

Univerzita Karlova
Právnická fakulta
Katedra trestního práva

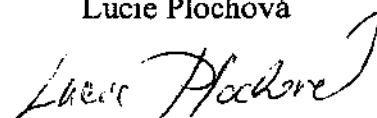
Problémy trestů u trestných činů v silniční dopravě
RIGORÓZNÍ PRÁCE

Konzultant: JUDr. Marie Vanduchová, CSc.

Mgr. Lucie Plochová
Na Vypichu 171, 417 25 Lahošť

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

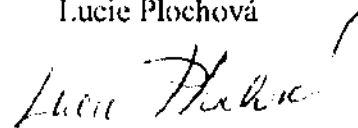
Lucie Plochová

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style, that reads "Lucie Plochová". The signature is positioned below the printed name.

Děkuji panu JUDr. Miroslavu Čapkovi, soudci Okresního soudu v Teplicích, panu JUDr. Karlu Jiruškovi, státnímu zástupci Okresního státního zastupitelství v Teplicích, por. Bc. Martině Schuranové, policejní komisařce Policie ČR, Okresního ředitelství v Teplicích, Služby kriminální policie a vyšetřování, a JUDr. Heleně Tukinské, advokátce se sídlem v Teplicích, za pomoc, kterou mi ochotně poskytli při vypracovávání mé rigorózní práce.

Ráda bych též poděkovala JUDr. Marii Vanduchové, CSc. za odborné vedení, konzultace a cenné rady, které mi při zpracování rigorózní práce poskytla.

Lucie Plochová



OBSAH

Prohlášení	2
Poděkování	3
Obsah	4
1. Úvod	6
2. Trestné činy v silniční dopravě	
2.1. Obecně o trestných činech v silniční dopravě	8
2.2. Jednotlivé trestné činy v silniční dopravě	
2.2.1. Maření výkonu úředního rozhodnutí	10
2.2.2. Obecné ohrožení	10
2.2.3. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění	12
2.2.4. Poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení	14
2.2.5. Ohrožení pod vlivem návykové látky.....	15
2.2.6. Opilství.....	19
2.2.7. Neposkytnutí pomoci.....	20
2.2.8. Ublížení na zdraví.....	21
3. Osoba pachatele.....	24
4. Tresty.....	28
4.1. Pojem a účel trestu.....	29
4.2. Systém trestů v ČR v současnosti.....	32
4.3. Tresty za trestné činy v silniční dopravě	
4.3.1. Historie, současnost a budoucnost.....	37
4.3.2. Problémy spjaté s výkonem nepodmíněného trestu odnětí svobody	52
4.3.3. Alternativní tresty	57
4.3.4. Možnosti odklonu	68
4.3.5. Účinnost ukládání trestů.....	77
4.4. Názory osob působících v praxi	79

4.4.1. Trestná činnost v silniční dopravě a problémy s ní související	80
4.4.2. Trestání a tresty ukládané za trestné činy v silniční dopravě	83
5. Exkurz do slovenské právní úpravy	95
5.1. Trestné činy v silniční dopravě	96
5.1.1. Trestné činy proti životu a zdraví.....	96
5.1.2. Trestné činy všeobecně nebezpečné a proti životnímu prostředí..	99
5.1.3. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných	102
5.1.4. Trestné činy proti majetku	102
5.2. Tresty ukládané za trestnou činnost v dopravě	104
5.3. Problematika odklonů ve slovenské právní úpravě	109
5.4. Shrnutí.....	112
6. Závěr – Vlastní hodnocení.....	116
Seznam použité literatury	122

Přílohy:

- a) Statistika Ministerstva spravdnosti – Trestné činy v dopravě v letech 1971 až 2006
- b) Vývoj dopravnej nehodovosti a vybraných druhoch trestnej činnosti v SR v rokoch 1988 - 2005

1. Úvod

Problematikou trestů a trestání trestných činů páchaných v souvislosti se silniční dopravou jsem se již jednou v minulosti zabývala, a to v rámci psaní své diplomové práce, jejímž obhájením jsem ukončila svá studia na Právnické fakultě Univerzity Karlovy. Již tehdy jsem ve své práci opakovaně zdůrazňovala, že jde o téma opomíjené, a přesto velice závažné. Právě proto jsem si totožné téma vybrala i pro svou práci rigorózní.

Protože od doby, kdy jsem pracovala na své diplomové práci, neuběhl dlouhý čas, nezbývá, než i nadále konstatovat, že odborná literatura zabývající se tímto tématem v posledních letech v podstatě neexistuje. Několik článků se objevilo pouze v souvislosti s přijetím velké novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích účinné od 1.7.2006, která zavedla do českého práva bodový systém pro řidiče a která též přinesla změny v přestupcích na úseku silniční dopravy, zejména ohledně jejich trestání, a též v souvislosti s podstatnou změnou ve znění § 201 trestního zákona (dále jen TZ) a se zavedením do trestního zákona nového trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d, oboje taktéž účinné od 1.7.2006.

Navzdory skutečnosti, že odborná literatura je ohledně problematiky trestání trestných činů páchaných v silniční dopravě strohá, lze se s trestnými činy v dopravě, a tedy i s potřebou jejich postihu, setkat velice často, což mohu potvrdit i z vlastní praxe advokátního koncipienta, stejně jako tato má slova potvrzují i ti, které jsem požádala, aby se se mnou podělili o své zkušenosti a tuto mou práci obohatili o své názory na danou problematiku – policejní komisařka por. Bc. Martina Schuranová z Okresního ředitelství Policie České republiky v Teplicích, která se zabývá vyšetřováním trestných činů páchaných v dopravě, státní zástupce Okresního státního zastupitelství v Teplicích JUDr. Karel Jiruška, soudce Okresního soudu v Teplicích JUDr. Miroslav Čapek a JUDr. Helena Tukinská, advokátka se sídlem rovněž v Teplicích.

Cílem této práce je rozebrat stávající právní úpravu trestání trestných činů v silniční dopravě, upozornit na její přednosti i nedostatky a zabývat se též možnostmi právní úpravy *de lege ferenda*.

Strukturu práce jsem zachovala po vzoru své diplomové práce; v první části jsou vymezeny trestné činy, které se dotýkají dopravní delikvence, v druhé části se stručněji zabývám osobností pachatele, která se u trestných činů v silniční dopravě výrazně liší od osobností pachatelů většiny ostatních trestných činů, ve třetí a stěžejní části se zabývám samotnou problematikou trestů ukládaných za trestné činy v silniční dopravě. V této části rozebírám nejprve obecně pojem a účel trestu a systém trestů v České republice a dále se věnuji již přímo trestům za trestné činy v silniční dopravě – historii, současnosti i možné úpravě do budoucna, problémům spjatým s výkonem nepodmíněného trestu odnětí svobody, alternativním trestům, možnostem odklonů a účinnosti ukládání trestů. Na závěr této části uvádím názory JUDr. Miroslava Čapka, JUDr. Karla Jirušky, por. Bc. Martiny Schuranové a JUDr. Heleny Tukinské, jak jsem již předesílala výše. Poslední část své práce věnuji úpravě trestných činů, trestů a trestání trestných činů páchaných v silniční dopravě ve zcela nově rekodifikované slovenské trestněprávní úpravě, resp. jejímu porovnání s úpravou českou.

2. Trestné činy v silniční dopravě

2.1. Obecně o trestných činech v silniční dopravě

Trestné činy v silniční dopravě mají svoji specifickou povahu. Jejich základním společným znakem je, že prostředkem k jejich spáchání nebo předmětem útoku je motorové vozidlo, nebo pachatelem je účastník silničního provozu. K spáchání trestného činu dochází v souvislosti se silničním provozem.

Obecným základem trestného činu v silniční dopravě je silniční dopravní nehoda. Je nutné si dobře uvědomit vztah mezi dopravní nehodou a trestným činem v silniční dopravě. Zdaleka ne každé porušení pravidel silničního provozu, jež má za následek dopravní nehodu, může být kvalifikováno jako trestný čin. Proto také počet osob, které se dopustí dopravní nehody, je daleko vyšší, než počet osob stíhaných pro trestné činy v silniční dopravě. Z celkového počtu účastníků silničního provozu, kteří zavinili dopravní nehodu, je pouze čtvrtina až třetina stíhána pro trestný čin v silniční dopravě.

K mnohým dopravním nehodám dochází náhodou, v důsledku pouhé nepozornosti nebo vlivem nesprávného posouzení situace, proto se většinou jedná o trestné činy zaviněné z nedbalosti. Pouze některé mohou být zaviněny úmyslně.

Ke spáchání trestného činu v silniční dopravě může dojít jen porušením ustanovení trestního zákona. Trestní zákon problematiku trestných činů v silniční dopravě samostatně neřeší.

K dopravě v silničním provozu se vztahují zejména trestné činy obecně nebezpečné uvedené v hlavě IV. zvláštní části trestního zákona (§ 180, § 180d, § 181b, § 181e, § 184), trestné činy hrubě narušující občanské soužití v hlavě V. (§ 201, § 207, § 208, výjimečně § 201a) a trestné činy proti životu a zdraví obsažené v hlavě VII. (§ 223, § 224).

V širším pojetí trestných činů v silniční dopravě, tedy nejen v souvislosti s dopravními nehodami,¹ je nutno přiřadit i majetkové trestné činy dle § 247, § 249 a § 251 obsažené v hlavě IX. zvláštní části trestního zákona a trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných dle § 155, § 156, § 171 a § 175 obsažené v hlavě III. zvláštní části trestního zákona.

Tento výčet samozřejmě není vyčerpávající – při pročitání zvláštní části trestního zákona bychom mohli nalézt řadu dalších skutkových podstat, které je možno naplnit v souvislosti se silniční dopravou. Zmínit lze určité trestný čin křivého obvinění (§ 174 TZ), padělání a pozměňování veřejné listiny (§ 176 TZ), zneužívání pravomoci veřejného činitele (§ 158 TZ), maření úkołu veřejného činitele z nedbalosti (§ 159 TZ), přijímání úplatku (§ 160 TZ), podplácení (§ 161 TZ), nepřímé úplatkářství (§ 162 TZ) a další.

Za zmínku jistě stojí i dnes již neexistující skutková podstata § 209a TZ – neoprávněné užívání cizího motorového vozidla zavedená od 1.1.1970 a existující do 30.6.1990. Ta postihovala pachatele, který měl úmysl užívat cizí vozidlo jen přechodně (tzn. že v jeho úmyslu je zahrnut i záměr vozidlo vrátit). Pokud však pachatel věc užíval sice přechodně, ale za cenu jejího podstatnějšího opotřebení, nešlo již o trestný čin dle § 209a TZ, ale o trestný čin krádeže dle § 247 TZ. Uvedená skutková podstata chránila i služební vozidla před „černými jízdami“, jichž se dopustil řidič, který je užil pro své soukromé účely. Dnes je tato skutková podstata zahrnuta pod trestný čin neoprávněného užívání cizí věci dle § 249 TZ.

¹ Trestné činy v silniční dopravě v užším smyslu lze spojovat s dopravními nehodami, kdežto trestné činy v silniční dopravě v širším smyslu se zpravidla páchají bez souvislosti se silniční dopravní nehodou. Toto rozlišení neplatí beze zbytku. O tom svědčí například zařazení trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ mezi trestné činy v silniční dopravě v užším smyslu, ačkoli skutkovou podstatu tohoto trestného činu naplní pachatel bez jakékoli souvislosti s dopravní nehodou.

2.2. Jednotlivé trestné činy v silniční dopravě

2.2.1. Maření výkonu úředního rozhodnutí (§ 171 TZ)

Objektem tohoto trestného činu je zájem na řádném výkonu rozhodnutí státních orgánů.

Objektivní stránka má několik forem, přičemž silniční dopravy se týká zejména § 171 odst. 1 písm. c), který říká, že pachatel naplní skutkovou podstatu tohoto trestného činu, pokud „maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného státního orgánu tím, že vykonává činnost, která mu byla zakázána“.

V tomto případě *subjektem* může být každý, proti němuž zákaz činnosti směřuje.

Subjektivní stránka vyžaduje úmysl.

Toto ustanovení trestního zákona postihuje projevy hrubé nekázně a pohrdání autoritou rozhodnutí státních orgánů.

Pokud jde o trestnou činnost v dopravě, v úvahu připadá zejména řízení motorového vozidla, ačkoli soudem byl uložen trest nebo správním orgánem v řízení o přestupku dle § 22 či § 23 přestupkového zákona uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Zásadně půjde o takové úmyslné jednání, které má zabránit, aby rozhodnutí orgánů uvedených v této skutkové podstatě bylo provedeno, nebo aby alespoň ten, kdo je jinak povinen se mu podřídit, si je neoprávněně ulehčil.

Toto ustanovení během své existence příliš změn nedoznalo a bylo novelizováno pouze jedinkrát zákonem č. 56/1965 Sb.

2.2.2. Obecné ohrožení (§ 180 TZ)

Objektem je zájem na ochraně života a zdraví lidí a bezpečnost majetku.

Objektivní stránka spočívá v tom, že pachatel obecné nebezpečí způsobí, zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění.

Subjektivní stránka vyžaduje nedbalost (úmysl je obsažen v § 179 TZ).

Trestný čin podle § 180 TZ je jedním z obecně nebezpečných trestných činů. Jen málokterý řidič si uvědomuje, že jde o trestný čin, který má své zvláštní místo právě v silniční dopravě.

Trestní zákon v tomto ustanovení neuvádí, co je ono obecné nebezpečí. Vymezení obecného nebezpečí lze však nalézt v § 179 odst. 1 TZ. Dle judikatury Nejvyššího soudu č. 10/65 Sbírky rozh. a sdělení soudů ČSSR: „Obecné nebezpečí podle § 180 TZ nastane tehdy, vznikne-li situace, která svou povahou, rozsahem a intenzitou ohrožení se rovná nebezpečí požáru, povodní, výbuchu apod., tedy hrozí-li lidem bezprostřední nebezpečí smrti, těžké újmy na zdraví nebo škody velkého rozsahu na cizím majetku.“

V silniční dopravě by mohlo jít o způsobení škodlivého účinku sil (velké setrvačnosti a velké váhy či rychlosti motorového vozidla), jímž by byli lidé vydáni v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví, popř. cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu, nebo o jiné podobně nebezpečné jednání.

Jako řidiči se můžeme s obecným nebezpečím setkat zejména tam, kde je soustředěno více lidí – především v hromadné osobní dopravě. Obecné nebezpečí bývá způsobeno havárií hromadných dopravních prostředků, jsou-li ovšem obsazeny větším množstvím lidí (č. 62/1967 Sb.rozh.tr.). Obecné nebezpečí v dopravě může vyvolat i řidič jiného než hromadného dopravního prostředku, ohrozí-li větší množství osob.

Praxe se ustálila na tom, že musí být ohroženo nejméně 7 lidí (č. 39/1982 Sb.rozh.tr.), jimž hrozí smrt nebo těžká újma na zdraví, nikoli jen pouhé ublížení na zdraví.

Jde o delikt ohrožovací, proto stačí pouhé ohrožení některého z objektů chráněných tímto ustanovením trestního zákona. Judikatura opakovaně zdůraznila, že nebezpečí v zákoně uvedené intenzity musí hrozit bezprostředně, tedy výrazně se blížit poruše (např. č. 24/1951, 23/1964, 24/1982 Sb.rozh.tr.).

Nestačí jakékoli obecně nebezpečné jednání, ale musí být takové intenzity, závažnosti a rozsahu, že z něho obecně nebezpečný následek opravdu bezprostředně hrozí. Nedbalost pachatele se musí vztahovat jak k takovému jednání, tak i k možnosti takového následku.

Trestný čin obecného ohrožení dle § 180 TZ se v silniční dopravě vyskytuje spíše ojediněle. Zpravidla je této kvalifikace užito při dopravních nehodách autobusů, které vznikly zaviněným jednáním řidiče autobusu nebo i jiného dopravního prostředku.

Z poslední doby lze coby příklady naplnění skutkové podstaty trestného činu obecného ohrožení uvést případ opilého řidiče, který v únoru roku 2001 najel v Plzni na tramvajový ostrůvek, kde usmrtil tři osoby a jednu osobu těžce zranil. Odvolací soud mu uložil nepodmíněný trest odnětí svobody ve výši 8 let. Dále nelze opomenout tragickou nehodu autobusu u Nažidel v březnu roku 2003, kdy řidič nedodržel nejvyšší povolenou rychlost při sjíždění kopce o spádu 12 %. Při nehodě zemřelo 19 lidí, 33 bylo zraněno a jen jediný člověk zůstal nezraněn. Řidič dostal nepodmíněný trest odnětí svobody ve výši 8 let a 10 let zákazu činnosti. Dále lze uvést případ řidiče tramvaje, který v březnu roku 2005 na Karlově náměstí v Praze způsobil vykolejení tramvajové soupravy. Při nehodě byli dva lidé usmrceni a dva lidé těžce zraněni. Příčinou nehody byla vysoká rychlost při průjezdu výhybkami. V neposlední řadě je jistě vhodné zmínit případy řidičů jedoucích v protisměru, zejména na dálnicích. Například v lednu 2006 jel řidič nákladního automobilu zhruba kilometr po rychlostní komunikaci R10 mezi Libercem a Prahou v rychlém pruhu v protisměru. Zavinil tak vážnou dopravní nehodu, při které jeden člověk zemřel a tři lidé byli zraněni.

2.2.3. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění (§ 180d TZ)

Jde o novou skutkovou podstatu zavedenou novelou trestního zákona č. 411/2005 Sb. účinnou od 1.7.2006 v souvislosti se zaváděním nové

legislativní koncepce směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice.

Objektem je zájem na ochraně bezpečnosti silničního provozu, který je ohrožen, pokud motorové vozidlo řídí osoba bez řidičského oprávnění.

Objektivní stránka spočívá v tom, že pachatel řídí motorové vozidlo, ačkoli není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Pachatelem může být kdokoli, kdo není držitelem příslušného oprávnění; okruh potencionálních pachatelů je tak stanoven negativně. Velká skupina osob, které jsou držiteli řidičského oprávnění, se tohoto trestného činu nemůže nikdy dopustit. Tento trestný čin tak vlastně požaduje zvláštní vlastnost pachatele, a může jej proto spáchat pouze tzv. konkrétní subjekt. Pachatelem může být zejména osoba, která nenabyla řidičské oprávnění dané skupiny, která oprávnění pozbyla, jež má řidičské oprávnění pozastaveno, nebo která se svého řidičského oprávnění vzdala. Nepřímé pachatelství je u tohoto trestného činu vyloučeno. Účastenství je možné.

Subjektivní stránka vyžaduje úmysl. Úmysl se musí vztahovat i na okolnost, že řidič není držitelem řidičského oprávnění.

Tento trestný čin je trestným činem čistě činnostním. Je dokonán vykonáním samotné trestné činnosti, aniž by zákonodárce požadoval výsledek, tedy konkrétní ohrožení nebo porušení zájmů chráněných trestním zákonem.

Tato skutková podstata nemá žádný předmět útoku a účinek.

Skutková podstata tohoto trestného činu je skutkovou podstatou odkazovací na zvláštní zákon. Tím je zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Tento zvláštní zákon stanoví, za jakých podmínek a kdo může nabýt a držet řidičské oprávnění.

Srovnatelnou skutkovou podstatu lze nalézt v úpravě SRN. Německý právní řád je však přísnější, neboť postihuje i nedbalostní formu jednání. Oproti tomu v Rakousku je sledované protiprávní jednání pouze přestupkem.

Jednočinný souběh je možný zejména s trestným činem dle § 201 odst. 1 TZ. Jednočinný souběh je vyloučen v případě, že by pachatel jedním jednáním naplnil znaky § 180d TZ a zároveň § 179 TZ nebo § 180 TZ, vůči nimž je trestný čin podle § 180d TZ v poměru subsidiarity.

2.2.4. Poškození a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení (§ 184 TZ)

Objektem je provoz obecně prospěšného zařízení, tj. zařízení, které slouží potřebám velkého okruhu osob nebo je určeno omezenému okruhu osob za předpokladu, že má veřejnou povahu.

Objektivní stránka spočívá v tom, že pachatel ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení.

Subjektivní stránka vyžaduje nedbalost (úmysl je obsažen ve skutkové podstatě dle § 182).

Toto ustanovení vlastně navazuje na § 182 TZ, kde je také v odst. 1 demonstrativním výčtem stanoveno, co je obecně prospěšné zařízení.

Jde o trestný čin ohrožovací, neboť stačí pouhé ohrožení provozu. Ke skutečné poruše vůbec dojít nemusí.

V silniční dopravě půjde zejm. o dopravní nehody, při nichž například dojde k přeražení závor, poškození svodidla, světelného zařízení na křižovatce nebo zrcadla v nepřehledné zatáčce. Dle judikatury se za obecně prospěšná zařízení nepovažují dopravní značky (č. 36/1973 Sb. rozh. tr.).

Trestnost u tohoto trestného činu zaniká nejčastěji účinnou lítostí dle § 66 TZ. Smyslem této úpravy je především zabránění následkům, které by jinak veřejnost postihly (např. při průjezdu vlaku bez signalizace na železničním přejezdu). Jestliže je účinnou lítostí dosaženo v podstatě původního stavu (např. rozmístěním osob upozorňujících řidiče na obou stranách na přijíždějící vlak), nedojde pro tento trestný čin ke stíhání pachatele. Předpokládá se však jeho aktivní a iniciativní opatření.

K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu může dojít současně s obecným nebezpečím. Pokud skutečně k obecnému nebezpečí dojde, je s ohledem na poměr subsidiarity použití § 184 TZ vyloučeno.

2.2.5. Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 201 TZ)

Tento paragraf v průběhu své existence doznal značných změn. Jeho původní znění, až do novely trestního zákona provedené zákonem č. 175/1990 Sb., bylo následující:

„Opilství

Kdo poté, co požil alkoholického nápoje, vykonává 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 nápravným opatřením nebo zákazem činnosti nebo peněžitým trestem.“

Znění účinné od 1.7.1990 bylo nahrazeno stávající úpravou k 1.7.2006. Zejména došlo ke změně konstrukce celé skutkové podstaty tohoto trestného činu, když omezující podmínky byly přesunuty ze základní skutkové podstaty do vyššího odstavce jako okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby. Do značné míry se jedná o návrat k „předlistopadovému“ znění.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně života a zdraví lidí a majetku před ohrožením plynoucím z výkonu určitých činností pod vlivem návykové látky.

Pachatelem může být kdokoli. O konkrétním subjektu lze hovořit jen v případech kvalifikačních okolností uvedených v odstavci 2 pod písm. a), b), kdy jde o tzv. nepravé zvláštní delikty.²

Objektivní stránka záleží v tom, že pachatel 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,

² Nepravé proto, že požadavek na určitou kvalitu subjektu (např. speciální recidiva) je uplněn teprve jako kvalifikační okolnost.

- a) ačkoliv byl za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn,
- b) ačkoliv byl za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen,
- c) způsobí-li takovým činem havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, nebo
- 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.

Subjektivní stránka do 30.6.2006 vyžadovala úmysl, v případě § 201 písm.d) (tj. způsobí-li takovým činem jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek) postačila nedbalost. Od 1.7.2006 postačí i jen nedbalost.

Zavinění se ovšem nevztahuje k samotnému obsahu alkoholu v krvi. Pachatel nemusí přesně znát a ani po něm nelze požadovat, aby měl a mohl znát, jaký byl obsah alkoholu v jeho krvi, popř. že již překročil určitou hranici alkoholu v krvi.³

Výraznou změnu přinesla novelizace trestního zákona účinná od 1.7.2006, která staví jízdu pod vlivem návykových látek (alkoholu, legálních i nelegálních drog) mezi trestné činy s relativně přísnou trestní sazbou. Trestného činu se dopustí nejenom ten, kdo způsobí značnou škodu nebo újmu na zdraví, ale i ten, kdo například řídí automobil ve stavu vylučujícím způsobilost, který si způsobil požitím návykové látky.

Podmínkou trestní odpovědnosti je, že pachatel jedná ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Stav vylučující způsobilost je určován v průběhu vyšetřování znalcem a nelze jej zobecnit. Lze říci, že stav vylučující způsobilost je u řidiče motorového vozidla

³ *Riha, J.: Nové znění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona. Bulletin advokacie, č. 3/2007, str. 32.*

dán vždy, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhla 1 promile (absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla). V konkrétním případě může však hladina alkoholu být i nižší (relativní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla) (č. 36/1984, 12/1985, 25/1988 Sb.rozh.tr.). V případě zjištění menšího množství alkoholu v krvi řidiče je třeba vždy prokázat, že jeho schopnost řídit motorové vozidlo byla opravdu snížena v rozsahu, jaký předpokládá § 201 TZ. V opačném případě by soud, resp. státní zástupce, věc musel postoupit správnímu orgánu, aby posoudil, zda nejde o přestupek dle § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

Podle rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR (5 Tz 202/99) nemusí být hladina alkoholu v krvi zjištěna objektivním způsobem (odběrem a vyšetřením krve), nemusí být dokonce zjištěna vůbec, když na vylučující způsobilost „lze sice 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 motorového vozidla uskutečněna, např. z druhu a množství alkoholických nápojů požitých před jízdou řidičem, z doby, než k požití došlo, ze způsobu nehody, z celkového chování řidiče před nehodou.“

Podíváme-li se na vývoj právní úpravy tohoto ustanovení, zjistíme, že původně (do 1.7.1990) byl postižen dle tohoto ustanovení každý, kdo poté, co požil alkoholický nápoj, vykonával zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Pachatel tedy byl postižen bez ohledu na následky svého jednání.

Kriminalizace byla považována za přílišnou, a proto novela trestního zákona č. 175/1990 Sb. přinesla zmírnění v podobě nového znění tohoto ustanovení, kdy trestného činu dle § 201 TZ se dopustil „pouze“ ten, kdo ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, vykonával zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ačkoliv byl za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí

svobody uloženého za takový čin propuštěn, nebo ačkoliv byl za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen, nebo spáchal-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, nebo způsobil-li takovým činem, byť i z nedbalosti, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek.

Rostoucí kriminalita v silniční dopravě a nedostatečný postih jejich pachatelů však vedl k tomu, že od 1.7.2006 došlo opět k rozšíření jednání postižitelného dle § 201 TZ. Znovu, stejně jako do roku 1990, je nyní postižitelný každý, kdo poté, co požil návykové látky, vykonává zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Tedy opět je zde postih pachatele bez ohledu na následek.

Rozdíl mezi stávající úpravou a úpravou účinnou do 30.6.2006 je též ve výši sankce. Původně bylo možné dle § 201 TZ uložit trest odnětí svobody až na jeden rok nebo zákaz činnosti nebo peněžitý trest. Dle stávajícího znění § 201 TZ lze tyto tresty uložit při naplnění základní skutkové podstaty dle odstavce prvního, v případě naplnění privilegované skutkové podstaty dle odstavce druhého lze uložit trest odnětí svobody na šest měsíců až na tři léta nebo zákaz činnosti.

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ lze spáchat v jednočinném souběhu s trestným činem řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ, též je možný jednočinný souběh s trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 odst. 1 písm. c) TZ. Trestný čin dle § 201 TZ je ve vztahu subsidiarity k trestnému činu obecného ohrožení dle § 179, resp. § 180 TZ. Ustanovení § 201 odst. 1, odst. 2 písm. c) TZ je speciální ustanovení k § 223 TZ, jednočinný souběh je tedy

vyloúčen. Souběh s trestným činem ublížení na zdraví dle § 224 TZ je možný, bude-li mít způsobené zranění povahu těžké újmy na zdraví.⁴

2.2.6. Opilství (§ 201a TZ)

Ustanovení § 201a bylo do trestního zákona zavedeno zákonem č. 557/1991 Sb. Původně přijaté znění bylo jednou novelizováno, a to s účinností od 1.1.1994, kdy byl doplněn kulpózní případ *actio libera in causa* do druhého odstavce § 201a TZ.

Objektem je primárně občanské soužití, sekundárně konkrétní zájem, který byl porušen nebo ohrožen.

Objektivní stránka spočívá v tom, že se pachatel požitím nebo aplikací návykové látky nebo jinak přivede do stavu nepřičetnosti a v tomto stavu se dopustí jednání, které má jinak znaky trestného činu.

Pachatelem může být kdokoli.

Po *subjektivní stránce* je tu úmysl či nedbalost. Zavinění se vztahuje jen na přivedení se do stavu nepřičetnosti, nikoli na kvazidelikt spáchaný v tomto stavu.

V odstavci 2 jsou upraveny dva případy tzv. *actio libera in causa*. Toto ustanovení vylučuje použití privilegovaného odstavce 1, což znamená, že pachatel bude plně trestně odpovědný, ačkoli spáchal trestný čin ve stavu nepřičetnosti.

Pachatel je plně odpovědný, přivedl-li se do stavu nepřičetnosti v úmyslu spáchat trestný čin (tzv. napití na kuráž), nebo pachatel spáchal trestný čin z nedbalosti, která spočívala v tom, že se přivedl do stavu nepřičetnosti. Právě tato druhá alternativa, která vylučuje použití privilegované skutkové podstaty § 201a odst. 1 TZ, se vztahuje zejm. na případy dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu. Pachatel se při těchto dopravních nehodách přivede do

4 Říha, J.: Nové znění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona. Bulletin advokacie, č. 3/2007, str. 38.

podnapilého stavu, ve kterém řídí motorové vozidlo, a způsobí dopravní nehodu.

Uplatnění ustanovení § 201a odst. 1 TZ v praxi při dopravních nehodách není časté a je spíše výjimečné (připadalo by v úvahu například u tzv. patologické opilosti vedoucí za určitých podmínek k nepřičetnosti pachatele; pokud však pachatel o takovýchto možných následcích věděl, resp. vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl, bude trestní odpovědnost za jeho jednání i následek zachována).

Souběh tohoto trestného činu s kterýmkoli jiným trestným činem je vyloučen.

2.2.7. Neposkytnutí pomoci (§ 207 a 208 TZ)

Objektem je život a zdraví lidí.

Objektivní stránka dle § 207 záleží v neposkytnutí potřebné pomoci osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví. V případě odst. 1 nemá povinnost poskytnout potřebnou pomoc ten, kdo by tak nemohl učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného (tímto nebezpečím není nebezpečí trestního stíhání). Objektivní stránka dle § 208 tkví v tom, že řidič dopravního prostředku po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak mohl učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Povinnost poskytnout pomoc odpadá za stejných podmínek jako v případě § 207 odst. 1 TZ.

Pachatelem dle § 207 odst. 1 může být kdokoli, kdo za dané situace může potřebnou pomoc poskytnout (např. spolujezdec, ale i náhodný kolemjdoucí). V případě odst. 2 může být pachatelem pouze ten, kdo je povinen pomoc poskytnout „podle povahy svého zaměstnání“ (např. zdravotní pracovníci, hasiči, policisté). Pachatelem dle § 208 může být pouze řidič dopravního prostředku, který měl účast na dopravní nehodě. Kdo se považuje za řidiče

stanoví § 2 písm. d), e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Subjektivní stránka: Ačkoli převážná většina trestných činů v dopravě je nedbalostních, v tomto případě jde o výjimku, neboť tyto trestné činy vyžadují výlučně úmyslné zavinění.

Ustanovení § 207 odst. 2 je speciální k § 207 odst.1, § 208 je speciální k § 207 TZ.

Ustanovení § 208 se od § 207 TZ liší subjektem a původem a povahou nebezpečí, které je třeba poskytnutím pomoci odvrátit. § 207 požaduje po pomáhajícím jen nejnutnější povinnosti (osoba je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví), kdežto § 208 vyžaduje poskytnutí pomoci již u takového zranění, jehož povaha si ji vyžaduje (osoba utrpěla újmu na zdraví).

2.2.8. Ublížení na zdraví (§ 223 a 224 TZ)

Objektem je život a zdraví osob.

Subjektem může být kdokoli.

Subjektivní stránka vyžaduje zavinění z nedbalosti, a to i nevědomé.

Objektivní stránka v případě § 223 TZ spočívá v porušení důležité povinnosti, která je dána charakterem zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo je uložena přímo zákonem. V příčinné souvislosti s porušením povinnosti pak dojde k ublížení na zdraví.

Objektivní stránka v případě § 224 TZ spočívá ve způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti nedbalostním jednáním.

Pojem ublížení na zdraví trestní zákon nedefinuje. Soudní praxe (č. II/1965 a č. 16/1986 Sb.rozh.tr.) jej vykládá jako poruchu zdraví poškozeného, která mu ztěžuje obvyklý způsob života nebo výkon obvyklé činnosti po dobu nejméně sedmi dnů. Důležitým kritériem je pracovní neschopnost, nicméně toto kritérium nelze považovat za absolutní. Za předpokladu, že ze všech ostatních hledisek jde o výraznou újmu, lze za újmu

na zdraví považovat i takovou újmu, která netrvala obvykle požadovanou minimální dobu 7 dnů.

