidič, který danou nehodu zavínil, ale také všichni řidiči, kteří k nehodovému ději objektivně přispěli. Trestní odpovědnost podle § 208 tr. zákona však nemá řidič, který byl pouze přítomen na místě nehody“.

Z dikce ustanovení § 208 tr. zákona tedy vyplývá, že pachatelem uvedeného trestného činu může být pouze řidič dopravního prostředku. Jiné osoby nacházející se na místě havárie (např. spolujezdcí, svědkové, náhodné osoby apod.) se uvedeného trestného činu dopustit nemohou. U těchto osob by přicházela v úvahu pouze možnost trestního postihu za trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 207 tr. zákona, avšak pouze v případě, kdy by dopravní nehoda měla závažnější následky, neboť u uvedené skutkové podstaty je vyžadováno, aby poškozená osoba byla v nebezpečí smrti nebo jevila známky vážné poruchy zdraví. Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 207 tr. zákona je vůči trestnému činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona ustanovením obecným. Případný souběh uvedených dvou trestných činů je tedy vyloučen.

Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona je trestným činem úmyslným. **Úmysl** se musí vztahovat na všechny znaky objektivní stránky trestného činu, tedy i na to, že někdo utrpěl újmu na zdraví při dopravní nehodě. Forma úmyslu není v tomto případě podstatná, což dokládá i právní věta z rozhodnutí R 36/1984: „Trestný čin podle § 208 tr. zákona je trestným činem úmyslným, přičemž postačí i eventuální úmysl“.

Při rozhodování soudů o trestnosti jednání pachatele, který ujede od dopravní nehody, aniž by poskytl pomoc zraněné osobě, se vyskytly **názorové rozdíly**. Např. Městský soud v Praze v již zmíněném rozhodnutí č. 37/1969 uvedl, že: „není-li poskytnutí takové pomoci řidičem potřebné,



např. proto, že pomoc je zajištěna kvalifikovanými osobami, nedopouští se řidič trestného činu podle § 208 ani když z místa dopravní nehody odjede, aniž by sám pomoc poškozené osobě poskytl“. Naproti tomu Nejvyšší soud ČSSR již o dva roky dříve vydal rozhodnutí č. 4 Tz 49/67, ve kterém se přiklonil k názoru, že: „pro spáchání tohoto trestného činu není rozhodné, jaké důsledky mělo nesplnění této povinnosti pro postiženou osobu (příčemž tyto mají význam pro stupeň nebezpečnosti činu pro společnost), ani zda pomoc mohl poskytnout někdo jiný“.

Dle mého názoru je řešení Nejvyššího soudu konformnější s účelem úpravy tohoto trestného činu, který v podstatě ukládá i morální povinnost každému řidiči, v případě dopravní nehody, nebýt lhostejný ke spoluobčanům, kteří se dostali do nepříjemné situace v jeho bezprostřední blízkosti.

Další řešenou otázkou v souvislosti s daným ustanovením je problematika ujetí řidiče od dopravní nehody v případě, že ostatní účastníci nehody neutrpěli žádnou újmu na zdraví, nebo naopak byli na místě mrtvi.

V rozhodnutí soudu publikovaném pod číslem R 38/1963 judikoval soud následující: „O dokonáný trestný čin nejde, jestliže poškozený nebyl vůbec poraněn nebo byl-li okamžitě mrtev. Jestliže však řidič dopravního prostředku úmyslně ujel, aniž se přesvědčil, v jakém stavu se poškozený nachází, dopustí se zpravidla pokusu trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona ve smyslu § 8 odst. 1 tr. zákona“.

Ačkoli i v nejaktuálnějším vydání komentáře k trestnímu zákonu <sup>30)</sup> je stále citováno toto rozhodnutí Krajského soudu v Praze z roku 1962, jeví se jeho komplexní aplikace jako kontraproduktivní. Podle uvedeného rozhodnutí „o dokonáný trestný čin nejde, jestliže poškozený nebyl vůbec poraněn nebo byl-li okamžitě mrtev“.

---

30) Šámal, Pavel; Půry, František; Rizman, Stanislav. Trestní zákon: komentář II. díl. šesté vydání. Praha: C.H.Beck, 2004, str. 1241.

V případě okamžitého úmrtí poškozeného při dopravní nehodě není pochyb, že neukázněný řidič neprodleným ujetím z místa dopravní nehody naplní skutkovou podstatu pokusu trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 8 odst. 1 k § 208 tr. zákona.

Nemohu však souhlasit s uvedenou právní kvalifikací jednání tohoto řidiče v případě, kdy poškozený nebyl vůbec poraněn. V tom případě chybí dle mého názoru k naplnění skutkové podstaty trestného činu neposkytnutí pomoci způsobilý objekt.

Pro správnou aplikaci skutkové podstaty trestného činu podle § 208 tr. zákona je nezbytné vyložit si i následující pojmy:

- „**Újmou na zdraví**“ se v daném ustanovení rozumí takové zranění člověka, které vyžaduje poskytnutí pomoci. Nesmí být tedy jen zcela nepatrného rozsahu a přechodného rázu (jako např. nepatrné oděrky), avšak nemusí dosahovat intenzity těžké újmy na zdraví ve smyslu ustanovení § 89 odst. 7 tr. zákona ani ublížení na zdraví.

- Řidič je povinen poskytnout „**potřebnou pomoc**“. Touto povinností je třeba rozumět takovou pomoc, která je nezbytná k odvrácení nebo snížení nebezpečí smrti nebo další újmy na zdraví zraněné osoby. Splnění poskytnutí potřebné pomoci vždy záleží na okolnostech případu, v některých případech může postačit i přivolání sanitního vozu nebo policisty.

Řidiči v mnohých případech na svoji obhajobu uvádějí, že jejich pomoc by pro odbornou nekvalifikovanost nemusela být pro zraněného přínosem. Ale zákonem požadovaná potřebná pomoc nespočívá nutně pouze v aplikaci medicínských dovedností a znalostí. Svoji povinnost může dotýčný splnit jakýmkoliv jednáním směřujícím k ochraně života nebo zdraví poškozené osoby.

- Povinnost poskytnout pomoc nemá ten, kdo by jejím splněním **vystavoval sebe nebo jiného v „nebezpečí“**. Povaha a intenzita nebezpečí není v zákoně specifikována, a proto je třeba vždy hodnotit konkrétní okolnosti posuzovaného případu. Obecně nemá povinnost poskytnout pomoc ten, kdo by sám sebe vystavil v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví,

případně, s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem případu, i ublížení na zdraví.

Nebezpečí v uvedeném smyslu však nezbavuje povinnosti poskytnout potřebnou pomoc jiným způsobem, pokud však ani z tohoto jiného způsobu nehrozí nebezpečí popsaného charakteru a pokud je tato jiná pomoc v možnostech povinné osoby.

O snaze neukázněných řidičů vyhnout se zákonné odpovědnosti svědčí i následující poznámky uvedené v komentáři trestního zákona:

„Nebezpečím ve smyslu § 208 tr. zákona není nebezpečí případného trestního stíhání řidiče dopravního prostředku, který zavinil dopravní nehodu“.

„Povinen poskytnout potřebnou pomoc je např. řidič motorového vozidla, i když si přitom poškodí nebo znečistí zařízení automobilu“.<sup>31)</sup>

Jak již bylo v úvodu poznamenáno, skutkovou podstatu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona je možno spáchat v **souběhu** s dalšími trestnými činy v silniční dopravě. V praxi se jedná zejména o souběh s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 tr. zákona a s trestným činem ublížení na zdraví podle § 223, respektive 224 tr. zákona, přičemž se jedná o vícečinný souběh.

V souladu s tímto závěrem je i R 3/1984, které uvádí: „Je-li pachatel stíhán obžalobou proto, že jako řidič motorového vozidla při dopravní nehodě způsobil jinému z nedbalosti újmu na zdraví a potom této osobě neposkytl potřebnou pomoc, jde o dva samostatné skutky. O každém z nich je nutno rozhodnout samostatným výrokem“.

► V souladu s tímto rozhodnutím vydal Městský soud v Brně dne 22.11.2004 pod sp. zn. 9 T 215/2004 trestní příkaz, kterým byl obžalovaný D.Č. uznán vinným:

1. trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zákona, kterého se dopustil tím, že dne 9.5.2004 ve 23,35 hod v Brně jako řidič osobního automobilu Fiat Tipo při jízdě po vozovce ulice Nádražní v prostoru

---

31) tamtéž, str. 1240, 1237.

křižovatky s ulicí Masarykovou v důsledku nevěnování se plně řízení vozidla srazil z jeho levé strany mimo vyznačený přechod pro chodce pohybujícího se chodce M.B., který při tom utrpěl mj. těžké komočně kontuzní poškození mozku s poruchou vědomí a s následným postižením pravostranných končetin, což je hodnoceno jako zranění těžké,

2. trestným činem neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona, kterého se dopustil tím, že dne 9.5.2004 po 23,35 hod v Brně jako řidič osobního automobilu Fiat Tipo při jízdě po vozovce ulice Nádražní poté, co za shora uvedených okolností mimo vyznačený přechod pro chodce srazil chodce M.B., nezastavil na místě dopravní nehody a z místa odjel, aniž by se snažil poškozenému ležícímu na vozovce jakýmkoli způsobem pomoci.

Příčina ani motiv jednání obžalovaného po dopravní nehodě nebyly zjištěny, neboť využil svého zákonného oprávnění a jako obviněný odmítnul k věci vypovídat.

Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona patří do skupiny čtyř trestných činů v dopravě, u nichž **přichází v úvahu aplikace** soukromoprávního principu ve smyslu ustanovení **§ 163 tr. řádu**. Tento soukromoprávní princip vyžaduje v případě taxativně vyjmenované skupiny poškozených jejich výslovný souhlas s trestním stíháním pachatele předmětného trestného činu.

K situaci, kdy by řidič motorového vozidla neposkytl po dopravní nehodě pomoc osobě, která by patřila do okruhu jeho rodinných příslušníků či do okruhu jiných blízkých osob, by mohlo dojít pouze teoreticky. Proto k aplikaci daného ustanovení v souvislosti s tímto trestným činem dochází velmi zřídka a já osobně jsem se s tímto dosud neseťkala.

Uvedené ustanovení je však často aplikováno u nedbalostních trestných činů a proto se jím budu podrobněji zabývat až v části věnované trestnému činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona.

## **6, Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 trestního zákona**

Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona bývá v některých případech uváděn rovněž mezi trestnými činy vyskytujícími se v silniční dopravě. Důvodem tohoto začlenění je návaznost na dnes již neexistující skutkovou podstatu trestného činu neoprávněné užívání cizího motorového vozidla podle § 209a tr. zákona. Tento trestný čin byl zařazen do zvláštní části trestního zákona jeho novelou, zákonem č. 148/1969 Sb. Novelou trestního zákona, zákonem č. 175/1990 Sb., s účinností od 1.7.1990 byla tato samostatná skutková podstata zrušena. Jednání pachatelů neoprávněně užívajících po přechodnou dobu motorové vozidlo bylo po uvedené novele kvalifikováno jako trestný čin neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona.

Při aplikaci tohoto ustanovení však vznikly v některých případech komplikace. Aby jednání pachatele mohlo být posuzováno podle § 249 tr. zákona, musel přechodně užívat věc, tedy motorové vozidlo, nikoli malé hodnoty. Pachatelé v mnohých případech užívali motorová vozidla (mopedy, malé motocykly, eventuálně i staré opotřebované automobily), jejichž hodnota však nedosahovala pojmu „nikoli malé hodnoty“ ve smyslu § 249 tr. zákona. Jednání těchto pachatelů nemohlo být tedy kvalifikováno jako trestný čin, přičemž i jejich postih v rámci přestupkového řízení byl s ohledem na původní znění zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích v podstatě vyloučen.

Proto novelou trestního zákona, zákonem č. 290/1993 s účinností od 1.1.1994 bylo ve skutkové větě trestného činu neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona výslovně uvedeno i motorové vozidlo jako objekt možného neoprávněného užívání.

Skutková podstata trestného činu neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona je zařazena ve zvláštní části trestního zákona v hlavě deváté, nazvané Trestné činy proti majetku.

Ustanovení § 249 tr. zákona zní:

*(1) Kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu jich přechodně užívat, nebo kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takových věcí, které mu byly svěřeny, přechodně užívá, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*

*(2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 značnou škodu nebo jiný zvlášť závažný následek.*

Zařazení této skutkové podstaty mezi trestné činy v silniční dopravě je dáno i vyšším stupněm společenské nebezpečnosti jednání pachatelů. Jednáním uvedených pachatelů je totiž porušován nejen zájem společnosti na ochraně majetku, ale též zájem na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tento zvýšený stupeň společenské nebezpečnosti takového neoprávněného užívání cizího motorového vozidla je dán reálným **vysokým nebezpečím vzniku dopravní nehody**. Ve většině případů se jedná o nahodilá svezení z nejrůznějších důvodů (protože pachatel ujel vlak, z touhy řídit automobil či motocykl, ve snaze blýsknout se před partou apod.).

Pachatelé tohoto trestného činu bývají zpravidla mladí lidé, bez dostatečné zkušenosti s řízením a často i bez řidičského oprávnění, mnohdy jej navíc páchají v opilosti. Logicky proto většina takových jízd končí dopravní nehodou. Nebezpečí dopravní nehody je vysoké a přispívá k tomu i neznalost řízení určitého typu motorového vozidla, na které pachatel není zvyklý a v neposlední řadě i strach z odhalení a prozrazení jeho trestné činnosti.

► Například pravomocným trestním příkazem Městského soudu v Brně 9 T 12/2004 ze dne 17.1.2004 byl obžalovaný T.B. uznán vinným trestným činem neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 odst. 1 tr. zákona a trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona. Těchto trestných činů se dopustil v jednočinném souběhu tím, že dne 25.7.2003 kolem 7,45 hod v Brně poté, co na pracovišti Metrostavu Praha na náměstí Svobody vzal

v buňce mistrů klíče od vozidla VW Transporter, jehož vlastníkem je společnost Leasing Plan Praha a uživatelem firma Metrostav Praha, s tímto vozidlem odjel bez svolení oprávněné osoby, přičemž po ujetí asi 2 km při jízdě po ulici Poděbradově na křižovatce s ulicí Reissigovou nerespektoval dopravní značku „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a vjel do křižovatky, kde se střetl s osobním vozidlem Škoda Fabia řízeným po hlavní silnici řidičem A.V., který utrpěl pohmoždění hlavy a dále spolujezdec obžalovaného D.B. utrpěl těžké zranění spočívající v luxaci levého ramene s dobou léčení nejméně osm týdnů.

Z obecného hlediska je však trestný čin podle § 249 tr. zákona úmyslným trestným činem ryze majetkového charakteru, protože objektem je především ochrana vlastnického práva.

Tomuto pojetí plně odpovídá i rozhodnutí R 9/1995, které uvádí že: „K dosažení účelu trestu u pachatele trestného činu neoprávněného užívání cizí věci spáchaného řízením motorového vozidla není nutné vždy uložit podle § 49 trest zákazů činnosti záležející v řízení motorových vozidel. Nebezpečnost této trestné činnosti ani samotná nebezpečnost jejího pachatele totiž nevyplývá z řízení motorového vozidla, ale ze skutečnosti, že touto činností byla neoprávněně užívána cizí věc“.

Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci postihuje případy, při nichž úmysl pachatele nesměřuje k trvalé dispozici s věcí, tj. k jejímu přisvojení (jak je tomu např. u trestných činů krádeže podle § 247 tr. zákona či zpronevěry podle § 248 tr. zákona), nýbrž jen k **přechodnému užívání věci**. Pachateli zde nejde o podstatu věci, ale jen o užitek plynoucí z jejího užívání. Nejčastějším případem tzv. krádeže užitku je v praxi zmocnění se cizího motorového vozidla s úmyslem svézt se a pak jej opustit. Přechodně věc užívat znamená disponovat s ní dočasně a po relativně krátkou dobu. Jinak by nešlo o užívání přechodné, ale trvalejšího charakteru, které je příznačné pro užívání věci vlastníkem nebo oprávněným držitelem. Užívání věci po delší dobu by tedy bylo nutno považovat již za přisvojení ve smyslu výše zmíněných trestných činů krádeže nebo zpronevěry.

K dané problematice se vyjadřuje i R 17/1974: „Ustanovení § 249 tr. zákona předpokládá, že pachatel má úmysl užívat cizí motorové vozidlo jen přechodně, tj. disponovat s ním jen relativně krátkou dobu, aniž by tím vyčerpal jeho podstatu nebo je podstatně opotřeboval. V úmyslu pachatele cizí motorové vozidlo přechodně užívat musí být tedy zahrnut i záměr vrátit je po přechodném užití osobě, které bylo odňato, anebo této osobě umožnit, aby obnovila své dispoziční právo s motorovým vozidlem, jehož výkon jí byl přechodně trestným činem pachatele znemožněn. Jestliže se pachatel zmocnil cizího motorového vozidla v úmyslu užívat je delší dobu nebo sice po kratší dobu, avšak za cenu jeho podstatnějšího opotřebení, nejde o trestný čin neoprávněného užívání cizí věci, nýbrž o trestný čin krádeže podle § 247 tr. zákona“.

Předmětem útoku je cizí motorové vozidlo jakékoli hodnoty. **Motorovým vozidlem** se rozumí *nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus*. (v souladu s ustanovením § 2 písm. g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů). Jsou to i tzv. zvláštní motorová vozidla, kterými jsou např. zemědělský a lesnický traktor, pojízdný pracovní ruční vozík, multikára apod.

**Objektivní stránka** trestného činu neoprávněného užívání cizí věci se může vyskytovat ve dvou formách:

- a) pachatel se cizího motorového vozidla zmocní v úmyslu ho přechodně užívat, čímž se dopouští **tzv. krádeže užitku** nebo
- b) pachatel neoprávněně přechodně užívá takového motorového vozidla, které mu bylo svěřeno, a způsobí tím škodu nikoli malou na cizím majetku, čímž se dopouští **tzv. zpronevěry užitku**.

V obou vytyčených případech jde o přechodné užívání motorového vozidla. Rozdíl je dán formou jednání, které užívání motorového vozidla předchází. V prvním případě je zákonným předpokladem zmocnění se cizího motorového vozidla, ve druhém případě užívání cizího motorového vozidla nad rámec pokynů majitele vozidla.



Pachatelem trestného činu neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona ve formě tzv. krádeže užitku může být každý, naproti tomu formou tzv. zpronevěry užitku může spáchat daný trestný čin pouze ten, komu bylo motorové vozidlo svěřeno.

Obě formy jednání předpokládají z hlediska subjektivní stránky **úmysl pachatele**. Úmysl musí zahrnovat přechodné užívání věci včetně záměru vrátit věc tomu, komu byla odňata, anebo alespoň umožnit, aby se obnovilo jeho dispoziční právo. U druhé formy jednání se musí úmysl vztahovat i na způsobení škody nikoli malé, protože jde o formální znak základní skutkové podstaty tohoto trestného činu. Proto sem nelze zpravidla zahrnout škodu vzniklou při havárii svěřeného vozidla, neboť k ní se obvykle vztahuje zavinění z nedbalosti.

Tento závěr potvrdilo i usnesení Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 26.1.1998 sp. zn. 3 To 999/97 publikované jako R 27/1999, které uvádí: „Úmysl pachatele trestného činu neoprávněného užívání cizí věci podle § 249 odst. 1 alinea 2 TrZ se musí vztahovat i na způsobení škody nikoli malé, neboť jde o formální znak základní skutkové podstaty tohoto trestného činu. O tuto formu zavinění zpravidla nepůjde, pokud škoda při neoprávněném užívání cizího motorového vozidla byla způsobena dopravní nehodou“.

Citované rozhodnutí bylo pro praxi orgánů činných v trestním řízení velmi podstatné a sjednotilo do té doby odchylné právní názory. Např. i v publikaci Trestní právo hmotné zvláštní část, II. vydání z roku 1996 <sup>32)</sup> je jako příklad pro právní kvalifikaci tohoto trestného činu u jednání pachatele, který přechodně neoprávněně užívá svěřené motorové vozidlo a tímto užíváním způsobí škodu nikoli malou uvedeno: „havaruje se svěřeným vozidlem při černé jízdě a způsobí na něm škodu“.

---

32) Kuchta, Josef. Trestní právo hmotné – zvláštní část. druhé vydání. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 1996, str. 113.

V případě aplikace kvalifikované skutkové podstaty trestného činu neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona nebyly zaznamenány případné komplikace.

Údaje uváděné v nejaktuálnějším komentáři k trestnímu zákonu <sup>33)</sup> ve vztahu k formě zavinění u právní kvalifikace odstavce 2. § 249 tr. zákona konkrétně aplikují ustanovení § 6 písm. a) tr. zákona, které obecně určuje druh zavinění okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby. Je zde totiž uvedeno: „Značnou škodou se rozumí škoda ve výši nejméně 500.000,- Kč. Z hlediska zavinění postačí nedbalost“. Podobně i u pojmu „zvlášť závažný následek“ je uvedeno, že: „i ve vztahu k tomuto následku postačí nedbalost“ .

Jednání pachatele dopouštějícího se trestného činu neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona mnohdy hraničí s jednáním pachatele dopouštějícího se trestného činu krádeže podle § 247 tr. zákona. Právní rozlišení těchto dvou jednání je obsaženo v rozhodnutí R 45/1994 a to tak že: „Jednání pachatele, který se zmocní cizího motorového vozidla, lze posoudit jako trestný čin krádeže podle § 247 odst. 1 a nikoliv jako trestný čin neoprávněného užívání cizí věci podle § 249 odst. 1 jen když je prokázáno, že tak činil s úmyslem trvale vozidlo užívat nebo jinak s ním naložit způsobem, který by vyloučil obnovení dispozičního práva poškozeného“.

Z hlediska trestných činů v dopravě jsou významná ještě rozhodnutí, která umožňují existenci **souběhu** trestného činu neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona a trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 tr. zákona, respektive jednočinného souběhu s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 tr. zákona.

Trestný čin neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona ve vztahu k užívání motorového vozidla se v současné době vyskytuje v méně případech než tomu bylo v uplynulých letech.

