

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Právnická fakulta

Katedra trestního práva

Problémy trestů u trestných činů v silniční dopravě

Diplomová práce

Ivana Antošová

Vedoucí diplomové práce:

Prof. JUDr. Oto Novotný, Csc.

Praha, duben 2010

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, ze kterých jsem pro svoji práci čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým.

V Praze dne 28. dubna 2010

.....

Ivana Antošová

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych tímto poděkovala mému vedoucímu diplomové práce prof. Otovi Novotnému za podnětné rady, připomínky při vypracování diplomové práce a trpělivost při mých otázkách. Má vděčnost patří i tým, kteří mě podporovali při této práci, ale i během celého mého vysokoškolského studia.

OBSAH

Úvod	3
1. Trestné činy v silniční dopravě, jejich vymezení a obecná charakteristika	6
2. Dopravní nehoda a její vznik.....	10
3. Trestné činy související s dopravní nehodou - skutkové podstaty.....	12
3.1 Usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku) a těžká újma na zdraví nebo smrt z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku)	13
3.2 Neposkytnutí pomoci (§150 trestního zákoníku) a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákoníku).....	19
3.3 Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 trestního zákoníku).....	23
3.4 Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku).....	26
3.5 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku).....	31
4. Ostatní trestné činy v souvislosti se silničním provozem.....	35
4.1 Neoprávněné užívání cizí věci § 207	35
4.2 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 276 trestního zákoníku)	37
4.3 Násilí proti úřední osobě (§ 325 trestního zákoníku)	39
4.4 Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění.....	39
5. Tresty za trestné činy v silniční dopravě a jejich účinek.....	41
5.1 Odnětí svobody	46
5.1.1 Nepodmíněné odnětí svobody	46
5.1.2 Podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody	49
5.1.3 Spolupráce s Probační a mediační službou	53
5.2 Peněžitý trest.....	54
5.3 Propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty.....	57
5.4 Zákaz činnosti	62
5.5 Obecně prospěšné práce.....	65
5.6 Upuštění od potrestání	69
5.7 Podmíněné zastavení trestního stíhání a narovnání	71
6. Statistika nehodovosti.....	74
Závěr	84

Seznam zkratk	86
Résumé	87
Bibliografie	88
Klíčová slova - Keywords	Chyba! Záložka není definována.

Úvod

Každým rokem dochází při dopravních nehodách na pozemních komunikacích k velkým ztrátám na lidských životech, tisíce osob je zraněno a materiální škody dosahují stamiliónových hodnot.

Nedisciplinovanost na cestách postupně zařadila Českou republiku na šesté místo v nehodovosti zemí Evropské unie. Ročně na silnicích vyhasne kolem 1000 lidských životů, z toho je přibližně 60 dětí, a další tisíce zraněných si z dopravní nehody odnáší trvalé doživotní následky. Pro představu takto vymře jedna malá obec a dvě školní třídy. Až takto krutě vykreslená skutečnost nás donutí se zamyslet na tím, jak dál.

Život na silnicích se všemi jeho následky a důsledky funguje jako velký trojúhelník: řidič, cesta a automobil, ve kterém nejčastější příčinou všech dopravních nehod se stává především řidič, který se neumí vypořádat s nárůstem hustoty dopravy a čím dále tím více výkonnými automobily.

V posledních letech se stáváme svědky přibývajících kilometrů dálnic a zvyšující se hustoty provozu. Náhle změny v dopravě žádají neustále čím dále, tím více kvalifikovanějších a vzdělanějších účastníků silničního provozu. Jenomže "trend dopravní vzdělanosti" se posouvá opačným směrem a z učebních osnov téměř vypadla dopravní výchova. To je jednou z vážných příčin nezvládnutí nárůstu hustoty dopravy a vzrůstající dopravní nehodovosti.

Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích je v České Republice (tehdy jako součásti ČSR) sledována už od 50. let. V počátečním období nízké úrovně motorizace nebyla považována za vážný problém. Od počátku 60. let v souvislosti s postupným nárůstem úrovně motorizace počet usmrcených prudce narůstal a jeho historické maximum (1758 usmrcených do 24 hod.) bylo dosaženo v roce 1969. Souviselo to tehdy zřejmě s dočasným částečným uvolněním politických a ekonomických poměrů a s tím souvisejícím pocitem větší svobody obyvatel.¹ Poté, s postupem tzv. politické normalizace, následovalo dlouhodobé zlepšování situace až do roku 1987 (766 usmrcených do 24 hod.), resp. roku 1986 (896 usmrcených do 30 dnů).

¹ Počty silničních dopravních nehod v období 1965 - 1975 včetně následků a počtu stíhaných osob pro trestné činy, které se jich týkaly, jsou uvedeny v publikaci Nezkusil, J. a kol. Československá kriminologie, Praha: Panorama, 1978.

Ještě v letech předcházejících změně politických poměrů (zřejmě vzhledem ke zrychlení růstu motorizace a prvním příznakům reformy) se však vývoj bezpečnosti na silnicích obrátil opět negativním směrem. Tak postupně až do poloviny 90. let, v té době již samostatná Česká republika, která byla dříve (v 80. letech) v úrovni bezpečnosti (počet usmrcených na 1 obyvatele) srovnatelná s vyspělými západoevropskými státy, propadla mezi státy v tomto ohledu nejslabší v Evropě.

Počet dopravních nehod a trestných činů jimi způsobených v posledních 20 letech značně stoupl. Především po roce 1989 nebyla problematice dopravních trestných činů věnována taková pozornost jako je tomu dnes.²

V současnosti trestná činnost v silniční dopravě představuje významnou část kriminality v naší společnosti. Z celkového počtu odsouzených její pachatelé za posledních 5 let v průměru představují 1/4 odsouzených za všechny trestné činy.³ Tento alarmující stav nám dává jakousi "společenskou objednávku" na zlepšení dopravní výchovy a snížení dopravních nehod.

V roce 2004 byla vládou schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 28. dubna 2004 č. 394), která předpokládala postupné snižování počtu usmrcených zraněných v důsledku dopravních nehod. Větší aktivitu státu v oblasti silniční problematiky přinesla novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (o silničním provozu), provedená zákonem č. 411/2005 Sb. (s účinností 1.7.2006). Od letošního roku vstoupil do účinnosti trestní zákoník, který v oblasti dopravy doznal pár závažných změn. Jak bude fungovat v praxi, nám ukáže čas.

Pro tuto diplomovou práci jsem se rozhodla především z důvodu, že doprava je součástí našeho každodenního života a zasahuje do všech jeho oblastí. Každý z nás se s dopravní nehodou setkal nebo setká, a to už buď jako pachatel, poškozený nebo jenom jako náhodný svědek, sama nejsem výjimkou.

Doprava rovněž s sebou přináší značné množství právních problémů, které nejsou řešeny vůbec nebo jen povrchně a ojediněle.

Podstatou této diplomové práce je seznámit se s pojmem dopravní nehoda, jejími příčinami, s trestnými činy, kterých se můžeme dopustit při řízení

² <http://www.czrso.cz/index.php?id=90>.

³ Ministerstvo spravedlnosti ČR: Statistická ročenka kriminality za rok 2008, <http://portal.justice.cz/Justice2/MS/ms.aspx?k=3397&o=23&j=33&d=47145>.

silničního dopravního prostředku a především s tresty, které mohou být pachateli těchto trestných činů uloženy a také s problémy, se kterými se soudy potýkají při jejich ukládání.

1. Trestné činy v silniční dopravě, jejich vymezení a obecná charakteristika

Ze stupně motorizace, intenzity využívání vozidel, hustoty provozu a dalších faktorů vyplývá podstatně větší riziko, že se někdo stane pachatelem trestného činu v dopravě, než riziko, že se dopustí jiné trestné činnosti.⁴ V současné době, trestné činy v silniční dopravě vykazují vysoký podíl na celkovém objemu kriminality.⁵

Od 1. 1. 2010 nabyl účinnosti trestní zákoník, který přináší nepochybně řadu změn jak z hlediska základů trestní odpovědnosti, tak i v oblasti trestání a rovněž v případě jednotlivých skutkových podstat trestných činů.

Nová právní úprava je postavena na formálním pojetí trestného činu, které bylo vedeno především snahou o zvýšení jednotnosti při výkladu a aplikaci zákona a k posílení rovnosti všech lidí před zákonem. Trestný čin je v trestním zákoníku definován v § 13 jako „protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně“.

„Oproti § 3 trestního zákona, došlo především k vypuštění tzv. materiálního znaku („pro společnost nebezpečný čin“) a doplnění „protiprávnosti“ přímo do definice trestného činu, což má pak návaznost na další ustanovení trestního zákoníku (jako např. § 19 trestního zákoníku o právním omylu, § 26 a § 27 trestního zákoníku o nepřičetnosti, resp. zmenšené přičetnosti). Podle důvodové zprávy k § 13 trestního zákoníku formální pojem trestného činu odpovídá více logice trestního práva spočívající v tom, že se řízení např. pro méně závažné výtržnictví zastaví, než aby se takové méně závažné výtržnictví již předem nepovažovalo za trestný čin, což by mohlo mít především u mladistvých pachatelů za následek destrukci právního vědomí sociálně etického významu výtržnictví. Z daného výkladu, by se dalo usuzovat, že v budoucnu bychom zaznamenali rapidní nárůst trestných činů, jenomže hlavní úloha a přínos formálního pojetí trestného činu spočívá v tom, aby zákonodárce přesně vymezil jednotlivé skutkové podstaty; společenská škodlivost určitého jednání se vyvozuje ze samotného faktu, že byla naplněna skutková podstata, a konkrétní nebezpečnost skutku

⁴ KUCHTA, J, VÁLKOVÁ, H. a kolektiv. Zásady kriminologie a trestní politiky. 1.vydání . Praha : C. H. Beck, 2005 s. 452

⁵ Srovnej: Ministerstvo spravedlnosti ČR: Statistické ročenky kriminality, <http://portal.justice.cz/Justice2/MS/ms.aspx?k=3397&o=23&j=33&d=47145>

jako materiálního znaku slouží jen jako korektiv, ke kterému se přihlíží v situaci, kdy skutek po formální stránce je trestným činem, ale jeho faktická nebezpečnost pro společnost je minimální. Dále toto pojetí má vést soudce tomu, aby jejich rozhodování bylo jednotnější. Tedy formální pojetí neznamená, že se má trestní zákoník vykládat jenom podle formy, ale i smyslu, výkladu nejen jazykového, gramatického, ale hlavně teleologického. Hlavním úkolem je především poskytnout vyšší stupeň právní jistoty a zabránění snadného zneužití jako by hrozilo při materiálním pojetí trestného činu. Jeho nevýhodu lze spatřovat v tom, že posuzování materiálního znaku trestného činu není obligatorní, ale má funkci pouhého korektivu a orgány činné v trestném řízení při rozhodování, zda tento korektiv uplatnit, postupují podle zásady oportunisty. Obecně lze říci, že k formálnímu pojetí trestného činu směřuje celý systém kontinentální právní kultury. Proto je v posledních letech v demokratických státech stále více preferováno procesní řešení de penalizace, a to hlavně proto, že intervenční oprávnění státního zástupce při uplatnění principu oportunisty poskytují různé varianty odklonů (alternativních řízení) ještě v před soudním stadiu trestního řízení, což vede k možnému narovnání mezi pachatelem (obviněným) a obětí (poškozeným) kontrolovanému státním zástupcem (srov. např. § 153 a § 153a německého trestního řádu, § 90a až § 90m rakouského trestního řádu a čl. 41-1 čís. 4, resp. 5c a čl. 42-2 francouzského trestního řádu; v České republice srov. § 307 až § 314 platného trestního řádu).⁶

Z důvodové zprávy, tedy plyne dojem, že se počet trestných činů rapidně zvýší, avšak formální pojetí má především donutit zákonodárce k přesnějším formulacím skutkových podstat a zároveň vést soudce k tomu, aby abdikovali jednotněji a mezi jednotlivými rozhodnutími byly menší diference.