Pojem těžká újma na zdraví definuje trestní zákon v § 89 odst. 7 jako vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví a) zmrzačení, b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, c) ochromení údu, d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, e) poškození důležitého orgánu, f) zohydění, g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, h) mučivé útrapy nebo ch) delší dobu trvající porucha zdraví (zpravidla po dobu delší než 6 týdnů).

Při provozu na silnicích dochází k těmto trestným činům zpravidla v souvislosti s dopravní nehodou, a k té samozřejmě porušením dopravních předpisů o provozu na pozemních komunikacích.

Povinnosti účastníka silničního provozu a především řidiče motorových vozidel jsou uloženy zejména dopravními předpisy. Ne však každé jejich porušení je porušením „důležité povinnosti“. Soudní praxe se ustálila na jejím výkladu tak, že považuje za porušení této důležité povinnosti takové jednání, které za dané situace podle obecné zkušenosti má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví (rozsudek NS ČSR 11 Tz 14/73).

V silniční dopravě půjde zejména o řízení pod vlivem alkoholu, o nepřiměřenou rychlost, o nedání přednosti v jízdě, špatný technický stav vozidla, předjíždění v místech, kde je to zakázáno, Soudní praxí jsou za porušení důležité povinnosti pokládány např. i situace, kdy řidič při jízdě v důsledku únavy usne a způsobí dopravní nehodu, nebo když řidič způsobí dopravní nehodu z důvodu nedostatečného výhledu na vozovku, protože měl znečištěné přední sklo apod.

Kvalifikovat každé porušení pravidel silničního provozu jako porušení důležité povinnosti není správné. Je vždy nutné zvažovat, za jakých okolností k porušení pravidel silničního provozu došlo, jaké následky takové porušení zpravidla mívá a k jakému následku skutečně došlo.

Trestné činy dle § 223 a zejména dle § 224 TZ patří mezi nejzávažnější trestné činy v silniční dopravě. Statistiky za rok 2005 sice vykazují, že počet usmrčených a těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší, přesto za tento rok bylo na našich silnicích usmrceno 1.127 osob, 4.396 osob bylo těžce zraněno a 27.974 osob bylo zraněno lehce.

3. Osoba pachatele

Ze stupně motorizace, intenzity využívání vozidel, hustoty provozu a dalších faktorů vyplývá, že existuje podstatně větší riziko, že se někdo stane pachatelem trestného činu v dopravě, než riziko, že se dopustí jakéhokoli jiného trestného činu.

Okruh možných pachatelů trestné činnosti v silniční dopravě je obrovský, v úvahu připadá prakticky celá populace. Pachatelem trestného činu v silniční dopravě může být každý její účastník. Může se jej dopustit chodec stejně jako řidič motorového vozidla nebo cyklista apod. Jen pro některé skutkové podstaty se vyžaduje pachatel určitých vlastností (př. § 208 TZ – pachatelem se může stát pouze řidič, který měl účast na dopravní nehodě). Návodcem či pomocníkem trestného činu v silniční dopravě však může být kdokoli, kdo je trestně odpovědný.

V drtivé většině případů (zejména v případě užšího pojetí trestných činů v silniční dopravě) je pachatelem trestného činu v silniční dopravě řidič motorového vozidla, tedy osoba, která má k účasti na silničním provozu zvláštní oprávnění. Možným pachatelem je každý řidič. Řidičů je více než polovina národa.

Jak je okruh potencionálních pachatelů veliký, tak jde zpravidla u obžalovaných z trestných činů v silniční dopravě o řádné a obvykle dosud netrestané občany. Pachatelé dopravních nehod a trestných činů v dopravě jsou z větší zčásti zcela normální, sociálně integrovaní jedinci bez zjevných psychických, fyzických či jiných deviací, nejde tedy o osoby s antisociálním zaměřením, jejich jednání není motivováno ziskovostí, pomstou nebo jinými zvrženímhodnými pohnutkami.

Přestože se trestné činnosti v dopravě dopouští většinou řádní občané, nelze opomenout fakt, že určitá část z nich má sklon k porušování pravidel silničního provozu. Ten většinou pramení z jejich agresivity, asociálnosti, v menší míře pak z určitého sklonu k tomuto druhu protispolečenského jednání.

Správné a bezpečné řízení dopravního prostředku závisí na nervové soustavě, na pozornosti, dovednostech a na charakterových vlastnostech řidiče. Tak např. neopatrnost řidiče může být způsobena nedisciplinovaností, neschopností správně se orientovat nebo špatně zaměřenou pozorností určitého druhu.⁵

Psychologické průzkumy ukázaly, že řidiči, kteří neměli nehodu po dlouhé období, byli ukázněnější, vyrovnanější, rozvážnější, rozhodnější, vytrvalejší, přizpůsobivější, že měli vyšší úroveň duševní vyspělosti a hodnotnější zájmy než řidiči, kteří měli větší počet nehod.⁶

Z výsledků psychologického výzkumu nehodových a beznehodových řidičů vyplývá, že nehodovými řidiči jsou často jedinci se zvýšenou tendencí k rizikovému chování v zátěžových situacích. Jsou emočně vzrušivější, méně vyrovnaní, s tendencí k emocionálním, impulsivním reakcím, mají nižší schopnost regulace svého chování. Rovněž častěji projevují bezohlednost vůči ostatním účastníkům silničního provozu, mají výrazný sklon k sebeprosazování, tendenci předvádět se a projevovat se agresivně.

Faktem zůstává, že nedostatek řidičských zkušeností může spolupůsobit na vznik nehody. Čím více je řidičských i životních zkušeností, čím delší a rozsáhlejší je praxe v silničním provozu, tím bude menší pravděpodobnost nehody.

Mnohé dopravní nehody záleží na náhodě, pouhé nepozornosti nebo na nesprávném posouzení situace, proto se většinou jedná o trestné činy zaviněné z nedbalosti. Pouze některé mohou být zaviněny úmyslně (zejm. trestné činy neposkytnutí pomoci dle § 207 a 208 TZ, trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 TZ a nově trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ).

Postavení pachatelů trestných činů v silniční dopravě se zpravidla výrazně liší od pachatelů většiny ostatních trestných činů. Jak již bylo

⁵ Hoskovec, J., Štikar, J.: Teorie nehod a metody psychologické prevence. UK, Praha, 1976, str. 14.

⁶ Hoskovec, J., Štikar, J.: Teorie nehod a metody psychologické prevence. UK, Praha, 1976, str. 15.

zmíněno, jde obvykle o osoby bez kriminální minulosti, o občany, kteří se dostávají do konfliktu s trestním zákonem a vystupují v trestním řízení před soudem jako obvinění poprvé právě v souvislosti s porušením pravidel silničního provozu.

U pachatelů nehody lze zpravidla očekávat, že velmi citlivě reagují na jednání policisty na místě dopravní nehody i při dalších úkonech vyšetřování. V daleko větší míře než u jiných trestných činů lze očekávat účelovou obhajobu a snahu vinit z dopravní nehody jiného účastníka silničního provozu. Významným faktorem při dopravních nehodách je stres a zkratové jednání, jehož typickým projevem je vzdálení se pachatele z místa silniční dopravní nehody nebo požití alkoholických nápojů po nehodě, ať již účelově, aby zabránil zjištění, že řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu, nebo jako kompenzátor stresu.

Přestože pachatelé trestných činů v silniční dopravě mají povětšinou jiné osobnostní rysy než pachatelé obecné kriminality, většina jich klade překážky snaze o zjištění skutečného stavu věci. Někdy se aktivně snaží mařit vyšetřování, někdy se snaží hledat viníky mezi ostatními účastníky či se pokouší zpochybnit objektivní zjištění policie. Časté je popírání viny a zlehčování. K překonání lživé výpovědi obvykle stačí domluva, působení na kladné vlastnosti pachatele apod.

Závěrem je jistě na místě podotknout, že praxe od 1.7.2006, tedy po zavedení do trestního zákona nové skutkové podstaty trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ, ukázala, že tento trestný čin páchá z velké části zvláštní skupina pachatelů – odlišná od pachatelů, o kterých se hovoří výše. Jde často o několikanásobné recidivisty, kteří svůj život tráví střídavě na svobodě a ve výkonu trestu odnětí svobody. Další velkou skupinou, která se tohoto trestného činu dopouští, jsou osoby, které pravidelně řídí bez řidičského oprávnění. Činily tak v minulosti, kdy byly za své jednání postíženy pouze v rámci přestupkového řízení, a činí tak i nyní. U těchto osob mnohdy nezbude, než uložit nepodmíněný trest odnětí svobody,

neboť uložení jiného trestu by zjevně nevedlo k dosažení jeho účelu. Poslední velkou skupinou, jež se tohoto trestného činu dopouští, jsou mladiství, kteří si však mnohdy závažnost svého jednání neuvědomují, a těmto zpravidla k nápravě stačí vyšetření věci policejními orgány v přípravném řízení, případně projednání věci před soudem pro mládež.

4. Tresty

„Diagnóza je stanovena. Víme přesně, jak byl trestný čin spáchán a co se vlastně stalo, jaké byly následky i kdo jej způsobil. Zbývá určit způsob léčeni.“⁷

Při trestání pachatele nejde jen o vyléčení jeho samého, jde i o ostatní, na které trest výchovně působí – o generální prevenci. Je přirozené, že účelem trestu je pachatele nejen vychovat a zabránit mu v páchání další trestné činnosti, ale i ochránit celou společnost před trestnými činy. K tomu účelu se používá celá řada prostředků, z nichž některé mají represivní charakter. V této souvislosti se hovoří o jednotě výchovy a represe.

Trest je opatření státního donucení, které jménem státu ukládají soudy.

Tresty za trestné činy spáchané v silniční dopravě nebo v souvislosti s ní mají svou zvláštní specifičnost, vycházejí však z problematiky trestů a trestání vůbec.

Trestná činnost v silniční dopravě, zejména nehodovost, je vážným společenským problémem. Svědčí o tom zejména objem škod na životech, zdraví i majetku. Při řešení tohoto problému je trestní postih nezbytně nutný, neboť jiné, byť velmi významné prostředky společenského působení by v žádném případě nestačily k pozitivnímu ovlivňování daného stavu.

Čím rychleji bude trest po nehodě následovat, tím větší bude mít účinky. Jistota, že se tak stane, už sama o sobě odstrašuje před porušováním silničních pravidel.

Jestliže se právě u trestných činů v silniční dopravě podaří rychlým, jednotným a spravedlivým postihem vytvořit přesvědčení a jistotu společnosti, že každé porušení dopravních pravidel bude postiženo, pak bude učiněn první rozhodný krok k obratu v bezpečnosti dopravy.

Rozhodování soudů o trestných činech v silniční dopravě není nijak snadné – obtížnost je dána zejména u širší míry zavinění.

⁷ Friml, K.: *Automobil a paragraf*, I.díl. NADAS, Praha, 1975, str. 218.

Obecně se uznává, že u dopravních deliktů spáchaných přímo v dopravním provozu řidiči vozidel, je vzhledem k povaze těchto deliktů nejdůležitějším kritériem pro určení stupně nebezpečnosti činu a pro stanovení míry jeho trestnosti míra zavinění (nedbalosti). Dalším důležitým kritériem je pak závažnost ohrožení chráněných zájmů či závažnost způsobení škodlivých následků. Zda škodlivé následky nastanou, či nikoli, to zpravidla závisí na shluku zcela nahodilých okolností, pro pachatele více či méně příznivých, na které neměl, nebo ani nemohl mít nějaký vliv nebo o nichž nevěděl a ani je nemohl důvodně předpokládat.

Ukládání trestů při rozhodování o trestných činech v silniční dopravě je důsledně ovládáno zásadou přísné individualizace.

4.1. Pojem a účel trestu

Slovo trest pochází z řeckého „noevē“, latinského „poena“ a doslova znamená kompenzace, vyrovnání pohledávky – zločinec je povinen platit.

Trest lze definovat jako specifický, zákonem stanovený a státem vynutitelný následek spáchaného trestného činu, který ukládá soud v trestním řízení a který, na rozdíl od ochranného opatření, obsahuje v sobě negativní hodnocení trestného činu a jeho pachatele a působí mu určitou újmu, jejímž prostřednictvím se sleduje splnění účelu trestu a trestního zákona.

Tresty jsou vedle ochranných opatření, slibu beztrestnosti a upuštění od potrestání právními prostředky k dosažení účelu trestního zákona. Účelu se má dosáhnout pohnutkou tresty, jejich ukládáním a výkonem.

Problematika účelu trestu je do značné míry totožná s problematikou účelu trestního práva, s otázkou smyslu a funkce trestní represe.

Úvahy o účelu trestu se vyskytují už od starověku. Zabývá se jimi řada vědeckých disciplín – např. kriminologie, penologie, právní teorie, trestněprávní věda, sociologie, filozofie, psychologie, etika či teologie.

V historii o pojetí smyslu trestu, důvodů a účelu trestání v rámci právních řádů existovaly a existují dvě základní koncepce: 1/ teorie absolutní, reprezentovaná teorií odplaty a 2/ teorie relativní, jejímž zástupcem je teorie prevence. Někde na pomezí těchto dvou teorií se nachází teorie smíšené, které se snaží z obou koncepcí vybrat pozitivní znaky.

Teorie absolutní, která je historicky nejstarší a je typická pro středověké trestání, vychází z myšlenky, že se trestá proto, že bylo páčáno zlo, trest je orientován do minulosti a trestá se proto, aby byla nastolena spravedlnost.

Naopak teorie relativní, která je historicky mladší a převažuje od dob osvícenství, vidí smysl trestu v ochraně společnosti a v polepšování zločince – trestá se, aby nebylo páčáno zlo.

Úskalí absolutní teorie spočívá v tom, že pachatel má jediné právo – právo být potrestán. Všechna ostatní práva jsou pošlapána. Právě proto se rozvíjely a rozvíjejí teorie relativní, které však nutně nemusí být pro pachatele příznivější.

Také relativní teorie v sobě skýtá nebezpečí. Dle ní totiž může být člověk postižen i jen na základě své domnělé nebezpečnosti, bez ohledu na to, zda se tato nebezpečnost adekvátně projeví jeho chováním. Je proto nutné dbát na to, aby člověk byl potrestán jen tak, jak je úměrné jeho skutkům.

Účel trestu z hlediska současného trestního práva vymezují § 1 a zejména § 23 TZ. Z § 23 plynou čtyři základní cíle trestání: 1/ ochrana společnosti před pachatelem trestného činu, 2/ zabránit pachateli v dalším páčání trestné činnosti, 3/ výchova pachatele k vedení řádného života a 4/ generální prevence – výchovné působení na ostatní členy společnosti.

Tyto čtyři cíle se navzájem doplňují a podmiňují a teprve při jejich komplexním uplatnění dochází k naplnění účelu trestu. Otázku nápravy pachatele nelze řešit jen s přihlédnutím k osobě pachatele, ale je vždy nutné vzít do úvahy i společenskou situaci a ostatní hlediska.

V řadě zemí není účel trestu obsažen přímo v zákoně, neboť je to zbytečné. Podstatné je, aby trestní kodex účel trestu naplňoval, ne aby jej

vysvětloval. Navíc účel trestu se v čase mění, a proto není vhodné jej do tohoto předpisu zanášet.

S účelem trestu úzce souvisí otázka spravedlnosti. Pokud trest není adekvátní, pak se to negativně projeví i na jeho účinnosti. Účelu trestu může být dosaženo pouze tehdy, je-li uložený trest spravedlivý. Trest by tedy neměl být ani přísnější, ani mírnější, než je nutné k ochraně společnosti před trestnou činností. Druh a výměra trestu by měly odpovídat společenské nebezpečnosti a ostatním okolnostem spáchání trestného činu a osobě jeho pachatele.

U trestných činů v silniční dopravě je určení a uložení přiměřeného trestu zvláště důležité. Na jedné straně půjde o okolnosti, za nichž byl čin spáchán a které často vedou k trestnému činu během zlomku vteřiny, když jednání bude na hranici nahodilé reakce, která se nakonec ukázala jako nesprávná a vedla k následkům, když právě tak mohla být správnou a k žádné nehodě by nedošlo. Na druhé straně půjde o mnohdy obrovské následky, které zvýší míru nebezpečnosti činu pro společnost. Tam, kde je obtížné hledat nedbalost, je také obtížné působit výchovně. Trestání v dopravě proto vyžaduje speciální znalost problematiky dopravy a zároveň i hluboké znalosti psychologie a osobní životní zkušenosti.

Nutno jistě zmínit i to, že trestné činy mají i své přirozené sankce. Například spáchání dopravního deliktu má mnohdy za následek poranění či smrt pachatele nebo osob blízkých, z čehož pro pachatele mnohdy vznikají výčitky svědomí. Přirozené sankce však nepředstavují proti trestným činům dostatečné záruky, a tak nezbývá nic jiného, než aby se společnost bránila užíváním sankcí umělých.

Při ochraně před kriminalitou se nelze omezit na aplikaci trestů a ochranných opatření. Tyto sankce představují pouze menší část systému opatření k ochraně před kriminalitou a je třeba je uplatňovat ve spojení s ostatními preventivními a výchovnými prostředky.

4.2. Systém trestů v ČR v současnosti

Systém trestů lze definovat jako uspořádání jednotlivých druhů trestů podle závažnosti, podle postihovaných zájmů a vzájemné vztahy mezi jednotlivými tresty.⁸

Taxativní výčet trestů se nachází v § 27 trestního zákona. Nad rámec § 27 lze uložit ještě výjimečný trest upravený v § 29 TZ. Zvláštním druhem trestu je podmíněné odsouzení.⁹

Jak je patrné z následujícího výčtu, trestní zákon nabízí poměrně širokou škálu trestů, které lze u trestné činnosti v dopravě využít.

Za trestnou činnost spáchanou v silniční dopravě lze uložit zejména tyto tresty nabízené trestním zákonem:

Zákaz činnosti (§ 49 a násl. TZ)

Zákaz činnosti, konkrétně zákaz řízení motorových vozidel, je trest pro silniční dopravu typický.

Soud může uložit trest zákazu činnosti na jeden rok až deset let, dopustil-li se pachatel trestného činu v souvislosti s touto činností.

Trest zákazu činnosti jako trest samostatný může soud uložit pouze v případě, že tento zákon ve zvláštní části uložení tohoto trestu dovoluje a jestliže vzhledem k povaze spáchaného trestného činu a možnosti nápravy pachatele uložení jiného trestu k dosažení účelu trestu není třeba.

Trest zákazu činnosti záleží v tom, že se odsouzenému po dobu výkonu tohoto trestu zakazuje výkon určitého zaměstnání, povolání nebo funkce nebo takové činnosti, ke které je třeba zvláštního povolení, nebo jejíž výkon upravuje zvláštní předpis.

⁸ Jelínek, J.: Trestní právo hmotné. Linde, Praha, 2005, str. 342.

⁹ Jelínek, J.: Trestní právo hmotné. Linde, Praha, 2005, str. 343.

Doba trvání zákazu činnosti se staví po dobu skutečného výkonu jakéhokoliv trestu odnětí svobody bez ohledu, zda byl uložen tímž rozsudkem či jiným.¹⁰

Trestem zákazu činnosti se budu podrobněji zabývat v kapitole 4.3.3. Alternativní tresty.

Podmíněné odsouzení (§ 58 a násl. TZ)

V právní nauce je sporná otázka, zda jde o zvláštní druh trestu, nebo zda jde pouze o způsob vyměření či výkonu trestu. Většina odborníků se přiklání k názoru, že jde o druh trestní sankce, což se potvrdilo i přijetím zákona o soudnictví ve věcech mládeže, kde se v § 24 odst.1 písm. g), h) uvádí podmíněné odsouzení, resp. podmíněné odsouzení s dohledem, jako samostatné druhy trestních opatření.¹¹

Podmíněné odsouzení spočívá v tom, že soud vynese odsuzující rozsudek, ve kterém uloží trest odnětí svobody, ale jeho výkon odloží pod podmínkou, že se odsouzený bude během zkušební doby řádně chovat a vyhoví stanoveným podmínkám.¹²

Soud může podmíněně odložit výkon trestu odnětí svobody nepřevyšujícího dvě léta, jestliže vzhledem k osobě pachatele, zejména s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a prostředí, ve kterém žije a pracuje, a k okolnostem případu má důvodně za to, že účelu trestu bude dosaženo i bez jeho výkonu.

V případě trestu podmíněného odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem (§ 60a a násl. TZ) lze podmíněně odložit trest odnětí svobody v délce až tři roky a zároveň s vyslovením podmíněného odkladu se nad pachatelem stanoví dohled. Jedná se vlastně o přísnější alternativu podmíněného odsouzení.

¹⁰ *Říba, J.:* Doba trvání trestu zákazu činnosti a zákazu pobytu a trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí. *Trestněprávní revue*, č. 8/2007, str. 227.

¹¹ *Jellinek, J.:* *Trestní právo hmotné*. Lindé, Praha, 2005, str. 350.

¹² *Jellinek, J.:* *Trestní právo hmotné*. Lindé, Praha, 2005, str. 350.

Více o podmíněném odsouzení viz. kpt. 4.3.3. Alternativní tresty.

Peněžítý trest (§ 53 a násl. TZ)

Peněžítý trest ve výměře od 2.000 Kč do 5.000.000 Kč může soud uložit, jestliže pachatel úmyslnou trestnou činností získal nebo se snažil získat majetkový prospěch.

Bez těchto podmínek může soud uložit peněžítý trest pouze v případě, že a) tento zákon ve zvláštní části uložení tohoto trestu dovoluje, nebo b) ukládá jej za trestný čin, u něhož horní hranice trestní sazby odnětí svobody nepřevyšuje tři léta, a vzhledem k povaze spáchaného trestného činu a možnosti nápravy pachatele trest odnětí svobody současně neukládá.

Právě tyto dvě poslední možnosti uložení peněžitého trestu lze vztáhnout na trestnou činnost v dopravě.

Jako samostatný trest může být peněžítý trest uložen, jestliže vzhledem k povaze spáchaného trestného činu a možnosti nápravy pachatele uložení jiného trestu k dosažení účelu trestu není třeba.

Při výměře peněžitého trestu přihlédne soud k osobním a majetkovým poměrům pachatele. Peněžítý trest neuloží, je-li zřejmé, že by byl nedobytný.

Ukládá-li soud peněžítý trest, stanoví pro případ, že by ve stanovené lhůtě nebyl vykonán, náhradní trest odnětí svobody až na dvě léta. Náhradní trest nesmí však ani spolu s uloženým trestem odnětí svobody přesahovat horní hranici trestní sazby.

Více o peněžitém trestu viz. kpt. 4.3.3. Alternativní tresty.

Obecně prospěšné práce (§ 45 a násl. TZ)

Novela trestního zákona č. 152/1995 Sb. zavedla do katalogu trestů podle § 27 TZ další samostatný druh trestu, který má být alternativou trestu odnětí svobody. Podle pořadí zařazení do § 27 TZ má jít o druhý nejpřísnější trest po trestu odnětí svobody.

Trest obecně prospěšných prací není obsažen ani v jedné sankci uvedené ve zvláštní části trestního zákona. Tento trest je konstruován jako univerzální a lze jej za splnění podmínek uvedených v obecné části uložit za jakýkoli trestný čin se sazbou trestu odnětí svobody do pěti let.

Podstatou trestu je povinnost výkonu určité práce ve stanoveném rozsahu, kterou musí pachatel splnit osobně, bezplatně, ve svém volném čase, nejpozději do jednoho roku ode dne, kdy soud nařídil výkon tohoto trestu. Nedojde-li k upuštění od potrestání nebo jeho zbytku, je pachatel zásadně povinen celý trest vykonat. Výkon trestu nelze ani podmíněně odložit.

Jestliže pachatel v době od odsouzení do skončení výkonu trestu obecně prospěšných prací nevedl řádný život nebo zaviněně nevykonal ve stanovené době uložený trest, přemění soud trest obecně prospěšných prací nebo jeho zbytek v trest odnětí svobody a rozhodne zároveň o způsobu jeho výkonu; přitom každé i jen započaté dvě hodiny nevykonaného trestu obecně prospěšných prací se počítají za jeden den odnětí svobody.

Více o trestu obecně prospěšných prací u trestných činů v silniční dopravě viz. kpt. 4.3.3. Alternativní tresty.

Odnětí svobody (§ 39 a násl. TZ)

Trest odnětí svobody se ukládá nejvýše na patnáct let. Jde o trest, který má subsidiární povahu – za trestné činy, u nichž horní hranice nepřevyšuje tři roky, lze uložit nepodmíněný trest odnětí svobody jen za předpokladu, že by vzhledem k osobě pachatele uložení jiného trestu zjevně nevedlo k dosažení účelu trestu.

Trest odnětí svobody lze uložit za každý trestný čin, který je uveden ve zvláštní části trestního zákona.

Trestní zákon označuje za výjimečný trest odnětí svobody na doživotí a trest v délce trvání nad 15 do 25 let. Výjimečný trest je upraven ustanoveními § 29 a též § 39 až 42 TZ. Tento trest lze uložit jen při splnění přesně vymezených podmínek, které jsou taxativně stanoveny v § 29 TZ a musí být

splněny kumulativně. Výjimečný trest lze uložit pouze za nejzávažnější trestné činy proti republice, proti lidskosti, trestné činy vojenské, obecně nebezpečné a trestný čin vraždy za podmínek podmiňujících použití vyšší trestní sazby.

Výjimečný trest se dopravních deliktů netýká, proto se jím nebudu nadále zabývat. Trest odnětí svobody v oblasti trestných činů v silniční dopravě je dále podrobněji rozebrán v kapitole 4.3.2. Problémy spjaté s výkonem nepodmíněného trestu odnětí svobody.

Propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty (§ 55 a násl. TZ)

Soud může uložit trest propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty, a) které bylo užito k spáchání trestného činu, b) která byla k spáchání trestného činu určena, c) kterou pachatel získal trestným činem nebo jako odměnu za něj, nebo d) kterou pachatel, byť jen zčásti, nabyl za věc uvedenou pod písmenem c), pokud hodnota věci uvedené pod písmenem c) není ve vztahu k hodnotě nabyté věci zanedbatelná.

Tento trest může soud uložit, jen jde-li o věc nebo jinou majetkovou hodnotu náležející pachateli trestného činu.

Jako trest samostatný lze tento trest uložit pouze v případě, že trestní zákon ve zvláštní části uložení tohoto trestu dovoluje a jestliže vzhledem k povaze spáchaného trestného činu a možnosti nápravy pachatele uložení jiného trestu k dosažení účelu trestu není třeba.

Pokud si prohlédneme podmínky uložení tohoto trestu, zjistíme, že rozhodně nepůjde o typický trest v oblasti trestné činnosti v silniční dopravě, a ani v praxi se tento trest za trestnou činnost v dopravě neukládá, nicméně uložení tohoto trestu v případě trestné činnosti páchané v dopravě, ať již úmyslné, či nedbalostní, není vyloučeno. Dle mého názoru uložení tohoto trestu připadá v úvahu a lze je považovat za vhodné zejména v případech trestných činů maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 TZ a řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ.

Trest vyhoštění není pro trestnou činnost v silniční dopravě zrovna obvyklý, nicméně i tento trest by eventuelně připadal v úvahu, a to v případě trestné činnosti v dopravě spáchané cizinci.

Zbylé tresty, které lze nalézt v taxativním výčtu § 27 TZ (tj. **ztráta čestných titulů a vyznamenání, ztráta vojenské hodnosti, propadnutí majetku a zákaz pobytu**), se za trestnou činnost v dopravě neukládají.

4.3. Tresty za trestné činy v silniční dopravě

4.3.1. Historie, současnost a budoucnost

Vrátíme-li se dále do minulosti, od vzniku Československé republiky až do roku 1950 platil na našem území trestní zákon č. 117/1852 ř.z., tedy zákon vzniklý ještě v dobách Rakouska-Uherska. Tento zákon byl v roce 1950 nahrazen trestním zákonem č. 86/1950 Sb., který nabyl účinnosti 1.8.1950 a byl účinný do 31.12.1961. Od 1.1.1962 nabyl účinnosti dosud platný trestní zákon č. 140/1961 Sb.

Zákon č. 86/1950 Sb., trestní zákon

Podíváme-li se podrobněji na tento zákon, zjistíme z jeho § 18, že obsahoval poněkud jiné druhy trestů, než je známe dnes. Rozděloval tresty na tresty hlavní, které byly tři, a tresty vedlejší, kterých bylo jedenáct, resp. později deset.

Hlavními tresty byly trest smrti, trest odnětí svobody a nápravné opatření. Vedlejšími tresty byly ztráta státního občanství (tento druh trestu byl zrušen k 1.1.1957 novelou 63/1956 Sb., dále jen „novela“), ztráta čestných práv občanských, vyloučení z vojska, ztráta vojenské hodnosti, propadnutí jmění, peněžitý trest, zákaz činnosti, vyhoštění, zákaz pobytu, uveřejnění rozsudku a propadnutí majetku.

Vedlejší trest bylo vždy možno uložit jen s trestem hlavním.

Podíváme-li se, za jakých podmínek bylo možné jednotlivé tresty ukládat, zjistíme, že za trestné činy v silniční dopravě bylo možné uložit jako hlavní trest trest odnětí svobody a nápravné opatření, jako vedlejší trest trest peněžitý, zákaz činnosti a zřejmě by bylo možné uvažovat i o uveřejnění rozsudku, byly-li by splněny náležitě podmínky (tj. vyžaduje-li to obecný zájem).

Nápravné opatření bylo možno uložit místo trestu odnětí svobody, který nepřevyšoval tři měsíce (po novele šest měsíců), a to na jeden měsíc až šest měsíců (po novele jeden rok) a pouze za podmínky, že se má za to, že k dosažení účelu trestu tento trest postačí (tato podmínka byla novelou vypuštěna). Nápravné opatření nebylo před novelou možné uložit tam, kde bylo vyloučeno podmíněné odsouzení, tam, kde se to přičilo důležitému všeobecnému zájmu, u pachatele, který je práce neschopen, a pachateli, který podléhá vojenské pravomoci. Po novele pak tento trest nebylo možné uložit například vojáku v činné službě či příslušníku vojensky organizovaného sboru. Trest se vykonával na svobodě a záležel v tom, že pachatel byl povinen po dobu trestu vykonávat práci jemu určenou za sníženou odměnu a bez některých výhod vyplývajících z pracovního poměru (např. čtvrtina odměny za práci propadala státu). Pokud pachatel práci jemu určenou nenastoupil ve stanovené lhůtě nebo ji nevykonával řádně, přeměnil soud nápravné opatření v trest odnětí svobody (§ 37 a násl. zákona č. 86/1950 Sb.). Naopak na pachatele, který trest vykonával, se po jeho vykonání hledělo, jako by nebyl odsouzen.

Pokud jde o *trest zákazu činnosti*, platilo stejně jako dnes, že soud mohl vyslovit pachateli zákaz řízení motorových vozidel, jestliže se pachatel dopustil trestného činu v souvislosti s touto činností (§ 51 zákona č. 86/1950 Sb.). Účelem tohoto trestu bylo zabránit spáchání trestného činu v budoucnu. Tento trest bylo možné uložit i pachateli, který řídil motorové vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění. Před novelou bylo možné tento trest uložit dočasně (na 3 až 10 let), nebo navždy. Po novele pak byla možnost uložení tohoto trestu „navždy“ zrušena pro neurčitost a trest mohl být uložen v rozmezí 1 až 10 let.

Peněžitý trest byl pouhým vedlejším trestem z důvodu, že pro bohaté nebyl tento trest vůbec citelný a naopak pro chudé znamenal v podstatě uložení trestu odnětí svobody. Peněžitý trest bylo možné před novelou uložit tam, kde to zákon výslovně stanovil, nebo spolu s trestem odnětí svobody i u jiných trestných činů. Po novele mohl být tento trest uložen pouze tehdy, projevil-li pachatel úmyslným trestným činem nepřátelství k lidově demokratickému řádu nebo spáchal-li trestný čin ze ziskuchtivosti (§ 48 odst.1 zákona č. 86/1950 Sb.). Je zřejmé, že od novely trestního zákona tento trest za trestnou činnost v dopravě ukládán nebyl.

Podmíněný trest odnětí svobody bylo možné uložit v případě, kdy pachateli trestného činu byl uložen trest odnětí svobody nepřevyšující 1, resp. po novele 2 roky. Za zmínku stojí, že podmíněně bylo možné odložit i výkon vedlejších trestů, jako peněžitého trestu či trestu zákazu činnosti.

Nahlédneme-li do zvláštní části trestního zákona z roku 1950, zjistíme, že v dopravě se vyskytovaly trestné činy téměř identické s těmi dnešními. Nalézáme zde trestné činy neposkytnutí pomoci (§ 227 a § 228), opilství (§ 186 a násl.), trestný čin obecného ohrožení (§ 192 postihující jednání z nedbalosti) či nedbalostní ublížení na zdraví (§ 221 a § 222).