---

33) Šámal, Pavel; Púry, František; Rizman, Stanislav. Trestní zákon: komentář II. díl. šesté vydání. Praha: C.H.Beck, 2004, str. 1459.

Tento stav ovlivňuje vyšší stupeň motorizace naší společnosti, což způsobilo i větší dostupnost motorových vozidel pro případné zájemce.

Rovněž se na něm významně podílí i **aplikace ustanovení § 163 tr. řádu** a to zejména v případech mladistvých pachatelů, kteří se zmocnili cizího motorového vozidla patřícího některému z rodinných příslušníků.

### III. NEDBALOSTNÍ TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

#### 1, Trestný čin obecné ohrožení podle § 180 trestního zákona

Tento trestný čin patří k nejnebezpečnějším nedbalostním trestným činům vyskytujícím se v dopravě, nicméně v praxi k němu nedochází často.

Ustanovení § 180 tr. zákona se nachází ve zvláštní části trestního zákona v hlavě čtvrté, která obsahuje trestné činy obecně nebezpečné.

Jeho skutková podstata zní:

*(1) Kdo z nedbalosti způsobí nebo zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.*

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

*a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví nebo smrt,*

*b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, nebo*

*c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.*

*(3) Odnětím svobody na jeden rok až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b)*

*a) škodu velkého rozsahu, nebo*

*b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt.*

*(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob.*

**Objektem trestného činu obecné ohrožení podle § 180 tr. zákona je ochrana života a zdraví lidí a bezpečnost majetku. Jedná se o ohrožovací trestný čin, k jehož dokonání se nevyžaduje vznik poruchy. Postačuje, pokud je chráněný zájem pouze ohrožen. Základním pojmem, jehož znaky musí být**

naplněny, aby mohly orgány činné v trestním řízení kvalifikovat konkrétní jednání pachatele jako trestný čin podle § 180 tr. zákona, je obecné nebezpečí.

**Obecné nebezpečí** je definováno v ustanovení § 179 tr. zákona. Je jím takové jednání pachatele, kterým *vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že způsobí požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání.*

Nebezpečí v zákoně uvedené povahy a intenzity musí **hrozit bezprostředně**, tzn. výrazně se přibližovat k poruše. Tento závěr konkretizuje rozhodnutí R 12/1988, které uvádí že: „Pro stav obecného nebezpečí ve smyslu § 179 a 180 TrZ je typické nejen přiblížení se k poruše, tj. bezprostřední, konkrétní hrozba jejího vzniku, ale také určitá živelnost a neovladatelnost průběhu vyvolané události, kdy vznik poruchy na zákonem chráněném zájmu není závislý jen na jednání pachatele, ale především na nahodilých okolnostech“.

Z uvedeného vyplývá, že nestačí pokud jednáním pachatele byla vytvořena jen taková situace, v níž obecně nebezpečný následek může sice vzniknout, avšak jen po splnění dalších podmínek, jejichž naplnění je ještě v moci pachatele nebo jiných osob. Pokud dojde k poruše na chráněném objektu, je to důvodem k přísnější kvalifikaci.

Za obecné nebezpečí je považováno takové jednání pachatele, které svou povahou, rozsahem a intenzitou znamená nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob nebo nebezpečí škody velkého rozsahu.

**Objektivní stránka** trestného činu obecné ohrožení je tedy dána tím, že pachatel: a) obecné nebezpečí způsobí,

b) obecné nebezpečí zvýší nebo

c) ztíží odvrácení nebo zmírnění obecného nebezpečí.

Pro oblast silniční dopravy přichází v úvahu prakticky pouze jednání pachatele spočívající ve způsobení obecného nebezpečí.

V oblasti silniční dopravy se jedná o nejzávažnější dopravní nehody, kterých se zpravidla účastní prostředek hromadné dopravy osob, případně nákladní automobil přepravující nebezpečný náklad. Teoreticky se může jednat i o vážnou dopravní nehodu nákladního automobilu přepravujícího náklad vysoké hodnoty.

Základním předpokladem pro aplikaci ustanovení § 180 tr. zákona je tedy vznik konkrétního ohrožení života či zdraví lidí nebo reálné nebezpečí vzniku škody velkého rozsahu. **Vydáním lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví** ve smyslu znaku trestného činu podle § 180 tr. zákona se ve smyslu R 39/1982 rozumí takové ohrožení nejméně sedmi osob. Zpravidla půjde o větší počet lidí (nejméně sedm) individuálně neurčených, není však vyloučeno, aby tyto osoby byly individualizovány. Pro vyvolání stavu obecného ohrožení tedy nestačí vznik nebezpečí jakékoli újmy na zdraví, ale musí jít přinejmenším o nebezpečí těžké újmy na zdraví.

**Výše škody velkého rozsahu** je pak konkrétně trestním zákonem určena v § 89 odst. 11 a to jako škoda dosahující částky nejméně 5.000.000,- Kč. I přes podstatný nárůst cen motorových vozidel pouze u velmi malého počtu dopravních nehod hrozí reálný vznik škody přesahující tuto shora uvedenou částku. Proto se s trestným činem obecného ohrožení v tzv. formě majetkového ohrožení setkáváme velmi omezeně.

Podstatně častěji se lze setkat s tímto trestným činem v tzv. formě ohrožení života a zdraví lidí a to i v podmínkách městské dopravy.

► Tak např. trestním příkazem Městského soudu v Brně ze dne 22.12.2004 sp. zn. 4 T 218/2004 byl obžalovaný M.K. uznán vinným trestným činem obecné ohrožení podle § 180 odst. 1, odst. 2 písm. b), c) tr. zákona. Tohoto trestného činu se dopustil tím, že dne 19.7.2004 v 8,20 hod v Brně jako řidič tramvaje KT8 Dopravního podniku města Brna při jízdě s cestujícími na pravidelné lince číslo 8 na samostatném drážním tělese mezi zastávkami „Krematorium“ a „Běloruská“ v důsledku hrubé nepozornosti bez předchozího snížení rychlosti jízdy prudce narazil do zadní části tramvaje K2P jedoucí s cestujícími na pravidelné lince číslo 5, jejíž řidič

zastavil z provozních důvodů mimo zastávku, přičemž v obou tramvajích došlo k hromadnému pádu cestujících, kdy cestující B.O., E.J. a M.H. utrpěli poranění a poškozením obou tramvajových vozů vznikla Dopravnímu podniku města Brna škoda ve výši 800 000,- Kč. Přesto, že při uvedené dopravní nehodě došlo k poranění pouze tří cestujících, přičemž ani jedno zranění nebylo hodnoceno jako těžká újma na zdraví ve smyslu ustanovení § 89 odst. 7 tr. zákona, soudce plně akceptoval stanovisko státní zástupkyně uvedené v podané obžalobě, že s ohledem na intenzitu nárazu a projevy nárazu v obou tramvajových vozech byl v daném případě jednáním obžalovaného vyvolán stav obecného nebezpečí ve smyslu ustanovení § 179 tr. zákona.

Trestný čin obecné ohrožení podle § 180 odst. 1 tr. zákona patří k **ohrožovacím deliktům**, obdobně jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. a), b) a c) tr. zákona. Rozdíl mezi skutkovými podstatami trestného činu podle § 180 tr. zákona a § 201 písm. c) tr. zákona spočívá v charakteru respektive v intenzitě vzniku konkrétního nebezpečí. Podle R 5/1969: „obecné nebezpečí ve smyslu § 180 odst. 1 tr. zákona není způsobeno již pouhým řízením autobusu obsazeného cestujícími opilým řidičem, nýbrž až tehdy, hrozila-li v důsledku opilosti řidiče bezprostřední havárie nebo došlo-li při takové jízdě skutečně k havárii. V tomto případě bylo způsobeno obecné nebezpečí i tehdy, nebyl-li nikdo z cestujících raněn, nebo nebyla-li způsobena věcná škoda“.

K naplnění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. c) tr. zákona však stačí již „pouhé řízení autobusu obsazeného cestujícími opilým řidičem“ a to bez vyvolání konkrétní nebezpečné situace v silničním provozu.

Z právní konstrukce trestného činu obecné ohrožení podle § 180 tr. zákona vyplývá, že aplikace ustanovení § 180 odst. 1, odst. 2 písm. a), c) nebo písm. b), c) tr. zákona je možné, avšak použití ustanovení § 180 odst. 1, odst. 2 písm. a), b) tr. zákona je prakticky velmi omezené. Budou-li splněny obecné podmínky uvedené v ustanovení § 88 tr. zákona, bude vždy v těchto případech

přicházet v úvahu použití ustanovení § 180 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 3 písm. b) tr. zákona.

K naplnění skutkové podstaty trestného činu obecné ohrožení podle § 180 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 4 tr. zákona je potom vyžadováno aby pachatel porušením důležité povinnosti způsobil těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob. Ve smyslu R 2/1967 se za „více osob“ považují nejméně tři osoby.

Tato uvedená nejprísnější právní kvalifikace se naštěstí vyskytuje jen velice zřídka. Na Městském státním zastupitelství v Brně v letech 2003 a 2004 nebyla zaznamenána.

Ačkoliv se podle ustanovení § 66 tr. zákona i na trestný čin obecné ohrožení podle § 180 tr. zákona vztahuje **dobrodiní účinné lítosti**, ztěžá si lze představit jeho praktické využití v rámci řešení trestných činů v dopravě. Je nemyslitelné, aby pachatel takového trestného činu mohl splnit zákonné předpoklady aplikace § 66 tr. zákona – zamezit nebo napravit škodlivý následek nebo učinit o trestném činu oznámení státnímu zástupci nebo policejnímu orgánu v době, kdy škodlivému následku trestného činu mohlo být ještě zabráněno.



## **2, Trestný čin ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b trestního zákona**

Zhoršující se stav životního prostředí je celosvětovou realitou. Vedle řešení této situace na mezinárodní úrovni je nutností poskytovat ochranu životnímu prostředí i v jednotlivých vnitrostátních úpravách. Česká republika garantuje právo na příznivé životní prostředí na ústavní úrovni v Listině základních práv a svobod. Na ochranu jednotlivých složek životního prostředí byla vydána celá řada speciálních zákonů. Ohrožení a poškození životního prostředí je postihováno také trestním zákonem. Dnešní znění ustanovení § 181a a § 181b o ohrožení a poškození životního prostředí je výsledkem novelizace trestního zákona provedené zákonem č. 134/2002 Sb., s účinností od 1.7.2002.

V této práci se vzhledem ke zvolenému tématu budu nadále věnovat pouze trestnému činu ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b tr. zákona, který předpokládá z hlediska subjektivní stránky nedbalostní jednání pachatele a může se vyskytovat i v souvislosti s některými dopravními nehodami.

Trestný čin ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b tr. zákona je zařazen ve zvláštní části trestního zákona v hlavě čtvrté mezi trestné činy obecně nebezpečné.

Ustanovení tohoto trestného činu zní:

*(1) Kdo z nedbalosti způsobí nebo zvýší poškození životního prostředí (§ 181a) anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na šest měsíců nebo zákazem činnosti nebo peněžitým trestem.*

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

*a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona,*

*b) způsobí-li takovým činem trvalé nebo dlouhodobé poškození životního prostředí, nebo*

*c) způsobí-li takovým činem poškození životního prostředí, k jehož odstranění je třeba vynaložit náklady ve značném rozsahu.*

*(3) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,*

*a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 poškození zvláště chráněného území nebo vodního zdroje, u něhož je stanoveno ochranné pásmo tak, že tím zanikne nebo je značně oslaben důvod pro zvláštní ochranu takového území, nebo*

*b) způsobí-li takovým činem poškození životního prostředí, k jehož odstranění je třeba vynaložit náklady ve velkém rozsahu.*

**Objektem tohoto trestného činu** je tedy zájem společnosti na ochraně životního prostředí. Jedná se o odkazovací skutkovou podstatu, trestně právní normu s tzv. blanketovou dispozicí. Odkazuje totiž na vymezení pojmu poškození životního prostředí v ustanovení § 181a tr. zákona a tím i na právní předpisy o ochraně životního prostředí nebo na předpisy o ochraně a využívání přírodních zdrojů.

Pojem **poškození životního prostředí** definuje ustanovení § 181a tr. zákona ve svém odstavci 1, a to tak, že za něj považuje znečištění nebo jiné poškození půdy, vody, ovzduší, lesa nebo jiné složky životního prostředí, ke kterému dojde porušením předpisů o ochraně životního prostředí nebo předpisů o ochraně a využívání přírodních zdrojů. V důsledku takového znečištění nebo jiného poškození je ohroženo společenstvo nebo populace volně žijících živočichů nebo planě rostoucích rostlin a k takovému ohrožení dojde na větším území, na zvláště chráněném území nebo ve vodním zdroji, u něhož je stanoveno ochranné pásmo.

Znaky této definice tvoří:

- **Znečištění nebo jiné poškození kterékoli složky životního prostředí.** V dopravě půjde zejména o vniknutí nebezpečných látek, vibrací, hluku do složek životního prostředí, např. do ovzduší, vody nebo půdy. V této

fázi naplnění skutkové podstaty trestného činu musí dojít ke škodlivému následku.

- **Porušení předpisů o ochraně životního prostředí nebo o ochraně a využívání přírodních zdrojů.**

Jak již bylo výše řečeno, v České republice byla vydána celá řada těchto předpisů. Takové porušení může být způsobeno jak jednáním pachatele, tak jeho opomenutím. Vzhledem k tomu, že předpisy na něž skutková podstata tohoto trestného činu odkazuje tvoří součást trestněprávní normy, neznalost příslušných předpisů pachatele neomlouvá, ani nevylučuje jeho zavinění.

- **Ohrožení společenstva nebo populace volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.**

Mezi porušením konkrétního předpisu na ochranu životního prostředí a tímto ohrožením musí být příčinná souvislost. Definici volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin obsahuje zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. K naplnění tohoto znaku stačí, dojde-li k samotnému ohrožení těchto entit. Dosažení škodlivého následku, tj. poškození či zničení takových společenstev není podmínkou.

- **K ohrožení dojde na vymezeném území.**

Větší území je definováno přímo v trestním zákoně, v ustanovení § 181d odst. 1. Zvláště chráněné území musí být za takové prohlášeno právním předpisem (podmínky stanoví zákon o ochraně přírody a krajiny) a vodní zdroj, u kterého je stanoveno ochranné pásmo definuje zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon, přičemž nezáleží na jejich velikosti.

Uvedený trestný čin se vyskytuje i v souvislosti se silniční dopravou. V praxi se jedná zejména o závažné dopravní nehody nákladních vozidel převážejících nebezpečné látky (např. hořlavé kapaliny, kyseliny, výbušné látky, radioaktivní látky apod.), v důsledku kterých dojde k úniku většího množství těchto nebezpečných látek s negativním ekologickým dopadem.

Na území měst se však obdobné dopravní havárie většího rozsahu zpravidla nevyskytují. Proto od účinnosti uvedeného ustanovení nebyl dosud

Městským soudem v Brně v souvislosti s dopravní nehodou odsouzen žádný pachatel tohoto trestného činu.

Skutková podstata trestného činu ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b tr. zákona může být naplněna tímto **jednáním pachatele**:

- způsobením poškození životního prostředí,
- zvýšením poškození životního prostředí nebo
- ztížením odvrácení nebo zmírnění poškození životního prostředí.

V odstavci 2 a 3 § 181b tr. zákona jsou stanoveny **kvalifikované skutkové podstaty**. Nejvýznamnější z hlediska silniční dopravy se jeví ustanovení odst. 2 písm. a) § 181b tr. zákona. Termín „porušení důležité povinnosti uložené podle zákona“ se vyskytuje ve skutkových podstatách trestných činů ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 tr. zákona, které jsou páchaný v silniční dopravě nejčastěji. V případě trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona je navíc porušení důležité povinnosti uložené podle zákona jedním z předpokladů trestní odpovědnosti pachatele. Proto se vymezení pojmu důležité povinnosti uložené účastníkovi silničního provozu zákonem zabývá až v části věnované trestným činům ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 tr. zákona.

Ostatní znaky skutkové podstaty trestného činu ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b tr. zákona uvedené v odstavci 2 pod písmeny b) a c) a v odstavci 3 pod písmeny a) a b) předpokládají vždy již **velmi podstatné zhoršení životního prostředí**. Definice jejich znaků je uvedena jednak v trestním zákoně (škoda značného rozsahu, škoda velkého rozsahu v ustanovení § 89 odst. 11 tr. zákona), jednak bude nutno vždy vycházet ze zprávy či odborného vyjádření speciálního orgánu provádějícího úkony nebo šetření na místě samém (např. hasičský záchranný sbor, odbor životního prostředí apod.)

Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi mladou skutkovou podstatu, kdy navíc výskyt tohoto trestného činu je poměrně vzácný, nebyla dosud publikována žádná soudní rozhodnutí v souvislosti s touto problematikou.

Rovněž u trestného činu ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b tr. zákona přichází v úvahu **aplikace ustanovení o účinné lítosti**, neboť tento trestný čin je uveden v taxativním výčtu trestných činů v ustanovení § 66 tr. zákona. Vzhledem ke shora uvedenému aplikace tohoto ustanovení orgány činnými v trestním řízení nebyla na území města Brna dosud zaznamenána.

### **3, Trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 trestního zákona**

S trestným činem poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 tr. zákona se v dopravě, stejně jako v jiných oblastech života, setkáváme poměrně málo často.

Tento trestný čin je zařazen ve zvláštní části trestního zákona v hlavě čtvrté mezi trestné činy obecně nebezpečné.

Jeho ustanovení zní:

*Kdo z nedbalosti ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení (§ 182 odst. 1), bude potrestán odnětím svobody až na šest měsíců nebo peněžitým trestem.*

V dopravě se bude nejčastěji jednat o dopravní nehody, při nichž dojde k poškození sloupů a stožárů s přerušením drátů elektrického nebo telefonního vedení, k poškození železničních závor, k poškození světelného semaforu s následným vyřazením světelného řízení celé křižovatky apod.

Prvotním **objektem trestného činu** podle § 184 tr. zákona je zájem na ochraně provozu obecně prospěšných zařízení. Na **pojmem obecně prospěšných zařízení** skutková podstata daného trestného činu přímo odkazuje. Jejich demonstrativní výčet nalezneme v ustanovení § 182 odst. 1 tr. zákona a jedná se tedy o tato zařízení:

- a) veřejné telekomunikační zařízení, zařízení držitele poštovní licence nebo zařízení pro hromadnou veřejnou dopravu,*
- b) ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek,*
- c) zařízení energetické nebo vodárenské,*
- d) veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelné pohromě,*
- e) podmořský kabel nebo podmořské potrubí,*
- f) obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům, nebo*
- g) podobná obecně prospěšná zařízení.*

Obecně prospěšným zařízením se tedy rozumí technicky složitější veřejná zařízení, která slouží potřebám velkého okruhu osob. Vzhledem k poměrně podrobné úpravě tohoto pojmu a k malému výskytu daného trestného činu se k tomuto problému vyjadřuje minimum soudních rozhodnutí.

Pojem obecně prospěšného zařízení je vyložen v rozhodnutí R 11/1986, kde je uvedeno: „Poškození jednoho stožáru veřejného osvětlení, popř. jeho části zpravidla nemůže ohrozit provoz veřejného osvětlení jako celku ani jeho větší části, a proto tento skutek není trestným činem poškozování a ohrožování obecně prospěšného zařízení podle § 184 TrZ. Z obsahu ustanovení § 182 odst. 1 TrZ lze dovodit, že obecně prospěšnými zařízeními jsou taková veřejná zařízení, která již podle své povahy jsou určena potřebám velkého a neomezeného okruhu osob. Provoz městského veřejného osvětlení jako celku, popř. jeho větší části (např. osvětlení části města, městské části apod.) je proto možno chránit jako provoz obecně prospěšného zařízení“.

Dalším důležitým rozhodnutím, zejména z hlediska bezpečnosti dopravy (silniční a vlakové) se jeví R 16/1973, které uvádí, že: „Zabezpečovací zařízení na železničních přejezdech je třeba považovat za 'jiné podobné obecně prospěšné zařízení' podle ustanovení § 182 TrZ“.

Trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 tr. zákona patří mezi trestné činy **ohrožovací**. K trestní odpovědnosti pachatele se totiž nevyžaduje, aby bylo obecně prospěšné zařízení vyřazeno z provozu, ale stačí, pokud bude ohrožen jeho provoz. V souladu s tímto závěrem je i rozhodnutí B 3/1980-26, které specifikuje nedbalostní jednání pachatele, kterým může dojít k ohrožení obecně prospěšného zařízení. Toto uvádí: „Trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 předpokládá jednání, kterým je vyvolán stav bezprostředního ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení. Takovým jednáním může být i střet motorového vozidla s vlakem na nechráněném železničním přejezdu, pokud nedošlo ke vzniku obecného nebezpečí“.

Z uvedeného rozhodnutí mimo jiné vyplývá i nemožnost jednočinného souběhu trestných činů obecné ohrožení podle § 180 tr. zákona a poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 tr. zákona. Ustanovení § 184 tr. zákona je totiž k ustanovení § 180 tr. zákona v poměru subsidiarity.

V současné době nejsou skutkovou podstatou trestného činu podle § 184 tr. zákona chráněny před nedbalostním ohrožením provozu dopravní značky. Toto tvrzení lze doložit i nálezem soudu R 36/1973, které říká že: „dopravní značky není možno považovat za zařízení pro hromadnou veřejnou dopravu, příp. za podobné obecně prospěšné zařízení“. V této souvislosti je zajímavé, že vládní návrh nového trestního zákoníku <sup>34)</sup> s jejich ochranou v rámci trestného činu poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti počítá.

Důvodová zpráva k vládnímu návrhu nového trestního zákoníku <sup>35)</sup> k tomu uvádí: „Osнова novým způsobem definuje obecně prospěšné zařízení tak, aby pod tento pojem spadalo zařízení pro hromadnou veřejnou dopravu, včetně zabezpečovacího zařízení na železničních přejezdech a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek, které nebyly dosud tímto ustanovením chráněny, ač tato ochrana je vzhledem k nebezpečí, které vzniká jejich odstraněním nebo poškozením či jiným podobným jednáním, nezbytná“.