Trestní právo bylo postaveno a dlouhé roky stálo na subjektivní stránce spočívající v úmyslu. Jenomže zejména s rozmachem dopravy se muselo vypořádat s možností páchaní trestných činů z nedbalosti. Je tu zvýrazněn především prvek neočekávanosti, ale na druhé straně i předvídatelnosti nehody. V minulosti si s nebezpečností dopravy dříve poradilo občanské právo, a to především prostřednictvím institutu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, kterou zařadilo hned vedle odpovědnosti za škody způsobené zvláště nebezpečným provozem.

⁶ ŠÁMAL, P., K pojmu trestného činu a souvisejícím otázkám v novém trestním zákoníku, *Trestněprávní revue* 5/2009, s. 129.

Problémy vědomé a nevědomé nedbalosti v trestním právu, které přináší doprava, jsou často obtížné. Zavinění se v dopravě vyvozuje již z pouhého selhání člověka. Často při posuzování trestnosti, a to především v dopravě, dochází k podceňování porušení právního předpisu aniž by byla zodpovězena otázka, zda bylo zaviněné.

Zaviněné dopravní nehody způsobené porušením dopravních či jiných předpisů se postihují jako přestupky v silničním provozu. Jakmile při určité nehodě dochází zaviněně ke společensky nebezpečnému jednání a trestněprávnímu následku, tj. ke způsobení újmy na životě, zdraví nebo majetku, popřípadě k jejich kvalifikovanému ohrožení, budou jejich pachatelé stíháni za trestnou činnost.⁷

Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou vyjmenované v § 22 PřeZ. Toto ustanovení rovněž odkazuje na porušení povinnosti upravené zvláštním silničním zákonem.

Pokud jde o trestné činy souvisejících s dopravní nehodou, trestní zákoník na rozdíl od PřeZ neobsahuje jejich ucelenou a specifickou úpravu. Jednotlivé ustanovení, které se dotýkají trestných činů souvisejících s dopravou, můžeme nalézt ve více hlavách zvláštní části trestního zákoníku, přičemž formální znaky příslušných skutkových podstat jsou obecně stanoveny bez ohledu na zvláštnosti dopravy.

Platná zákonná úprava obsažena ve zvláštní části trestního práva a v obecné části trestního práva tvoří nerozlučnou jednotu. Nerozlučnou jednotu tvoří ostatně i celý právní řád, což se nejmarkantněji projevuje u požadavku protiprávnosti, která je obligatorním znakem každého trestného činu a kterou posuzujeme z pohledu celého právního řádu, tím pádem i úpravu trestných činů způsobených silničním provozem najdeme v různých částech trestního zákona.⁸

Základním členěním této problematiky je obecné dělení na část hmotněprávní a na část procesněprávní. Další nejčastější klasifikací je rozdělení na trestné činy poruchové a ohrožovací.⁹

Pod trestné činy v silniční dopravě lze subsumovat následující skutkové podstaty: usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví

⁷ KUCHTA, J, VÁLKOVÁ, H. a kolektiv. Zásady kriminologie a trestní politiky. 1.vydání . Praha : C. H. Beck, 2005, s 451

⁸ NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M. a kolektiv, Trestné právo hmotné, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání, Praha: ASPI,a.s., 2007., str. 28

⁹ KUCHTA, J, VÁLKOVÁ, H. a kolektiv. Zásady kriminologie a trestní politiky. 1.vydání . Praha : C. H. Beck, 2005 s 452

z nedbalosti, neposkytnutí pomoci řidiči dopravního prostředku, neoprávněné užívání cizí věci, ohrožení pod vlivem návykové látky, maření úředního rozhodnutí a vykázaní.

Trestná činnost související se silniční dopravou se vyznačuje určitými charakteristickými znaky:

Základním společným znakem je prostředek, který “slouží” k spáchaní trestného činu nebo předmětem útoku je motorové vozidlo nebo pachatelem je účastník silničního provozu - tedy můžeme říci, že k spáchaní trestného činu dochází v přímé souvislosti se silničním provozem.¹⁰

Trestné činy v dopravě není zákonem vymezená kategorie trestných činů a v praxi se tak označují činy, k nimž dochází při pohybu vozidla a které zpravidla souvisejí se způsobením dopravní nehody nebo nebezpečím jejího způsobení, přičemž z nedbalosti dochází ke vzniku následků na zdraví, životě či majetku, a dále ty činy, které přímo ohrožují bezpečnost dopravy, např. při poškození dopravního zařízení, nebo jimiž se zvyšuje nebezpečí v souvislosti s dopravou již vyvolané (např. neposkytnutí pomoci řidičem po nehodě). Dopravní nehoda je trestným činem, jen pokud při ní došlo alespoň k ublížení na zdraví, jestliže byla zároveň porušena důležitá povinnost, za niž se považuje taková povinnost, jejíž porušení zpravidla vede ke vzniku dopravní nehody (porušení důležité povinnosti není nutné, jestliže došlo k těžké újmě na zdraví nebo ke smrti; viz § 143 , 147 a 148 trestního zákoníku). Trestným činem je také jednání řidiče, který se přivedl požitím návykové látky do stavu vylučujícího způsobilost k řízení vozidla, při kterém by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku (§ 274 trestního zákoníku). Přísněji trestný bude zejména, pokud pak v tomto stavu způsobil dopravní nebo jinou nehodu a při nehodě způsobil ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku (nejméně 50 000 Kč) či jiný závažný následek [§ 274 odst. 2 písm. a) trestního zákoníku]. Při obecném nebezpečí jsou trestné i některé případy pouhého vyvolání nebezpečí dopravní nehody. Za trestné činy v dopravě se zpravidla ukládají tresty nespojené s bezprostředním výkonem odnětí svobody, např. podmíněné odsouzení, peněžitý trest či zákaz činnosti ve formě zákazu činnosti řízení motorových či jiných vozidel.

¹⁰ VANTUCH P.,K trestným činům v silniční dopravě, Praha: Socialistická zákonnost, 1988, č. 8, s. 499

2. Dopravní nehoda a její vznik

Silniční dopravní nehodou rozumíme nezamýšlenou, nepředvídatelnou událost v silničním provozu na veřejných komunikacích, způsobenou dopravními prostředky, která měla škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku.

Dopravní nehodu definuje ustanovení § 47 zákona o silničním provozu, takto: „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“

Základní podmínkou označení události za dopravní nehodu je, že se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci v souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Základ trestného činu v silniční dopravě je silniční dopravní nehoda, která se odehrává často nezávisle na vůli nebo jednání pachatele, může být způsobena náhlými změnami, které se týkají změn povětrnostních podmínek, dopravního značení, stavu vozovky nebo spoluzavinění jiné osoby.

Jak je z výše uvedené definice patrné, dopravní nehodou se dle silničního zákona rozumí pouze taková událost, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci. To znamená, že ne každá škoda při ní způsobená musí být i nutně trestným činem. Abychom ji mohli za ni považovat, musí dojít k splnění všech uvedených podmínek. Podmínkou k tomu, aby událost byla označena za dopravní nehodu, je že při události v silničním provozu musí dojít k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku.¹¹

Z této výše uvedené podmínky vyplývá, že některé vozidlo, zúčastněné na nehodě, se musí pohybovat. Účastníkem dopravní nehody může být samozřejmě i nemotorové vozidlo, např. jízdní kolo, koloběžka. Na druhé straně však není dopravní nehodou srážka chodců na chodníku nebo osob jedoucích na in-line bruslích, běžkách atd. V takových případech se nejedná o dopravní nehodu, kterou by se policie zaobírala, ale o náhradě škody by se rozhodovalo podle obecných ustanovení občanského zákoníku o náhradě škody.

¹¹ LEITNER, M. LUKAŠEK, V. KOPECKÝ, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy provádějící a související s komentářem, 3. Přepřacované vydání podle stavu k 1.7.2006, Praha: Linde 2006., s 156

Ustanovení o dopravní nehodě se nemůže vztahovat na události, které se stanou mimo danou komunikaci, např. soukromé pozemky, garáže, výrobní haly a podobně. V praxi se občas setkáváme, že právě s touto podmínkou vznikají značné aplikační problémy. Jde především o případy, ve kterých se událost stane v uzavřeném areálu soukromé firmy. Nejdříve musí být zjištěno, zda dopravní režim na tomto pozemku byl majitelem upraven v souladu se zákonem o silničním provozu, či zda provoz tomuto zákonu nepodléhal.

Ze stupně motorizace, intenzity využívání vozidel, hustoty provozu a dalších faktorů vyplývá, že existuje větší riziko, že se někdo stane pachatelem trestného činu v dopravě, než riziko, že se dopustí jiné trestné činnosti. Těmito pachateli mohou být nejen řidiči motorových vozidel, což je v České republice každý druhý dospělý občan, ale prakticky každý účastník silničního provozu. Při volbě vhodných opatření vůči viníkům dopravních nehod bezesporu velmi záleží na správné diferenciaci individualizace trestní odpovědnosti. Cestu k tomu je potřebné hledat v propracování otázek nedbalosti a příčinné souvislosti, v rozlišování možnosti užívat alternativní tresty a v prohlubování jejich výchovného obsahu.

Veřejnosti je dopravní nehoda vnímaná jako nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci silničního provozu. Někdy se v této souvislosti hovoří o “potencionální” deliktní situaci každého účastníka provozu.

3. Trestné činy související s dopravní nehodou - skutkové podstaty

Co je trestním činem uvádí trestní zákoník v § 13 odst. 1: „Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný, a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.“

V odst. 2 téhož ustanovení pak doplňuje: „K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“

Zatímco PřeZ pojímá ucelený výčet přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, a to v § 22, tak trestní zákon a ani nynější trestní zákoník neobsahuje ucelenou a soustředěnou úpravu těchto trestných činů. Jak již bylo uvedeno výše, jednotlivé ustanovení týkající se trestných činů v dopravě jsou obsaženy ve více hlavách zvláštní části trestního zákoníku, přičemž formální znaky příslušných skutkových podstat jsou stanoveny obecně, bez ohledu na zvláštnosti dopravy. I když v něm není vyčleněna speciální část pro trestné činy v dopravě, dají se protiprávní jednání způsobená v silničním provozu přiřadit k různým trestným činům, zařazeným na různá místa v zvláštní části trestního zákoníku. Přes tuto absenci speciální hlavy či oddílu se v trestním zákoníku vyskytují činy se speciálním zaměřením na dopravu či silniční provoz. Jedná se např. o trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 trestního zákoníku, za účinnosti trestního zákona patřilo mezi trestné činy i řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Všechna ostatní protiprávní jednání v dopravě se zpravidla podřazují pod obecné skutkové podstaty.

Trestné činy spáchané v souvislosti s dopravní nehodou jsou zařazeny především do kategorie poruchových trestných činů (§ 145, § 146 trestního zákoníku) ovšem objevují se i trestné činy ohrožovací (§ 273 trestního zákoníku). S dopravními nehodami souvisejí i jednání, jež bezprostředně nesměřují ke vzniku dopravní nehody, ale jsou jejím doprovodným jevem, jak je tomu například u řízení dopravního prostředku pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky (§ 274 trestního zákoníku), neposkytnutí pomoci účastníku dopravní nehody (§ 150, § 151 trestního zákoníku)¹²

V této kapitole se dále budu podrobněji věnovat vybraným skutkovým podstatám, které se vztahují k trestným činům v dopravě.

¹² PORADA, V. a kol. Kriminální právo. Brno: CERN, 2001, str. 547

3.1 Usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku) a těžká újma na zdraví nebo smrt z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku)

Usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku)

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

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

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

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

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku)

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

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

(3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let.

Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku)

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

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

Český trestní zákoník řadí trestné činy proti životu a zdraví mezi nejzávažnější trestné činy, které jsou podle nové trestní úpravy, zařazené na místo, které lépe vystihuje prioritu trestněprávní ochrany těchto zájmů, a to do hlavy I. zvláštní části. Podle předešlé úpravy byly ne zcela vhodně zařazeny do systematiky zvláštní části, a to až do hlavy VII. Vzhledem k objektu těchto trestných činů, kterým je život a zdraví člověka, je proto podle mého názoru, toto uspořádání vhodnější. „Systematika zvláštní části trestního zákona se běžně interpretovala tak, že poradí hlav zvláštní částí je v podstatě určeno významem chráněných druhových objektů. Důvodová zpráva z roku 1950 k tomu říká, že z hlediska nebezpečnosti pro společnost jsou „zajisté závažnější ty činy, které se přímo dotýkají zájmů celku, zájmů celé společnosti“.¹³

Stávající uspořádání zákoníku, tak proporcionalně vystihuje závažnost chráněných zájmů. Život a zdraví lidí řadí jsou zařazeny na první místo v hierarchii chráněných hodnot, kdy oproti předešlé právní úpravě byly trestné činy proti životu a zdraví až v hlavě sedmé.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že chráněné zájmy a hodnoty jednotlivých občanů, jsou nyní nadřazeny nad ochranu zájmů státu a společnosti jako celku. V dnešní době a po desetiletích obrácené hierarchie, je to vcelku velmi vítaná změna.

