

**Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta
Katedra trestního práva**

**Diplomová práce
Trestné činy v dopravě**

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Mgr. Jiří Herczeg, Ph.D.

Diplomant: Gabriela Sedláčková
5. ročník
Sv. Čecha 987, Jičín 506 01

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým.

V Jičíně 21.7.2008

Podpis..........

Tímto děkuji JUDr. Mgr. Jiřímu Herczegovi, Ph.D., za odborné vedení při zpracování této práce.

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Dopravní nehoda a statistický přehled.....	4
2.1. Dopravní nehoda.....	4
2.2. Statistika nehodovosti.....	4
2.3. Dopravní politika - bezpečnost silničního provozu.....	6
3. Historický vývoj právní úpravy v dopravě.....	10
4. Trestné činy.....	13
4.1. Pojem trestného činu, trestné činy související s dopravou.....	13
4.2. Ublížení na zdraví z nedbalosti § 223.....	14
4.3. Těžká újma na zdraví nebo smrt z nedbalosti § 224.....	20
4.4. Neposkytnutí pomoci § 208.....	25
4.5. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění § 180d.....	29
4.6. Ohrožení pod vlivem návykové látky § 201.....	34
5. Přestupky.....	41
5.1. Pojem přestupku, přestupky související s dopravou.....	41
5.2. Problematika "osoby blízké".....	49
6. Změny, které přináší návrh nového trestního zákona.....	59
6.1. Základní principy.....	59
6.2. Ustanovení vztahující se k dopravě.....	61
7. Slovenská úpravou trestných činů v dopravě.....	65
8. Dokazování, důkazní prostředky pro dopravní nehody typické.....	69
8.1. Výpověď svědka.....	70
8.2. Znalecký posudek.....	71
8.3. Ohledání.....	74
8.4. Vyšetřovací pokus a rekonstrukce.....	75
9. Závěr.....	76
Prameny.....	82

1. Úvod

Každý z nás jistě využívá komfort dopravního prostředku a jen těžko si lze v 21. století představit život bez dopravy, ať již silniční, železniční, letecké nebo plavební. Nejfrekventovanější z nich představuje doprava silniční s četnými cestami, řečeno slovy zákona, pozemními komunikacemi, které pokrývají celé území naší republiky. Denně na silnicích, křižuje množství dopravních prostředků. K 1.1.2008 Centrální registr vozidel zaznamenává 7,5 milionu provozovaných vozidel, přičemž denně zaznamenává pohyb 1000 nových registrací.

Doprava s sebou nepřináší jen pozitiva v podobě rychlé přepravy osob a věcí, ale i značná úskalí. Denně dochází na cestách k dopravním nehodám, jejichž následky jsou hrozné. Dopravní nehodu bychom mohli obecně definovat jako událost, která vznikne na pozemní komunikaci v souvislosti s provozem a má za následek škody na zdraví, životě nebo majetku. Právě následek, který je dopravní nehodou způsobený je velice závažný a v případě způsobení smrti nebo těžkého zranění nezvratný. Statistiky, které sledují vývoj nehodovosti vykazují velmi vysoká čísla počtu usmrcených a zraněných osob a značné škody na majetku. Jen za 1. čtvrtletí roku 2008 Policie ČR šetřila 38.628 nehod, při kterých bylo 191 osob usmrceno, 716 těžce zraněno, 4.963 lehce zraněno, škoda, která byla Policií ČR na místě odhadnuta je 1.851 mil. Kč. Důvodem proč k dopravním nehodám dochází je selhání lidského faktoru, 95% nehod je způsobeno účastníkem provozu. Speciální místo zaujímají řidiči motorových vozidel, kteří mají na svědomí nehod nejvíce. U těchto účastníků se navíc zkoumají a statisticky zaznamenávají příčiny nehodovosti, přičemž k nejčastějším patří: řidič se plně nevěnoval řízení vozidla za jízdy, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nesprávné otáčení nebo couvání, nedání přednosti upravené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!".

Bezpečnost provozu je stále diskutovaným problémem a zatím se nepodařilo nalézt

řešení, které by výrazně snížilo počet dopravních nehod. Pro případ protiprávního jednání přichází trestání ze strany státu. Trestná jednání označujeme za trestné činy a správní delikty resp. přestupky. Trestní zákon (zák. č. 140/1961 Sb.), obsahuje ustanovení, které mají vztah k dopravě, a to v § 180a a § 180b ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla, § 180c zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny, § 180d řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, § 182 odst. 1 písm. a) a § 184 poškozování a ohrožování obecně prospěšného zařízení, § 201 písm. c) ohrožení pod vlivem návykové látky, § 208 neposkytnutí pomoci. Zákon však neobsahuje speciální ustanovení, které by upravovalo způsobení dopravní nehody. V případě zavinění dopravní nehody se aplikují ustanovení trestných činů proti životu a zdraví a dalším chráněným hodnotám, podle způsobeného následku (§ 223, § 224, § 201, § 180).

Zákon o přestupcích (zák. č. 200/1990 Sb.) obsahuje přestupky, které mají souvislost s dopravou v ustanoveních § 22 - přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, § 23 - ostatní přestupky na úseku dopravy a silničního hospodářství. Dále jsou přestupky upraveny ve zvláštní zákonech, které protiprávní jednání za přestupky označují. Je jím např. zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákon o pozemních komunikacích.

Cílem mé práce je postihnout právní úpravu trestných činů a přestupků, které s dopravou souvisí. Konkrétně se zabývám vybranými skutkovými podstatami, jejichž porušením je způsobení závažného následku na životě a zdraví - § 223 a § 224 TZ. Dále trestným činem neposkytnutí pomoci § 208 a po novele TZ, zákonem č. 411/2005 Sb., kterou byl vložen nový trestný čin, § 180d TZ řízením motorového vozidla bez řidičského oprávnění a změnou § 201 TZ ohrožení pod vlivem návykové látky. Na tuto část mé práce navazuje pojednání o přestupcích, zvláště těch, které s trestnými činy spáchanými v souvislosti s dopravou korespondují. Tuto část uzavírám fenoménem současnosti,

kterým je institut "osoby blízké", který se řidiči v souvislosti s přestupky snaží využít a zprostit odpovědnosti za spáchaný přestupek. Dále se zabývám návrhem nového trestního zákona a jaké změny v této oblasti přináší. A v neposlední řadě srovnání se slovenskou úpravou trestných činů, kde od 1.1.2006 platí nový trestní zákon.

Dokazování v souvislosti s dopravní nehodou přináší svá specifika. Cílem mé práce je dotknout se i této oblasti.

Vycházím z právních předpisů, které jsou platné a účinné v době zpracování této práce, stejně tak statistiky a další podklady, které jsem použila je třeba v této souvislosti zohlednit.

2. Dopravní nehoda a statistický přehled

2.1. Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je definována jako událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemních komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Takto určuje dopravní nehodu zákon o silničním provozu v § 47 odst. 1.

2.2. Statistika nehodovosti

Policie ČR vede statistiku o nehodovosti v silničním provozu v České republice (www.mvcr.cz/statistiky). Ukazatelem této statistiky je počet nehod na pozemních komunikacích, které byly za dané období šetřeny, počet usmrcených osob, zraněných, přičemž se rozlišují těžká a lehká zranění, a dále způsobená škoda na majetku viz tabulka č. 1. Zjištěné údaje jsou pak srovnávány s údaji z minulých období. Na to Policie navazuje sledováním viníků, přehled druhů nehod a příčiny dopravních nehod.

Tabulka č.1 - přehled nehodovosti v období 1999 - 2008

ROK	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO	Hmotná škoda v mil. Kč
1999	225 690	1 322	6 093	28 747	7 148,8
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,8
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,9
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,2
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,3
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,4
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9 771,3
2006	187 965	956	3 990	24 231	9 116,3
2007	182 736	1 123	3 960	25 382	8 467,3
2008	38 628	191	716	4 963	1 851

Za rok 2008 je sledovaným obdobím pouze 1.čtvrtletí.

Počet dopravních nehod se mírně snižuje, v porovnání let 1999 a 2007 je rozdíl 42.954 nehod. Počet usmrcených osob poklesl pod 1000 osob v roce 2006, avšak rok následující opět vzrostl na počet, který byl za rok 2005. K jistému poklesu dochází v počtu těžce zraněných osob, kdy mezi roky 1999 a 2007 je rozdíl 3.365 zraněných osob. Počet lehce zraněných osob do roku 2004 znamenal nárůst a od tohoto roku klesá, i když v roce 2007 znamenal oproti roku minulému nárůst o 1.151 osob.

I když k jistému poklesu dochází, čísla, která statistiky vykazují, jsou stále vysoká. Z porovnání četností základních ukazatelů v roce 2007 vyplývá, že v průměru každé necelé 3 minuty (přesně 2,9 minut) šetřila Policie ČR nehodu, každých 21 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,2 hodiny těžce. V průměru každých 7,8 hodiny zemřel při nehodě člověk. Každou hodinu pak byla způsobena hmotná škoda přesahující jeden milión Kč (přesně 1 034 568 Kč).

Příčiny dopravních nehod

Policie ČR sleduje, jak je nazýváno ve statistikách, viníky a zavinění, kteří dopravní nehody způsobují. Rozděluje je do několika kategorií: řidič motorového vozidla, řidič nemotorového vozidla, chodec, jiný účastník, závada komunikace, technická závada vozidla, lesní a domácí zvěř, jiné zavinění. Důvodem proč k dopravním nehodám dochází je selhání lidského faktoru, 95% nehod je způsobeno účastníkem provozu. Zdaleka nejvyšší počet nehod a počet usmrcených osob způsobují řidiči motorových vozidel. Z tohoto důvodu je významné hledání příčin jednání těchto osob viz. tabulka č. 2, v které je deset nejčastějších příčin dopravních nehod této kategorie účastníků provozu.

Tabulka č.2 - deset nejčastějších příčin dopravních nehod řidičů motorových vozidel

Příčina	Rok / Počet nehod					
	2008	2007	2006	2005	2004	2003
Řidič se nevěnoval plně řízení vozidla	6 199	32 558	34 347	32 897	30 997	33 857
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5 889	29 659	29 910	30 680	30 912	31 813
Nesprávné otáčení nebo couvání	3 538	17 483	19 330	21 615	20 518	19 652
Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	4 361	11 628	14 394	18 570	16 797	14 146
Nedání přednosti v jízdě upravené dopr.značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!"	2 201	10 460	10 135	10 909	10 614	10 666
Nezvádnutí řízení vozidla	1 502	7 630	9 505	10 534	10 360	11 180
Nepřizpůsobení rychlosti dopravně-technickému stavu vozovky	1 487	7 386	6 177	6 526	6 903	6 966
Jiný druh nesprávné jízdy	1 448	5 069	4 643	4 635	4 594	4 716
Vjetí do protisměru	1 127	5 489	5 712	6 252	6 524	6 701
Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1 028	4 990	6 108	5 530	5 509	4 915

Za rok 2008 je sledovaným obdobím pouze I.čtvrtletí

Nejčastější příčinou nehod je nevěnování se plně řízení vozidla ve všech sledovaných letech. Na druhém je nedodržení bezpečné vzdálenosti taktéž ve všech letech. Na třetím a čtvrtém místě jsou příčiny uvedené ve stejném pořadí v tabulce, s výjimkou 1.čtvrtletí roku 2008, kde rychlost je na místě třetím, vývojem událostí se ukáže jestli tomu bude i ke konci roku. Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky patří mezi příčinu nejtragičtější tzn., že tímto jednáním řidičů vozidel je způsobeno nejvíce ztrát na životech. Na pátém místě je každým rokem nedání přednosti v jízdě. Šesté až desáté místo střídavě zaujímají příčiny na těchto pozicích v tabulce uvedené.

2.3. Dopravní politika - bezpečnost v silničním provozu

Bezpečnost provozu je stále diskutovaným problémem a zatím se nepodařilo nelézt řešení, které by výrazně snížilo počet dopravních nehod a usmrcených nebo zraněných osob.

Vláda ČR v roce 2004 schválila nařízením č. 394 rámcovou Národní strategii o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (dále jen "Národní strategie")¹. Jedná se o

¹ www.mdcz.cz/cs/Strategie/, www.ibesip.cz/cs/Národní+strategie+BESIP/

program, který má za hlavní cíl do roku 2010 snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu na 50% úrovně roku 2002. Česká republika se tak připojuje k cíli, který vyhlásila Evropská komise v roce 2001, redukci počtu usmrcených na silnicích z více než 40 000 v r. 2000 na 50 % v r. 2010 (Bílá kniha evropské dopravní politiky). Za kritické z hlediska bezpečnosti byly v České republice označeny následující skutečnosti:

- nízké právní vědomí účastníků silničního provozu,
- nízká vymahatelnost práva,
- závažné následky nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- závažné následky nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě,
- závažné následky nehod způsobených pod vlivem alkoholu,
- nízké používání prvků pasivní bezpečnosti,
- nebezpečný dopravní prostor především ve městech a obcích

O tom jak je vytýčený cíl plněn a jaká opatření byla přijata každoročně informuje Ministerstvo dopravy².

Dle Informací o plnění Národní strategie za rok 2005 je z pohledu cíle Národní strategie plněna úspěšně. Dosažení stanoveného cíle znamená ročně snížit počet usmrcených průměrně o 94 osob. Za dva roky klesl roční počet usmrcených o 192 osob. Počet těžce zraněných klesl o 857, počet lehce zraněných klesl o 2338.

Opatření, která byla v roce 2005 přijata, lze rozdělit podle toho, na který z faktorů mající vliv na bezpečnost v provozu byla zaměřena:

1) Lidský faktor - Ministerstvo dopravy se zaměřilo na kampaň, která měla za cíl propagaci dodržování rychlostního limitu v obcích. V tomto smyslu obce a města pořizovala vlastní měřicí techniku. Dalším tématem propagace byly zádržné systémy.

² www.ibesip.cz/NR/rdonlyres

Postihnutí odpovědnosti při konzumaci alkoholu a drog se přesouvá do míst zábavy a konzumace a policejní kontroly se soustředí na kritická místa a časy. Dle Informací má Česká republika nízký podíl osob, usmrčených při nehodách v souvislosti s užitím alkoholu. V tomto roce došlo také k posilování dopravní výchovy a to jak škol mateřských, základních i středních.

2) Infrastruktura - Ministerstvu dopravy se daří budovat nové úseky dálnic, které jsou z hlediska počtu dopravních nehod a počtu usmrčených bezpečnější než silnice I., II., III. třídy a místní komunikace. V obcích a městech byly realizovány prvky dopravního zklidňování, byly osvětlovány a stavebně upravovány přechody pro chodce, budovaly se nové cyklostezky, u nichž se realizuje bezpečnostní audit. Nedošlo k zakotvení bezpečnostního auditu jako oficiálního nástroje pro zajištění bezpečné infrastruktury do českého právního řádu a povinnosti správce či vlastníka komunikace sledovat nehodovost na pozemní komunikaci ve své správě a zjištěné nehodové lokality závazně a neprodleně odstranit. Došlo ke zlepšení stavu dopravního značení. Pokračovala likvidace nepovolených reklamních zařízení.

3) Vozidla - Počet dopravních nehod zaviněných technickou závadou vozidla se oproti roku 2004 zvýšil o téměř 7 %. Jednou z příčin je zejména vysoký počet starších vozidel registrovaných v ČR, které jsou často v nevyhovujícím technickém stavu a nesplňují na rozdíl od nových vozidel ani vyšší požadavky na bezpečnost silničního provozu. Při konstruování a výrobě nových vozidel je navíc zohledňována i ochrana chodce při srážce s vozidlem. Více než 10 % vozidel, které se dostavily k technické prohlídce na STK, bylo v technicky nezpůsobilém či dočasně technicky nezpůsobilém stavu.

V roce 2006 došlo k dalšímu poklesu usmrčených osob a to o 171 oproti roku předchozímu. Uvedená čísla značí, že se cíl daný Strategií dařil plnit.

Ministerstvo dopravy plnilo požadavek preventivního působení ke snížení počtu nehod v rámci kampaně „Nová pravidla“. Cílem kampaně bylo upozornit na změnu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

(zákon o silničním provozu).

1.7.2006 nabyla účinnosti novela zákona č. 361/2000 Sb., která byla ve Sbírce zákonů vyhlášena pod č. 411/2005 Sb. Ustanovení § 6 zákona č. 361/2000 Sb. stanoví

- povinnost používat dětské zádržné systémy na všech kategoriích pozemních komunikací
- povinnost celodenního a celoročního svícení
- zavedla vyšší sankci za jízdu pod vlivem alkoholu a ostatních omamných látek
- povinnost cyklistů mladších 18 let za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě
- řidič musí dát při předjíždění cyklisty vždy znamení o změně směru jízdy, i když nevybočuje ze svého směru jízdy
- řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení
- nikdo nesmí použít antiradar
- Policii ČR, která může ve vybraných případech na místě zadržet řidičský průkaz, zabránit řidiči v další jízdě, případně vyžadovat kauci. Městská a obecní policie mohou měřit dodržování nejvyšší dovolené rychlosti
- zaveden bodový systém hodnocení řidičů

V roce 2007 stoupl počet usmrcených oproti roku 2006 o 167 osob a dostává se tak na úroveň roku 2005. Jaké nedostatky k tomu stavu vedly nevíme, vzhledem k tomu, že informace Ministerstva dopravy o hodnocení Strategie v době zpracování této práce nebyly ještě k dispozici.

3. Historický vývoj právní úpravy v silniční dopravě

Do roku 1997 byla bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích upravena vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů, a dále prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Byla to vyhláška č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění. Od 1. ledna 1961 nabyla účinnosti vyhláška ministerstva vnitra číslo 141/1960 Sb., o pravidlech silničního provozu. Ke zrušení došlo vyhláškou ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, která nabyla účinnosti dnem 1.1.1967. Od 1.1.1976 nabyla účinnosti nová vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu, která byla s účinností od 1.1.1990 nahrazena vyhláškou federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.

Po přijetí Listiny základních lidských práv a svobod ústavním zákonem č. 23/1991 Sb. došlo ke zpochybnění platnosti výše uvedené vyhlášky (č. 99/1989 Sb.) na základě ustanovení čl. 2 odst. 2,3, kde je stanoveno, že státní moc lze uplatňovat jen v případech, v mezích a způsobem, který zákon stanoví a dále, že každý může činit co není zákonem zakázáno a nikdo nesmí být nucen činit co zákon neukládá a dále čl. 4 odst. 1, který stanoví, že povinnosti mohou být ukládány jen na základě a v jeho mezích. Pochybnosti byly vznášeny i v hromadných sdělovacích prostředcích a to mělo vliv na chování účastníků silničního provozu. V současnosti jsou pravidla silničního provozu upravena na základě zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, účinného od 1.1.2001. Tento zákon byl několikrát novelizován, významnou novelou je zákon č. 411/2005 Sb. Nejvýraznější změny, které novelizace přinesly se týkaly zavedení bodového hodnocení vybraných

přestupků a trestných činů spáchaných řidiči vozidel, zavedení institutu zadržení řidičského průkazu, dále zabránění v jízdě, možnost vybírání kauce.

Současná norma upravující trestní právo hmotné je zákon č. 160/1961 Sb. , který nabyt účinnosti 1.1.1962. Skutkové podstaty upravující protiprávní jednání v dopravě od této doby neprošly podstatnými změnami. Docházelo k úpravám, které měly za úkol reagovat na aktuální celospolečenské problémy, a to zejména po roce 1990, kdy byly do zákona vloženy i nové skutkové podstaty, předchozí úpravy byly spíše textovými úpravami zákona.

Trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 184 TrZ přibyl k úmyslnému jednání od roku 1990 (zák. č. 457/1990 Sb.). Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TrZ byl v letech 1961 až 1990 označen trestný čin opilství, v roce 1990 (zák. č. 45/1990 Sb.) došlo ke změně skutkové podstaty i názvu trestného činu. Postihoval pachatele, který po té co požil alkoholický nápoj, vykonával zaměstnání nebo jinou činnost, při které mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Po nabytí účinnosti zákona č. 175/1990 Sb. byl tento čin pojmenován na "ohrožení pod vlivem návykové látky" a trestní odpovědnost byla omezena na čtyři nejzávažnější případy vypočtené pod písmeny a) až d), navíc byla rozšířena na všechny návykové látky. Zákonem č. 411/2005 Sb. byla trestní odpovědnost rozšířena. Výše uvedená ustanovení písmen a) až d) byla přesunuta do kvalifikované skutkové podstaty. Změněna byla i požadovaná forma zavinění. Postačí i nedbalostní zavinění k uvedení se do stavu vylučujícím způsobilost. Trestná je již samotná jízda s motorovým vozidlem v tomto stavu, které bylo zakotveno do prvního paragrafu. Trestné činy ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 223 a § 224 TZ, zaznamenaly změnu v roce 1990 Sb. (zák. č. 457/1990 Sb.), když z § 223 ubyl první odstavec, podle kterého bylo trestné každé způsobení ublížení na zdraví z nedbalosti, v současné době je dle tohoto ustanovení trestné ublížení na zdraví způsobené porušením důležité povinnosti. Trestné činy obecné ohrožení podle §180 TrZ

a neposkytnutí pomoci podle § 208 TZ nezaznamenaly žádných změn. Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ je novým ustanovením, vloženým do TZ novelou (zák. č. 411/2005 Sb.).

4. Trestné činy

4.1. Pojem trestného činu, trestné činy související s dopravou

Trestný čin je pro společnost nebezpečný čin jehož znaky jsou uvedeny v trestním zákoně. Čin, jehož stupeň nebezpečnosti pro společnost je nepatrný, není trestným činem, i když jinak vykazuje znaky trestného činu (§ 3 trestního zákona).

Trestní zákon (zák. č. 140/1961 Sb.), obsahuje ustanovení, které mají vztah k dopravě, a to v § 180a a § 180b ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla, § 180c zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny, § 180d řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, § 182 odst. 1 písm. a) a § 184 poškozování a ohrožování obecně prospěšného zařízení, § 201 písm. c) ohrožení pod vlivem návykové látky, § 208 neposkytnutí pomoci. Zákon však neobsahuje speciální ustanovení, které by upravovalo způsobení dopravní nehody. V případě zavinění dopravní nehody se aplikují ustanovení trestných činů proti životu a zdraví a dalším chráněným hodnotám, podle způsobeného následku (§ 223, § 224, § 201, § 180).

V této části se budu věnovat pouze vybraným skutkovým podstatám, jejichž porušením je způsobení závažného následku na životě a zdraví - § 223 a § 224. Dále trestným činem neposkytnutí pomoci § 208 a po novele TZ, zákonem č. 411/2005 Sb., kterou byl vložen nový trestný čin, § 180d řízením motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Je nutné uvést i mimotrestní předpisy, které s uvedenými ustanoveními souvisí. Jde zejména o následující předpisy:

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu - ZoSP),
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních

komunikacích,

- zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

4.2. Ublížení na zdraví z nedbalosti § 223

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

Objektem je lidské zdraví, tj. normální funkce tělesných orgánů, potřebné k obvyklé činnosti³.

Předmětem útoku je živý člověk, nikoliv lidský plod. Tento člověk však nemusí být zdravý, může být před útokem pachatele nemocen nebo zraněn⁴.

Objektivní stránkou je ublížení na zdraví porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona.

Jedná se trestný čin poruchový, který je dokonán způsobením poruchy⁵. Ustanovení

3 Novotný Oto, Dolenský A., Navrátilová J., Páry E., Řizman S., Vanduchová M., Vokoun R., *Trestní právo hmotné – zvláštní část*, str. 27

4 Šámal, Páry, Řizman, *Trestní zákon, komentář - díl II.*, 6. vydání, str. 1314

5 Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vanduchová M., *Trestní právo hmotné - obecná část*, str. 118

§ 223 vyžaduje *ublížení na zdraví*. Trestní zákon pojem ublížení na zdraví nevykládá. Ne každá porucha zdraví je ublížením na zdraví ve smyslu trestního zákona. Nestačí např. přechodné bolesti nebo nevolnost, oděrky, nepatrné ranky, hučení v uších apod.

Za ublížení na zdraví lze pokládat takový zdravotní 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 lékařské ošetření, i když nezanechává trvalé následky. Bude to tedy změněný stav, který nastal např. déletrvajícimi bolestmi, horečkami, nespavostí, poruchami nervstva, 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 (II/1965 Sb.rozh.tr.).

Taková porucha zdraví, která znesnadňuje obvyklý způsob života, výkon obvyklé činnosti anebo má jiný nepříznivý vliv na obvyklý způsob života postiženého, nebude trvat jen krátkou zcela přechodnou dobu (6/67 Sb.rozh.tr.). Soudní praxe zde při zvažování kritérií vychází z toho, že znesnadnění obvyklého způsobu života postiženého, popř. pracovní neschopnosti, musí trvat nejméně 7 dní. Za předpokladu, že ze všech ostatních hledisek jde o výraznou poruchu, lze za újmu na zdraví považovat i takovou poruchu, která netrvala obvykle požadovanou dobu 7 dnů (16/86 Sb.rozh.tr.).

Při posuzování charakteru poranění se vychází z pracovní neschopnosti a jejího trvání, i když je důležitým kritériem, není však jediným z rozhodujících. Skutečný charakter poranění je proto nutno zkoumat i na podkladě dalších okolností, zejména toho, jakými příznaky, bolestmi nebo obtížemi, v jaké intenzitě a po jakou dobu se poranění poškozeného projevovalo, jaké lékařské ošetřování si vyžádalo, jaké potíže měl poškozený a zda tyto potíže odpovídají lékařskému nálezu (2/1966 Sb.rozh.tr.). Posuzování každého případu musí být komplexní a individuální (II/1965 Sb.rozh.tr.).

Protiprávním jednáním, které způsobuje škodlivý následek je *porušení důležité povinnosti*. Porušení důležité povinnosti nelze spatřovat v jakékoliv porušení povinnosti,

nýbrž jen takových povinností, jejichž nedbání podle obecné zkušenosti značnou měrou zvyšuje možnosti usmrcení nebo ublížení na zdraví, tedy jejichž porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví (48/97, 37/98, 44/02 Sb.rozh.tr.). Ačkoliv trestní zákon hovoří o důležité povinnosti uložené podle zákona, v praxi se touto povinností rozumí i povinnost uložená jiným obecně závazným právním předpisem nebo i konkrétní příkaz, vydaný na základě zákona a způsobem tam uvedeným⁶.

Nestačí však porušení jakékoliv povinnosti, i když se týká ochrany života a zdraví lidí, ale musí jít o povinnost, která je důležitá. Aby bylo možno uznat, že jde o porušení důležité povinnosti, musí soud zjistit, že mezi porušením důležité povinnosti a následkem trestného činu je příčinná souvislost (31/1966 Sb.rozh.tr.).

Porušení důležité povinnosti při provozu na silnicích je zejména takové porušení povinnosti řidiče motorového vozidla, které se zřetelem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně mívá (33/1972 Sb.rozh.tr.). Výpočet všech "důležitých povinností" řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoliv řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci; lze uvést jen některé typické případy, kdy zavedená jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona. Především jde o řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu, dále nepřiměřeně rychlou jízdou, hlavně v zatáčce, již se vozidlo dostane do protisměru, předjíždění v místech kde je to zakázáno, couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další náležitě poučenou 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

⁶ Šámal, Páry, Rizman, Trestní zákon, komentář - díl II., 6. vydání, str. 1325

silnici s předností v jízdě, na železniční přejezd, do nepřehledné zatáčky a pod. (I/1966, 57/1960, 17/1959, 40/1978, 33/1960, 26/1962, 14/1961, 38/1975 Sb.rozh.tr.).

Dále k porušení důležité povinnosti v § 224 viz. níže.

Když při vzniku následku uvedeného v § 223 spolupůsobilo více příčin (jednání obviněného a poškozeného), je třeba hodnotit každou příčinu pro vznik následku zvlášť a určit její důležitost pro následek, který z jednání obviněného nastal. Jednání obviněného, i když je jen jedním článkem řetězu příčin, které způsobily následek, je příčinou následku i tehdy, kdyby následek nenastal bez dalšího jednání třetí osoby (72/1971 Sb.rozh.tr.).

Vyjímka z povinnosti dodržovat pravidla silničního provozu podle § 41 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, je podmíněna použitím zvláštního výstražného světla modré barvy, popř. doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (vozidlo s právem předností 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 uvedeného zákona. 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 (48/1992, 22/1986 Sb.rozh.tr.).

Subjektivní stránka

Z hlediska subjektivní stránky je požadována nedbalost [§ 5 písm. a), b)]. Zavinění se musí vztahovat na všechny skutečnosti, které jsou znakem skutkové podstaty trestného činu⁷. Jedná se zde o trestný čin poruchový, následkem má být ublížení na zdraví.

⁷ Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vandúchová M., *Trestní právo hmotné - obecná část*, str. 152

Nedbalost se tedy musí vztahovat k poruše. Pokud by došlo pouze k ohrožení nejedná se o trestný čin⁸.

Kritériem nedbalosti je zachování určité míry opatrnosti. Míra opatrnosti je dána spojením objektivního a subjektivního vymezení. Objektivní vymezení vyžaduje zpravidla stejnou míru opatrnosti od každého. Trestní zákon rozsah povinné opatrnosti neuvádí, ale je určeno zvláštními předpisy. Pokud není upraveno, je nutná taková opatrnost, jaká je přiměřená okolnostem a situaci, bude třeba vycházet z obecně uznávaných zásad rozumné opatrnosti⁹. Meze povinné opatrnosti jsou uvedena zejména v předpisech o silničním provozu. Judikatura vychází z tzv. principu omezené důvěry, který znamená, že řidič se může spoléhat na to, že ostatní účastníci silničního provozu budou dodržovat pravidla silničního provozu, pokud z konkrétních okolností neplyne jinak (43/82, 25/87 Sb. tr. rozh.).

Subjektivním vymezením je pak míra opatrnosti, kterou je schopen vynaložit sám pachatel v konkrétním případě - individuální hledisko. Při její zjišťování vycházíme z vlastností a okamžitého stavu pachatele (obecné životní zkušenosti, jízda začátečníka, zdravotní stav - postřeh, duševní rozpoložení, náhlá nezaviněná nevolnost řidiče) a konkrétní okolností případu (místo, čas, prostředí spáchaného činu jako jsou viditelnost, povětrnostní podmínky, nejasné značení místní situace, výhledové poměry atd.)¹⁰.

O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem jsou dány současně (43/2002 Sb.tr.rozh.).

Zavinění z nedbalosti není vyloučeno spoluzaviněním jiných osob, včetně poškozeného¹¹.

8 Šámal, Páry, Řizman, *Trestní zákon, komentář - díl II., 6. vydání, str. 1331*

9 Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vandúchová M., *Trestní právo hmotné - obecná část, str. 162 - 163*

10 Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vandúchová M., *Trestní právo hmotné - obecná část, str. 164*

11 Šámal, Páry, Řizman, *Trestní zákon, komentář - díl II., 6. vydání, str. 1325*

Při objasňování skutečného stavu věci u tohoto trestného činu spáchaného řidičem motorového vozidla porušením předpisů (v současnosti zák. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění změn a doplňků), jsou orgány činné v trestním řízení povinny též zjišťovat, zda osoby, které při střetu motorových vozidel utrpěly újmu na zdraví a seděly na sedadlech povinně vybavených bezpečnostními pásy, byly v době střetu motorových vozidel připoutány, a v případě, že nikoliv, jaký vliv měla tato okolnost na povahu jejich zranění. Toto zjištění je významné z hlediska event. spoluzavinění následku (účinku) poškozenými, což by mohlo mít vliv na snížení míry zavinění obviněného, a tím i hodnocení stupně nebezpečnosti pro společnost (9/1979 Sb.tr.rozh.).

Shrnutí

Jednou z hlavních zásad, která se v trestním právu uplatňuje je zásada "žádný trestný čin, žádný trest bez zákona" (nullum crimen, nulla poena sine lege). Tato zásada je vyjádřena v čl. 39 Listiny základních práv a svobod, který stanoví: "Jen zákon stanoví, které jednání je trestným činem a jaký trest, jakož i jaké jiné újmy na právech nebo majetku, lze za jeho spáchání uložit". Tuto zásadu je třeba interpretovat tak, že zákonný katalog trestných činů musí obsahovat nejen výčet trestných činů podle jejich názvu, ale i jejich dostatečně určité, jasné a přesné definice¹². Ustanovení § 223 a 224 obsahuje požadavek porušení důležité povinnosti, ale není stanoveno trestním ani jiným zákonem co je důležitou povinností. Porušení důležité povinnosti nelze spatřovat v jakémkoliv porušení povinnosti, nýbrž jen takových povinností, jejichž nedbání podle obecné zkušenosti značnou měrou zvyšuje možnosti usmrcení nebo ublížení na zdraví, tedy jejichž porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, takovýmto způsobem řeší problém judikatura, viz. výše jsou uvedeny případy, kdy určité

¹² *Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vandúchová M., Trestní právo hmotné - obecná část, str. 23*

jednání lze takto posuzovat. I když problematika dopravy a situace, které se v dopravě mohou vyskytnout jsou složité, tak současný stav takovéto úpravy považují za nedostatečný. Z pohledu adresáta normy zda došlo k naplnění skutkové podstaty je nejasný a požadavek právní jistoty ne zcela naplněn. Působení právních norem na vědomí jejich adresátů by se nemělo podceňovat, zvláště pak v souvislosti s dopravou na pozemních komunikacích, kdy je důležité, aby si účastník provozu plně uvědomoval trestnost svého protiprávního jednání a také věděl, které jednání je za takové považováno. Zákonodárce by se měl zaměřit na to jak danou úpravu zlepšit do budoucna.

Stejně tak pojem ublížení na zdraví není na rozdíl od těžké újmy na zdraví blíže určen. Tato činnost opět spočívá na tom kdo zákon aplikuje. Dle ustálené praxe se za ublížení na zdraví považuje takový zdravotní 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 lékařské ošetření, i když nezanechává trvalé následky. Při zvažování kritérií se vychází z toho, že znesnadnění obvyklého způsobu života postiženého, popř. pracovní neschopnosti, musí trvat nejméně 7 dní. Při posuzování charakteru poranění se vychází z pracovní neschopnosti a jejího trvání, i když je důležitým kritériem, není však jediným z rozhodujících. Žádné z kritérií není považováno za rozhodující. Při posuzování zda tedy jde o ublížení na zdraví se musí brát v úvahu všechna kritéria v jednotlivém případě. V tomto smyslu tak orgán, který o tom rozhoduje, dotváří co pod neurčitý pojem spadá. Při čemž vychází z lékařských posudků. Problém je zda je správná diagnóza, popis zranění a jaké důsledky má resp. jak poškozeného omezují.

4.3. Těžká újma na zdraví nebo smrt z nedbalosti § 224

(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 vyplívající 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.

Objekt a předmět útoku shodně s § 223 viz. výše

Objektivní stránka

Těžkou újmu na zdraví vymezuje § 89 od. 7 dvěma podmínkami, jež musí být současně splněny:

- 1) je to jen vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění
- 2) která je zároveň některým z taxativně uvedených případů v § 89 od. 7

Těžká újma na zdraví většinou znamená ztrátu orgánu nebo nějaké části těla anebo závažnou změnu tvarovou či funkční¹³. Nemusí to být zranění životu nebezpečné (73/51 Sb.tr.rozh.).

Pojem *smrti* je vykládán na základě poznatků lékařské vědy jako biologická smrt mozku (cerebrální smrt) - takový organismus, u kterého je obnovení všech životních funkcí již vyloučeno (16/1986 Sb.tr.rozh.).

¹³ Novotný Oto, Dolenský A., Navrátilová J., Páry F., Rizman S., Vandúchová M., Vokoun R., Trestní právo hmotné – zvláštní část, str. 27

Odstavec 1

U tohoto ustanovení není určena forma jednání. Účinek může být způsoben konáním opomenutím. V § 89 odst. 2 je ustanoveno jaké opominutí je postaveno na roveň konání. Trestného činu se tedy dopustí ten, kdo konáním nebo opomenutím způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt.

Dle judikatury např. řidič je povinen zachovávat bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním (§ 19 odst. 1 ZoSP), nesmí se však při tom spoléhat na to, že snižování rychlosti mu bude signalizováno brzdovými světly vozidla jedoucího vpředu (33/1990 Sb.tr.rozh.), dále řidič který přijíždí k nechráněnému železničnímu přejezdu je povinen si počínat zvláště opatrně, zejména soustředit se plně na jízdu a odstranit všechny podněty odvádějící nebo stěžující jeho pozornost, zajistit si dostatečný výhled na trať popř. vypnout motor, aby uslyšel hluk přijíždějícího vlaku (22/1967 Sb.tr.rozh.), řidič motorového vozidla smí otevřít dveře jen tehdy, není-li tím ohrožena bezpečnost jiných účastníků provozu na pozem. komunikacích (§ 26 odst. 1 ZoSP) proto řidič který otevře dveře, aniž by se přesvědčil, zda ho neobjíždí žádné jiné vozidlo je za tuto nehodu odpovědný (27/1981 Sb.tr.rozh.).

Odstavec 2

Spáchání tohoto trestného činu v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s havárií (34/1954 Sb.tr.rozh.). Protiprávním jednáním je způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti, porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona. Rozdíl s § 223 je ve způsobeném následku, zde se jedná o těžší následek, tomu odpovídá rozdílná - přísnější trestní sankce.

K porušení důležité povinnosti shodně s § 223 viz. výše.

Dále je porušením důležité povinnosti jestliže, řidič motorového vozidla kolem nástupního ostrůvku elektrické dráhy, na němž se pohybuje větší množství lidí, jede hrubě nepřiměřenou rychlostí (34/1979 Sb.tr.rozh.), jízda motorovým vozidlem za

snížené viditelnosti se silně znečištěným sklem a se silně znečištěnými světly, takže řidič má jen omezený výhled na vozovku (35/1979 Sb.tr.rozh.), jestliže se řidič motorového vozidla nevěnuje plně řízení za situace, kdy jede v souvislé koloně vozidel a ve vzdálenosti od vozidla jedoucího před ním, která není vzhledem k rychlosti vozidel bezpečná (25/1984 Sb.tr.rozh.), nesplnění povinnosti řidiče motorového vozidla podrobit se po dosáhnutí 60. roku věku povinné lékařské prohlídce podle právního předpisu, i když řidič ví, že jeho zdravotní stav není dobrý a že v minulosti trpěl poruchami vědomí (43/1986 Sb.tr.rozh.), pokud řidič řídí motorové vozidlo, o kterém ví, že má chybný brzdový systém, např. pokud je třeba opakovaně stlačit brzdový pedál, aby se vyvolal brzdící účinek, v takovém případě jde o vědomé použití motorového vozidla technicky nezpůsobilého provozu a porušení jedné ze základních povinností řidiče (v současné době § 5 od. 1 písm. a) zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích), podle kterého smí řidič použít jen takové vozidlo, které splní stanovené podmínky provozu vozidel na cestách (26/1987 Sb.tr.rozh.), výrazné překročení nejvyšší povolení rychlosti v obci (např. o víc než 70%) je porušením § 18 od. 4 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, takové porušení má zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví (45/2005 Sb.tr.rozh.).

Odstavec 3

K porušení toho ustanovení dojde v případě hrubého porušení předpisů o bezpečnosti dopravy, následkem je těžká újma na zdraví nebo smrt více osob.