Jako u trestných činů obecné ohrožení podle § 180 tr. zákona a ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b tr. zákona má pachatel možnost vyhnout se trestnímu stíhání a trestnímu postihu, pokud naplní předpoklady **ustanovení § 66 tr. zákona**, jenž pojednává o institutu účinné lítosti. Teoreticky lze s aplikací tohoto ustanovení počítat v případě, kdy řidič vozidla poškodí např. zabezpečovací zařízení na železničním přejezdu, o nehodě okamžitě informuje pracovníky Českých drah a sám zajišťuje na tomto přejezdu bezpečnost provozu až do příjezdu příslušných osob.

---

34) <http://portal.justice.cz/ms/soubor.aspx?id=6484>

35) <http://portal.justice.cz/ms/soubor.aspx?id=6497>



#### 4, Trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 trestního zákona

Trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona patří k nejčastěji se vyskytujícím nedbalostním trestným činům v dopravě.

V trestním zákoně je zařazen v hlavě sedmé, obsahující trestné činy proti životu a zdraví.

Ustanovení § 223 tr. zákona zní:

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

**Objektem trestného činu** ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona je společenský zájem na ochraně lidského zdraví. Lidské zdraví bývá definováno jako normální funkce lidského těla. Trestný čin podle § 223 tr. zákona je trestným **činem poruchovým** a předpokládá skutečný vznik ublížení na zdraví jedné nebo několika osob. Pouhé ohrožení zdraví jiného z nedbalosti proto nespadá pod skutkovou podstatu tohoto trestného činu. Z hlediska subjektivní stránky jednání pachatele je ke spáchání trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona vyžadováno nedbalostní zavinění.

Současná právní úprava trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona je účinná od 1.7.1990, kdy novelou trestního zákona zákonem č. 175/1990 Sb. bylo zrušeno původní členění na odstavec 1 a odstavec 2. Jednání dříve kvalifikované dle § 223 odst. 1 tr. zákona bylo touto novelou postaveno do úrovně přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích respektive do úrovně přestupku proti občanskému soužití podle § 49 odst. 1 písm. b) přestupkového zákona.

Trestné podle trestního zákona pak zůstalo pouze jednání pachatele uváděné dříve ve druhém odstavci § 223 tr. zákona. Jako předpoklad trestní odpovědnosti pachatele je nyní stanoveno tzv. kvalifikované zavinění,

tj. porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona.

Tato změna pojetí trestněprávní odpovědnosti nevyvolala takovou reakci jako v případě výše uváděné změny původního trestného činu opilství podle § 201 tr. zákona ve znění platném do 30.6.1990 a to zejména vzhledem k citelně menšímu počtu případů původně kvalifikovaných jako § 223 odst. 1 tr. zákona.

Při aplikaci ustanovení § 223 tr. zákona musí tedy orgán činný v trestním řízení prokázat dva **základní předpoklady** této trestní odpovědnosti, a to:

- nedbalostní porušení důležité povinnosti vyplývající z pachatelova zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené mu podle zákona,
- a nedbalostní následek, tj. vznik ublížení na zdraví jiné osoby.

V případě, kdy dojde ke zranění osoby, která je vztahu k pachateli osobou, vůči níž by měl poškozený jako svědek právo odepřít výpověď ve smyslu § 100 odst. 2 tr. řádu, je zákonným předpokladem trestní odpovědnosti podle § 223 tr. zákona navíc i souhlas poškozeného.

Trestní zákon ani jiný právní předpis však nedefinuje výše uvedené základní znaky skutkové podstaty § 223 tr. zákona.

Zde je tedy nutno vycházet především z judikatury. Obecné podmínky pro hodnocení **porušení důležité povinnosti** jsou stanoveny v R 11/1964, které uvádí, že: „Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, jež má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku“. Dále tento pojem zpřesňuje R 31/1966, ze kterého vyplývá, že: „Za porušení důležité povinnosti ve smyslu § 223 TrZ nelze mechanicky považovat porušení jakéhokoli předpisu o provozu na pozemních komunikacích, ale jen takové povinnosti, jejíž porušení podstatně zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pro společnost například tím, že má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Aby bylo možno uznat, že jde

o porušení důležité povinnosti uložené podle zákona, musí soud zjistit, že mezi porušením takové povinnosti a následkem trestného činu je příčinná souvislost“.

Konkrétnější vymezení některých ustanovení pravidel silničního provozu, jejichž nerespektování lze považovat za porušení důležité povinnosti ve smyslu § 223 tr. zákona, je uvedeno v rozhodnutí I/1966: „Za porušení důležité povinnosti ve smyslu § 223, § 224 odst. 2, § 180 odst. 2 písm. b) TrZ není možno mechanicky považovat porušení jakéhokoli předpisu, nýbrž jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kdy tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku. Porušení takové povinnosti též musí pro svou závažnost ve smyslu § 88 odst. 1 TrZ podstatně zvyšovat stupeň nebezpečnosti činu pro společnost.

Výpočet všech důležitých povinností řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci, lze uvést jen některé typické případy, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Především jde o řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu, dále o nepřiměřeně rychlou jízdu v zatáčce, jíž se vozidlo dostane do protisměru, couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další osobou, nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují, porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace, vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, železničním přejezdem, nepřehlednou zúženou zatáčkou apod.

Ustanoveními o přednosti v jízdě jsou stanovena důležitá pravidla, bez nichž by bezpečný a bezporuchový provoz nebyl možný, neboť jejich porušením dochází k bezprostřednímu nebezpečí střetu vozidel. Vzhledem k tomu je v nedání přednosti v jízdě třeba spatřovat porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona“.

Zásadu, že každý případ porušení pravidel silničního provozu je **nutno hodnotit individuálně**, pak přináší R 48/1992. Níže citované rozhodnutí uvádí, že za jistých okolností je možno spatřovat porušení důležité povinnosti uložené zákonem v jednání řidiče, který jede ve vozidle s právem přednosti v jízdě: „Výjimka z povinnosti dodržovat pravidla silničního provozu podle § 41 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů je podmíněna použitím zvláštního výstražného světla modré barvy, příp. doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (vozidlo s právem přednostní jízdy), a tím, že tato skutečnost musí předcházet uskutečnění jízdního manévru. I při této tzv. přednostní jízdě musí řidič dbát potřebné opatrnosti. To se mimo jiné projevuje v tom, že sleduje, zda řidiči ostatních vozidel jeho výstražná znamení postřehli a zda tedy může spoléhat na to, že se zachovají v souladu s ustanovením § 41 odst. 7, 8 zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Zanedbání uvedených podmínek může být porušením důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona ve smyslu § 223. Okolnost, zda řidič při této tzv. přednostní jízdě „plnil zvláštní úkoly“, však není z hlediska jeho trestní odpovědnosti za případnou dopravní nehodu rozhodná“.

Že vyhodnocení naplnění zákonného znaku trestného činu podle § 223 tr. zákona, případně podle § 224 odst. 2 tr. zákona spočívajícím v porušení důležité povinnosti pachatelem je pro orgány činné v trestním řízení otázkou nelehkou a zásadní, svědčí i to, že v roce 2005, více jak čtyřicet let poté, co byl publikován judikát, který shrnuje podmínky pro hodnocení tohoto pojmu, bylo ve Sbírce rozhodnutí Nejvyššího soudu publikováno usnesení Nejvyššího soudu pod R 45/2005, které se zabývá právě porušením důležité povinnosti řidičem motorového vozidla.

Orgán činný v trestním řízení musí tedy nejen zjistit příčinu vzniku nehodového děje z hlediska porušení konkrétního ustanovení platného dopravního předpisu (v silniční dopravě nyní zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů), ale

také musí porušení tohoto ustanovení vyhodnotit s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem jednání řidiče, zda se jedná o porušení důležité povinnosti či nikoliv.

Obdobná situace je i v případě hodnocení konkrétního poranění z hlediska **pojmu ublížení na zdraví** ve smyslu trestního zákona.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR publikované pod číslem II/1965 se k pojmu ublížení na zdraví vyjadřuje komplexním způsobem: „Ne každá porucha zdraví je ublížením na zdraví ve smyslu trestního zákona. Zde nestačí například přechodné bolesti nebo nevolnost, oděrky, nepatrné ranky, hučení v uších apod. Za ublížení na zdraví lze pokládat takový stav (onemocnění, poranění), který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje výkon obvyklé činnosti, nebo má jiný vliv na obvyklý způsob života poškozeného a který zpravidla vyžaduje lékařského ošetření, i když nezanechává trvalé následky. „Ublížení na zdraví“ bude tedy změněný stav, který nastal např. déle trvajících bolestmi, horečkami, nespavostí, poruchami čivstva, nechutí k jídlu, déletrvajícím vrhnutím, nemožností pohybu, upoutáním na lůžko apod., patří sem také případy, kdy nemoc, kterou již poškozený měl, se zhoršila, příznaků, jak co do množství, tak co do intenzity, přibýlo. Pracovní neschopnost je tedy důležitým kritériem při posuzování pojmu „ublížení na zdraví“, není však kritériem jediným, ani rozhodujícím. Při posuzování uvedeného pojmu ublížení na zdraví mají význam zejména takové skutečnosti, jako je povaha poruchy zdraví, jak byla způsobena, jakými příznaky se projevuje, který orgán a která funkce byla narušena, bolestivost zranění a její intenzita, zda a jaké lékařské ošetření vyžaduje a zda a do jaké míry porucha narušila obvyklý způsob života postiženého, počítaje v to i vyřazení z pracovního procesu. Je třeba zdůraznit, že **posuzování každého případu musí být komplexní a přísně individuální.**

Nelze jednoznačně stanovit nějakou minimální dobu, po kterou musí porucha zdraví (narušení obvyklého způsobu života, bolestivost poranění, pracovní neschopnost apod.) trvat, aby poruchu zdraví bylo možno již považovat za ublížení na zdraví podle § 221 odst. 1 TrZ. Musí však jít

o takovou poruchu zdraví, která znesnadňuje postiženému obvyklý způsob života nebo výkon obvyklé činnosti anebo má jiný vliv na obvyklý způsob života postiženého, a to nikoli jen po krátkou, zcela přechodnou dobu“.

Přímo ve vztahu k ustanovení § 223 tr. zákona vyložilo podobně pojem ublížení na zdraví R 6/1967, které říká, že: „ Za ublížení na zdraví ve smyslu § 223 TrZ je třeba považovat takovou poruchu zdraví, která znesnadňuje obvyklý způsob denního života nebo výkon obvyklé činnosti nebo má jiný nepříznivý vliv na obvyklý způsob života postiženého, a to nikoli jen po krátkou, zcela přechodnou dobu“.

Současná praxe se ustálila na závěru, že ublížení na zdraví ve smyslu trestního zákona je zranění takového charakteru, kdy poškozený byl v důsledku léčby tohoto poranění citelně omezen v obvyklém způsobu života po dobu delší jednoho týdne. Délka případně vystavené pracovní neschopnosti není pro určení ublížení na zdraví rozhodující.

Za citelné omezení obvyklého způsobu života je pak považován takový způsob léčby, kdy zraněný musí dodržovat celodenní klidový režim, není schopen si sám zajistit obvyklé životní potřeby, může se pohybovat pouze s pomocí berlí apod.

Některá zranění je však nutno hodnotit jako ublížení na zdraví a to i bez splnění podmínky citelného omezení obvyklého způsobu života po dobu delší sedmi dnů. Jedná se zejména o některé méně závažné zlomeniny, které si vyžádají pouze lékařské ošetření bez vzniku následného citelného omezení obvyklého způsobu života. Dle názoru soudních znalců však každá zlomenina kosti představuje podstatný zásah do tělesné integrity člověka a proto i tato poranění jsou hodnocena jako ublížení na zdraví ve smyslu trestního zákona.

Veškeré pochybnosti ohledně objektivního charakteru zranění či skutečné délky léčení jsou pak odstraňovány znaleckými posudky z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství.

► Oba zákonné předpoklady aplikace ustanovení § 223 tr. zákona byly splněny v trestní věci obžalovaného M.V. Pravomocným trestním příkazem Městského soudu v Brně 9 T 116/2003 ze dne 24.11.2003 byl obžalovaný

M.V. uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona. Uvedeného trestného činu se dopustil tím, že dne 7.7.2003 ve večerních hodinách v Brně poté, co vypil přesněji nezjištěné menší množství alkoholických nápojů, řídil ulicemi města vlastní osobní automobil Škoda 120 L s naloženým přívěsným vozíkem, přičemž v 18,00 hod při jízdě po ulici Kallábově na křižovatce s ulicí Žabovřeskou při nízké rychlosti ze zadu narazil do osobního vozidla KIA Sephia, jehož řidička M.B. byla nucena s ohledem na dopravní situaci na hlavní silnici vozidlo zastavit. V důsledku tohoto nárazu utrpěla M.B. distorci krční páteře a zhmoždění křížové krajiny, což si vyžádalo úvodní třídní hospitalizaci a poté další léčení s citelným omezením obvyklého způsobu života v důsledku silné bolestivosti a nutnosti dodržování klidového režimu po dobu asi 3 týdnů. Chemickým rozbořem krve obžalovaného odebrané krátce po dopravní nehodě byla metodou plynové chromatografie zjištěna hladina alkoholu ve výši 0,65 g/kg.

Porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona bylo v jednání obžalovaného M.V. spatřováno zejména v řízení motorového vozidla po požití alkoholu - § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb.

Objektivně prokázané zranění poškozené M.B., s ohledem na zjištěnou délku a způsob léčení, pak bylo důvodně hodnoceno jako ublížení na zdraví ve smyslu trestního zákona.

► Rovněž v trestní věci vedené na Městském státním zastupitelství v Brně pod sp. zn. 6 Zt 319/2004 byly oba zákonné předpoklady splněny. Usnesením státního zástupce ze dne 2.9.2004 bylo podle § 307 odst. 1 tr. řádu podmíněně zastaveno trestní stíhání obviněného J.V., stíhaného pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona. Tohoto trestného činu se dopustil tím, že dne 10.6.2004 kolem 6,55 hod v Brně v rámci výkonu svého zaměstnání jako řidič sanitního vozidla zn. Peugeot Boxer při jinou osobou nezajištěném couvání v objektu Vojenské nemocnice Brno na ulici Zábrdovické zadní částí vozidla zachytil a povalil stojícího pacienta ing. K.M., který při tom utrpěl traumatické odloučení nehtové ploténky I. prstu levé nohy, oděrky nad levým kolením kloubem, plošné oděrky zadní

části levého ramene a oděrku velikosti 3 x 2 cm s hematomem nad zevní částí loketního kloubu vlevo s pravděpodobnou zlomeninou hlavičky vřetenní kosti, což si vyžádalo léčení po dobu asi 3 týdnů, kdy se dle ošetřujícího lékaře jedná o zranění lehké.

Porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona bylo spatřováno v nezajištěném couvání s rozměrným vozidlem - porušení ustanovení § 24 odst. 2, 3 zákona č. 361/2000 Sb.

Zranění poškozeného ing. K.M. pak bylo s ohledem na charakter zranění vyplývající z podrobné lékařské zprávy důvodně hodnoceno jako ublížení na zdraví ve smyslu trestního zákona.

V případě, kdy jednáním pachatele při dopravní nehodě došlo ke zranění určité kvalifikované skupiny poškozených, je předpokladem trestního stíhání pachatele i **souhlas poškozeného s trestním stíháním**. Ustanovení § 163 tr. řádu ukládající tuto novou zákonnou podmínku respektive předpoklad trestního stíhání pachatele bylo dáno novelou trestního řádu zákonem č. 178/1990 Sb., a to s účinností od 1.7.1990. Aplikace tohoto ustanovení znamená průlom do zásad oficiality a legality trestního řízení. Jedná se o uplatnění tzv. soukromoprávního principu v případě trestní odpovědnosti, avšak v omezené míře, neboť právo vyjádřit se k trestnímu stíhání konkrétního pachatele je přiznáno pouze jisté skupině poškozených.

Uvedený institut „řeší konflikt zájmu státu na trestním stíhání a zájmu poškozeného, který má blízký vztah k pachateli, a to ve prospěch poškozeného, jenž může být v důsledku potrestání pachatele nepřímo, fakticky také postižen“.<sup>36)</sup>

V případě nedbalostních trestných činů je v některých evropských zemích (např. Německo) aplikován tento institut soukromoprávní odpovědnosti v neomezené míře .

---

36) Šámal, Pavel; Král, Vladimír; Baxa, Josef; Púry, František. Trestní řád komentář I. díl. čtvrté vydání. Praha: C.H.Beck, 2002, str. 1048.



Znamená to, že případ kterékoli dopravní nehody se zraněním jiné osoby je projednáván před trestním soudem pouze za situace, kdy poškozená osoba učiní souhlas respektive trvá na soudním projednání a potrestání pachatele. Toto pojetí trestní odpovědnosti u nedbalostních trestních činů přináší s sebou klady i zápory.

Zřejmým kladem je ta skutečnost, že pachatel je danou úpravou veden ke snaze co nejvíce pomoci poškozenému a to jak v rámci hmotné náhrady způsobené škody, tak i v rámci zajištění nezbytné pomoci či součinnosti.

Záporem pak může být jisté nebezpečí možnosti zneužití tohoto institutu některými z poškozených v rámci vymáhání nadměrného či nepřiměřeného odškodného.

Od účinnosti citované novely trestního řádu je tedy dalším předpokladem trestního stíhání pachatele u taxativně vyjmenovaných trestných činů v § 163 tr. řádu souhlas některých poškozených s trestním stíháním pachatele. Tyto osoby jsou určeny ustanovením § 100 odst. 2 tr. řádu a to jako příbuzný obviněného v pokolení přímém, jeho sourozenec, osvojitel, osvojenec, manžel nebo druh anebo jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném, jejichž újmu by právem pociťoval jako újmu vlastní.

Určení těchto oprávněných osob z řad příbuzných obviněného v pokolení přímém, jeho sourozenců ani vztah manžela a manželky nečiní v praxi problémy.

► Proto musela státní zástupkyně Městského státního zastupitelství v Brně po převzetí trestního stíhání obviněného M.N. z Chorvatska toto trestní stíhání usnesením ze dne 27.11.2002 sp. zn. 1 Zt 545/2002 podle § 172 odst. 1 písm. d) tr. řádu s přihlédnutím k ustanovení § 11 odst. 1 písm. i) tr. řádu zastavit.

Obviněný M.N. byl stíhán pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona, kterého se měl dopustit tím, že dne 28.7.2001 v 7,30 hod na území Chorvatské republiky u obce Brebornica jako řidič osobního vozidla Škoda Octavia nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravní situaci a rozhledovým poměrům a ze zadu prudce narazil do přívěsného vozíku připojeného

k vozidlu Nissan Patrol, který stál v koloně vozidel, přičemž v důsledku nárazu došlo k těžkému zranění jeho spolujezdkyně ing. K.H.

V průběhu vyšetřování bylo zjištěno, že poškozená ing. K.H. je manželkou obviněného M.N., kdy tato po příslušném poučení ve smyslu ustanovení § 163 tr. řádu nedala souhlas k trestnímu stíhání svého manžela a proto státní zástupkyni nezbylo než předmětné trestní stíhání zastavit.

Při aplikaci ustanovení § 163 tr. řádu mohou vzniknout problémy při vymezení okruhu osob ve vztahu druh a družka, respektive jiných osob v poměru rodinném nebo obdobném. Poměr druha a družky je vztahem obdobným vztahu mezi manžely. Lze jej zpravidla charakterizovat sdílením společné domácnosti, sdružováním finančních prostředků ke společné úhradě potřeb, výchovou nezletilých dětí, společným sexuálním životem apod. Při zkoumání, zda o takový vztah mezi obžalovaným a jeho partnerem – druhem (družkou) jde, je možné přihlížet k definici občanskoprávní pro osoby blízké (která je uvedena v ustanovení § 116 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník).

U jiných osob v poměru rodinném nebo obdobném musí být zkoumán konkrétní příbuzenský nebo jiný vztah mezi takovými osobami, přičemž nezbytnou podmínkou je, aby újmu jedné z osob právem pociťovala druhá osoba jako újmu vlastní. Může tomu tak být mezi osobami sešvagřenými, snoubenci, bratřenci, mezi strýcem a synovcem, mezi osobami vyciňovanými ve společné domácnosti apod. Existenci poměru těchto jiných osob i důvodnost pociťované újmy je třeba opřít o objektivní skutečnosti, zpravidla nebude postačovat pouhé prohlášení takových osob.

Ani u těchto osob však právo dát či nedat souhlas s trestním stíháním pachatele není dle současné platné právní úpravy absolutní. Novela trestního řádu zákonem č. 265/2001 Sb. s účinností od 1.1.2002 nově formulovala ustanovení § 163a. Podle tohoto ustanovení § 163a odst. 1 tr. řádu není třeba souhlasu poškozeného v případě trestných činů uvedených v § 163 odst. 1 tr. řádu, pokud byla takovým činem způsobena smrt nebo poškozený není schopen dát souhlas pro duševní chorobu nebo poruchu nebo poškozeným je

osoba mladší 15 let a nebo nesouhlas byl dán v tísní vyvolané výhrůžkami, nátlakem, závislostí nebo podřízeností.

Uvedená právní úprava zejména v případě nezletilých dětí zraněných při dopravní nehodě zaviněné jedním z rodičů sice orgánům činným v trestním řízení zjednodušila postup trestního stíhání pachatele takovéto dopravní nehody, avšak na straně druhé znemožnila vyhnout se trestnímu stíhání těchto pachatelů, což může být v některých případech v rozporu se zásadou lidskosti.

Ustanovení § 163 tr. řádu se z hlediska trestných činů v dopravě týká trestných činů:

- neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona
- ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona
- ublížení na zdraví podle § 224 tr. zákona
- neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona.

Nejčastěji se s nedáním souhlasu poškozeného s trestním stíháním pachatele ve smyslu ustanovení § 163 tr. řádu lze setkat u trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 nebo § 224 tr. zákona. Tito poškození pochází ze všech skupin osob uvedených v ustanovení § 100 odst. 2 tr. řádu. Při aplikaci ustanovení § 163 tr. řádu u trestného činu neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona požadovaný souhlas s trestním stíháním pachatele zpravidla neudělí rodiče nebo prarodiče a to zejména v případě mladistvých pachatelů. U trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona považují možnost danou § 163 tr. řádu z hlediska praxe pouze za hypotetickou.