Většina trestných činů spáchaných v silniční dopravě se soustředí především do výše uvedených skutkových podstat, jelikož velice často dochází spolu s nimi k zranění osob. Týká se to případů, ve kterých pachatel zavíní dopravní nehodu, při níž dojde k újmě na zdraví jiné osoby. V těchto případech zákon počítá poměrně se širokým rozpětím trestních sazeb odnětí svobody. Tento velký rozsah trestná sazby je odůvodňován rozdílným následkem, který záleží na mnoha okolnostech a může se stát, že po závažné dopravní nehodě jejich účastníci vyjdou jen s odřeninami a na druhé straně při pouhém „řuknutí“ může dojít k těžkým ublížením na zdraví.

¹³ NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R. a kol: Trestné právo hmotné - zvláštní část, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání. Praha: ASPI,a.s. 2007., str. 18

Trestné činy usmrcení z nedbalosti (§ 143 trestního zákoníku), ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 trestního zákoníku) spolu s těžkým ublížením na zdraví z nedbalosti (§ 147 trestního zákoníku) jsou nejčastějšími trestnými činy v silničním provozu.

Objektem těchto trestných činů je zájem na ochraně života, lidského zdraví tj. normální funkce tělesných orgánů potřebná k obvyklé činnosti, zahrnuto je i zdraví duševní¹⁴. Jedná se o trestné činy poruchové. Lze je spáchat z hlediska jednání jako znaku objektivní stránky jejich skutkové podstaty jak konáním, tak i opomenutím ve smyslu ustanovení § 112 trestního zákoníku.

K naplnění subjektivní stránky u všech těchto trestných činů se vyžaduje nedbalost (16 odst. 1 písm. a), b) trestního zákoníku.). Hranice okolností, které může či nemůže řidič předvídat, nelze dovozovat pouze hypoteticky, ale je třeba vycházet z objektivních okolností konkrétní dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů. Z hlediska zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení, jež spočívá v míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. O zavinění z nedbalosti může jít pouze tehdy, pokud povinnost a možnost předvídat porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem jsou dány současně (srov. NS 11/2002- T 279).¹⁵

Ublížení na zdraví po objektivní stránce dělíme na ublížení na zdraví a těžkou újmu na zdraví.

V předešlé trestně - právní úpravě jsme vymezení pojmu ublížení na zdraví nenašli, proto bylo nutno vycházet z judikatury a praxe. Při zjišťování, zda v konkrétním případě vznikla poškozenému taková porucha, jež má povahu ublížení na zdraví, bylo zapotřebí lékařského posudku, podle jehož výsledku se zjistilo, zda daná porucha poškozenému ztěžuje obvyklý způsob života, znemožňuje či znesnadňuje výkon obvyklé činnosti a není zcela přechodného rázu (v praxi se za takovou dobu považuje 7 dnů č. 16/86 Sb. rozh. tr. S 75). Jedním z kritérií je samozřejmě i délka pracovní neschopnosti poškozeného, není však kritériem rozhodujícím. Praxe považuje za ublížení na zdraví např. otřes mozku prvního stupně, pohmoždění měkkých pokrývek lebních, pohmoždění kolenních krajín oboustranně, pohmoždění krajiny křížové atd. Je

¹⁴ NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R. a kol: Trestné právo hmotné - zvláštní část, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání. Praha: ASPI,a.s. 2007, str. 34.

¹⁵ ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2009, s. 1338

potřebné v každém jednotlivém případě přezkoumat i další příznaky, bolesti nebo další obtížemi a jejich intenzitu, dobu, po kterou se poranění projevovalo a to, zda tyto potíže odpovídaly lékařskému nálezu.

V trestním zákoníku najdeme nově společná ustanovení definující právní pojmy, jako např. ublížení na zdraví v § 120 odst. 1., dítě v § 124, úřední osoba v § 125, veřejná listina v § 129, obecně prospěšné zařízení v § 130, obydlí v § 131 atd.

Podle nové platné úpravy se ublížením na zdraví rozumí, takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu (dle předešlé praxe bylo onou hranicí sedm (7) dnů), obvyklý způsob života poškozeného a který zpravidla vyžaduje lékařského ošetření. Definice těžké újmy na zdraví v trestním zákoníku tak nedoznala oproti trestnímu zákonu změn.

Těžká újma na zdraví je definovaná v § 120 odst. 2 trestního zákoníku: Těžkou újmou na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmou na zdraví zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohydění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy nebo delší dobu trvající porucha zdraví. Zároveň musí být tedy splněny dvě základní podmínky: první podmínkou je, že jde o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění a druhou je, že takovému porušení zdraví či onemocnění musí odpovídat některý z taxativně vymezených případů, které jsou uvedeny v zákoně (tj. zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohydění atd. jak je uvedeno výše).

Novela trestního zákona z roku 1990 nepřijala myšlenku zvláštních skutkových podstat pro postih dopravních nehod a § 233 o kulpózním ublížení na zdraví omezila na případy porušení důležité povinnosti, určité zpřísnění přinesla novela silničního zákona, zákon č. 411/2005 Sb.

Jak při usmrcení z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, tak i při těžké újmě na zdraví, podstatný úkol sehrává porušení důležité povinnosti, jež tvoří objektivní stránku toho trestného činu. Za porušení důležité povinnosti ve smyslu § 148 odst. 1 trestního zákoníku, však není možno mechanicky považovat porušení jakéhokoli

předpisu, ale jen takové povinnosti, jejíž porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidské zdraví, jestliže tedy jejím porušením může snadno dojít k ublížení na zdraví (srov. R 11/1964). V porušení každého dopravního předpisu nelze spatřovat „porušení důležité povinnosti, která pro řidiče vyplývá z jeho povolání nebo mu je uložena podle zákona“ ve smyslu § 148 odst. 1, § 147 odst. 2 a § 143 odst. 2 trestního zákoníku (srov. přiměřeně R 5/1962).

„Porušením důležité povinnosti je porušení takové povinnosti, která má za dané situace zpravidla za následek nebezpečství pro lidský život nebo zdraví, tedy když jej porušením může dojít lehko k takovému následku. Ačkoliv trestní zákoník hovoří o důležité povinnosti uložené podle zákona, v praxi se touto povinností rozumí i povinnost jiným obecně závazným právním předpisem nebo i konkrétní příkaz, vydaný na základě zákona a způsoben tam uvedeným“.¹⁶

Výčet všech důležitých povinností řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoliv řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci, lze uvést jen některé typické příklady, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za jejich porušení: soudní praxí je za takovéto porušení důležité povinnosti uložené zákonem považována např. bezohledná jízda řidiče vůči chodcům nacházejícím se na vyznačeném přechodu nebo hrubě nepřiměřenou rychlostí kolem nástupního ostrůvku, na němž bylo více lidí, jízda řidiče za snížené viditelnosti se silně znečištěnými reflektory a předním sklem, jenž omezují výhled na vozovku, řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholického nápoje, nedání přednosti v jízdě, předjíždění v místech, kde je to zakázáno, apod.¹⁷

Jedním z nejčastějších případů porušení „důležité povinnosti“ je nepřiměřená rychlost vozidla (např. více než 70%), protože takové porušení má za zpravidla za následek velmi reálné nebezpečí pro lidský život a zdraví (č. 45/05 Sb, rozh. tr.)¹⁸.

Otázka nepřiměřené rychlosti je však otázkou právní, obdobně jako je rozhodnutí o těžké újmě na zdraví rovněž otázkou právní. Tak jako o ní nepřísluší rozhodovat lékaři, nemůže ani znalec-technik rozhodovat o přiměřenosti jízdy ve

¹⁶ ŠÁMAL, P., PÚRY, RIZMAN, S. Trestní zákon, komentář - díl II., 6.vydání Praha C.H. BECK, 2003.

str. 1325.

¹⁷ Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 8 Tdo 163/2008, ze dne 13.2.2008.

¹⁸ NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R. a kol: Trestné právo hmotné - zvláštní část, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání. Praha: ASPI,a.s. 2007Str. 40.

smyslu porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích. Z § 18 zákona o silničním provozu, jasně vyplývá, že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled, a tyto by mohl posoudit jen soud se znalostí osobnosti obžalovaného, zejména jeho vlastností a schopností.

Aby bylo možné uznat, že jde o porušení důležité povinnosti uložené podle zákona, musí soud zjistit, že mezi porušením takové povinnosti a následkem trestného činu je příčinná souvislost.¹⁹

U trestných činů proti zdraví spáchaných v souvislosti s dopravní nehodou bývá každý následek zpravidla výsledkem více příčin, přičemž příčinou následku je každé jednání, bez kterého by následek nenastal (srov. např. rozhodnutí č. 20/1981 a č. 21/1981 Sb. rozh. tr.). To znamená, že příčinná souvislosti mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí ještě další skutečnost, jež spolupůsobí ke vzniku následku, ovšem za předpokladu, že jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo (srov. rozhodnutí č. 37/1975 Sb. rozh. tr.).²⁰

V porovnání s předešlým trestním zákonem, když dojde k těžké újmě na zdraví (dříve § 224 odst. 2 trestního zákona, nyní § 147 odst. 2 trestního zákoníku) pachateli hrozí mírnější trest. Do konce roku 2009 mohl být odsouzen na trest odnětí svobody ve výměře od 6 měsíců do pěti let, nyní nově od 1. ledna 2010 mu hrozí trest odnětí svobody „pouze“ v rozmezí od 6 měsíců do 4 let. Při způsobení ublížení na zdraví (dříve § 223 trestního zákona, nyní § 148 trestního zákoníku) zůstává sazba stejná, tedy až jeden rok odnětí svobody.

Skutková podstata trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti (§148 trestního zákoníku) se ve své podstatě nezměnila a i sankce za tento trestný čin zůstala stejná. Přibyla zde ale nová skutková podstata v § 148 odst. 2: „*Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně*

¹⁹ Rozhodnutie Najvyššieho súdu z 15. 4. 1966 - 9 Tz 11/66

²⁰ Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 8 Tdo 163/2008, ze dne 13.2.2008

životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.“ Při dopravních nehodách často dochází k ublížení na zdraví dvou a více osob, z tohoto důvodu můžeme tuhle skutkovou podstatu jenom uvítat.

Podle předešlé právní úpravy se trestný čin dle § 224 trestního zákona rozdělil na dvě samostatné skutkové podstaty, které najdeme pod názvem - „Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti“ - § 147 trestního zákoníku. a „Usmrcení z nedbalosti“ - § 143 trestního zákoníku.

Právní následek jak těžkého ublížení na zdraví, tak i usmrcení z nedbalosti, byly v předešlé právní úpravě, co se týče trestu postaveny na stejnou úroveň. Trestní zákoník přisuzuje těžkému ublížení na zdraví z nedbalosti menší společenskou škodlivost než usmrcení z nedbalosti, a to se také projevuje v jednotlivých trestních sazbách a také v postavení v trestním zákoníku.

Tato nová právní úprava je dle mého názoru správná, jelikož si myslím, že je velký rozdíl, zda pachatel trestného činu někomu z nedbalosti způsobí těžké újmu na zdraví nebo jej z nedbalosti usmrtí.

Především hodnotím kladně, že došlo ke zpřísnění postihu a přerozdělení skutkových podstat. Nová úprava bere ohled na počet osob, kterým byla způsobená těžká újma nebo smrt na základě hrubého porušení zákonů. Z toho důvodu je v těchto kvalifikovaných skutkových podstatách i podle vyšší společenské škodlivosti odstupňována výše trestní sazby.