Za zmínku jistě stojí to, že v době účinnosti tohoto zákona bylo možné za nedbalostní obecné ohrožení, nedbalostní ublížení na zdraví či za nedbalostní usmrcení uložit daleko nižší tresty než dnes, což v případech tragických nehod rozhořčilo velkou část společnosti. Horní hranice pro nepodmíněný trest odnětí svobody činila pouhých pět let. Oproti tomu dnes (a to již od počátku existence trestního zákona č. 140/1961 Sb.) přichází v úvahu až deset let. Důvody této, pro pachatele mírné, úpravy lze hledat zejména v malé rozvinutosti silniční dopravy i v nedostatečném počtu řidičů, kteří v poválečném rozvíjejícím se hospodářství byli potřeba. Nelze opominout ani fakt, že v minulosti nebyly tragické silniční nehody na denním pořádku, neboť automobilů jezdilo málo a s těmi, které tehdy jezdily, nebylo možné vyvinout vyšších rychlostí.

Podmíněný trest odnětí svobody mohl být pachateli uložen například za spáchání trestného činu neposkytnutí pomoci nebo v případě nedbalostního ublížení na zdraví.

Trest nápravného opatření bylo možné uložit zejména za trestný čin opilství. Dále jej bylo možné při splnění zákonných podmínek uložit za trestný čin nedbalostního ublížení na zdraví či za trestný čin neposkytnutí pomoci. Naopak jej za žádných okolností nebylo možné uložit při spáchání trestného činu obecného ohrožení či při způsobení těžké újmy na zdraví, nebo dokonce smrti dle § 222 odst. 2 zákona č. 86/1950 Sb.

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

System trestů upravený tímto zákonem v § 27 doznal během svého vývoje hned několika změn. V původním znění účinném k 1.1.1962 chyběl trest zákazu pobytu (což se ovšem této práci příliš nedotýká, a proto se tím nadále nebudu zabývat) a trest obecně prospěšných prací nacházející se pod písmenem b). Právě písmena b) v § 27 TZ se týkají všechny zbylé novelizace tohoto paragrafu. V původním znění obsahovalo písmeno b) trest nápravného opatření. Trest nápravného opatření byl zrušen novelou trestního zákona č. 175/1990 Sb. účinnou od 1.7.1990. Právě trest nápravného opatření byl jedním z nejčastěji ukládaných trestů, pokud šlo o trestnou činnost v silniční dopravě. Tento trest se v mnohém blížil dnešnímu trestu obecně prospěšných prací, který byl zaveden novelou trestního zákona z roku 1995 (zákon č. 152/1995 Sb.) účinnou od 1.1.1996 a byl zařazen na druhé místo za trest odnětí svobody, tedy pod písmeno b) v § 27 TZ.

Trest nápravného opatření byl upraven v § 43 a 44 TZ. Podmínkou možnosti uložení tohoto trestu bylo, že trestní zákon jeho uložení ve zvláštní části dovolil a vzhledem k osobě pachatele a možnosti jeho nápravy uložení trestu odnětí svobody k dosažení účelu trestu nebylo třeba. Nápravné opatření nebylo možné uložit, byl-li pachatel trvale práce neschopný, nebo byly-li tu jiné okolnosti, které bránily výkonu tohoto trestu. Trest nápravného opatření

mohl soud uložit v trvání od dvou měsíců do jednoho roku a vykonával se na svobodě. Odsouzený byl povinen po dobu trestu vykonávat práci v zaměstnaneckém poměru za podmínek stanovených soudem. Z odměny za práci náležející odsouzenému připadlo deset až dvacet pět procent státu, přičemž výši srážek určil soud. Z důležitých důvodů mohl soud nařídít na dobu výkonu trestu i změnu zaměstnání pachatele v tom směru, aby vykonával práci méně odpovědnou, nebo na jiném pracovišti. V tom případě soud musel zároveň stanovit zásady pro určení druhu, způsobu a místa zaměstnání pachatele. Soud mohl dále uložit pachateli na dobu trestu i jiná přiměřená omezení směřující k tomu, aby vedl řádný život pracujícího člověka. Jestliže odsouzený v době po odsouzení až do skončení výkonu nápravného opatření nevedl řádný život pracujícího člověka nebo nevyhověl uloženým podmínkám, přeměnil soud trest nápravného opatření nebo jeho zbytek v trest odnětí svobody, přitom dva dny nevykonaného nápravného opatření se počítaly za jeden den odnětí svobody. Byl-li trest nápravného opatření vykonán, hledělo se na pachatele, jako by nebyl odsouzen.

Stejně jako u každého trestu posuzoval soud při ukládání nápravného opatření všechna hlediska rozhodná pro uložení trestu a jeho výměry.

Nevýhoda nápravného opatření spočívala v tom, že i když se trest jevil jinak vhodným, nebylo vždy možné jej uložit. Trest nebylo možné uložit například osobám, které neměly trvalý výdělek (tzn. např. studentům, starobním důchodcům). U těchto osob nezbylo nic jiného, než jim uložit podmíněný trest odnětí svobody.

Trest nápravného opatření nepřipadal v úvahu, pokud pachatel svým dosavadním chováním a způsobem života nedával záruku, že jej lze takovýmto trestem napravit (Rozh. NS ČSR 4 Tz 55/72). Soud proto musel konkrétně zjišťovat bližší okolnosti života obžalovaného, jeho pracovní zapojení, vztah ke spolupracovníkům, šlo-li o řidiče z povolání, tak i to, jak pečuje o svěřený automobil, zda nepoživá nadměrně alkoholické nápoje, dále jak se chová ke své rodině apod.

Výkon trestu nápravného opatření probíhal tak, že soudce vyrozuměl zaměstnavatele odsouzeného a sdělil mu potřebné informace. Upozornil jej též na povinnost informovat soud o všem, co by mohlo mít vliv na přeměnu trestu nápravného opatření v trest odnětí svobody. Zaměstnavatel byl též vyzván, aby soudu hradil příslušné srážky z odměny odsouzeného.

Ohledně nápravného opatření je jistě vhodné zmínit také to, že pokud jde o nařízení změny zaměstnání, bylo jen málokdy možné se s ním v praxi soudů setkat.¹³ S tím souvisí i skutečnost, že ačkoli tento trest měl působit zejména výchovně – pachatel se měl za své jednání „stydět před celým pracovním kolektivem“, ve skutečnosti tomu tak nebylo. Tím, že pachatelé nebyli přerazováni na jiná místa, toto výchovné působení nepocítili. Trest nápravného opatření se tak omezil na srážky ze mzdy a z trestu nápravného opatření se stal peněžitý trest hrazený ve splátkách.

Ukládání trestů dle trestního zákona č. 140/1961 Sb.

a) Ukládání trestů za trestné činy v dopravě od šedesátých let až do současnosti¹⁴

Z rozboru Nejvyššího soudu za rok 1965 zjišťujeme, že v tomto roce bylo za trestnou činnost v silniční dopravě odsouzeno 22 % z počtu všech odsouzených osob. Nahlédneme-li do statistiky Ministerstva spravedlnosti ČR, zjistíme, že v 70. a 80. letech 20. století se počet osob odsouzených za trestnou činnost páchanou v dopravě pohyboval zhruba někde mezi 15 až 20 % z počtu všech odsouzených, přičemž v řádech čísel to představovalo něco kolem deseti až dvaceti tisíc lidí. Naopak v 90. letech a i počátkem nového tisíciletí byly tyto počty daleko nižší, když za trestnou činnost v dopravě bylo odsuzováno jen něco okolo 10 % z počtu všech odsouzených osob (cca tři až šest tisíc lidí). Tento fakt je jistě dán především novelami trestního zákona z počátku 90. let, kdy došlo zejména ke změně formulace trestného činu dle § 201 TZ (o tom

¹³ *Friml, K.: Automobil a paragraf, I. díl. NADAS, Praha, 1975, str. 241 a 242.*

¹⁴ *Zdroj: Viz. Příloha a) + Stanoviska Nejvyššího soudu za rok 1965 (Rt U66 Stanovisko Pls 7/65) a rok 1983 (Rt 11/83 Stanovisko Pls 1/84)*

pojednáno více viz. kpt. 2.2.5) a k vypuštění z trestního zákona některých do té doby v souvislosti s dopravou páchaných trestných činů, a to poškozování majetku v socialistickém vlastnictví (§ 137 TZ), porušování povinnosti v provozu socialistické organizace (§ 130 TZ), rozkrádání majetku v socialistickém vlastnictví (§ 132 TZ), podílnictví ke škodě majetku v socialistickém vlastnictví (§ 134 TZ), spekulace (§ 117 TZ) či neoprávněného užívání cizího motorového vozidla (§ 209a TZ), a v této souvislosti nelze opomenout ani fakt, že do roku 1989 byly v trestních statistikách vykazovány i tzv. přečiny. V letech 2002 až 2005 je ze statistik patrný nárůst počtu odsouzených osob v řádech čísel, ale pokud jde o dopravu, je to stále pouze něco málo přes 10 % z počtu všech odsouzených osob. Teprve v roce 2006, zřejmě vlivem přijaté a již mnohokrát zmiňované novely trestního zákona účinné od poloviny tohoto roku, je již za dopravu odsouzeno téměř 15 % osob z počtu všech odsouzených. Dle mého názoru se dá předpokládat, že za rok 2007 statistiky ukáží ještě větší nárůst počtu osob odsouzených v dopravě, neboť v tomto roce se přijatá novela projevila již naplno.

Pokud jde o ukládání *nepodmíněného trestu odnětí svobody* pachatelům trestné činnosti v dopravě, v letech 1971 až 2006 kolísá počet takto odsouzených osob někde mezi 7 a 15 %, když nejméněkrát byl tento trest uložen, zřejmě i v důsledku změny politických poměrů, v roce 1990. Nepodmíněný trest odnětí svobody je pak po celou sledovanou dobu ukládán zejména v případech závažnější recidivy a dále u těch pachatelů, a to i prvotrestaných, kteří hrubým porušením předpisů o bezpečnosti silniční dopravy zavinili závažný následek, zvláště smrt nebo těžkou újmu na zdraví,¹⁵ a to především byly-li způsobeny pod vlivem alkoholu.

K *trestu odnětí svobody podmíněně odloženému* bylo v letech 1971 až 1977 odsouzeno něco kolem poloviny pachatelů odsouzených za trestnou

¹⁵ NS ve svém stanovisku za rok 1965 upozornil na to, že vysokou míru zavinění pachatele nelze omezovat jen na případy, kdy pachatel jako řidič motorového vozidla byl ovlivněn alkoholem; patří sem například i nepřiměřeně rychlá jízda.

činnost v dopravě. Následně od roku 1978 až do roku 1989 počet případů, kde byl tento trest ukládán, rapidně klesá, a to až k pouhým 22 %, tedy méně než jedné čtvrtině případů. Po roce 1989 však nastává „boom“, pokud jde o ukládání trestu odnětí svobody podmíněně odloženého, neboť v tuto dobu ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody pachatelům trestné činnosti v dopravě považuje veřejné mínění za něco zcela nepřijatelného. V 90. letech 20. století se proto počet osob, které jsou podmíněně odsuzovány, pohybuje okolo 70 %. Koncem 90. let, zřejmě v důsledku neukázněnosti řidičů, nastupuje klesající tendence, pokud jde o počty případů, kdy je pachatelům trestné činnosti v dopravě ukládán právě tento trest, a v posledních zhruba pěti letech se proto podmíněný trest odnětí svobody ukládá „pouze“ asi polovinu odsouzených pachatelů .

Pokud jde o *jiné samostatné tresty* vedle trestu odnětí svobody, ať již podmíněně odloženému či nepodmíněnému, v 70. letech 20. století téměř využívány nebyly, když se dotkly jen zhruba asi 5 % pachatelů trestné činnosti v dopravě. V 80. letech pak došlo k nárůstu jejich počtu, a to až k 25 % případů. V 90. letech sice nastal nepatrný pokles, ale v novém tisíciletí jsou jiné samostatné tresty opět hojněji využívány, a to ještě více než kdykoli dříve, když se ukládají zhruba 30 až 35 % pachatelů trestné činnosti páchané v dopravě. Tento trend jistě souvisí i s nedostatečnou účinností samostatného ukládání podmíněného trestu odnětí svobody a zároveň se snahou ukládat pachatelům trestné činnosti v dopravě především alternativní tresty.

Trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel byl ukládán soudy již v 60. letech, v této době však jen ve velice krátkém trvání, když v převážné většině případů byl ukládán jen na jeden nebo dva roky.¹⁶ Časté byly případy

¹⁶ Dle stanoviska NS za rok 1965 je uložení *trestu zákazu činnosti* plně odůvodněno tehdy, když pachatel trestným činem v dopravě vyvolá pochybnost o své spolehlivosti nebo způsobilosti k řízení motorových vozidel. Za závažný projev řidičské nezádnosti je ve stanovisku NS označeno zejména řízení motorových vozidel po požití alkoholu, přičemž dle postoje NS společenský zájem na ochraně ohrožených hodnot vyžaduje, aby uložení trestu zákazu činnosti bylo pravidlem i tehdy, když nevznikne škodlivý následek, tj. i v případech trestného činu opilství podle § 201 TZ nebo obecného ohrožení podle § 180 TZ. Neuložení tohoto trestu pachatelům uvedených trestných činů by tedy mělo být jen výjimkou, odůvodněnou mimořádnými okolnostmi případu a dosavadním řádným životem pachatele (zejména z hlediska jeho poměru k požívání alkoholu). Nespolehlivost k řízení motorových vozidel nicméně dle NS nelze zužovat jen na případy, v nichž došlo k požití

uložení trestu zákazu řízení motorových vozidel s výjimkou traktorů, v čemž se zřetelně projevil tlak ze strany JZD (JRD), která - zpravidla při nabídnutí záruky za nápravu obžalovaného¹⁷ - tuto výjimku požadovala s poukazem na nedostatek traktoristů a bezprostřední hospodářské úkoly družstva. Postupem času se nicméně začal ukládat tento trest čím dál tím častěji, a to obecně pro všechny druhy motorových vozidel. Dnes již se s omezením tohoto trestu jen na některé druhy motorových vozidel, resp. s výjimkami z tohoto trestu, nesetkáváme. Pokud jde o délku trestu zákazu činnosti, ukládané tresty se pohybují v rozpětí celé zákonem nabízené trestní sazby, tedy od jednoho až do deseti let, a to vždy dle okolností konkrétního případu a úvahy soudu.

K ukládání *peněžitého trestu* docházelo v 60. letech při postihu trestných činů spáchaných v dopravě jen zcela ojediněle (dle statistik zhruba v 1 % případů), a to proto, že vedle jiného trestu zpravidla nemohl být tento trest uložen pro nedostatek zjištěné pohnutky a jako samostatný přicházel v úvahu jen u trestných činů opilství podle § 201 TZ nebo poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 137 odst. 1 TZ, a také proto, že tento trest byl stále považován za přežitek kapitalismu. Naproti tomu v 70. a zejména pak 80. letech vzrostl počet případů ukládání peněžitého trestu samostatně i vedle jiných trestů. Pokud jde o trestné činy v dopravě, byl v této době tento trest velice často ukládán za trestný čin opilství dle § 201 TZ.

K *upuštění od potrestání pachatele* v oblasti trestných činů v silniční dopravě docházelo v 60. letech jen ojediněle. Naopak v letech 80. se nejčastěji upouštělo od potrestání právě u trestných činů v silniční dopravě, a to pokud jde o nedbalostní trestnou činnost. Počet případů, kdy dojde k upuštění od potrestání, je v posledních letech pouze nepatrný, když od roku 1989 se pohybuje v řádech desítek, a to zhruba mezi padesáti a sto případy ročně.

alkoholu; závěr o nespolehlivosti řidiče je odůvodněn i v jiných případech, kdy je zjišťována buď recidiva, nebo výrazná míra zavinění závažnějších následků dopravní nehody.

17 U trestných činů v dopravě docházelo v roce 1965 poměrně často k nabízení záruk *společenských organizací za nápravu obviněného*. V řadě případů nicméně bezprostředním motivem nabídnutých záruk nebyla snaha přispět k převýchově obžalovaného, nýbrž zabránit ztrátě pracovníka. Tato skutečnost byla patrná zejména z požadavků, aby obžalovanému nebyl ukládán trest zákazu řízení činnosti.

Porovnáme-li výše uvedené údaje, je zajímavé zmínit určitý paradox, který tu lze nalézt. Totiž v 70. a 80. letech minulého století, kdy jezdilo po našich silnicích daleko méně automobilů, zejména osobní doprava nebyla natolik rozvinutá jako je tomu dnes, auta nedosahovala na silnicích takových rychlostí jako dnes a kdy nebylo ani zdaleka tolik nehod jako dnes,¹⁸ byla právní úprava postihu pachatelů v silniční dopravě výrazně represivnější a také bylo trestně postihováno daleko více pachatelů, než je tomu od počátku let 90., kdy nastoupil liberálnější přístup. V budoucnu bude jistě zajímavé sledovat, jak se do statistik promítne již několikrát zmiňovaná novela trestního zákona účinná od 1.7.2006 (zejm. s ohledem na zpřísnění postihu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ).

b) Statistické údaje

Pro zkoumání vývoje a trendů v oblasti trestné činnosti v dopravě a jejího trestání je vhodné nahlédnout i do dalších statistik vedle již výše zmíněné statistiky Ministerstva spravedlnosti.

Statistika trestných činů souvisejících s dopravou v letech 1999, 2002 a 2003¹⁹

Tato statistika jasně dokládá, že nejčastěji vyskytující se trestný čin v dopravě je trestný čin ublížení na zdraví dle § 224 TZ, tedy způsobení těžké újmy na zdraví z nedbalosti, a dále též ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ. Drtivou většinou pachatelů jsou muži a naprostá většina pachatelů je za svůj čin odsouzena. Zhruba v každém třetím případě je trestná činnost páčána pod vlivem alkoholu.

To, že většinou jsou pachateli právě muži, úzce souvisí s osobností pachatele, což již bylo rozebráno v kapitole třetí této práce. Jak bylo uvedeno, většina pachatelů jsou bezzávadoví lidé, kteří však mají jisté sklony k porušování pravidel, což zpravidla plyne z jisté drobné agresivity

¹⁸ Viz. c) Statistické údaje – statistika Vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků za roky 1989 – 1998

¹⁹ Zdroj: Kuchta, J., Válková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky. Beck, Praha, 2005, str. 454-455.

a asociálnosti, již tito lidé trpí, přičemž takovéto charakterové vlastnosti se dle mého názoru daleko častěji vyskytují u mužů než u žen.

Výrazný vliv alkoholu při páchání trestné činnosti pouze dokládá to, co již několikrát bylo zmíněno, totiž špatnou a nedostatečnou generální prevencí, kdy společnost je shovívavá k řízení pod vlivem alkoholu, a to do té doby, dokud nedojde k nějakému neštěstí. Je to dle mého názoru též doklad nedostatečné represe, neboť většina lidí spoléhá na to, že když jsou dosud netrestáni a nemají žádný záznam v rejstříku trestů, uloží jim soud v nejhorším případě podmíněný trest odnětí svobody.

Rok 1999

TČ	počet TČ	odsouzených osob	z toho žen	osob 18-29 roků	alkohol
§ 223	760	732	82	385	35
§ 224	2.092	2.069	151	1.057	282
§ 201	1.714	1.296	39	679	1.040
§ 180	75	71	3	24	4
§ 208	121	49	3	24	14

Rok 2002

TČ	počet TČ	odsouzených osob	z toho žen	osob 18-29 roků	alkohol
§ 223	617	585	82	267	26
§ 224	1.719	1.683	164	862	262
§ 201	1.689	1.294	45	667	1.010
§ 180	84	72	6	16	6
§ 208	98	40	5	21	15

Rok 2003

TČ	počet TČ	odsouzených osob	z toho žen	osob 18-29 roků	alkohol
§ 223	617	582	72	246	17
§ 224	1.718	1.662	158	808	248
§ 201	1.788	1.384	58	665	1.079
§ 180	84	78	6	20	5
§ 208	101	47	4	31	6

Trestné činy u mladistvých odsouzených soudy v letech 2000 – 2004²⁰

Tato statistika poukazuje na trestné činy páchané mladistvými v letech 2000 až 2004, kteří byli soudy za svá jednání odsouzeni. Dle uvedených údajů

²⁰ Zdroj: Ministerstvo spravedlnosti ČR

se mladiství trestné činnosti v dopravě dopouští velice zřídka, a to jen asi ve 3 % případů. Souvisí to s tím, že řidičské oprávnění k řízení motorového vozidla – osobního automobilu lze získat až v 18 letech a motorkářů není příliš mnoho. Navíc osoby mladší 18 let jsou častěji obětí než pachatelem trestné činnosti páchané v dopravě. Mladiství se pak také častěji dopouštějí v dopravě přestupků než trestných činů.

Ukazatel	2000	2001	2002	2003	2004
Celkem odsouzeno	4 252	3 912	3 948	3 558	3 293
v tom:					
§ 187 až § 188a - nedovolená výroba a držení omamných a psychotropních látek a jedů, šíření toxikomanie	143	132	165	190	189
§ 213 - zanedbání povinné výživy	-	1	1	3	0
§ 219 - vražda	5	3	4	5	9
§ 221, 222, 225 - ublížení na zdraví, rvačka	239	211	232	214	203
§ 241 až 243 - znásilnění a pohlavní zneužívání	80	84	109	111	114
§ 247, 248, 250 - krádež, zpronevěra, podvod	1 958	1 778	1 641	1 353	1 197
trestné činy v dopravě	101	87	93	91	77
ostatní trestné činy	1 726	1 616	1 703	1 591	1 504

U této statistiky však nelze opomenout fakt, že novela trestního zákona účinná od 1.7.2006 zavedla do našeho právního řádu nový trestný čin – řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Právě tento trestný čin je v současné době nejčastěji páchaným trestným činem mladistvými v dopravě. Toto můžu potvrdit ze své praxe advokátního koncipienta a potvrdili to i odborníci, s kterými jsem hovořila na téma této práce a jejichž názory jsou na konci kapitoly čtvrté uvedeny. Tento trestný čin v době zpracování této statistiky v trestním zákoně upraven nebyl a jsem přesvědčena, že statistická

data obsažená v této příloze by v současné době vypadala v případě trestných činů v dopravě zcela odlišně.

Vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků za roky 1989 – 1998²¹

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Vyšetř. jako TČ	Stíháno a vyš.osob
1989	79 717	914	3 998	20 437	7 621	7 466
1990	94 664	1 173	4 519	23 371	6 456	6 051
1991	101 387	1 194	4 833	22 806	7 110	6 336
1992	125 599	1 395	5 429	36 708	7 993	7 270
1993	152 157	1 355	5 429	26 821	6 383	5 807
1994	156 242	1 473	6 232	29 590	6 604	6 314
1995	175 520	1 384	6 298	30 866	6 906	6 524
1996	201 697	1 386	6 621	31 296	6 853	6 466
1997	198 431	1 411	6 632	30 155	7 110	6 714
1998	210 138	1 204	6 152	29 225	6 762	6 401

Pozn.: Nejmenší počet ve sloupci - tučné písmo. Nejvyšší počet ve sloupci - tučná kurzíva

Tento přehled, jež byl zpracován z údajů Policie ČR, zobrazuje vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků v letech 1989-1998. Je z něho patrné, že počet dopravních nehod v tomto období rapidně rostl a za období deseti let se téměř ztrojnásobil. Navzdory tomu počet případů vyšetřovaných jako trestná činnost a počet stíhaných a vyšetřovaných osob je téměř konstantní.

Nárůst počtu dopravních nehod samozřejmě nelze přičítat jen větší neukázněnosti řidičů, ale též výraznému nárůstu osobní dopravy vůbec, neboť na silnicích jezdí stále více a více automobilů osobních i nákladních.

Úprava trestních sankcí dle připravované rekodifikace trestního zákona

Nová kodifikace trestního zákoníku má být založena na přesvědčení, že ochrany demokratického státního a společenského zřízení, práv a svobod jednotlivců a ochrany jejich života, zdraví a majetku je třeba dosahovat především mimotrestními prostředky. Na protiprávní jednání je třeba reagovat prostředky trestního práva až v krajních případech v souladu se subsidiární

²¹ Zdroj: Studie IKSP, Kriminalita v roce 1998, str: 11.

úlohou trestního práva. Kriminální politika, sledující kontrolu a potlačování kriminality, musí proto spočívat ve vhodném vyvažování prevence a represe.

Účel trestních sankcí není již v navrhovaném trestním zákoně vyjádřen a je nahrazen promítnutím obecných zásad do jednotlivých ustanovení o trestních sankcích. Účel trestání pak vyplývá nejen z těchto zásad, ale z celé koncepce trestního zákoníku.

V navrhovaném zákoně je u dospělých pachatelů zachován dualismus trestních sankcí ve formě trestů a ochranných opatření. Naproti tomu u mladistvých, kde zákonná úprava je obsažena ve zvláštním zákoně, se uplatní monismus.

System trestů vychází z možnosti kumulace jednotlivých trestů stanovených na spáchaný trestný čin trestním zákonem při současném uplatnění principu, že tam, kde postačí sankce méně intenzivní, nesmí být uplatněna sankce intenzivnější. Jeho důsledkem je i stanovení neslučitelnosti některých druhů trestů.

Právní úprava v návrhu trestního zákoníku je založena na jedné straně na principu širokého využívání alternativních sankcí, na druhé straně pak na zpřísnění sankčních následků u nejzávažnějších trestných činů.

Pokud jde o možnost kombinace jednotlivých trestů, je navrhována úprava, která v podstatě zachovává dosavadní stav. V zásadě je vyloučena pouze možnost uložit vedle sebe ty tresty, které jsou koncipovány jako vzájemné alternativy (např. odnětí svobody a domácí vězení či domácí vězení a obecně prospěšné práce), nebo které jsou stejné povahy (např. zákaz pobytu a vyhoštění).

Návrh trestního zákona též rozšiřuje výčet přiměřených omezení a přiměřených povinností, která soud může uložit, aby pachatel vedl řádný život. Výčet je rozšířen například o omezení zdržet se požívání alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek nebo o omezení zdržet se neoprávněných zásahů do práv nebo právem chráněných zájmů jiných osob.

Trest odnětí svobody je v návrhu trestního zákoníku pojímán jako jeden druh trestu ve třech formách – uložený nepodmíněně, s podmíněným odkladem na stanovenou zkušební dobu nebo případně za současného vyslovení dohledu probačního úředníka. Za zvláštní typ trestu odnětí svobody je považován výjimečný trest.

System trestů je doplněn o trest domácího vězení, který tak má rozšířit škálu alternativních trestů k trestu odnětí svobody.

Další alternativní sankce, například víkendové tresty odnětí svobody, zatím navrhovány nejsou, neboť by byl problém s jejich realizací v praxi.

Za trestnou činnost v dopravě přichází v úvahu tyto tresty: zákaz činnosti, peněžitý trest, obecně prospěšné práce, domácí vězení či trest odnětí svobody.

Pokud jde o trest zákazu činnosti, není změna dosavadní úpravy navrhována, neboť podmínky a ukládání tohoto trestu se v praxi dle názoru tvůrců návrhu osvědčily a není tedy žádný důvod k jejich změně.

U peněžitého trestu by se nově měla uplatnit forma tzv. denních sazeb (pokut), jejichž podstatou je vyjádření povahy a závažnosti činu počtem denních sazeb, přičemž za každý den musí být uhrazena určitá peněžní částka stanovená na základě zhodnocení majetkových poměrů pachatele, kdy se při stanovení výše denní sazby přihlíží k majetkovým poměrům pachatele a vychází se zejména z čistého příjmu, který pachatel má nebo by mohl mít při náležitém využití svých schopností průměrně za jeden den. Tyto částky může soud stanovit i odhadem, především v případech, kdy pachatel v době ukládání nepracuje, anebo kdy v důsledku jeho postoje k trestnímu řízení není možno jeho skutečný denní příjem náležitě zjistit.

Trest obecně prospěšných prací je v navrhovaném zákoně upraven v podstatě ve stejném rozsahu jako ve stávající právní úpravě. Výkon by měl být založen na užší spolupráci obecních úřadů a Probační a mediační služby. Změna je v možné výměře tohoto trestu, kdy trest lze uložit v rozsahu od 50 do 300 hodin, čímž dochází k přiblížení české úpravy úpravě ve vyspělých evropských zemích.

O trestu domácího vězení viz. kpt. 4.3.3. Alternativní tresty.

4.3.2. Problémy spjaté s výkonem nepodmíněného trestu odnětí svobody

Pohledy na trest a jeho úlohu ve společnosti se postupem času vyvíjely. Původně jediný smysl trestní sankce vycházející z principu „oko za oko, zub za zub“ vyjadřoval odedávna nejdůraznějším způsobem trest smrti. Po staletí byl masově užíván spolu s řadou dalších tělesných trestů. Teprve v historicky relativně nedávné době byl co do frekvence použití nahrazen tresty spojenými s odnětími svobody.

Trest odnětí svobody je jednou ze základních možností zásahu státní moci do sféry základních lidských práv a svobod jedince. Jde o zásah mimořádně závažný, proto podmínky pro jeho uložení jsou přísně stanoveny normami vnitrostátního i mezinárodního práva.

Trest odnětí svobody se začal prosazovat vydatněji až v 19. století. Postupně se však ukázalo, že jeho účinky nejsou takové, jaké se očekávaly. Nedošlo ani k výraznějšímu poklesu recidivy, ani celkové kriminality. Navíc se objevil problém přeplněnosti věznic. Trestní politiku států bylo nutné změnit.

Nejprve se objevily pokusy o celkovou modernizaci, o zásadní reformu vězeňství, která spočívala v humanizaci a liberalizaci.

Poté, počátkem 70. let 20. století, nastává druhá fáze řešení problému. Nastupuje proces přehodnocování pozic trestu odnětí svobody v systému trestněprávních sankcí a hledání nových alternativ.

Vývoj alternativního trestání se ubíral třemi směry: 1/ zmírnění intramurálního detenčního charakteru odnětí svobody (jde o opatření spojující pobyt odsouzeného ve věznici s různými aktivitami probíhajícími na svobodě – například víkendové tresty, domácí vězení apod.); 2/ typické alternativní tresty (př. zákaz řízení motorového vozidla, náhrada škody); 3/ opatření určená k vyhnutí se uložení trestu odnětí svobody či k odkladu jeho výkonu (podmíněné odsouzení, upuštění od potrestání, odklony).

Nepodmíněný trest odnětí svobody je trest univerzální a také nejprísnejší, což plyne i z jeho postavení v § 27 TZ, kde je na prvním místě, a vyplývá to i z obecného předpokladu, že lidská svoboda je nejcennějším statkem a její odnětí nebo omezení je pro pachatele trestného činu nejcitelnější újmou. Předpokládá se rovněž, že uložením trestu odnětí svobody lze nejlépe naplnit účel trestu a od tohoto trestu se očekává i výrazný generálně preventivní účinek.

Účel nepodmíněného trestu odnětí svobody může být náležitě splněn, jen bude-li uložen trest spravedlivý, pokud bude druh a výměra adekvátní jeho závažnosti a okolnostem trestného činu a osobě pachatele. Spolu s touto individualizací trestu by se mělo jeho účelu dostát zejména vědomím pachatele o neodvratnosti potrestání a maximální rychlostí uložené sankce. K účelu trestu musí soud vždy přihlížet při volbě druhu trestu a stanovení jeho výměry. Podle zásady zákonnosti však účel ovlivňuje výběr druhu trestu a jeho výměry jen v hranicích vymezených trestním zákonem.

Výkon trestu odnětí svobody přináší řadu známých nežádoucích efektů, jako je negativní vliv vězeňského prostředí na osobnost odsouzeného, přerušení pozitivních sociálních vazeb s původním prostředím, přerušení pracovních aktivit a vztahů, ztížené uplatnění v životě na svobodě po propuštění apod.

Je tedy zřejmé, že při ukládání tohoto trestu musí převažovat ty prvky tohoto trestu, které naplňují jeho účel, nad vedlejšími negativními účinky, které jsou s tímto trestem obvykle spojeny.

Tento vztah je zvláště problematický u tzv. krátkodobých trestů odnětí svobody, protože je otázkou, zda odnětí svobody na velmi omezenou dobu je jedinou možnou reakcí společnosti na spáchaný trestný čin.

Krátkodobý nepodmíněný trest odnětí svobody není v českém právu nikde definován. Obecně se za krátkodobý nepodmíněný trest odnětí svobody považuje nepodmíněný trest odnětí svobody do jednoho roku uložený pravomocným rozsudkem soudu.

Otázky nad délkou trestu odnětí svobody se vynořily prakticky souběžně s tím, když uvěznění začalo být chápáno jako punitivní prostředek.