**Obdobné důsledky** jako ustanovení § 163 odst. 1 tr. řádu přináší s sebou striktní uplatňování ustanovení § 55 odst. 2 písm. d) zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu. Ve smyslu tohoto ustanovení může lékař poskytnout orgánu činnému v trestním řízení požadovanou zprávu o stavu zraněné osoby pouze se souhlasem zraněného. Pokud však poškozená osoba tento souhlas nedá, nemůže orgán činný v trestním řízení využít v rámci trestního řízení ani jiné materiály prokazující zdravotní stav poškozeného a to ani případně vypracovaný znalecký posudek.

► Proto mohl policejní komisař Policie ČR, Městské ředitelství, SKPV, Odboru obecné kriminality v Brně usnesením ze dne 25.2.2005 č.j. MRBM- 2288/TČ-03-2005 podle ustanovení § 160 odst. 1 tr. řádu zahájit trestní stíhání obviněného R.F. pouze pro trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona, byť se trestné činnosti dopustil tím, že dne 24.11.2004 ve 12,30 hod v Brně, ačkoliv mu byl uložen rozhodnutím Městského úřadu Třebíč sp.zn. 67/2004, které nabylo právní moci dne 7.4.2004 zákaz činnosti řízení motorových vozidel na dobu 8 měsíců tj. do 6.12.2004, řídil osobní vozidlo Škoda Felicia, přičemž při jízdě po ulici Sokolnické ve směru od Tuřan na Sokolnice v prostoru chatové oblasti předjížděl osobní automobil VAZ 2109 takovým způsobem, že čelně narazil do protijedoucího autobusu KAROSA, kdy ve vozidle Škoda Felicia došlo ke zranění tří spolujezdců, a to E.S., V.S. a K.S., kteří však nedali souhlas k vydání lékařské zprávy. Ačkoliv z materiálů orgánů Policie ČR šetřících na místě okolnosti této vážné dopravní nehody vyplývalo důvodné podezření nejméně ze spáchání i trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona, nebyla tato právní kvalifikace použita a to právě s ohledem na negativní stanovisko poškozených k poskytnutí jejich lékařské dokumentace.

V případech, kdy **poškozený odmítne udělit souhlas k poskytnutí informací o svém zdravotním stavu** ve smyslu ustanovení § 55 odst. 2 písm. d) zákona číslo 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, je však nezbytné důsledně postupovat v souladu s ustanovením § 67b odst. 10 písm. d) citovaného zákona, kde je uvedeno že: *„do zdravotnické dokumentace mohou nahlížet a to v rozsahu nezbytně nutném pro splnění konkrétního úkolu v rozsahu své kompetence soudní znalci v oboru zdravotnictví v rozsahu nezbytném pro vypracování znaleckého posudku zadaného orgány činnými v trestním řízení nebo soudy“*. Toto ustanovení bývá občas opomíjeno, a to nejen orgány činnými v trestním řízení, ale i samotnými soudními znalci v oboru zdravotnictví.

► Usnesením státního zástupce Městského státního zastupitelství v Brně 6 Zt 324/2005 ze dne 25.8.2005 byla trestní věc obviněné J.B. podle ustanovení § 171 odst. 1 tr. řádu postoupena k projednání odboru dopravy Magistrátu města Brna s tím, že skutek, pro který se stíhání vede, by mohl být příslušným orgánem posouzen jako přeštek.

Důvodem tohoto rozhodnutí pak byla ta skutečnost, že se orgánům činným v trestním řízení nepodařilo objektivně zjistit a prokázat charakter zranění poškozené chodkyně.

Poškozená E.B. totiž i přes opakované poučení a výzvu policejního komisaře neudělila souhlas k vydání své lékařské dokumentace. Proto policejní komisař podle § 105 odst. 1 tr. řádu přibral za účelem vypracování znaleckého posudku ohledně rozsahu a charakteru zranění poškozené soudního znalce z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství MUDr. Z.K., CSc. Ačkoli se jedná o jednoho z nejzkušenějších brněnských soudních znalců daného oboru, odmítl vypracovat zadaný posudek s poukazem, že s ohledem na postoj poškozené E.B. nelze znalecký posudek vypracovat, neboť nedala souhlas k vydání jakékoli zdravotnické dokumentace pro potřeby soudního znalce- lékaře.

V rámci zákonného oprávnění Nejvyššího státního zastupitelství ČR pak bylo shora uvedené pravomocné usnesení Městského státního zastupitelství v Brně zrušeno usnesením ze dne 25.11.2005 sp.zn. 1 NZA 1290/2005 podle § 174a odst. 1 tr. řádu jako nezákonné.

Podle závazného stanoviska uvedeného v tomto usnesení se státní zástupce neměl spokojit se sdělením přibráného soudního znalce z oboru zdravotnictví, ale měl jej výslovně poučit o znění ustanovení § 67b odst. 10 písm. d) zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu a v dokazování mělo být předepsaným způsobem pokračováno.

V souvislosti s aplikací ustanovení § 163 tr. řádu se vyskytl v praxi další problém. Správně na něj poukázal již v roce 1998 Mgr. J. Bednář ve svém článku publikovaném v odborném časopise *Trestní právo*<sup>37)</sup>. Jedná se o to, **zda lze následně postihnout pachatele trestných činů ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 tr. zákona pro přešupek poté, co bylo trestní stíhání proti nim zastaveno či odloženo z důvodů uvedených v § 11 odst. 1 písm. i) tr. řádu.**

Zatímco v některých okresech je věc po odepření souhlasu k trestnímu stíhání poškozeným podle § 163 tr. řádu automaticky zastavena (případně odložena v těch případech kdy proti pachateli nebylo ještě zahájeno trestní stíhání) a tím i definitivně uzavřena, v jiných okresech je i po zastavení (případně odložení) trestního stíhání pachatel postižen pro přešupek.

První názor uvádí, že v případě nedání souhlasu k trestnímu stíhání osobou uvedenou v ustanovení § 100 odst. 2 tr. řádu je jakýkoliv další postih pachatele vyloučen. Nelze tedy oddělit trestní stíhání pro způsobené zranění od správního řízení pro porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Názor druhý, stojící na opačné straně, však tvrdí, že rozhodnutím o zastavení trestního stíhání (či odložením věci) se řeší pouze část skutku, spočívající ve způsobené újmě na zdraví. Nic tak nebrání tomu, aby pachatel byl následně postižen pro přešupek spočívající v porušení dopravních předpisů, tedy např. pro rychlou jízdu, nedání přednosti v jízdě, jízdu pod vlivem alkoholu apod. Orgán rozhodující o dopravním přešupku však již při správním řízení nesmí ke zranění způsobenému dopravní nehodou přihlížet.

Tento rozpor vznikl odlišným posouzením otázky jednoty a totožnosti skutku. Zda se za trestný čin považuje jednání řidiče vedoucí k dopravní nehodě, dopravní nehoda i její následek, či zda trestný čin je pouze následek dopravní nehody, tedy způsobená újma na zdraví.

---

37) Bednář, Jiří. Možnosti dalšího postihu pachatele trestných činů v dopravě ve světle § 163a trestního řádu. *Trestní právo*, ročník III., 1998, číslo 11, str.16-17.

Pro první názor hovoří skutečnost, že porušení důležité povinnosti uložené zákonem je v případě trestných činů ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 odst. 1, 2 tr. zákona přímo znakem skutkové podstaty těchto trestných činů. Toto jednání je v přímé příčinné souvislosti s následkem jím způsobeným, tedy s újmou na zdraví. I časová souvislost mezi jednáním (porušením povinnosti) a následkem (dopravní nehodou a zraněním) je natolik úzká, že by bylo možné je považovat za jeden skutek. Vydáním rozhodnutí o zastavení trestního stíhání (případně o jeho odložení) pak vzniká překážka rei iudicatae, znemožňující další opakovaný postih pachatele pro týž skutek.

Druhý názor však tvrdí, že neexistuje důvod, proč jednotlivci (poškozenému) dávat právo odpouštět pachateli protiprávní jednání, které nesměřuje pouze proti němu, nýbrž je obecně nebezpečné. Lze souhlasit s tím, aby poškozený měl možnost odpustit pachateli újmu na zdraví, kterou mu svým jednáním pachatel způsobil, zejména pokud se jedná o osoby, jež k sobě poutá bližší vztah. Neexistuje však důvod, proč by tato soukromá osoba měla mít právo zbavit pachatele odpovědnosti za nedodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, které navíc dosáhlo takové intenzity, že jím byla způsobena dopravní nehoda.

Osobně zastávám stanovisko shodné s autorem uvedeného článku, že zastavení trestního stíhání pro konkrétní trestný čin respektive odložení věci z důvodu absence souhlasu poškozeného by nemělo automaticky znamenat úplné vyloučení postihu pachatele v souvislosti s porušením pravidel silničního provozu, případně i za způsobení jiného škodného následku. Současná praxe se však přiklání zpravidla k prvnímu názoru, tj. k absolutní beztrestnosti pachatele v těchto případech.

Již shora zmíněná **úprava dle platného německého práva** (Strafgesetzbuch<sup>38)</sup>) používá dispoziční právo poškozeného v ustanoveních o tzv. trestním návrhu (Strafantrag), zmocnění ke stíhání (Ermächtigung) a žádosti o potrestání (Strafverlangen).

---

38) Strafgesetzbuch: <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/stgb/gesamt.pdf>

„U skutkových podstat ve zvláštní části německého trestního zákoníku je vždy uvedeno, zda se jedná o návrhový delikt. Teorie přitom rozlišuje tzv. absolutní návrhové delikty (mezi poškozeným a pachatelem nemusí být žádný bližší vztah), relativní návrhové delikty (mezi poškozeným a pachatelem je blízký vztah) a relativní veřejnožalobní delikty (orgány činné v trestním řízení mohou zahájit trestní stíhání a podat žalobu místo poškozeného nebo vedle něj, je-li na tom veřejný zájem).

Oproti české úpravě je německá úprava dispozičního práva poškozeného výrazně širší, neboť ve většině případů má návrhové právo každý poškozený, tedy nejen osoby blízké k osobě pachatele“.<sup>39)</sup>

Rozsah dispozičního práva poškozeného je ještě dále rozšířen v rámci platného trestního řádu (Strafprozeßordnung<sup>40)</sup>) procesními instituty soukromé žaloby (Privatklage) a vedlejší žaloby (Nebenklage).

„Je pozoruhodné, že všechny bezprostředně sousedící státy (s výjimkou Slovenské republiky) upravují institut soukromé žaloby ve svých trestních kodexech. Absence soukromé žaloby v České republice se často zdůvodňuje tím, že tento institut je u nás nahrazen poněkud svébytným a patrně ve světě jinak ojedinělým (opět s výjimkou Slovenské republiky) institutem souhlasu poškozeného s trestním stíháním“.<sup>41)</sup>

Cizojazyčná právní literatura toto zúžení okruhu poškozených s dispozičním právem v českém trestním zákonu převážně kritizuje.<sup>42)</sup>

---

39) Musil, Jan. Má být omezeno dispoziční právo poškozeného udílet souhlas s trestním stíháním podle § 163 tr.ř.? Trestní právo, ročník VIII., 2003, číslo 12, str.10.

40) Strafprozeßordnung: <http://bundesrecht.juris.de/bundesrecht/stpo/gesamt.pdf>

41) Gřivna, Tomáš. Soukromá žaloba v trestním řízení (nástin problematiky). Trestněprávní revue, ročník IV., 2005, číslo 12, str. 317.

42) Gratzl, Manfred. Die Reform der tschechischen Strafprozeßordnung nach 1989. Frankfurt am Main: Peter Lang, 2002, str. 124 a násl.



## 5, Trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 trestního zákona

Tento trestný čin patří k nejnebezpečnějším nedbalostním trestním činům v dopravě, který se navíc vyskytuje poměrně často.

Ustanovení § 224 tr. zákona se nachází ve zvláštní části trestního zákona v hlavě sedmé, která se nazývá trestné činy proti životu a zdraví.

Jeho skutková podstata zní:

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

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

*(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob proto, že hrubě porušil předpisy o ochraně životního prostředí nebo předpisy o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické předpisy, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let.*

Trestné činy ublížení na zdraví podle § 224 a podle § 223 tr. zákona mají stejný **objekt**, tedy zájem společnosti na ochraně lidského zdraví a života a stejný předmět útoku, tedy lidskou bytost. V obou případech se také jedná o poruchový trestný čin, který k trestnosti pachatele vyžaduje vznik škodlivého následku. Též subjektivní stránka uvedených trestných činů, tj. zavinění, tkví v nedbalostním jednání pachatele.

Rozdíl těchto skutkových podstat spočívá v následku trestného činu. Prosté ublížení na zdraví je u trestného činu podle § 224 tr. zákona vystředáno způsobením těžké újmy na zdraví nebo smrti poškozené osobě. Stupeň společenské nebezpečnosti trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 tr. zákona je proto mnohem vyšší a vychází právě z těžšího následku.

Pojem „těžká újma na zdraví“ je na rozdíl od pojmu „ublížení na zdraví“ definován přímo v trestním zákoně, a to v ustanovení § 89 odst. 7.

**Těžká újma na zdraví** je vymezena dvěma podmínkami, které musí být splněny kumulativně:

- 1) vždy musí jít o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění,
- 2) těžká újma na zdraví musí odpovídat alespoň jednomu z taxativně níže uvedených druhů:
  - a) zmrzačení,
  - b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti,
  - c) ochromení údu,
  - d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí,
  - e) poškození důležitého orgánu,
  - f) zohyzdění,
  - g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu,
  - h) mučivé útrapy nebo
  - ch) delší dobu trvající porucha zdraví.

O konkrétním zranění podávají zprávu většinou soudní znalci z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, případně další specializovaní znalci z odvětví úrazové chirurgie, neurologie, plastické chirurgie a další, a to ve formě znaleckého posudku. Vyjadřují se v něm zejména k povaze a závažnosti zranění nebo onemocnění, k příčinám jejich vzniku, ke způsobu a trvání jejich léčení a k jejich případným následkům. V jednodušších případech postačí místo znaleckého posudku odborné vyjádření lékaře specialisty. Avšak základní otázka pro aplikaci ustanovení § 224 tr. zákona, tedy zda jde o těžkou újmu na zdraví, je otázkou právní. Její řešení tak přísluší orgánům činným v trestním řízení.

Zákonná definice uvedená v § 89 odst. 7 tr. zákona nicméně pro soudní praxi vyžaduje upřesnění. Komplexně a podrobným způsobem se k dané problematice vyjádřil Nejvyšší soud ČSSR v rozhodnutí publikovaném pod číslem II/1965:

- **Zmrzačením** se rozumí trvale chorobný stav, který je charakterizován značnou změnou těla nebo jeho části (co do tvaru či funkce) nebo ztrátou některé z končetin nebo jejich podstatné části.

- **Ztrátou nebo podstatným snížením pracovní způsobilosti** se rozumí trvalý chorobný stav nebo ztráta části těla, spojené s úplnou ztrátou, nebo alespoň s podstatným snížením povšechné pracovní způsobilosti. Úplná ztráta povšechné pracovní způsobilosti je poměrně vzácná. Jejím předpokladem je nezpůsobilost poškozeného k většině jednotlivých pracovních úkonů a jeho odkázanost na pomoc druhé osoby i v denních úkonech. Častější jsou případy, kdy je pracovní způsobilost poškozené osoby podstatně snížena. Z lékařského hlediska jde většinou o snížení pracovní způsobilosti o více jak 50 %.

- **Ochromením údu** je trvalá nezpůsobilost nebo značně snížená schopnost pohybu horní nebo dolní končetiny nebo její značné části. Jde o takové případy, kdy končetina je sice poškozenému zachována, avšak není již funkční.

- **Ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí** se nejčastěji projevuje jako postižení zraku nebo sluchu. Nicméně sem lze zařadit např. i poškození orgánů vnitřního ucha, jehož následkem jsou těžké poruchy rovnováhy. Ztráta nebo podstatné snížení funkcí čichového a chuťového ústrojí a ztráta hmatu nejsou pro člověka zdaleka tak důležité, aby znamenaly těžké poškození jeho zdraví.

- **Poškození důležitého orgánu** bývá obvykle spojeno se vznikem nebezpečí pro život člověka nebo s jiným závažným déletrvajícím či trvalým následkem. Spadají sem poškození mozku, otřes mozku pokud bezvědomí trvalo více jak jednu hodinu, poškození míchy, srdce, jater, ledvin, sleziny, slinivky břišní, dýchacích cest, poranění kloubu, nervu apod. Poranění kostí a svalů, funkčně zhojených bez trvalých následků lze uznat za těžkou újmu na zdraví pouze pokud bylo provázeno komplikací ohrožující poškozenou osobu na životě.

- **Zohyzdění** je každá viditelná, trvale hyzdící změna těla, která mění vzhled na újmu poraněného a vzbuzuje odpor a ošklivost. Taková vada zpravidla ztěžuje poškozenému uplatnit se normálně ve společnosti.

- **Vyvolání potratu** je každé jednání, jehož následkem je přerušení těhotenství dříve, než dojde k porodu. Usmrcením plodu je jakékoliv jednání, jehož následkem je smrt plodu, aniž dojde současně k jeho vypuzení.

- **Mučivé útrapy** jsou charakterizovány jako mimořádné, vystupňované nebo prodlužované bolesti tělesné nebo duševní, které jsou na hranici snesitelnosti, byť i trvajících jen kratší dobu nebo sice bolesti snesitelné, ale déle trvajících, které velmi citelně zasahují celou osobnost postiženého. Při posuzování charakteru útrap je nutno vzít v úvahu i osobní poměry postiženého, zejména jeho věk a duševní stav.

- **Déle trvajících porucha zdraví** je hodnocena jako vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění, které omezovaly způsob života poškozeného nejméně po dobu šesti týdnů. V soudní praxi vžitou hranici asi šesti týdnů lze považovat za hranici mezi těžkou újmou na zdraví a ublížením na zdraví za předpokladu, že přibližně po tuto dobu trvá vážná porucha zdraví. Trvání poruchy zdraví při těžké újmě na zdraví podle citovaného ustanovení může být delší nebo i kratší než šest týdnů, a to podle poruchy zdraví a příznaků, které ji doprovázejí.

Obtížnost kvalifikování konkrétních poranění poškozené osoby jako těžkého ublížení na zdraví dokládá i fakt, že se k danému problému vyjadřoval Nejvyšší soud ve více případech. Tak např. v rozhodnutí 9 Tz 12/66 upřesňuje: „Pro pojem delší dobu trvajících porucha zdraví nestačí jako kritérium jen délka poruchy zdraví postiženého po dobu 6 týdnů. Trvání poruchy může být delší nebo kratší než 6 týdnů, a to podle povahy poruchy zdraví a okolností, které tuto poruchu provázejí. Čím závažnější a těžší anebo dokonce mimořádně těžké jsou obtíže poškozeného (např. velké bolesti) a čím závažnější jsou trvalé následky, tím kratší časový úsek stačí k naplnění znaku delšího trvání“.

**Způsobení smrti** poškozené osobě je druhým, alternativním následkem zakládajícím trestní odpovědnost pachatele za trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 tr. zákona. Pojem smrti je vykládán na základě poznatků lékařské vědy jako biologická smrt mozku, tzv. cerebrální smrt. Je to takový stav organismu, u kterého je obnovení všech životních funkcí již vyloučeno.

Pokud poškozená osoba zemře po dopravní nehodě, povinností orgánů činných v trestním řízení je dokázat, že smrt poškozeného nastala v příčinné

souvislosti s následky dané dopravní nehody. Jedná se o ryze odbornou otázku, kterou musí vyřešit příbrání znalci z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství v rámci vypracování znaleckého posudku a to po provedení tzv. soudní pitvy. Znalci tedy v závěrech znaleckého posudku určí nejen všeobecný zdravotní stav poškozeného před nehodou, rozsah a charakter utrpěných zranění poškozeného, vlastní příčinu smrti zemřelého, ale rovněž výslovně stanoví zda v konkrétní věci spatřují příčinnou souvislost mezi zraněními vzniklými při dopravní nehodě a mezi úmrtím poškozeného.

**Rozdíl** mezi skutkovou podstatou trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona a trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zákona nespočívá pouze v rozsahu a charakteru zranění poškozeného, ale také v charakteru porušení konkrétního ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Pro použití právní kvalifikace ustanovení § 223 tr. zákona je nezbytné porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona, kdežto v případě aplikace § 224 odst. 1 tr. zákona **stačí pouhé porušení ustanovení dopravních předpisů, které nelze hodnotit jako porušení důležité povinnosti.**

► Např. v trestní věci vedené na Městském státním zastupitelství v Brně pod sp. zn. 1 Zt 55/2002 byl obviněný vietnamský státní příslušník L.T.N. stíhán pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zákona, kterého se měl dopustit dne 4.11.1999 v 8,00 hod v Brně jako řidič vypůjčeného osobního automobilu Opel Vectra, kdy po zastavení vozidla na ulici Troubské před domem číslo 17 otevřel levé přední dveře vozidla bez ohledu na dopravní situaci, v důsledku čehož do těchto dveří narazil cyklista ing. J.K., který při tom utrpěl kompresní klínovou zlomeninu bederního obratle L-3, hematoma na pravé paži, otok v oblasti pravého ramene a krátkou řeznou ránu na hrudníku vpravo, což si vyžádalo léčení nejméně do 15.2.2000, kdy toto zranění bylo ošetřujícím lékařem hodnoceno jako těžké.

V případě, že by poškozený ing. J.K. utrpěl při shora uvedené dopravní nehodě méně závažné poranění, které by nemohlo být hodnoceno jako těžká újma na zdraví ve smyslu ustanovení § 89 odst. 7 tr. zákona, bylo by jednání pachatele hodnoceno pouze jako přestupek podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, nikoliv však jako trestný čin.