Hrubým porušením předpisů je takové porušení některé normy, která má za dané situace zpravidla za následek možnost způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti více osob, tedy vyvolává reálné nebezpečí, že dojde k následku předpokládanému v § 224 od. 3. Musí jít o podstatně závažnější porušení předpisů, než je porušení důležité povinnosti § 224 od. 2. Zejména se jedná o případy, při nichž je porušeno více norem příslušného dopravního předpisu (např. jízda v podnapilém stavu a nepřiměřenou rychlostí s

vozidlem, u kterého nefungují brzdy)¹⁴. Hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy 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 je nejen to, aby pachatel hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy způsobil smrt nebo vážnou újmu na zdraví více osobám, ale současně, aby okolnosti, za kterých se tak stalo, podstatně zvyšovaly stupeň nebezpečnosti činu pro společnost ve smyslu § 88 odst. 1 (13/1972 Sb.tr.rozh.). Pod pojmem *více osob* se rozumí nejméně tři osoby¹⁵.

Dopravními předpisy se rozumí všechny předpisy, které upravují provoz a pravidla provozu v dopravě železniční, silniční, letecké, vnitrozemské a námořní plavbě.

Předpisy jsou obecně závazné normativní akty. Rozlišujeme předpisy originární povahy a předpisy derivativní, od nich odvozené. Mezi první patří zákony a zákonná opatření senátu, obecně závazné vyhlášky v samostatné působnosti obcí a krajů. Předpisy derivativní povahy jsou nařízení vlády, právní předpisy prezidenta republiky, předpisy ministerstev a jiných správních úřadů, nařízení krajských a obecních úřadů v přenesené působnosti¹⁶.

Subjektivní stránka

Tento trestný čin lze spáchat z nedbalosti. K nedbalosti viz. § 223.

Shrnutí

Rozdíl mezi ustanovením § 223 a § 224 spočívá v rozdílném následku, kdy § 224 vyžaduje způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrt. V odst. 1 není požadavek porušení

¹⁴ Šámal, Páry, Rízman, *Trestní zákon, komentář - díl II., 6. vydání, str. 1337*

¹⁵ Šámal, Páry, Rízman, *Trestní zákon, komentář - díl II., 6. vydání, str. 1337*

¹⁶ Gerloch A., *Teorie práva, str. 50*

důležité povinnosti, stačí tedy porušení povinnosti, která je stanovena zákonem. V odst. 2 je k naplnění skutkové podstaty porušení důležité povinnosti jako je tomu v § 223. Zavinění se musí vztahovat i ke znaku těžké újmy na zdraví nebo smrti. Jestliže tedy pachatel věděl nebo vědět měl a mohl vědět, že může jinému svým jednáním ublížit na zdraví, nevěděl však a vzhledem ke svým osobním poměrům ani vědět neměl a nemohl, že může způsobit těžkou újmu na zdraví nebo smrt, lze jeho jednání posoudit pouze z hlediska § 223, nikoliv jako ublížení na zdraví podle § 224 (bude tomu tak zejména v případech ve spojení s tělesnou abnormalitou poškozeného, která nebyla patrna a kterou pachatel nemohl předpokládat)¹⁷.

4.4. Neposkytnutí pomoci § 208

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

Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 je speciálním ve vztahu k obecnému ustanovení § 207.

Objekt

Je jím život a zdraví lidí, jež jsou chráněny za určité situace a jen proti ohrožení určitého druhu¹⁸.

¹⁷ *Friml Karel, K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech, Trestněprávní revue 4/2008, str. 97*

¹⁸ *Novotný Oto, Dolenský A., Navrátilová J., Páry E., Rizman S., Vanduchová M., Vokoun R., Trestní právo hmotné – zvláštní část, str. 195*

Objektivní stránka

Jednání spočívá v neposkytnutí potřebné pomoci osobě, která při dopravní nehodě utrpěla újmu na zdraví.

Jde o trestný čin, který lze spáchat pouze opomenutím. Takový trestný čin nazýváme tzv. čistě omisivním (pravým omisivním)¹⁹. Nežádá se zde způsobení účinku - je to trestný čin formální²⁰.

Povinnost poskytnout pomoc se rozumí taková pomoc, která je potřebná k ochraně života a zdraví poškozené osoby (37/1969 Sb.tr.rozh.). Taková povinnost je závislá na tom, zda hrozí bezprostřední nebezpečí smrti nebo zda osoba jeví známky vážné poruchy zdraví. K trestní odpovědnosti by nestačilo, pokud by se porucha zdraví jevila jako méně významná, ač ve skutečnosti by šlo o vážnou poruchu zdraví. Rozhodující totiž není zda ohrožená osoba ve skutečnosti vážnou poruchu zdraví utrpěla, ale že se tak jevila svými příznaky (známkami)²¹.

Potřebnou pomoc je třeba rozumět takovou pomoc, která je potřebná k odvrácení resp. k tomu, aby bylo zabráněno zvýšení nebezpečí smrti nebo další újmy na zdraví zraněné osoby (9/1967 Sb.tr.rozh.). Není to pouze pomoc, která by spolehlivě vedla k záchraně (112/1952 Sb.tr.rozh.). Povaha této pomoci závisí na povaze konkrétního případu poranění a na možnostech pachatele. Povinnost poskytnout pomoc nemá ten, kdo by to nemohl učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Tím není nebezpečí trestního stíhání. Tuto povinnost také odpadá jestliže pomoc poskytuje někdo jiný. I v takovém případě však trvá někdy povinnost poskytnout pomoc: u toho kdo má lepší možnosti, nebo, aby současně poskytovalo pomoc více osob²².

Újma na zdraví není totožná s ublížením na zdraví. Nemusí mít takovou závažnost, ale

¹⁹ Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vanduchová M., *Trestní právo hmotné - obecná část*, str. 115

²⁰ Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vanduchová M., *Trestní právo hmotné - obecná část*, str. 119

²¹ Šámal, Páry, Rizman, *Trestní zákon, komentář - díl II.*, 6. vydání, str. 1236

²² Novotný Oto, Dolenský A., Navrátilová J., Páry F., Rizman S., Vanduchová M., Vokoun R., *Trestní právo hmotné - zvláštní část*, str. 195 - 196

její povaha vyžaduje poskytnutí pomoci²³.

Trestný čin je dokonán již tím, že řidič dopravního prostředku neposkytne po dopravní nehodě, na níž měl účast, potřebnou pomoc osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, pokud tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Pro spáchání tohoto trestného činu není rozhodné, jaké důsledky mělo nesplnění této povinnosti pro postiženou osobu, ani zda pomoc poskytl někdo jiný (4/1969 Sb.tr.rozh.). O dokonání trestný čin nejde, jestliže poškozený nebyl vůbec zraněn nebo byl-li okamžitě mrtev. Jestliže však řidič dopravního prostředku úmyslně ujel, aniž by se přesvědčil, v jakém stavu se poškozený nachází, dopustí se zpravidla pokusu trestného činu podle § 8 od. 1, § 208 (38/1963 Sb.tr.rozh.).

Subjekt

Subjektem trestného činu je řidič dopravního prostředku, který měl na dopravní nehodě účast. *Účast na dopravní nehodě* má i řidič, který tuto nehodu nezavinil; stačí, že k dopravní nehodě objektivně přispěl (37/69 Sb. tr. rozh.). Účastníkem dopravní nehody je každý, jehož jednání se podílelo na vzniku nebo průběhu dopravní nehody, bez ohledu na zavinění dopravní nehody. Trestní odpovědnost podle tohoto ustanovení však má pouze řidič dopravního prostředku. Jeho pouhá přítomnost na místě takovou účastí není (104/1951 Sb.tr.rozh.).

Řidič dopravního prostředku je řidič každého dopravního prostředku, nejen motorového vozidla. Dopravním prostředkem je jakékoliv vozidlo nebo jiné zařízení, sloužící k dopravě (silniční, kolejové, lanové atd.), motorové i nemotorové²⁴.

Jiná osoba, která není řidičem dopravního prostředku by mohla být trestná podle § 207.

Subjektivní stránka spočívá v úmyslu. Ten se musí vztahovat na všechny znaky

²³ Novotný Oto, Dolenský A., Navrátilová J., Páry F., Řizman S., Vanáček M., Vokoun R., *Trestní právo hmotné – zvláštní část*, str. 197

²⁴ Šámal, Páry, Řizman, *Trestní zákon, komentář - díl II., 6. vydání*, str. 1240

objektivní stránky trestného činu, tedy i na to, že někdo utrpěl újmu na zdraví při dopravní nehodě.

Je možný **souběh** s § 223 nebo § 224, pokud pachatel zavínil dopravní nehodu, při které došlo z nedbalosti k ublížení na zdraví, těžké újmě na zdraví nebo smrti, a po té z místa dopravní nehody ujel.

Shrnutí

Jde o skutkovou podstatu vztahující se jen na řidiče dopravního prostředku. Počet případů ujetí řidiče z místa dopravní nehody je vysoký. V roce 2007 bylo z celkového počtu dopravních nehod 10 %, kdy viník ujel. Při těchto nehodách bylo usmrceno 9 osob a dalších 1.000 zraněno²⁵. Ne každé ujetí z místa nehody, ale znamená neposkytnutí pomoci. Důvodem, proč se řidiči takto chovají je, aby utajili dopravní nehodu a vyhnuli se tak trestní odpovědnosti, případně snížili stupeň nebezpečnosti nehody²⁶. Požadavkem v popsané skutkové podstatě je, aby řidič poskytl "potřebnou pomoc", jde o takovou pomoc, která je potřebná k odvrácení resp. aby bylo zabráněno zvýšení nebezpečí smrti nebo újmy na zdraví zraněné osoby. Pod poskytnutím potřebné pomoci si v první řadě představují poskytnutí tzv. první pomoci řidičem, které by v daném případě mohlo být velmi rychlé a účinné, protože řidič se vyskytuje nejbližší zraněnému (např. zastavení krvácení, uvolnění dýchacích cest při zástavě dechu, stabilizace v případě bezvědomí atd.). Otázkou je jaká je úroveň zdravotních znalostí řidičů na našich silnicích, aby takovou pomoc poskytnout mohli a naopak zraněnému více neuškodili. Nejčastějším případem jak zřejmě bude řidič situaci řešit je přivolání lékařské pomoci telefonem. Tento způsob je v souladu s ustanovením, neboť potřebnou pomocí je jakýkoliv způsob jak zraněnému pomoci. Problematická by mohla být situace, kdy je řidič sám zraněn

²⁵ www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html

²⁶ *Porada Viktor, Kriminálnístika, str. 568*

nebo v důsledku nehody trpí psychickými problémy. Při posuzování bude záležet na okolnostech a možnostech řidiče.

Zájem zákonodárce na úpravu této oblasti je pochopitelný a pokládám ho za správný.

4.5. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění § 180d

Kdo řídí motorové vozidlo, ačkoliv není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona^{2a}, bude potrestán trestem odnětí svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

Jde o skutkovou podstatu odkazovací²⁷, odkazující na určitou normu, jíž je § 81 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silniční dopravě), ve znění pozdějších předpisů. Stanoví za jakých podmínek je možné získat řidičské oprávnění. Jde o mimotrestní normu, praxe zastává stanovisko, že neznalost mimotrestních norem se posuzuje stejně jako neznalost trestního zákona²⁸.

Objekt

Druhovým objektem je zájem společnosti na ochraně života a zdraví lidí a majetku. Individuálním objektem zájem společnosti, aby motorová vozidla řídily pouze osoby, které dosáhly určitého věku, mají zdravotní a odbornou způsobilost k řízení motorového vozidla, kterou také v předepsaném řízení prokázaly, a splňují další podmínky pro udělení a udržení řidičského oprávnění především podle § 82 zákona o silničním provozu, tedy aby nedocházelo k ohrožení života a zdraví lidí či majetku osobami, které ač nespĺňují podmínky pro udělení a držení řidičského oprávnění, řídí vozidla, tedy

²⁷ Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vandúchová M., *Trestní právo hmotné - obecná část*, str. 38

²⁸ Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vandúchová M., *Trestní právo hmotné - obecná část*, str. 174

vykonávají značně nebezpečnou činnost²⁹.

Objektivní stránka

Podle této skutkové podstaty je trestné řízení motorového vozidla. *Řízením* je fyzické ovládání takového vozidla prostřednictvím jeho ovládacích prvků (volantu, pedálů) tak, že jej tím řidič uvádí do pohybu se současným jeho směřováním nebo naopak do klidu. Bude jím i jízda s vozidlem bez zapnuté pohonné jednotky, přičemž vozidlo se např. bude pohybovat samospádem, setrvačností nebo bude vlečeno na vlečném laně jiným vozidlem³⁰.

Motorovým vozidlem je podle zákona o silničním provozu § 2 písm. g) nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus .

Subjekt

Pachatelem je ten, kdo není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zákona o silničním provozu.

Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění uvedených v § 81 zákona o silničním provozu.

Zákon o silničním provozu vymezuje v § 82 podmínky, na jejichž základě lze řidičské oprávnění získat (jde o věk, zdravotní způsobilost, odbornou způsobilost, trvalý nebo přechodný pobyt na území České republiky, žadatel není ve výkonu trestu zákazu řízení motorových vozidel a další podmínky, které stanoví zákon). Řidičské oprávnění řidič prokazuje řidičským průkazem, který je veřejnou listinou, která osvědčuje udělení řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do určité skupiny nebo

29 Říha J., Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ, Bulletin advokacie 1/2007, str. 25

30 Říha J., Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ, Bulletin advokacie 1/2007, str. 25

podskupiny.

Pachatelem je především **osoba, která nikdy nenabyla řidičské oprávnění** dané skupiny popř. podskupiny, která opravňuje k řízení daného motorového vozidla. Zákon o silničním provozu dovoluje řídit motorové vozidlo žadateli o řidičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení nebo skládá zkoušku v řízení motorového vozidla nebo se připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení.

Dále může být pachatelem **osoba, které bylo řidičské oprávnění odejmuto**. Řidičské oprávnění jeho držiteli odejme příslušný obecný úřad s rozšířenou působností podle § 94 odst. 1 zákona o silničním provozu: a) pokud držitel řidičského oprávnění pozbyl zcela zdravotní způsobilost nebo b) pokud držitel pozbyl zcela odbornou způsobilost. K pozbytí řidičského oprávnění dochází až právní mocí rozhodnutí obecního úřadu s rozšířenou působností o takovém pozbytí či omezení řidičského oprávnění. Pozbyl-li takto držitel řidičské oprávnění, může jej získat zpět rozhodnutím příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, na základě žádosti o vrácení řidičského oprávnění, pokud zcela nebo z části pominuly důvody pro odnětí řidičského oprávnění. Do té doby než nabude právní moci rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění, je taková osoba způsobilým pachatelem trestného činu podle § 180d TZ.

Držitel řidičského oprávnění se může svého **oprávnění vzdát** nebo pouze některé skupiny nebo podskupiny podle § 94 odst. 2,3 zákona o silničním provozu. Držitel tak učiní na základě oznámení, obecní úřad o tom nerozhoduje, ale bere vzdání se na vědomí. I v tomto případě bude způsobilým pachatelem trestného činu řízení vozidla bez řidičského oprávnění.

Zákona o silničním provozu v § 94a upravuje **pozbytí řidičského oprávnění** uložením trestu zákazu činnosti soudem podle trestního zákona nebo uložení sankce zákazu činnosti příslušným správním úřadem podle zákona o přestupcích. Držitel pozbývá řidičské oprávnění dnem právní moci těchto rozhodnutí. Zákaz činnosti se ukládá podle

§ 49, 50 trestního zákona a podle § 11, 14 zákona o přestupcích, dopustil-li se pachatel trestného činu resp. přestupku v souvislosti s touto činností. Byl-li trest vykonán hledí se na pachatele, jako by nebyl odsouzen. Po výkonu trestu nebo sankce rozhodne příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností o vrácení řidičského oprávnění na základě písemné žádosti osoby, která takto řidičské oprávnění pozbyla (§ 102 zákona o silničním provozu). Do nabytí právní moci rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění je tato osoba způsobilým pachatelem trestného činu podle § 180d.

Příslušný úřad obce s rozšířenou působností může podle § 95 zákona o silničním provozu rozhodnout o **pozastavení řidičského oprávnění**. A to v rámci řízení o podmínění, omezení nebo odnětí řidičského oprávnění jako o předběžném opatření podle zvláštního zákona. Tím je správní řád, zákon č. 500/2004 Sb. Držitel řidičského oprávnění nesmí po dobu platnosti tohoto pozastavení řídit motorové vozidlo a to do doby než správní orgán předběžné opatření zruší. Po dobu účinnosti předběžného opatření se na držitele řidičského oprávnění hledí jako by jeho držitelem nebyl.

V zákoně o silničním provozu je upraveno **bodové hodnocení** porušení povinností stanovených zákonem, konkrétně v ustanovení § 123c a § 123d, která jsou rozhodná pro pozbytí a vrácení řidičského oprávnění. Dosáhne-li řidič celkového počtu bodů 12, obecní úřad s rozšířenou působností tuto skutečnost do 5 dnů oznámí řidiči, který uplynutím dalších 5 dnů od doručení pozbývá řidičské oprávnění. Možnost podat žádost o vrácení řidičského oprávnění má osoba, které bylo řidičské oprávnění odebráno, nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění. Dosažením 12 bodů ztrácí i odbornou způsobilost. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je podrobení se přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. V případě, kdy byla řidiči uložena sankce nebo trest zákazu činnosti, která probíhala současně se lhůtou, po kterou řidič pozbyl řidičské oprávnění, zde může řidič požádat o vrácení až po výkonu této sankce nebo trestu. Osoba, které takto řidičské oprávnění ztratila je způsobilá ke spáchání trestného činu § 180d až do doby právní moci rozhodnutí o vrácení řidičského

oprávnění.

Řízením bez řidičského oprávnění není případ, kdy podle § 118b zákona o silničním provozu byl zadržen řidičský průkaz příslušníkem Policie ČR. Po dobu zadržení řidičského průkazu sice nesmí držitel řídit motorové vozidlo, ale dopouští se tím pouze přestupku podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 2 zákona o přestupcích. Řidičský průkaz je pouhou veřejnou listinou, která osvědčuje udělení řidičského oprávnění. Je rozdíl mezi řízením motorového vozidla bez řidičského oprávnění a bez řidičského průkazu. Zadržením řidičského průkazu ještě držitel neztrácí řidičské oprávnění, o tom musí být rozhodnuto ve správním řízení³¹.

Řízením bez řidičského oprávnění není také případ, kdy řidič motorového vozidla nemá řidičský průkaz u sebe. Jednalo by se o porušení § 6 odst. 8 zákona o silničním provozu.

Subjektivní stránka

Tento trestný čin lze spáchat pouze úmyslně. Pokud ke znakům uvedeným ve zvláštní části patří i znak vyjadřující nedostatek dovolení, musí se zavinění vztahovat i na tuto okolnost³². Úmysl se tedy musí vztahovat i na okolnost, že pachatel není držitelem řidičského oprávnění.

Jednočinný souběh je možný s trestnými činy ublížení na zdraví podle § 223 a § 224.

Souběh s trestným činem § 224 odst. 1,2 neporušuje zákaz dvojího přičítání, téže skutečnosti ve smyslu § 31 odst. 3, i když řízení motorového vozidla aniž by řidič byl držitelem řidičského oprávnění je zároveň porušením důležité povinnosti. Dále může být v jednočinném souběhu s trestným činem § 171 odst. 1 písm. c) maření výkonu úředního rozhodnutí. Spáchání trestného činu § 201 odst. 1 může být s trestným činem

31 Říha J., *Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ*, *Bulletin advokacie* 1/2007, str. 25

32 *Novotný Oto, Dolenský A., Jelínek J., Vanduchová M.*, *Trestní právo hmotné - obecná část*, str. 154

§ 180d TZ v jednočinném souběhu.

Shrnutí

Tato skutková podstata byla do trestního řádu zařazena novelou zák. č. 141/2005 Sb. Stejně definuje skutkovou postatu i zákon o přestupcích v § 22 odst. 1 písm. e). Není jasné které jednání bude posuzováno jako trestný čin a které jako přestupek. Při aplikaci těchto ustanovení se bude vycházet z materiální stránky trestných činů tj. stupně nebezpečnosti pro společnost. Tzv. materiální stránka trestního činu je vyjádřena v § 3 odst. 1, 2 TZ, trestným činem je pro společnost nebezpečný čin, jehož znaky jsou uvedeny v trestním zákoně. Čin, jehož stupeň nebezpečnosti pro společnost je nepatrný, není trestným činem, i když jinak vykazuje znaky trestného činu. Náležitý stupeň nebezpečnosti činu pro společnost se hodnotí na základě individuálních konkrétních okolností případu.