První vlna kritiky krátkodobých trestů spočívala v tvrzení, že krátkodobé tresty mají tyto nedostatky: 1/ neposkytují dostatek času na převýchovu pachatele, ale zároveň je zde dlouhá doba na to, aby na odsouzeného škodlivě působily vlivy vězeňského prostředí; 2/ jsou projevem diskriminace, neboť jsou ukládány zejména osobám, kterým nebyl uložen trest peněžitý pro jeho zřejmou nedobytnost; 3/ tyto tresty neúměrně zatěžují vězeňský systém.

Postupně došlo k tomu, že krátkodobé tresty odnětí svobody přestaly mít dominantní úlohu mezi ukládanými tresty. Užívány začaly být proto jen například jako náhradní trest při nevykonání peněžitého trestu nebo jako „šokující zážitek“ pro prvopachatele.

Na výchovnou funkci krátkodobého nepodmíněného trestu odnětí svobody nepanuje jednotný názor. Často se uvádí, že z hlediska praktického zabezpečení výkonu trestu odnětí svobody by měl trvat aspoň šest měsíců, aby bylo možno poskytnout dostatečný čas k nápravě pachatele a jeho represivním působením varovat před případnou recidivou. U trestů odnětí svobody kratších než šest měsíců není z časových důvodů možné ani účelné zavádět plánovitý resocializační program, který by měl na odsouzeného působit. Odsouzený není veden k samostatnosti a odpovědnosti. Zařazení vězně do dlouhodobějších výchovných, vyučovacích a dalších programů, jeho spolupůsobení na výkonu trestu a plánovitá příprava je spíše závislá na režimu výkonu tohoto trestu než na samotné skutečnosti, že byl uložen nepodmíněný trest odnětí svobody.²²

Přítom však i zcela krátké tresty mohou plnit pro některé méně narušené pachatele důležitou odstrašující funkci a poskytovat tak žádoucí zpětnou vazbu. Pachatelům je dán jasně na srozuměnou postoj společnosti k jejich činu, také poznají, že protispolečenské jednání se nevyplácí, protože nezůstává bez sankce. Tento účel mohou plnit i tresty velmi krátké, ukládané na dny nebo

²² Karabec, Z., Džblíková, S., Macháček, R.: Krátkodobé tresty odnětí svobody. IKSP, Praha, 2000, str. 22.

týdny, protože během této krátké doby se neprojevují všechny negativní aspekty pobytu ve vězení.²³

Ze statistik plyne, že opakované ukládání krátkodobých nepodmíněných trestů odnětí svobody je poměrně časté. Více než polovina prvopachatelů odsouzených ke krátkodobým trestům odnětí svobody znovu recidivovala. I když je logické, že prvopachatelům bývají ukládány tresty spíše při dolní hranici, je zřejmé, že krátkodobé nepodmíněné tresty odnětí svobody, zejména opakovaně ukládané, nezabraňují rozvoji kriminálního chování. Nabízí se proto vysvětlení, potvrzující penologická odborná stanoviska, že pobyt ve vězeňském prostředí má na osobnost odsouzeného řadu negativních účinků, což platí zejména u krátkodobých trestů odnětí svobody, v jejichž průběhu není čas na rozvinutí efektivních resocializačních programů.²⁴ V podobě krátkodobých nepodmíněných trestů odnětí svobody nelze tedy zřejmě očekávat výraznější úspěchy převýchovy ani v souvislosti s trestnými činy v dopravě.

V cizině se užívají tzv. víkendové tresty (například tzv. víkendové vězení, které lze najít v právní úpravě Německa, kde je ukládáno mladistvým pachatelům),²⁵ spočívající v tom, že uložený nepodmíněný trest odnětí svobody (například v trvání jednoho měsíce) si může pachatel odpykat po sobotách a nedělích. To má ten význam, že pachatel není vytrhován ze své práce, ze svého života. I když jde o trest se zvýrazněnou represivní složkou, může při vhodném výchovném působení i ve směru dopravní výchovy mít svůj význam.

De lege ferenda je vhodné uvažovat o modalitách způsobu výkonu a podmínek ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody. To platí zejména pro krátkodobé tresty odnětí svobody, kde jako možná varianta přichází v úvahu právě zmíněné víkendové tresty. Právě tento typ krátkodobého nepodmíněného trestu odnětí svobody by byl vhodný i pro pachatele některých trestných činů v silniční dopravě, protože by se tak pachatelé dopravních deliktů, tedy vesměs dosud bezúhonní občané, nevystavovali negativním

23 Karabec, Z., Diblíková, S., Macháčková, R.: Krátkodobé tresty odnětí svobody. IKSP, Praha, 2000, str. 22.

24 Karabec, Z., Diblíková, S., Macháčková, R.: Krátkodobé tresty odnětí svobody. IKSP, Praha, 2000, str. 85.

25 Kuchta, J., Váňková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky. Beck, Praha, 2005, str. 215.

vlivům ve věznicích, byli by dostatečně potrestáni, a výchovný účinek by tudíž byl nesporný, a navíc by se ulehčilo přeplněným věznicím. Jinou otázkou by již byla realizace takového trestu v naší společnosti.

Nepodmíněný trest odnětí svobody je v současnosti ukládán u trestných činů v silniční dopravě především v případech závažnější recidivy a též u těch pachatelů, kteří hrubým porušením předpisů o bezpečnosti silniční dopravy zavinili závažný následek, zvláště smrt nebo těžkou újmu na zdraví, zejména pak v případech, dojde-li k takovýmto následkům pod vlivem alkoholu. Nicméně ani v případě vlivu alkoholu se vždy nepodmíněný trest odnětí svobody neukládá. Ohledně této problematiky existuje judikát Nejvyššího soudu ČR, který říká, že usmrcení při dopravní nehodě způsobené požitím alkoholických nápojů řidičem je nepochybně společensky závažný čin, a to zejména z hlediska závažnosti následku, kterým je nenahraditelná ztráta lidského života, jež citelně zasahuje zejména nejbližší rodinné příslušníky poškozené osoby. Přesto se však nelze ztotožnit s tvrzením, že v takovýchto případech může účel generální prevence splnit toliko nepodmíněný trest odnětí svobody. Takovýto přístup by podle názoru Nejvyššího soudu znamenal rezignaci na zásadu individualizace trestu, nehledě na to, že by pomíjel specifika každého jednotlivého případu.²⁶

S tímto názorem Nejvyššího soudu bych si dovolila nesouhlasit, neboť se domnívám, že každý, kdo po požití alkoholu usedne za volant, by za své jednání měl být přísně potrestán. Jsem přesvědčena, že žádný zodpovědný řidič nemůže po požití alkoholu za volant usednout, neboť negativní vlivy alkoholu na schopnost vnímání a jednání člověka mu jsou zcela jistě známy. Řidiči pod vlivem alkoholu jsou páčány naprosto zbytečné nedbalostní trestné činy, které mnohdy mají i tragické následky. Tito pachatelé by dle mého názoru měli být přísně trestáni – kloním se k názoru, aby takovýmto pachatelům, a to i prvopachatelům, byl ukládán nepodmíněný trest odnětí svobody. Trest by v tomto případě měl napravit nejen pachatele samotného, ale zvláště v tomto

26 Usnesení 2 Tzn 97/97

případě bych vyzdvihla i generálně preventivní účel tohoto trestu, neboť v naší společnosti je bohužel stále zakořeněna jistá shovívavost k lidem, kteří si dají „nějaké to pivko“ a poté usednou za volant. V očích velké části populace se vlastně nic závažného neděje. Tento přístup společnosti je špatný a ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody takovými pachatelům by nepochybně u ostatních řidičů vzbudilo minimálně obavu z přísného postihu. Zcela jistě by pak ubylo řady zbytečných a mnohdy velice závažných nehod.

4.3.3. Alternativní tresty

V současné době neexistuje jednotná definice pojmu alternativní trest. Alternativním trestem se obvykle rozumí trest nespojený s odnětím svobody, který je soud oprávněn uložit v případech, ve kterých by jinak pachatel byl odsouzen k trestu odnětí svobody. Alternativní trest nesmí v žádném případě zahrnovat ztrátu osobní svobody a nelze jej chápat jako zmírnění či vylepšení podmínek výkonu trestu odnětí svobody, který by byl uložen.²⁷

V materiálech Rady Evropy jsou alternativní tresty děleny do třech kategorií. Do první jsou řazena opatření, která svou povahou modifikují výkon uloženého trestu odnětí svobody. Jejich smyslem je minimalizovat zásah míry do svobody pachatele a zamezit ohrožení resocializace za současného zachování určitého způsobu izolace odsouzeného pachatele. Lze sem zařadit například částečnou detenci, která je užívána v Holandsku. Obsahem tohoto opatření je uvěznění pachatele na část dne, zpravidla na noc, nebo na dobu, po kterou nevykonává určenou činnost. Dalším příkladem je tzv. víkendové vězení, které lze najít v právní úpravě Německa.

Do druhé kategorie jsou řazena opatření nespojená s odnětím svobody. Tato opatření jsou ukládána v případech, ve kterých by mohl být uložen trest odnětí svobody, a z tohoto důvodu jde o hlavní, resp. skutečné, alternativy trestu odnětí svobody. Mezi prvními je uváděn peněžitý trest. Další skupinu vytváří např. německý zákon o soudnictví ve věcech mládeže, který obsahuje

27 Kuchta, J., Váňková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky. Beck, Praha, 2005, str. 214.

tzv. výchovná opatření. Podobnou povahu mají také morální sankce. V Německu a Holandsku jde o nařízení či uložení určitých povinností a závazků spočívajících např. v náhradě škody, v omluvě poškozenému či v zaplacení určité finanční částky charitativní organizaci. Konečně jako další alternativa jsou uváděny obecně prospěšné práce.

Poslední kategorii tvoří opatření umožňující ustoupit od uloženého trestu odnětí svobody. Jde zejména o odložení rozsudku, upuštění od potrestání a v neposlední řadě o závazek soudu, jehož podstatou je prohlášení obžalovaného učiněné v řízení před soudem, že se bude po stanovenou dobu řádně chovat, a v případě splnění závazku může soud upustit od jeho potrestání.²⁸

Hlavní výhody alternativních trestů jsou tyto: 1/ převýchova odsouzeného se vykonává v rámci společnosti, bez přetrhání jeho sociálních vazeb s prostředím, ve kterém žije, 2/ umožňují podstatně větší individualizaci trestu při zohlednění osobnosti jedince a jeho vlastností, 3/ podstatně menší náklady na výkon než nepodmíněný trest odnětí svobody, 4/ napomáhají ke zrychlení trestního řízení a jeho ekonomičnosti, 5/ odlehčují přeplněným věznicím.

Alternativními tresty lze označit všechny tresty, které nejsou spojeny s odnětím svobody a s izolací pachatele od společnosti. Z tohoto pohledu tedy v systému trestů uvedeného v § 27 TZ převažují právě alternativní tresty. Z hlediska trestné činnosti v silniční dopravě však mají význam jen tyto tresty: zákaz činnosti, peněžitý trest a obecně prospěšné práce. Mimo § 27 TZ pak samozřejmě podmíněné odsouzení. Těmito tresty se budu nadále zabývat.

Zákaz činnosti

Trest zákazu činnosti je účinným prostředkem k ochraně bezpečnosti dopravy, k zabránění pachatelům v páchání další trestné činnosti i k výchovnému působení na ostatní řidiče.

28 Kuchta, J., Váňková, H.: *Základy kriminologie a trestní politiky*. Beck, Praha, 2005, str. 214.

Jako samostatný trest je, oproti ostatním alternativním trestům vyskytujícím se v souvislosti s trestnou činností v dopravě, ukládán spíše výjimečně, nicméně jako vedlejší trest je při ukládání trestů za trestné činy v silniční dopravě velice častý.

Od jiných trestů se liší tím, že zabraňující funkce je omezena výlučně jen na okruh činností, v souvislosti s jejichž výkonem je pachatel nebezpečný pro společnost.

Tento trest představuje újmu ve dvou oblastech – v oblasti volného času a v oblasti svobodné volby pracovního zařazení. Je-li mi uložen trest zákazu řízení motorových vozidel, nesmím vozidla řídit ani soukromě, ani při výkonu zaměstnání.

Je patrné, že újma spojená s tímto trestem je u různých osob různá. Například u řidičů z povolání je velice citelná, kdežto sváteční řidič ji asi příliš nepocítí.

Při ukládání tohoto trestu je nutno vzít v úvahu, že u pachatelů hlouběji morálně narušených, se pouhé zintenzivnění represivní složky trestu neseťká s žádoucím výchovným působením.

Ve většině případů by se měl ukládat trest zákazu řízení všech motorových vozidel, ale to neznamená, že výjimky nejsou možné. Diferenciace zcela jistě není možná, jde-li například o řízení v opilosti. Naproti tomu ji lze užít v případech, kdy trestný čin byl spáchán porušením speciálních předpisů vztahujících se na řízení pouze určitého druhu vozidel, eventuálně pokud spáchání trestného činu je spojeno s charakterem určitého vozidla.

Například v případě dopravní nehody s následky v důsledku špatně upevněného nákladu na korbě nákladního automobilu postačí trest zákazu řízení nákladních aut. V případě dopravní nehody s malými následky lze ponechat možnost řízení motocyklu, pokud je například pachatel odkázán na dopravní prostředek při dopravě do zaměstnání atd.²⁹

29 Vanduchová, M.: Zákaz činnosti v československém trestním právu. AUC-Juridica, Praha, č. 2/1989, str. 5-77.

Problematická je kontrola výkonu tohoto trestu. Je zřejmé, že k případnému zjištění jízdy pachatele dochází v souvislosti se silniční kontrolou³⁰ nebo na oznámení občana. Postih takového řidiče záleží na konkrétních okolnostech. Půjde-li o ojedinělé použití motorového vozidla z nějakých výjimečných důvodů (např. přivolání lékařské pomoci), nebude dána subjektivní stránka trestného činu a nemohlo by tedy jít o trestný čin dle § 171 odst. 1 písm. c) TZ, tedy maření výkonu úředního rozhodnutí. Naproti tomu kdyby odsouzený jednal v úmyslu mařit výkon trestu zákazu činnosti, mohl by být postižen trestem odnětí svobody až na šest měsíců nebo peněžitým trestem.

Dalším problémem je doba trvání trestu zákazu řízení motorových vozidel. O tom se mezi odborníky i laiky vede neustálý spor. Na jedné straně stojí názory opírající se o argument, že příliš dlouhý trest zákazu činnosti nepřispívá ke zlepšení řidičských schopností pachatele, ale naopak. Na druhé straně se objevují hlasy volající po co nejdelších trestech zákazu činnosti. Na jedné straně tedy názor, že vhodné jsou pouze krátkodobé tresty zákazu činnosti, neboť tento trest vede k dequalifikaci a nová zkouška je pak nedostačující, protože pouze kontroluje elementární dovednosti, na druhé straně názor, že skutečnost, že s délkou zákazu se kvalifikace snižuje, leží mimo výchovné možnosti tohoto trestu a že cílem tohoto trestu není vychovat odborníka, ale cílem je vychovat z pachatele řádného člověka, člověka odpovědně přistupujícího k plnění svých řidičských povinností.³¹

Podmíněné odsouzení

Podmíněné odsouzení je u nás vůbec nejčastěji ukládaný trest. Nahlédneme-li do statistik,³² zjistíme, že z počtu všech odsouzených byl v letech 1994 – 1999 uložen podmíněný trest odnětí svobody zhruba v 60 –

30 Příslušníci Policie ve služebním stejnokroji jsou oprávněni kontrolovat dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích v souladu s § 124 odst. 8, 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o zněních některých zákonů.

31 *Vanůchová, M.*: Zákaz činnosti v československém trestním právu. AUC-juridica, Praha, č. 2/1989, str. 5-77.

32 *Rozum, J., Koutan, P., Háková, L., Nečádo, V., Diblíková, Š.*: Vybrané problémy sankční politiky. IKSP, Praha, 2005, str. 21.

65 % případů, v letech 2000 – 2003 to pak bylo kolem 55 %. V případě trestných činů v dopravě byl podmíněný trest odnětí svobody uložen v letech 1994 – 1999 v 66 – 73 % případů, v letech 2000 – 2003 to pak bylo v rozmezí 53 – 62 %.³³

Výchovný význam podmíněného odsouzení spočívá v tom, že odsouzený sám usměrňuje své chování tak, aby trest odnětí svobody nemusel nastoupit.

Podmíněné odsouzení je však možné jen u trestu odnětí svobody, nikoli například u trestu peněžitého nebo zákazu činnosti.

„Při úvaze o podmíněném odkladu výkonu trestu odnětí svobody podle § 58 odst. 1 písm. a) musí soud zhodnotit všechny okolnosti týkající se osoby pachatele, zejména jeho dosavadní život a prostředí, ve kterém žije a pracuje, jakož i činu, který obviněný spáchal, aby mohl učinit odůvodněný závěr, zda účelu trestu bude dosaženo i bez jeho výkonu, či nikoli.“³⁴ Soudní praxe nevyklučuje ani možnost dosáhnout účelu trestu uložením podmíněného odkladu výkonu trestu odnětí svobody v případě recidivujícího pachatele.³⁵

V případě podmíněného odsouzení mohou být pachatelé uložena přiměřená omezení a přiměřené povinnosti, které mají zásadně směřovat k tomu, aby odsouzený vedl řádný život. Demonstrativní výčet takovýchto povinností a omezení byl přijat novelou trestního zákona provedenou zákonem č. 253/1997 Sb. a je obsažen v § 26 odst. 4 TZ. Uložená omezení však nesmí mít povahu náhrady trestu zákazu činnosti.³⁶

Vhodná přiměřená omezení a povinnosti v dopravě by měly směřovat k odstranění vlivů, které řidiče vedly ke spáchání trestného činu.

Jako příklad uložení přiměřené povinnosti či omezení v případě trestné činnosti v dopravě lze uvést zákaz nadměrného požívání alkoholických nápojů nebo povinnost podrobit se léčení závislosti na návykových látkách (nejde zde však o ochranné léčení) či uložení povinnosti podrobit se školení řidičů apod.

33 Viz. Příloha a)

34 Rozhodnutí NS ČSR č. 56/70 Sb. soud. rozh.

35 Rozhodnutí NS SSR č. 57/90 Sb. soud. rozh.

36 Rozh. NS 32/64 Sb. rozh. a sdělení soudů ČSSR

Vhodné by též bylo ukládání povinnosti nahradit škodu způsobenou trestným činem v dopravě.

Bohužel v současné době se dle odborníků působících v praxi, s kterými jsem měla možnost na toto téma hovořit, při ukládání trestů za trestné činy v dopravě s přiměřenými omezeními a povinnostmi prakticky nesetkáváme. Tak vzniká obrovský nepoměr mezi podmíněným a nepodmíněným odsouzením, protože podmíněné odsouzení tak pachatelé ve většině případů téměř nepocítí (v případě pachatelů v dopravě je tato většina opravdu drtivá, neboť jak již bylo zmíněno výše, jde zpravidla o jinak řádné občany, kteří nemají větší problém s tím, aby ve zkušební době vedli řádný život). V tomto lze vidět velký nedostatek, kdy při trestání pachatelů není dostatečně využito všech prostředků, které soudcům trestní zákon nabízí.

Zákonem č. 253/1997 Sb. byla do trestního zákona vložena ustanovení § 60a a § 60b, která se dotýkají podmíněného odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem. Za podmínek uvedených v § 58 lze podmíněně odložit trest odnětí svobody nepřevyšující 3 roky, vysloví-li se zároveň nad pachatelem dohled. Tato varianta podmíněného odnětí svobody pro pachatele trestné činnosti v dopravě není, dle mého názoru, vhodná, neboť, jak již bylo několikrát zmíněno, pachatelé trestné činnosti v dopravě jsou vesměs řádní občané a nad těmi není dohled probačního úředníka nutný. Pravdou také je, že podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem se v praxi téměř neukládá.

Peněžitý trest

Peněžitý trest je jedním z majetkových trestů a je považován za vhodnou alternativu ke krátkodobým trestům odnětí svobody. Lze jej uložit za poměrně široký okruh trestných činů. K jeho výhodám patří určitost, snadná odstupňovatelnost, relativně snadný výkon a možnost odčerpání majetkového prospěchu pachatele, kterého není možné jinak postihnout. K nevýhodám patří závislost jeho citelnosti na majetkových poměrech pachatele a fakt, že v mnoha

případech postihne i členy rodiny pachatele a osoby, vůči kterým má pachatel závazky.³⁷

Peněžitý trest lze mimo jiné uložit v případě, kdy ve zvláštní části trestního zákona je uložení tohoto trestu dovoleno (tj. např. u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 odst. 1 TZ či trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ), nebo v případě, kdy se ukládá tento trest za trestný čin, u kterého horní hranice trestní sazby nepřevyšuje tři roky a vzhledem k povaze spáchaného trestného činu a možnosti nápravy pachatele se trest odnětí svobody současně neukládá. Peněžitý trest lze tak například uložit i v případě trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 207 a 208 TZ či v případě nedbalostního ublížení na zdraví dle § 223 TZ.

V souvislosti s peněžitým trestem je třeba zmínit také systém denních pokut využívaný hojněji v zahraničí (např. ve Finsku). U nás byl zaveden systém denních sazeb s přijetím zákona o soudnictví ve věcech mládeže v jeho § 27 v případě mladistvých pachatelů. Pro dospělé pachatele možnost uložení tohoto trestu u nás neexistuje. Podstatou tohoto trestu je vyjádření závažnosti činu počtem dní, přičemž za každý den musí být uhrazena určitá částka stanovená na základě pečlivého hodnocení majetkových poměrů pachatele.³⁸ Domnívám se, že takováto forma peněžitého trestu je pro pachatele únosnější. Myslím, že je přijatelnější hradit částku 250 Kč za den po dobu 400 dní, než mít uložen peněžitý trest znějící na částku 100.000 Kč.

Obecně prospěšné práce

Obecně prospěšné práce jsou hlavní alternativou krátkodobého nepodmíněného trestu odnětí svobody. Od roku 2002 lze tento trest ukládat i jako alternativu dalších trestů.

³⁷ Sotolář, A., Sovák, Z., Kratochvíl, V., Zazulová, J., Šámal, P., Páry, F., Váňková, H. a kol.: Právní rámec alternativního řešení trestních věcí, díl 1., svazek 64, Příručka MS ČR. Institut vzdělávání MS ČR, 2001, str.208.

³⁸ Jelínek, J.: Trestní právo hmotné. Linde, Praha, 2005, str. 364.

Od tohoto trestu se očekávalo zejména odlehčení přetíženému vězeňství a mnoho se očekávalo též z pohledu výchovného působení na pachatele.

Tento trest není uveden v žádné ze skutkových podstat zvláštní části trestního zákona. Je tedy konstruován jako trest univerzální, který lze uložit za všechny trestné činy ohrožené trestní sazbou nepřevyšující pět let při splnění všech zákonných předpokladů stanovených v obecné části trestního zákona, a to buď jako trest samostatný, anebo vedle jiného trestu.

Účinnost tohoto trestu je zejména v tom, že zasahuje volný čas pachatele a spočívá v aktivní užitečné pracovní činnosti. Tento trest podporuje pocit zodpovědnosti odsouzeného za vlastní chování a život. Upevňuje též pracovní návyky a rozvíjí řemeslnou dovednost.³⁹

Trest obecně prospěšných prací může u nás soud uložit ve výměře od 50 do 400 hodin. Počet hodin práce pro společnost se pohybuje mezi 20 a 300 hodinami v Belgii, 20 a 200 hodinami ve Finsku, 30 a 240 hodinami v Dánsku, 40 až 240 ve Francii, Švédsku a Spojeném království a 36 až 380 hodinami v Portugalsku.⁴⁰ Oproti úpravám v cizině je patrné, že naše úprava je nejpřísnější, neboť zahrnuje v porovnání se srovnávanými zeměmi nejvyšší spodní i horní hranici. V návrhu nového trestního zákona v rámci rekodifikace se uvažovalo o snížení horní hranice na 300 hodin.

Za největší problém při ukládání prací prospěšných pro společnost je považováno správné zhodnocení osoby pachatele z hlediska resocializačních a nápravných možností, které tento trest poskytuje.

V praxi je tento trest mnohdy ukládán nevhodným osobám, které se pouze snaží oddálit výkon trestu odnětí svobody a výkon trestu obecně prospěšných prací ani nenastoupí nebo sice nastoupí, ale nevykonají jej celý, což má za následek jeho častou přeměnu v nepodmíněný trest odnětí svobody.⁴¹ Statisticky tak dochází k nárůstu počtu ukládaných trestů obecně

39 Barbořík, M.: Trest obecně prospěšných prací – aktuální problémy a jejich řešení. Trestní právo, č. 5/06, str. 5.

40 Kuchta, J., Váňková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky. Beck, Praha, 2005, str. 224.

41 Barbořík, M.: Trest obecně prospěšných prací – aktuální problémy a jejich řešení. Trestní právo, č. 5/06, str. 5.

prospěšných prací a tento jev je současně provázen zvýšeným ukládáním krátkodobých trestů odnětí svobody.

Tento trest je vhodný zejména v případech méně závažných trestných činů proti majetku či životu a zdraví, lze jej tedy velice dobře uplatnit i při postihování pachatelů dopravních deliktů. S přihlédnutím na konkrétní okolnosti případu a dosavadní způsob života pachatele se zde vytváří širší prostor pro individualizaci trestu a vyplňuje prostor mezi trestem odnětí svobody a jinými druhy trestů. V praxi je tento trest ukládán nejčastěji za trestnou činnost majetkovou.

Otázkou zůstává citelnost tohoto trestu pro pachatele trestné činnosti v dopravě. Vezmeme-li v úvahu, že jde obvykle o řádné občany, bude zcela jistě záležet na místě a způsobu výkonu tohoto trestu. Tento trest bude nepochybně citelnější pro pachatele tehdy, bude-li vykonáván na malém městě, kde se lidé znají, než v anonymitě velkoměsta, a to zejména, půjde-li například o pachatele, který v občanském životě zaujímá v obci významnější postavení (může jít o lékaře, člena zastupitelstva nebo třeba o vedoucího pošty). Tyto osoby jsou v obci známy, a bude-li jim coby obecně prospěšná práce uložena například úklid veřejných prostranství, budou to zcela jistě pociťovat jako obrovskou újmu na své pověsti. Naopak bude-li jako trest uložena například výpomoc v prádelně v nemocnici nebo jiném podobném ústavu, citelnost tohoto trestu nebude tak výrazná, a to ani na menším městě, neboť pachatel při výkonu tohoto trestu není na očích veřejnosti. Každopádně případná stigmatizace a nevítaný zájem může nejrůznější měrou vztahově na odsouzeného zapůsobit a ovlivnit jej ve výkonu trestu obecně prospěšných prací.

Nahlédneme-li ještě krátce do připravované rekodifikace trestního práva, zjistíme, že bylo navrhováno rozšíření systému trestů o alternativní trest domácího vězení a výčet ochranných opatření o zabezpečovací detenci.

Víkendové tresty odnětí navrhovány nebyly z důvodu potíží se zajištěním výkonu těchto sankcí.

Domácí vězení

Trest domácího vězení je obsažen v návrhu nového trestního zákoníku, kde je pojat jako plnohodnotná alternativa trestu odnětí svobody.

Tento trest je zamýšlen jako trest pro pachatele méně závažné trestné činnosti, například tedy i trestné činnosti v dopravě.

Výhodou tohoto trestu má být zejména jeho ekonomická náročnost, která je poloviční oproti trestu odnětí svobody.

Dle návrhu bude moci soud uložit tento trest až na dva roky, a to za podmínky, že jde o pachatele přečinu a vzhledem k povaze a závažnosti přečinu a osobě a poměrům pachatele lze mít důvodně za to, že uložení jiného trestu není třeba, a pachatel dá písemný slib, že se v zákonem stanovené době bude zdržovat v obydlí na určené adrese.

Jako samostatný bude moci být trest uložen, jestliže vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu a osobě a poměrům pachatele uložení jiného trestu nebude třeba.

Trest domácího vězení by měl spočívat v povinnosti odsouzeného zdržovat se v obydlí ve dnech pracovního klidu nebo pracovního volna a v ostatních dnech v době od 20.00 hodin do 05.00 hodin s výjimkou případů, kdy vykonává v této době své zaměstnání nebo povolání nebo je-li mu v důsledku jeho onemocnění nebo zranění poskytována zdravotnická péče ve zdravotnickém zařízení.

Soud bude moci uložit pachateli na dobu výkonu tohoto trestu přiměřená omezení nebo přiměřené povinnosti směřující k tomu, aby vedl řádný život, případně mu též uloží, aby podle svých sil nahradil škodu, kterou trestným činem způsobil.

Při ukládání trestu domácího vězení stanoví soud pro případ, že by výkon tohoto trestu byl zmařen, náhradní trest odnětí svobody až na jeden rok.

Koncepce tohoto trestu v návrhu nového trestního zákona je dosti benevolentní. Výkon tohoto trestu má zajišťovat probační a mediační služba nebo se má vykonávat prostřednictvím elektronického zařízení. Důvodová zpráva k tomuto dodává, že v prvním případě se bude probační úředník namátkově přesvědčovat o tom, že odsouzený se ve stanovené době zdržuje ve svém obydlí. O druhém případě důvodová zpráva mlčí. Na rozdíl od jiných zemí, které tento trest skutečně chápou jako paralelu vězení pouze s tím rozdílem, že výkon neprobíhá ve věznici, je předložený návrh podstatně mírnější pro pachatele, když jej v podstatě navádí, aby si s tímto trestem nedělal příliš starostí a jen přibližně jednou za čtrnáct dní očekával kontrolu ze strany probačního úředníka.⁴²

Z koncepce tohoto trestu je patrné, že by byl využitelný mimo jiné i pro pachatele závažnějších nedbalostních trestných činů v dopravě, za něž se dnes ukládá nepodmíněný trest odnětí svobody, zejména vezmeme-li v úvahu, že pachatelé těchto trestných činů jsou ve většině případů dosud bezúhonní občané, pro které uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody může mít negativní dopady (zničení existujících pozitivních sociálních vztahů, zejm. s rodinou, vytvoření negativních sociálních vztahů vlivem vězeňského prostředí apod.).

Argumentem hovořícím proti používání tohoto trestu u pachatelů závažných nedbalostních činů v dopravě je ovšem skutečnost, že tento trest, stojící někde mezi nepodmíněným a podmíněným trestem odnětí svobody, by nenaplňoval funkci generální prevence, která je v dopravě velice potřebná. Společnost by se v řadě závažných případů (zejména pokud došlo k usmrcení osob) s takovýmto trestem, který by nechápala jako tolik citelný pro pachatele, pravděpodobně nesmířila. Zcela jistě by jej pak nechápala jako dostatečně spravedlivý.

V souvislosti s tímto trestem a jeho předestřenou koncepcí vyvstává i otázka, zda by tento trest mohl být dostatečně účinný. Já se domnívám, že

⁴² Král, V.: Domácí vězení – další alternativní trest? Trestněprávní revue, č. 8/2007, str. 236.

nikoli. K tomuto názoru se, myslím, může přiklonit každý rozumně myslící člověk. Výše popsaná koncepce totiž přímo nabízí srovnání se situací, kdy je jinak zaměstnaný člověk nemocen, má pracovní neschopnost potvrzenou a vystavenou lékařem a čas od času mu přijde kontrola, zda dodržuje léčebný režim. Bylo-li by však do praxe zavedeno elektronické sledování odsouzených, mám za to, že by tento trest mohl svého předpokládaného účinku dosáhnout.

Ze zahraničních úprav, resp. ze zkušeností s nimi, vyplývá jeden důležitý poznatek – totiž sami pachatelé mnohdy tento trest považují za daleko přísnější než trest odnětí svobody, kterému proto dávají přednost. Je to vlastně vcelku pochopitelné – jsem-li ve vězení, jsem hlídán a je zde řada překážek, jak se dostat ven. Mám-li uložen trest domácího vězení, je jedinou překážkou maximálně a pouze elektronický náramek. Navíc v určité denní době se mohu volně pohybovat na svobodě a jsem tak obklopen řadou „lákadel“, která mě mohou nabádat, abych nešel domů, ale raději někam jinam, třeba do kina, zajezdit si na kole nebo pobavit se s přáteli.

4.3.4. Možnosti odklonu

Odklonem se rozumí odchylka od typického, tradičního průběhu trestního řízení. Je to v podstatě mimosoudní vyřízení trestní věci, mající své místo dříve, než trestní soud rozhodne rozsudkem o vině obžalovaného a uložení trestu.⁴³ Účelem mimosoudního působení není potrestání pachatele v tradičním smyslu, nýbrž jeho náprava a případně i řešení konfliktu, který vyústil v trestný čin. Odklon je alternativou trestního řízení. Jde vlastně o alternativu trestního práva procesního, kdežto alternativní tresty zmíněné v předchozí kapitole jsou alternativami trestního práva hmotného, a to vedle alternativ k potrestání (tj. upuštění od potrestání a podmíněné upuštění od potrestání s dohledem; resp. u mladistvých: upuštění od uložení trestního opatření a podmíněné upuštění od uložení trestního opatření).