S právní kvalifikací podle § 224 odst. 1 tr. zákona se podstatně častěji setkáváme v případě závažných dopravních nehod, kdy se **na vzniku nehodového děje spolupodílela i poškozená osoba.**

► Pravomocným usnesením státního zástupce Městského státního zastupitelství v Brně ze dne 5.12.2003 sp. zn. 1 Zt 470/2003 bylo podle ustanovení § 307 odst. 1 tr. řádu podmíněně zastaveno trestní stíhání obviněného L.H. pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zákona. Tohoto trestného činu se dopustil tím, že dne 16.5.2003 ve 21,00 hod v Brně jako řidič vypůjčeného osobního automobilu Lancia Prisma při jízdě po ulici Královopolské ve směru k ulici Hradecké v rámci odbočování do leva na ulici Kvapilovu vjel do jízdní dráhy z protisměru na neosvětleném jízdním kole zn. Author Profile jedoucímu cyklistovi M.H., který při střetu a následném pádu na vozovku utrpěl závažné poranění v podobě zlomeniny kosti lebeční s krvácením pod lebeční kost, zhmoždění mozku a četné zhmožděliny a odřeniny, což si vyžádalo úvodní 13-ti denní hospitalizaci a další léčení s pracovní neschopností nejméně do 8.9.2003.

I když porušení ustanovení § 21 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů řidičem motorového vozidla v městském provozu je zpravidla hodnoceno jako porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona, v tomto případě tomu tak nebylo. Po vyhodnocení dopravní situace, kdy cyklista měl sice přednost v jízdě, avšak za snížené viditelnosti ve 21,00 hod se pohyboval po veřejné komunikaci na neosvětleném jízdním kole, s přihlédnutím k ustanovení § 88 tr. zákona nebylo jednání řidiče osobního automobilu – obviněného L.H. kvalifikováno jako trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona.

Kvalifikovaná skutková podstata trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 tr. zákona předpokládá takové jednání pachatele, kterým poruší důležitou povinnost uloženou mu zákonem. Ačkoli pojem „porušení důležité povinnosti uložené zákonem“ uvedený v ustanovení § 224 odst. 2 tr. zákona má shodný obsah jako v případě trestného činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona, jeho charakter v rámci trestněprávní normy je odlišný. Zatímco u trestného činu podle § 223 tr. zákona tvoří tento pojem jeden ze základních znaků skutkové podstaty, u trestného činu podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona se k naplnění tohoto pojmu přihlíží pouze pokud se tímto jednáním **podstatně zvýší stupeň společenské nebezpečnosti** ve smyslu ustanovení § 88 odst. 1 tr. zákona.

Tyto okolnosti zvyšující společenskou nebezpečnost jednání obviněného ve vztahu k porušení důležité povinnosti uložené mu podle zákona jsou orgány činnými v trestním řízení v rámci provádění důkazů vyhodnocovány v průběhu celého trestního řízení.

► Tak například na obviněného ing. J.K. byla pod sp. zn. 1 Zt 70/2003 podána u Městského soudu v Brně dne 19.5.2003 obžaloba pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona. Tohoto trestného činu se měl dopustit tím, že dne 3.12.2002 v 16,40 hod v Brně jako řidič osobního automobilu Škoda Octavia při jízdě po ulici Chodské ve směru od ulice Botanické k ulici Dobrovského v obci nedovolenou rychlostí v rozsahu 54,8-73,4 km/hod v důsledku hrubé nepozornosti a opožděné reakce po kratším a intenzivním brždění středem přední části vozidla v rychlosti 39,6 až 52,3 km/hod zachytil a srazil v místě, kde se poblíž nenachází řádně vyznačený přechod pro chodce, z jeho levé strany se pomocí dvou berlí pohybující chodkyni V.Z., která při tom utrpěla zejména závažné poranění mozku, v důsledku čehož v nemocnici dne 9.1.2003 zemřela.

Jako porušení důležité povinnosti uložené obviněnému dle zákona bylo hodnoceno porušení ustanovení §§ 5 odst. 1 písm. b), 5 odst. 1 písm. d) a 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb. Ze závěru vypracovaného znaleckého posudku z oboru silniční dopravy totiž mj. vyplývalo, že vozidlo obviněného

jelo v obci na počátku reakce rychlostí 54,8 až 73,4 km/hod, že chodkyně se pohybovala ve vozovce pomocí berlí po dobu 7,5 až 15 sec, přičemž reakci řidiče hodnotil znalec jako totálně opožděnou, kdy na tuto chodkyni začal reagovat až po vstupu do jeho jízdního pruhu.

Při hlavním líčení Městského soudu v Brně 9 T 45/2003 dne 11.2.2004 byl proveden nový důkaz a to revizním znaleckým posudkem z oboru silniční dopravy. Podle závěrů tohoto revizního znaleckého posudku mohl obviněný spatřit chodkyni až na dosvit tlumených světel vozidla, to je na 40 metrů. Při zjištěné rychlosti jízdy 56 km/hod již nemohl obviněný z technického hlediska zabránit. Proto nový znalec nehodnotí reakci obviněného řidiče jako nepozornou a opožděnou. Z těchto závěrů revizního znaleckého posudku tedy vyplývá, že obviněnému nelze klást za vinu porušení §§ 5 odst. 1 písm. b) a 5 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.

Samotné porušení ustanovení § 18 odst. 4 citovaného zákona (rychlost jízdy minimálně 56 km/hod místo maximálně povolené rychlosti 50 km/hod) s ohledem na zjištěné okolnosti dopravní nehody (poškozená přecházela vozovku na neosvětleném místě mimo vyznačený přechod pro chodce) již nebylo soudem hodnoceno jako porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Jednání obžalovaného ing. J.K. pak bylo v rozsudku překvalifikováno na trestný čin ublížení na zdraví pouze podle § 224 odst. 1 tr. zákona.

Uvedené důvody právní překvalifikace jednání obžalovaného byly státním zástupcem plně akceptovány. Rozsudek Městského soudu v Brně 9T 45/2003 ze dne 11.2.2004 pak po zamítnutí odvolání obžalovaného usnesením Krajského soudu v Brně 5 To 348/2004 ze dne 8.9.2004 nabyl právní moci.

► Naopak v trestní věci Městského soudu v Brně 9 T 142/2002 byl po provedení hlavního líčení obžalovaný J.K. dne 8.7.2003 uznán vinným v souladu s podanou obžalobou trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona. Tohoto trestného činu se dopustil tím, že dne 10.6.2002 v 15,00 hod v Brně jako řidič vlastního osobního automobilu Peugeot 305 při jízdě rychlostí 80-90 km/hod po vozovce vedoucí od obce Rozdrojovice



bez předchozího snížení rychlosti jízdy vjel na hlavní silnici ulice Ondrovy ve směru ke středu města, v důsledku čehož nezvládl řízení vozidla a najel do protisměru, kde čelně narazil do protijedoucího osobního automobilu Audi 80 řízeného J.Č., kdy při uvedené dopravní nehodě utrpěl spolujezdec obžalovaného V.Š. rozsáhlá zranění, v důsledku kterých na místě zemřel. Další spolujezdci obžalovaného utrpěli závažná zranění, a to: spolujezdec P.T. utrpěl mj. zhmoždění hrudníku, sériovou zlomeninu 2.-9. žebra vlevo a zhmoždění levé poloviny plic, což si vyžádalo opakovanou hospitalizaci a léčení s pracovní neschopností do 16.8.2002, přičemž se dle ošetřujícího lékaře jedná o zranění těžké, spolujezdec Z.J. utrpěl mj. zlomeninu 2.-5. žebra vlevo a těžký otřes mozku, což si vyžádalo úvodní hospitalizaci po dobu 7-mi dnů a další léčení s pracovní neschopností do 5.8.2002, přičemž se podle ošetřujícího lékaře jedná o zranění těžké. Další spolujezdec J.K. utrpěl zranění lehčího charakteru.

Ve vozidle Audi pak utrpěl řidič J.Č. mj. polytrauma s třítydenním bezvědomím, zhmoždění mozku s nitrolebním krvácením, zlomeninu čelní kosti vlevo, což si vyžádalo úvodní několikatydenní hospitalizaci a následné léčení po dobu nejméně 10 měsíců, přičemž se dle ošetřujících lékařů jedná o zranění těžké a jeho spolujezdkyně J.S. utrpěla těžký otřes mozku a sériovou zlomeninu 3.-8. žebra vlevo, což si vyžádalo úvodní hospitalizaci do 18.6.2002 a následné léčení s pracovní neschopností do 16.8.2002, přičemž se dle lékařky jedná také o zranění těžké.

V daném případě soud shodně s obžalobou spatřoval v porušení ustanovení § 11 odst. 1 a § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona. Odvolání obžalovaného bylo usnesením Krajského soudu v Brně ze dne 15.10.2003 sp.zn. 5 To 408/2003 podle § 256 tr. řádu zamítnuto.

► Také ve věci Městského soudu v Brně 9 T 129/2003 byl soudem zcela akceptován právní názor uvedený v obžalobě státního zástupce. Obžalovaný J.R. byl uznán vinným trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona. Tohoto trestného činu se dopustil tím, že dne

11.7.2003 v 18,50 hod v Brně jako řidič osobního automobilu Škoda Favorit při jízdě po ulici Zvonařka ve směru k ulici Hladíkové se v prostoru autobusové zastávky v rozporu s vodorovným dopravním značením začal z pravého jízdního pruhu s vozidlem otáčet do protisměru a to bez ohledu na skutečnost, že byl v levém jízdním pruhu předjížděn výkonným motocyklem značky Kawasaki řízeným T.H., v důsledku čehož došlo k prudkému nárazu přední části motocyklu do středu levého boku osobního automobilu s následným pádem posádky motocyklu na vozovku. Při uvedené dopravní nehodě utrpěl T.H. mj. zhmoždění mozku s krvácením pod měkkou plenu mozkovou, poranění v oblasti bílé hmoty mozkové, tříštivou frakturu vřetenní kosti vlevo a zlomeninu loketní kosti vlevo, což si vyžádá léčení po dobu asi 2 roků, včetně úvodního měsíčního připojení na dýchací přístroj, přičemž trvalé následky jsou pravděpodobné a jeho spolujezdkyně S.P. utrpěla mj. zlomeninu pánve v podobě tříštivé zlomeniny kosti kyčelní, otřes mozku a tržnou ránu v oblasti kolena, což si vyžádalo úvodní 14-ti denní hospitalizaci a další léčení po dobu více měsíců, přičemž se dle ošetřujícího lékaře jedná o zranění těžké s citelným omezením v obvyklém způsobu života v důsledku pohybu pouze pomocí dvou berlí po dobu nejméně 10-ti týdnů. Trestní příkaz ze dne 21.1.2004 pak nabyl právní moci 13.3.2004.

Trestný čin ublížení na zdraví **podle § 224 odst. 3 tr. zákona** míří na společensky nejnebezpečnější jednání proti životu a zdraví, čemuž odpovídá i výše trestní sazby trestu odnětí svobody. Aby pachatel naplnil skutkovou podstatu uvedeného trestného činu, musí svým jednáním způsobit těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osobám. Pod pojmem více osob se rozumí nejméně tři osoby. Tento následek musí být navíc způsoben jednáním kvalifikovaným jako hrubé porušení předpisů o bezpečnosti dopravy.

Hrubým porušením předpisů se rozumí takové porušení některé právní normy, které má za konkrétní situace zpravidla za následek možnost reálného nebezpečí, že dojde k následku předvídanému v ustanovení § 224 odst. 3 tr. zákona.

K trestnému činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 3 tr. zákona dochází v praxi zřídka. Také poslední uveřejněné rozhodnutí soudu vztahující se k danému trestnému činu pochází z roku 1971. Toto rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR Tzv 27/71 uveřejněné pod R 13/1972 uvádí: „Hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy ve smyslu § 224 odst. 3 tr. zák. je i řízení motocyklu, o němž pachatel ví, že je technicky nedostatečně vybaven, zejména, že má slabá světla a neúčinné brzdy, je-li pachatel v době řízení pod silným vlivem alkoholu a jede rychlostí, která je nepřiměřená viditelnosti a technickému stavu motocyklu.

Podmínkou trestní odpovědnosti podle § 224 odst. 3 tr. zák. je však nejen to, aby pachatel hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy způsobil smrt nebo těžkou újmu na zdraví více osobám, ale současně, aby okolnosti, za kterých se tak stalo, podstatně zvyšovaly stupeň nebezpečnosti pro společnost.

Obžalovaný s motocyklem ve stavu, jak je uvedeno shora, usmrtil dvě ženy a nejméně jedné další způsobil těžkou újmu na zdraví a dalším čtyřem újmu na zdraví, proto naplnil znaky trestného činu podle § 224 odst. 3 tr. zák.“.

Hrubým porušením zmíněných předpisů se tedy rozumí hrubě nedbalé porušení předpisů majících základní význam pro bezpečnost dopravy nebo více předpisů, zajišťujících bezpečnost v dopravě.

S ohledem na četnost výskytu trestného činu podle § 224 tr. zákona a vzhledem k jeho stálosti, kdy je v trestním zákoně jeho skutková podstata v dnešní podobě obsažena prakticky již od roku 1961, neshledala jsem podstatnější aplikační problémy. Tento stav je způsoben poměrně velkým množstvím příslušných soudních rozhodnutí a rovněž tak zákonnou úpravou § 89 odst. 7 tr. zákona.

Nahlédnutím do **německého trestního zákoníku** ( Strafrechtsgesetzbuch) lze zjistit, že i zde se vychází z rozdělení nedbalostního jednání pachatele na tři skupiny. A to na ublížení na zdraví (§ 229 StGB - Fahrlässige Körperverletzung), těžkou újmu na zdraví (§226 StGB - Schwere

Körperverletzung) a způsobení smrti (§ 227 StGB - Körperverletzung mit Todesfolge).

Na rozdíl od platné právní úpravy na území České republiky, zná německý trestní zákoník však samostatnou skutkovou podstatu trestného činu zabití z nedbalosti a to vedle jiné samostatné skutkové podstaty trestného činu těžké ublížení na zdraví. Toto rozdělení se z hlediska charakteru a zejména závažnosti následků jednání pachatele jeví příhodnějším. Z hlediska poškozených pozůstalých je těžké zdůvodnění proč je pachatel nedbalostního trestného činu v dopravě stíhán pouze pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 tr. zákona, když svým jednáním způsobil smrt jejich blízké osoby.

K obdobným závěrům z hlediska důvodu tohoto rozlišení dospěl i Harro Otto, který v kapitole 24 podrobněji uvádí rozdíly mezi ublížením na zdraví a zabitím.<sup>43)</sup>

---

43) Otto, Harro. Grundkurs Strafrecht. Die einzelnen Delikte. Dritte Auflage. Berlin: Walter de Gruyter, 1991, str. 76 an.

## IV. DŮSLEDKY PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ Z HLEDISKA PROCESNÍHO POSTUPU ORGÁNŮ

Silniční doprava má svá specifika. Počet osob, které se jí každodenně účastní, je obrovský. Jsou různého věku, rozdílného postavení a v provozu na pozemních komunikacích „hrají různé role“. I když se dopravního provozu účastní jako řidiči, cyklisté, chodci či jiní účastníci, mají společnou povinnost, a to povinnost dodržovat pravidla silničního provozu. Ta jsou obsažena v zákoně číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích). Znalost a dodržování této právní normy jsou nezbytnými předpoklady pro plynulý a zejména bezpečný provoz na našich silnicích.

Kontrolou dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích je pověřena zejména Policie České republiky, některé pravomoci jsou svěřeny Městské policii, celníkům a případně i dalším složkám. Způsob kontroly prováděné Policií ČR je obecně vymezen v ustanovení § 124 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích, podle kterého policie vykonává dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích tím, že mimo jiného *kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení.*

Pochybí-li účastník silničního provozu a poruší povinnost uloženou mu výše zmíněným předpisem, je příslušník policie oprávněn projednat přestupek způsobený tímto jednáním.

**Pojem přestupku** je definován v § 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále jen přestupkový zákon) jako *zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt nebo trestný čin.* Z hlediska subjektivní stránky jednání pachatele postačí k odpovědnosti za přestupek zavinění z nedbalosti, nestanoví-li přestupkový zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění.

V silniční dopravě budou nejčastěji přicházet v úvahu tyto přestupky:

- přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle § 22 přestupkového zákona
- jiný přestupek na úseku dopravy zejména podle § 23 odst. 1 písm. a), g), i), j), a s) přestupkového zákona
- přestupek na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi podle § 30 odst. 1 písm. g), h), ch) a i) přestupkového zákona
- přestupek proti občanskému soužití podle § 49 odst. 1 písm. b) přestupkového zákona

Zákon č. 411/2005 Sb., který novelizuje mimo jiných i přestupkový zákon, s účinností od 1.7.2006 zpřesňuje definice přestupků, přináší nové rozpětí sazeb pokut a zavádí tzv. bodový systém.

Příslušník Policie ČR je oprávněn takové jednání, jež naplňuje zákonné znaky přestupku projednat v **blokovém řízení**. Úprava tohoto řízení je obsažena v přestupkovém zákoně v ustanovení § 84 a přichází v úvahu pokud je přestupek spolehlivě zjištěn, k jeho vyřízení nepostačuje domluva obviněnému a obviněný z přestupku je ochotný zaplatit pokutu. Proti uložení pokuty v tomto řízení se již nelze odvolat.

Pokud přestupek nebyl vyřízen v blokovém řízení, přechází do kompetence obecního úřadu nebo zvláštního orgánu obce, který (pokud je v obci zřízen) tvoří tříčlenná komise k projednávání přestupků. Příslušný orgán pak zahájí řízení o přestupku.

Přestupek je možné vyřídit v rámci **příkazního řízení** ve smyslu ustanovení § 87 přestupkového zákona, kdy správní orgán bez dalšího vydá příkaz o uložení napomenutí nebo pokuty v maximální výši do 4 000,- Kč. Pokud obviněný z přestupku proti takovému příkazu nepodá ve lhůtě 15 dnů od jeho doručení odpor, příkaz nabývá právní moci. Jestliže je však odpor řádně a včas podán, příkaz se ruší a správní orgán pokračuje v řízení. V případě pochybností o tom, zda se obviněný přestupku dopustil, je vedeno

**správní řízení o přestupku**, které je subsidiárně upraveno zákonem č. 500/2004, správní řád.

Za přestupek související s provozem na pozemních komunikacích lze v přestupkovém řízení uložit tyto sankce: - napomenutí,

- pokutu,

- zákaz činnosti.

Výše pokuty či délka zákazu činnosti jsou uvedeny u jednotlivých přestupků ve zvláštní části přestupkového zákona, přičemž obecně lze konstatovat, že nejvyšší pokutu za přestupek lze uložit ve výši 15 000,- Kč a zákaz činnosti může být uložen maximálně v délce 24 měsíců.

Správní orgán ukládající sankci v přestupkovém řízení musí postupovat v souladu s ustanovením § 12 přestupkového zákona, tj. musí přihlédnout k závažnosti přestupku, zejména ke způsobu jeho spáchání, jeho následkům, k okolnostem, za nichž byl spáchán, k míře zavinění, k osobě pachatele apod.

Rozhodující orgán může po zvážení všech těchto skutečností od uložení sankce i upustit, dospěje-li k názoru, že k nápravě pachatele postačí samotné projednání přestupku.

Jiná situace nastává, pokud porušením předpisů pravidel silničního provozu došlo k naplnění skutkové podstaty některého z trestných činů. Z obecného hlediska lze spatřovat **rozdíl mezi přestupkem a trestným činem** v silniční dopravě zejména ve stupni společenské nebezpečnosti jednání pachatele. Tuto otázku řešil také Nejvyšší soud ČR v rozsudku ze dne 22.7.1997 sp. zn. 2 Tzn 56/97, který byl publikován pod R 20/1998. „Při posuzování otázky, zda skutek je či není trestným činem, je třeba postupovat tak, že orgán činný v trestním řízení nejprve učiní potřebná zjištění o rozhodných skutkových okolnostech. Dále učiní závěr o tom, zda zjištěné skutkové okolnosti naplňují formální znaky trestného činu, a poté se vypořádá s tím, zda skutek vykazuje takový stupeň společenské nebezpečnosti pro společnost, který je materiální podmínkou trestnosti (§ 3 odst. 2 tr. zák.). Formální a materiální podmínky trestnosti činu nelze směšovat, zaměňovat ani vzájemně nahrazovat“.

**Pojem trestného činu** je definován v ustanovení § 3 odst. 1 tr. zákona jako *pro společnost nebezpečný čin, jehož znaky jsou uvedeny v tomto zákoně*. Podrobnější definici můžeme nalézt v učebnici trestního práva, která uvádí, že: „Trestný čin neboli čin soudně trestný je čin, který konkrétně vykazuje zákonem diferencovaně stanovený typový charakter a stupeň nebezpečnosti pro společnost, vyjádřený v zákonné skutkové podstatě pomocí znaků objektu, objektivní stránky, subjektu a subjektivní stránky, za který zákon stanoví trest“.<sup>44)</sup>

Z hlediska subjektivní stránky se u jednání pachatele vyžaduje, na rozdíl od přestupku, k trestnosti takového činu úmyslné zavinění, nestanoví-li tento zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.

Jestliže skutečnosti zjištěné orgány Policie ČR v rámci prověřování nasvědčují tomu, že byl spáchán trestný čin, a že jej spáchala určitá osoba, rozhodne policejní orgán o **zahájení trestního stíhání** této osoby ve smyslu § 160 odst. 1 tr. řádu.

Při následném vyšetřování postupuje policejní orgán tak, aby byly co nejrychleji a v potřebném rozsahu vyhledány důkazy k objasnění všech základních skutečností důležitých pro posouzení případu, včetně osoby pachatele a následku trestného činu.

Po ukončení vyšetřování předloží policejní orgán veškerý spisový materiál související s danou věcí státnímu zástupci s návrhem na další jeho postup.

Nevyužije-li **státní zástupce** svého zákonného oprávnění daného ustanovením § 174 odst. 2 písm. d) tr. řádu a věc nevrátí policejnímu orgánu s pokyny pro doplnění vyšetřování, může:

- a) věc postoupit jinému orgánu k projednání podle § 171 tr. řádu,
- b) trestní stíhání obviněného zastavit podle § 172 tr. řádu,
- c) trestní stíhání obviněného přerušit podle § 173 tr. řádu,
- d) podat na obviněného obžalobu podle § 176 tr. řádu,

---

44) Kratochvíl, Vladimír a kol. Trestní právo hmotné Obecná část. třetí vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2003, str. 158.