Dále pak je potřeba brát v úvahu ustanovení § 2 odst. 1 přestupkového zákona, kde přestupek vymezuje negativně, tím že nejde o přestupek jde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.

Dle mého názoru zavedení této skutkové podstaty do trestního řádu nebylo vhodné a trestání mělo být ponecháno pouze v rámci přestupkového řízení.

V době kdy tato práce vznikala byl podán návrh nového trestního zákona, který již s touto skutkovou podstatou nepočítá.

4.6. Ohrožení pod vlivem návykové látky § 201

(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 zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek

Objektem

je ochrana života, zdraví a majetku proti ohrožení určitého druhu. Jde o hrozící nebezpečí abstraktní (tzv. abstraktně ohrožovací trestný čin)³³, nemusí bezprostředně hrozit, stačí i jen vzdálená možnost poruchy, daná již tím, že pachatel vykonal určitou činnost. K naplnění znaků skutkové podstaty nebrání např. že vozidlo bylo řízeno nezávadně a s požadavky silničního provozu. Způsob jízdy by v konkrétním případě mohlo mít význam jen jako okolnost spoluurčující stupeň nebezpečnosti pro společnost (I/67 Sb.rozh.tr.).

Objektivní stránka

spočívá v jednání pachatele, kdy vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si

33 Novotný O., Dolenský A., Navrátilová J., Púry F., Rázman S., Vandúchová M., Vokoun R., Trestní právo hmotné – zvláštní část, str. 262

přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku.

Takovou činností je typicky řízení motorového vozidla, která vyžaduje schopnost správných a včasných vjemů a pohotových reakcí na situaci vznikající při dopravním provozu.

Stav vylučující způsobilost je vždy nutné zkoumat a prokazovat v jednotlivém případě s ohledem na konkrétní okolnosti, zejména s ohledem na to jakou činnost pachatel vykonával. U řidiče motorového vozidla lze za tento stav považovat, jestliže hladina alkoholu v jeho krvi dosáhle 1 promile, neboť podle poznatků lékařské vědy není v tomto stavu ani nadprůměrně disponovaný řidič schopen bezpečně řídit motorové vozidlo (tzv. absolutní nezpůsobilost). V konkrétním případě může být i hladina alkoholu v krvi nižší (tzv. relativní nezpůsobilost) (36/1984 Sb. rozh. tr.) při tom musí být zváženy ještě jiné důkazy, nasvědčující tomu, že pachatel byl nezpůsobilý k řízení vozidla (např. výpovědi svědků, lékařů provádějících ošetření, policistů)³. Hladina alkoholu v krvi nemusí být zjištěna objektivním způsobem, nemusí být dokonce zjištěna vůbec, když na stav vylučující způsobilost lze usuzovat především z množství hladiny alkoholu v krvi řidiče, ale není-li tento údaj k dispozici, je možné a nutné stav vylučující způsobilost vyvodit ze souhrnu ostatních okolností, za nichž byla jízda řidiče vozidla uskutečněna, např. druhu a množství alkoholických nápojů požitých před jízdou řidičem, z doby, kdy k požití došlo, ze způsobu jízdy, chování řidiče apod. (202/99 Sb.rozh.tr). U jiných návykových látek než alkoholu je třeba zjišťovat konkrétní stav ovlivnění takovou látkou a porovnat ho s ustáleným posuzováním vylučujícím způsobilost, zpravidla za pomoci znalce. Pokud by vliv alkoholu nebo jiné návykové látky byl na tolik velký, že by vylučoval určovací a rozpoznávací schopnost, tak by podle okolností mohlo jít o trestný čin podle § 201a nebo případy actio libera in causa, může jít o stav zmenšené přičetnosti. Pojem návykové látky je obsažen v § 89 odst. 10.

Zakazuje se zaměstnání nebo činnost ve stavu vylučujícím způsobilost při které "by

mohl ohrozit", z této dikce vyplývá, že trestný čin je spáchán provedením zakázaného jednání, které má obecně nebezpečnou povahu, avšak stačí i jen vzdálená možnost poruchy, daná již tím, že pachatel vykonal určitou činnost. *Ohrožení* nemusí být bezprostřední a konkrétní. Řízení vozidla řidičem motorového vozidla je nutno považovat za činnost podle § 201, možnost ohrožení vyplývá již z povahy vozidla, které svou hmotností a motorickou silou může způsobit vážné destruktivní účinky. Uvedenou intenzitu obecně nemusí mít jízda podnapilého cyklisty, jehož vozidlo v důsledku své malé váhy a konstrukce nemá značnější kinetickou energii³⁴. Pokud jede řidič motorového vozidla v podnapilém stavu, aby po dopravní nehodě zajistil lékařskou pomoc zraněnému účastníku nehody, může se toto jednání posuzovat podle ustanovení § 14 TZ o krajní nouzi (19/68 Sb. rozh.tr.).

V odstavci druhém jsou uvedeny okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby. Pod písmenem c) je mimo dalšího způsobení havárie, dopravní nehody. *Dopravní nehodou v silničním provozu* je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při ní dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu (§ 47 odst. 1 ZoSP). Podle písmene d) bude přísněji potrestán ten kdo spáchá tento čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řízení hromadného dopravního prostředku (vlaku, autobusu, letadla, osobní lodi atd.), dále např. práci výpravčího, strojvedoucího apod.³⁵ K dokonání trestného činu je třeba splnění dalších znaků trestného činu, aby pachatel zaměstnání nebo jinou činnost ve stavu vylučujícím způsobilost skutečně již vykonal např. započal jízdu s motorovým vozidlem. Jinak by mohlo jít o pokus podle § 8 odst. 1

34 Šámal, Páry, Rizman, *Trestní zákon: dodatek ke komentáři*, str. 217

35 Šámal, Páry, Rizman, *Trestní zákon: dodatek ke komentáři*, str. 220

např. při startování vozidla s úmyslem po té uskutečnit jízdu (25/1988 Sb.rozh.tr.). Pomocí ve smyslu § 10 odst. 1 písm. c) je roztláčování motocyklu, jehož řidič je pod vlivem alkoholu (20/1987 Sb.rozh.tr.), jestliže spolujezdec akceptoval nabídku opilého řidiče, aby s ním jel, ale také sám určil trasu jízdy, jde o psychickou pomoc, pouhá společná jízda trestná není (4/1993 Sb.rozh.tr.), kdo prodá jinému alkoholický nápoj, ačkoliv ví, že ten bude řídit motorové vozidlo, nebo ten kdo jinému předá vozidlo k řízení a ví, že požil alkoholický nápoj (44/1968 Sb.rozh.tr.).

Subjekt

Pachatelem může být kdokoliv³⁶.

Subjektivní stránka

Zavinění může mít formu úmyslu i nedbalosti.

Postačí tedy, pokud pachatel měl a mohl vědět, že je k činnosti, při níž může být ohrožen život, zdraví nebo majetek, nezpůsobilý v důsledku předchozího požití či aplikaci návykové látky. Např. jestliže pachatel požije větší množství alkoholických nápojů, přičemž se domnívá, že alkohol bude během spánku v noci z jeho těla vyloučen, avšak jeho předpoklad se nesplní a on ráno řídí automobil pod vlivem tzv. zbytkového alkoholu. Nebo v případě, ve kterém pachatel požije před řízením motorového vozidla nápoj s obsahem alkoholu, který mu předloží jiná osoba, aniž by si ověřil, zda případně neobsahuje alkohol a v jakém množství, ač s ohledem na vzhled nápoje i chuťový vjem se mohlo jednat o nápoj s obsahem alkoholu³⁷.

Zavinění se nevztahuje k samotnému obsahu alkoholu v krvi, pachatel nemusí znát a ani po něm nelze požadovat, aby měl a mohl znát, jaký byl obsah alkoholu v krvi³⁸.

36 Novotný O., Dolenský A., Navrátilová J., Páry F., Rizman S., Vanduchová M., Vokoun R., Trestní právo hmotné – zvláštní část, str. 264

37 Šámal, Páry, Rizman, Trestní zákon: dodatek ke komentáři, str. 218

38 Říha J., Nové znění skutkové podstaty trest. činu ohrožení pod vlivem náv. látky podle § 201 TZ, Bulletin advokacie, str. 32

Jednočinný souběh by byl možný s trestným činem řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d, dále i s mařením výkonu úředního rozhodnutí § 171 odst. 1 písm. c), tyto ustanovení směřují k ochraně jiných zájmů. Je vyloučen souběh s ustanovením § 223 TZ z důvodu speciality. Avšak souběh s trestným činem § 224 je možný. Vyloučen je souběh s obecným ohrožením podle § 180.

Shrnutí

Policie ČR eviduje za rok 2007, 7.466 nehod (tj. 4,3% z celkového počtu) zaviněných pod vlivem alkoholu, při kterých eviduje 36 usmrcených a 2 881 zraněných osob³⁹.

Jednání v souvislosti s požitím návykových látek upravuje a postihuje zákon o přestupcích a to v ustanovení § 22. Pokud by řidič řídil vozidlo pod vlivem alkoholu, ale ne ve stavu vylučující způsobilost, byl by odpovědný za přestupek podle § 22 odst. 1 písm. b). Ustanovení § 22 odst. 1 písm. c) obsahuje stejnou skutkovou podstatu jako v trestný čin § 201 TZ. Postihováno je jako přestupek řízení vozidla nebo jízda na zvířeti. TZ obecně požaduje činnost při které může dojít k ohrožení výše popsaných hodnot, typickou činností je řízení motorového vozidla. Naproti tomu o jízdu na bicyklu k naplnění § 201 TZ nejde. Cyklista, který požil návykovou látku bude postižen podle § 22 PŘZ. V rozdílu mezi uvedenými ustanoveními PŘZ a TZ je třeba brát v úvahu § 2 odst. 1 PŘZ na základě něhož je trestný čin k přestupku v poměru speciality. Dále pak materiální znak trestného činu t.j. stupeň nebezpečnosti pro společnost.

Pojem návykové látky upravuje § 89 odst. 10. Podle zákona č. 379/2005 Sb., je alkoholickým nápojem lihovina, víno, pivo a další nápoje s více jak 0,5 objemovými procenty alkoholu. Pod pojem alkoholu budou spadat i rozpouštědla založená na bázi alkoholu, ale i léčivé kapky s obsahem alkoholu. Tzv. nealkoholická piva obvykle uvádějí procento alkoholu právě ve výši 0,5 procent. Rozhodující, zda látku budeme

39 www.mvcr.cz/statistiky/nehody.html

považovat za návykovou ve smyslu TZ, jsou její účinky - musí jít o látku způsobitou člověku nepříznivě ovlivnit psychiku, ovládací či rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Teoreticky si jak pachatel může přivodit nezpůsobilost ve smyslu § 201 i požitím těchto látek a tzv. nealkoholického piva (např. požitím jejich většího množství při současné vyšší reagenzi na alkohol třeba v důsledku epilepsie, poškození mozku, popř. vyčerpáním)⁴⁰. Nutno ještě podotknout, že schopnost řízení resp. vylučující způsobilost mohou způsobovat i jiné faktory než návykové látky, je jím např. únava, stres, léky atd., tím se ovšem TZ nezabývá.

Naše právní úprava nepřipouští žádnou hranici alkoholu v krvi v souvislosti s řízením vozidla, aniž by se nejednalo o postižitelné jednání, jak je tomu v jiných státech (např. Německo). V médiích bylo možné v minulosti slyšet názory připouštějící určitou konzumaci alkoholu a odkazují na obvyklé alibistické rčení, že "jedno pivo po obědě" nečiní člověka opilým. Vzhledem k neukázněnosti a neodpovědnosti našich řidičů za své chování na silnicích považují nulovou toleranci za zcela správnou. Alkohol za volant nepatří a jeho příznivci ať ho raději vychutnávají při vhodnějších příležitostech než řízení vozidla.

⁴⁰ Říha J., *Nové znění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 TZ*, *Bulletin advokacie* 2/2007, str. 36

5. Přestupky

5.1. Pojem přestupku, přestupky související s dopravou

Přestupkové právo upravuje zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Přestupek vymezuje pozitivně jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně. Negativně jej vymezuje, tím že nejde o přestupek jde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin. Trestný čin je k přestupku v poměru speciality⁴¹. Ke spáchání přestupku postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba zavinění úmyslného. Na rozdíl od trestního zákona, který požaduje zavinění ve formě úmyslu, pokud není stanoveno výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.

Pojem "dopravní přestupek" není v právním řádu definován, ale v literatuře je uváděn jako synonymum pojmu "přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu", což je výklad zužující a nepostihující pravý stav věci⁴². Za dopravní přestupky považujeme přestupky § 22 a § 23 PŘZ, dále skutkové podstaty přestupků podle § 42a zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 16 zák. č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, § 83 zák. č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Ustanovení § 22 PŘZ obsahuje přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Prostředkem k jejich spáchání bývá nejčastěji motorové vozidlo a pachateli jsou hlavně řidiči motorových vozidel.

⁴¹ *Hendrych D. a kolektiv, Správní právo, str. 425*

⁴² *Kučerová H., Dopravní přestupky v praxi, str. 32*

Skutkové podstaty v tomto paragrafu můžeme rozdělit do několika následujících skupin.

Skutkové podstaty související s technickým stavem vozidla

Přestupku podle ustanovení § 22 odst. 1. písm. a) bodu 1 kdo řídí vozidlo na němž není umístěna registrační značka nebo je umístěna jiná registrační značka než byla vozidlu přidělena. Bod 2 obsahuje další trestné jednání související s registrační značkou a to pokud je zakryta, nečitelná nebo upravena či umístěna tak, že je znemožněna nebo ztížena nebo podstatně ztížena její čitelnost. Podle bodu 3 se dopustí přestupku ten kdo řídí motorové vozidlo, která je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Příslušným ustanovením je § 37 zák. č. 56/2001 Sb., které stanoví kdy je vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

Skutkové podstaty související s alkoholem a jinými návykovými látkami

Tyto skutkové podstaty jsou uvedeny v § 22 odst. 1 písm. b), c), d). Podle zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami je alkoholickým nápojem lihovina, víno a pivo; alkoholickým nápojem se rozumí též nápoj, který obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu. Co je návykovou látkou uvádí ve svých přílohách zák. č. 167/1998 Sb., o návykových látkách.

Protiprávního jednání popsaného pod písmenem b) se dopustí ten kdo řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po požití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem. Vozidlem se rozumí motorové i nemotorové vozidlo a tramvaj. Postižen může být tedy i cyklista⁴³.

⁴³ *Kučerová H., Dopravní přestupky v praxi, str. 40*

Ustanovení písmena c) postihuje jednání v případě, kdy někdo řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím návykové látky. V podstatě stejná skutková podstata je definována v § 201 TZ. K této problematice viz. výše trestné činy.

Podle písmene d) bude potrestán ten, kdo se přes výzvu podle zvláštního předpisu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví. Zvláštním zákonem je zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Povinnost podrobit se na výzvu policisty nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou patří mezi základní povinnosti řidiče. Vyšetření se provádí dle zák. č. 379/2005 Sb. Útvar Policie ČR, obecní policie a další orgány v zákoně uvedené, provádějí orientační vyšetření pomocí dechové zkoušky, popř. odběru slin. Lékařské vyšetření provádí zdravotnické zařízení k tomu odborně a provozně způsobilé dechovou zkouškou a odběry vzorků biologického materiálu. Vyšetření biologického materiálu hradí v případě, že se prokáže přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky, vyšetřovaná osoba. V případě, že se přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky neprokáže, náklady nese osoba, která k vyšetření vyzvala.

Skutkové podstaty související se způsobilostí k řízení vozidel

Ten, kdo řídí motorové vozidlo a není při tom držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění naplňuje skutkovou podstatu § 22 odst. 1 písm. e) bod 1. Stejnou skutkovou podstatu obsahu ustanovení § 180d TZ viz. výše trestné činy. Nutno ještě podotknout, že tento přestupek vyžaduje příslušnou podskupinu na rozdíl od TZ, který vyžaduje jen příslušnou skupinu.

Přestupek pod bodem 2 spáchá ten, kdo řídí motorové vozidlo v době kdy mu byly zadrženy řidičský průkaz podle ZoSP. Zákon stanoví v § 118a odst. 1 písm. a) až h)

taxativně důvody pro které je možno zadržet řidičský průkaz. Oprávněn je k tomu jen příslušník Policie ČR. Zadržení řidičského průkazu je svou povahou bezprostředním zásahem. Při zadržení řidičského průkazu musí policista vydat řidiči potvrzení o zadržení. Policie písemně oznámí zadržení řidičského průkazu obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu k zadržení řidičského průkazu došlo. Důvody pro která je možno řidičský průkaz zadržet jsou shodné se skutkovými podstatami přestupků nebo trestných činů, za která lze uložit zákaz řízení motorových vozidel, zákon zavádí možnost rozhodnout jako o předběžném opatření o tom, že řidičský průkaz zůstane zadržen až do doby meritorního rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu (v případě trestných činů je nutný předchozí souhlas státního zástupce). Rozhodnutí se vydává ve správním řízení proti kterému lze uplatnit opravné prostředky. Řízení o zadržení řidičského průkazu do meritorního rozhodnutí musí správní orgán vydat do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o zadržení řidičského průkazu policii. Doba zadržení řidičského průkazu se započítává do doby výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.

Dalším přestupkem je ustanovení bodu 3, který spáchá ten, kdo řídí motorové vozidlo a není při tom držitelem platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče podle zák. č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel. Přestupku pod bodem 4 se dopustí ten, kdo řídí motorové vozidlo a nemá při tom platný posudek o zdravotní způsobilosti podle ZoSP. Skutkovou podstatu pod bodem 5 naplní cizozemský řidič, pokud řídí motorové vozidlo a pozbyl jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky.

Skutkové podstaty spočívající v závažném porušení pravidel silničního provozu

V ustanovení § 22 odst. 1 písm. f) jsou v jedenácti bodech obsažena nejzávažnější

porušení pravidel silničního provozu a to v souvislosti s řízením vozidla. Což znamená, že přestupku se nemusí dopustit jen řidič motorového vozidla. Přestupku se dopustí ten, kdo při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Dále jsou zde popsána tři jednání, která se týkají překročení nejvyšší povolené rychlosti stanovenou ZoSP nebo dopravní značkou, rozlišuje při tom jestli jde o překročení v obci nebo mimo obec. V jednotlivých ustanoveních je odstupňováno o kolik je dovolená rychlost překročena. Dalším protiprávním jednáním je nezastavení vozidla na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle ZoSP nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu podle ZoSP. Oprávněnými osobami k řízení provozu na pozemních komunikacích jsou vedle příslušníků Policie ČR také příslušníci vojenské pořádkové služby. Strážníci obecní policie jsou k tomu oprávněni v případě, že je to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, pokud tak není zajištěno policií⁴⁴. Přestupku pod bodem 6 se dopustí ten kdo neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit podle ZoSP, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo ohrozí chodce při odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání. Další skutkovou podstatu naplní ten kdo, předjíždí vozidlo v případech, ve kterých je to podle ZoSP zakázáno. Přestupkem podle bodu 8 spáchá ten kdo nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě podle ZoSP. Dále protiprávně jedná ten kdo vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to podle ZoSP zakázáno. Za přestupek podle bodu 10 je považováno jednání kdy se někdo v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to

⁴⁴ Kučerová H., *Dopravní přestupky v praxi*, str. 46

není dovoleno podle ZoSP. Ustanovení bodu 11 poruší ten kdo, neoprávněně zastaví o nebo stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené označením O 1 nebo neoprávněně použije označení vozidla O 1 při stání nebo při jízdě.

Ustanovení § 22 odst. 1 písm. g) obsahuje skutkovou podstatu, která spočívá v porušení omezení jízdy některých vozidel podle ZoSP.