⁴³ Šuchý, O.: Odklon v trestním řízení. Právník č. 3/1991, str. 248.

Odklon je však nutné chápat nejen jako procesní alternativu, ale svým způsobem i jako sankci.

V zásadě existují tři možnosti odklonu od klasického průběhu trestního řízení: 1/ určité zkrácené řízení (zpravidla při využití trestního příkazu); 2/ vyřízení věci státním zástupcem nebo soudem, které nedospěje k vyslovení viny a uložení trestu (různé formy podmíněného zastavení trestního stíhání a narovnání); 3/ mimosoudní vyřízení věci v rámci jiného typu řízení (např. formou správního řízení).⁴⁴

Mezi obecná kritéria pro aplikaci alternativního řešení a přijetí alternativních opatření, souvisejících s diferenciací trestního postihu a racionalizací trestního procesu, patří závažnost trestného činu, druh a výměra trestu, který by při tradičním průběhu trestního řízení pachatele dle očekávání postihl, zabránění stigmatizujícím účinkům trestu a prognóza účinnějšího mimosoudního výchovného působení.⁴⁵

Podíváme-li se do zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (dále jen TŘ), zjistíme, že naše právní úprava nabízí tyto formy odklonu: 1/ podmíněné zastavení trestního stíhání podle § 307 až 308 TŘ, 2/ narovnání podle § 309 až 314 TŘ a 3/ podmíněné odložení podání návrhu na potrestání dle § 179g a 179h TŘ. Zákon o soudnictví ve věcech mládeže navíc nabízí variantu odstoupení od trestního stíhání (§ 70 – 71 ZSVM).

Za formu odklonu bývá označován i trestní příkaz upravený v § 314e a násl. TŘ, který však není odklonem z hlediska ukládaných trestů, neboť vyjma nepodmíněného trestu odnětí svobody, ztráty čestných titulů a vyznamenání, ztráty vojenské hodnosti a propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty lze uložit všechny tresty, které jsou uvedeny v taxativním výčtu § 27 TZ, byť v některých případech v nižších sazbách, než které trestní zákon ve své obecné části stanoví.

⁴⁴ Kalvodová, V.: Postavení trestu odnětí svobody v systému trestněprávních sankcí. AUB-Juridica č. 260. MU, Brno, 2002, str. 144.

⁴⁵ Suchý, O.: Odklon v trestním řízení. Právník č. 3/1991, str. 248 – 249.

Podmíněné zastavení trestního stíhání bylo zavedeno novelou trestního řádu č. 292/1993 Sb. Je institutem, který dává pachateli možnost, že pokud se bude řádně chovat, o jeho vině a trestu nebude vůbec rozhodnuto.

V řízení o trestném činu, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje pět let, může se souhlasem obviněného soud a v přípravném řízení státní zástupce podmíněně zastavit trestní stíhání, jestliže a) obviněný se k činu doznal, b) nahradil škodu, pokud byla činem způsobena, nebo s poškozeným o její náhradě uzavřel dohodu, anebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě, a vzhledem k osobě obviněného, s přihlédnutím k jeho dosavadnímu životu a k okolnostem případu lze důvodně takové rozhodnutí považovat za dostačující. V rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání se stanoví zkušební doba na šest měsíců až dva roky. Obviněnému lze též uložit, aby ve zkušební době dodržoval přiměřená omezení a povinnosti směřující k tomu, aby vedl řádný život. Jestliže obviněný v průběhu zkušební doby vedl řádný život, splnil povinnost nahradit způsobenou škodu a vyhověl i dalším uloženým omezením, rozhodne orgán, jenž trestní stíhání v prvním stupni podmíněně zastavil, že se osvědčil. Jinak rozhodne, a to případně i během zkušební doby, že se v trestním stíhání pokračuje.

Podmíněné zastavení je možné jen v případě, že se řízení vede o trestném činu, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřesahuje pět let (nepřihlíží se k snížení trestní sazby u mladistvého, resp. jejich zvýšení u zvláště nebezpečných recidivistů a u pachatelů trestných činů ve prospěch zločinného spolčení). Může jít jak o úmyslný, tak o nedbalostní trestný čin, z praxe však víme, že orgány činné v trestním řízení mají tendenci institut podmíněného zastavení používat spíše u trestních činů spáchaných z nedbalosti. Horní hranice pět let je pak například horní hranicí trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 2 tr. zák., tedy způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti z nedbalosti tím, že pachatel poruší důležitou povinnost. Může tedy přicházet v úvahu i u poměrně těžkých dopravních nehod.⁴⁶

⁴⁶ Odsklon trestního stíhání (PorF. 96, 4: 182.)

Nezbytnou podmínkou je, aby obviněný nahradil škodu, pokud byla činem způsobena, nebo s poškozeným o její náhradě uzavřel dohodu nebo učinil jiná potřebná opatření k její náhradě. V praxi orgánů činných v trestním řízení se pojem škody ve smyslu uvedené podmínky § 307 TŘ vykládá poměrně široce. Jde především o škodu majetkovou, popř. o náhradu škody způsobené ublížením na zdraví. V praxi jde zejména o náhradu takové škody, jejíž přiznání v trestním nebo občanskoprávním řízení by bylo problematické. Tak např. soudy uznávají dohody o náhradě škody nad rámec škod, proplácených pojišťovnou v případě škody na zdraví při dopravní nehodě, spočívající v úhradě zvýšených nákladů na dopravu v důsledku nemožnosti používat vlastní automobil, v důsledku zvýšených nákladů na péči o domácnost, např. za posluhu, nároků na lepší stravu atd. Uznává se i odškodnění nemajetkové újmy, kterou jinak v adhezním řízení v rámci rozhodování o trestném činu nelze uplatnit. Soudy akceptují i náhradu škody, která nebyla způsobena přímo pachatelem, jestliže pachatel měl z činu, kterým byla škoda způsobena, majetkový prospěch.

V některých případech (např. u dopravních nehod, pokud se uplatní zákonné pojištění provozu motorových vozidel) bude na místě vyžadovat, aby obviněný s poškozeným uzavřel dohodu o náhradě škody už jen proto, že výše škody může přesahovat výši pojistné náhrady (nestačí tedy, pokud obviněný učinil vůči poškozenému jednostranné prohlášení nebo návrh na uzavření takové dohody).

Odškodnění nemusí být poskytováno v penězích. Je možná i dohoda o provedení určitých služeb, např. bezplatné zapůjčení vlastního vozidla za vozidlo poškozené při havárii na dobu opravy atd.⁴⁷

V případě trestného činu spáchaného zaviněným způsobem dopravní nehody v silničním provozu lze za jiné potřebné opatření k náhradě škody podle § 307 odst. 1 písm. b) TŘ považovat také oznámení dopravní nehody

47 Odsklon trestního stíhání (PorH, 96, 4: 182.)

jako pojistné události příslušné pojišťovně a poskytnutí další potřebné součinnosti.⁴⁸

Jak již bylo řečeno, obviněnému lze uložit, aby ve zkušební době dodržoval přiměřená omezení a povinnosti směřující k tomu, aby vedl řádný život. Tato omezení mohou mít formu zákazu určitého chování (např. zákaz požívat nadměrně alkoholické nápoje nebo jiné návykové látky) nebo příkazu ke konání (např. setrvání v pracovním poměru, aby bylo možno nahradit vzniklou škodu). Nejsou přípustná omezení, která by přesahovala rámeček podmíněného zastavení trestního stíhání a která by byla v rozporu s podstatou jeho režimu, tedy s převýchovou obviněného v podmínkách života na svobodě. Jako omezení nelze uložit zákaz řízení motorových vozidel, neboť toto omezení by fakticky znamenalo nepřímé uložení trestu zákazu činnosti, což je nepřípustné (rozh. č. 6/1999 Sb. rozh. tr.). Omezení musí být přiměřená trestnému činu, pro který je obviněný stíhán.

Z judikatury lze vyčíst případy trestných činů v silniční dopravě, kdy odklon v podobě podmíněného zastavení trestního stíhání není vhodný. Například riskantní jízda opilého řidiče (1,77 g/kg alkoholu v krvi) osobního automobilu a způsobení závažných následků dopravní nehody v podobě těžké újmy na zdraví u jednoho ze spolujezdců a ublížení na zdraví u dalších dvou spolujezdců jsou takovými okolnostmi případu, pro které nelze považovat za dostačující rozhodnutí ve věci rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání.⁴⁹

Výhody podmíněného zastavení trestního stíhání jsou tyto: 1/ jeho využívání přispívá k urychlení trestního řízení a ke snížení nápadu trestních věcí k soudu, 2/ rychlejší uspokojení poškozeného, pokud jde o náhradu škody, 3/ ve svém důsledku se podmíněné zastavení trestního stíhání podílí na snížení počtu ukládaných trestů (zejména těch, které nejsou spojeny s odnětím svobody).

48 Rt. 19/93 4 To 693/94 (Sb. NS 93, 4: 138)

49 Rt. 31/94 4 To 117/94 (Sb. NS 94, 8: 271); to též potvrzuje i rozsudek NS ČR sp.zn. 4 Tz 63/2007 ze dne 29.8.2007

Ze své praxe advokátního koncipienta mohu potvrdit, a vyplynulo to i z mých rozhovorů s lidmi v praxi působícími (viz. dále kpt. 4.4.), že institutu podmíněného zastavení trestního stíhání dle § 307 a násl. TŘ se nikdy neužívá v případech, kdy k dopravní nehodě došlo proto, že pachatel byl pod vlivem návykových látek, ani v případech, kdy při nehodě došlo k usmrcení jiného člověka.

Institut *narovnání* se objevil s novelou trestního řádu č. 152/1995 Sb. Na rozdíl od podmíněného zastavení trestního stíhání je definitivním rozhodnutím ve věci.

V řízení o trestném činu, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje pět let, může se souhlasem obviněného a poškozeného soud a v přípravném řízení státní zástupce rozhodnout o schválení narovnání a zastavit trestní stíhání, jestliže a) obviněný prohlásí, že spáchal skutek, pro který je stíhán, a nejsou důvodné pochybnosti o tom, že jeho prohlášení bylo učiněno svobodně, vážně a určitě, b) uhradí poškozenému škodu způsobenou trestným činem nebo učiní potřebné úkony k její úhradě, případně jinak odčiní újmu vzniklou trestným činem, a c) složí na účet soudu nebo v přípravném řízení na účet státního zastupitelství peněžní částku určenou konkrétnímu adresátovi k obecně prospěšným účelům, a tato částka není zřejmě nepřiměřená závažnosti trestného činu, a považuje-li takový způsob vyřízení věci za dostačující vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného činu, k míře, jakou byl trestným činem dotčen veřejný zájem, k osobě obviněného a jeho osobním a majetkovým poměrům.

Institut narovnání vychází ve své podstatě z chápání trestného činu jakožto konfliktu mezi pachatelem a obětí. Prostřednictvím narovnání je tento konflikt urovnán.

Zákonné podmínky pro schválení narovnání jsou přísnější než podmínky podmíněného zastavení trestního stíhání, což je logickým důsledkem skutečnosti, že účinky spojené s narovnáním jsou ve srovnání s podmíněným zastavením pro pachatele příznivější. Rozhodnutí o schválení narovnání

vytváří, na rozdíl od rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání, jenž má povahu mezitímního rozhodnutí, překážku rei iudicate.

Institut narovnaní dle § 309 a násl. TŘ lze dle názoru Nejvyššího soudu ČR využít i v případě, kdy dojde k úmrtí poškozeného. Toto své stanovisko dovozuje z toho, že dojde-li k úmrtí poškozených jako následku trestného činu a pozůstalým poškozeným náleží práva uvedená v ustanovení § 43 odst. 1 TŘ, nelze zde hovořit o přechodu práv (§ 45 odst. 3 TŘ), která měli poškození před úmrtím. Na tyto osoby se proto nevztahuje ustanovení § 310a TŘ, dle něhož práva poškozeného podle § 309 a 311 nepřísluší tomu, na koho pouze přešel nárok na náhradu škody, a práva poškozeného podle § 309 a § 311 TŘ jim tedy přísluší.⁵⁰

Podíváme-li se na četnost výskytu institutů podmíněného zastavení trestního stíhání dle § 307 a násl. TŘ a narovnaní dle § 309 a násl. TŘ v praxi, zjistíme, že trestními soudci nejsou příliš hojně využívány. Narovnaní nebývá ukládáno proto, že po jeho schválení a poté, co se usnesení o něm stane vykonatelným, musí předseda senátu zajistit, aby peněžní částka složená obviněným k obecně prospěšným účelům byla poukázána adresátovi uvedenému v rozhodnutí. Pokud ten odmítne částku převzít, nebo mu ji vůbec předat nelze, musí předseda senátu rozhodnout o jejím předání jiné obci či právnické osobě. Častěji se proto využívá podmíněného zastavení trestního stíhání, kde tato povinnost předsedy senátu odpadá. Nicméně ani tento institut není pro soudce příliš výhodný. Jak již bylo zmíněno, rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání má povahu mezitímního rozhodnutí a nevytváří překážku rei iudicate. Pro soudce tedy věc není rozhodnutím o podmíněném zastavení trestního stíhání pravomocně skončena a jako takovou ji musí i uvádět ve statistikách. V situaci, kdy trestní soudci musí za kalendářní měsíc vykazovat kolem třiceti skončených a pravomocných věcí, není jimi pochopitelně tento institut příliš často užíván.

⁵⁰ Rozsudek NS ČR sp.zn. 4 Tz 63/2007 ze dne 29.8.2007

V praxi se s podmíněným zastavením trestního stíhání u trestných činů páchaných v dopravě lze hojněji setkat už v přípravném řízení, kdy trestní stíhání zastavuje státní zástupce. Dle mého názoru je to správné – soudům tak napadne méně trestné činnosti a dosud bezúhonní občané, pro které je samo trestní stíhání a i fakt, že někomu například způsobili škodu na zdraví, velikou újmou po psychické stránce, nejsou ještě více vystaveni dalšímu psychickému tlaku, který by jim přineslo řízení před soudem. Ze své praxe mohu potvrdit, že drtivá většina „obyčejných“ (dosud netrestaných, již nemají s orgány činnými v trestním řízení žádné zkušenosti) občanů pociťuje jakési obavy, ostych či stud, když se má dostavit k soudu, či dokonce jen k policejnímu orgánu.

Podmínky pro vydání rozhodnutí o *podmíněném odložení podání návrhu na potrestání* státním zástupcem upravuje § 179g TŘ zavedený novelou trestního řádu č.283/2004 Sb. Svým pojetím i obsahem se blíží § 307 TŘ o podmíněném zastavení trestního stíhání. Jsou v něm však některé zmírňující odchylky. Délka horní hranice zkušební doby je zkrácena na jeden rok. Délka spodní hranice (šest měsíců) se ponechává, neboť kratší zkušební doba by byla ryze formální. V zájmu urychleného konečného vyřízení věci a vzhledem k povaze těchto trestních věcí se zkracuje doba pro rozhodnutí o tom, zda se podezřelý osvědčil, či nikoli, po uplynutí zkušební doby na šest měsíců, tedy na polovinu.

Protože jde pojmově stále o odložení věci, zůstane jí toto rozhodnutí i v případě rozhodnutí o osvědčení. Pokud se podezřelý ve zkušební době neosvědčí, státní zástupce nařídí policejnímu orgánu, který dosud vedl zkrácené přípravné řízení, aby zahájil trestní stíhání a dále postupoval podle ustanovení hlavy desáté (tj. § 179f odst. 2 písm. b) TŘ).

Pro opačný případ je však třeba vyloučit možnost, aby při kladném rozhodnutí o osvědčení (či marném uplynutí další lhůty pro takové rozhodnutí, aniž to způsobil podezřelý svou vinou) bylo možné takového pachatele trestně stíhat pro týž skutek. Proto se i s tímto rozhodnutím, shodně jako

s rozhodnutím o osvědčení či s fikcí o něm v rámci řízení o podmíněném zastavení trestního stíhání, spojují účinky překážky trestního stíhání.

I tato forma odklonu je vhodná pro trestné činy páchané v dopravě, zejména pokud pachatel činu lituje a je ochoten nahradit způsobenou škodu.

Zákon o soudnictví ve věcech mládeže upravuje poslední formu odklonu, a to *odstoupení od trestního stíhání*.

V řízení o provinění, na které trestní zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje tři léta, může soud pro mládež a v přípravném řízení státní zástupce z důvodu chybějícího veřejného zájmu na dalším stíhání mladistvého a s přihlédnutím k stupni nebezpečnosti provinění pro společnost a osobě mladistvého odstoupit od trestního stíhání mladistvého, jestliže a) trestní stíhání není účelné a b) potrestání není nutné k odvrácení mladistvého od páchaní dalších provinění. Odstoupit od trestního stíhání lze zejména v případech, jestliže mladistvý již úspěšně vykonal vhodný probační program, byla úplně nebo alespoň částečně nahrazena škoda způsobená proviněním a poškozený s takovým odškodněním souhlasil, anebo bylo mladistvému vysloveno napomenutí s výstrahou a takové řešení lze považovat z hlediska účelu řízení za dostatečné.

Je zřejmé, že zmíněné instituty trestního řízení jsou vhodné zejména pro ty, kteří se s trestním řízením setkají jednou za život, slušné lidi, které k porušení zákona dovedla nešťastná souhra okolností, tedy nejčastěji pachatele nedbalostních trestných činů, velice často právě v silniční dopravě.

Třebaže zákonodárce neměl v úmyslu touto úpravou zvýhodňovat bohaté, v praxi je pochopitelně využívána především lidmi, kteří jsou nejen ochotní, ale i schopni uhradit škodu trestným činem způsobenou, popřípadě přispět podstatnou částkou na dobročinné účely.

4.3.5. Účinnost ukládání trestů

Vezmeme-li v úvahu, které tresty se ukládají za trestnou činnost v dopravě, je zcela jistě nejcitelnějším trestem pro pachatele trest odnětí svobody, což je samozřejmě dáno samotnou povahou tohoto trestu. Nicméně tento trest z mnoha důvodů není nejčastěji ukládaným trestem za takovéto trestné činy. Jedním z důvodů je, že v naprosté většině jde „pouze“ o nedbalostní trestné činy. Zřejmě hlavní důvod však tkví v tom, co již zde bylo také několikrát řečeno. Totiž pachatelem trestného činu se může během vteřiny stát téměř kdokoli z nás. Tudíž pachatelé trestných činů v dopravě jsou v naprosté většině „obyčejní“ lidé, bezúhonní, dosud netrestaní. Vytrhnout takového člověka z jeho všední reality a uvrhnout jej do vězení by se zcela jistě minulo účinkem. Přetrhaly by se tak jeho sociální vztahy, v mnoha případech by došlo k rozpadům rodin, ztrátám zaměstnání, degradaci na společenském žebříčku. Právě proto se trest odnětí svobody nepodmíněně ukládá pouze v případech závažných porušení povinností, zpravidla v případech těžkých následků na životech a zdraví – jde tak o trest ukládaný až v těch nejzazších případech, kdy jej v podstatě jiným trestem ani nahradit nelze. V těchto situacích jde samozřejmě o nejúčinnější trest, který plní nejen funkci individuální prevence, ale zejména prevence generální.

Mezi nejčastěji ukládaný trest patří podle statistik podmíněný trest odnětí svobody. Vzhledem k tomu, co bylo řečeno o osobách pachatelů, by mělo jít v drtivé většině o naprosto dostačující a účinný trest, ale podíváme-li se na současný stav trestné činnosti v dopravě, lze o tom, myslím, s úspěchem pochybovat. Pachatelé tento trest většinou ani nepocítí. Vzhledem k tomu, že v drtivé většině jde o dosud bezúhonné občany, tak ti obvykle nemají problém s tím, že by se neosvědčili ve zkušební době, neboť zpravidla vedou řádný život a bez větších problémů vyhoví i případným dalším uloženým podmínkám. Navíc osvědčí-li se, pak se na ně hledí, jako by nebyli odsouzeni. Uložený trest se tudíž neobjeví ve výpise z Rejstříku trestů, který mj. slouží

k prokazování bezúhonnosti. Tento trest má proto dle mého názoru významnější účinky pouze u prvopachatelů nedbalostních trestných činů, pro které by tento trest měl být varováním, aby se další trestné činnosti vyvarovali. Bude-li ovšem řidič nadále například jezdit rychle a spáchá další, byť nedbalostní, trestný čin v dopravě v důsledku svého nezodpovědného chování, nedomnívám se, že pro něj je podmíněné odsouzení vhodným a účinným trestem. Samozřejmě tento postoj nelze absolutizovat, a proto i na tomto místě zdůrazňuji, že je nutné se přísně držet zásady individualizace při ukládání trestů za trestné činy v silniční dopravě.

Zdánlivě velice vhodný se jeví trest zákazu činnosti, též často ukládaný. Pachateli je znemožněno to, čím vlastně škodlivé následky svého činu způsobil. Je-li tento trest dodržován, pak je zcela jistě vysoce účinný. Objevují se ovšem i názory, že tento trest není v mnoha případech vhodný. Důvod je prostý – pokud například sedm let nesmí potrestaný člověk řídit motorové vozidlo, poté, co je mu řidičský průkaz navrácen, je z něj vlastně „začátečník“ a je na silnici možná nebezpečnější než před těmi sedmi lety. Nicméně podíváme-li se zpátky do minulosti, zjistíme, že až do roku 1990 byla horní hranice pro trest zákazu činnosti pět let, oproti současným deseti, což bylo mnohokrát kritizováno. A podíváme-li se do hodnocení rozhodovací praxe soudů za první polovinu roku 1965 (Rt I/66 Stanovisko Pls 7/65), zjistíme, že soudy byly kritizovány právě za ukládání nedostatečně dlouhých trestů zákazu činnosti. Vhodná délka trestu zákazu činnosti je tedy sporná a zcela jistě je i zde při rozhodování soudů v konkrétních případech velice důležitá zásada individualizace.

Za účinný lze považovat v době, kdy mnoho lidí lpí na svém majetku, i trest peněžítý. V rámci obecné kriminality nejde ovšem o trest příliš častý, neboť soud tento trest neuloží, je-li zřejmé, že by byl nedobytný, což platí pro většinu pachatelů. Ale jak již bylo mnohokrát znovu a znovu zmíněno, pachatelé trestné činnosti v dopravě jsou jiní – vlastní-li majetek v podobě motorového vozidla, může jim také zpravidla být uložen trest peněžítý. Na

tomto místě je však také třeba upozornit na případy lidí, kterých je v naší společnosti čím dál více a kteří se domnívají, že když mají peníze, mohou si „dovolit téměř cokoli“. Soudy by proto při ukládání tohoto trestu měly velice pečlivě posoudit majetkové poměry pachatele a uložit trest v takové výši, aby byl pro pachatele opravdu citelný, protože jedině pak může být opravdu účinný.

Účinnost trestů ukládaných za trestné činy v dopravě podstatně snižuje stav veřejného mínění. Veřejnost na jedné straně obvykle s velkým rozhořčením požaduje nejprísnější potrestání viníků tragických dopravních nehod, ale na druhé straně toleruje běžné dopravní přestupky. Často totiž lidé požadují pro pachatele závažných trestných činů v dopravě (zejména v případech nedbalostního usmrcení více osob) dlouholeté nepodmíněné tresty odnětí svobody, ale současně nepovažují i vědomé porušování předpisů o dovolené rychlosti apod. za nic zvlášť zavrženého, nýbrž za něco, nad čím lze přimhouřit oko, za něco, co se může stát každému.

4.4. Názory osob působících v praxi

Jak již bylo zmíněno v úvodu, tato práce má za cíl se věnovat problematice trestů za trestné činy v silniční dopravě, což je téma v posledních letech zanedbávané, ale přesto velice závažné. Odborná literatura zabývající se tímto tématem v posledních letech prakticky neexistuje. Právě to byl hlavní důvod, proč jsem o konzultaci požádala osoby působící v praxi a setkávající se s touto problematikou téměř denně – policejní komisařku por. Bc. Martinu Schuranovou působící na Okresním ředitelství Policie ČR, Službě kriminální policie a vyšetřování Teplice, jež dopravní nehody vyšetřuje již devět let, JUDr. Karla Jirušku, státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Teplicích, JUDr. Miroslava Čapka, trestního soudce Okresního soudu v Teplicích, a advokátku JUDr. Helenu Tukinskou, která v řadě případů vystupuje jako obhájce obviněných z trestných činů páchaných v silniční

dopravě a která v letech 1980 až 1990 působila jako soudkyně na Okresním soudě v Teplicích, kde do její kompetence patřily právě trestné činy v dopravě a dále trestné činy související s požáry, výbuchy a provozními haváriemi. Rozhovory byly absolvovány s JUDr. Čapkem a JUDr. Jiruškou v létě roku 2006, s Bc. Schuranovou v prosinci roku 2007 a s JUDr. Tukinskou v březnu roku 2008. Cílem bylo a je obohatit tuto práci o různé názory na současný stav problematiky ukládání trestů za trestné činy v silniční dopravě.

4.4.1. Trestná činnost v silniční dopravě a problémy s ní související

Por. Bc. Martina Schuranová k otázce jaké trestné činy v současnosti v dopravě převažují uvedla, že jsou to zejména trestné činy řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ a maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 TZ, dále pak trestné činy ublížení na zdraví dle § 223 a § 224 TZ a ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 odst. 1, odst. 2 písm. c) TZ.

Pokud jde o nárůst trestné činnosti v dopravě po novele trestního zákona účinné od 1.7.2006, u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ žádnou výraznější změnu v praxi nezaznamenala, určitě však přibyla spousta trestných činů a ještě častěji provinění řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ.

Trestný čin dle § 180d TZ páchají dle zkušeností *por. Bc. Schuranové* ve velké většině případy mladiství, kteří si mnohdy ani neuvědomují, že se něčeho nezákonného dopouští. Často navíc už mají řidičské oprávnění jiné skupiny. Tohoto trestného činu se v řadě případů dopouští také sociálně slabší občané.

Rovněž *JUDr. Karel Jiruška* potvrdil, že v silniční dopravě převažuje trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ a že trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění upravený v § 180d TZ a zavedený do našeho právního řádu novelou trestního zákona účinnou od 1.7.2006 znamenal v praxi velký nárůst trestné činnosti spáchané v dopravě. Dle *JUDr. Jirušky* se na OSZ v Teplicích setkávají týdně třeba až se třiceti novými případy. Naopak zřídka (na OSZ v Teplicích zhruba třikrát do roka) se lze setkat s trestným činem obecného ohrožení dle § 180 TZ.

Za významný faktor týkající se trestné činnosti v dopravě považuje *JUDr. Jiruška* skutečnost, že výrazně roste podíl pachatelů – cizinců. U nich je však dle jeho názoru daleko větší problém s trestáním, než je u českých občanů.

JUDr. Miroslav Čapek nachází v současné právní úpravě trestné činnosti v silniční dopravě a jejím postihování zejména tyto problémy:

- U vážných dopravních nehod každá ze stran nechá vypracovat a následně předloží znalecký posudek, a tyto dva vzniklé posudky se nikdy neshodují. Soud to řeší tak, že požádá o posudek ústavu v souladu s § 110 TR. Zde však vznikají hned dva problémy: 1/ do role soudce se tak dostává ústav, neboť soud se vždy postaví na stranu ústavu (tj. k převládající verzi); 2/ ústavů, které mohou vypracovávat znalecké ústavní posudky, je málo a posudků je třeba hodně, dochází tak k obstrukcím, a pachatel proto po dlouhou dobu uniká trestu, což je v rozporu s účelem trestání, neboť trest má následovat co nejrychleji po spáchání trestného činu, jinak jeho účinnost klesá.

- Nová právní úprava § 201 TZ s účinností od 1.7.2006 též přinesla dle názoru JUDr. Čapka hned několik problémů: 1/ pokud jde o vliv alkoholu, je zde problémem hranice, od které již jde o trestný čin a do které jde ještě o přestupek. Právní norma toto neřeší. Policie si jako hranici stanovila 0,8 promile, kdežto soudy považují za zlomové až 1 promile alkoholu v krvi. 2/ Další a závažnější problém je vliv drog (heroin, marihuana apod.). Problémem je, že pro oblast drog chybí judikatura, která by stanovila hranici, kdy jde ještě o přestupek a kdy již o trestný čin. Dále není vyřešena problematika odebírání vzorků pro kontrolu, zda řidič není ovlivněn drogami. Navíc policie nemá vhodné způsoby měření množství zakázaných látek v krvi a je to též velice nákladné. Z tohoto důvodu se takovéto případy ani před soud nedostávají.

JUDr. Čapek se domnívá, že zhruba tolik dopravních nehod, kolik je spáchaných pod vlivem alkoholu, je spáchano i pod vlivem drog, a to zejména mladšími řidiči. Zároveň se domnívá, že vliv drog je daleko závažnější než vliv alkoholu. U drog by proto dle jeho názoru měla být nulová tolerance – řízení s jakýmkoli množstvím těchto látek v krvi by mělo být trestným činem. Je ovšem otázkou, jak by takovouto úpravu přijala široká veřejnost. Já osobně si myslím, že by vznikly dva nesmiřitelné tábory, neboť takovýto přístup by byl pro část společnosti naprosto nepřijatelný, naopak druhá skupina by jej považovala za nejvhodnější řešení.

V této souvislosti JUDr. Čapek také přiznal, že by se nechtěl dostat do pozice, kdy by před ním stanul člověk obžalovaný z trestné činnosti v dopravě spáchané pod vlivem drog, který by se bránil a říkal: „Proč já nesmím mít v krvi vůbec nic, proč si nemohu dát ani jednoho jointa, když u alkoholu je hranice pro spáchání trestného činu 0,8 resp. 1 promile alkoholu v krvi? To je přeci porušení zásady rovnosti!“ Nabízí se zde samozřejmě otázka, zda tito lidé se nějaké hranice vůbec smějí domáhat.

Dle JUDr. Čapka jde o problém skrytý v zákoně, který se buď začne řešit, nebo se i nadále budou postihovat jen řidiči pod vlivem alkoholu, protože to je snazší, a o zbytku se i nadále pomlčí.

- Pokud jde o § 180d TZ, tj. trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, dopouští se jej z velké většiny kriminálně zavadoví lidé. Problém zde je podle JUDr. Čapka ten, že tito pachatelé, ačkoli jsou přistiženi při činu a důkazy jsou jasné, jsou ze zadržení propouštěni a poté je podáván návrh na potrestání, místo aby se užil institut zkráceného přípravného řízení. Tito pachatelé totiž k soudu nechodí, několikrát se nařizuje hlavní líčení, které je opakovaně odročováno, pachatelé se nechávají předvádět, mnohdy to končí vydáním příkazu k zatčení. Například v Teplicích Okresní státní zastupitelství institut zkráceného přípravného řízení příliš nevyužívá, a to navzdory popsáním skutečností. Tomuto všemu by se dle JUDr. Čapka předešlo, kdyby státní zástupce měl nikoli možnost, ale povinnost za splnění daných podmínek užít institut zkráceného přípravného řízení. Pak by se dle jeho názoru zhruba 20 % trestných činů vyřídilo zkráceným přípravným řízením a soudům by se tak velice ulevilo. V souvislosti s tím ještě vyvstává otázka, nakolik by pak bylo, či nebylo, vhodné prodloužit 24 hodinovou lhůtu, kterou má soudce v případě projednávání věci ve zjednodušeném řízení, na 48 hodin.

- Typický problém trestné činnosti v dopravě je dokazování (zejména pokud jde o dopravní nehody) – dle JUDr. Čapka je těžké posuzovat, jak pachatel či poškozený v jakém momentu zareagovali, kdo z nich měl, nebo neměl takovým a takovým způsobem zareagovat.

JUDr. Tukinská ohledně trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ uvedla, že s jeho úpravou v trestním zákoně se plně ztotožňuje. Dle jejího názoru si současná doba, vzhledem k neukázněnosti řidičů, kdy morálka a vůbec právní povědomí občanů jsou pokleslé, takovouto úpravu a postih pachatelů tohoto trestného činu vyžaduje. Lidé totiž dobrovolně, pouze z titulu svého právního vědomí, právní, tedy i trestní, předpisy nerespektují. Je tedy vždy potřeba sankce, aby bylo respektováno to, co je pro společnost žádoucí. Navíc člověk, který ovládá motorové vozidlo, ovládá velkou sílu, která může způsobit obrovské škody na zdraví i majetku lidí a mnohdy dochází i k tragickým následkům. I proto je potřeba jednat, kdy lidé řídí bez řidičského oprávnění, postihnout.

Obdobně se pak vyjádřila i ke zpřísnění postihu v případě trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky. Po roce 1990 se právní úprava stala příliš benevolentní a lidé neměli motivaci, aby ji respektovali. Bylo tedy jen otázkou času, kdy opět dojde ke zpřísnění. Dle JUDr. Tukinské se tak mělo stát již daleko dříve.