3.2 Neposkytnutí pomoci (§150 trestního zákoníku) a neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákoníku)

Neposkytnutí pomoci (§150 trestního zákoníku)

„(1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.

(2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého

zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“

Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 trestního zákoníku)

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

Ustanovení § 151 trestního zákoníku je v poměru speciality k ustanovení § 150 trestního zákoníku, ve kterém je v odst. 1 upravena povinnost jakékoliv osoby poskytnout pomoc. V odst. 2 § 150 trestního zákoníku pak najdeme adaptaci povinnosti podle povahy zaměstnání. Sama povinnost poskytnout pomoc je závislá na tom, zda jsou splněny podmínky trestního zákoníku – hrozí bezprostřední nebezpečí smrti, nebo osoba jeví známky vážné poruchy zdraví – nestačí proto, pokud se porucha zdraví jeví jako méně významná, byť by ve skutečnosti šlo o vážnou poruchu zdraví. Povaha pomoci pak záleží na povaze konkrétního případu poranění (zda je třeba poraněného převézt, ošetřit na místě či učinit další úkony) a na možnostech osoby, která by měla pomoc poskytnout (jde o to, zda tato osoba je sama schopná určité úkony či činnosti provést).

Trestného činu podle § 151 trestního zákoníku se pak může dopustit pouze řidič dopravního prostředku v souvislosti s dopravní nehodou, přičemž povinnost poskytnout pomoc se vztahuje na jakéhokoliv řidiče majícího účast na nehodě, tzn. i na toho, který nehodu nezavinil. Z hlediska intenzity újmy na zdraví stačí jakákoliv újma na zdraví a není rozhodné, jaké mělo neposkytnutí pomoci následky. Účastníkem dopravní nehody je tedy každý, jehož jednání se podílelo na vzniku nebo průběhu dopravní nehody, bez ohledu na zavinění dopravní nehody. Účast na dopravní nehodě má proto i řidič, který tuto nehodu nezavinil; stačí, že k dopravní nehodě objektivně přispěl (viz R 37/1969).

Dopravní nehoda, na které měl řidič dopravního prostředku účast a zároveň neposkytnul potřebnou pomoc osobě, která utrpěla újmu na zdraví, představuje podmínku jeho trestní odpovědnosti. Na druhé straně řidič motorového vozidla není povinný poskytnout pomoc v případě, kdy by poskytnutím takovéto pomoci sám sebe

nebo jiného vystavoval v nebezpečí. Vždy je proto potřeba zhodnotit konkrétní okolnosti. Nebezpečí však nezabavuje takovou osobu povinnosti poskytnout pomoc jiným způsobem.

Trestný čin dle ustanovení § 151 trestního zákoníku je dokonán již v momentu, kdy řidič dopravního prostředku neposkytne po nehodě, na níž měl účast, poškozené osobě potřebnou pomoc, není tedy rozhodné, zda postižené osobě pomohl někdo jiný či nikoliv. Naproti tomu k dokonání trestného činu nedojde ve chvíli, kdy poškozený nebyl vůbec poraněn nebo byl po nehodě okamžitě mrtev, tedy ne každé ujetí z místa nehody musí být současně tímto trestným činem.

Podle judikatury se poskytnutím potřebné pomoci rozumí poskytnutí takové pomoci, která je nevyhnutná k ochraně života a zdraví a je nezbytná k odvrácení, resp. k tomu, aby nedošlo k zvýšení nebezpečí smrti nebo újmy na zdraví zraněné osoby. V momentu, kdy je pomoc zajištěna kvalifikovanými osobami, řidič, který měl na nehodě účast, se nedopouští trestného činu podle § 151 trestního zákoníku, když z místa nehody odejde, aniž by ji sám poskytl, v takovém případě se dopouští se přestupku podle § 10 písm. a) PřeZ.

Po subjektivní stránce se u těchto trestných činů vyžaduje úmysl, postačí však i úmysl eventuální. Pro spáchání tohoto trestného činu pak není rozhodné, jaké důsledky mělo nesplnění této povinnosti pro postiženou osobu, ani zda pomoc mohl poskytnout někdo jiný (srov. R 4/1969).

Podle pplk. Josefa Tesaříka z ředitelství služby dopravní policie odjede řidič z místa nehody bez toho, aby poskytl případnou pomoc, zhruba při každé desáté kolizi. Většina takových nehod představuje takzvanou „plechařinu“.²¹ Stává se to například na parkovištích, kdy poškozený přijde k vozu a zjistí, že má nabouraný blatník nebo mu chybí zrcátko. Bohužel ale řidiči ujíždějí i od nehod, kde jsou zranění nebo dokonce mrtví.

Poskytnutí pomoci však může být v konkrétním případě velmi složité, především když je sám řidič vážně zraněn. Rovněž naše zdravotní znalosti jsou žalostné, podle kterého úroveň znalostí předlékařské první pomoci těch, kdo prošli kursem první pomoci před dobou delší, než je jeden rok, je prakticky stejná jako u těch, kteří žádný

²¹ <http://www.novinky.cz/krimi/133682-kazdy-desaty-ridic-od-dopravni-nehody-ujede.html>

kurs nemají. Přesto ovšem nikdo nekontroluje, co řidičská veřejnost opravdu v těchto směrech zná.

I subjektivní nezpůsobilost k poskytování „potřebné pomoci“ není v praxi dostatečně zkoumána. Může jít o vlastní zranění nebo i psychický stav provázející zejména závažnou dopravní nehodu (např. úzkostně depresivní reakce na stres snižující nebo dokonce vylučující ovládací schopnosti), nebo dokonce i jen o vlastní opilost bránící takové pomoci. Skoro by se dalo říci, že opilý řidič, který by poskytoval předlékařskou zdravotní pomoc zraněnému, by se vlastně mohl za jistých okolností naopak dopustit trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky. Tento závěr byl ovšem odmítnut během jednoho konkrétního případu státním zástupcem s poukazem, že by tak docházelo k zvýhodňování opilých řidičů.²²

Zákon v § 150 odst. 1 trestního zákoníku mluví o neposkytnutí pomoci jako o trestném činu jenom v případě, že nastane nebezpečí smrti nebo závažné poruchy zdraví. V souvislosti s novou úpravou tak nedošlo k výraznějším změnám. Jednání postihované ustanovením § 150 trestního zákoníku je na rozdíl od předešlé úpravy pouze přísněji postihováno a to tak, aby se také přiblížilo postihu za neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, který měl účast na dopravní nehodě, kde dokonce k trestní odpovědnosti postačí u účastníka dopravní nehody utrpění jakékoli újmy na zdraví.

Přitom případů trestního postihu podle tohoto zákonného ustanovení je nepatrně, ačkoli neochota veřejnosti se jakkoli (třeba jen svědecky) v souvislosti s dopravní nehodou angažovat je pověstná. Soudní praxe považuje za splnění povinnosti „poskytnout potřebnou pomoc“ i jen telefonické zavolání tísňové linky. To na jednu stranu ulehčuje povinným osobám příkaz splnit, na druhou stranu vytváří alibi vzhledem ke skutečně potřebnému okamžitému zákroku zachraňujícímu obnovení životně důležitých funkcí, bez něhož může nastat smrt. Jako vždy i zde bude záležet na konkrétních okolnostech daného případu.

Ze zásady humanizmu a taktéž vztahu člověka k člověku vyplývá, že povinností každého z nás by mělo být poskytnutí pomoci člověku. Nikdo z nás by proto neměl jen tak nečinně přihlížet, když se jiný lidský život nachází v nebezpečí smrti nebo jeví

²² FRIML, K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech, *Trestněprávní revue* 4/2008, str. 97

známky vážné poruchy zdraví. Z toho důvodu je tato úprava nevyhnutnou součástí nové právní úpravy trestního zákoníku a přebírá osvědčené trestné činy neposkytnutí pomoci ve všech jejich dosavadních formách (§ 150 a § 151 trestního zákoníku).

3.3 Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 trestního zákoníku)

Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273 trestního zákoníku)

„(1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

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

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

c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

(3) Odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt, nebo

b) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví.

(4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt, in, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím.“

Obecné ohrožení z nedbalosti je zařazeno do hlavy VII. trestního zákoníku mezi trestné činy obecně nebezpečné a tvoří nejméně početnou skupinu trestných činů v dopravě. V případě zavinění dopravní nehody se o trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti jedná tehdy, když je při nehodě větší počet lidí vystaven nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví, nebo v případě, že by při ní mohlo dojít ke škodě velkého rozsahu na majetku. V návaznosti na judikaturu se u proto trestného činu obecného ohrožení vyžaduje, aby mu bylo vystaveno například nejméně 7 osob.

Objektem tohoto trestného činu je ochrana lidského života, zdraví a cizího majetku. V silničním provozu jsou trestné činy obecného ohrožení páčány zpravidla jen z nedbalosti. Při určení, jestli je jedná o úmysl nebo nedbalost, vycházíme z náhodného výsledku nehodového děje, na jehož konci je náraz do dopravního prostředku - autobusu, tramvaje či vlaku, příp. jiného hromadného dopravního prostředku. Mezi kuriózní případy řadíme i nehodu způsobenou střetem automobilu s letadlem na letištní ploše.

Pro trestněprávní praxi tak postačuje, jestliže pachatel sice nevěděl, ale vědět měl a mohl, že svým jednáním způsobí trestněprávní následek. *Když se pachatel dopustí kvalifikovaného trestného činu podle odstavce 2 až 4 ustanovení § 273 trestního zákoníku, zákon nedbalost navíc přímo předpokládá.*

„Obecné nebezpečí“ musí podle § 273 odst. 1 trestního zákoníku dosahovat intenzity povodně, požáru, výbuchu a jiných podobně nebezpečných látek nebo sil, případně jiného „podobného nebezpečného jednání“. Soudní praxe například nekvalifikovala střet automobilu nebo jiného dopravního prostředku s autobusem jako trestný čin obecného ohrožení, jestliže nebyl obsazen cestujícími, popř. jen několika. Okresní soud ve Frýdku - Místku pak shledal strojvedoucího rychlíku vinným ze spáchaní trestného činu obecného ohrožení, když tento „nerespektoval návěstidlo „Stůj“ vyjádřené červeným světlem a řádně nesledoval ani předchozí návěstidlo a opakovací předvěst, čímž porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho povolání, v důsledku čehož narazil do jiného vlaku; tím vznikla škoda ve výši cca 9.164.700,- Kč, došlo ke zpoždění 19 osobných a 8 nákladních vlaků se škodou 27.190,- Kč a také ke zranění několika cestujících.“²³ Na druhou stranu případ, kdy řidič nákladního automobilu vjel na železniční přejezd v době, kdy se k místu bezprostředně blížil vlak, nebyl nakonec

²³ Usnesení Ústavního soudu 153/01

hodnocen jako tento trestný čin, neboť soudní znalec zjistil, že náraz do vlaku nebyl způsobilý ho vykolejit nebo neznamenal „jiné podobné nebezpečné důsledky“, když kromě strojvůdce nikdo z cestujících ve vlaku střetnutí s nákladním vozidlem ani nezaregistroval.²⁴

Rovněž jízda osobního motorového vozidla po dálnici v protisměru je závažným porušením příslušných ustanovení zákona o silničním provozu a může vyvolat obecné nebezpečí ve smyslu znění § 273 odst. 1 trestního zákoníku, a to jako jiné podobné nebezpečné jednání.

Tedy to, jestli bezprostřední nebezpečí vzniklo, je nutno vždy posuzovat v souvislosti se všemi okolnostmi konkrétního případu, se způsobem provedení činu, s časem i místem spáchání činu a s jeho povahou, zejména s účinností prostředků, které pachatel použil. Právní kvalifikace není nikdy jednoduchá a snadná. Při rozhodování, jestli se jedná o trestný čin obecného ohrožení, je vždy zapotřebí přesně zjistit konkrétní ohrožení, které zahrnuje jednak rychlost vozidel, která se střetla, ale i počet cestujících, rozsah vzniklé škody a další okolnosti, např. i to, kdo do koho narazil.