Skutkové podstaty přestupků související s dopravní nehodou

Podle ustanovení § 22 odst. 1 písm. h) se přestupku dopustí ten kdo porušením ZoSP způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví. Původní znění bylo změněno novelou zák.č. 215/2007 Sb., ve kterém způsobeným následkem usmrcení nebo zranění osoby. Toto ustanovení bylo správně změněno, protože pokud někdo takovým jednáním způsobí smrt, nejedná se o přestupek, ale o trestný čin podle § 224 TZ. Byl také vypuštěn pojem "zranění osoby" a nahrazen ustanovením "je jinému ublíženo na zdraví". Pojem ublížení na zdraví není blíže specifikován, zřejmě se tak bude vykládat shodně s tím jak ho vymezuje trestní judikatura. Nové ustanovení se týká ublížení na zdraví jiné osoby, nikoliv tedy způsobení tohoto následku sám sobě, jak bylo vykládáno ustanovení předchozí⁴⁵. Tento přestupek nevyžaduje na rozdíl od ustanovení § 223 TZ porušení důležité povinnosti, může se zde jednat o jakoukoliv povinnost, která vyplývá ze ZoSP. Zda se bude jednat o přestupek nebo trestný čin bude záležet na stupni společenské nebezpečnosti v konkrétním případě protiprávního jednání.

Přestupkem podle § 22 odst. 1 písm. i) způsobí ten, kdo porušením ZoSP způsobí dopravní nehodu, při které je způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda převyšující zřejmě částku 50.000 Kč. Pojem zřejmě lze vykládat tak, že o škodě vyšší než 50.000 Kč není na místě činu pochybovat a je na první pohled jasná⁴⁶.

⁴⁵ Kučerová H., *Dopravní přestupky v praxi*, str. 48

⁴⁶ Kučerová H., *Dopravní přestupky v praxi*, str. 49

Skutkovou podstatu podle § 22 odst. 1 písm. j) při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech pouze hmotná škoda 50.000 Kč a nižší, neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlásí dopravní nehodu policistovi nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

Přestupek podle písmene k) spáchá kdo, při dopravní nehodě podle písmene i) se dopustí jednání uvedeného v písmenu j), t.j. při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech pouze hmotná škoda 50 000 Kč a nižší, neprodleně nezastaví vozidlo a neprokáže totožnost navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlásí dopravní nehodu policistovi nebo nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody.

Zbytková skutková podstata přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Tato skutková podstata je do PŘZ vložena vzhledem k velkému množství porušení pravidel v provozu na pozemních komunikacích a všechna možná jednání nelze upravit v jednotlivých skutkových postatech. Ustanovení § 22 odst. 1 písm. l) tak naplní ten, kdo jiným jednáním, než je uvedeno pod písmeny a) až k), poruší ZoSP.

Přestupek provozovatelů vozidel

Přestupek podle § 22 odst. 2 spáchá ten, kdo jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěřil nebo přikázal vozidlo k řízení. Takovéto jednání je definované ještě jako jiný správní delikt podle ZoSP, kde je v § 125 odst. 1

sankcionováno jednání fyzické osoby podnikatele nebo právnické osoby, podle odst. 2 fyzické osoby nepodnikatele, která jako provozovatel vozidla přikázala řízení vozidla nebo svěřila vozidlo osobě, o níž neznala údaje potřebné k určení její totožnosti. Jiný správní delikt je vůči přestupku v poměru speciality (§ 2 odst. 1 PřZ) a tak je ustanovení § 22 odst. 2 PřZ nadbytečné.

Přestupky páchané učiteli autoškol

Odstavec 3 § 22 PřZ obsahuje čtyři skutkové podstaty, kterých se dopustí učitel autoškoly. Ustanovení písmen a), b) a d) souvisí s požitím alkoholického nápoje nebo návykové látky, pokud požil alkoholický nápoj nebo užil návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle nebo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem, dopustí se přestupku podle těchto ustanovení. V této souvislosti je sankcionováno i jednání pokud se přes výzvu podle ZoSP odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví. Přestupkem podle písm. c) naplní jednáním pokud prováděl výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu.

Přestupky na úseku dopravy a silničního hospodářství

V § 23 je obsaženo dalších jedenáct ustanovení mající vztah k dopravě. Přestupky pod písm. a) až g) lze obecně shrnout, tak že chrání některá obecně prospěšná zařízení a proti provozování činností které mají vztah k dopravě ke kterým je třeba povolení nebo jsou v rozporu se zákonem upravující je. Ustanovení h) a i) sankcionují řidiče vozidel v souvislosti s požadavkem dokladů podle zvláštního zákona a dále osvědčení a další povinnosti, které jsou povinni dodržovat při přepravě nebezpečných věcí. Přestupek pod písm. j) se týká vozidel taxislužby.

5.2. Problematika "osoby blízké"

Právo odepřít výpověď je jedním ze základní ústavně zaručených práv. Čl. 37 odst. 1 Listiny základních práv a svobod říká "každý má právo odepřít výpověď, jestliže by jí způsobil nebezpečí trestního stíhání sobě nebo osobě blízké". Jde o obecný princip, který vyžaduje systémovou interpretaci v prováděcích předpisech. Toto právo je obsaženo v ustanovení zák. č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, zák. č. 283/1993 Sb., o státním zastupitelství, zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, zák. č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, zák. č. 553/1991 Sb., o obecní policii, zák. č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

Podle § 60 PŘZ je "každý povinen podat správním orgánům nezbytné vysvětlení k prověření došlého oznámení o přestupku; podání vysvětlení může být odepřeno, jestliže by takovým osobám nebo osobám jim blízkým (§ 68 odst. 4) hrozilo nebezpečí postihu za přestupek, popřípadě za trestný čin nebo by porušily státní nebo služební tajemství anebo zákonem výslovně uloženou nebo uznanou povinnost mlčenlivosti".

Dlouho diskutovaným a stále řešeným tématem je, jak je v médiích nazýváno "osoba blízká". O co zde jde? Tím probíraným ustanovením je § 10 zák.č. 361/2000 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích "provozovatel vozidla a osoba, které provozovatel svěřil vozidlo, s výjimkou, kdy provozovatelem vozidla je zpravodajská služba, jsou povinni na výzvu policie, krajského úřadu nebo obecního úřadu obce s rozšířenou působností sdělit skutečnosti potřebné k určení totožnosti řidiče vozidla podezřelého z porušení ustanovení tohoto zákona; tímto ustanovením není dotčeno ustanovení zvláštního právního předpisu^{14d)}". Ustanovení zvláštního předpisu na který odkazuje je § 60 PŘZ.

Jaký smysl tato ustanovení mají a které hodnoty chrání jsou na první pohled jasné

každému, kdo si je přečte a nemusí být k tomu nutně právně vzdělaný. Vynalézavý řidiči začali ustanovení využívat a přišli na výmluvu, kterou uplatňují před orgány přestupky vyšetřující, že v době kdy k přestupku došlo řídila vozidlo osoba blízká a odmítá jí určit, aby ji chránil, přičemž se tak zprošťují vlastní odpovědnosti za spáchaný přestupek. Jde hlavně o přestupky spojené se špatným parkováním nebo překročení rychlosti, kdy vozidlo bylo zachyceno kamerovým systémem. Dle zpráv z tisku se tak jedna třetina řidičů (bohužel není odkaz na zdroj, takže nelze ověřit zda je tento údaj pravdivý) vyhne postihu⁴⁷. V těchto případech je důležitá práce Policie a kladou se zvýšené nároky při shromažďování důkazů proti těmto řidičům a záleží na tom jaké důkazy se jim podaří získat, aby dokázali odpovědnost v konkrétním případě. Jak se vypořádává s problémem sama Policie může být patrné z následujícího prohlášení. Policie ČR bude velmi pečlivě prověřovat výpověď těch, kteří se na osobu blízkou odvolávají, včetně předvolání osob označených jako osoby blízké, k podání jejich vysvětlení za účelem zjištění přestupce a jeho následného postihu," napsal šéf policie ve Svitavách Miroslav Brandejs ve svém prohlášení.

Řešením se zabývá od loňského roku i skupina expertů pověřená ministerstvem dopravy a k danému tématu se vyjadřovala řada odborníků. Během této doby vzešlo několik návrhů jak legislativně zamezit, aby řidiči ustanovení využívali.

Jedním z nich je návrh, aby bylo vypuštěno ustanovení v § 10 ZoSP, které odkazuje na § 60 PŘZ. Toto řešení by neznamenal, že řidiči by nadále nemohli na osobu blízkou odkazovat. Ustanovení v § 10 ZoSP pouze odkazuje, upozorňuje na to, že je možné využít § 60 PŘZ a toto ustanovení by bylo použitelné i kdyby poslední věta v § 10 ZoSp neexistovala. Právo odepřít výpověď je obsaženo v Listině základních práv a svobod v čl. 37, je tedy ústavním principem, který zákon o přestupcích provádí.

Dalším z nich je přenést odpovědnost za spáchaný přestupek, pokud se nepodaří zjistit pachatele, přímo na provozovatele vozidla. Odpovědným za spáchání přestupku je

47 www.zpravy.idnes.cz

jen ten, kdo naplní všechny znaky skutkové podstaty (objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka). V přestupkovém řízení se subsidárně používá správní řád (§ 51 PŘZ), který zakotvuje v § 3 zásadu materiální pravdy, správní orgán postupuje tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Správní orgán tedy má povinnost zjišťovat zda byly splněny všechny znaky přestupku. Do té doby než obviněnému vyslovena vina se na něj hledí jako na nevinného, jedná se o zásadu presumpce neviny (čl. 40 odst. 2 Listiny zákl. práv a svobod). Správní orgán resp. Policie je povinna obstarávat důkazy a to jak v prospěch i nepospěch obviněného (§ 50 správního řádu), pokud by se nepodařilo prokázat, že jím je někdo jiný ze zákona by byl pachatelem přestupku provozovatel vozidla. Pro provozovatele vozidla by to znamenalo, pokud by se chtěl zprostit odpovědnosti za přestupek, dokázáním nejen toho že, jej nespáchal, ale také toho kdo jej spáchal. Tím by se důkazní břemeno přenášelo na pachatele. Toto řešení by znamenalo porušení několika základních právních zásad.

Dalším návrhem je stanovení, že provozovatel odpovídá za provoz vozidla a v případě, že bude zjištěn přestupek, jehož pachatele se nepodaří zjistit, nebude pachatel odpovídat za přestupek, ale obecně za provoz vozidla. Z této úpravy by pak provozovateli plynula povinnost sdělit správnímu orgánu, kdo v době přestupku řídil automobil. S tím souvisí povinnost všech provozovatelů vést knihu jízd. Znamenalo by to zaznamenávat kdy a kde a kdo se nacházel s vozidlem, což by byl zásah do vlastnického práva i práva svobody pohybu. Lze zpochybnit i pravdivost zapisovaných údajů a nelze ho považovat za důkaz, který by měl zvláštní postavení, správní orgán by i tak měl povinnost zjišťovat kdo řídil vozidlo.

Dalším návrhem vzešlým z ministerstva dopravy jak jej vysvětluje mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka "Půjde o správní delikt, nebude ani přestupkem, ani trestným činem. Bude to vlastně odpovědnost za to, že řidič neví, kdo řídil jeho vozidlo". Správní delikt je jedním z druhů právních deliktů. Správní delikt je systémem, který zahrnuje přestupky, správní disciplinární delikty, tzv. správní pořádkové delikty, jiné správní

delikty (jiné správní delikty fyzických osob, správní delikty právnických osob, správní delikty právnických osob a tzv., fyzických podnikajících osob)⁴⁸. Není jasné proč ministerstvo uvedené jednání nazývá obecně správním deliktem a současně s tím, že by nešlo o přestupek, když přestupek je správním deliktem. Zřejmě by mělo jít o jiný správní delikt. Ať je popsané jednání podřazeno do kterékoliv skupiny správních deliktů, řešení daného problému neposkytuje. Řidič se odpovědnosti za toto jednání zproští tím, že poukáže na jinou osobu. Důkazní břemeno zda přestupek spáchala tato osoba leží na správním orgánu. Vzhledem k tomu, že sdělení řidiče o tom, že jej spáchala tato osoba nemůže být důkazem jediným a absolutním, pokud by tomu tak bylo znamenalo by to porušení zásady volného hodnocení důkazů (§ 50 správního řádu).

K této problematice je zde i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 4. 2004, čj. 2 As 3/2004-70

Z ustanovení § 60 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, nelze dovozovat, že odpovědnosti za spáchaný přestupek je možno se zbavit pouhým odkazem na to, že přestupek spáchala osoba účastníkovi blízká, bez toho, že by námitka tuto osobu identifikovala. Přenáší-li někdo odpovědnost za spáchaní přestupku na jinou osobu, nemůže být nucen k identifikaci pachatele, musí však být srozuměn s tím, že správní orgán může vycházet z ostatních důkazů a bude hodnotit, zda tyto důkazy jsou samy o sobě dostatečně průkazné k identifikaci pachatele přestupku. Jinak řečeno, zda z ostatních provedených důkazů lze dospět k ucelenému důkaznímu řetězci, z něhož bude možno dovést odpovědnost konkrétní osoby.

Stěžovatelův automobil byl vyfocen Městskou policií Kladno, zaparkovaný na městské zeleni. Při demontáži technického prostředku zabraňujícího odjezdu vozidla stěžovatel podle protokolu Městské policie Kladno sdělil, že nebude s hlídkou cokoli řešit, neboť si platí firmu, jež za něj zařizuje záležitosti s vozidlem. Při ústním jednání před Komisí pro projednání přestupků Městské rady v Kladně stěžovatel uvedl, že se jedná o jeho vůz, ovšem jezdí jím asi šest lidí, přičemž stěžovatel neví, kdo si jej

⁴⁸ *Hendrych D. a kolektiv, Správní právo, str. 423*

v předemtný den půjčil. Rozhodnutím této komise ze dne 3.10. 2001 byla stěžovateli udělena pokuta 1000 Kč.

Rozhodnou je v posuzované věci otázka, zda byl dostatečně zjištěn skutkový stav a zda určení stěžovatele jako osoby, která se dopustila předemtného přestupku, odpovídá provedeným skutkovým zjištěním. Nejvyšší správní soud při svých úvahách vycházel ze skutečnosti, že i na přestupkové řízení se přiměřeně vztahují některé limity obsažené zejména v Listině základních práv a svobod a v Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod. Aplikace těchto obecných požadavků na souladnost přestupkového řízení s limity ústavněprávními a mezinárodními však neopravňuje k tomu, aby u ustanovení upravujících procesní náležitosti přestupkového řízení byl – ve svých důsledcích – aplikován takový výklad, který by fakticky znemožnil jakýkoliv efektivní postih.

Ustanovení § 60 odst. 1 zákona o přestupcích ovšem nesporně nemůže sloužit k tomu, aby se kterákoliv osoba mohla zříci své odpovědnosti za spáchaný přestupek tam, kde není dostupné přímé svědectví či přímý důkaz, a to pouhým odkazem na to, že přestupek spáchal někdo jiný, bez další specifikace této osoby s poukazem, že se jedná o osobu blízkou. Za takové situace jistě nemůže být osoba přenášející odpovědnost na jinou osobu nucena k identifikaci této jiné osoby, musí být ovšem připravena na fakt, že přestupkový orgán může vycházet z ostatních důkazů a bude hodnotit, zda tyto důkazy jsou samy o sobě dostatečně průkazné k identifikaci pachatele přestupku.

Závěr, že majitel vozidla, který jde vozidlo odparkovat, je totožný s osobou, která vozidlo také zaparkovala, je nanejvýš pravděpodobný, byť ne jediné možný. Odpovědnost majitele věci za protiprávní jednání vykonané s touto věcí, včetně spáchaných přestupků, jistě nelze absolutizovat formou aplikace obecné zásady, že vlastnictví zavazuje. Vlastnictví vozidla je zde pouze indikací pravděpodobného pachatele, nikoli určením majitele jako osoby nutně odpovědné pouze z titulu existence tohoto vlastnického práva. Právě logická možnost, že se může hypoteticky jednat o osoby rozdílné, umožňuje podezřelé osobě, aby se zbavila obvinění z přestupku, a je na její úvaze, zda tak učiní poukázáním na to, že se přestupku nemohla dopustit, nebo že se přestupku dopustil někdo jiný, či jiným způsobem. Pokud ovšem neopře tyto své výroky, samy o sobě neověřitelné, o další tvrzení (identifikaci osoby, která se přestupku dopustila; prokázání toho, že se v době přestupku nacházela na jiném konkrétním místě atp.), nemůže spoléhat na to, že pouhý neprokazatelný výrok spojený s hypotetickou možností své pravdivosti a následovaný pasivní resistencí vypovídajícího, založí nutně pochybnost dostatečnou ke zbavení obvinění ze spáchaní přestupku.

ze shora uvedených skutečností vyplývá, že nejde o problém, který by měl jednoduché řešení ve změně legislativy. Množství přestupků, které byly zjištěny, jsou zachyceny kamerovým systémem nebo jiným mechanickým zařízením a ve velké většině případů nelze zjistit totožnost pachatele. V současné době, kdy na silnicích jezdí tisíce dopravních prostředků nelze na Policii požadovat osobní vyhledávání spáchání přestupků bez použití technických zařízení. Náš právní řád je založen na dokazování všech znaků skutkové podstaty přestupku. V případě kdy totožnost pachatele není známá, spolu s tvrzením majitele vozidla, že přestupek nespáchal, není snímek pořízený kamerou sám o sobě jediným použitelným usvědčujícím důkazem, neboť majiteli není prokázáno zavinění.

Problematika zjišťování totožnosti řidičů, kteří se dopustili protiprávního jednání v souvislosti s řízením dopravního prostředku v kontextu se základním právem nevypovídat a presumpce nevinny se netýká jen České republiky. V některých právních řádech evropských zemích jsou obsaženy mechanismy, které usnadňují postih přestupků. Jde o zjednodušený způsob řízení, konstrukce skutkových podstat přestupků, když se některé znaky presumují a, pokud jde o procesní aspekt, není třeba je dokazovat. Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod obsahuje v čl. 6 právo na spravedlivý proces. Následuje několik rozhodnutí ESLP, které řeší stížnosti na porušení čl. 6 úpravou vnitrostátního práva a postupem který byl uplatněn vůči stěžovateli. Soud se snaží najít řešení mezi zájmy společnosti a právem jednotlivce. Právo nevypovídat nepovažuje za absolutní a připouští určitý průlom do tohoto práva, kdy ne každý zásah znamená porušení čl. 6.

Ve věci Duhs v. Švédsko (Rozhodnutí Komise ze 7. 12. 1990, DR, sv. 67, str. 204) se stěžovatel, postižený pokutou za dvojitý nedovolený parkování, bránil tím, že přestupky spáchal nový majitel vozidla, jemuž vozidlo prodal a odevzdal. Podle švédského zákona o parkování z r. 1976 registrovaný majitel motorového vozidla je odpovědný za nedovolené parkování, ledaže prokáže, že byl v době přestupku zbaven dispozice s vozidlem trestným činem jiného. Ten však nezaplatil včas kupní cenu a

povinně nepojistil. Nemohl být proto zaregistrován jako nový majitel. U vnitrostátních soudů stěžovatel neuspěl. Soudy konstatovaly, že stěžovatel odevzdal vozidlo novému majiteli dobrovolně a ten ho nezískal trestným činem. Podmínky exkulpace tak nejsou splněny. Stěžovatel neuspěl ani ve Štrasburku a Komise jeho stížnost nepřijala. Odůvodnění je lakonické. Komise uvedla, že jde o „absolutní odpovědnost“ (*responsabilité absolue, strict liability*), která je uložena majiteli vozidla. **Taková odpovědnost sama o sobě není v rozporu s článkem 6 EÚLP.** Odvolává se přitom na rozsudek Soudu Salabiaku v. Francie ze 7. 10. 1988, v němž Soud vyslovil, že též v trestním právu jsou v určitých mezích přípustny skutkové a právní presumpce.