Pokud jde o případné zavedení nových skutkových podstat postihujících trestné činy v silniční dopravě, má JUDr. Tukinská za to, že to není potřeba. Dle jejího názoru, bude-li plně

využívána stávající právní úprava, není nutné do našeho právního řádu zavádět skutkové podstaty dalších trestných činů.

Celkově lze shrnout, že všichni jmenovaní se shodli, že po roce 1990 došlo k velkému uvolnění v oblasti trestných činů v silniční dopravě a trestního postihu těchto trestných činů, zejm. pak pokud jde o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ. Obecně lidé nabyli pocitu, že v případech trestných činů v dopravě jim žádné závažné sankce nehrozí a že porušování právních předpisů v této oblasti je zcela běžné a nijak závažné jednání. Je zcela správné, že od 1.7.2006 došlo ke zpřísnění postihu alespoň u trestného činu dle § 201 TZ, a je též správné, že jednání, kdy řidič řídí bez řidičského oprávnění, což lze bohužel považovat za jev častý, se stalo jednáním, které naplňuje skutkovou podstatu trestného činu a lidé jsou za takového jednání stavěni před soud.

4.4.2. Trestání a tresty ukládané za trestné činy v silniční dopravě

Pokud jde o tresty a trestání, *JUDr. Miroslav Čapek* se domnívá, že stávající trestní sazby jsou dostatečné. Problém však vidí v neadekvátním ukládání nabízených sankcí. Stejný názor zastává i *JUDr. Tukinská*.

Drtivá většina dopravních deliktů se řeší trestními příkazy. U nedbalostních trestných činů s tím lze podle *JUDr. Čapka* souhlasit, ale pokud jde o trestné činy pod vlivem alkoholu, měla by věc být vždy před soudem řádně projednána a neměla by být řešena trestním příkazem.

JUDr. Tukinská má za to, že možnosti, jež nabízí současná právní úprava pro postih pachatelů trestné činnosti v dopravě, jsou postačující a pestré, jen je potřeba je v praxi více využívat. Dle jejího názoru je chybou, že soudci příliš často ukládají pouze podmíněné tresty odnětí svobody, když z hlediska potřeb společnosti a státu by se měl ukládat zejména peněžitý trest a další alternativní tresty k trestu odnětí svobody a též by se měly častěji využívat odklony od tradičního průběhu trestního řízení, a to zejména s cílem, aby se nahradila činem způsobená škoda a aby se odškodnili poškození. Toto by se mělo dít zejména v případech méně závažných nedbalostních činů.

JUDr. Karel Jiruška spatřuje obecný problém trestání trestných činů spáchaných v silniční dopravě v tom, že se spíše hledí na následek, který vlivem porušení ustanovení zákona nastal, než na to, co vlastně bylo porušeno. Lze tedy říci, že se zde prosazuje spíše odpovědnost za následek. A to dle jeho názoru zcela jistě není uspokojivý stav.

Por. Bc. Martina Schuranová se v praxi setkává pouze s odklony užívanými v trestním řízení, i přesto jsem ji požádala alespoň o její názor na otázku trestání a trestů ukládaných za trestné činy v dopravě.

Všichni jmenovaní se shodli, že stávající úprava, resp. možnosti, které nabízí v případě trestání trestných činů v dopravě, jsou dostačující, bohužel však v praxi jsou nedostatečně využívány. Zavedení nových typů sankcí nejsou příliš nakloněni zejména proto, že by neplnily účely preventivní.

Nepodmíněný trest odnětí svobody

Pokud jde o nepodmíněný trest odnětí svobody, ukládá se dnes většinou za smrtelné dopravní nehody a za řízení pod vlivem alkoholu se závažnými následky. Nicméně to neplatí vždy.

JUDr. Čapek zastává názor, že v případech trestných činů dle § 201 TZ a v případech smrtelných následků dopravních nehod by se ve všech případech bez výjimky měl automaticky ukládat nepodmíněný trest odnětí svobody, a to aspoň na 3 či 4 měsíce. Důvod je dle něho prostý. Pokud například řidič tramvaje na Karlově náměstí vjede do zatáčky rychlostí o 30 km/h vyšší, než je povoleno, a vjede poté na tramvajový ostrůvek, kde připraví o život dva lidi, bylo to vědomé. Nepodmíněný trest odnětí svobody by v takovýchto případech měl být proto samozřejmostí.

Dohledové typy věznic pro tyto pachatele pokládá *JUDr. Čapek* za vhodné, nicméně by se nebránil ani vytvoření speciálních věznic právě pro takovéto typy pachatelů, kteří jsou dosud bezúhonní, netrestaní, již spáchali nedbalostní trestný čin v dopravě.

Před rokem 1989 byl dle *JUDr. Čapka* nepodmíněný trest odnětí svobody samozřejmostí a tresty v dopravě byly vůbec daleko přísnější než dnes a jezdilo se lépe. Lidé měli daleko větší strach z příslušníků SNB než dnes z policistů. Po revoluci však došlo k uvolnění, a to byla dle názoru *JUDr. Čapka* chyba. Zavřít někoho za dopravní nehodu bylo strašné, bylo to označováno za persekuci apod. Dnes dle *JUDr. Čapka* sklízíme plody této trestní politiky. Nyní

byl právě jako důsledek této situace zaveden bodový systém. Dle jeho názoru bychom se k tomu nedostali, kdyby byli lidé i po roce 1989 souzeni a kdyby jim byl více ukládán nepodmíněný trest odnětí svobody za trestnou činnost v dopravě. Lidé by se více báli trestů. Místo toho jezdí s vědomím, že „když nejde o vězení, tak nejde o nic“, jezdí s vědomím, že v nejhorším případě jim soud uloží podmíněný trest odnětí svobody a zákaz řízení. Vezmeme-li v úvahu dosavadní úpravu a vezmeme-li v úvahu nově zavedený bodový systém, nezbyvá, dle JUDr. Čapka, než říci, že naše právní úprava tak jde „ode zdi ke zdi“, z extrému do extrému.

Dle názoru JUDr. Jirušky nepodmíněný trest odnětí svobody je vhodný tam, kde k odsouzení pachatele dojde rychle. Problém je však ten, že soudy pracují s obrovským zpožděním a trest uložený s odstupem čtyř či pěti let nemá žádný efekt.

Dle JUDr. Jirušky jsou zcela jistě případy, kdy je uložení tohoto trestu na místě, ale obecně se v případě nedbalostních trestných činů staví proti drakonickým nepodmíněným trestům odnětí svobody, zejména pokud pachatelem je řádný člověk, který pracuje, má rodinu apod. V takových případech by se dle jeho názoru uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody více pozitivních vztahů zničilo, než co pozitivního by vykonaný trest přinesl.

V případě délky nepodmíněného trestu odnětí svobody jsou tu dle JUDr. Jirušky vždy dva nesmiřitelné tábory. Pro jedny je trest nepřiměřeně přísný, pro druhé je naopak neuvěřitelně mírný. (Jeden případ za všechny – před časem byl teplickým okresním soudem řešen případ jistého T.H., který zavínil tragickou dopravní nehodu, při které zemřelo pět osob a ze které on jediný jako zázrakem vyvázl téměř bez zranění. OS v Teplicích mu uložil nejvyšší možný trest, neboť v tomto případě zde neexistovala jediná polehčující okolnost. Přesto pro poškozené i pro řadu novinářů to byl trest naprosto nedostatečný. Pro pachatele a pro obhajobu to byl zase naopak trest příliš přísný.)

Krátkodobé tresty nepodmíněného odnětí svobody do půl roku považuje JUDr. Jiruška, na rozdíl od JUDr. Čapka, za zcela bezvýznamné. Jak uvedl JUDr. Jiruška, odsouzený ve věznici musí nejprve absolvovat vstupní prohlídky a teprve po 6 týdnech až dvou měsících je zařazen do řádného výkonu trestu. Navíc zhruba měsíc před koncem výkonu jde na výstupní oddělení, kde se připravuje na návrat do společnosti. V případě trestů kratších než půl roku tedy vlastní výkon trestu v podstatě ani nezačne. Navíc tito lidé jsou „hendikepovaní“ i tím, že těžko budou na tak krátkou dobu zařazení na nějakou práci.

Pokud jde o speciální věznice pro pachatele trestné činnosti v dopravě, zmínil JUDr. Jiruška i to, že před rokem 1989 existovalo speciální oddělení pro pachatele zejména nedbalostních trestných činů v dopravě a majetkových trestných činů (např. zrušených § 130 a § 136 TZ, které se týkaly socialistického majetku) ve věznici v Oráčově. Takového oddělení

mělo dle JUDr. Jirušky svůj opodstatněný význam. Nebyla zde třeba výraznější ostraha, s lidmi se zde dalo slušně spolupracovat. Oddělení však bylo po roce 1989 zrušeno coby produkt socialismu. Vytvoření podobného oddělení či celé věznice by dle jeho názoru i v dnešní době mělo svůj význam. Diferenciace pachatelů nedbalostních trestných činů, zejména v dopravě, od ostatních pachatelů by dle JUDr. Jirušky zcela jistě byla přínosem.

Na otázku, co si JUDr. Jiruška myslí o trestu domácího vězení, který byl uvažován v připravované rekodifikaci trestního zákona, mi odpověděl něco podobného, jako soudce OS v Teplicích JUDr. Čapek. Podle JUDr. Jirušky by tresty měly být jednoduché, jednoduše vykonatelné a jednoduše kontrolovatelné. A právě u tohoto bychom dle názorů obou u nás zcela jistě narazili. Úvaha o tomto trestu je dle JUDr. Jirušky správná a logická, ale trest musí mít určité podmínky pro svůj výkon, aby mohl fungovat, a právě ty zde chybí. Něco jiného dle něho je hojně využívání tohoto trestu ve „vychované“ severské společnosti a zcela odlišná je situace u nás. U nás prostě nejsou podmínky pro realizaci takového druhu trestu.

Por. Bc. Schuranová by nepodmíněný trest odnětí svobody upřednostňovala zejména v případech opakovaného páčání trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 TZ, neboť řada pachatelů tohoto trestného činu svého jednání nijak nelituje a navíc se mnohdy vyjádří i tak, že je jim to úplně jedno, že mají uložen trest zákazu činnosti, a že i přesto budou dál jezdit. V takovémto případě dle por. Bc. Schuranové nezbyvá, než jim uložit nepodmíněný trest odnětí svobody nejlépe současně s trestem propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty.

Nepodmíněný trest odnětí svobody by považovala za vhodný ukládat i osobám, které opakovaně řídí pod vlivem návykových látek, neboť takové jednání považuje za vysoce nebezpečné, a udělá-li to stejný člověk opakovaně, měl by mu být uložen přísnější trest než jen podmíněný trest odnětí svobody. Samozřejmě těmto lidem je potřeba ukládat současně i trest zákazu řízení motorového vozidla.

Pokud jde o trest domácího vězení navrhovaný v připravované rekodifikaci trestního zákoníku, má por. Bc. Schuranová zato, že u tohoto trestu by v praxi vznikly problémy s jeho dodržováním, resp. kontrolou. Domnívá se, že v našich podmínkách tento trest nemůže fungovat a nemůže být účinným trestem.

JUDr. Tukinská by nepodmíněný trest odnětí svobody ukládala recidivistům (například v případě opakovaného řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění), kdy nevidí jiné řešení, neboť jediné zcela jistě účinné opatření je absolutní izolace takovýchto osob od dopravy, resp. od možnosti se trestné činnosti v dopravě dopouštět. Jiné ukládané tresty pachatelům trestné činnosti v dopravě zcela neznemožňují, aby se jí opakovaně dopustili znovu. Nepodmíněný trest odnětí svobody by JUDr. Tukinská ukládala dále i pachatelům

trestných činů s vysokým stupněm nebezpečnosti činu pro společnost, to je zejména tam, kde je trestný čin spáchán pod vlivem návykových látek a následkem je způsobení újmy na zdraví, nebo v případě trestných činů, kdy dojde k velkým škodám na majetku, zdraví či životech více osob, případně dojde k obecnému ohrožení.

Ohledně trestu domácího vězení JUDr. Tukinská vyzdvihla, že zavedení tohoto trestu by mělo dvě nesporné výhody – pachatel by byl izolován od možnosti páchat trestnou činnost v dopravě a státu by se zavedením tohoto trestu ulehčilo finančně, neboť ve výkonu trestu odnětí svobody platí dnes každý vězeň denně 40 Kč, zbytek hradí stát, a je to pro něj tedy finančně velice náročné. Nicméně z hlediska prevence generální či individuální by tento trest účel zcela jistě vůbec neplnil.

Ohledně nepodmíněného trestu odnětí svobody se všichni shodli, že by měl být ukládán v případě recidivistů u úmyslných trestných činů, v případě pachatelů trestných činů nedbalostních způsobených pod vlivem návykových látek a též v případech trestných činů se závažnými následky na životě a zdraví více osob. Zcela jistě by k výkonu tohoto trestu měli být pachatelé zařazováni do zvláštních typů věznic, resp. zvláštních oddělení stávajících věznic. S jejich názory v tomto případě nelze než souhlasit.

Podmíněný trest odnětí svobody

Závažné pochybení vidí JUDr. Čapek zejména v tom, že obecně, v případě jakékoli trestné činnosti, nejen dopravních deliktů, se předpokládá, že osoba prvotrestaná dostane podmíněný trest odnětí svobody, že má na tento trest nárok. To je dle jeho názoru špatné, neboť řidiči spoléhají, že i v případě dopravních nehod se závažnějšími následky to skončí pouze „podmínkou“. Nicméně nikde není napsáno, že člověk, který je dosud netrestaný, nespáchá další trestnou činnost. Je tedy otázkou, proč si všichni myslí, že má nárok na podmíněný trest odnětí svobody. Problém dle JUDr. Čapka je, že podmíněný trest odnětí svobody pachatele nebolí, ačkoli trest má bolet! Pokud například někdo předjíždí na dvojitě čáře a způsobí smrt dvou osob, vědomě riskoval, je pak tudíž špatné, když odejde od soudu s podmíněným trestem odnětí svobody.

U podmíněných trestů odnětí svobody JUDr. Čapek neopomněl zmínit i fakt, že přiměřená omezení a přiměřené povinnosti dle § 59 odst.2 TZ se v případě trestné činnosti v dopravě neukládají.

JUDr. Jiruška považuje podmíněné odsouzení spíše za symbolický trest, neboť po uplynutí zkušební doby si soud pouze vyžádá opis z rejstříku trestů, který je v drtivé většině případů v pořádku.

Por. Bc. Schuranová by podmíněný trest odnětí svobody využívala v případech pachatelů, kdy už nelze využít odklonů, ale ještě zde není místo pro nepodmíněný trest odnětí svobody. Zejména u prvopachatelů by upřednostňovala vždy podmíněný trest, a to i u trestných činů spáchaných pod vlivem alkoholu. Má za to, že každý by měl po prvním prohřešku dostat ještě jednu šanci.

JUDr. Tukinská nepovažuje za správné ukládání podmíněného trestu odnětí svobody samostatně bez dalšího, neboť pachatelé se tímto trestem necítí být nijak významně postiženi a trestu se příliš neobávají, což je špatné. Ukládání přiměřených omezení a přiměřených povinností nepovažuje v případě trestné činnosti v dopravě za užitečné.

Lze shrnout, že všichni dotázaní nepovažují za správné ukládání podmíněného trestu odnětí svobody samostatně bez dalšího, neboť takováto sankce je spíše symbolická a neplní ani účel preventivní, ani represivní.

Trest zákazu činnosti

Pokud jde o trest zákazu řízení motorových vozidel, zastává *JUDr. Čapek* názor, že by měla existovat možnost uložit tento trest na doživotí. Je tomu tak dle něho proto, že v případech, kdy znalecký posudek týkající se osobnosti pachatele jasně říká, že ani vykonáním nepodmíněného trestu odnětí svobody, ani vykonáním trestu zákazu činnosti se pachatel nenapraví, jeho povaha se nezmění a vždycky bude na silnici nebezpečný, pak nemá takový řidič na silnici už nikdy co pohledávat. Dle *JUDr. Čapka* by však nastal obrovský problém, jak toto do zákona zakotvit, neboť trest zákazu činnosti se netýká jen zákazu řízení motorových vozidel a bylo by těžké říci, že doživotí se týká jen zákazu řízení motorových vozidel.

Pokud jde o trest zákazu činnosti, považuje naopak *JUDr. Jiruška* horní hranici trestu deset let za rozumnou. Dle něj se o tom, zda je to málo, nebo naopak moc, povede vždycky diskuze, neboť vždy tu budou zastánci obou pólů.

Oproti *JUDr. Čapkovi* se *JUDr. Jiruška* domnívá, že doživotní trest zákazu činnosti by nic neřešil. Dle něj je pochopitelné a samozřejmé, že existuje doživotní nepodmíněný trest

odněti svobody, neboť existují jedinci, u nichž resocializace není možná, ale u trestu zákazu činnosti je dle jeho názoru situace zcela odlišná.

JUDr. Jiruška se spíše kloní k tomu, že by měla být zavedena celoevropská databáze, nebo alespoň společná databáze zemí EU, pachatelů trestné činnosti v dopravě, kterým byl uložen trest zákazu řízení, aby tento trest byl vykonatelný ve všech zemích, neboť právě takovýto či obdobný institut chybí u tohoto druhu trestu nejvíce.

Zjištění pachatelů, kterým byl uložen trest zákazu řízení a kteří jej nedodrží a řídí motorové vozidlo, je dle JUDr. Jirušky zcela nahodilé, odvislé od činnosti policie. Jiný problém je dle něho též v tom, že společnost v sobě nemá sebereflexy a řadu patogenních věcí považuje za normální - dokud se něco nestane, tak nikoho nezajímá, že soused jezdí, ačkoli má uložen zákaz řízení motorových vozidel, nikomu nevádí, že soused řídí vozidlo pod vlivem návykové látky.

Jak uvedl JUDr. Jiruška, maření výkonu uloženého trestu zákazu činnosti není typické pro pachatele odsouzené za trestné činy jako ublížení na zdraví dle § 223 a § 224 TZ, naopak je časté u pachatelů trestných činů řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ či u pachatelů trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ a samozřejmě u pachatelů trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 TZ.

Por. Bc. Schuranová k trestu zákazu činnosti uvedla, že doživotní trest by považovala za nevhodný, neboť mnohonásobní recidivisté, kterým by se zřejmě ukládal, by si z takového trestu příliš starostí nedělali a ignorovali by jej. Dle jejích zkušeností jde zpravidla o asociální osoby a tito lidé nemají žádné zábrany řídit motorové vozidlo, ač mají uložen zákaz činnosti. Jak již bylo zmíněno, pro takové lidi by považovala za vhodnější uložení nepodmíněného trestu odněti svobody a trest propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty. U ostatních pachatelů by pak užití doživotního trestu odněti svobody nepovažovala za vhodné, neboť většinou jde o dosud bezúhonné občany, kterým není tak přísného trestu třeba. Za přiměřené považuje ukládání trestu zákazu činnosti do pěti let.

JUDr. Tukinská stávající úpravu trestu zákazu činnosti považuje za adekvátní, maximální délku uložení trestu zákazu činnosti na deset let má za postačující. Nedomnívá se ani, že by délka tohoto trestu při horní hranici zákonné trestní sazby byla pro společnost nebezpečná v tom smyslu, že takoví lidé „zapomenou řídit“ a stanou se na silnici nebezpečnějšími, než byli před uložení trestu, a to z jednoho prostého důvodu – trest nemá z pachatelů vychovávat lepší řidiče, trest je sankce za nezákonné, protiprávní chování a jako takový má být i pachatelem pocíťován, má jít o co nejcitelnější újmu, aby se pachatel v budoucnu už další trestné činnosti dopustit nechtěl. Pokud řidič v důsledku uloženého trestu

několik let neřídí, měl by po vypršení trestu, dle názoru JUDr. Tukinské, jít znovu do autoškoly a znovu se naučit řídit, případně absolvovat nějaká školení a zkoušky dříve, než zasedne za volant. JUDr. Tukinská se kloní k názoru, že zákaz činnosti by měl vždy, když je ukládán, být ukládán ve vztahu ke všem motorovým vozidlům. Žádné výjimky by neumožňovala.

Ohledně trestu zákazu činnosti se všichni dotázaní shodli, že tento trest by měl být ukládán i ve vyšších výměrách, neboť tento trest nemá vychovávat řidiče, a proto nemá smysl řešit otázku, zda se pachatel po výkonu trestu nestane na silnici daleko nebezpečnějším, než byl před uložením tohoto trestu. Pouze JUDr. Čapek se však ztotožňuje s názorem, že tento trest by měl být ukládán i na doživotí.

Peněžitý trest

Problematickým se jeví podle *JUDr. Čapka* i peněžitý trest. „Komu lze dnes uložit peněžitý trest?“ Dle *JUDr. Čapka* u drtivé většiny pachatelů je tento trest nedobytný (u sociálně slabších). Pachatel obvykle s tímto trestem souhlasí, aby se vyhnul vězení, a potom chce splátky, které jsou bezúročné. A to není podle *JUDr. Čapka* správné! Trest tak opět nenásleduje co nejrychleji po spáchání trestného činu.

I *JUDr. Jiruška* nachází u peněžitého trestu řadu problémů. Stejně jako u obecně prospěšných prací jde dle jeho názoru o trest, který by měl být zákonitý a bezproblémový, ale kvůli stanoviskům a judikatuře soudů je tomu jinak. Oba tyto tresty by byly dle něj vhodné jako hlavní trest v případě konání zkráceného přípravného řízení, ale ... to, co dnes judikatura vyžaduje, aby bylo zjišťováno v případě ukládání peněžitého trestu, se dle něho vymyká institutu zkráceného přípravného řízení anebo to alespoň soudní řízení prodlužuje více, než by bylo žádoucí. Kromě příjmu pachatele se totiž musí zjišťovat též například jeho majetkové poměry, majetkové poměry manžela/manželky apod. V praxi je proto dle názoru *JUDr. Jirušky* lepší využívat instituty propadnutí či zabránění věci (tedy automobilu), coby prostředku páchaní trestné činnosti, než uvažovat nad peněžitým trestem.

Oproti názorům výše uvedeným *JUDr. Tukinská* považuje ukládání peněžitého trestu za jednu z nejlepších možností, jak postihovat pachatele trestné činnosti v dopravě. Ohledně výše tohoto trestu má za to, že musí být vždy individuálně posuzována. Nemá smysl někomu ukládat peněžitý trest ve výši 10.000,- Kč, pokud je to pro něj jen nevýznamná částka. Naopak

výše tohoto trestu musí být taková, aby se pachatel cítil postižen a aby jej to od páčání další trestné činnosti na příště odradilo. Pachatel se musí případného postihu bát!

Ohledně ukládání tohoto trestu nedošlo ke shodě v názorech, když soudce JUDr. Čapek i státní zástupce JUDr. Jiruška u peněžitého trestu nachází řadu problémů, zejména jeho dobytost, podmínky, za kterých jej lze uložit, i fakt, že mnozí pachatelé tímto trestem nejsou odrazováni od páčání další trestné činnosti v dopravě, naopak JUDr. Tukinská se domnívá, že jde o jednu z nejlepších možností, jak pachatele trestné činnosti v dopravě postihnout.

Obecně prospěšné práce

Obecně prospěšné práce by *JUDr. Jiruška* stejně jako i *JUDr. Tukinská* považovali za vhodné, kdyby k jejich výkonu bylo vytvořeno vhodné technické zázemí. Problém zde dle *JUDr. Jirušky* nastává hned dvojitě. Prvním je nedostatek nabízených míst. Například primátor města Teplice a senátor za ODS Jaroslav Kubera prohlásil, že tento trest neuznává a město Teplice nebude v tomto směru spolupracovat. Druhý problém je ekonomický. Aby člověk mohl nějakou obecně prospěšnou práci vykonávat, musí nejprve absolvovat školení (zejm. o bezpečnosti práce) a musí mu být poskytnuty ochranné pracovní pomůcky. Ale to vše předpokládá vyšší náklady. Obce proto mnohdy buď žádná místa nenabízí, nebo je nabízí a tváří se, že je vše v pořádku, ale pachatel si práci spíše jen formálně „odchodí“.

Por. Bc. Martina Schuranová souhlasí s ukládáním trestu obecně prospěšných prací, nicméně má za to, že je třeba uložení zvažovat přísně individuálně. Uložení tohoto trestu ve formě například úklidu veřejných prostranství starostovi obce, ve které vykonává svou funkci, považuje za příliš radikální. Domnívá se, že u takového člověka by bylo možné užít tento trest i ve formě pro něj přijatelnější a určitě by svůj účel splnil.

Trest obecně prospěšných prací by bylo možno dle názorů dotázaných považovat za vhodný pro pachatele trestné činnosti v dopravě, bohužel však v praxi není ukládání tohoto trestu dostatečně technicky zabezpečeno, není dostatek míst, mnohdy jde jen o formální trest, který si pachatel takzvaně „odchodí“, aniž by jej jako jakoukoli sankci pocítil.

Propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty

Jako negativum *JUDr. Čapek* vidí to, že se vůbec neukládá trest propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty dle § 55 odst. 1 TZ. Tento trest je dle něj účinnější a pro pachatele citelnější. On sám tento trest prý jednou uložil v případě, kdy pachateli byl uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a on opakovaně motorové vozidlo řídil i bez řidičského oprávnění. V rámci trestu za trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí mu proto uložil trest propadnutí věci – osobního automobilu. Tento rozsudek se stal pravomocným.

Por. Bc. Schuranová má zato, že tento trest by se v praxi měl užívat hojněji, než je tomu ve skutečnosti, neboť pro mnohonásobné recidivisty je to mnohdy jediný způsob, jak jim zabránit alespoň na nějakou dobu v páčání další trestné činnosti.

S ukládáním trestu propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty vesměs všichni dotázaní souhlasí a jsou jeho ukládání příznivě nakloněni. Nevyužívání tohoto trestu v praxi v případě trestné činnosti v dopravě vnímají jako negativum.

Odklony v trestním procesu

Podíváme-li se na problematiku odklonů, zastává *JUDr. Čapek* názor, že instituty podmíněného zastavení trestního stíhání dle § 307 a násl. TŘ a narovnání dle § 309 a násl. TŘ vůbec nepatří před soud. Dle *JUDr. Čapka* by tyto instituty měly být svěřeny do rozhodování výlučně státnímu zástupci, aby měly smysl, aby soud nebyl zahlcen, aby pachatel vůbec nebyl postaven před soud. Je to dle jeho názoru zbytečné podávání obžaloby - jestliže totiž státní zástupce již jednou podal obžalobu, neměl by souhlasit s podmíněným zastavením trestního stíhání nebo s narovnáním a měl by tedy podat v takovýchto případech stížnost. Maximálně by před soudem bylo možné rozhodnout o zastavení trestního stíhání z důvodu, že účelu trestního stíhání bylo dosaženo.

Odklony by se dle *JUDr. Čapka* užívat měly, ale pouze v přípravném řízení. K soudu by dle jeho názoru měly dospět jen nejzávažnější věci, tj. případy, u nichž lze očekávat uložení trestu.

JUDr. Tukinská a *JUDr. Jiruška* naopak instituty narovnání dle § 309 a násl. TŘ a podmíněného zastavení trestního stíhání dle § 307 a násl. TŘ považují za užitečné, a to navzdory skutečnosti, že zejména institut narovnání v právnické veřejnosti vyvolal určitý odpor, neboť jde o institut složitý a navíc je jen pro „vyvolené“ (aby měl totiž smysl, nelze

hovořit o částkách 5, 10 či 15 tisíc korun, ale je nutno se pohybovat v částkách daleko vyšších, jenže řada řidičů je, dle zkušeností JUDr. Jirušky, se svým příjmem pod průměrnou mzdou a těžko by tedy byli schopni takové částky zaplatit).

Por. Bc. Schuranová považuje za správné, že existují instituty odklonů v trestním řízení, neboť právě v dopravě jsou poměrně často využívány (zejména podmíněné zastavení trestního stíhání dle § 307 TR), a to na rozdíl od jiných druhů trestné činnosti. Sama přiznala, že s institutem narovnání dle § 309 TR se zatím ve své praxi nesečkala. Podmíněné zastavení trestního stíhání dle vlastního názoru využívá zhruba ve 30% případech, kdy po skončení vyšetřování předkládá se spisem státnímu zástupci právě návrh na vydání rozhodnutí podle § 307 TR.

Sama se k takovému ukončení trestního řízení kloní u pachatelů, pro které je to jejich první trestný čin spáchaný k dopravě a kteří svého jednání upřímně litují, sami se zajímají o zdravotní stav poškozeného, jemuž svým činem způsobili újmu na zdraví, nabídnou mu sami finanční odškodnění. Naopak návrh na podmíněné zastavení trestního stíhání nepředkládá u spisů pachatelů, kteří u výslechu neprojeví lítost, nemají o poškozeného zájem sami od sebe, spontánně. Zpravidla to zjistí i z výsledeků poškozených, jichž se pravidelně ptá, zda se jim pachatel trestného činu ozval, zda se zajímal o jejich zdravotní stav v den nehody či následující dny apod.

V praxi má za to, že státní zástupci v Teplicích zpravidla trestní stíhání podmíněně zastaví, pokud je jim takový návrh se spisem předložen. Sama to však zpětně nekontroluje.

Pokud jde o využívání odklonů, považují je všichni dotázaní za užitečné a správné. JUDr. Čapek se ovšem domnívá, že by měly být využívány pouze v přípravném řízení, nikoli v řízení před soudem, aby skutečně měly smysl a soudy nebyly zatěžovány zbytečnou agendou.

Probační a mediační služba

Pokud jde o Probační a mediační službu, vidí *JUDr. Čapek* hlavní nedostatek v tom, že Probační a mediační služba chce jen ty pachatele, kteří spolupracují. Dle něj úředníci Probační a mediační služby si pachatele jen zvou na návštěvy a pouze sedí za stolem, místo aby sami chodili za pachatelé trestných činů, vedli je k nějakému jednání apod.

U dopravních nehod by Probační a mediační služba měla podle *JUDr. Čapka* působit zejména v oblasti náhrady škody. Je dle něho ovšem otázkou, nakolik by stálo za zvážení zbavit státní zastupitelství zásady oficiality v oblasti dopravních nehod, a bylo by pak na

poškozeném, aby vyslovil souhlas s trestním stíháním pachatele. Pachatelé by dle názoru JUDr. Čapka pak neobcházeli oběti pouze tím, že škodu uhradí pojišťovna, ale více by se snažili odškodnit oběti i mimo zákonné nároky (tj. nejen např. náhrada mzdy, ztížení společenského uplatnění apod., ale např. i odškodnit je za způsobený stres apod.). Zde by se pak dle JUDr. Čapka mohla velice výrazně uplatnit právě Probační a mediační služba. Pravdou dle JUDr. Čapka ovšem zůstává, že by takovýto přístup měl i svá negativa, jako například nátlak či citové vydírání typu „zničíte mi život“, ze strany pachatele.

V praxi má *por. Bc. Schuranová* zkušenost takovou, že Probační a mediační službu využívají pouze mladiství, u dospělých pachatelů se s tímto dosud nesetkala.

S Probační a mediační službou se dotázaní veskrze nesetkávají, když ta zřejmě nedostatečně plní úkoly dané jí právními předpisy. Vesměs se angažuje pouze u mladistvých.

5. Exkurz do slovenské právní úpravy

Dne 20.5.2005 Národní rada Slovenské republiky přijala návrh nového trestního zákona, zák. č. 300/2005 Zb.z., a trestního pořádku, zák. č. 301/2005 Zb.z. (dále jen „TP“). Oba tyto zákony nabyly účinnosti dnem 1.1.2006. Do této doby byly v účinnosti zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, a zákon č. 141/1961 Sb., trestní pořádek, ve znění pozdějších novel. Ve své podstatě byla tedy úprava téměř identická s úpravou v České republice.

Jedním z nejvýznamnějších cílů rekodifikace bylo zrychlení, zefektivnění a zhospodárnění trestního řízení. Zrychlení a zefektivnění trestního řízení se očekávalo zejména od alternativních způsobů trestního řízení.

Nový trestní zákon přinesl tyto hlavní změny: rozšíření systému trestů o dva nové tresty (povinné práce, domácí vězení), zavedení formálního pojetí trestného činu (v českém trestním zákoně je zatím stále formálně materiální pojetí trestného činu), kategorizace trestných činů na zločiny a přečiny (tj. nedbalostní trestné činy nebo úmyslné trestné činy s horní hranicí trestní sazby nepřevyšující pět let), snížení hranice trestní zodpovědnosti na 14 let, zavedení nového pořadí jednotlivých hlav zvláštní části trestního zákona (do popředí se staví lidská práva a základní svobody), určení hranice výše škody (ve slovenské úpravě se až do účinnosti nového zákona uplatňovala úprava, která byla v minulosti i v českém právu, a totiž stanovení výše škody v souvislosti s nařízením vlády o minimální mzdě; teprve nový trestní zákon zavedl přesné hranice, jaké lze nalézt i v § 89 TZ), zavádí se dále nový institut účastníka – objednatel, zpřesněny, doplněny a rozšířeny jsou okolnosti vylučující protiprávnost.