Trestný čin obecného ohrožení podle § 180 trestního zákona se v silniční dopravě vyskytuje poměrně zřídka, což vyplývá z povahy tohoto provozu, při němž - na rozdíl od dopravy železniční - spíše jen výjimečně vznikají takové situace, z nichž hrozí nebezpečí zákonem předpokládaného rozsahu. Typické jsou havárie autobusů, případně jiných vozidel, v nichž je dopravováno více osob, a dále kolize na železničních přejezdech. V nesprávném řízení motorových vozidel, z něhož vzniká taková havarijní situace, je spatřováno "jiné nebezpečné jednání", podobné ostatním způsobům příkladmo uvedeným v ustanovení § 179 odst. 1 trestního zákona.

Přestože judikatura v uvedeném smyslu je již dlouhou dobu konstantní (viz sb. rozh. tr. č. 24/52, 51/52, 3/63, 23/64, 10/65), dochází v praxi soudů k pochybením v tom směru, že trestný čin podle § 180 trestního zákona je spatřován již v jednání podnapilého řidiče motorového vozidla obsazeného vícerymi osobami bez ohledu na to, zda stav konkrétního ohrožení v daném případě skutečně vznikl.²⁵

Je tedy možné shrnout, že o skutkovou podstatu trestného činu podle § 272, resp. § 273 trestního zákoníku jde teprve tehdy, jestliže obecné nebezpečí hrozí

²⁴ FRIML, K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech, *Trestněprávní revue* 4/2008, str. 97

²⁵ Nejvyšší soud ČSSR, Pls 7/65, [R I/1966 tr.]

bezprostředně, což znamená výrazné přiblížení se k poruše, a je takové intenzity, jakou uvádí zákon. K naplnění skutkové podstaty postačuje, aby došlo k ohrožení zákonem chráněných zájmů - lidský život, zdraví, cizí majetek - nemusí proto dojít k jejich poškození. Pro trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti je typická neovladatelnost průběhu události, porucha je tak závislá na náhodných okolnostech, které nemají jak pachatel, tak i ohrožené osoby pod kontrolou.

3.4 Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku)

Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 trestního zákoníku)

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

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

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

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

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.“

Úpravu tohoto trestného činu nalezneme v hlavě VII. trestního zákoníku, mezi trestnými činy obecně ohrožujícími, konkrétně v ustanovení § 274 trestního zákoníku, které poskytuje ochranu života a zdraví lidí a majetku před ohrožením určitého druhu, zejména pocházejícím z činností konaných pod vlivem návykové látky. Tohoto trestného činu se dopustí ten, kdo, byť i z nedbalosti, vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku.

Objektem tohoto trestného činu je ochrana života a majetku proti ohrožení určitého druhu. Na rozdíl od trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti, u tohoto

trestného činu je hrozící nebezpečí abstraktní, tzn. že nebezpečí nemusí být konkrétní a bezprostředně hrozit.²⁶

Stav vylučující způsobilost je třeba v každém konkrétním případě zjišťovat a dokazovat. Nevyžaduje se takový stav, kdy pachatel upadá do bezvědomí nebo není schopen komunikace, ale postačí takové ovlivnění fyzických a psychických schopností, které vylučuje způsobilost vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl být ohrožen život nebo zdraví lidí nebo způsobena značná škoda na majetku.

Návykovou látkou ve smyslu výkladového ustanovení § 130 trestního zákoníku rozumíme alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti či sociální chování. Tento pojem byl do § 89 odst. 10 předchozího trestního zákona zaveden jeho novelou č. 175/1990 Sb., která nabyla účinnosti dnem 1.7.1990, do nového trestního zákoníku pak byla definice pojmu „návyková látka“ přebrána doslovně v ustanovení § 130 trestního zákoníku. Návykovou látkou, kterou je řidič nejčastěji ovlivněn, je alkohol.

“Alkohol začíná působit až za určitou, mnoha okolnostmi ovlivněnou dobu po požití, a to nejprve ve vývojově mladší části mozku. Proto jsou jako první ovlivněny zejména intelektuální činnost člověka, logické myšlení, řeč apod. Vyvrcholením negativního působení alkoholu je narušení základních, pro život nezbytných funkcí nervové soustavy. V případech otravy alkoholem může nastat poměrně snadno i smrt.”²⁷ U jiných návykových látek než alkoholu je třeba zjišťovat konkrétní stav ovlivnění takovou látkou a porovnat ho s ustáleným posuzováním stavu vylučujícím způsobilost, který byl přivozen alkoholem, zpravidla za pomoci znalce”²⁸

V § 274 odst.1 trestního zákoníku je řízení vozidla (rovněž i jízda na zvířeti) pod vlivem alkoholu (nebo i jiné, nealkoholové návykové látky) sankcionováno jako trestný čin: „kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden

²⁶ NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R. a kol: Trestné právo hmotné - zvláštní část, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání. Praha: ASPI,a.s. 2007, str. 262.

²⁷ KOPECKÝ, Z., Zjišťování podnapilosti řidičů motorových vozidel, Praha: Ministerstvo vnitra, 1991, str. 10

²⁸ ŠÁMAL, P., PÚRY, RIZMAN, S. Trestní zákon, komentář - díl II., 6.vydání Praha C.H. BECK, 2003. přepracované vydání, Praha : C. H. BECK, 2004, s 1207

rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“ Dle PřesZ je pak toto jednání sankcionováno jako přestupek - § 22 odst. 1 písm. b) PřesZ: „kdo řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,“ resp. písm. c) „kdo řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky“. Zajímavé je, že jako přestupek podle uvedeného písm. b) je sankcionováno řízení nebo jízda bez ohledu na množství požití před jízdou nebo na množství zbytkového alkoholu, podle písm. c) pak musí jít o takové množství, které představuje „stav vylučující způsobilost“. Jenže „stav vylučující způsobilost“ je podmínkou i u trestného činu. Odpověď na tento možný problém dává především soudní praxe a to tak, že existují nejméně dvě úrovně „stavu vylučující způsobilost,“ což konec konců potvrzuje i rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR, sp.zn. 5 Tdo 874/2007, které říká: „jestliže je u řidiče motorového vozidla zjištěno, že v době jízdy měl nejméně jedno promile alkoholu v krvi, pak je v důsledku toho vždy vyloučena jeho způsobilost řídit motorové vozidlo.“ Způsobilost je tedy dle soudní judikatury vyloučena vždy, když hladina alkoholu v krvi dosáhne hranice 1 promile. „Ze soudnělékařského hlediska je totiž každá osoba s hladinou alkoholu v krvi nejméně 1,00 g/kg ovlivněna alkoholem natolik, že není schopná vykonávat jakékoli řízení motorového vozidla v silničním provozu.“²⁹

V silniční dopravě je zvláště nebezpečné, že subjektivně s požitím alkoholu dochází ke vzniku pocitu dobré nálady, pohody a s tím i k přeceňování svých schopností. Řidič postupně ztrácí přesnost výkonu, snižuje se jeho pozornost, prodlužuje se reakční doba, tedy doba od zrakového nebo sluchového vjemu k vyvolání určité reakce, např. zabrzdění, vyhnutí, apod. U člověka při výše zmíněné hladině alkoholu v krvi dochází zejména ke zhoršení ostrosti zraku, poruše hloubkového zraku, zesílení oslnění a noční slepoty, nebo k špatnému rozeznávání málo kontrastních předmětů a falešnému odhadu vzdálenosti.

Podle poznatků lékařské vědy v tomto stavu nemůže být ani nadprůměrně disponovaný řidič schopen bezpečně řídit motorové vozidlo - jde o tzv. absolutní

²⁹ KVAPILOVÁ, H., DOGOŠI, M., Soudní lékařství pro právníky, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství, Aleš Čeněk, s.r.o., 2007. str. 58

nezpůsobilost k řízení. V konkrétním případě pak může být hladina alkoholu v krvi i nižší (č. 12/85 č. 26/08, č. 36/84 Sb. rozh. tr.) – tzv. relativní nezpůsobilost k řízení. Vliv návykové látky však nemůže být tak výrazný, aby vylučoval schopnost rozpoznávací nebo určovací.

Jak bylo uvedeno, dosavadní soudní praxe vychází z poznatků lékařské vědy, jejíž výsledky prokázaly, že schopnost řidiče motorového vozidla, a to i nadprůměrně disponovaného, řídit bezpečně vozidlo je vyloučena při jeho ovlivnění alkoholem v množství nejméně 1,00 g/kg v jeho krvi.³⁰ V ČR je ovšem zakázán jakýkoliv obsah alkoholu v krvi během jízdy. Řidiči jsou povinni se podrobit při eventuální policejní kontrole dechové zkoušce a na základě výsledku tohoto testu následně i odběru krve k přesnému zjištění alkoholu v krvi, což platí i pro cyklisty nebo jezdce na koních. Na druhé straně většina států EU má stanovenou určitou míru tolerance hladiny alkoholu v krvi při řízení.³¹ Většinou se jedná o hodnoty kolem 0,5 promile, což je hladina, při které ještě stále nedochází k ovlivnění schopnosti řízení vozidla. Např. v Rakousku je povoleno 0,4 promile, v Německu 0,5 promile (pro řidiče mladší 21 let však tato tolerance neplatí), v Itálii taktéž 0,5 promile, v Chorvatsku taktéž 0,5 promile (pro řidiče mladší 24 let je však opět tato hranice nulová) apod. Uvedené státy vychází z toho, že do této hranice nejde u řidiče o ovlivnění, které by významnější měrou mělo vliv na jeho schopnost řídit. Hranice do 0,2 promile alkoholu v krvi by měla být zcela bezpečná, bez jakéhokoliv negativního vlivu na způsobilost člověka.

Podle mého názoru by i u nás měla by existovat určitá hranice alkoholu v krvi, která by byla tolerována, a to především z důvodu, že 0,2 je tzv. fyziologická hranice alkoholu v krvi, tzn. že existuje nenulová fyziologická hladina alkoholu v krvi závislá na "nealkoholických" potravinách a nápojích, které běžně konzumujeme. I nealkoholické pivo či kefir, také kompoty apod. mají nenulový obsah alkoholu. Dalším zdrojem jsou některá onemocnění. Dále téměř každý měřicí přístroj, policejní alkoholtester nevyjímaje, může mít určitou odchylku. Alkoholtestery mají většinou upravenou kalibraci a nízké obsahy alkoholu jsou tak zjišťovány extrapolací. Typ použitého přístroje také předurčuje rozpětí zjistitelnosti a mez stanovitelnosti, což jsou

³⁰ Nejvyšší soud, 5 Tdo 660/2005, K trestnému činu ublížení na zdraví spáchanému hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy a k jeho jednočinnému souběhu s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky

³¹ http://www.uamk.cz/cs/index.php?Itemid=85&a=k&option=com_turistika&p=53

nenulové hodnoty³² Pokud je navíc řidič odeslán na krevní rozbor a ten alkohol neprokáže, je to policie, která za něj musí zaplatit poplatek 700 Kč. Důležité je také to, že tato minimální hladina alkoholu může vzniknout i požitím některých léků. I kdyby však řidič před jízdou pil a v krvi skutečně 0,2 promile alkoholu měl, jedná se o tak nízkou hladinu, která nemá ani u mužů ani u žen jakýkoliv vliv na řízení vozidla. V neposlední řadě způsob odběru vzorku (proud vzduchu z plic) i samotný způsob měření jsou vždy (z principu) zatíženy chybou měření, vyjádřenou jako tzv. nejistota, která je nenulová.

Dle mého názoru je proto setrvávání na nulové toleranci iluzorní. Řešením je nalezení rozumné meze, která se dá zjišťovat např. pomocí testů pozornosti aj. na velkém vzorku populace. Z výsledku lze po odpočtu rozumné rezervy určit tolerovatelnou mez alkoholu v krvi.