- e) v rámci zkráceného řízení učinit některé z rozhodnutí uvedených v § 179c odst. 2 písm. a), b), c), d), e), f) nebo g) tr. řádu,
- f) trestní stíhání obviněného podmíněně zastavit podle § 307 tr. řádu,
- g) rozhodnout o schválení narovnání a trestní stíhání zastavit podle § 309 tr. řádu.

- **postoupení věci jinému orgánu (§ 171 tr. řádu)**

Pokud výsledky přípravného řízení ukazují, že se nejedná o trestný čin, ale o skutek, který by mohl být příslušným orgánem posouzen jako přestupek, jiný správní delikt či kárné provinění, státní zástupce věc postoupí příslušnému orgánu. Státní zástupce není v tomto rozhodnutí oprávněn jednání pachatele kvalifikovat podle konkrétního ustanovení přestupkového zákona, nýbrž pouze uvede, že se v daném případě nejedná o podezření ze spáchání trestného činu, ale skutek by mohl být kvalifikován jiným příslušným orgánem jako přestupek.

Otázce postoupení věci se věnuje i R 34/1993, které uvádí: „Postoupit věc jinému orgánu podle § 171 odst. 1 tr. řádu lze jen tehdy, když je věc dostatečně objasněna z hlediska, že stíhaný skutek není trestným činem, ale mohl by být jiným příslušným orgánem posouzen jako přestupek nebo kárné provinění. Orgán činný v trestním řízení po tomto zjištění však musí věc postoupit, nemůže dále pokračovat v trestním řízení a zjišťovat další skutečnosti potřebné pro rozhodnutí o přestupku, např. odstraňovat pochybnosti o tom, zda se skutečně obviněný skutku dopustil“.

- **zastavení trestního stíhání (§ 172 tr. řádu)**

Nastane-li některá ze skutečností uvedená v § 172 odst. 1 tr. řádu, státní zástupce obligatorně trestní stíhání zastaví (v dopravě se jedná nejčastěji o aplikaci § 172 odst. 1 písm. b) tr. řádu v případech, kdy vina obviněnému řidiči nebyla prokázána a dále aplikaci § 172 odst. 1 písm. d) tr. řádu ve vztahu k § 11 odst. 1 písm. i) tr. řádu, kdy v průběhu vyšetřování oprávněná osoba vzala souhlas k trestnímu stíhání ve smyslu ustanovení § 163 tr. řádu zpět).

Fakultativní zastavení trestního stíhání přichází v úvahu, pouze pokud je splněn některý z předpokladů uvedených v odst. 2 § 172 tr. řádu (např. bezvýznamnost trestu, který by pachatel mohl obdržet za tento trestný čin vzhledem k trestu, který již pachateli byl uložen, nebo který ho postihne).

▪ **přerušování trestního stíhání (§ 173 tr. řádu)**

Toto vyřízení věci je možné za okolností taxativně uvedených v ustanovení § 173 odst. 1 písm. a), b), c), d) tr. řádu. Před vydáním uvedeného usnesení však musí státní zástupce přezkoumat, zda v průběhu dosavadního vyšetřování byly již provedeny veškeré dostupné důkazy nutné k zabezpečení úspěšného provedení trestního stíhání.

Jakmile okolnosti přerušování trestního stíhání pominou, je státní zástupce povinen rozhodnout ve smyslu ustanovení § 173 odst. 2 tr. řádu, že se v trestním stíhání pokračuje (jedná se např. o případ, kdy bylo zjištěno místo pobytu obviněného nebo se podstatně zlepšil zdravotní stav obviněného)

▪ **podání obžaloby (§ 176 tr. řádu)**

Jestliže výsledky vyšetřování dostatečně odůvodňují postavení obviněného před soud, státní zástupce podá obžalobu v souladu s ustanovením § 176 tr. řádu. V žalobě mimo jiné uvede:

- údaje o obviněném potřebné k tomu, aby nemohl být zaměněn s jinou osobou, tj. jméno a příjmení obviněného, den a místo jeho narození, jeho zaměstnání, bydliště apod.,
- žalobní návrh, v němž musí být přesně označen skutek, pro který je obviněný stíhán, tak, aby nemohl být zaměněn s jiným a aby bylo odůvodněno použití určité trestní sazby a dále trestný čin, který obžaloba v tomto skutku spatřuje, přitom je nutno důsledně vycházet ze skutečností uvedených v usnesení o zahájení trestního stíhání podle § 160 odst. 1 tr. řádu tak, aby byla zachována jednota skutku,
- odůvodnění žalovaného skutku s uvedením důkazů, o které se toto odůvodnění opírá, a seznam důkazů, jejichž provedení v hlavním líčení státní zástupce navrhuje.

Trestní stíhání před soudem se koná jen na podkladě obžaloby, kterou podává a před soudem zastupuje státní zástupce, a to v souladu se zásadou obžalovací.

▪ **rozhodnutí ve zkráceném řízení (§ 179c tr. řádu)**

Se zkráceným řízením se v trestním řádu setkáváme s účinností od 1.1.2002, a to na základě novely trestního řádu, zákonem č. 265/2001 Sb. Z hlediska trestných činů v silniční dopravě se s touto formou řízení setkáváme poměrně v omezené míře a to zpravidla pouze u trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona.

▪ **podmíněné zastavení trestního stíhání (§ 307 tr. řádu)**

Tento institut byl do trestního řádu zaveden jeho novelou zákonem číslo 292/1993 Sb. s účinností od 1.1.1994. Důvodem jeho zavedení bylo mimo jiné: „vyřešení méně závažných případů mimo rámec hlavního líčení, což by mělo napomoci tomu, aby se soudy obou stupňů mohly o to více zaměřit na důsledné projednávání a spravedlivé rozhodování případů závažnějších“.<sup>45)</sup>

Tomuto institutu byla v odborném tisku věnována poměrně velká pozornost. Např. JUDr. K. Friml v roce 1995<sup>46)</sup> kritizoval pomalé zavádění tohoto nového institutu do praxe orgány činnými v trestním řízení, přílišnou volnost při rozhodování zda využít či nevyužít ustanovení § 307 tr. řádu a rovněž poukazoval na problémy vzniklé při řešení otázek náhrady škody, kdy se jednoznačně staví za prioritu přímé úhrady škody pachatelem. Rovněž JUDr. P. Coufal v roce 1997<sup>47)</sup> poukázal na značně odlišnou praxi při aplikaci § 307 tr. řádu v jednotlivých krajích či okresech s tím, že rámec dané právní úpravy umožňuje velmi široký výklad.

---

45) Vaněček, Pavel. Některé nové instituty trestního řádu a možnosti jejich aplikace na trestnou činnost v dopravě. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 6, str.8.

46) Friml, Karel. Podmíněné zastavení trestního stíhání – iluze zákonodárce a skutečnost. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 1, str. 12-20.

47) Coufal, Petr. Realizace institutu podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 307 trestního řádu v přípravném řízení trestním. Trestní právo, ročník II., 1997, číslo 10, str. 3-6.

V současné době se již praxe při aplikaci ustanovení § 307 tr. řádu ustálila. Pokud jsou splněny veškeré zákonné předpoklady uvedené v citovaném ustanovení trestního řádu, státní zástupce trestní stíhání pachatele zpravidla neprodleně podmíněně zastaví.

Soud podle § 307 odst. 1 tr. řádu pak podmíněně zastaví trestní stíhání obžalovaného pouze v případech, kdy po podání obžaloby došlo ke změně situace. Touto změnou situace je nejčastěji vyřešení všech otázek náhrady způsobené škody, eventuálně změna postoje obžalovaného k předmětné trestní věci, kdy až u hlavního líčení dozná svoji vinu a učiní souhlas s postupem podle § 307 tr. řádu.

Zejména v případech nedbalostních trestních činů v silniční dopravě je postup podle § 307 tr. řádu poměrně často využíván, přičemž aplikace uvedeného ustanovení ve většině případů s sebou nepřináší vážnější problémy.

Abyste mohlo být trestní stíhání pachatele podmíněně zastaveno, musí být splněny kumulativně následující **podmínky**:

– musí jít o trestný čin, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje 5 let ( tento požadavek splňují všechny trestné činy v dopravě, mimo trestného činu obecné ohrožení podle § 180 odst. 1, 2 písm. b), 4 tr. zákona a trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 3 tr. zákona),

- obviněný musí s postupem podle tohoto ustanovení souhlasit,
- obviněný se musí k činu doznat,
- obviněný musí nahradit škodu, pokud byla činem způsobena, nebo musí s poškozeným o její náhradě uzavřít dohodu anebo učinit jiná potřebná opatření k její náhradě,
- a vzhledem k osobě obviněného, s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu lze důvodně takové rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání považovat za dostačující.

V rámci podmíněného zastavení trestního stíhání je vždy obviněnému uložena ve smyslu ustanovení § 307 odst. 2 tr. řádu zkušební doba v délce od 6-ti měsíců až do 2 let. Po uplynutí takto stanovené zkušební doby prověří

orgán, který trestní stíhání podmíněně zastavil, zda obviněný ve zkušební době vedl řádný život a zda byly vyřešeny veškeré otázky náhrady škody. V kladném případě pak rozhodne podle § 308 odst. 1 tr. řádu, že se obviněný ve zkušební době osvědčil.

V opačném případě rovněž podle ustanovení § 308 odst. 1 tr. řádu tento orgán rozhodne, že se v trestním stíhání obviněného pokračuje. Toto rozhodnutí se u pachatelů trestných činů v dopravě vyskytuje velmi zřídka, přičemž důvodem rozhodnutí o neosvědčení je např. opakované vědomé porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích nebo spáchání trestného činu ve zkušební době.

▪ **narovnání** (§ 309 tr. řádu)

Institut narovnání se na rozdíl od podmíněného zastavení trestního stíhání v praxi téměř nevyskytuje. To proto, jak uvádí ve svém článku JUDr. P. Vaněček<sup>48)</sup>, „že za současné společenské a politické situace, životní úrovně nemalé části našich občanů, stavu a charakteru kriminality, nedostatečně zajištěné personální základny v sociální oblasti a zjevné nezkušenosti orgánů trestního řízení v tomto směru, nelze jednoznačně tento institut v současnosti považovat za to pravé „ořechové“, co by nejen mělo urychlit práci justičním složkám, ale též se příznivě odrazit v myšlení a názorech lidí, kteří ne vždy budou moci tento institut objektivně ve svůj prospěch využít“.

Pro schválení narovnání a zastavení trestního stíhání příslušným orgánem je třeba splnit následující **podmínky**:

- musí jít o trestný čin, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje 5 let,
- obviněný s tímto postupem musí projevit souhlas,
- poškozený s tímto postupem musí projevit souhlas,
- obviněný musí prohlásit, že spáchal skutek, pro který je stíhán,

---

48) Vaněček, Pavel. Některé nové instituty trestního řádu a možnosti jejich aplikace na trestnou činnost v dopravě. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 6, str.10.

– obviněný musí uhradit poškozenému škodu způsobenou trestným činem nebo učinit potřebné kroky k její úhradě, případně jinak odčinit újmu vzniklou trestným činem,

– obviněný musí složit na účet soudu nebo státního zastupitelství peněžní částku určenou konkrétnímu adresátovi k obecně prospěšným účelům a tato částka není zřejmě nepřiměřená závažnosti trestného činu,

– a považuje-li tento orgán takový způsob vyřízení věci za dostačující, vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného činu, k míře, jakou byl trestným činem dotčen veřejný zájem, k osobě obviněného a jeho osobním a majetkovým poměrům.

Trestní zákon dále upřesňuje pojem peněžní částky určené k obecně prospěšným účelům. Nejméně 50% z konkrétní výše pachatelem složené peněžní částky musí obviněný určit státu na peněžitou pomoc obětem trestné činnosti.

Pokud nebylo narovnání schváleno, k prohlášení obviněného o tom, že spáchal skutek, pro který je stíhán, nelze v dalším řízení přihlížet jako k důkazu.

S tímto institutem se rovněž setkáváme i v **německém trestním právu**. „Výstižný pojem Täter-Opfer-Ausgleich (volně přeloženo jako narovnání mezi pachatelem a obětí) se objevuje v německy psané literatuře až od konce sedmdesátých let. Vedle všeobecné normy k vyměřování trestů podle § 46 odst. 2 věta 2. trestního zákona, která mezi jinými zmiňuje snahu pachatele nahradit škody, stejně tak jako docílit Täter-Opfer-Ausgleich s poškozeným, existují ustanovení umožňující při podmíněném odložení trestu odnětí svobody uložit závazek nahradit škodu (např. 56b tr. zákona)<sup>49)</sup>“.

Avšak i G. Kaiser upozorňuje ve své publikaci, že případy vhodné pro Täter-Opfer-Ausgleich patří především do oblasti méně závažných deliktů.

---

49) Kaiser, Günther. Kriminologie. Přeložila Helena Válková a kol. Praha: C.H.Beck, 1994, str. 246.

Pro potřeby rozhodování o tzv. odklonech (podmíněné zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu a narovnání podle § 309 tr. řádu) může státní zástupce či soudce využívat v současné době služeb úředníka Probační a mediační služby. „Probační pracovníci v rámci těchto institutů působí jako zprostředkovatelé - mediátoři při řešení trestního případu mezi obviněným a poškozeným“.<sup>50)</sup> Cílem takového zprostředkování je setkání obviněného a poškozeného a uzavření oboustranně přijatelné dohody o způsobu náhrady vzniklé škody a řešení následků trestného činu.

Jejich úkolem je především urovnat mezilidský konflikt, který v souvislosti s trestným činem mezi poškozeným a obviněným vznikl. Podařili se stranám konfliktu dosáhnout dohody a je pak rozhodnuto o jejím schválení, je probační pracovník pověřen kontrolou naplnění této dohody.

Projednání trestní věci před soudy je možné jen na základě obžaloby podané státním zástupcem. Jakmile je obžaloba doručena soudu, samosoudce (případně předseda senátu), pokud nevyužije svého zákonného oprávnění podle § 188 odst. 1 písm. e) tr. řádu a nevrátí věc státnímu zástupci k došetření, může po prostudování spisového materiálu :

- a) postoupit věc jinému orgánu podle § 188 odst. 1 písm. b) tr. řádu, jsou-li tu okolnosti uvedené v § 171 odst. 1 tr. řádu,
- b) zastavit trestní stíhání obžalovaného podle § 188 odst. 1 písm. c), jsou-li tu okolnosti uvedené v § 172 odst. 1 nebo 2 tr. řádu,
- c) přerušit trestní stíhání obžalovaného podle § 188 odst. 1 písm. d) tr. řádu, jsou-li tu okolnosti uvedené v § 173 odst. 1 písm. a) až d) tr. řádu,
- d) nařídit hlavní líčení podle § 198 tr. řádu,
- e) podmíněně zastavit trestní stíhání obžalovaného podle § 307 tr. řádu,
- f) schválit narovnání podle § 309 tr. řádu,
- g) vydat trestní příkaz podle § 314e tr. řádu.

---

50) Ouředníčková, Lenka; Pleskačová, Veronika. Informace o činnosti probačních pracovníků při okresních (obvodních) a krajských (městských) soudech. Bulletin advokacie, 1996, číslo 9, str. 92.

▪ **nařízení hlavního líčení (§ 198 tr. řádu)**

Před nařízením hlavního líčení je třeba doručit obžalovanému, jeho obhájci a poškozenému opis obžaloby. Ten musí být doručen nejpozději s předvoláním k hlavnímu líčení, respektive s vyrozuměním o konání hlavního líčení. Den hlavního líčení musí soudce stanovit tak, aby obžalovaný od doručení předvolání, státní zástupce a obhájce od vyrozumění měli lhůtu alespoň pěti pracovních dnů k přípravě. U ostatních osob je třeba zachovat zpravidla aspoň třídní lhůtu. U hlavního líčení pak probíhá dokazování, a to zejména výslechy obžalovaného, poškozeného, svědků a znaleckými posudky. Hlavní líčení je ukončeno vynesemím rozsudku.

▪ **vydání trestního příkazu (§ 314e tr. řádu)**

Trestní příkaz je zjednodušenou formou odsuzujícího soudního rozhodnutí v trestním řízení. Trestní příkaz může vydat samosoudce a to bez projednání věci v hlavním líčení. Trestním příkazem může být rozhodnuto pouze ve věci, která spadá do příslušnosti samosoudce, jestliže skutkový stav je spolehlivě prokázán opatřenými důkazy a lze jím uložit jen omezené druhy a výměry trestů. Proti trestnímu příkazu může podat odpor obžalovaný, osoby, které jsou oprávněny podat v jeho prospěch odvolání a státní zástupce. Byl-li odpor podán oprávněnou osobou a ve lhůtě, trestní příkaz se tím ruší a samosoudce nařídí hlavní líčení ve věci. Nebyl-li odpor podán žádnou k tomu oprávněnou osobou, trestní příkaz nabývá právní moci a je vykonatelný.

Pokud je obžalovaný uznán vinným ze spáchání trestného činu v silniční dopravě, mohou mu být uloženy tyto **tresty**:

- a) odnětí svobody s podmíněným odkladem výkonu trestu,
- b) odnětí svobody,
- c) zákaz činnosti (řízení motorových vozidel),
- d) peněžitý trest,
- e) obecně prospěšné práce,
- f) propadnutí věci.



Ukládání trestů v silniční dopravě je otázkou natolik složitou, že zcela překračuje rámec této rigorózní práce.

Cílem této kapitoly bylo ukázat možnosti posouzení porušení předpisů na úseku silniční dopravy. S ohledem na intenzitu porušení těchto předpisů a v závislosti na charakteru následků tohoto porušení přichází v úvahu velmi široká škála postihu pachatelů přestupků, respektive trestných činů.

V přestupkovém řízení za současné platné právní úpravy může být vina pachatele řešena napomenutím až uložením pokuty do 15 000,- Kč, eventuálně i uložením zákazu činnosti řízení motorových vozidel do dvou let. V rámci trestního řízení je možno pachatelům trestných činů v dopravě uložit jako nejpřísnější trest trest odnětí svobody v délce trvání až 10 roků (v případě trestného činu obecné ohrožení podle § 180 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 4 tr. zákona a trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 3 tr. zákona) a v případě trestu zákazu činnosti řízení všech motorových vozidel je horní hranice zákonné trestní sazby stanovena rovněž na 10 let.

## V. K NEJAKTUÁLNĚJŠÍM PROBLÉMŮM TRESTNÝCH ČINŮ V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Při zpracovávání podkladových materiálů k této rigorózní práci i v rámci své odborné praxe jsem se setkala s celou řadou problémů v souvislosti s objasňováním trestných činů v dopravě, v souvislosti s jejich prokazováním i v rámci postihu pachatelů těchto trestných činů.

Daný rozsah práce i struktura zvolené tematiky mi neumožnily podrobně zkoumat všechny okruhy aktuálních problémů a ani k nim zaujímat vlastní důvodná stanoviska.

Tak například se ve své práci nezabývám problematikou řádného a úplného zajištění důkazních materiálů na místě dopravní nehody, byť na tento požadavek často poukazují orgány činné v trestním řízení a to zejména soudy všech stupňů. Je zřejmé, že přesné a úplné zadokumentování všech stop a jiných podstatných okolností na místě dopravní nehody má pro další postup trestního stíhání rozhodující význam. Jakékoliv zanedbání ze strany policistů provádějících prvotní úkony na místě samém přináší značné problémy v dalším průběhu dokazování. Chybějící skutečnosti je nutno mnohdy složitě zjišťovat formou znaleckého posudku z oboru silniční dopravy, výslechem svědků na místě dopravní nehody, konáním vyšetřovacího pokusu apod. Na druhé straně si však soudci musí uvědomit, že s ohledem na současný charakter silničního provozu nelze mnohdy provést tyto prvotní úkony na místě dopravní nehody v takové kvalitě, jak by bylo nezbytné. Jedná se zejména o případy dopravních nehod na dálnicích, na velmi frekventovaných komunikacích a ve větších městech, kde policisté na místě nehody v první řadě zajišťují pomoc zraněným, v druhé řadě plynulost a bezpečnost provozu a až na třetím místě provádějí dokumentaci stop, zjišťují svědky nehody a provádějí další potřebné úkony.

Rovněž jsem nemohla věnovat pozornost problematice ukládání trestů za trestné činy v dopravě. Zejména u nedbalostních trestných činů je při tom mnohdy otázka uložení trestu velmi problematičká. Pachateli těchto trestných

činů jsou zpravidla bezúhonní řidiči, kteří dopravní nehodu zavíní v důsledku jednorázového chvilkového pochybení. Zde by tedy přicházelo v úvahu pouze uložení výchovného trestu. Následek tohoto jednání uvedeného pachatele však bývá mnohdy velmi vážný a často i nenahraditelný. V případě způsobení smrti či těžkého zranění s trvalými následky by mělo přicházet v úvahu uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody, což je však v rozporu se skutečnostmi dříve uvedenými. U těchto trestných činů neexistuje žádná pomůcka či návod, dle kterých by byl pachateli uložen příslušný trest. Je tedy plně v kompetenci soudce objektivně zhodnotit veškeré skutečnosti a uložit takový trest, aby byl v souladu s účelem trestu ve smyslu ustanovení § 23 tr. zákona.

S ohledem na aktuálnost a závažnost dané problematiky však považují za nutné se podrobněji vyjádřit alespoň k těmto současným problémům:

- nemožnost zadržení řidičského průkazu na místě dopravní nehody, respektive ani v průběhu trestního stíhání obviněného,
- neúměrná délka řízení od vzniku nehodové události do právní moci rozhodnutí,
- mechanická aplikace § 307 odst. 1 tr. řádu i v případech velmi závažných dopravních nehod.

## 1, Nemožnost zadržení řidičského průkazu

Již v roce 2001 JUDr. Z. Svátek <sup>51)</sup> kritizoval právní úpravu danou zákonem č. 361/2000 Sb. „Převážnou část zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích anulovalo ustanovení § 138 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, novelizované zákonem č. 60/2001 Sb. Mezi zrušenými ustanoveními je i § 8, který opravňoval policistu ve služebním stejnokroji při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu mimo jiné zadržet řidičský průkaz řidiči, lze-li důvodně očekávat uložení trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel podle trestního zákona nebo zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, nebo tím zabránit v jízdě řidiči, znamenalo-li by pokračování v jízdě ohrožení bezpečnosti provozu.