Nový trestní pořádek zavedl změny v trestním řízení, přičemž z hlediska trestů a trestání trestných činů páchaných v dopravě je potřeba zmínit zejména nově zavedený institut dohody o vině a trestu mezi obviněným a prokurátorem, který není limitován ani osobou obviněného, ani právní kvalifikací skutku, ani druhem trestu, a dokonce ani výškou zákonem stanovené trestní sazby. Drobná

změna nastala u institutu podmíněného zastavení trestního stíhání, když podle § 307 odst. 1 písm. a) zák. č. 141/1961 Sb. byl jedním z předpokladů podmíněného zastavení trestního stíhání, aby se obviněný k trestnému činu doznal. Naproti tomu úprava v novém trestním zákoně hovoří o tom, že obviněný se přizná ke spáchanému skutku, nikoli trestnému činu.

V následujících dvou podkapitolách se zaměřím zejména na úpravu obsaženou v novém trestním zákoně č. 300/2005 Zb.z. (dále jen „STZ“), resp. na její zvláštnosti a odlišnosti oproti úpravě v českém právu.

5.1. Trestné činy v silniční dopravě

5.1.1. Trestné činy proti životu a zdraví (hlava první zvláštní části STZ)

Objektem je život a zdraví lidí.

Objektivní stránku charakterizuje způsobení smrti, poškození zdraví či ohrožení života či zdraví.

Subjekt je zpravidla všeobecný.

Převažuje úmyslné *zavinění*.

Trestné činy proti životu (díl první)

Usmrcení (§ 149 STZ)

Způsobení smrti z nedbalosti je postihováno v nové právní úpravě jako trestný čin usmrcení. Podle zák. č. 140/1961 Sb. se takové jednání považovalo za jednu z forem trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 224.

Trestný čin usmrcení zahrnuje dvě základní skutkové podstaty: 1/ způsobení smrti z nedbalosti, 2/ způsobení smrti z nedbalosti ve stavu vylučujícím způsobilost vykonávat určitou činnost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky a tento čin spáchal v souvislosti se svým zaměstnáním, povoláním, postavením, funkcí anebo jako řidič dopravního prostředku.

V prvním případě v základní skutkové podstatě lze za tento čin uložit trest odnětí svobody až na čtyři roky, v kvalifikované skutkové podstatě je

výměra od dvou do pěti let. Ve druhém případě lze v základní skutkové podstatě uložit trest v rozmezí od čtyř do deseti let, a to tehdy, pokud pachatel jako řidič dopravního prostředku způsobí ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, z nedbalosti smrt. Pokud takto způsobí smrt alespoň dvou osob, pak zákon umožňuje uložit trest od sedmi do dvanácti let odnětí svobody.

V souvislosti s tímto trestným činem a jeho úpravou je jistě na místě zmínit, že připravovaná rekodifikace českého trestního zákona počítá s tím, že v hlavě první, která bude upravovat trestné činy proti životu a zdraví, budou obsaženy tři oddíly, z nichž v prvním, nazvaném trestné činy proti životu, bude upraven trestný čin zabití z nedbalosti, za který bude možno uložit trest odnětí svobody v trvání až tři roky a zákaz činnosti. V případě, že k tomuto trestnému činu dojde v důsledku porušení dopravních předpisů, uloží se pachateli trest odnětí svobody v délce od dvou do osmi let. V případě usmrcení minimálně dvou osob pak bude hrozit trest odnětí svobody v rozpětí od tří do deseti let. Lze tedy říci, že připravovaná česká úprava je obdobná té stávající slovenské, rozdíl, nikoli markantní, je zejména v rozpětí trestních sazeb.

Trestné činy proti zdraví (díl druhý)

Ublížení na zdraví (§ 157, § 158 STZ)

V § 155 až v § 158 STZ jsou upraveny čtyři formy ublížení na zdraví. V § 155 a § 156 jde o úmyslné způsobení újmy na zdraví, v § 157 a v § 158 pak o nedbalostní formy. § 157 upravuje způsobení těžké újmy na zdraví z nedbalosti, § 158 pak ublížení na zdraví z nedbalosti.

Újmou na zdraví se rozumí jakékoli poškození zdraví jiného člověka (§ 123 odst. 1 STZ). Ublížením na zdraví se pak rozumí takové poškození zdraví jiného, které si objektivně vyžádalo lékařské vyšetření, ošetření anebo léčení, během kterého byl nejen na krátký čas omezen obvyklý způsob života poškozeného (§ 123 odst. 2 STZ).

Pracovní neschopnost je důležitým kritériem ublížení na zdraví, není to však kritérium jediné. Při posuzování, zda došlo k trestnému činu ublížení na zdraví, mají význam také skutečnosti, jako například povaha poruchy zdraví, způsob, jakým byla porucha způsobena, která funkce byla narušena, jaké lékařské ošetření vyžaduje či do jaké míry ovlivňuje život poškozeného. Je potřeba též zdůraznit, že posuzování každého případu musí být individuální a komplexní. V praxi se za ublížení na zdraví pokládá stejně jako v české právní úpravě porucha zdraví poškozeného, jež stěžuje obvyklý způsob života nebo výkon obvyklé činnosti po dobu alespoň sedmi dnů (R 16/1986).

Těžkou újmu na zdraví zákonodárce vymezuje v § 123 odst. 3 STZ dvěma podmínkami, tj. musí dojít k vážné poruše zdraví anebo k některému z taxativně uvedených následků (zmrzačení, poškození důležitého orgánu, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti). Obě tyto podmínky musí být splněny současně, přičemž může jít o trvalý stav anebo může trvat i kratší čas (např. mučivé útrapy).

Při posuzování, zda jde o ublížení na zdraví, anebo o těžkou újmu na zdraví, je potřeba zjišťovat nejen dobu, po kterou byl poškozený práce neschopný, ale i celkovou povahu vzniklého zranění a škodlivé následky pro poškozeného. Délka pracovní neschopnosti není, jak již bylo zmíněno, jediným kritériem, zda došlo k ublížení na zdraví, anebo k těžké újmě na zdraví. Právní závěr o tom, zda jde o drobné ublížení na zdraví, o ublížení na zdraví, nebo o těžkou újmu na zdraví, pak lze činit jen na základě lékařského potvrzení nebo znaleckého posudku (R 5/1995).

Jednočinný souběh trestného činu ublížení na zdraví podle § 158 a trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 289 odst. 1 písm. c) je vyloučen. Stejně tak je vyloučen jednočinný souběh trestného činu ublížení na zdraví dle § 157 a trestného činu všeobecného ohrožení dle § 285.

Trestné činy ohrožující život nebo zdraví (díl třetí)

Neposkytnutí pomoci (§ 177 a § 178)

Každý je povinen osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví, poskytnout potřebnou pomoc, může-li tak učinit bez nebezpečí pro sebe či jiného. Slovenská právní úprava obsahuje tři samostatné skutkové podstaty, které jsou stejné, jako je úprava v § 207 a § 208 TZ. Silniční dopravy se týká ustanovení § 178 STZ (resp. § 208 TZ) – trestným činem je neposkytnutí pomoci řidičem, který měl účast na dopravní nehodě, osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, může-li tak učinit bez nebezpečí sobě či jinému. Potřebnou pomocí je stejně jako v českém právu pomoc, která je potřeba k odvrácení nebo snížení nebezpečí smrti, anebo kterou potřebuje osoba, která jeví znaky vážné poruchy zdraví. Na původu nebezpečí smrti nebo vážné poruchy zdraví nezáleží. V případě řidiče dopravního prostředku, který měl účast na nehodě, se navíc nevyžaduje, aby ohrožená osoba byla v nebezpečí smrti nebo vážné poruchy zdraví, stačí jakákoli porucha zdraví, která vyžaduje pomoc.

V případě skutkové podstaty v § 178 je pachatelem konkrétní subjekt – řidič, který měl účast na dopravní nehodě, a to bez ohledu, zda nehodu zavinil, či nikoli.

Pokus trestného činu je možný, pokud se řidič mylně domnívá, že má poskytnout pomoc, ve skutečnosti je však oběť dopravní nehody již mrtvá, nebo naopak není vůbec zraněna (R 38/1963).

Spolujezdec se nemůže dopustit ani pokusu a ani spolupachatelství tohoto trestného činu (R 62/2000).

5.1.2. Trestné činy všeobecně nebezpečné a proti životnímu prostředí (hlava šestá zvláštní části STZ)

Objektem je bezpečnost života, zdraví lidí, majetku a ekologické rovnováhy v přírodě.

K naplnění *objektivní stránky* postačí již samo ohrožení chráněného zájmu.

Subjektem může být zpravidla kdokoli, někdy i subjekt speciální.

U většiny trestných činů se vyžaduje ohrožovací úmysl.

Hlava šestá zvláštní části se člení na dva díly – trestné činy všeobecně nebezpečné a trestné činy proti životnímu prostředí. Trestnou činnost páchanou mimo jiné i v dopravě lze nalézt v dílu prvním této části.

Trestné činy všeobecně nebezpečné (díl první)

Všeobecné ohrožení (§ 284 a § 285)

Všeobecné nebezpečí spočívá mimo jiné ve vydání lidí do nebezpečí smrti anebo těžké újmy na zdraví či způsobení havárie prostředku hromadné dopravy anebo dopuštění se jiného podobného nebezpečného konání. Všeobecné nebezpečí nastává tehdy, když lidem hrozí bezprostřední a konkrétní nebezpečí smrti anebo těžké újmy na zdraví anebo cizímu majetku škoda velkého rozsahu.

Tento trestný čin lze stejně jako dle § 179 a § 180 TZ spáchat tak, že všeobecné nebezpečí je způsobeno, nebo tak, že je zvýšeno nebo ztíženo jeho odvrácení či zmírnění.

Dopravy se týká ustanovení § 285 STZ, které postihuje nedbalostní formu tohoto trestného činu. Podle tohoto ustanovení se postihují zejména ohrožení v dopravě, pokud naplňují znaky všeobecného nebezpečí. K trestnímu postihu se vyžaduje, aby všeobecné nebezpečí hrozilo přímo.

Všeobecné nebezpečí není způsobeno tím, že opilý řidič řídí prostředek hromadné dopravy obsazený cestujícími, ale je způsobeno až tím, že v důsledku opilosti řidiče havárie skutečně hrozila a skutečně k ní došlo. V tomto případě by všeobecné nebezpečí bylo způsobeno i tehdy, pokud by nebyl nikdo z cestujících zraněn, anebo by nebyla způsobena ani věcná škoda. Stačilo by, že všeobecné nebezpečný následek bezprostředně hrozil (R 5/1969).

Vyloučen je jednočinný souběh s trestným činem usmrcení dle § 149 i s trestným činem ublížení na zdraví dle § 157 a s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 289.

Poškození a ohrožování obecně prospěšného zařízení (§ 288)

Dle § 288, kdo z nedbalosti ohrozí provoz všeobecně prospěšného zařízení podle § 286 s výjimkou svislé dopravní značky zákazové anebo příkazové, potrestá se odnětím svobody až na šest měsíců.

Je patrné, že právní úprava je napsána po vzoru § 184 TZ s tím rozdílem, že slovenská úprava v případě nedbalostního zavinění nepostihuje poškození svislé dopravní značky zákazové ani příkazové jako poškození všeobecně prospěšného zařízení.

Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 289)

Platný trestní zákon vychází z předchozí úpravy § 201 TZ (tj. mimo jiné i znění, které bylo v české právní úpravě obsaženo v trestním zákoně do 30.6.2006), když v ustanovení § 289 STZ upravuje v podstatě shodně s dosavadním zněním ohrožení pod vlivem návykové látky. Jediný rozdíl (vedle přesunutí do jiné hlavy trestního zákona) je v tom, že dosavadní písmeno c) bylo přesunuto do odst. 2 a byla u něj zvýšena trestní sazba na jeden rok až pět let.

Pachatel na rozdíl od české právní úpravy je přísněji postižen jen tehdy, pokud se tohoto trestného činu dopustí při výkonu zaměstnání anebo jiné činnosti, při nichž je vliv návykové látky obzvlášť nebezpečný, zejména pokud řídí prostředek hromadné dopravy.

Stavem vylučujícím způsobilost, kdy řidič motorového vozidla není schopen řídit motorové vozidlo, se považuje podle lékařských poznatků stav, kdy má v krvi hladinu alkoholu alespoň 1,00g/kg. Tento postoj je totožný s postojem zastávaným v českém právu.

Vyloučen je jednočinný souběh s trestným činem usmrcení dle § 149 STZ.

5.1.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných (hlava osmá zvláštní části STZ)

Objektem je řádná a ničím nerušená činnost orgánů moci veřejné a veřejných činitelů.

Objektivní stránka spočívá jednak v útocích na výkon pravomoci orgánů moci veřejné, ale i ve zneužívání pravomoci veřejných činitelů, v přijímání či poskytování úplatků a v jiné rušivé činnosti při plnění úloh společnosti a státu.

Subjekt je zpravidla všeobecný.

Subjektivní stránka vyžaduje převážně úmyslné zavinění.

Mezi trestné činy z této hlavy zvláštní části trestního zákona, které lze nalézt v souvislosti s trestnou činností v dopravě, stejně jako v českém právu, patří zejména zneužívání pravomoci veřejného činitele (§ 326 STZ), maření úlohy veřejným činitelem (§ 327 STZ), přijímání úplatku (§ 328 - § 331 STZ), podplácení (§ 332 - § 335 STZ), nepřímá korupce (§ 336 STZ) a další.

5.1.4 Trestné činy proti majetku (hlava čtvrtá zvláštní části STZ)

Trestněprávní ochrana vlastnických práv, bez ohledu na druh a formu vlastnictví, zabezpečuje trestní zákon zejména v hlavě čtvrté zvláštní části STZ.

Z hlediska trestné činnosti v dopravě bych zmínila zejména trestný čin, který v české právní úpravě v současnosti není speciálně upraven a spadá pod trestný čin neoprávněného užívání cizí věci dle § 249 TZ, resp. trestný čin zpronevěry dle § 248 TZ, pokud vozidlo bylo pachateli svěřeno a on jej neoprávněně užil. Jde o trestný čin, který i v české úpravě, resp. tehdy ještě československé, obsažen byl, a to do roku 1990, a totiž o *trestný čin neoprávněného užívání cizího motorového vozidla* dle § 216 až § 217 STZ.

Ustanovení o tomto trestném činu je speciální k trestnému činu neoprávněného užívání cizí věci dle § 215 STZ.

Tento trestný čin lze spáchat dvěma formami, a to zmocněním se cizího motorového vozidla malé hodnoty v úmyslu přechodně jej užívat (§ 216), nebo neoprávněným používáním cizího motorového vozidla, které mu bylo svěřeno (§ 217).

K dokonání tohoto trestného činu se nevyžaduje, aby pachatel motorovým vozidlem skutečně vykonal jízdu.

Přechodné používání motorového vozidla předpokládá, že pachatel má úmysl používat motorové vozidlo na relativně krátký čas. Úmysl pachatele musí zahrnovat i záměr vrátit vozidlo po přechodném používání osobě, které bylo odňato, anebo aby této osobě bylo alespoň umožněno obnovit svoje dispoziční právo nad vozidlem.

Možný je jednočinný souběh s trestnými činy krádeže (§ 212) a zpronevěry (§ 213) – například lze uvést krádež či zpronevěru pohonných hmot anebo jiné věci z motorového vozidla, které pachatel za tímto účelem dopraví na odlehlé místo.

Pod trestnou činnost páchanou v souvislosti se silniční dopravou lze zahrnout i další trestný čin majetkové povahy, který v českém trestním právu nemá obdoby, a totiž trestný čin *falšování a pozměňování identifikačních údajů motorového vozidla* (§ 220). Chráněným zájmem v tomto případě je pravost identifikačních údajů motorového vozidla. Trestné je falšování, pozměňování, ale i použití identifikačních čísel – VIN, která byla výrobcem anebo příslušným orgánem přidělena na jiné motorové vozidlo.

Příloha b) této práce postihuje vývoj dopravní nehodovosti a vybraných druhů trestné činnosti na Slovensku v letech 1988 až 2005. Z této statistiky Ministerstva vnitra SR lze mimo jiné zjistit, že počet dopravních nehod v tomto období se zdvojnásobil, přičemž však počet usmrcených a zraněných je zhruba

konstantní. Oproti tomu v České republice se počet dopravních nehod téměř ztrojnásobil a počet zraněných je asi jedenapůlkrát až dvakrát vyšší. Pokud jde o krádeže motorových vozidel, pak v letech 1988 až 2005 se počet této trestné činnosti na Slovensku ztrojnásobil až čtyřnásobil. Objasněnost byla nejvyšší v roce 1988, a to 88 %, poté začala výrazně klesat, a to až do roku 1994, kdy naopak objasněnost byla nejnižší – pouhých 15 % případů. Od roku 1995 do současnosti se objasněnost této trestné činnosti pohybuje mezi 15 a 25 % případů.

5.2. Tresty ukládané za trestnou činnost v dopravě

Slovenský trestní zákon umožňuje uložit stejně jako český trestní zákon dva druhy sankcí, a to tresty a ochranná opatření.

§ 32 STZ stanoví následující systém trestů: a) trest odnětí svobody, b) trest domácího vězení, c) trest povinné práce, d) peněžitý trest, e) trest propadnutí majetku, f) trest propadnutí věci, g) trest zákazu činnosti, h) trest zákazu pobytu, i) trest ztráty čestných titulů a vyznamenání, j) trest ztráty vojenské a jiné hodnosti, k) trest vyhoštění. Za samostatné tresty lze považovat trest odnětí svobody na doživotí, podmíněný odklad výkonu trestu odnětí svobody a podmíněný odklad výkonu trestu odnětí svobody s probačním dohledem.

Porovnáme-li systém trestů ve slovenské a české úpravě, je patrné, že tresty jsou téměř identické. V české úpravě pouze chybí trest domácího vězení, který je však navrhován v rámci připravované rekodifikace trestního zákoníku. Ve slovenské úpravě je pak pouze trest propadnutí věci, český trestní zákon naproti tomu úpravu rozšiřuje, když upravuje trest propadnutí věci a jiné majetkové hodnoty.

Trest odnětí svobody je ve slovenském trestním zákoně upraven téměř identicky s českou právní úpravou. Jde o univerzální a nejpřísnější druh trestu, který lze uložit za každý trestný čin, stejně jako každému pachateli trestného

činu, a to až na 25 let nebo na doživotí. Výkon tohoto trestu lze podmíněně odložit na zkušební dobu jednoho až pěti let. Podmíněný odklad výkonu trestu odnětí svobody lze užít, stejně jako v českém trestním právu, u pachatelů méně závažné trestné činnosti, kterým je uložen trest odnětí svobody nepřevyšující dva roky, resp. tři roky, je-li současně nad odsouzeným vysloven dohled probačního úředníka. Soud může pachateli uložit přiměřené povinnosti či přiměřená omezení (např. zákaz požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek, povinnost nepřiblížit se k poškozenému na vzdálenost menší jak pět metrů a povinnost nezdržovat se v blízkosti obydlí poškozeného, nahradit ve zkušební době způsobenou škodu, osobně nebo veřejně se omluvit poškozenému, podrobit se ve spolupráci s probačním a mediačním úředníkem anebo jiným odborníkem programu sociálního výcviku anebo jinému výchovnému programu, podrobit se léčení závislosti od návykových látek, pokud mu nebylo uloženo ochranné léčení, podrobit se ve zkušební době psychoterapii anebo zúčastnit se na psychologickém poradenství).

Slovenský trestní zákon upravuje na rozdíl od českého trestního zákona *trest domácího vězení* (§ 53 STZ), jež spočívá v tom, že odsouzený po dobu výkonu tohoto trestu je povinen v čase, který určí soud, zdržovat se ve svém obydlí, vést řádný život a podrobit se kontrole technickými prostředky, je-li taková kontrola nařízena. Význam tohoto trestu spočívá ve skutečnosti, že méně závažným způsobem zasahuje do základních práv a svobod než trest odnětí svobody a odsouzený při výkonu trestu není odloučen od své rodiny, čímž se nenaruší citové vztahy. Uložení tohoto trestu je vázáno na splnění dvou podmínek: a) trest je ukládán za přečin a b) vzhledem k povaze činu a možnosti nápravy pachatele není třeba uložit trest odnětí svobody. Maximálně lze tento trest uložit na dobu jednoho roku. Kontrolou výkonu tohoto trestu předseda senátu pověří orgán spravující technické prostředky kontroly odsouzeného nebo probačního a mediačního úředníka. Po dobu výkonu tohoto trestu může odsouzený opustit své obydlí jen po předchozím souhlasu orgánu, který provádí kontrolu. Pokud odsouzený tento trest řádně nevykonává, může soud

trest přeměnit na nepodmíněný trest odnětí svobody, a to za každé nevykonané dva dny jeden den nepodmíněného trestu odnětí svobody. Tento trest nelze uložit vedle trestu odnětí svobody a nelze jej uložit ani mladistvému.

V souvislosti s trestem domácího vězení je potřeba upozornit na praktický problém, který v souvislosti s ním vyvstal. Totiž jde o vymezení prostoru, ve kterém se má odsouzený zdržovat. Z výkladu trestního zákona nelze dovodit, zda místem výkonu má být místo, kde má odsouzený trvalý pobyt, nebo kde má pobyt pouze přechodný. Další problém je ohledně kontroly výkonu tohoto trestu, resp. ohledně pravomocí orgánu, jež dozor vykonává. V současné době kontrolu provádí pouze probační úředníci pomocí telefonu a osobních návštěv odsouzeného, což je ovšem vzhledem k nízkému počtu těchto úředníků neudržitelný stav.

Trest povinné práce (§ 54 a 55 STZ), stejně jako v českém trestním právu upravený trest obecně prospěšných prací, spočívá v povinnosti odsouzeného vykonat určitou, soudem určenou, pracovní povinnost, a to osobně, ve svém volném čase a bez nároku na jakoukoli odměnu. Oproti české úpravě je rozdíl v možné výměře tohoto trestu, když slovenský trestní zákon stanoví výměru na 40 až 300 hodin. Tento trest lze uložit za přečin, za který zákon umožňuje uložit trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje pět let, vzhledem k povaze činu a možnosti nápravy pachatele není potřeba uložit trest odnětí svobody a pachatel s uložením tohoto trestu souhlasí. Tato poslední podmínka v české úpravě není. Český trestní zákon pouze v § 45a hovoří o tom, že soud přihlédne ke stanovisku pachatele k možnosti uložení tohoto trestu a k jeho zdravotní způsobilosti. Trest povinné práce je nutno stejně jako obecně prospěšné práce vykonat do jednoho roku od nařízení výkonu tohoto trestu. Není-li trest řádně vykonán, pak soud rozhodne o přeměně zbytku trestu povinné práce na nepodmíněný trest odnětí svobody.

Peněžitý trest (§ 56 a 57 STZ) je v pojetí slovenského trestního zákona jedna z alternativ krátkodobého trestu odnětí svobody při méně závažných trestných činech nebo pokud pachatel spáchal trestný čin ze ziskuchtivosti.

Výměra peněžitého trestu je od 5.000,- Sk do 10.000.000,- Sk (oproti tomu česká úprava má rozmezí od 2.000,- Kč do 5.000.000,- Kč). Lze jej mimo jiné uložit pachateli za přečin, jestliže vzhledem k povaze spáchaného přečinu a možnosti nápravy pachatele se neukládá trest odnětí svobody. V tomto případě se peněžitý trest ukládá jako samostatný trest, a to na rozdíl od české právní úpravy. Tento trest soud neuloží, je-li zřejmé, že by byl nevymahatelný. Soud může též rozhodnout, že peněžitý trest odsouzený zaplatí v měsíčních splátkách. Není-li trest vykonán, určí soud náhradní trest odnětí svobody až na pět let, což je podstatný rozdíl od české právní úpravy, která v § 54 TZ stanoví náhradní trest v maximální výměře pouhých dvou let. U mladistvých je, stejně jako v českém trestním právu, možný podmíněný odklad výkonu peněžitého trestu.

Podstata *trestu propadnutí věci* (§ 60 STZ) spočívá v přechodu vlastnického práva k určité věci patřící odsouzenému na stát, a to dnem právní moci rozsudku. Soud mimo jiné uloží trest propadnutí věci, která byla použita ke spáchání trestného činu. Soud nevysloví propadnutí věci, pokud poškozenému vznikl nárok na náhradu škody, který by však v důsledku tohoto trestu nemohl být uspokojen, nebo pokud hodnota věci je ve zjevném nepoměru k míře závažnosti činu nebo pokud soud upustil od potrestání pachatele.

Uložení *trestu zákazu činnosti* (§ 61 STZ) je fakultativní. Podstata trestu spočívá v tom, že pachateli se po dobu výkonu tohoto trestu zakazuje výkon určitého zaměstnání, povolání, funkce nebo takové činnosti, ke které je třeba zvláštního povolení anebo podmínky výkonu upravuje zvláštní právní předpis. Činností, ke které je třeba zvláštního povolení, je například řízení motorového vozidla, k čemuž je zapotřebí mít příslušné řidičské oprávnění. Tento trest může slovenský soud, stejně jako soud český, uložit na jeden rok až deset let. Při ukládání tohoto trestu pod zákonem stanovenou trestní sazbu soud nesmí uložit tento trest na dobu kratší než šest měsíců. Trest zákazu činnosti, stejně jako v českém právu, lze uložit pouze tehdy, pokud se v souvislosti s touto

činností pachatel dopustil trestného činu. Zákaz lze uložit i tehdy, pokud pachatel činnost vykonával bez potřebného oprávnění – řídil-li tedy motorové vozidlo bez řidičského oprávnění, může mu být uložen trest zákazu řízení motorových vozidel – po dobu výkonu tedy pachatel nemůže příslušné oprávnění nabýt. Výkon činnosti, na kterou se vztahuje rozhodnutí soudu, jímž je uložen zákaz činnosti, naplňuje znaky skutkové podstaty trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí. Předseda senátu může pověřit kontrolou výkonu trestu zákazu činnosti probačního a mediačního úředníka.

Pokud jde o ukládaná ochranná opatření, trestní zákon rozlišuje pět druhů ochranných opatření: a) ochranné léčení, b) ochranná výchova, c) ochranný dohled, d) detence, e) zabrání věci. Z hlediska trestné činnosti v dopravě by mohla mít význam, stejně jako v českém právu, jen dvě ochranná opatření: ochranné léčení a zabrání věci.

Ochranné léčení by v dopravě přicházelo v úvahu v případě jedné ze tří variant, kdy soud fakultativně může tímto opatřením pachatele trestného činu postihnout. Konkrétně jde o případ, kdy pachatel spáchá trestný čin pod vlivem návykové látky anebo v souvislosti s jejím užíváním (§ 73 odst. 2 písm. c) STZ).

Zabrání věci by u trestné činnosti v dopravě bylo možno vztáhnout na motorové vozidlo, které bylo k trestné činnosti použito. Soud uloží toto ochranné opatření, nebyl-li uložen trest propadnutí věci a jde o některý z případů předpokládaných zákonem, tj. např. a) věc patří osobě, kterou nelze stíhat či odsoudit, nebo b) věc patří pachateli, od jehož potrestání soud upustil, či pachateli, vůči kterému bylo trestní stíhání zastaveno, nebo pachateli, vůči kterému bylo trestní stíhání podmíněně zastaveno či byl schválen smír, nebo c) to vyžaduje bezpečnost lidí, majetku či jiný obdobný veřejný zájem.

5.3. Problematika odklonů ve slovenské právní úpravě

Problém s rostoucí kriminalitou vede k tomu, že se všude ve světě, a nejinak je tomu i ve Slovenské republice, hledají alternativní postupy v prevenci a kontrole kriminality a hledají se i nové cesty, které by zlepšily a urychlily fungování systému trestní justice. Rekodifikace trestního práva přinesla nové, alternativní formy řešení trestních věcí. Nové alternativy řešení trestních věcí se objevily v trestním právu hmotném v podobě nových alternativních trestů (domácí vězení, povinné práce) i v trestním právu procesním, což jsou odklony v trestním řízení a též procesní alternativy k potrestání pachatelů. Alternativy lze nalézt i mimo systém trestního práva v podobě probace a mediace.

Odklonem v trestním řízení se rozumí trestněprocesní institut, který umožňuje odklonění se od typického průběhu trestního procesu. Účelem odklonů je zabezpečit rychlejší a efektivnější trestní proces.

Hlava sedmá trestního pořádku upravuje zvláštní způsoby řízení, jež představují odchylky od všeobecného způsobu úpravy trestního řízení v případech, kdy by postup podle všeobecných ustanovení byl na újmu cíle, jehož se má v trestním řízení dosáhnout, a zároveň umožňují tzv. odklony od procesně náročného hlavního líčení s cílem efektivněji dosáhnout účel trestního řízení.⁵¹

Mezi zvláštní způsoby řízení patří řízení proti mladistvému, řízení proti uprchlému, podmíněné zastavení trestního stíhání, podmíněné zastavení trestního stíhání spolupracujícího obviněného, smír, dohoda o vině a trestu, řízení před soudcem pro přípravné řízení a řízení před samosoudcem. Dle některých právníků lze všechny tyto zvláštní způsoby řízení zařadit mezi odklony, nicméně častěji se mezi odklony z tohoto výčtu zařazují: podmíněné zastavení trestního stíhání (§ 216 - § 217), podmíněné zastavení trestního stíhání spolupracujícího obviněného (§ 218 - § 219), smír (§ 220 - § 227),

⁵¹ Ivor, J., Záhora, J.: Repetitorium nekodifikovaného trestního práva. Iura Edition, Bratislava, 2005, str. 169.

dohoda o vině a trestu (§ 232 - § 233) a řadí se sem též trestní příkaz upravený v § 353.

Mezi základní kritéria aplikace odklonů patří zpravidla závažnost trestného činu, druh a výměra trestu, osobnost pachatele, náhrada škody, zájem státu a výchovné působení.

Podmíněné zastavení trestního stíhání (§ 216 TP)

Jde o procesněprávní institut, který stejně jako v českém právu může použít prokurátor či soud. Cílem je vyrovnání mezi pachatelem a poškozeným za podmínky, že jde o přečin, na nějž zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí, která nepřevyšuje pět let, obviněný se k činu doznal a s tímto postupem souhlasí, obviněný nahradil škodu, kterou činem způsobil nebo se k její náhradě zavázal dohodou nebo učinil jiné potřebné opatření a rozhodnutí dle § 216 TP lze vzhledem k osobě pachatele a okolnostem případu považovat za dostatečné. Podmínky jsou tedy stejné jako v § 307 TŘ.

Obviněnému se dle slovenského trestního pořádku určí zkušební doba v rozmezí jednoho až pěti let, kdežto § 307 TŘ ve svém odstavci 2 hovoří o zkušební době na šest měsíců až dva roky.

Neosvědčí-li se obviněný ve zkušební době, v trestním stíhání se, stejně jako dle české úpravy, pokračuje.

Smír (§ 220 TP)

Smír je obdobou narovnání upraveného v českém právu v § 309 TŘ.

Jde o procesněprávní institut spočívající v dohodě mezi obviněným a poškozeným, který musí schválit prokurátor nebo soud, a to s procesními účinky zastavení trestního stíhání.

Podmínky schválení smíru jsou následující: jde o přečin, kde horní hranice zákonné trestní sazby nepřevyšuje pět let, činem nebyla způsobena smrt, řízení není vedeno pro podplácení nebo proti veřejnému činiteli, obviněný svobodně, vážně a určitě prohlásí, že skutek spáchal, obviněný

nahradil škodu, kterou činem způsobil nebo se k její náhradě zavázal dohodou nebo učinil jiné potřebné opatření, obviněný složil na účet prokuratury nebo soudu peněžní částku určenou konkrétnímu adresátovi na všeobecně prospěšné účely a tato částka není zřejmě nepřiměřená závažnosti trestného činu a rozhodnutí vzhledem ke spáchanému činu a osobě pachatele a jeho osobním a majetkovým poměrům lze považovat za dostačující.

Před uzavřením smíru je potřeba k okolnostem smíru vyslechnout obviněného i poškozeného.

Návrh dohody o vině a trestu (§ 233 TP)

Dohoda o vině a trestu je jedním z odklonů, který však není alternativou k potrestání, neboť řízení zpravidla vyústí v uložení trestu. V tomto případě zákonodárce preferuje zájem na uspořádání vzájemných vztahů pachatele a jeho oběti před trestním stíháním pachatele.

Jde o zvláštní rozhodnutí prokurátora, které může dát soudu ke schválení, jestliže došlo po skončení vyšetřování nebo zkráceného vyšetřování k dohodě o vině, trestu a dalších výrocích.

Řízení se zahajuje na návrh obviněného či jeho obhájce nebo na návrh prokurátora.