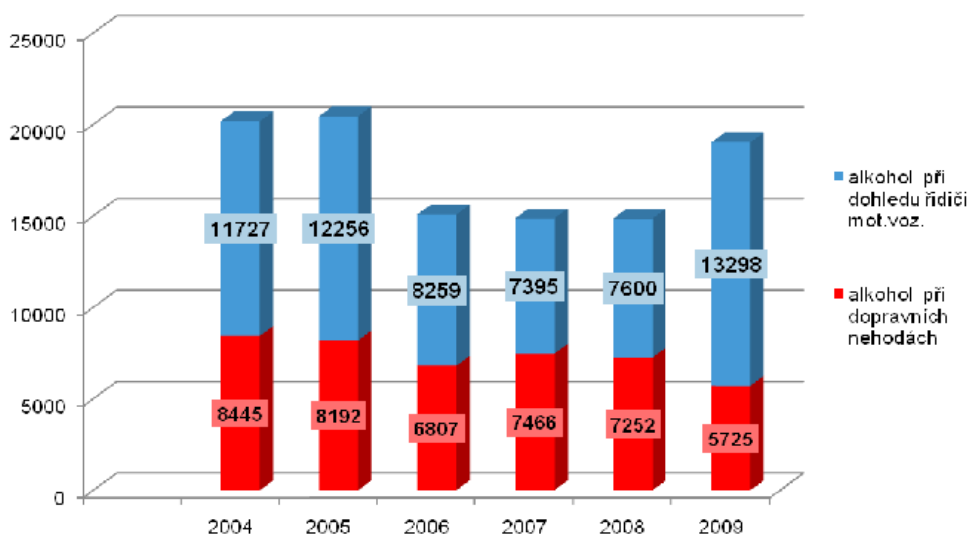
Do 30.6.2006 bylo řízení pod vlivem alkoholu trestné pouze v případě, jestliže byl obviněný v posledních dvou letech pro podobné jednání odsouzen nebo postižen v přestupkovém řízení, nebo pokud způsobil dopravní nehodu nebo tento trestný čin spáchal při výkonu činnosti, kde je požití alkoholu zvláště nebezpečné, např. řízení hromadného dopravního prostředku. Dnes k naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu není zapotřebí výše uvedených podmínek, postačuje pouhé řízení pod vlivem alkoholu.

Co se týče zavinění, tento trestní čin měl do 31.12.2009 jak formu nedbalostní, tak i úmyslu. K dokonání tohoto trestného činu tak stačilo, že pachatel měl a mohl vědět, že není způsobilý v důsledku předchozího požití návykové látky řídit dopravní prostředek. Od 01.01.2010 podle § 274 trestního zákoníku účinného od 1. ledna 2010 lze tento trestný čin spáchat již jen úmyslně, nedbalostní zavinění nepřichází v úvahu, resp. není trestným činem.

V průměru za posledních šest let byl alkohol přítomen v 7300 případech, při kterých došlo v ČR k dopravní nehodě, a v průměru až v 10 000 případech byl řidič zastaven, že řídí pod jeho vlivem. Dle Trestní statistiky soudu za rok 2008 byl počet trestných činů v dopravě spáchaných pod vlivem alkoholu až 13 045, což představuje 1/3 z celkového počtu trestných činů v dopravě.³³

³² <http://auto.idnes.cz/odbornik-na-toxikologii-o-alkoholu-za-volantem-fl9-/odpovedi.asp?t=ZIKMUND2&akce=otazky>

³³ <http://portal.justice.cz/Justice2/ms/ms.aspx?o=23&j=33&k=399&d=35355>



34

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky je v novém trestním zákoníku uveden v § 274 a bohužel u něj došlo ke změně ve prospěch řidičů, kteří pod vlivem řídí opakovaně. V základě k žádné změně nedošlo, opilému řidiči, který nic nezpůsobí, hrozí stále jeden rok trestu odnětí svobody, peněžitý trest, trest zákazu činnosti nebo obecně prospěšné práce a nově i trest domácího vězení. Podle starého trestního zákona se však trest odnětí svobody zvyšoval na šest měsíců až tři roky, pokud pachatel způsobil nehodu, při které se jednalo o možnost vzniku zvlášť nebezpečného následku (např. řidič autobusu), a pachatel byl za obdobné jednání v posledních dvou letech odsouzen soudem nebo byl za obdobné jednání v posledních dvou letech postižen přestupkově. Posledně jmenovaná podmínka ale z nového trestního zákoníku vypadla, takže podle tvůrců zákona to, že pachatel už v minulosti řídil pod vlivem alkoholu a byl za to přestupkově (tedy nikoliv soudně) postižen, není důvodem k použití přísnější trestní sazby, což nepovažuji za správné.

3.5 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku)

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

a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu.

34

<http://www.ibesip.cz/Alkohol-a-drogy>

V porovnání s předcházející úpravou byla předmětná skutková podstata § 171 trestního zákona rozšířena tak, že nově dopadá i na vykonávání činnosti, ke které bylo pachateli podle jiného právního předpisu odňato příslušné oprávnění.

Jak uvádí důvodová zpráva k trestnímu zákoníku: „je toto ustanovení v praxi využitelné zejména k postihu toho, kdo řídí motorové vozidlo, ačkoli mu bylo odňato řidičské oprávnění. Navrhovaná úprava tedy umožňuje postihnout již každý druhý případ řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, následující buď po uložení zákazu činnosti tohoto druhu a v rámci jeho výkonu, anebo po odnětí řidičského oprávnění příslušným orgánem, pokud tento právní stav v době řízení trval. Znamená to tedy, že trestněprávní postih už není vázán výlučně jen na porušení zákazu činnosti“.³⁵

Právě tato nová část skutkové podstaty nás zajímá v souvislosti s odnímáním řidičského průkazu resp. oprávnění. Terminologie zákona o silničním provozu není jednotná, což může mít nepříznivý vliv i na aplikaci trestního zákoníku a též jednotnost praxe orgánů činných v trestním řízení.

Za prvé je podstatné uvést, že výše uvedený trestný čin bude trestněprávně relevantní dle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku jen v případě, kdy osoba určité oprávnění měla a mohla tedy činnost, k níž takové oprávnění směřuje legálně vykonávat, přičemž toto oprávnění jí bylo teprve následně odňato.

Pokud je zákaz činnosti ukládán vždy na časově omezenou dobu, a to v trestním řízení nejvýše na deset let a v řízení přestupkovém nejvýše na dva roky, není-li stanovena doba zákazu činnosti za přestupek konkrétně kratší (§ 14 odst. 1 PřesZ), v případě odnětí příslušného oprávnění se princip přesně vymezené doby takového opatření neuplatní. V některých případech může být sice stanoveno, že o vrácení odňatého oprávnění lze požádat až po uplynutí určité doby, popřípadě po splnění dalších kvalifikovaných podmínek, přesto lze konstatovat, že odnětí oprávnění působí vždy na neurčito a není přitom žádná právní záruka, že po uplynutí určité doby bude dotčené osobě odňaté oprávnění bez dalšího vráceno.

Když osoba, které byl odňat řidičský průkaz, bude přesto na pozemní komunikaci řídit motorové vozidlo, dopouští se trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337 trestního zákoníku). Podle zákona o silničním provozu, odnětí řidičského průkazu pro všechny příslušné skupiny a podskupiny, přichází v

³⁵ Sněmovní tisk č. 410, PSP, V. volební období, 2008, s. 298, www.psp.cz

úvahu pouze ve dvou případech, a to v momentu, kdy jeho držitel pozbyl zcela zdravotní způsobilost, a za situace, kdy držitel řidičského oprávnění pozbyl zcela odbornou způsobilost dle § 94 silničního zákona. Trestem zákazu činnosti v tomto smyslu teda není odnětí řidičského oprávnění pro zdravotní nebo odbornou nezpůsobilost podle § 94 odst. 1 písm. a), b) zákona o silničním provozu (srov. R 53/1997).³⁶

Složitější problém nastává ve chvíli, kdy dojde k pozbytí oprávnění jenom z části, ať už jde o „ztrátu odborné nebo zdravotní způsobilosti. V daném momentu se řidiči podle silničního zákona oprávnění neodnímá, nýbrž podmiňuje. Při částečném omezení nebo odebrání může dojít k situaci, ve které určitá osoba „ztratí“ oprávnění např. jen k určité skupině. V takovýchto případech ke ztrátě řidičského oprávnění dochází v přímém důsledku právních účinků pravomocného rozhodnutí správního orgánu, které obsahovalo odnětí veřejnoprávního oprávnění vykonávat určitou přesně specifikovanou činnost, a to zejména z důvodu ochrany hodnot, k jejichž ohrožení by mohlo řízení motorového vozidla zdravotně či odborně nezpůsobilou osobou vést.

Když otevřeme silniční zákon, nenalezneme v něm označení pro tento správní akt jako odnětí řidičského oprávnění, materiálně je právě odnětí přesně vymezené části řidičského oprávnění jeho charakteristickým znakem. Ale i naproti tomu vyplývá z výše zmíněných případů, že lze uvedená správní rozhodnutí, respektive jejich důsledky, spočívající-li ve ztrátě práva řídit určitá motorová vozidla, považovat za odnětí oprávnění ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku.³⁷

Osoba, která bude řídit motorové vozidlo, ačkoliv pozbyla řidičské oprávnění v důsledku dosažení celkového počtu bodů v bodovém hodnocení, nebude mařit výkon úředního rozhodnutí, neboť žádné takové úřední rozhodnutí neexistuje a k pozbytí oprávnění došlo ex lege a nikoliv ex actu. Stejně na tom bude i osoba, která řádně vykonala zákaz činnosti, avšak poté řídila motorové vozidlo, aniž by jí bylo řidičské oprávnění vráceno. Také v tomto případě došlo k pozbytí oprávnění ex lege a akt orgánu veřejné moci, na jehož podkladě k pozbytí oprávnění došlo, představoval pouze relevantní právní skutečnost pro aplikaci zákonné úpravy. Považovat rozhodnutí o uložení zákazu činnosti řídit motorová vozidla, případně jejich přesně vymezené

³⁶ Srovnej: Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 6. 2. 1997 sp. zn. 2 Tzn 209/96

³⁷ Srovnání se stanoviskem Nejvyššího soudu č. 2/2008 Sb, rozh, tr. soudu

skupiny či kategorie, současně za rozhodnutí o odnětí příslušného řidičského oprávnění by bylo neadekvátním rozšířením právních účinků takového rozhodnutí, jakož i povahy účelu uložené sankce.

Objektem trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákona je nerušená realizace rozhodnutí orgánů veřejné moci, spočívající v respektování jejich právních účinků povinnými subjekty. V případech, které jsou spáchané před a projednáváné po účinnosti trestního zákoníku se uplatní zásada retroaktivity ve prospěch pachatele. Teda, když určitá osoba řídila motorové vozidlo bez řidičského oprávnění, a současně nevykazuje dané jednání znaky trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, bude nutné posoudit jako přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Tuto skutečnost orgány činné v trestním řízení musí zohlednit z úřední povinnosti.

Závěrem k tomuto trestnímu činu lze říct, že ne každé řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění musí nutně spadat pod § 337 odst. 1 písm. a) trestného zákoníku, ale k naplnění skutkové podstaty dochází pouze za situace, kdy došlo odnětí řidičského oprávnění podle § 94 ProvPoz, anebo k omezení či podmínění řidičského oprávnění ve smyslu § 93 ProvPoz. V ostatních případech nepůjde o maření výkonu žádného úředního rozhodnutí a vykázání a jednání proto bude představovat přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

4. Ostatní trestné činy v souvislosti se silničním provozem

Výše uvedené trestné činy jsou trestnými činy, které přímo souvisejí s provozem na pozemních komunikacích, jejich subjektem jsou účastníci silničního provozu a silniční provoz zde je v příčinné souvislosti se spácháním trestného činu.

Ve vztahu k silničnímu provozu je však možné spáchat i jiné trestné činy, ale zde se jedná již o skutky, které se silničního provozu pouze okrajově dotýkají. Tímto styčným bodem může být například dle trestního zákoníku útok na úřední osobu § 325, neoprávněné užívání cizí věci § 207, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti § 276 a do 31.12.2009 patřilo mezi trestné činy v dopravě i řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění.

4.1 Neoprávněné užívání cizí věci § 207

„Kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu je přechodně užívat, nebo kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takové věci, které mu byly svěřeny, přechodně užívá, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.“

Trestný čin neoprávněného užívání cizí věci, řadíme mezi majetkové trestné činy, pro které je charakteristická zištnost, jednání směřující k obohacení pachatele nebo jiných osob na úkor cizího majetku. V současné úpravě jsou vymezeny v hlavě V. zvláštní části trestního zákoníku.