Ve věci Joost Falk v. Nizozemí, jímž nebyla přijata stížnost p. Falka na porušení čl. 6 odst. 2 EÚLP. Stěžovateli byla uložena pokuta na základě zákona o správním řízení o přestupcích v dopravě proto, že vozidlo registrované na jeho jméno nedalo přednost na přechodu pro chodce. Stěžovatel podal stížnost, v níž namítal, že přestupek spáchal jeho obchodní partner p. B., který vozidlo řídil v inkriminované době. Odmítl mu však pokutu nahradit. Podle cit. zákona za přestupky, jimiž nebyla způsobena újma na zdraví ani škoda na majetku, jestliže totožnost řidiče nemohla být zjištěna na místě, nese odpovědnost registrovaný majitel vozidla, ledaže prokáže, že 1) vozidlo bylo použito proti jeho vůli jinou osobou a použití vozidla nemohl zabránit, 2) vozidlo pronajal jiné osobě nejméně na tři měsíce, nebo 3) vozidlo prodal jiné osobě, která písemně převzala odpovědnost za používání vozidla. Jestliže přestupek spáchala jiná osoba a vlastník se nemohl exkulpat, má nárok na to, aby mu tato osoba zaplacenou pokutu nahradila. Vláda žalovaného státu před Soudem uvedla, že většina smluvních států Úmluvy čelí neúměrnému množství přestupků v dopravě. V zájmu bezpečnosti dopravního provozu je nutné zajistit jejich postih i v případech, kdy nemůže být ihned zjištěna totožnost řidiče, neboť značná část přestupků je zjišťována za pomoci technických prostředků a u dalších, jako např. u nedovoleného parkování, zasahující policisté nepřijdou do styku s řidičem. Zjišťování skutečného řidiče a projednávání těchto přestupků by kladlo nezvládnutelné nároky na policii a jiné orgány. S odkazem na rozsudek Öztürk v. Německo z 21. 2. 1984 Soud především konstatoval, že přestupky v dopravě jsou „trestnými“ činy ve smyslu čl. 6 odst. 1 Úmluvy a že tedy čl. 6 odst. 2 Úmluvy je aplikovatelný. **Právo osoby obviněné z přestupku být považována za nevinou a požadovat na orgánu, který má na starosti stíhání, aby nesl břemeno důkazu viny, však není absolutní,** poněvadž každý trestní systém obsahuje skutkové nebo právní presumpce, které v zásadě nejsou Úmluvou zakázány, pokud se pohybují v přiměřených hranicích a pokud se bere v úvahu závažnost důsledků presumpce a práva obhajoby (odkaz na rozsudek Salabiaku v. Francie). S odvoláním na rozsudek Västberga Taxi Aktiebolag a další v. Švédsko z 23. 7.

2002 však Soud ke své dosavadní judikatuře dodává nový požadavek, že při používání presumpcí v trestním právu musí být zachována rovnováha mezi důsledky presumpce a právy obhajoby, jinak řečeno použité prostředky musí být přiměřené sledovanému legitimnímu cíli.

V rozsudcích *Weh v. Rakousko* z 8. 4. 2004 a *Riegová v. Rakousko* z 24. 3. 2005 uložení povinnosti sdělit pod sankcí jméno řidiče v době přestupku neshledal Soud v rozporu s čl. 6 Úmluvy. P. Weh byl vlastníkem vozidla, jímž byla překročena povolená rychlost. Bylo zahájeno trestní správní řízení proti neznámé osobě a p. Weh byl vyzván, aby sdělil, kdo vozidlo řídil v době spáchání přestupku. Vozidlo pí. Riegové bylo vyfotografováno radarem při překročení povolené rychlosti. Také byla vyzvána správním orgánem, aby sdělila jméno řidiče. Ani jeden ze stěžovatelů tuto povinnost nesplnil, když oba uvedli neúplné a nepřesné údaje. Za to jim byla uložena pokuta, ale ani jeden z nich nebyl stíhán za přestupek překročení povolené rychlosti. Před vnitrostátními soudy a posléze pak před Evropským soudem pro lidská práva si stěžovali, že bylo porušeno jejich právo mlčet a nepřispět k vlastnímu obvinění zaručené článkem 6 odst. 2 Úmluvy. V prvním případě čtyřmi hlasy ke třem a ve druhém pěti hlasy ke dvěma Soud nezjistil porušení tohoto ustanovení. Vycházel ze skutečnosti, že stěžovatelé byli sankcionováni za nesplnění povinnosti sdělit jméno řidiče, nikoliv za překročení povolené rychlosti. Za tento přestupek nebylo proti nim zahájeno ani vedeno žádné řízení. Mezi vynucováním povinnosti sdělit informaci a trestním správním řízením o přestupku existuje jen vzdálený a hypotetický vztah. Stěžovatelé nebyli nikdy „obvinění“ pro přestupek a vyžadování povinnosti podat informaci nemělo samo o sobě takový konkrétní vliv na jejich postavení, aby mohlo být považováno za „obvinění“ v autonomním smyslu čl. 6 odst. 1 Úmluvy. Názor Soudu je diskutabilní. Vyžadování povinnosti podat informaci pod trestní sankcí nemá k řízení o přestupku jen vzdálený a hypotetický vztah. Požadování informace není samoučelné a má smysl jen potud, pokud slouží pro potřeby řízení o přestupku. Ve vztahu k tomuto řízení jde vlastně o sbírání důkazního materiálu, tedy sdělení informace má přímý a bezprostřední význam pro toto řízení⁴⁹. Rakouská úprava klade ještě jiný problém z hlediska Úmluvy a judikatury Soudu. Použití výpovědi vynucené hrozbou trestní sankce, i když byla výpověď učiněna mimo trestní řízení, v následném trestním řízení (v autonomním významu tohoto pojmu podle čl. 6 odst. 1 Úmluvy), porušuje čl. 6 Úmluvy. Pokud by vynucená informace usvědčovala majitele vozidla, nebylo by ji možné použít ve správním řízení o přestupku vedeném proti němu, ledaže hrozba nepřilíš vysokou pokutou by nebyla považována za abuzivní nátlak (viz. rozhodnutí Soudu *Allen v. Spojené království* z 10. 9. 2002).

Ve věci *O'Halloran a Francis proti Spojenému království*. Auto, jehož je pan O'Halloran

registrovaným majitelem, bylo zaznamenáno radarem při jízdě o rychlosti 69 mil/hodinu. Předepsaná rychlost na této dálnici je přitom 40 mil/hodinu. Dopisem ze dne 17. 4. 2000 byl pan O'Halloran vyrozuměn o této skutečnosti místní jednotkou policie v Essexu a zároveň byl vyzván, aby sdělil, kdo řídil jeho auto v inkriminovanou dobu, aby mohlo být zahájeno řízení proti pachateli deliktu spočívajícího v překročení povolené rychlosti. Současně byl pan O'Halloran varován, že když nesdělí tuto skutečnost do 28 dnů, dopustí se trestného činu a bude uznán odpovědným zaplatit pokutu v podobné výši jako při spáchání dopravního deliktu samotného. Auto, jehož je pan Francis registrovaným uživatelem, bylo přistiženo radarem dne 12. 6. 2001 jedoucí rychlostí 47 mil/hodinu na silnici s předepsanou rychlostí 30 mil/hodinu. Panu Francisovi bylo dne 19. 6. 2001 doručeno oznámení o úmyslu trestně stíhat, kterým byl pan Francis vyzván k poskytnutí celého jména a adresy řidiče, který řídil auto v inkriminovanou dobu na dotyčném místě. Stejně jako pan O'Halloran byl upozorněn, že když žádosti nevyhoví do 28 dní, dopustí se trestného činu s obdobnými následky jako ty, které jsou spjaty s dopravním deliktem samotným. Soud k přijatelnosti stížnosti poznamenal, že oba stěžovatelé byli de facto obviněni ve smyslu čl. 6 Úmluvy tím, že jim bylo doručeno oznámení o úmyslu trestně stíhat (viz *Serves proti Francii*, § 42). Čl. 6 je však použitelný i na případy použití donucení k předložení důkazů, i když žádné řízení zahájeno není, nebo na případy, kdy je stěžovatel zproštěn viny. Vláda k tvrzenému porušení čl. 6 namítala, že výsada neposkytovat důkazy, které mohou vystavit jednotlivce trestnímu stíhání a právo nevypovídat nejsou absolutní a mohou být omezeny za účelem dosažení legitimního cíle ve veřejném zájmu. Sdělení o tom, že jednotlivce řídil auto v inkriminovanou dobu, samo o sobě neznamena důkaz vedoucí k jeho trestnímu stíhání a § 172 ani neporušuje zásadu presumpce nevin. Důkazní břemeno totiž celé stále leží na straně orgánů činných v trestním řízení. Soud vyjádřil k argumentu stěžovatelů, že právo neposkytovat důkazy proti sobě a právo nevypovídat jsou absolutní práva a že jakákoli forma donucení ničí samotnou podstatu těchto práv. Soud vyjádřil nesouhlas s tímto argumentem - **právo neposkytovat důkazy proti sobě a právo nevypovídat nejsou absolutní**. Ve všech dosavadních případech, kde bylo použito „přímé donucení“ vůči stěžovateli za účelem získání informací důležitých pro trestní řízení, sice Soud shledal porušení čl. 6 Úmluvy, to však podle Soudu neznamena, že každé takové donucení povede automaticky k porušení tohoto ustanovení. V projednávaném případě bylo donucení použito v kontextu § 172 zákona o silniční dopravě. Ti, kdo se rozhodnou držet a řídit motorové vozidlo, mohou být vystaveni zvláštním

49 *Reptík B., Odpovědnost majitele vozidla za přestupek v judikatuř Evropského soudu pro lidská práva, Právní fórum 12/2005*

povinnostem jako součást regulačního režimu vztahujícího se k motorovým vozidlům a v právním řádu Spojeného království je obsažena povinnost informovat státní orgány o identitě řidiče v případě podezření z dopravního deliktu. Dalším aspektem donucení v projednávaném případě je omezená povaha vyšetřování (inquiry), k němuž je oprávněna policie. Ustanovení § 172 je použitelné jen tehdy, když je řidič auta podezřelý ze spáchání odpovídajícího trestného činu a policii opravňuje pouze k vyžádání informací týkajících se identity řidiče. V případech, kde jsou používána donucující opatření podle § 172 silničního zákona, nebudou použita proti tomu majiteli motorového vozidla, který prokáže, že neví, nebo ani s vynaložením patřičné opatrnosti nemohl vědět, kdo byl řidičem jeho auta. Tento delikt nepatří tudíž do objektivní odpovědnosti a riziko nepravdivých přiznání je zanedbatelné. S ohledem na všechny okolnosti případu, zejména zvláštní charakter dotčeného regulačního režimu a omezenou povahu informací, které jsou vyžadovány oznámením podle § 172 zákona o silniční dopravě, Soud zastává názor, že podstata práva nevypovídat a právo neposkytovat důkazy, které mohou osobu vystavit trestnímu stíhání, nebyla zničena. K rozsudku jsou připojena 3 separátní stanoviska.

6. Změny, které přináší úprava nového trestního zákona

6.1. Základní principy

Současný trestní zákon č. 140/1961 Sb., nabyt účinnosti roku 1.1.1962. Ekonomické, politické a sociální změny, které se za dlouhá léta udály, ovlivnily vývoj společnosti. Zákon byl sice novelizován, ale žádným zásadním způsobem. Současný stav neodpovídá modernímu pojetí trestních kodexů v ostatních demokratických státech.

Ministerstvo spravedlnosti předložilo vládě návrh rekodifikace trestního práva hmotného v květnu roku 2007 (návrh lze najít na www.portal.justice.cz/ms). Vládní návrh trestního zákona byl předložen Poslanecké sněmovně a v březnu tohoto roku prošel prvním čtením. Pokud bude schválen měl by nabýt účinnosti 1.1.2009.

Nejde o první pokus rekodifikace trestního zákona. Předchozí, neúspěšný návrh byl předložen Poslanecké sněmovně roku 2004. Současný návrh není úplnou novinkou, ale vychází z prvního, byl podroben připomínkovému řízení a došlo i ke změnám některých skutkových podstat. Dle důvodové zprávy⁵⁰ nová kodifikace vychází ze subsidiární povahy trestního práva v právním řádu (princip „ultima ratio“). Ochranu demokratického řádu, práv a svobod jednotlivců, ochrana jejich života, zdraví a majetku bude třeba v první řadě dosahovat mimotrestními prostředky. Další zásady na kterých je nový trestní zákon založen jsou: pachatele lze uznat vinným trestným činem a uložit mu za něj trestněprávní sankci jedině na základě zákona („nullum crimen nulla poena sine lege“); zákaz retroaktivity přísnějšího zákona v souladu s Listinou základních práv a svobod; nepřipustnost analogie k rozšiřování podmínek trestní odpovědnosti a při stanovení trestů a ochranných opatření, včetně podmínek jejich uložení (zákaz analogie in malam partem); individuální trestní odpovědnost fyzických osob, vyjadřující odpovědnost jen za vlastní jednání, čímž je vyloučena kolektivní odpovědnost; trestní

⁵⁰ www.portal.justice.cz/ms/

odpovědnost je založena na zavinění; ukládání a výkon sankcí vyjadřuje přiměřenost trestání ve vztahu k závažnosti trestného činu a osobě pachatele.

Tyto zásady nejsou přímo v kodexu definovány, ale pouze vyjádřeny v celkové koncepci trestního zákoníku a ve vymezení šíře trestněprávní ochrany, kterou trestní zákoník ve svých jednotlivých ustanoveních bude poskytovat.

Nový trestní zákon opouští od formálně-materiálního pojetí trestného činu a přistupuje k pojetí formálnímu (§ 13 "trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně"). Současný trestní zákon klade na pojem trestný čin dva požadavky, musí jít o čin, který je pro společnost nebezpečný a současně musí jít o čin, jehož znaky jsou uvedeny v zákoně. Podle tohoto pak postačí, aby soud shledal u konkrétního činu, že není nebezpečný pro společnost, a nejde o trestný čin⁵¹. Formální pojetí má být promítnuto do jednotlivých skutkových podstat trestných činů, neumožňujících řešení vágních a širokých pojmů na judikatuře soudů. Má reflektovat v oddělení moci zákonodárné od soudní a výkonné, protože vymezení trestného činu ponechává na Parlamentu ČR a soudcům ponechává jen posouzení zda jednáním konkrétního pachatele naplněny znaky trestného činu. Formálního pojetí nemá znamenat, že trestný čin lze chápat jako pouhý popis znaků charakterizujících trestný čin, a je potřeba jeho interpretace, což však nemá při jeho aplikaci samostatný význam jak tomu bylo u materiálního pojetí.

Z důvodu obav před tím, aby orgány činné v trestním řízení nebyli zahlcovány tzv. bagatelními případy, bylo vloženo do § 393 výkladové ustanovení k pojmu trestný čin. Zde se jedná o určitý posun oproti prvnímu návrhu rekodifikace, kde i v bagatelních případech mělo jít o trestný čin a řešení mělo být poskytováno až na procesní úrovni s využitím odklonů nebo zastavení trestního řízení. Na řešení, které má být již v hmotném právu upozorňoval prof. Novotný⁵² u návrhu prvního. Podle § 393 znaky trestného činu je

51 Novotný Oto, *Znovu k návrhu nového trestního kodexu*, *Trestní právo 3/2005*, str. 2

52 Novotný Oto, *Znovu k návrhu nového trestního kodexu*, *Trestní právo 3/2005*, str. 2

třeba vykládat tak, aby v souladu s účelem trestního zákona byl za trestný čin považován jen čin společensky škodlivý. Právě s tímto korektivem je spojen princip subsidiarity trestního práva na kterém je kodex založen, který při zachování formálního pojetí zabudován proto, aby tento princip mohl být reálně aplikován v plné šíři⁵³.

Pokud jde o trestní sankce, nová úprava vychází ze zásady depenalizace, na jedné straně jsou koncipovány nové efektivnější alternativní sankce (§ 38 odst. 3), na druhé vzhledem ke stále častěji se vyskytujícím závažným trestným činům se uplatní zvýšená represe.

Zavádí se bipartice trestných činů, kdy trestní zákon dělí trestné činy na přečiny (úmyslné trestné činy se sazbou nepřevyšující tři roky odnětí svobody a všechny nedbalostní trestné činy) a zločiny (úmyslné trestné činy se sazbou převyšující tři roky odnětí svobody). Toto dělení pak bude mít svůj význam v postupech upravených v budoucí rekodifikaci trestního procesního práva.

6.2. Ustanovení vztahující se k dopravě

Zákoník je členěn na obecnou a zvláštní část. Systematika zvláštní části současného trestního zákona je poplatná době ve které vznikal, odráží prioritu chráněných hodnot totalitního státu, zdůrazňující potřeby státu a potlačující subjektivní práva občanů. Obecná část v návrhu upouští od formulování účelu trestního zákona, který vychází z Ústavy a Mezinárodních smluv o základních lidských právech. Společná ustanovení, která doposud byla v obecné části jsou v návrhu zařazena do zvláštní části. Systematika návrhu uspořádáním hlav, dílů a oddílů vyjadřuje pořadí důležitosti chráněných zájmů a je tak dána do souladu s požadavky moderní společnosti:

Hlava I - Trestné činy proti životu a zdraví

Díl 1 - Trestné činy proti životu

Díl 2 - Trestné činy proti zdraví

Díl 3 - Trestné činy ohrožující život a zdraví

⁵³ Korběl E, *Rekodifikace trestního práva hmotného, Státní zastupitelství 12/2007, str. 29*

- Díl 4 - Trestné činy proti těhotenství ženy
- Hlava II - Trestné činy proti svobodě a právům na ochranu osobnosti, soukromí a listovního tajemství
 - Díl 1 - Trestné činy proti svobodě
 - Díl 2 - Trestné činy proti právům na ochranu osobnosti, soukromí a listovního tajemství
- Hlava III - Trestné činy proti lidské důstojnosti v sexuální oblasti
- Hlava IV - Trestné činy proti rodině a dětem
- Hlava V - Trestné činy proti majetku
- Hlava VI - Trestné činy hospodářské
 - Díl 1 - Trestné činy proti měně a platebním prostředkům
 - Díl 2 - Trestné činy daňové, poplatkové a devizové
 - Díl 3 - Trestné činy proti závazným pravidlům tržní ekonomiky a oběhu zboží ve styku s cizinou
 - Díl 4 - Trestné činy proti průmyslovým právům a proti autorskému právu
- Hlava VII - Trestné činy obecně nebezpečné
 - Díl 1 - Trestné činy obecně ohrožující
 - Díl 2 - Trestné činy ohrožující vzdušný dopravní prostředek a civilní plavidlo
- Hlava VIII - Trestné činy proti životnímu prostředí
- Hlava IX - Trestné činy proti republice, cizímu státu a mezinárodní organizaci
 - Díl 1 - Trestné činy proti základům republiky, cizího státu a mezinárodní organizace
 - Díl 2 - Trestné činy proti bezpečnosti republiky
 - Díl 3 - Trestné činy proti obraně státu
- Hlava X - Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných
 - Díl 1 - Trestné činy proti výkonu pravomoci orgánu veřejné moci a úřední osoby
 - Díl 2 - Trestné činy úředních osob
 - Díl 3 - Úplatkářství
 - Díl 4 - Jiná rušení činnosti orgánu veřejné moci
 - Díl 5 - Trestné činy narušující soužití lidí
 - Díl 6 - Jiná rušení veřejného pořádku
 - Díl 7 - Skupina organizovaného zločinu
 - Díl 8 - Některé další formy trestné součinnosti
- Hlava XI - Trestné činy proti branné povinnosti
- Hlava XII - Trestné činy vojenské
 - Díl 1 - Trestné činy proti vojenské podřízenosti a vojenské cti
 - Díl 2 - Trestné činy proti povinnosti konat vojenskou službu
 - Díl 3 - Trestné činy proti povinnostem strážní a dozorcí služby
 - Díl 4 - Trestné činy ohrožující bojeschopnost ozbrojených sil
 - Díl 5 - Trestné činy proti služebním povinnostem příslušníků bezpečnostních sborů
- Hlava XIII - Trestné činy proti lidskosti, proti míru a válečné trestné činy
 - Díl 1 - Trestné činy proti lidskosti
 - Díl 2 - Trestné činy proti míru a válečné trestné činy

Hlava I. se nazývá Trestné činy proti životu a zdraví. Do dílu I. Trestné činy proti životu byla do § 115 vložena skutková podstata trestného činu zabití z nedbalosti. Platný TZ upravuje způsobení smrti nebo ublížení na zdraví z nedbalosti v jednom § 224. Na příště

má být rozlišováno zda je jednáním způsobena smrt podle § 115 nebo těžké újmy na zdraví podle § 119, který je vložen do dílu trestných činů proti životu. Tímto způsobem zvyšuje ochranu života a v případě způsobení smrti je zvýšena trestní sazba.