Kdo je obeznámen s problémy, které přináší provoz na pozemních komunikacích, nemůže souhlasit s tím, že policisté nemohou ani při nejzávažnějším deliktu řidičský průkaz zadržet. Špatné je to i proto, že bezprostřední zásah vůči nezodpovědnému řidiči je neúčinnější, i když k vlastnímu projednávání jeho poklesku dojde až následně. Rovněž hrozí, že se zkušenější pachatelé budou snažit řízení o přestupku zdržovat. Vždyť dokud rozhodnutí o trestu nenabude právní moci, mohou s vozidlem dále jezdit. A pokud se jim s trochou štěstí podaří oddálit pravomocnost rozhodnutí, mají po roce vyhráno, protože podle zákona o přestupcích odpovědnost za přestupek po roce zaniká. Nemožnost zadržet řidičský průkaz znamená, že policisté nemohou zadržet řidičský průkaz nejen řidiči, kterého přistihli při jízdě pod vlivem alkoholu, ale dokonce ani opilému řidiči, který právě zavinil nehodu.

---

51) Svátek, Zdeněk. Zadržení řidičského průkazu. Právní rádce, ročník IX., 2001, číslo 6, str. 9.

Je mimo jakoukoliv diskusi, že tato nevhodná právní úprava nepříznivě ovlivní snahu o zvýšení bezpečnosti na našich silnicích, která je- jak o tom svědčí stále vysoké počty dopravních nehod- trvale neutěšená.

Je skutečně politováníhodné, že zákon č. 361/2000 Sb. neumožňuje v závažnějších případech zadržení řidičského průkazu. Tato skutečnost nese svědčí o kvalitě věcného obsahu zákona a nápravu může přinést jedině novelizace zákona“.

Je velice smutné, že ani v současné době, v první polovině roku 2006, kdy zákon č. 361/2000 Sb. je účinný již šestým rokem, nedošlo k vyřešení daného problému.

Podle § 95 citovaného zákona může sice příslušný orgán v rámci řízení o podmínění, omezení nebo odnětí řidičského oprávnění rozhodnout o pozastavení řidičského oprávnění jako o předběžném opatření podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 500/2004 Sb., správní řád), avšak uvedený postup je využíván pouze zcela výjimečně.

Navíc jej nelze vůbec aplikovat v případě, kdy řidiči hrozí uložení zákazu činnosti řízení motorových vozidel, ať už jako trestu v rámci trestního řízení či jako opatření v přestupkovém řízení.

Shora uvedené obavy JUDr. Z. Svátka se bohužel v praxi potvrdily. Omezení pravomoci příslušníků Policie ČR zadržet pachatele na místě jeho řidičský průkaz snížilo v očích jisté části řidičů přirozenou autoritu těchto orgánů a skutečně vedlo k dalšímu poklesu kázně na našich silnicích.

Je až tristní, že i v případě nejzávažnějších dopravních nehod s tragickými následky nemá za současné právní úpravy policista a dokonce ani orgán činný v trestním řízení žádné zákonné oprávnění k tomu, aby zabránil pachateli- řidiči v dalším řízení motorových vozidel.

Situace je neúnosná zejména z hlediska výchovného působení na ostatní účastníky silničního provozu. Pokud řidič, o kterém je všeobecně známo, že zavinil např. dopravní nehodu s tragickými následky nebo zavinil v podnapilém stavu vážnou dopravní nehodu, zcela legálně již druhý den po nehodě usedne za řízení motorového vozidla a uvedenou činnost může

v souladu s právní úpravou nadále vykonávat po řadu měsíců, působí tento stav na jeho okolí přímo demoralizujícím dojmem.

V této souvislosti je také smutnou skutečností, že poslanci Parlamentu České republiky se již dne 18.2.2004 zabývali vládním návrhem novelizace zákonů č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, č. 200/1990 Sb., o přestupcích a č. 247/2000 Sb., o autoškolách v tzv. prvním čtení, kdy proti navrhovaným úpravám bylo vzneseno mnoho výhrad. Jednalo se zejména o výhrady vůči navrhovanému „bodovému systému“ a rovněž i proti navrácení oprávnění policistům opět zadržovat řidičské průkazy. Výsledkem těchto výhrad bylo stažení návrhů novelizace shora uvedených zákonů z projednávání v Parlamentu a vrácení návrhů vládě k přepracování.

V polovině prosince 2004 proběhlo v poslanecké sněmovně opětovné první čtení novely zákona č. 361/2000 Sb. Druhé čtení této novely však bylo odloženo až na duben roku 2005. Důvodem tohoto kroku je více než 250 pozměňovacích návrhů, které k zamýšlené novele silničního zákona předložili poslanci.

Až nyní lze důvodně konstatovat, že požadavku navrácení oprávnění k zadržování řidičského průkazu příslušníkům policie bylo, respektive v nejbližší době bude vyhověno.

Dne 21.9.2005 „sněmovna schválila vládní návrh zákona o provozu na pozemních komunikacích a odmítla verzi Senátu, který jej s připomínkami dolní komory Parlamentu vrátil. Pro přijetí zákona hlasovalo 130 ze 192 přítomných poslanců, k jeho přijetí by stačilo 101 hlasů“.<sup>52)</sup>

„V našem právním řádu snad neexistuje případ zákona, který by vyvolával tak rozpačité reakce. Jde především o fakt, že novela která byla zanesena do sbírky zákonů více jak půl roku předtím, než začne reálně platit, si vyžádá ještě další novely“.<sup>53)</sup>

---

52) Procházka, Martin. Body pro řidiče už od půlky roku 2006. Právo, ročník 15, 2005, číslo 223 (22.9.2005), str. 1.

53) Marek, Jan; Svátek, Zdeněk. Kocourkov. Svět motorů, ročník 60, 2006, číslo 9, str. 38.

Zcela zásadní novinkou, kterou uvedená právní úprava přináší, je takzvané trestní bodové hodnocení řidičů. I když do realizace této novinky chybí dosud několik měsíců, tato nová právní úprava vzbudila mezi řidiči i mezi právní veřejností značnou odezvu převážně negativního charakteru. Zda se systém trestných bodů osvědčí z hlediska zlepšení stavu v dodržování pravidel silničního provozu jako např. ve Spolkové republice Německo, Francii, Velké Británii ukáže až čas.

Podstatně menší pozornost je věnována další významné změně, kterou je opětovná možnost zadržení řidičského průkazu policistou přímo na silnici. V denním tisku ani v odborných motoristických časopisech jsem se nesetkala s žádnou negativní reakcí na opětovné přiznání tohoto oprávnění policistům.

„S možností zadržení řidičského průkazu policistou museli počítat motoristé již od šedesátých let. Vyhláška č. 87 o řidičských průkazech začala platit 1. července 1964. Její § 15 hovořil o tom, že orgán Veřejné bezpečnosti může zadržet řidičský průkaz hned v několika případech. Například lze-li důvodně očekávat uložení trestu řízení motorových vozidel soudem či je-li podezření, že byly v řidičském průkazu neoprávněně provedeny zápis. Jeden z odstavců opravňoval hlídky k zadržení průkazu, jestliže by byla další jízdou ohrožena bezpečnost silničního provozu.

V této podobě zůstala vyhláška v platnosti téměř tři desetiletí. Dne 31. ledna 2001 ji nahradil současný zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Senátoři tehdy v přípravě zákona počítali se zachováním této pasáže, poslanci ale nakonec rozhodli opačně“.<sup>54)</sup>

Z hlediska praxe orgánů činných v trestním řízení je velmi důležité znění § 118c zákona č. 361/2000 Sb. s účinností od 1.7.2006, podle kterého obecní úřad obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o zadržení řidičského průkazu podle ust. § 118b

---

54) Marek, Jan; Svátek, Zdeněk. Vyzkoušeno v minulosti. Svět motorů, ročník 60, 2006, číslo 2. str. 38.

zahájí řízení, na základě něhož lze rozhodnout o zadržení řidičského průkazu do doby pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo o trestném činu, jde-li o podezření ze spáchání trestného činu zahájí řízení po předchozím souhlasu státního zástupce.

Tímto ustanovením se právní úprava v podstatě vrací k úpravě uváděné již v ustanovení § 15 odst. 4 vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech.



## 2, Neúměrná délka trestního řízení

Jedním ze základních požadavků respektive zásad trestního řízení v České republice je zásada rychlosti, která je zakotvena v ustanovení § 2 odst. 4 tr. řádu. Je v zájmu celé naší společnosti, aby každý trestný čin byl nejen náležitě zjištěn, ale rovněž aby byl v pokud možno co nejkratší době projednán. I z hlediska výchovného působení uloženého trestu na pachatele i na ostatní členy společnosti je daleko účinnější, dojde-li k pravomocnému skončení věci v době několika týdnů od spáchání trestného činu. Tento výchovný účinek je však podstatně nižší, dojde-li k pravomocnému skončení věci až za celou řadu měsíců či za několik let od spáchání trestného činu.

Z poznatků získaných v rámci odborné praxe nemohu jednoznačně konstatovat v obecné rovině nedůvodné průtahy při řešení a projednávání trestných činů v dopravě, nicméně délku trestního řízení v některých konkrétních věcech považuji za neúměrně dlouhou.

► Tak např. v trestní věci Městského soudu v Brně sp. zn. 9 T 45/2003 byl pravomocně odsouzen obžalovaný ing. J.K. pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 tr. zákona. Trestné činnosti se dopustil dne 3.12.2002, na obviněného byla podána obžaloba státním zástupcem u Městského soudu v Brně dne 21.5.2003. Po provedení hlavního líčení byl dne 11.2.2004 vynesena rozsudek a po zamítnutí odvolání obžalovaného usnesením Krajského soudu v Brně nabyl rozsudek právní moci dne 8.9.2004.

Od spáchání trestné činnosti do právní moci rozsudku tedy uplynula doba delší 21 měsíců.

► V trestní věci Městského soudu v Brně sp. zn. 9 T 46/2003 byl pravomocně odsouzen obžalovaný M.P. pro trestné činy ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona, ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. d) tr. zákona a neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona. Trestné činnosti se dopustil dne 10.1.2003, na obviněného byla státním zástupcem podána obžaloba u Městského soudu v Brně dne 23.5.2003. Po provedení několika hlavních líčení byl rozsudek vynesena až dne 24.8.2004.

Usnesením Krajského soudu v Brně ze dne 16.2.2005 bylo odvolání obžalovaného zamítnuto a rozsudek tak nabyl právní moci.

Od spáchání trestné činnosti do právní moci rozsudku tedy uplynula doba delší než 25 měsíců.

► V trestní věci Městského soudu v Brně sp. zn. 9 T 50/2003 byl odsouzen obžalovaný F.Č. pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona. Trestné činnosti se dopustil dne 29.1.2003, na obviněného byla podána obžaloba dne 27.3.2003. Po provedení několika hlavních líčení byl až dne 22.6.2004 vynesena rozsudek. Usnesením Krajského soudu v Brně ze dne 28.2.2005 bylo vzato na vědomí zpětvzetí odvolání obžalovaného a rozsudek tím nabyl právní moci.

Od spáchání trestné činnosti do právní moci rozsudku uplynula doba 25 měsíců.

► V trestní věci Městského soudu v Brně sp. zn. 9 T 37/2003 byla odsouzena obžalovaná Z.K. pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona. Trestné činnosti se dopustila dne 27.12.2002, na obviněnou byla podána obžaloba dne 25.4.2003. Po provedení několika hlavních líčení byl dne 4.11.2003 vynesena rozsudek. Usnesením Krajského soudu v Brně ze dne 28.1.2004 bylo odvolání obžalované zamítnuto podle § 256 tr. řádu a rozsudek tím nabyl právní moci.

Od spáchání trestné činnosti do právní moci rozsudku uplynula doba 13 měsíců.

Tento stav považují za neúnosný jak z hlediska poškozených, kteří teprve po právní moci rozsudku mají právní nárok na náhradu škody, tak i z hlediska obviněných, kteří jsou v podstatě po celou dobu trestního řízení nuceni žít pod psychickým tlakem a v nejistotě před hrozícím trestem.

Ve všech citovaných věcech byl uložen i trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel. V rozporu se zásadami trestní politiky se jeví zjištěný stav, kdy všichni tito odsouzení začali vykonávat uložené, většinou dlouhodobé tresty zákazu činnosti řízení motorových vozidel, až za celou řadu měsíců po spáchání trestné činnosti. Po tuto dlouhou dobu od spáchání

trestného činu až do právní moci příslušného rozsudku mohli přitom zcela legálně řídit motorová vozidla. Na uvedené skutečnosti nic nezměnil ani poznatek zjištěný u odsouzeného M.P., který má ve své evidenční kartě řidiče již celkem 59 záznamů v souvislosti s porušováním pravidel silničního provozu a jedná se tedy o jednoho z nejneukázněnějších brněnských řidičů.

Vzhledem ke shora uvedeným skutečnostem považuji za nezbytné v rámci zajištění podstatného zkrácení délky trestního řízení, zejména v nejzávažnějších případech trestných činů v dopravě, provést některá opatření. Jako vhodná opatření se mi jeví posílení stavu pracovníků justice, dodržování specializace orgánů činných v trestním řízení a rovněž zavedení znaleckých ústavů, kde by byli řádně zaměstnaní znalci, což by mělo zamezit několikaměsíčním průtahům v trestním řízení z důvodů vypracování požadovaných znaleckých posudků.

### **3, Mechanická aplikace ustanovení § 307 odst. 1 trestního řádu**

U nedbalostních trestných činů spáchaných v silniční dopravě se často setkáváme s podmíněným zastavením trestního stíhání podle § 307 odst. 1 tr. řádu. Dle mého odhadu v letech 2003 a 2004 téměř jedna třetina všech těchto trestných činů dozorovaných Městským státním zastupitelstvím v Brně byla pravomocně vyřízena podle § 307 odst. 1 tr. řádu.

Jedná se o poměrně mladý institut trestního práva v České republice, který si však získal značnou oblibu nejen u obviněných, ale v podstatě i u poškozených a rovněž tak i státní zástupci poměrně rádi využívají této možnosti.

Výhody vyplývající z rozhodnutí podle § 307 odst. 1 tr. řádu pro obviněného jsou nesporné. Nemusí se dostavit k soudu jako obžalovaný, nesetká se zde osobně s poškozenými, nemusí hradit náklady své obhajoby (pokud si zvolil obhájce) a ani náklady soudního řízení. Největším kladem pro obviněného je však ta skutečnost, že mu není uložen žádný trest, a to jak trest výchovného charakteru, tak ani trest spojený s jeho výkonem.

Výhody tohoto postupu z hlediska poškozeného lze spatřovat v tom, že se nemusí osobně dostavit jako svědek k soudu v rámci konání hlavního líčení. Za další klad lze považovat i tu skutečnost, že obviněný se v tomto případě aktivněji podílí na vyřešení všech otázek náhrady jím způsobené škody. Stalo se obvyklou praxí, že obviněný mající zájem o podmíněné zastavení jeho trestního stíhání poskytuje poškozenému nad rámec zákonného nároku na náhradu škody i jistou další finanční částku, jako výraz hmotné satisfakce.

Z hlediska činnosti státního zástupce se v případě postupu podle § 307 odst. 1 tr. řádu v podstatě jedná o jediné opatření, ve kterém státní zástupce přímo rozhoduje o vině pachatele a právní kvalifikaci jeho jednání. Ve svých ostatních rozhodnutích státní zástupce pouze konstatuje důvodné podezření ze spáchání trestného činu (podání obžaloby u soudu) nebo tu skutečnost, že se o trestný čin nejedná (zastavení trestního stíhání nebo postoupení věci

k projednání jinému orgánu). Obdobná rozhodovací pravomoc státního zástupce daná ustanovením § 172 odst. 1. písm. d), e) nebo f) tr. řádu, § 172 odst. 2 tr. řádu nebo § 309 odst. 1 tr. řádu je s ohledem na minimální četnost těchto rozhodnutí ve srovnání s četností výskytu postupu podle § 307 odst. 1 tr. řádu zcela zanedbatelná.

Podmíněné zastavení trestního stíhání je navíc z hlediska činnosti státního zástupce preferováno i z formálního hlediska. Vyhotovení příslušného usnesení bývá totiž zpravidla jednodušší než řádné zpracování příslušné obžaloby. Uvedený postup je navíc výhodnější i z důvodu menší časové náročnosti, neboť zde odpadá účast státního zástupce při hlavním líčení a rovněž odpadá možnost eventuálního následného vypracování opravného prostředku do rozhodnutí soudu.

Trestní stíhání obviněného může podmíněně zastavit svým rozhodnutím i samosoudce. Zde se však setkáváme s uvedeným postupem celkem ojediněle, a to zpravidla za situace, kdy až po podání obžaloby dojde ke změně důkazní situace a tím i ke splnění zákonných předpokladů pro aplikaci tohoto institutu (např. obžalovaný změnil postoj k trestné činnosti a učinil doznání nebo uhradil způsobenou škodu).

Podle dikce ustanovení § 307 odst. 1 tr. řádu lze podmíněně zastavit trestní stíhání pachatelů téměř všech trestných činů v dopravě (kromě trestného činu obecné ohrožení podle § 180 odst. 1, odst. 2 písm. b), odst. 4 tr. zákona a ublížení na zdraví podle § 224 odst. 3 tr. zákona, které se však vyskytují zcela ojediněle).

Z hlediska vymezení zákonné trestní sazby může být postup dle § 307 odst. 1 tr. řádu tedy teoreticky aplikován i na trestnou činnost pachatele, který při řízení motorového vozidla v podnapilém stavu usmrtil dvě osoby.

Tento extrémní případ byl však z možnosti použití § 307 odst. 1 tr. řádu vyloučen usnesením Krajského soudu v Českých Budějovicích ze dne 24.2.1994 sp. zn. 4 To 117/94 publikovaným v odborném časopise Právní rozhledy.

Podle tohoto rozhodnutí, které bylo později uveřejněno ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek pod R 31/1994: „riskantní jízda opilého řidiče (1,77 g/kg alkoholu v krvi) osobního automobilu a způsobení závažných následků dopravní nehody v podobě těžké újmy na zdraví u jednoho ze spolujezdců a ublížení na zdraví u dalších dvou spolujezdců jsou takovými okolnostmi případu, pro které nelze považovat za dostačující rozhodnutí ve věci rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání“<sup>55)</sup>.

Opačného charakteru je pak R 19/1995, který šířeji vymezuje působnost ustanovení § 307 odst. 1 tr. zákona v oblasti nedbalostních trestných činů v dopravě.

„Skutečnost, že se pachatel dopustil trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 tr. zákona proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona (§ 224 odst. 2 tr. zákona) nevylučuje sama o sobě podmíněné zastavení trestního stíhání podle § 307 tr. řádu, stejně jako skutečnost, že by v posuzovaném případě připadalo v úvahu uložení trestu zákazu činnosti podle § 49 tr. zákona“.

Podmínky pro použití institutu podmíněného zastavení trestního stíhání jsou stanoveny jednak přesným vymezením – trestní sazba nepřevyšuje 5 let, obviněný se k činu doznal, s tímto postupem souhlasí a nahradil způsobenou škodu nebo učinil potřebná opatření, a jednak obecným vymezením: „vzhledem k osobě obviněného, s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu lze důvodně takové rozhodnutí považovat za dostačující“.

U tohoto obecného vymezení nebudou praktické problémy při hodnocení „osoby obviněného s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu“, neboť se bude vycházet zejména z opisu rejstříku trestů obviněného, ze zprávy z místa jeho bydliště a z opisu evidenční karty řidiče obviněného.

---

55) Krajský soud v Českých Budějovicích. K podmíněnému zastavení trestního stíhání. Právní rozhledy, ročník III., 1995, číslo 1, str. 35.

Podstatně složitější je však situace z hlediska požadovaného hodnocení „okolností případu“. I když zde není výslovně uveden požadavek hodnocení závažnosti následku jednání pachatele, domnívám se, že se jedná o jednu z rozhodujících skutečností zahrnutých pod termín okolnosti případu. Dalšími okolnostmi jsou zřejmě myšleny míra zavinění obviněného, charakter porušení konkrétního ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. a eventuálně i újma, kterou si obviněný způsobil sám.

Problém v rámci aplikace ustanovení § 307 odst. 1 tr. řádu spatřuji právě v objektivním vyhodnocení těchto „okolností případu“.

► Pravomocným usnesením státního zástupce Městského státního zastupitelství v Brně ze dne 14.2.2005 sp. zn. 6 Zt 45/2005 bylo podmíněně zastaveno trestní stíhání obviněného Z.Z. pro trestný čin ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1, 2 tr. zákona. Tohoto trestného činu se obviněný dopustil tím, že dne 26.11.2004 ve 14,05 hod v Brně jako řidič služebního osobního automobilu Škoda Superb při jízdě po ulici Roviny směrem k ulici Davídkově na křižovatce s ulicí Rebešovickou nerespektoval dopravní značku „Stop! Dej přednost v jízdě!“ a bez snížení rychlosti jízdy vjel do křižovatky, kde se srazil s osobním vozidlem Citroen Xsara Picasso přijíždějícím po ulici Rebešovické z jeho levé strany a dále i s osobním automobilem Škoda 105 L přijíždějícím po ulici Rebešovické z jeho pravé strany, kdy řidička vozidla Citroen P.U. utrpěla závažná poranění vyžadující si léčení s citelným omezením obvyklého způsobu života po dobu více měsíců. Podle § 307 odst. 2 tr. řádu byla stanovena zkušební doba v trvání 2 let.

Je pravda, že v této trestní věci byly splněny veškeré zákonné předpoklady stanovené v § 307 odst. 1 tr. řádu. Obviněný Z.Z. dosud nebyl soudně trestán, je ženatý, v místě svého bydliště není veden v evidenci přestupců. V evidenční kartě řidiče má za posledních 6 let pouze jediný záznam, a to z roku 2000 za zavinění malé dopravní nehody v Praze. Ke spáchání trestného činu se doznal a následku svého jednání lituje. Příčinu dopravní nehody spatřuje v tom, že zřejmě přehlédl dopravní značku. Otázky náhrady způsobené škody jsou řešeny pojišťovnou Allianz v rámci pojištění

vozidla Škoda Superb. Obviněný navíc dne 21.1.2005 uzavřel s poškozenou P.U. písemnou dohodu o způsobu náhrady škody a rovněž již uhradil škodu způsobenou řidiči vozidla Škoda 105 L. Po poučení o významu institutu podmíněného zastavení trestního stíhání učinil obviněný Z.Z. s tímto postupem souhlas.