„Znaky skutkové podstaty podle § 207 odst. 1 trestního zákoníku jsou dány alternativně“ buď hodnotou věci, anebo charakterem předmětu útoku. U motorového vozidla není třeba zjišťovat, zda má nikoli malou hodnotu. Kdy půjde o motorové vozidlo, stanoví § 2 písm. g) zákona o silničním provozu. Podle tohoto zákona je motorovým vozidlem nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.“³⁸

³⁸ JELÍNEK, J., Trestní zákoník a trestní řád a poznámkami a judikaturou, 1. Vydání podle stavu k 1.1.2010, Praha : Leges 2009.

V Evropské unii dnes připadá na tisíc obyvatel průměrně 467 osobních aut, V ročence, kterou pro ministerstvo dopravy zpracovalo Centrum dopravních výzkumů (CDV) se uvádí, že na tisíc obyvatel připadá 401 automobilů³⁹

Pro mnoho řidičů je nemilým překvapením, když večer na určitém místě zaparkují svůj automobil a ráno ho již na daném místě nenajdou (příkladem může být parta mladých lidí, kteří si s úmyslem svézt se přisvojí cizí vozidlo a poté ho někde opustí). V praxi se setkáme z různými důsledky naší „ztráty“ někdy se auto najde za pár hodin případně za pár dnů opuštěné někde u lesa či dokonce nedaleko na jiném parkovišti.

Toto ustanovení postihuje případy, při nichž úmysl pachatele na rozdíl od krádeže nebo zpronevěry (§ 205, 206) nesměřuje k trvalé dispozici s věcí, tj. k jejímu přisvojení, nýbrž jen k přechodnému užívání věci. Pachateli zde nejde o podstatu věci, nýbrž jen o užitek plynoucí z jejího užívání. Nejčastějším případem „krádeže užitku“ (furtum usus) je v praxi zmocnění se cizího motorového vozidla s úmyslem se svézt a pak je opustit. Pachatel zde musí buď věc poškozenému jakýmkoli způsobem vrátit, nebo ji alespoň zanechat na takovém místě a za takových okolností, že nad ní vlastník nebo oprávněný držitel může snadno obnovit svou moc (právo ji držet, užívat ji a disponovat s ní).⁴⁰

V porovnání s trestným činem krádeže, (dopustí se ji ten, kdo si přisvojí cizí věc tím, že se jí zmocní: a) způsobí tak škodu nikoli nepatrnou, b) čin spáchá vloupáním, c) bezprostředně po činu se pokusí uchovat si věc násilím či pohrůžkou bezprostředního násilí, d) čin spáchá na věci, kterou má jiný na sobě či při sobě) v § 207 trestního zákoníku najdeme pouze dočasné neoprávněné užívání movitých věcí.

Neoprávněného užívání cizí věci se dopustí ten, kdo se zmocní cizí věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla v úmyslu ji přechodně užívat, nebo ten, kdo na cizím majetku způsobí škodu nikoli malou tím, že neoprávněně takovou věc přechodně užívá. Tedy úmysl pachatele se musí vztahovat i na způsobení škody nikoli malé, neboť jde o formální znak základní skutkové podstaty tohoto trestního činu. V případě, že škoda byla způsobena dopravní nehodou při neoprávněném užívání cizího motorového vozidla, nepůjde o výše zmíněnou formu zavinění.

³⁹ Srovnej: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

⁴⁰ ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 1. vydání, Praha: C.H. Beck, 2009, s. 1831

Výjimečnost trestného činu neoprávněného užívání cizí věci tkví v úmyslu pachatele z hlediska trvalosti přisvojení si cizí věci. V případě krádeže si chce pachatel věc přisvojit trvale. U trestného činu neoprávněného užívání cizí věc má pachatel úmysl přisvojenou věc užívat pouze dočasně. (R 45/94).

V úmyslu pachatele cizí motorové vozidlo přechodně užívat musí tedy být zahrnut i záměr vrátit je po přechodném užití osobě, které bylo odňato, anebo této osobě umožnit, aby obnovila své dispoziční právo s motorovým vozidlem, jehož výkon jí byl přechodně trestným činem pachatele znemožněn. Jestliže se pachatel zmocnil cizího motorového vozidla v úmyslu užívat je delší dobu nebo sice po kratší dobu, avšak za cenu jeho podstatnějšího opotřebení, nejde o trestný čin neoprávněného užívání cizí věci podle trestního zákoníku § 207, nýbrž o trestný čin krádeže podle § 205 (srov. R 17/1974).

Z tohoto důvodu jde o alinea 2 § 207 odst. 1 trestního zákoníku, musí se úmysl vztahovat i na způsobení škody nikoli malé, neboť jde o znak základní skutkové podstaty a platí tu ustanovení § 13 odst. 2 trestního zákoníku.

Proto sem nelze zásadně zahrnout škodu vzniklou při havárii svěřeného vozidla, neboť k ní se pravidelně vztahuje zavinění z nedbalosti, ani škodu vzniklou tím, že si pachatel nechá předem zaplatit určitou peněžní částku v souvislosti s neoprávněným užíváním svěřeného motorového vozidla za dohodnuté práce, které pak neprovede, poněvadž tato škoda nevznikla z trestného činu podle § 207 odst. 1 alinea 2 trestního zákoníku (pokud by šlo o podvodné vylákání uvedené peněžitě částky, mohlo by jít o trestný čin podvodu podle § 209 trestního zákoníku při naplnění dalších znaků této skutkové podstaty v reálném souběhu).⁴¹

4.2 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 276 trestního zákoníku)

1) Kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

⁴¹ ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 1. vydání, Praha:C.H.Beck, 2009, s. 1836

(2) Odnětím svobody až na tři léta bude pachatel potrestán,
a)způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu, nebo
b) spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

Tento trestný čin patří k nejméně častým trestním činům, které mají souvislost s dopravou. Jeho úpravu nalezneme v hlavě VII. zvláštní části trestního zákoníku. Objektem je zájem na funkčním provozu obecně prospěšného zařízení, kterým rozumíme technicky složitější veřejné zařízení sloužící potřebám velkého, neomezeného okruhu osob anebo je určené omezenému okruhu osob za předpokladu, že má veřejnou povahu. Objektivní stránka spočívá v ohrožení provozu takového zařízení. K jeho trestnosti není třeba, aby bylo zařízení poškozeno. Jedná se tedy o ohrožovací trestný čin.

Legální definici obecně prospěšného zařízení nalezneme v § 132 trestního zákoníku: „*Obecně prospěšným zařízením se rozumí veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelní pohromě, obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek, zařízení energetické nebo vodárenské, podmořský kabel nebo podmořské potrubí, zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a rádiová zařízení, zařízení držitele poštovní licence, zařízení pro veřejnou dopravu, včetně součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek upravujících přednost.*

Pachatel je trestán za vyvolání stavu bezprostředního ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení. Takovým jednáním může být střet motorového vozidla na nechráněném přejezdu, pokud nedošlo ke vzniku obecného nebezpečí (B 3/80-26)⁴²

Jedním z nejčastějších trestných činů poškozujících obecně prospěšné zařízení v silničním provozu je poškození železničního přejezdu (16/73). Jde především o poškození a uražení železničních závor železničních přejezdů projíždějícími vozidly. Převážná většina těchto poškození vzniká z nedostatečného dodržování § 39 zákona o

⁴² JELÍNEK, J., Trestní zákoník a trestní řád a poznámkami a judikaturou, 1. Vydání podle stavu k 1.1.2010, Praha : Leges 2009., str.349.

silničním provozu, ve kterém je uvedeno, že řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd v době je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení a sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory.

V běžném životě jsem se sama několikrát stětla, že řidiči vjeli na chráněný železniční přejezd v čase kdy se zvedají závory a stále je v činnosti světelná výstraha. Jenomže výše zmíněné zabezpečovací zařízení je nastaveno takovým způsobem, že v momentě kdy je ještě v provozu obdrží signál k dalšímu sepnutí dřív než je závora v horní zajišťovací poloze. Po tomto okamžiku kdy je v činném prostoru druhé závory právě toto projíždějící vozidlo.

Tohoto trestního činu se dopustí ten, kdo poškodí složitější technické zařízení. Z toho důvodu sem nepatří silnice a dle § 132 trestního zákoníku. Nově mezi obecně prospěšné zařízení zařazujeme i svislé zákazové nebo příkazové dopravní značky a dopravní značky upravující přednost.

4.3 Násilí proti úřední osobě (§ 325 trestního zákoníku)

1) Kdo užije násilí

a) v úmyslu působit na výkon pravomoci úřední osoby, nebo

b) pro výkon pravomoci úřední osoby,

bude potrestán odnětím svobody až na čtyři léta.

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až šest let bude pachatel potrestán,

a) spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 se zbraní,

b) ublíží-li takovým činem jinému na zdraví, nebo

c) způsobí-li takovým činem větší škodu.

(3) Odnětím svobody na tři léta až dvanáct let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1

a) těžkou újmu na zdraví, nebo

b) škodu velkého rozsahu.

(4) Odnětím svobody na osm až patnáct let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt.

(5) Příprava je trestná.

Trestné činy výše uvedené v této kapitole jsou ty, které nepřímo souvisejí s provozem na pozemní komunikaci. Mezi ně řadíme i násilí proti úřední osobě § 325 trestního zákoníku, a to v případě že k naplnění jeho skutkové podstaty dojde v souvislosti se silničním provozem, i když je častokrát tato spojitost jenom okrajová.

Při tomto trestném činu je vždy potřebné prokázat úmysl působit na výkon pravomoci úřední osoby nebo pro její výkon.

Nejčastěji se s ním setkáme ve spojitosti s dopravní kontrolou, která představuje jednu z mála příležitostí, kdy se běžný občan dostává do styku s policií. V žádném právním předpisu se nedočteme, jak se za daných kontrolách chovat. Pravidla nejsou nikde obsažena a ani vyučována v autoškolách nebo v rámci školení profesionálních řidičů. To je jedním z důvodů, proč většina řidičů ani neví, jaké jsou práva a povinnosti policistů.

V Instrukcích pro činnost dopravní služby Veřejné bezpečnosti, v závazném pokynu policejního prezidenta z 01.07.1996 až po současnou úpravu jeho závazného pokynu č. 22/2003 z 19.05.2003 najdeme v čl. 40 odst. 1 “současně s pokynem k zastavení ukazuje druhou paží místo, kde má řidič zastavit. Přitom ustupuje k okraji vozovky, aby nedošlo k jeho ohrožení zastavovaným vozidlem” Toto ustanovení je velmi důležité v případech, kdy policejní hlídka později tvrdí, že musela uskočit, aby řidič policistu nepřejel. V zápětí totiž zpravidla následuje trestní stíhání pro útok na úřední osobu - ovšem se zbraní. Aby však byl řidiči takový trestný čin prokázán, musel by na policistu najíždět - tedy měnit svůj původní směr jízdy. Jestliže však jen pokračuje dál, aniž směr mění, pak ovšem v jeho jízdni dráze podle uvedeného pokynu policejního prezidenta nemá policista co dělat. Porušil by služební předpis a dokonce by při takovém protiprávním výkonu služby neměl nárok na ochranu poskytovanou úřední osobě trestním zákoníkem.

Z toho důvodu, je potřebné za každých okolností kdy jde o trestní stíhání z podobného incidentu trvat na správném výkladu výše uvedeného služebního předpisu, který ovšem orgánům činným v trestním řízení nebývá znám a zřejmě jej neznají ani sami policisté, neboť by se při silničních kontrolách a zastavování vozidel chovali jinak.

Uvedený služební předpis však moudře chrání život a zdraví příslušníků policie a je třeba ho dodržovat.⁴³

4.4 Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění

“Kdo řídí motorové vozidlo, ačkoli není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.”

Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se změnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, Přez, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony s účinností od 1. 7. 2006 poskytl orgánům veřejné moci prostředek k ochraně před nebezpečím, které v provozu na pozemních komunikacích představují určité typy protiprávního chování držitelů řidičského oprávnění. Tímto prostředkem ochrany byl institut zadržení řidičského průkazu zakotvený do § 118b, 118c zákona o silničním provozu.