Do § 120 je vložen trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti. Oproti stávající úpravě je zde navíc kvalifikovaná skutková podstata spočívající v ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil předpisy o ochraně životního prostředí nebo předpisy o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické předpisy, která je přebraná ze stávajícího § 224. Celkově lze shrnout, že oproti současné úpravě se nejedná o výraznější rozdíl, když pomínu vyšší trestní sazby. Dle důvodové zprávy má formální pojetí trestného činu vést k přesnějšímu vymezení jednotlivých skutkových podstat a nenechávat řešení vágních a širokých pojmů na judikatuře soudu. Podle mého názoru se toto zákonodárci splnit nepodařilo. Skutkové podstaty v návrhu jsou opsány ze stávajícího TZ § 223 a 224, které jsou téměř ponechány na výkladu judikatury viz. výše trestné činy.

Mezi trestné činy ohrožující život nebo zdraví, dílu 3, § 123, byl zařazen trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, který je naprosto totožný se stávajícím trestným činem § 208 TZ, zvyšuje se pouze trestní sazba.

Nemění se ani obecné ohrožení z nedbalosti, které je vloženo v § 246, v hlavě VII. - trestné činy obecně nebezpečné a zvyšuje se u něj též trestní sazba.

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, který je v současnosti v § 201 TZ, má v nové úpravě stejné znění skutkové podstaty, mění se pouze kvalifikovaná skutková podstata v podobě recidivy, která je ze dvou ustanovení sloučena do jednoho, tento trestný čin je taktéž obsažen v hlavě VII.

Ani trestný čin poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení nedoznává výraznější změny. Ustanovení § 249 obsahuje úmyslné jednání a oproti současnému stavu je úprava systematičtější. V § 250 je obsaženo kulpózní jednání vyžadující výslovně hrubou nedbalost a proti stávajícímu znění je jednání rozšířeno na zničení,

poškození, odstranění a učinění neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení. Obě ustanovení pak zpřísňují trestní sazby. Obecně prospěšným zařízením je pak navíc v kategorii zařízení pro hromadnou veřejnou dopravu zařazeno i zabezpečovací zařízení na železničních přejezdech a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značkách.

Ustanovení § 262 bylo nazváno získání kontroly nad vzdušným dopravním prostředkem, civilním plavidlem a pevnou plošinou, které je zařazeno v samostatném Díle 2 - trestné činy ohrožující vzdušný dopravní prostředek a civilní plavidlo hlavy VII. - trestné činy obecně nebezpečné. V současnosti je takovéto jednání v § 180a TZ. Nové ustanovení rozšiřuje jednání na pevnou plošinu na pevninské mělčině. Kvalifikovaná skutková podstata v bodu 1 vyžaduje navíc způsobení těžké újmy na zdraví nejméně dvou osob, proti současnému kde je vyšší sazbou trestáno pouze způsobení smrti. V § 263 je jednání nesoucí název ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla, naprosto stejná skutková podstata je v současném TZ upravena pod § 180b. Dalším ustanovením týkající se vzdušného prostředku je § 264, zavlčení vzdušného dopravního prostředku do ciziny, která je nyní v § 180c TZ. Změnu přináší pouze v ustanoveních podmiňující použití vyšší sazby, kde v prvním ustanovení je vyžadováno způsobení smrti a ve druhém způsobení těžké újmy na zdraví nejméně dvou osob nebo smrti nebo spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

Návrh trestního zákona již na příště nepočítá s trestným činem řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, takové jednání by tak bylo pouze přestupkem podle § 22 odst. 1 písm. e) PŘZ, viz. výše.

7. Slovenská úprava trestných činů v dopravě

Slovenské trestní právo hmotné je upraveno zákonem č. 300/2005 Z.z, který nahradil od 1.1.2006 Trestní zákon č. 140/1961 Zb.

Podle nového trestního zákona⁵⁴ je trestný čin založen na **formálním pojetí** (trestný čin je čin jehož znaky jsou uvedeny v trestním zákoně, pokud trestní zákon nestanoví jinak), při přečinu se navíc zkoumá jeho závažnost. K tomu, aby byli naplněny znaky trestného činu musí být splněny dvě podmínky: 1) musí jít o protiprávní čin 2) jeho znaky musí být výlučně uvedeny v Trestním zákoně, s jinými zákony se do budoucna již nepočítá. Nový trestní zákon, sice odstranil jako znak trestného činu, stupeň nebezpečnosti pro společnost, ale u přečinů se zkoumá jeho závažnost, nejde tak o přečin, pokud vzhledem ke způsobu spáchání činu a jeho následky, okolnosti, za kterých byl čin spáchán, míru zavinění a pohnutku pachatele je jeho závažnost nepatrná. Dle důvodové zprávy tzv. bagatelné trestné činy mají být řešeny v trestním řádu využitím odklonů. Slovenský zákon rozděluje trestné činy na přečiny a zločiny. Přečin je trestný čin spáchaný z nedbalosti nebo úmyslný trestný čin, za který zákon ve zvláštní části stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí nepřevyšující pět let. Zločin je úmyslný trestný čin, za který tento zákon ve zvláštní části stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby převyšující pět let. O zločin jde i tehdy pokud v přísnější skutkové podstatě přečinu spáchaného úmyslně je ustanovená horní hranice trestné sazby převyšující pět let. Obzvlášť závažný zločin je ten zločin za který zákon ustanovuje trest odnětí svobody nejméně deset let.

Ve trestním zákoně není uveden jeho účel, v § 1 je vymezen pouze předmět zákona, který říká, že zákon upravuje základy trestní odpovědnosti, druhy trestů, druhy ochranných opatření, jejich ukládání a skutkové podstaty trestných činů.

54 www.portal.gov.cz - znění trestního zákona a důvodová zpráva

Nový trestní zákon zavádí trestní odpovědnost právnických osob, která se ale nevztahuje na stát a orgány Národní banky Slovenska.

Systematika zvláštní části byla změněna v návaznosti na požadavky moderní společnosti. Trestné činy týkající se dopravy, které slovenská úprava obsahuje jsou následující. V Hlavě první - trestné činy proti životu a zdraví, prvním díle - trestné činy proti životu, v § 158 trestný čin usmrcení. Jedná se o nedbalostní trestný čin, kterým je způsobena smrt. Ustanovení obsahuje kvalifikovanou skutkovou podstatu, kterou spáchá ten, kdo spáchá tento čin na více osobách, proto že hrubě porušil dopravní předpisy. Stejná sazba jako u tohoto jednání hrozí pachateli, který v souvislosti se svým zaměstnáním, povoláním, postavením nebo funkcí nebo jako řidič dopravního prostředku způsobí ve stavu vylučujícím způsobilost vykonávat takovou činnost, který si přivodil vlivem návykové látky, jinému z nedbalosti smrt. Vyšší sazbou je trestán ten, kdo tímto jednáním způsobí smrt dvou nebo více osob.

Díl druhý - trestné činy proti zdraví obsahuje skutkové podstaty ublížení na zdraví. Podle ustanovení § 166 je potrestán pachatel, který nedbalostně jinému způsobí těžkou újmu na zdraví. Další § 167 obsahuje jednání, spočívá v nedbalostním ublížení na zdraví, tím že je porušena důležitá povinnost vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložena podle zákona.

Díl třetí - trestné činy ohrožující život nebo zdraví obsahuje skutkovou podstatu neposkytnutí pomoci řidičem v § 187, potrestán bude řidič, který měl na dopravní nehodě účast, neposkytne osobě, která utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může udělat bez nebezpečí pro sebe nebo jiného.

Šestá hlava - trestné činy obecně nebezpečné a proti životnímu prostředí, díl první - trestné činy všeobecně nebezpečné obsahuje v § 293 a § 294 trestný čin obecného ohrožení. Ustanovení § 293 obsahuje úmyslné jednání spočívající ve vydání lidí do nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že způsobí požár nebo povodeň nebo poruchu nebo havárii prostředku hromadné dopravy nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu,

elektřiny, radioaktivity nebo jiných nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného konání. Také bude potrestán ten, kdo všeobecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění. Ustanovení § 294 postihuje nedbalostní jednání, tím, že způsobí nebo zvýší všeobecné nebezpečí nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění. Obě ustanovení obsahují navíc kvalifikované skutkové podstaty.

Dalším ustanovením stejného dílu je § 295 trestný čin poškození a ohrožení provozu všeobecně prospěšného zařízení. Trestného jednání, které má vztah k dopravě se dopustí ten, kdo úmyslně ohrozí provoz prostředku hromadné dopravy nebo odstraní nebo učiní neupotřebitelnou svislou dopravní značku zákazovou nebo příkazovou. Za kvalifikované jednání je považováno, pokud je jím způsobena porucha provozu obecně prospěšného zařízení. Podle § 297 je pak trestáno nedbalostní jednání uvedené v § 295, avšak netýká se svislých dopravních značek příkazových a zákazových.

Dalším ustanovením dílu třetího je § 298 trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Tohoto činu se dopustí ten, kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku a následují tři alternativní podmínky za jakých se tak má stát. První dvě se týkají recidivy a to za takový čin nebo za čin obdobný, přičemž je určeno časové rozmezí v kterém se tak má stát. A třetí, pokud je byt' i z nedbalosti jinému způsobena újma na zdraví nebo větší škoda na cizím majetku. Ustanovení obsahuje i kvalifikovanou skutkovou podstatu, potrestán bude ten, kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, činnost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky obzvlášť nebezpečný, zejména pokud řídí prostředek hromadné dopravy.

Ustanovení § 300, § 301 a § 302 obsahují trestný čin ohrožení bezpečnosti vzdušného hromadného prostředku a lodě. Trestný čin spáchá ten, kdo na palubě vzdušného

dopravního prostředku nebo lodě s úmyslem získat nebo vykonávat kontrolu nad takovým prostředkem použije proti jinému násilí nebo hrozbu bezprostředního násilí nebo jinému vyhrožuje usmrcením, ublížením na zdraví nebo způsobení škody velkého rozsahu nebo zneužije bezbrannosti jiného. Dále jsou zde upraveny kvalifikované skutkové podstaty. Pod § 301 je upravena skutková podstata spočívající v oznámení nepravdivé informace, která může ohrozit bezpečnost nebo provoz vzdušného dopravního prostředku za letu nebo lodě za plavby. Skutková podstata § 302 obsahuje trestný čin zavlečení vzdušného dopravního prostředku do ciziny. Kdo za účelem zavlečení vzdušného prostředku do ciziny se takového prostředku zmocní nebo neoprávněně použije takový prostředek, který mu byl svěřený. Přísněji bude potrestaný ten, kdo takovým činem způsobí smrt.

8. Dokazování, důkazní prostředky pro dopravní nehody typické

Dokazováním v trestním právu procesním rozumíme zákonem upravený postup orgánů činných v trestním řízení, jehož úkolem je umožnit poznání skutečností důležitých pro rozhodnutí, tedy vyhledat důkazy o nich, tyto důkazy provést, získané poznatky procesně zajistit a zhodnotit⁵⁵.

Důkazním prostředkem je prostředek, který používá orgán činný v trestním řízení při dokazování k poznání skutečnosti, která je předmětem důkazu (skutečnost, která má být zjištěna)⁵⁶.

Trestní řád obsahuje v hlavě páté - Dokazování v § 89 až § 118 TŘ ustanovení o jednotlivých důkazních prostředcích. Podává příkladný výpočet důkazních prostředků, které lze v řízení uplatnit. Jde o výpověď obviněného a obžalovaného, výpověď svědka, konfrontaci, rekognici, vyšetřovací pokus, rekonstrukci, prověrku na místě, odborné vyjádření a znalecký posudek, ohledání osoby a věci, listinný důkaz, operativně pátrací prostředky.

V případě dopravních nehod jsou zvláštností předmětu dokazování zejména okolnosti důležité pro rozhodnutí o věci samé. Při posuzování objektu trestného činu to je otázka, zda dopravní nehodou byly ohroženy zájmy chráněné trestním zákonem, zde jde zejména o život a zdraví osob, majetek, bezpečnost dopravy. Při dokazování objektivní stránky je důležité zjistit a prokázat rozporné jednání subjektu ve vztahu k existujícím podmínkám dopravy, které je subjektivní příčinou vzniku dopravní nehody. Jednání subjektu spočívá v jeho přístupu k řízení dopravního prostředku nebo v opomenutí povinností jiných účastníků dopravní nehody. Musí být prokázána příčinná souvislost mezi jednáním pachatele dopravní nehody a vzniklým následkem. Dokazování

⁵⁵ Jelínek J. a kolektiv, *Trestní právo procesní*, str. 322

⁵⁶ Jelínek J. a kolektiv, *Trestní právo procesní*, str. 320

subjektivní stránky je zaměřeno na formu zavinění, ve většině případů jde o nedbalostní zavinění. Přičemž velký význam mají okolnosti, které vedly ke vzniku dopravní nehody nebo které umožnily její vznik, je to důležité hlavně z preventivního hlediska⁵⁵.

8.1. Výpověď svědka

Trestní řád obsahuje v § 97 an. úpravu výslechu svědka obecně.

V případě dopravní nehody, pro zjištění jejích příčin a nehodového děje je svědecká výpověď důležitým zdrojem informací. Čas, který uplynul od události má vliv na proces pamatování informací o nehodě, z těchto důvodů je potřeba svědka vyslechnout co nejdříve po nehodě. Aby nedošlo ke zkreslování informací o dopravní nehodě doporučuje se provést výslech svědků přímo na místě dopravní nehody. V paměti svědků dochází rychle ke stírání nebo přetváření významných momentů v nehodové události. U svědků je pak třeba počítat i s určitou podjatostí vůči řidiči, který dopravní nehodu zavinil, příčiny a nehodový děj tak mohou být zveličovány nebo některé informace zamlčovány. Výslech je třeba vést, tak aby bylo možné vytvořit chronologický obraz o vývoji dopravní nehody. U svědků musí být prověřeno z důvodu objektivnosti a věrohodnosti:

- zda byly schopny vnímat průběh dopravní nehody
 - zda jsou schopny vnímanou událost správně reprodukovat
 - zda měly příznivé a přiměřené podmínky pro pozorování a vnímání nehodové události.
- Svědecké výpovědi se nemusí shodovat, zejména v hodnocení rychlosti vozidla, vzdáleností, ale i průběhu dopravní nehody. Svědci, kteří mají nějaký vztah k účastníkům nehody, mohou jednostranně svědčit ve prospěch účastníků a často vědomě uvádí nepravdivé informace o okolnostech dopravní nehody.

V prvé řadě je výslech zaměřen na zjištění stanoviště svědka a jeho poměr k dopravě:

- kde stál a jaký měl výhled
- jakou činnost vykonával, pokud seděl ve vozidle, kde, kdo další byl ve vozidle, zda

jeho pozornost byla odpoutána

- zda byl jeho výhled omezen a čím, zda je aktivní řidič apod.

Další otázky směřují ke zjištění chování účastníků nehody bezprostředně před a po ní:

- směr jízdy vozidel, po které straně vozovky řidič jel a jeho způsob jízdy
- zda řidič dal znamení o zamýšlené změně směru jízdy
- zda řidič před nehodou brzdil a jak na to reagovalo vozidlo (přímý směr, smyk apod.)
- zda přecházel chodec přes přechod
- zda vozidlo vykazovalo nějakou technickou závadu, zda a jak bylo vozidlo osvětleno
- jak se choval řidič po nehodě, zda nepožil alkoholické nápoje
- zda a jak manipuloval řidič s vozidlem, které mělo na nehodě účast
- zda se účastníci nehody do příjezdu policie mezi sebou domlouvali atd.

Třetí skupina otázek se vztahuje k objasnění podmínek silničního provozu

- upřesnění doby dopravní nehody
- viditelnost v době nehody a čím byla snížena, odhad viditelnosti
- povětrnostní podmínky, počasí
- stav vozovky, hustota provozu
- provoz světelné signalizace, veřejného osvětlení atd.⁵⁷

8.2. Znalecký posudek

Tento důkazní prostředek je upraven v § 105 an. TrŘ.

Při vyšetřování dopravních nehod je využíváno znaleckého zkoumání - expertiz z mnoha oborů.

Z kriminalistických jsou využívány expertizy:

- trasologické: pokud jsou na místě nehody zanechány stopy pneumatik a obuvi, z těchto stop lze určit druh, typ popř. i značku dopravního prostředku, směr a způsob jízdy

⁵⁷ Porada V. a kol., *Kriminalistika*, str. 573

dopravního prostředku, směr a způsob chůze osoby, druh obuvi osob

- daktyloskopické: přichází v úvahu, kdy řidič z místa nehody utekl nebo k objasnění která osoba v době nehody řídila motorové vozidlo

- mechanoskopické: může se jí zjistit druh a typ vozidla, směr a způsob jízdy při zkoumání úlomků střepe z oken, světlometů, kousků laku z karoserie zanechaných na oděvu nebo těle poškozeného nebo jiném předmětu apod.

- biologická: využívá se v případech, kdy řidič z místa nehody utekl nebo není jasné která osoba auto řídila, je zjišťována krev, cigaretové nedopalky, tělní sekrety, tkáně, vlasy atd.

- chemická: přispívá k objasnění druhu, typu, popř. i značky vozidla, zkoumají se mazadla, pohonné hmoty, barvy

Dále je využívána soudně lékařská expertiza, která slouží k objasnění otázek doby a příčiny smrti, posouzení abnormalit a chorobných změn organismu poškozené osoby, charakteru a rozsah tělesného poškození a léčebných prognóz, mechanismu vzniku zranění ve vztahu k vozidlu, polohy osoby v momentu vzniku zranění ve vztahu k dopravnímu prostředku, stanovení hladiny alkoholu v krvi atd.

Znalecké posudky z technických oborů jsou vyžadovány k posouzení vzniku dopravní nehody, technické závady vozidla, technika jízdy pro objasnění příčiny nehody (rychlosti jízdy v době nehody podle délky brzdných stop, funkce signalizačního zařízení na světelných křižovatkách atd.).

Podle § 105 odst. 1 TrŘ přibere orgán činný v trestním řízení znalce, pokud k objasnění skutečností důležitých pro trestní řízení je třeba odborných znalostí a pokud vzhledem ke složitosti posuzované otázky nepostačuje odborné vyjádření.

Znalec objasňuje věc z hlediska odborných znalostí, které náležejí do jeho oboru působnosti . Nepřísluší mu se zabývat otázkami právními (§ 107 odst. 1 TrŘ). Znalec může podat posudek až po opatření všech důkazů, které jsou nezbytné pro náležité zjištění skutkového stavu, ze kterého má znalec ve svém posudku vycházet (§ 107 odst.

1 TrŘ). Jestliže chybí nějaký materiál potřebný k podání posudku, nemůže si jej znalec opatřovat sám; provádět vyšetřovací úkony oprávněn není a nelze mu také uložit, aby obstaral pro účely trestního řízení důkazní prostředky (45/1967 Sb.rozh.tr.). Potřebuje-li k podání posudku, aby bylo něco objasněno, navrhne orgánu, který jej povolal, aby potřebné okolnosti jinými důkazy objasnil, chybějící materiál opatřil a znalci odevzdal.