Zákonné předpoklady pro využití tohoto institutu jsou následující: výsledky vyšetřování či zkráceného vyšetřování dostatečně odůvodňují závěr, že skutek je trestným činem a že ho spáchal obviněný; obviněný se k činu doznal a existují důkazy, které nasvědčují pravdivosti přiznání obviněného.

Po uzavření dohody o vině, trestu a případně dalších výrocích je prokurátor povinen podat soudu návrh na schválení dohody, a to spolu s celým spisovým materiálem, seznamem věcných důkazů a spolu s písemně uzavřenou a podepsanou dohodou, jež obsahuje všechny zákonem předepsané náležitosti (označení účastníků dohody, popis skutku, druh, výměru a způsob výkonu trestu, rozsah a způsob náhrady škody, byla-li činem způsobena, uložení ochranného opatření, přichází-li v úvahu).

Dohodou o trestu se rozumí i dohoda o upuštění od potrestání.

Řízení o dohodě o uznání viny a přijetí trestu může být důvodem mimořádného snížení trestu, přičemž trest odnětí svobody může být takto snížen o jednu třetinu pod dolní hranici zákonné trestní sazby (s výjimkou nejtěžších trestných činů).

5.4. Shrnutí

Jak lze vyvodit ze shora uvedeného, je patrné, že česká i slovenská trestněprávní úprava prošly stejným vývojem a že úprava byla po řadu desítek let shodná. Nová slovenská právní úprava není oproti stávající české úpravě příliš odlišná. Lze nalézt jen pár odlišností, které vyplývají z toho, že přece jen už více než patnáct let jde o úpravy vyvíjející se ve dvou zcela samostatných, na sobě nezávislých státech a rozdíl je zejména v rychlosti a v různých postupech novelizací stávajících zákonů či v přijímání zákonů zcela nových, což se samozřejmě netýká jen oblasti trestního práva, ale lze toto tvrzení zobecnit a vztáhnout na celé právní řády.

V českém prostředí se též hovoří o potřebě rekodifikace trestního práva, obdobné té, která proběhla na Slovensku, nicméně připravované návrhy nebyly dosud Parlamentem přijaty, a proto se v České republice lze dosud setkat pouze s většími či menšími novelizacemi stávajících předpisů. Oproti tomu na Slovensku dali jednoznačně přednost přijetí celých nových zákonů před jejich četnou a častou novelizací.

Trestné činy páchané v dopravě jsou mnohdy totožně upravené, česká úprava na rozdíl od slovenské obsahuje trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, přičemž na Slovensku takové jednání není jako trestný čin postihováno, stejně jako tomu bylo v České republice do 30.6.2006. Druhý významnější rozdíl mezi českou a slovenskou právní úpravou trestných činů páchaných v silniční dopravě lze nalézt v tom, že slovenský trestní zákon upravuje trestný čin usmrcení, přičemž takové jednání, kterým lze naplnit tuto

skutkovou podstatu, je v českém právu vztaženo pod skutkovou podstatu trestného činu ublížení na zdraví dle § 224 TZ. Slovenská právní úprava navíc, oproti české, upravuje samostatně trestný čin neoprávněného užívání cizího motorového vozidla, přičemž jednání naplňující tuto skutkovou podstatu lze dle českého trestního zákona postihnout jako neoprávněné užívání cizí věci nebo případně jako zpronevěru, ve slovenské právní úpravě dále lze nalézt zcela specifický trestný čin falšování a pozměňování identifikačních údajů motorového vozidla, přičemž jednání naplňující skutkovou podstatu tohoto trestného činu by v českém právu bylo postižitelné nejspíše jako trestný čin podvodu.

Ohledně systému trestů lze konstatovat, že nabízené tresty jsou téměř identické. V české úpravě chybí trest domácího vězení, který je však navrhován v rámci připravované rekodifikace trestního zákoníku. Ve slovenské úpravě je pak pouze trest propadnutí věci, kdežto český trestní zákon naproti tomu úpravu rozšiřuje, když upravuje trest propadnutí věci a jiné majetkové hodnoty. Slovenský trestní zákon v rámci rekodifikace zavedl trest povinné práce, který v České republice existuje již více než deset let, a to pod označením obecně prospěšné práce.

Pokud jde o výše trestních sazeb u trestu odnětí svobody, je potřeba konstatovat, že slovenská úprava je obecně přísnější než úprava česká. Z trestných činů páchaných v dopravě to platí zejména u trestného činu usmrcení dle § 149 STZ či u trestného činu neposkytnutí pomoci dle § 177 STZ, tedy v případě, že pomoc neposkytne ten, kdo tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, nebo pomoc neposkytne osoba, která je podle povahy svého zaměstnání povinna takovou pomoc poskytnout. U řady trestných činů je pak rozdíl pouze u zákonem stanovené spodní hranice trestní sazby trestu odnětí svobody, když česká právní úprava buď spodní hranici nestanoví vůbec, nebo sice stanoví, ale v nižší výměře, než jak je upravena ve slovenském trestním zákoně. To se týká zejména trestných činů všeobecného ohrožení dle § 285 STZ, resp. § 180 TZ, pokud jde o kvalifikované skutkové

podstaty, či ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 157 odst. 1 STZ, resp. § 224 odst. 1 TZ, a to pokud jde o nedbalostní způsobení těžké újmy na zdraví. Naopak totožné trestní sazby lze nalézt u trestných činů ublížení na zdraví dle § 158 STZ, resp. § 223 TZ, neposkytnutí pomoci dle § 178 STZ, resp. § 208 TZ, všeobecné ohrožení dle § 285 STZ, resp. § 180 TZ, pokud jde o základní skutkovou podstatu, či poškozování a ohrožování provozu všeobecně prospěšného zařízení dle § 288 STZ, resp. § 184 TZ.

V souvislosti s trestem domácího vězení je nutno zdůraznit, že česká úprava v rámci připravované rekodifikace by se měla poučit ve slovenské úpravě, a vyvarovat se tak případných nedostatků a problémů, které s sebou tento trest na Slovensku přinesl. Zejména by český zákonodárce měl důkladně zvážit, jak tento trest v praxi realizovat a především pak jak kontrolovat co nejlépe jeho dodržování, aby se nestalo, že tento trest v praxi raději nebude soudci využíván a soudy jej nebudou ukládat.

Pokud jde o využívání odklonů, za zmínku jistě stojí zavedení slovenského institutu dohody o vině a trestu, který v české právní úpravě nemá obdoby a jehož cílem je uspořádat vzájemné vztahy pachatele a jeho oběti. V tomto institutu ustupuje do pozadí zájem státu na trestním stíhání pachatele a do popředí se staví zájem na úpravě vztahu mezi pachatelem a obětí trestného činu. Jde nicméně o odklon, který není alternativou k potrestání, neboť řízení zpravidla v uložení trestu vyústí. Mám za to, že využití tohoto institutu je vítáno ze strany obviněných i poškozených zejména v případě závažnějších trestných činů, kdy nelze tradiční odklony využít. Jde například o dopravní nehody, kde pachatel byl pod vlivem alkoholu nebo kde došlo k usmrcení jiné osoby, neboť trestní stíhání v těchto případech v praxi nikdy nekončí podmíněným zastavením, a pachatel je proto téměř vždy odsouzen a potrestán. Avšak i v těchto případech je mnohdy pachatelem dosud bezúhonný člověk žijící řádným životem, který spáchal nedbalostní trestný čin a má zájem na tom, aby i nadále byl považován za člověka bezúhonného. Pro poškozeného je

zase pozitivem fakt, že pachatel je i zde motivován, aby mu dobrovolně nahradil způsobenou škodu.

Závěrem snad jen nelze neupozornit na fakt, že stávající slovenská právní úprava trestné činnosti v dopravě a jejího trestání, oproti té předchozí, na jedné straně rozšiřuje výčet alternativních trestů i možnosti využití odklonů, na druhé straně však došlo ke zvýšení represe, když trestní sazby, zejména u trestu odnětí svobody, doznaly mnoha změn; převážně došlo k jejich zvýšení, a to ať již mluvíme o jejich horní či spodní hranici. Lze se důvodně domnívat, že jde o přirozenou reakci na zvýšenou kriminalitu, velký nápad trestné činnosti na soudy i přeplněné věznice.

6. Závěr – Vlastní hodnocení

Při porušování ustanovení dopravních předpisů řidiče motorového vozidla mnohdy ani nenapadne, že nad ním visí pohrůžka soudním trestem. Řidič si nanejvýš uvědomí, že podstupuje riziko administrativního potrestání. Vzdálenost od porušení předpisu k nebezpečnému následku a k soudu je příliš veliká. Na milióny prohřešků proti dopravním předpisům připadá poměrně málo škod na majetku, zdraví či životech lidí.

Převážná většina dopravních nehod vděčí za svůj vznik neukázněnému chování a nezodpovědnému postoji účastníků dopravy a v neposlední řadě i jiných osob, a právě proto musela společnost v zájmu ochrany celospolečenských hodnot přikročit k použití často přísných trestně právních předpisů.

Jedním z prostředků zajišťování bezpečnosti v dopravě je tak právě trestní zákonodárství, které počítá se zodpovědností osob porušujících předpisy a pravidla bezpečnosti dopravy.

Problematika trestů za trestné činy v silniční dopravě je v posledních letech velice zanedbané téma, jak již bylo několikrát zmíněno. Chybí zejména současná odborná literatura blíže se zabývající tímto tématem. Ze starší literatury je velice dobře zpracována tato tematika v knize JUDr. Karla Frimla *Automobil a paragraf – I.díl.*, která však vyšla už v roce 1975 a která je pohledem advokáta.

Ve své rigorózní práci jsem se pokusila stručně nastínit trestnou činnost páchanou v silniční dopravě, osoby pachatelů takovýchto trestných činů a zejména tresty ukládané za trestné činy v silniční dopravě v minulosti i současnosti. K porovnání české úpravy se zahraniční jsem zvolila poměrně blízkou úpravu slovenskou, která sice před nedávnem prošla rekonstrukcí, přesto jsou společné základy obou úprav nepřehlédnutelné.

Celá práce se věnuje problematice trestů za trestné činy v silniční dopravě, coby tématu závažnému, zároveň však velice opomíjenému. V důsledku toho jsem se potýkala s nedostatkem dostupné odborné literatury, který jsem se snažila překlenout zejména studiem zákonných norem, judikatury soudů, statistik Ministerstva spravedlnosti ČR a Českého statistického úřadu a v neposlední řadě jsem považovala za vhodné práci doplnit i o poznatky erudovaných právníků a osob působících v praxi, kde se sami problematikou trestné činnosti v dopravě a jejím trestáním zabývají či alespoň se s ní denně setkávají.

V průběhu psaní této práce se postupně měnil a vyvíjel můj názor na danou problematiku. Zprvu jsem se domnívala, že trestání pachatelů trestných činů v silniční dopravě by nemělo být příliš drakonické, neboť každý z nás, zejména řidičů, se kdykoli může stát pachatelem takového trestného činu. Nicméně čím více a déle jsem se daným tématem zabývala, tím více jsem začala nabývat přesvědčení, že toto v naší společnosti není ten nejlepší přístup, neboť většina trestných činů páchaných v dopravě vzniká coby následek mnohdy hrubého porušení dopravních předpisů, a to zcela vědomého. Pachatel tedy ví, že k trestnému činu může dojít, ale bez přiměřených důvodů spoléhá na to, že k němu nedojde.

Já osobně se proto domnívám, že současný stav trestání pachatelů trestných činů v silniční dopravě je velice neuspokojivý, ba dokonce alarmující, což dokládají i samotné statistiky nehodovosti, a zároveň mám za to, že možnosti nabízené současnou právní úpravou, která poskytuje dostatečný prostor pro spravedlivé trestání pachatelů trestných činů v silniční dopravě, nejsou bohužel správně a dostatečně využívány. Jinak si snad ani nelze vysvětlit tisíce dopravních nehod, stovky zraněných a desítky mrtvých ročně, jinak si ani nelze vysvětlit neustálé nedodržování dopravních předpisů mnoha řidiči, kteří si myslí, že právě jim se na silnici nemůže nic stát, a jediné, čeho se snad alespoň trochu obávají, je případná silniční kontrola, kterou ale při troše

štěstí na silnici nepotkají! Samozřejmě tato problematika začíná už kdesi na úrovni přestupků, kde ke zpřísnění úpravy došlo od 1. července 2006 zavedením bodového systému. Ale na úrovni trestných činů se úprava už léta bohužel příliš nemění. Jako pozitivum lze vnímat pouze zpřísnění trestního postihu řidičů v případě spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ a zavedení nové skutkové podstaty do ustanovení § 180d TZ od července 2006.

Problémem ovšem není jen nízká represe, ale též nedostatečná prevence a celkový postoj široké veřejnosti k trestné činnosti v dopravě. I když se kriminalita v silničním provozu vyznačuje ve srovnání s obecnou kriminalitou většími následky, je ve společnosti za daleko více nebezpečnou považována kriminalita obecná než ohrožení životů v provozu na pozemních komunikacích.

Nemyslím si, že zpřísnování postihu dopravních deliktů lze realizovat především vyššími sazbami u nepodmíněného trestu odnětí svobody či vyššími výměrami trestu zákazu činnosti. Naopak si myslím, že je třeba ukládat zejména takové tresty, které pachatelé sami pocítí, ale nevyřadí je v řadě případů z běžného života (neboť to by odporovalo všemu, co bylo řečeno o specifikách osob pachatelů těchto trestných činů i o vlivu vězeňského prostředí na tyto pachatele), nebo popřípadě je sice z běžného života vyřadí (zejména v případě deliktů se závažnými následky na životech a zdraví osob a určitě v případě trestných činů páchaných pod vlivem návykových látek), ale jen na zcela krátkou, přechodnou dobu, a zároveň nebudou umístěni do typického vězeňského prostředí. Místo krátkodobých nepodmíněných trestů odnětí svobody by asi bylo vhodné zavést sankce typu domácího vězení či víkendových trestů, které by naplnily účel trestu v těchto případech. Pravdou však bohužel je, že na tyto sankce u nás nejsme připraveni a jen těžko si lze představit, jak by fungovaly. Navíc by neplnily úkoly generální prevence, neboť veřejnost by je zřejmě nepocítovala jako dostatečné a spravedlivé a domnívám se, že by tento trest nebyl ani dostatečně odstrašujícím od páchaní trestné činnosti. Nezbyvá proto než si vystačit s existujícími druhy sankcí,

a pak bych zcela jistě vyslovila souhlas s názorem JUDr. Čapka, který se zmínil o možnosti zavedení zvláštního typu vězení pro pachatele trestné činnosti v dopravě. Zamezilo by se tak negativnímu vlivu vězeňského prostředí a krátkodobé nepodmíněné tresty odnětí svobody by pro mnohé pachatele závažných dopravních deliktů, zejména těch, jež byly spáchány pod vlivem návykových látek, byly, myslím, dostatečným poučením.

Nepodmíněný trest odnětí svobody je dle mého názoru nutné ukládat v případě úmyslných trestných činů (např. trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 odst. 1 písm. c) TZ, trestný čin neposkytnutí pomoci dle § 208 TZ), v případě trestných činů pod vlivem návykových látek a v případě nedbalostních deliktů se závažnými následky na životech a zdraví lidí, ke kterým došlo zejména v důsledku hrubých a vědomých porušení dopravních předpisů. Represe v této podobě je v současné době nezbytná zejména i kvůli generální prevenci, kterou by měla plnit, a navíc jde dle mého názoru i o vysoce nebezpečná jednání, která by měla být náležitě potrestána. Znovu však opakuji, že pachatelé by měli být umístováni do zvláštních věznic či alespoň zvláštních oddělení věznic, zcela odděleně od „běžné“ vězeňské populace. A znovu opakuji, že při ukládání této nejprísnější sankce by měla být přísně dodržena zásada individualizace.

Podmíněné tresty odnětí svobody by neměly být, dle mého názoru, ukládány samostatně bez dalšího, neboť pak si většina pachatelů ani příliš neuvědomí, že byli nějak postiženi, a navíc vzniká propastný rozdíl mezi uložením nepodmíněného a podmíněného trestu odnětí svobody. Samostatně uložený podmíněný trest odnětí svobody by zřejmě mohl být vhodný pouze v případech prvopachatelů nedbalostních trestných činů v dopravě, které nebyly doprovázeny závažnými následky, kdy by tento trest byl pro pachatele upozorněním, aby se vyvaroval další trestné činnosti, nebo v případech, kdy samotným trestným činem byl již pachatel dostatečně postižen (např. byl sám vážně zraněn, popř. byla vážně zraněna či usmrcena jiná jemu blízká osoba), popřípadě je vhodné spolu s podmíněným odsouzením ukládat přiměřená

omezení a povinnosti, zejména nahradit způsobenou škodu (a to nejen skrze pojišťovnu, jak se to řeší dnes, ale i nad rámec toho, co hradí pojišťovna) nebo v případě způsobení trestného činu pod vlivem návykové látky uložit povinnost podrobit se léčení atd.

Za vhodné považuji pachatelům trestných činů v silniční dopravě ukládat trest obecně prospěšných prací, který je pro pachatele zcela jistě daleko citelnější než samotné podmíněné odsouzení, neboť pachatel si více uvědomí, že „něco spáchal“. Navíc mám za to, že tento trest je daleko účinnější než samostatně uložený podmíněný trest odnětí svobody. Nemám tím však na mysli v reálu časté případy, kdy se tento trest, resp. jeho výkon, stává pouhou formalitou, neboť se nevyplatí člověka proškolovat, dávat mu ochranné pomůcky apod., a pachatel si tak tento trest lidově řečeno pouze „odchodí“. Řešení tohoto problému bych viděla ve vyčlenění určitých pracovních míst pro výkon tohoto trestu a zároveň zavedení pravidelné kontroly nad výkonem ze strany Probační a mediální služby.

O zákazu činnosti již bylo řečeno mnoho zejména v souvislosti s problematikou délky ukládání a též ohledně dodržování tohoto trestu, proto jen stručně – dle mého názoru jde zcela jistě o důležitý trest v případě trestné činnosti v dopravě, je však třeba velice pečlivě v konkrétních případech zvažovat délku tohoto trestu, aby snad nakonec nepřinesl více negativ, než pozitiv. De lege ferenda bych se nebránila možnosti zavedení tohoto trestu na doživotí v případě nenapravitelných pachatelů, stejně tak bych se nebránila ani ukládání tohoto trestu s určitými výjimkami (například možnost řídit alespoň malý motocykl zůstane pachateli zachována).

Pokud jde o ukládání peněžitého trestu, i s tímto bych vyslovila souhlas, nicméně ani tento trest bych neukládala zcela samostatně a výši tohoto trestu bych nastavovala hodně opatrně s přísným dodržováním zásady individualizace. Za vhodné lze považovat de lege ferenda ukládání tohoto trestu pomocí tzv. denních sazeb, jejichž možná úprava v trestním zákoně již byla zmíněna.

Zcela jistě bych nezavrhovala ani ukládání trestu propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty. Zejména u sociálně slabších osob, které se mnohdy dopouští trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d TZ, by uložení tohoto trestu bylo dle mého názoru vhodné a vysoce účinné.

Seznam použité literatury

Barbořík, M.: Trest obecně prospěšných prací – aktuální problémy a jejich řešení. *Trestní právo*, č. 5/06, str. 4-12.

Čermák, M.: Důležitá povinnost – ano či ne? *Kriminalistický sborník*, č. 1/1989, str. 16-22.

Dolenský, A.: Neposkytnutí pomoci při úmyslném a kulpózním trestném činu proti životu a zdraví. *Bulletin advokacie*, č. 7-9/82, str. 154-160.

Eysselt, E.: K trestnímu postihu dopravní delikvence. *Socialistická zákonnost*, č. 6/82, str. 338-348.

Fenyk, J.: Návrh trestního zákona České republiky, příčiny a důsledky jeho nepřijetí (odlišný vývoj a osud projektů trestních zákoníků od vzniku samotného Československa). *Trestní právo*, č. 6/06, str. 4-13.

Friml, K.: Automobil a paragraf – I.díl. Nakladatelství dopravy a spojů, Praha, 1975.

Friml, K.: K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, č. 4/2008, str. 97-106.

Hoskovec, J., Štikar, J.: Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace. Karolinum, Praha, 1995.

Hoskovec, J., Štikar, J.: Teorie nehod a metody psychologické prevence. UK, Praha, 1976.

Chromý, J.: K efektivitě výkonu trestu obecně prospěšných prací. *Časopis pro právní vědu a praxi*, č. 3/2006, str. 242-247.

Ivor, J., Záhora, J.: Repetitorium nekodifikovaného trestného práva. Iura Edition, Bratislava, 2005.

Ivor, J. a kolektív: Trestné právo hmotné 1. Iura Edition, Bratislava, 2006.

Ivor, J. a kolektív: Trestné právo hmotné 1. Iura Edition, Bratislava, 2006.

Jelínek, J.: Trestní právo hmotné. Linde, Praha, 2005.

Kalvodová, V.: Postavení trestu odnětí svobody v systému trestněprávních sankcí. AUB-Iuridica č. 260. MU, Brno, 2002.

Karabec, Z., Diblíková, S., Macháčková, R.: Krátkodobé tresty odnětí svobody. IKSP, Praha, 2000.

Katona, G.: Probácia, mediácia – nové prvky v našom trestnoprávnom systéme. Justičná revue 57, 2005, č. 3, str. 380-384.

Klátik, J.: Odklon v trestnom konaní jako prostriedok racionalizácie trestnej spravdnosti. Právny obzor, č. 1/2007, str. 53-64.

Král, V.: Domáci vězení – další alternativní trest? Trestněprávní revue, č. 8/2007, str. 235-238.

Kučera, P., Richter, M.: Revoluce v úpravě trestné činnosti v dopravě. Trestní právo, č. 10/06, str. 3-4.

Kuchta, J., Válková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky. Beck, Praha, 2005.

Lata, J.: Účel trestu a jeho spravdnost. Trestní právo, č. 2/01, str. 22; č. 3/01, str. 20; č. 4/01, str. 23; č. 5/01, str. 13.

Látal, J.: K některým otázkám trestných činů spáchaných v silniční dopravě. Socialistická zákonnost, č. 2/84, str. 73-77.

Linhart, S.: Trestný čin opilství v dopravě. Československá kriminalistika, č. 1/82, str. 86-90.

Madliak, J., Romža, S.: Nekoľko poznámok k rekonifikáciám trestnoprávných noriem v Slovenskej republike. Bulletin advokacie, č. 1/2007, str. 38-44.

Madliak, J., Fico, M., Puchalla, M.: Rekonifikácia slovenského trestného práva. Trestní právo, č. 7-8/06, str. 76-80.

Musil, J., Konrád, Z., Suchánek, J.: Kriminalistika, 2. vydání. Beck, Praha, 2004.

Novotný, O.: Alternativy uvěznění. Právní praxe, č. 2/1993, str. 66-74.

Novotný, O.: O trestu a vězeňství. Academia, Praha, 1969.

Novotný, O.: O výměře trestu. Nakladatelství ČAV, Praha, 1960.

Osmančík, O.: K problematice alternativních trestů. IKSP, Praha, 1996.

Polcar, M.: Princip omezené důvěry v dopravě. Státní zastupitelství, č. 4/05, str. 13-15; č. 5/05, str. 13-16.

Porada, V. a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde, Praha, 2000.

Rostkowski, W.: Smysl a cíl trestu z pohledu státu. České vězeňství, č. 3/2003, str. 39-43.

Rozum, J., Kotulan, P., Háková, L., Nečada, V., Diblíková, S.: Vybrané problémy sankční politiky. IKSP, Praha, 2005.

Říha, J.: Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona. Bulletin advokacie, č. 1/2007, str. 24-32.

Říha, J.: Nové znění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona. Bulletin advokacie, č. 2/2007, str. 30-37; č. 3/2007, str. 32-39.

Říha, J.: Doba trvání trestu zákazu činnosti a zákazu pobytu a trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí. Trestněprávní revue, č. 8/2007, str. 224-227.

Sotolář, A., Púry, F., Šámal, P.: Alternativní řešení trestních věcí v praxi. Beck, Praha, 2000.

Sotolář, A., Sovák, Z., Kratochvíl, V., Zezulová, J., Šámal, P., Púry, F., Válková, H. a kol.: Právní rámec alternativního řešení trestních věcí, díl 1., svazek 64, Příručka MS ČR. Institut vzdělávání MS ČR, 2001.

Suchý, O.: Odklon v trestním řízení. Právník, č. 3/91, str. 248-255.

Šámal, P.: K úpravě trestních sankcí ve vládním návrhu rekodifikace trestního zákoníku. Trestněprávní revue, č. 5/2005, str. 113-123.

Vanduchová, M.: Zákaz činnosti v československém trestním právu. AUC-Iuridica, Praha, č. 2/1989, str. 5-77.

Vanduchová, M.: O systému trestů. AUC-Iuridica, Praha, č. 4/2006, str. 7-42.

Vanduchová, M.: K některým otázkám individualizace trestu v návrhu trestního zákoníku. AUC-Iuridica, Praha, č. 2/2007, str. 91-96.

Váňková, H.: Nad novým slovenským trestním zákonem, jeho východisky a specifiky. Právní rozhledy, č. 15/2005, str. II.

Vantuch, P.: K trestným činům v silniční dopravě. Socialistická zákonnost, č. 8/1988, str. 499-502.

Vráblová, M.: Niekoľko poznámok k rekodifikácii slovenského trestného práva teoretické a aplikačné problémy rekodifikovaného trestného práva. AUC-Iuridica, Praha, č. 2/2007, str. 175-181.

Vráblová, M.: Niekoľko poznámok k historicky najmladšiemu odklonu v slovenskom trestnom konaní – dohode o vine a treste. Trestněprávní revue, č. 7/2007, str. 192-6.

Záhora, J.: Trestné činy proti životu a zdraviu. AUC-Iuridica, Praha, č. 2/2007, str. 193-200.

Zapletal, J., Novotný, O. a kol.: Kriminologie, 2. vydání. ASPI, Praha, 2004.

Žatecká, E., Fryšták, M.: Alternativní tresty z pohledu úvah de lege ferenda. AUC-Iuridica, Praha, č. 2/2007, str. 97-102.

a) Trestné činy v dopravě

Rok	Odsouzeno osob celkem	Odsouzeno osob v dopravě	%	Uložené tresty				Upuštěno od potrestání
				NEPO	%	PO	jiné sam.ulož.	
1971	98856	16273	16,5	1146	7	8398	1222	414
1972	92857	18388	19,8	1737	9,4	9263	1294	359
1973	79172	16550	20,9	1969	11,9	8156	1093	248
1974	85209	15995	18,8	1873	11,7	8057	719	294
1975	72770	12446	17,1	1625	13	6201	516	235
1976	80947	15322	18,9	1556	10,1	7798	712	279
1977	76135	15733	20,7	1678	10,7	7348	970	280
1978	74186	16036	21,6	1957	12,2	5 961	910	230
1979	69484	14928	21,5	1837	12,3	4 843	853	174
1980	60861	11097	18,2	1573	14,2	3 334	676	121
1981	71699	13884	19,4	1614	11,6	3 963	841	171
1982	76389	13265	17,4	1561	11,8	3 721	1306	154
1983	80031	14552	18,2	1569	10,8	4 069	1629	120
1984	83804	14329	17,1	1545	10,8	3 704	1959	119
1985	67899	10631	15,7	1345	12,7	2 785	2048	116
1986	77837	12885	16,6	1332	10,3	3 078	2898	101
1987	78859	13167	16,7	1314	10	2 862	2988	156
1988	69012	10535	15,3	1178	11,2	2 432	2439	118
1989	57743	10298	17,8	865	8,4	2282	2427	94
1990	18871	3267	17,3	218	6,7	1507	834	80
1991	27964	3142	11,2	360	11,5	2168	541	73
1992	31032	3114	10	246	7,9	2232	538	98
1993	35157	2594	7,4	284	10,9	1766	487	57
1994	51931	4102	7,9	343	8,4	2996	723	40
1995	54957	5593	10,2	607	10,9	3931	1013	42
1996	57974	5922	10,2	660	11,1	4101	1109	52
1997	59777	6051	10,1	802	13,3	4019	1186	44
1998	54083	5819	10,8	857	14,7	3996	909	57
1999	62594	6068	9,7	809	13,3	4059	1158	42
2000	63211	5902	9,3	741	12,6	3645	1469	47
2001	60182	5419	9	607	11,2	3180	1576	56
2002	65098	6514	10	545	8,4	3495	2411	63
2003	66131	6886	10,4	678	9,8	3 819	2288	101
2004	68443	7737	11,3	870	11,2	4191	2573	99
2005	67561	7969	11,8	953	12	4 358	2533	125
2006	69445	10101	14,5	1035	10,2	5637	3515	128

Zdroj: Statistická ročenka kriminality, rok 2007, MS ČR, str. 435.

b) Vývoj dopravnej nehodovosti a vybraných druhoch trestnej činnosti v SR v rokoch 1988 - 2005

Pozn. Dodatočne objasnené trestné činy = trestné činy z minulých rokov, ktoré boli objasnené v sledovanom období

Trestné činy/obdobie	Rok																		
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Trestné činy/obdobie	zistené	46920	46398	69872	88157	105060	146123	137713	114579	99402	92395	93839	94016	88817	93053	103373	111937	131264	123369
	objasnené	41866	40723	40288	43863	44760	52981	51327	49133	43116	43642	43638	47067	47107	50818	53212	51683	51635	60093
Kriminalita	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	zistené	7164	6413	3943	3881	5188	8930	7177	8603	6439	4716	4913	5902	6686	7448	14448	14883	16414	19245
Ekonomická kriminalita	objasnené	6597	5869	3115	2993	3784	5148	5174	6470	4429	3177	3372	4145	4972	5673	8240	7906	9239	12313
	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Násilná kriminalita	zistené	6561	6260	8534	8791	8867	9722	9876	10990	11391	11564	12427	13531	13439	14430	13192	13788	13755	12906
	objasnené	6347	6090	7264	7469	7603	8130	8463	9278	9790	10146	11083	12137	12228	13192	12948	10333	9961	10239
Majstrovka	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	zistené	16485	16769	44802	64293	80098	115049	108341	81369	67772	62411	63130	60275	52923	54022	57543	61084	77098	65306
Kriminalita	objasnené	12496	12195	18335	23180	23730	28792	26886	22012	19442	19022	19831	18372	15660	16370	17486	16388	14415	15037
	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Majstrovská kriminalita	zistené	3721	3543	1037	658	612	593	710	768	833	769	669	721	783	756	773	835	875	794
	objasnené	3700	3521	982	618	539	534	673	697	796	731	645	685	150	723	672	653	713	665
Vraždy	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	zistené	76	39	93	128	118	137	129	128	132	140	128	141	143	129	128	146	122	106
Lipéze	objasnené	72	58	85	111	102	111	111	112	105	91	99	98	114	110	107	104	89	95
	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zaslanie	zistené	475	512	1412	1347	1366	1500	1275	1310	1274	1199	1231	1437	1364	1366	1378	1918	2156	1919
	objasnené	448	479	877	840	758	835	771	879	895	814	831	999	883	948	994	1020	1126	1106
Zaslanie	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	zistené	236	258	320	271	237	210	213	208	207	173	153	171	129	169	171	233	224	200
Zaslanie	objasnené	225	245	285	250	203	184	196	186	193	160	142	135	123	157	136	173	177	166
	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kradže	zistené	6137	6218	20336	28848	31826	46382	42871	39174	31430	28847	28037	28610	25517	23337	22036	21783	26685	20828
	objasnené	4421	4219	8176	9260	9299	11721	10260	11339	9606	9262	9229	8863	8166	7314	6695	5606	5480	5242
Kradže	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	zistené	1143	1233	3540	3795	3133	3928	4666	4480	3859	3834	3639	3601	3248	3144	2785	2642	3023	2809
Kradže	objasnené	76	841	1336	1327	1131	1193	1424	1081	1312	1395	1577	1314	1226	1323	1206	1023	922	1139
	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kradže	zistené	1530	1698	7467	3381	2438	9698	9137	7690	6682	7138	7682	7123	6073	5344	5099	5395	6000	5391
	objasnené	1341	1327	1889	1524	1633	1829	1364	1481	1302	1482	1540	1388	1164	1327	1225	1171	927	1146
Kradže	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	zistené	2466	2926	15213	18476	22333	42194	42194	42194	42194	42194	42194	42194	42194	42194	42194	42194	42194	42194
Dopravná nehodovosť	zistené	876	883	967	814	677	524	637	688	615	728	818	647	614	610	610	643	603	560
	objasnené	864	871	960	789	678	524	637	688	615	728	818	647	614	610	610	643	603	560
Dopravná nehodovosť	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	zistené	1045	1027	912	747	662	643	831	872	897	966	971	872	781	801	801	847	912	811
Dopravná nehodovosť	objasnené	1045	1027	912	747	662	643	831	872	897	966	971	872	781	801	801	847	912	811
	dodat. obj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Zdroj: Štatistický úrad SR, Výročná správa o trestnej činnosti v SR