Přesto se domnívám, že vyřešení předmětné dopravní nehody pouze podmíněným zastavením trestního stíhání obviněného je diskutabilní. V daném případě v důsledku hrubé nepozornosti obviněný jako řidič výkonného osobního automobilu nerespektoval jednu z nejdůležitějších dopravních značek- značku „Stůj! Dej přednost v jízdě!“. V důsledku tohoto jednání pak zavinil střet se dvěma vozidly jedoucími po hlavní silnici. Při tomto střetu bylo mimo jiného jedno vozidlo zcela zničeno a dva další automobily byly citelně poškozeny.

Je paradoxní, že pokud by v daném případě nedošlo ke zranění jiného účastníka silničního provozu, byl by řidič postižen v rámci správního řízení. S ohledem na míru zavinění a na následek jeho jednání by mohl důvodně očekávat uložení pokuty do výše 7 000,- Kč a zákaz činnosti řízení všech motorových vozidel do jednoho roku. Při vzniku daleko závažnějšího následku, tj. těžkého zranění jiného účastníka silničního provozu, se však obviněný citovaným rozhodnutím jakémukoliv postihu vyhnul.

► Obdobná byla situace v trestní věci vedené na Městském státním zastupitelství v Brně pod sp. zn. 6 Zt 310/2004. Pravomocným usnesením státního zástupce ze dne 11.1.2005 zde bylo podle § 307 odst. 1 tr. řádu podmíněně zastaveno trestní stíhání obviněného M.N., stíhaného pro trestný čin obecné ohrožení podle § 180 odst. 1, odst. 2 písm. b) tr. zákona. Tohoto trestného činu se dopustil dne 5.7.2004 v 16,12 hod v Brně v rámci výkonu svého zaměstnání jako řidič kloubového autobusu KAROSA Dopravního podniku města Brna jedoucí s cestujícími na pravidelné lince číslo 44 při jízdě po vozovce ulice Svatoplukovy, která byla po dešti místy mokrá, v prostoru křižovatky s ulicí M. Kuncové v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti od před ním se nacházejícího kloubového trolejbusu zn. TR 21, jedoucího



s cestujícími na pravidelné lince číslo 25, nestačil včas zareagovat na intenzivní brždění řidiče uvedeného trolejbusu, kterému před vozidlem havaroval pádem na vozovku cyklista a prudce narazil přední částí řízeného autobusu do zadní části uvedeného trolejbusu. Při uvedené dopravní nehodě došlo v obou velkokapacitních dopravních prostředcích k hromadnému pádu cestujících, kdy bylo zraněno celkem 9 osob a hmotná škoda na vozidlech byla odhadnuta na částku 200 000,- Kč.

Také v této trestní věci byly splněny veškeré formální předpoklady k podmíněnému zastavení trestního stíhání. Horní hranice zákonné trestní sazby 2. odstavce § 180 tr. zákona nepřesahuje 5 let odnětí svobody. Obviněný M.N. se ke spáchání nedbalostního trestního činu doznal a svého jednání litoval. Dosud nebyl soudně trestán a ani v místě bydliště nebyl projednáván za přestupek. Jako řidič z povolání najel 1 milion km bez dopravní nehody a v záznamech Dopravního podniku města Brna má pouze jeden záznam za malou dopravní nehodu z roku 2001. Otázky škody způsobené cestujícím byly řešeny v rámci objektivní odpovědnosti Dopravního podniku města Brna, a.s., škoda způsobená obviněným tomuto zaměstnavateli pak byla řešena v rámci příslušných ustanovení zákoníku práce. Obviněný rovněž učinil souhlas s postupem podle § 307 odst. 1 tr. zákona.

I v případě této dopravní nehody řidiče kloubového autobusu by mu hrozil v rámci přestupkového řízení přísný postih za situace, pokud by při této dopravní nehodě nedošlo k žádnému zranění cestujících respektive k přímému ohrožení a vznikla pouze hmotná škoda na obou vozidlech. Zde by přicházel v úvahu ještě přísnější postih, než ve shora uvedeném případě řidiče vozidla Škoda Superb, a to uložení pokuty až do výše 10 000,- Kč a uložení zákazu činnosti řízení do dvou let.

Nemohu se smířit se skutečností, že právě těžší následek- zranění celkem devíti cestujících, umožnilo obviněnému M.N. vyhnout se jakémukoliv postihu za zavinění jedné z nejzávažnějších dopravních nehod v roce 2004 na území města Brna.

Nedbalostní trestné činy v silniční dopravě chrání nejen zájem společnosti na ochraně života a zdraví všech občanů, ale rovněž chrání i celospolečenský zájem na bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Rozhodnutí podle § 307 odst. 1 tr. řádu řeší pouze vztah pachatele vůči konkrétnímu poškozenému. V tomto případě lze možnost podmíněného zastavení trestního stíhání obviněného jen přivítat, neboť důsledkem tohoto postupu je urychlení řešení otázek náhrady způsobené škody. Z hlediska ochrany uvedeného celospolečenského zájmu se však institut podmíněného zastavení trestního stíhání obviněného bez možnosti alespoň zabránit pachateli na určitou dobu řídit motorové vozidlo jeví jako nepříliš vhodný.

V návaznosti na již dříve kritizovanou úpravu pravomoci policistů, která neumožňuje zadržet řidičský průkaz na místě dopravní nehody, ani v dalším průběhu šetření okolností nehody, to vede u většiny řidičů k pocitu naprosté nezodpovědnosti a beztrestnosti. Škodu, kterou zaviní při dopravní nehodě, za ně uhradí příslušná pojišťovna, policista jim nemůže zadržet řidičský průkaz a pokud dojde k vážnějším následkům a k trestnímu stíhání, je zde institut podmíněného zastavení trestního stíhání, kterého je možno snadno využít a tak se vyhnout jakémukoliv postihu.

Proto přílišnou až mechanickou aplikaci ustanovení § 307 odst. 1 tr. řádu v případě nedbalostních trestných činů v dopravě považují zejména z hlediska výchovného působení na pachatele i na ostatní účastníky silničního provozu za zcela nevhodnou.

## Závěr

Ve své rigorózní práci jsem se zaměřila na problematiku trestných činů v silniční dopravě. Mým cílem bylo provést vymezení trestných činů v silniční dopravě a podrobněji zkoumat jednotlivé skutkové podstaty. Snažila jsem se poukázat na některé obtíže při aplikaci ustanovení těchto trestných činů orgány činnými v trestním řízení a v rámci možností pak současnou právní úpravu zhodnotit z hlediska potřeby praxe. V práci jsem zjišťovala aktuálnost a použitelnost některých nejdůležitějších soudních rozhodnutí publikovaných ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek.

Jsem si vědoma toho, že jednání pachatelů trestných činů v dopravě je mnohdy ovlivňováno polohou a umístěním komunikace. Je podstatný rozdíl v charakteru dopravy na území hlavního města Prahy, na jednotlivých dálnicích či v horských oblastech. Touto specifičností jsem se však ve své práci nezabývala a vycházela jsem pouze z obecných poznatků aplikovaných na případy, ke kterým došlo na území města Brna.

Po úvodní části, ve které jsem zdůraznila závažnost a aktuálnost zvoleného tématu, následuje vymezení základních pojmů. V části týkající se současné právní úpravy trestných činů v silniční dopravě jsem vycházela z obvyklého dělení podle druhu zavinění na trestné činy úmyslné a trestné činy nedbalostní.

Ze skupiny trestných činů úmyslných byla větší pozornost věnována trestným činům maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona a ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 písm. a), b), c) a d) tr. zákona, které se v praxi vyskytují poměrně často. Současná právní úprava zde odpovídá aktuálním požadavkům. Lze pouze zvažovat eventuální zpřísnění jednání pachatelů trestného činu podle § 171 odst. 1 písm. c) tr. zákona v případě speciální recidivy a u trestného činu podle § 201 tr. zákona doporučuji zavést druhý odstavec zahrnující způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti.

Ohledně trestných činů neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zákona a neoprávněného užívání cizí věci podle § 249 tr. zákona jsem konstatovala pouze základní charakteristiky s uvedením nejdůležitějších aplikačních problémů.

U trestných činů nedbalostních pak byla s ohledem na četnost výskytu jednotlivých skutkových podstat věnována zvýšená pozornost zejména trestnému činu ublížení na zdraví podle § 223 tr. zákona a trestným činům ublížení na zdraví podle § 224 odst. 1 respektive § 224 odst. 1, 2 tr. zákona.

Ve své rigorózní práci jsem se podrobněji zabývala zákonnými předpoklady pro použití těchto ustanovení trestního zákona a dále i základními problémy vyskytujícími se v aplikační práci orgánů činných v trestním řízení. Lze konstatovat, že z obecného hlediska v praxi nedochází k závažnějšímu pochybení při aplikaci příslušných skutkových podstat. Tento uspokojivý stav vyplývá zejména z většího množství dosud využitelných publikovaných soudních rozhodnutí.

Ostatním nedbalostním trestným činům byla věnována podstatně menší pozornost a to zejména s ohledem na výrazně nižší četnost jejich výskytu. V činnosti Městského státního zastupitelství v Brně nebyl například v letech 2003 až 2005 evidován žádný případ trestného činu ohrožení a poškození životního prostředí podle § 181b tr. zákona ani trestného činu poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 184 tr. zákona.

Další část rigorózní práce jsem věnovala důsledkům porušení pravidel silničního provozu z hlediska procesního postupu příslušných orgánů. Zde jsem zvolila pouze popisnou formu bez bližšího rozboru praktických problémů a to s ohledem na značnou rozsáhlost těchto procesních ustanovení. Mým cílem zde bylo pouze poukázat na poměrně široké možnosti řešení jednotlivých deliktů v dopravě.

Na závěr se podrobněji zabývám několika současnými problémy na úseku řešení trestných činů v dopravě. Z množství aktuálních problémů jsem věnovala pozornost nemožnosti zadržení řidičského průkazu pachateli trestného činu na místě dopravní nehody, neúměrné délce trestního řízení

v některých případech závažných dopravních nehod a mechanické aplikaci ustanovení § 307 odst. 1 tr. řádu.

Současnou právní úpravu a praxi orgánů činných v trestním řízení na úseku trestných činů v silniční dopravě hodnotím z obecného hlediska jako odpovídající požadavkům současné společnosti. Přesto se domnívám, že viditelné zlepšení situace by přineslo zejména urychlené navrácení možnosti zadržování řidičských průkazů pachatelům na místě dopravní nehody, posílení stavů pracovníků justice a zavedení specializovaných znaleckých ústavů s cílem rychlejšího a kvalitnějšího vypracovávání znaleckých posudků pro potřeby orgánů činných v trestním řízení.

Problematiku trestných činů v silniční dopravě jsem se v této rigorózní práci snažila pojmut komplexním způsobem. Vzhledem k danému rozsahu práce i vzhledem ke specifčnosti zvoleného tématu však nebylo možno obsáhnout veškeré aspekty dané problematiky, ale pouze ty základní a nejdůležitější.

## Summary

The aim of my work is to analyse the problems arising from crimes in road transport. I have chosen this topic with regard to its gravity and also due to its contemporary importance. Criminal conduct in road transport is bound closely with one of the negative aspects of the today's society. What is meant by the negative aspect is the rate of accidents on Czech roads, which is extreme when considering not only the high number of accidents, but also the gravity of their consequences; especially in comparison with neighbouring countries. Therefore, after having joined the European Communities, one of the state's tasks should be to take measures that would lead to remarkable decrease in the number of traffic accidents and their consequences in the following years.

Effective measure in the fight for lowering the number of traffic accidents caused by undisciplined drivers is the system of criminal responsibility of such people.

This work is aimed on discovering current possibilities of punishment in the area of criminal law from the point of view of the prosecuting and adjudicating bodies. Consequently, current legal measures are evaluated with regard to the practical needs.

Unfortunately, as a result of the work's chosen extent, it was not possible to cover all the problem's specifics. I bear in mind the fact that the actions of perpetrators of crimes in transport are in many cases influenced by the location and the quality of the road in particular. There is a remarkable difference among the transport's characteristics in Prague, on highways or in highland areas. I have left out these specifics and focused only on general knowledge applied on cases that had happened in Brno.

In the part where the current legal regulation of crimes in road transport is considered, I used the usual division to intentional and negligent crimes, according to the kind of guilt.

In the area of intentional crimes, more attention has been paid to the crimes of obstructing the execution of an official decision, according to the § 171 par. 1 letter c) of the Criminal Code, and menace due to intoxication according to the § 201 letters a), b), c) and d); such crimes occur comparatively often in practice. The current legal regulation here corresponds with contemporary requirements. However, stricter measures could be taken into account as regards the crimes according to the § 171 par. 1 letter c) of the Criminal Code in cases where special recidivism is involved. As regards the crimes according to the § 201, I would recommend creating a new paragraph which would cover causing a grave injury or death.

When considering the crimes of failure to provide help according to the § 208 of the Criminal Code and unlawful enjoyment of a thing of another according to the § 249 of the Criminal Code, only the basic characteristics are given, accompanied by the most important application problems.

In the area of negligent crimes the attention was drawn, with regard to numerous occurrence of such factual substances, mostly to the crime of bodily injury according to the § 223 of the Criminal Code and the crimes of bodily injury according to the § 224 par. 1, respectively § 224 par. 1, 2 of the Criminal Code.

In my work I introduced legal requirements for using these Criminal Code's provisions in practice and also basic problems occurring in the activity of prosecuting and adjudicating bodies. It is possible to say that, generally, no graver problems happen in application. This satisfactory situation is caused mostly by higher number of still useful and published courts' decisions.

Remarkably less attention was paid to other negligent crimes, mainly due to their lower numerity. For instance, neither a crime of endangering and impairment of the environment according to the § 181b of the Criminal Code nor a crime of damaging and endangering the operation of a generally expedient utilities according to the § 184 of the Criminal Code was detected in the activity of Městské státní zastupitelství v Brně in years 2003 and 2004.

In the next part of my work I focused on the consequences of violating the regulations on road transport from the standpoint of competent organs' procedure. Here I have chosen only a descriptive form, without a detailed analysis of practical problems, as a result of the considerable extent of these procedural provisions. My goal was only to show a comparatively wide range of solutions of particular offences in transport.

The final part of my work is concerned in detail on a few current problems in the area of solving crimes in road transport. From the variety of issues I have chosen for a detailed analysis the impossibility to seize the driver's driving licence at the point of the accident, inappropriate length of criminal procedure in cases of some grave traffic accidents and barely a mechanical application of the § 307 par. 1 of the Criminal Procedure Act.

I assess the current legal regulation and the practice of the prosecuting and adjudicating bodies in the area of crimes in road transport from the general angle as in compliance with actual requirements of the society. Nonetheless, I believe that a considerable improvement could be brought about especially by enabling to seize the perpetrator's driving licence at the point of the accident as quickly as possible, increasing the number of workers in justice and establishing specialized expert institutions with the aim of quicker made expert's opinions of a better quality for the needs of the prosecuting and adjudicating bodies.



## Seznam použité literatury

### Publikace:

- Fenyk, Jaroslav; Illková, Patricie. Rozhodnutí a stanoviska k trestnímu zákonu - Výňatky z hmotněprávních rozhodnutí a stanovisek 1918-1995. Praha: C.H.Beck, 1995, 795 stran.
- Friml, Karel. Automobil a paragraf - I. díl - trestní. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, 304 stran.
- Gratzl, Manfred. Die Reform der tschechischen Strafprozeßordnung nach 1989. Frankfurt am Main: Peter Lang, 2002, 209 stran.
- Kaiser, Günther. Kriminologie. Přeložila Helena Válková a kol. Praha: C.H.Beck, 1994, 264 stran.
- Kaiser, Günther; Kerner, Hans- Jürgen; Sack, Fritz; Schellhoss Hartmut. Kleines Kriminologisches Wörterbuch. Dritte Auflage. Heidelberg: C.F.Müller Juristischer Verlag, 1993, 612 stran.
- Kopecký, Zdeněk. Občan a dopravní nehoda. Praha: PROSPEKTRUM spol. s r.o., 1998, 200 stran.
- Kořínková, Květoslava; Janků, Josef. Doprava I. druhé vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1989, 152 stran.
- Kratochvíl, Vladimír a kol. Trestní právo hmotné Obecná část. třetí vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2003, 572 stran.
- Kudla, Antonín. Trestné činy a přečiny v silniční dopravě. Praha: Česká státní pojišťovna a Vydavatelství a nakladatelství Novinář, 1986, 60 stran.
- Kuchta, Josef. Trestní právo hmotné – zvláštní část. druhé vydání. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 1996, 148 stran.
- Kuchta, Josef a kol. Základy kriminologie a trestní politiky. Praha: C.H.Beck, 2005, 544 stran.
- Musil, Jan a kol. Kriminalistika. Praha: Naše vojsko, 1994, 274 stran.

- Otto, Harro. Grundkurs Strafrecht. Die einzelnen Delikte. Dritte Auflage. Berlin: Walter de Gruyter, 1991, 491 stran.
- Porada, Viktor a kol. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Praha: Linde Praha, a.s., 2000, 384 stran.
- Schönke, Adolf; Schröder, Horst. Strafgesetzbuch Kommentar. 21. Auflage. München: C.H. Beck, 1982, 1977 stran.
- Šámal, Pavel; Král, Vladimír; Baxa, Josef; Púry, František. Trestní řád komentář I. díl. čtvrté vydání. Praha: C.H.Beck, 2002, 1205 stran.
- Šámal, Pavel; Púry, František; Rizman, Stanislav. Trestní zákon: komentář I. díl. šesté vydání. Praha: C.H.Beck, 2004, 742 stran.
- Šámal, Pavel; Púry, František; Rizman, Stanislav. Trestní zákon: komentář II. díl. šesté vydání. Praha: C.H.Beck, 2004, 1011 stran.
- Vajda, Ludovít. Teoretické problémy počáteční etapy objasňování silničních dopravních nehod. Praha: Vysoká škola sboru národní bezpečnosti, ústav kriminalistiky, 1981, 174 stran.

#### Články:

- Bednář, Jiří. Možnosti dalšího postihu pachatele trestných činů v dopravě ve světle § 163a trestního řádu. Trestní právo, ročník III., 1998, číslo 11, str.16-17.
- Coufal, Petr. Realizace institutu podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 307 trestního řádu v přípravném řízení trestním. Trestní právo, ročník II., 1997, číslo 10, str. 3-6.
- Dolenský, Adolf. Nedbalost a doprava. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 2, str. 2-7.
- Foltýn, Leo. Trestné činy v silniční dopravě (pracovní pomůcka). Právní rádce, ročník VII, 1999, číslo 2, příloha str. I-VIII.
- Friml, Karel. Podmíněné zastavení trestního stíhání – iluze zákonodárce a skutečnost. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 1, str. 12-20.

- Gřivna, Tomáš. Soukromá žaloba v trestním řízení (nástin problematiky). Trestněprávní revue, ročník IV., 2005, číslo 12, str. 317-322.
- Hořín, Jaroslav. Nová Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v České republice. Policista, ročník X., 2004, číslo 8, str. 16.
- Káňa, Leoš. Přichází obrat k lepším časům?. Autohit, ročník VI., 2005, číslo 5, str. 38-39.
- K maření výkonu úředního rozhodnutí. Soudní rozhledy, ročník X., 2004, číslo 9, str. 348-351.
- Kněžínek, Jan. Trestněprávní souvislosti zákona č. 411/2005 Sb. Právní zpravodaj, ročník VI, 2005, číslo 12, str. 11-13.
- Krajský soud v Českých Budějovicích. K podmíněnému zastavení trestního stíhání. Právní rozhledy, ročník III., 1995, číslo 1, str. 35-37.
- Marek, Jan; Svátek, Zdeněk. Vyzkoušeno v minulosti. Svět motorů, ročník 60, 2006, číslo 2, str. 38-39.
- Marek, Jan; Svátek, Zdeněk. Přízrak jménem body. Svět motorů, ročník 60, 2006, číslo 4, str. 32-33.
- Marek, Jan; Svátek, Zdeněk. Kocourkov. Svět motorů, ročník 60, 2006, číslo 9, str. 38-39.
- Musil, Jan. Má být omezeno dispoziční právo poškozeného udílet souhlas s trestním stíháním podle § 163 tr.ř.? Trestní právo, ročník VIII., 2003, číslo 12, str. 9-19.
- Novotný, Jiří. Autoklub: tvrdost k alkoholu je přehnaná. Právo, ročník 16, 2006, číslo 53 (6.3.2006), str. 5.
- Ouředníčková, Lenka; Pleskačová, Veronika. Informace o činnosti probačních pracovníků při okresních (obvodních) a krajských (městských) soudech. Bulletin advokacie, 1996, číslo 9, str. 92-94.
- Polcar, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. Státní zastupitelství, ročník III, 2005, číslo 4, str. 13-15 a číslo 5, str. 13-16.
- Policisté v Brně už u řidičů poznají drogy. Rovnost, 2006, číslo 35 (10.2.2006), str. 1.

- Procházka, Martin. Body pro řidiče už od půlky roku 2006. Právo, ročník 15, 2005, číslo 223 (22.9.2005), str. 1.
- Stuchlík, Tomáš. Doprava a trestní zákon. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 2, str. 7-12.
- Svátek, Zdeněk. Zadržení řidičského průkazu. Právní rádce, ročník IX., 2001, číslo 6, str. 9.
- Vaněček, Pavel. Některé nové instituty trestního řádu a možnosti jejich aplikace na trestnou činnost v dopravě. Právo a doprava, ročník I., 1995, číslo 6, str.6-10.
- Vrchní soud v Praze. K souběhu trestných činů podle § 201 písm. d) TrZ a podle § 223 TrZ. Právní rozhledy, ročník III., 1995, číslo 7, str. 289- 290.

#### Právní normy:

- zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon
- zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- zákon č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu
- zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)
- zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)
- zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů
- zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony
- Strafgesetzbuch
- Strafprozeßordnung