Když se znalec seznámil se všemi okolnostmi potřebnými k podání posudku, přistoupí k vypracování vlastního posudku. Posudkem se rozumí jeho úsudek učiněný na podkladě odborných znalostí o těch skutečnostech , k jejichž objasnění byl povolán⁵⁸. Znalci nepřísluší hodnocení důkazů.

Obviněný, obhájce i poškozený mohou ke znaleckému posudku vyslovovat své připomínky a námítky, poukazovat na jeho nedostatky, žádat o vysvětlení a doplnění znaleckého posudku, žádat přibrání jiného znalce nebo přezkoumání znaleckého posudku státním orgánem nebo státním ústavem. V pochybnostech o správnosti a úplnosti posudku, je třeba tyto pochybnosti odstranit vyžádáním vysvětlení znalce, který posudek podal, nevede-li to k výsledku, vyžádá se znalec jiný (§ 109 TrŘ).

Podle § 89 odst. 2 umožňuje, aby důkaz v trestním řízení předložila některá ze stran. To znamená, že kterákoliv strana může předložit znalecký posudek. orgán činný v trestním řízení nemůže odmítnout takový důkaz jen proto, že byl přibrán v trestním řízení jiný znalec, anebo proto, že znalec nebyl přibrán v trestním řízení⁵⁹. Jsou-li podané posudky rozdílné, musí se soud s nimi vypořádat a zpravidla nařídí ústavní posudek, který by rozpory odstraní⁶⁰.

58 Jelínek J. a kol., *Trestní právo procesní*, str. 392

59 Jelínek J. a kol., *Trestní právo procesní*, str. 395

60 Friml K., *Trestněprávní revue* 4/2008, str. 105

8.3. Ohledání

Tento důkazní prostředek je upraven v § 113 an. TrŘ.

Bez **ohledání místa činu** dopravní nehody se vyšetřování prakticky neobejde. Účelem je zjištění a zajištění stop, skutečností rozhodných pro stanovení příčiny nehody a zavinění pachatele. Je při něm použito postupů technického charakteru. Nezbytným předpokladem je pak fixace stop, která je prováděna především fotograficky, u rozsáhlých dopravních nehod videozáznamem, nyní i metodou blízké fotogrametrie (DMU), která umožňuje získat údaje o prostorové poloze objektů ze svou nebo více fotografických snímků. Hranice místa ohledání je třeba vymežit dostatečně široce, aby v nich byly zahrnuty veškeré důležité objekty v místě nehody i jejího okolí. Ohledání se začíná po určení výchozího bodu měření (VBM), které je těžištěm nehodové události, tím bývá obvykle místo střetu vozidla s jiným objektem. Nachází-li se na místě usmrcená osoba, začíná se měření od ní. Pokud byla vozidla z místa nehody odtažena nebo byly odvezeny zraněné osoby nebo i mrtvoly, původní poloha se vhodně vyznačí. V tomto případě se pak doporučuje ohledání od okraje místa nehody k jejímu středu.

Základem dokumentace je protokol, součástí je situační plánek a fotodokumentace.

Ohledání dopravních prostředků se provádí obvykle v rámci ohledání místa dopravní nehody. Jeho účelem je vyhledání a zjištění stop, které vznikly v důsledku nehody, a vyhledání a zjištění stop svědčících, že příčinou nehody mohlo být selhání vozidla. Zjišťuje se i základní funkční způsobilost vozidla (brzdy, řízení, stav pneumatik, signalizační zařízení, reflektory).

Součástí je i **ohledání mrtvoly**, pokud se na místě nehody nachází. Zjišťuje se místo nálezu a polohy mrtvoly, stav jejího oděvu a stopy, které se nacházejí na jejím těle, charakter a rozsah tělesného poškození. Ohledání zpravidla provádí obvodní lékař nebo lékař záchranné služby. Charakter a rozmístění zranění jsou konfrontovány s výsledky ohledání místa nálezu mrtvoly a se stopami na dopravních prostředcích. Zjištěné skutečnosti mohou pomoci ke stanovení mechanismu vzniku tělesného poškození a

průběhu nehodové události. Dokumentuje se charakter místa nálezu mrtvoly, stav oděvu, a stop na oděvu, anatomické a morfologické znaky, stopy na těle mrtvoly, charakter a rozsah tělesného poškození a další stopy, které mohou objasnit příčinu smrti. Popsané a zjištěné stopy na těle mrtvoly jsou společně s výsledky pitvy podkladem ke stanovení příčiny smrti poškozeného. Ohledání je potřeba dokumentovat, nejlépe barevnou fotografií.

8.4. Vyšetřovací pokus a rekonstrukce

Trestní řád upravuje vyšetřovací pokus v § 104c a rekonstrukci v § 104d.

Vyšetřovací pokus (experiment) je pokusná činnost zaměřená na zjištění možnosti o průběhu dopravní nehody, nebo jejího určitého stadia v systematicky a cílevědomě měněných podmínkách. Jsou jím prověřovány dílčí možnosti děje probíhajícího v souvislosti s nehodou nebo určité fáze mechanismu jejího vzniku v konkrétních modelových podmínkách. Typickým experimentem je pokus ke zjištění, zda bylo možno zabránit srážce s chodcem při přecházení vozovky vzhledem k udávané rychlosti jízdy, vzdálenosti v době spatření chodce a rychlosti jeho chůze. Při **rekonstrukci** jsou základní fakta o vzniku a průběhu dopravní nehody známa a ověřuje se jejich reálnost.

Od vyšetřovacího pokusu je třeba odlišit tzv. technický experiment znalce, který provádí znalec v rámci zpracování znaleckého posudku. Znalec pak sám zkoumá a provádí práce, které patří do rozsahu znalecké činnosti.

9. Závěr

Cílem mé práce bylo postihnout právní úpravu trestných činů a přestupků, které s dopravou souvisí.

Prvá část je věnovaná pojmu dopravní nehoda a statistickému přehledu. Údaje, které jsou uváděny pocházejí ze zdroje Policie České republiky. Poukazuji tak na to ke kolik dopravním nehodám došlo a jak závažné následky jimi byly způsobeny (srovnávány jsou údaje za deset let, za rok 2008 pouze za 1. čtvrtletí). Důvodem proč k dopravním nehodám dochází je selhání lidského faktoru, 95% nehod je způsobeno účastníkem provozu, zvláštní místo pak zaujímají řidiči motorových vozidel. Srovnávám příčiny dopravních nehod, které byly způsobeny řidiči dopravních nehod od roku 2003 až 2008 (pouze 1. čtvrtletí). Důsledky, které dopravní nehody mají jsou hroživé. Vláda ČR v roce 2004 schválila nařízením č. 394 rámcovou Národní strategii o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jedná se o program, který má za hlavní cíl do roku 2010 snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu na 50% úrovně roku 2002. V této části popisují jaká opatření byla přijata a jak se cíl daří plnit.

Druhá část je věnována historickému vývoji právní úpravy v silniční dopravě.

Další část náleží trestným činům v dopravě. Nepopisují zde všechny trestné činy v dopravě, které náš TZ zná. Co do závažnosti, tzn. s následky na životě a zdraví jsou nejpodstatnější ustanovení § 223 a § 224 TZ, ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví nebo smrt z nedbalosti. Trestní zákon neobsahuje skutkovou podstatu, která by postihovala způsobení dopravní nehody a tak je potřeba toto jednání podřadit pod obecné skutkovou podstatu, podle toho jaký následek je způsobený. Tak je tomu i v případě výše zmíněných ustanovení, která postihují i jiné jednání než v souvislosti s dopravní nehodou. Skutkové podstaty těchto trestných činů dle mého názoru nejsou formulovány dostatečně určitě, jasně a přesně a není tak plně v souladu se zásadou nullum crimen, nulla poena sine lege, která je vyjádřena v čl. 39 Listiny základních práv

a svobod. I když problematika dopravy a situace, které se v dopravě mohou vyskytnout jsou složité, tak současný stav takovéto úpravy považují za nedostatečný. Zákodárce by se měl zaměřit na to jak danou úpravu zlepšit do budoucna. Další skutkovou podstatou je neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla podle § 208. Zájem na úpravě této oblasti pokládám za správný a pochopitelný. Nová skutková podstata, která byla do TZ vložena novelou zák. č. 141/2005 Sb., je ustanovení § 180d řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Ke změně došlo také v ustanovení § 201 ohrožení pod vlivem návykové látky. Úzkou souvislost s trestnými činy mají přestupky, kterým věnuji další část práce. Ustanovení § 22 odst. 1 písm. e) PŘZ obsahuje shodnou skutkovou podstatu jako § 180d TZ řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Které jednání považovat za přestupek a které za trestný čin záleží pak pouze v posouzení stupně nebezpečnosti pro společnost v konkrétním případě. Dle mého názoru zavedení této skutkové podstaty do TZ nebylo vhodné a trestání mělo být ponecháno pouze v rámci přestupkového řízení. Stejně tak jednání v souvislosti s požitím návykových látek. Pokud by řidič řídil vozidlo pod vlivem alkoholu, ale ne ve stavu vylučující způsobilost, byl by odpovědný za přestupek podle § 22 odst. 1 písm. b) PŘZ. Ustanovení § 22 odst. 1 písm. c) PŘZ obsahuje stejnou skutkovou podstatu jako v trestný čin § 201 TZ. Postihováno je jako přestupek řízení vozidla nebo jízda na zvířeti. TZ obecně požaduje činnost při které může dojít k ohrožení výše popsaných hodnot, typickou činností je řízení motorového vozidla. Naproti tomu o jízdu na bicyklu k naplnění § 201 TZ nejde. Cyklista, který požil návykovou látku bude postižen podle § 22 PŘZ. Nemělo by docházet k případům, kdy stejná skutková podstata je obsažena v trestním zákoně i v přestupkovém zákoně resp. jiném zákoně za přestupek a jediným rozlišujícím znakem je stupeň nebezpečnosti pro společnost. Část věnovaná přestupkům je uzavírána fenoménem, který se v současnosti vyskytuje a je jím problematika "osoby blízke". Na tomto příkladu je zřejmý nezodpovědný přístup řidičů na našich silnicích k tak závažné činnosti jakou je řízení motorového vozidla, kdy řidiči zneužívají

ustanovení zákona, které je určeno k ochraně základních práv, aby se tak zprostiti vlastní odpovědnosti za protiprávní jednání. K tomuto tématu vzešlo již řada názorů jak jej řešit. Nejde o problém, který by bylo možno jednoduše změnit legislativou. Problematika zjišťování totožnosti řidičů, kteří se dopustili protiprávního jednání v souvislosti s řízením dopravního prostředku v kontextu se základním právem nevypovídat a presumpce nevinny se netýká jen České republiky. V některých právních řádech evropských zemích jsou obsaženy mechanismy, které usnadňují postih přestupků. Uvádím několik rozhodnutí ESLP, které řeší stížnosti na porušení čl. 6 Evropské úmluvy základních práva a svobod, což je právo na spravedlivý proces. Soud se snaží najít řešení mezi zájmy společnosti a právem jednotlivce. Právo nevypovídat nepovažuje za absolutní a připouští určitý průlom do tohoto práva, kdy ne každý zásah znamená porušení čl. 6.

Další část věnuji návrhu nového trestního zákona a změny, které přináší v oblasti dopravy. Jde o druhý pokus rekodifikace trestního práva hmotného, který vychází z prvního návrhu. Pokud bude tento návrh schválen, zákon nabyde účinnosti 1.1.2009. Nová kodifikace vychází ze subsidiární povahy trestního práva v právním řádu (princip „ultima ratio“). Opouští od formálně-materiálního pojetí trestného činu a přistupuje k pojetí formálnímu (§ 13 "trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně"). Z důvodu obav před tím, aby orgány činné v trestním řízení nebyli zahlcovány tzv. bagatelnými případy, bylo vloženo do § 393 výkladové ustanovení k pojmu trestný čin a v souladu s účelem trestního zákona má být za trestný čin považován jen čin společensky škodlivý. Zavádí se bipartice trestných činů, kdy trestní zákon dělí trestné činy na přečiny a zločiny. Zákon je rozdělen na část obecnou a zvláštní. Systematika návrhu uspořádáním hlav, dílů a oddílů vyjadřuje pořadí důležitosti chráněných zájmů a je tak dána do souladu s požadavky moderní společnosti. Dle důvodové zprávy má formální pojetí trestného činu vést k přesnějšímu vymezení jednotlivých skutkových podstat a

nenechávat řešení vágních a širokých pojmů na judikatuře soudu. Podle mého názoru se toto zákonodárci splnit nepodařilo v případě ublížení na zdraví a těžké újmy na zdraví a smrti z nedbalosti, které jsou opsané ze současného TZ a jsou téměř ponechány na výkladu judikatury. Skutkové podstaty týkající se dopravy v návrhu se příliš neodlišují od skutkových podstat obsažených v současném trestním zákoně, ve většině z nich byly zvýšeny trestní sazby. Změnou je, že nový zákon již na příště nepočítá se skutkovou podstatou řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění a trestání tohoto jednání je ponecháno pouze na přestupkovém řízení.

Nová kodifikace trestního práva hmotného od 1.1.2006 platí na Slovensku a je jím zákon č. 300/2005 Z.z, který nahradil trestní zákon č. 140/1961 Zb. Tento zákon je založen taktéž na formálním pojetí trestného činu jako návrh našeho trestního zákona. Jsou tu ovšem jisté rozdíly. Trestný čin je čin jehož znaky jsou uvedeny v trestním zákoně, nadále již zákonodárce nepočítá s jinými zákony. Je odstraněn stupeň nebezpečnosti pro společnost jako znak trestného činu, ale u přečinů se zkoumá jeho závažnost. Tzv. bagatelné trestné činy mají být řešeny v trestním řádu využitím odklonů. Návrh českého TZ taktéž materiální znak odstraňuje, ale v § 393 návrhu je obsaženo výkladové pravidlo, tzv. materiální korektiv, kterým má být za trestný čin považován jen čin, který je pro společnost škodlivý. Bagatelní trestné činy, tak jsou řešeny v hmotném právu. Slovenský TZ i náš návrh TZ je založen na bipartici trestných činů na přečiny a zločiny, rozdíl je ve výši trestní sazby, která rozlišuje úmyslné trestné činy na přečiny a zločiny. Skutkové podstaty se výrazně neliší od nového českého návrhu trestního zákona, vychází taktéž z původního zákona č. 140/1960 Zb., který je pro oba státy společný. Zákonodárci jak České, tak Slovenské republiky, nepovažují za nutné spáchání dopravní nehody upravovat speciálními skutkovými podstatami, ani je měnit, a tak byla převzata úprava stávající.

Poslední část je věnována dokazování a důkazním prostředkům, které jsou pro dopravní nehody typické. Jedním z důkazních prostředků je svědecká výpověď. Existuje zde

několik faktorů, které mohou mít vliv na rozdíl mezi výpovědí a tím jak k události skutečně došlo. Jedním z nich je čas, který mezi tím uplynul a jeho vliv na paměť svědka, dále schopnost svědka událost reprodukovat a jaké měl podmínky k tomu, aby událost sledoval. Svědecké výpovědi se nemusí shodovat v hodnocení rychlosti, vzdálenosti vozidla i průběhu dopravní nehody. Dále pak svědci, kteří mají vztah k účastníkům nehody mohou svědčit jednostranně. Znalecké posudky mají v případech dopravních nehod své nezastupitelné místo, ale i přes to je třeba hodnotit jako ostatní důkazní prostředky, a v souvislosti s nimi. Využívají se kriminalistické posudky, soudně lékařské a z technických oborů. K objektivnosti posudku je potřeba, aby byli striktně dodržovány ustanovení TrŘ. Znalci přísluší se zabývat jen otázkami, které náležejí do oboru jeho působnosti, v žádné případě otázkami právními ani mu nepřislouší hodnocení důkazů. Znalec nemůže obstarávat důkazy potřebné k vypracování posudku. Kterákoliv strana může předložit znalecký posudek. Jsou-li podané posudky rozdílné, musí se soud s nimi vypořádat a zpravidla nařídí ústavní posudek, který by rozpory odstraní. Ohledání místa dopravní nehody je důkazním prostředkem bez kterého se vyšetřování neobejde, jehož součástí bývá i ohledání dopravního prostředku a v případě úmrtí i ohledání mrtvoly. Dále se používají, nikoliv však často, jako důkazní prostředky vyšetřovací pokus a rekonstrukce.

Kdy použít trestního práva? Použijí myšlenku prof. Novotného o subsidiaritě trestního práva. Trest je nejzazší prostředek k ochraně právního řádu a je možno ho uplatnit až když prostředky ostatních odvětví selžou. Pro legitimitu trestněprávních zásahů může odůvodnit výlučně nutnost elementárních právních hodnot před činy zvláště nebezpečnými pro společnost a tím, že neexistuje jiné řešení než trestněprávní. Představuje tedy "ultima ratio" pro zákonodárce i soudce. Další část trestání náleží správnímu trestání, které je se soudním v úzké souvislosti. Správní delikty tak vůči trestným činům představují menší společenskou škodlivost. V souvislosti s dopravní nehodou tedy dochází k trestání až, když dojde k následkům na životě, zdraví nebo

majetku. Vzhledem ke zmíněným následkům a k četnosti kolizí na silnicích by se mělo předcházet tomu, aby k dopravním nehodám docházelo co nejméně, důležitou roli sehrává tedy prevence. Trestání má mimo jiné i funkci preventivní, ale k předcházení nehodám samo o sobě nestačí. Záleží tak také na dalších oborech, aby hledaly prostředky jak působit na vědomí řidičů, kteří si musí uvědomit, že bezohlednou jízdou na silnicích ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky.

Prameny

- Černý Z., Šlauf V.*, Přestupkové právo - komentář k zákonu o přestupcích včetně textu souvisejících předpisů, 14. vydání
- Draštík A., Hasch K., Kučera P., Rizman S.*, Přehled judikatury. Trestné činy proti životu a zdraví
- Kučerová H.*, Dopravní přestupky v praxi, 2. přepracované a doplněné vydání
- Jelínek J. a kolektiv*, Trestní zákon a trestní řád s poznámkami a judikaturou a předpisy související, 25. vydání
- Jelínek J. a kolektiv*, Trestní právo procesní, 6. vydání
- Novotný O., Dolenský A., Jelínek J., Vanduchová M.*, Trestní právo hmotné - obecná část
- Novotný O., Dolenský A., Navrátilová J., Púry F., Rizman S., Vanduchová M., Vokoun R.*, Trestní právo hmotné - zvláštní část
- Musil J., Konrád Z., Suchánek J.*, Kriminalistika
- Porada V. a kolektiv*, Kriminalistika
- Šámal P., Púry F., Rizman S.*, Trestní zákon - komentář I. a II. díl, 6. doplněné a přepracované vydání
- Šámal P., Púry F., Rizman S.*, Trestní zákon - dodatek ke komentáři, 6. vydání
- Šámal P. a kol.*, Trestní řád - komentář, díl 1, 5. vydání

články

- Friml K.*, K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech, Trestněprávní revue 4/2008
- Korbel F.*, Rekodifikace trestního práva hmotného, Státní zastupitelství 12/2007
- Kučera P., Richter M.*, Teoretické zamyšlení nad problematikou materiálního znaku pojmu trestného činu z pohledu de lege lata i de lege ferenda, Trestní právo 1/2008

Růžička M., Porušení (nesplnění) důležité povinnosti ve skutkových podstatách trestných činů v silniční dopravě, Státní zastupitelství 12/2007

Repík B., Odpovědnost majitele vozidla za přestupek v judikatuře Evropského soudu pro lidská práva, Právní fórum 12/2005

Říha J., Nové znění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona, Bulletin advokacie 2/2007

Říha J., Nové znění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona, Bulletin advokacie 3/2007

Říha J., Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona, Bulletin advokacie 1/2007

Novotný O., Znovu k návrhu nového trestního kodexu, Trestní právo 3/2005

webové stránky

www.portal.gov.cz

www.mvcr.cz/statistiky

www.ibesip.cz/cs/Národní+strategie+BESIP

www.mdcrcz/

www.portal.gov.sk

www.zpravy.idnes.cz

informační systém ASPI