Tento trest úprava trestního zákona do výše uvedené novelizace neobsahovala a od 01.01.2010, kdy nabyl účinnosti nový trestní zákoník již opět není jeho součástí. Dá se říct, že měl v české právní úpravě “krátký život”. Do této doby bylo řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění zařazeno do hlavy IV. mezi trestné činy obecně nebezpečné.

Po krátké době, se tento trestný čin zařadil mezi nejčastěji projednávané trestné činy před českými soudy. Podle předchozí úpravy bylo možné za jeho spáchaní uložit trest odnětí svobody na dobu až jednoho roku, trest zákazu činnosti, peněžitý trest, případně přicházel v úvahu i trest obecně prospěšných prací.

Objektem tohoto trestného činu byla bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a jeho účastník. Dá se říct, že se jednalo o ochranu života, zdraví a majetku, před osobami, u nichž není zaručena dostatečná znalost předpisů v silničním

⁴³ FRIML, K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech, Trestněprávní revue 4/2008, str. 97

provozu a rovněž ovládaní řízení vozidla. Šlo především o případy, kdy řidič nikdy žádný řidičský průkaz neměl nebo řídit nesměl (trest zákazu činnosti), rovněž sem řadíme i řidiče, kterým platnost řidičského průkazu již prošla, či oprávnění bylo odejmuto. Z toho vyplývá, že pachatelem tedy byl ten, kdo nebyl držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zákona o silničním provozu.

Skutková podstata trestného činu byla naplněna samotným zakázaným jednáním, tj. neoprávněným řízením motorového vozidla (řízením je fyzické ovládaní takového vozidla prostřednictvím jeho ovládacích prvků tak, že jej tím řidič uvádí do pohybu se současným jeho směřováním nebo naopak do klidu. Patří sem i jízda vozidlem bez zapnuté pohonné jednotky, přičemž vozidlo se např. bude pohybovat samospádem, setrvačností nebo bude vlečeno na vlečném laně jiným vozidlem).⁴⁴

V současné době je řízení bez řidičského průkazu opět projednáváno jako přestupek. Trestní zákoník totiž v konečné podobě neobsahuje samostatnou skutkovou podstatu trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Na druhou stranu však alespoň některé z případů řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění budou podle nového trestního zákoníku možné posoudit jako trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 trestního zákoníku, a to díky odlišné formulaci příslušné skutkové podstaty oproti dosavadní právní úpravě

Dle mého názoru, opětovné zařazení řízení bez řidičského průkazu mezi přestupky je správným krokem především z důvodu odlehčení soudu, zjednodušení výkladových a aplikačních obtíží, které pramenily především z nevyjasněného vztahu skutkové podstaty řízení motorového vozidla k prakticky totožným skutkovým podstatám přestupků, jakož i k trestnému činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) trestního zákona.

⁴⁴ ŘÍHAJ., Trestní čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ, Bulletin advokacie 1/2007, str. 25

5. Tresty za trestné činy v silniční dopravě a jejich účinek

Podle Ústavy České republiky a Listiny můžeme trest charakterizovat a vymezit jako sankci, která je ukládána jménem státu v závěru trestného řízení před soudem pachateli trestného činu, jehož znaky jsou uvedeny v zákoně a postihující bezprostředně jen pachatele. Trestem se vyslovuje společenské odsouzení pachatele a jím spáchaného trestného činu, jehož smyslem je především ochrana společnosti, která v sobě zahrnuje zabránění odsouzenému v dalším páčání trestné činnosti a jeho výchovy k tomu, aby vedl řádný život a tím působit výchovně i na ostatní členy společnosti a zároveň tím působit na obnovení narušeného řádu.

V trestním právu je to státní moc, která je oprávněná uložit pachateli trest, a to na základě pravomoci uvedené v trestním zákoníku. Dle čl. 90 Ústavy, jsou to soudy, které jsou povolány především k tomu, aby zákonem stanoveným způsobem poskytovaly ochranu právům, které mohou rozhodovat o vině a trestu za trestné činy. Danou pravomoc vykonává spravedlivý a nezávislý soudce, který příčetní fyzické osobě starší 15 let, může uložit trest za protiprávní chování. Trest je možné uložit pouze jako sankci za trestný čin spáchaný pachatelem. Podle trestního zákoníku, na základě trestního příkazu nebo odsuzujícího rozsudku, může být pachatel dopravních trestních činů odsouzen převážně k těmto druhům trestů: a) nepodmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody, b) podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody c) podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem, d) peněžitý trest, e) obecně prospěšné práce, e) zákaz činnosti, f) propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty. Od účinnosti trestního zákoníku lze uložit také trest domácího vězení nebo trest zákazu vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce, pokud jde o tresty ukládané ze tresty v silniční dopravě, domnívám se, že ani jeden z těchto nových trestů nebude soudem ve míře užíván.

Trestné činy související s dopravní nehodou představují zvláštní skupinu. Především je to dáno jejich pachatelem a povahou trestů, které jsou za ně ukládány. Sankcí za tyto trestné činy jsou mnohem častěji tresty nespojené s odnětím svobody. Nízký podíl nepodmíněných trestů odnětí svobody je především odůvodňován zvláštním charakterem této trestní činnosti a osobou a poměry pachatele. Pomineme-li neposkytnutí pomoci podle § 150 trestního zákoníku a neoprávněné užívání cizí věci,

podle § 207 trestního zákoníku, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání § 337 trestního zákoníku a ohrožení pod vlivem návykové látky § 274 trestního zákoníku, jde o nedbalostní trestné činy.

Co se týče pachatelů, tak se těchto trestných činů „dopouštějí převážně občané dříve bezúhonní, netrestaní, proti jejichž chování, pracovní morálce ani způsobu života nejsou námitky, a jde u nich zpravidla o zcela mimořádné porušení zájmů chráněným trestním zákonem.“⁴⁵ Z největší částí jsou tyto pachatelé sociálně integrovanými jedinci bez psychických, fyzických či jiných deviací, jejich jednání není motivováno zištností, pomstou nebo jinými zavrženíhodnými pohnutkami.⁴⁶ To znamená, že nikdo z nás nemůže vyloučit, že se nestane účastníkem dopravní nehody. Postačí sebemenší nepozornost a i ten nepozornější z nás může skončit pod koly dopravního prostředku nebo být jeho řidičem a způsobit tak tragické následky.

V roce 2008 došlo na silnicích ČR celkem k 160 376 dopravním nehodám, při kterých bylo 992 osob usmrceno, 3809 těžce zraněno a 24 776 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody se pohybuje kolem 8 miliard Kč. Ovšem celkové ekonomické ztráty jsou mnohem vyšší. Například v roce 2006, kdy došlo k 187 956 dopravním nehodám, činily celkové ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti 48 259 milionů Kč.⁴⁷

Především z této vysoké míry dopravních nehod vyplývá potřeba vytvoření účinných preventivních opatření k jejich předcházení a zabránění.

Jednou z věcí, které si u dopravních nehod musíme uvědomit je, že jejich následek je často velice nahodilý: tatáž chyba může skončit i bez sankce a v jiném případě může mít dalekosáhlé následky. Jak uvádí Jan Lata: „Okolnost, zda zcela opilý řidič jedoucí stokilometrovou rychlostí v obci bude potrestán pokutou nebo mnohaletým trestem odnětí svobody, závisí na náhodě, na tom, zda se mu někdo „příplete do cesty“.

⁴⁵ Nejvyšší soud ČSSR, Tpjf 23/84, Zhodnocení poznatků z rozhodování soudů o trestných činech spáchaných v silniční dopravě

⁴⁶ KUCHTA, J, VÁLKOVÁ, H. a kolektiv. Zásady kriminologie a trestní politiky. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2005., str. 453

⁴⁷ Statistika dopravních nehod publikována Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR za rok 2008, <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

Pokud se však opilý řidič dostane z večírku domů bez nehody „ani neví jak, může se jednat o povedenou historku sloužící k pobavení společnosti.“⁴⁸

„V souvislosti s tím, že trestní zákoník opustil tzv. materiální pojetí trestního činu a ostatní instituty využívané k individualizaci a diferenciaci trestního postihu (viz zejména ustanovení § 3 odst. 2 a 4 trestného zákoníku, § 65, § 88 odst. 1 trestného zákoníku.), nabyla na významu individualizace trestní odpovědnosti právě prostřednictvím ukládání trestů, včetně možností mimořádného zvýšení nebo naopak snížení trestu odnětí svobody či upuštění od potrestání.

Ve srovnání s dřívější právní úpravou (§31 trestného zákona) obsahuje nyní § 39 trestného zákoníku mnohem více výslovně stanovených okolností, k nimž musí soud přihlížet při ukládání trestu, a dovoluje tak lepší diferenciaci druhu a výměry trestu. Za tím účelem byly na jedné straně posíleny alternativní tresty (popřípadě možnosti jejich ponechání v platnosti) a na druhé straně se rozšířily nástroje zpřísnění trestního postihu. Trestní zákoník již neupravuje účel trestního zákona ani účel trestu, který byl jedním z hledisek při ukládání trestu v minulosti, a místo kritéria opírajícího se o stupeň nebezpečnosti činu pro společnost je nyní třeba přihlížet k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu.“⁴⁹

Součástí tohoto trestního zákoníku je i speciální ustanovení § 409, které má značný význam na výkon trestu za činy, které byly trestné za účinnosti trestného zákona a nadále již trestné nejsou. Jde především o jednání spočívající v řízení bez řidičského oprávnění byl vyňat z nové úpravy má toto ustanovení zásadní dopady.

Při ukládání trestů je zapotřebí efektivního a důsledného využívání všech druhů trestů, tak aby postih trestných činů v dopravě byl přiměřený a zároveň dostatečný, nedocházelo k nedůsledné a nepřiměřené shovívavosti k tzv. „pirátům silnic“ a aby byla naplněna potřeba zabránění nezpůsobilým řidičům v páchaní další trestné činnosti, tak aby byly účinně chráněni ostatní účastníci silničního provozu.

⁴⁸ LATA, J. : Účel a smysl trestu, Praha: LexisNexis CZ s.r.o., 2007, s. 81 až 82.

⁴⁹ PÚRY, F.: Některé změny v ukládání trestů podle nového trestního zákoníku, Trestněprávní revue 1/2010, str. 1

5.1 Odnětí svobody

5.1.1 Nepodmíněné odnětí svobody

Pro případ, že nejsou dodržovány nebo porušovány základní hodnoty, normy nebo dochází k celkovému ohrožení fungování společnosti, si lidé vytvářejí systém, na základě kterého reagují na tyto situace. Stejně tak je tomu i v případě pachatelů trestných činů, který tento systém hodnot společenského života ohrožují.

Právě trestní právo poskytuje ochranu nejpodstatnějším hodnotám společnosti. Poruší-li někdo tyto dané hodnoty a naplní tím skutkovou podstatu trestného činu, pak je na jeho chování reagováno trestem, který představuje právní následek trestného činu.

Postupnými reformními kroky, které byly prováděny od roku 1990, se i v České republice podařilo vytvořit systém trestů, který nijak nezaostává za srovnatelnými zahraničními úpravami a odpovídá současnému evropskému standardu.⁵⁰

Při ukládání trestů nepostupují soudy jednotně a na některých úsecích trestné činnosti nevystihují uložené tresty plně závažnost trestného činu. U dopravních nehod dochází v průměru jen v necelých 10ti % k odsouzení k nepodmíněným trestům odnětí svobody, obvykle jen v případech nehod se závažnými následky na životech a zdraví. Stále trvá nedostatek, že tohoto trestu není v potřebné míře používáno u pachatelů dopravních nehod spáchaných pod vlivem alkoholu, ač jde o velmi vážná porušení dopravních předpisů a bezpečnosti silničního provozu.⁵¹

Za trestné činy v dopravě jsou ukládány nepodmíněné tresty odnětí svobody jen výjimečně, a to jen případech kdy jednání pachatele je natolik závažné, že opodstatňuje uložení nepodmíněného trestu. Avšak jsem toho názoru, že v určitých případech kdy má trestný čin za následek těžkou újmu na zdraví, či dokonce smrt, je uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody zcela nutný.

Výjimečnost nepodmíněného trestu odnětí svobody tkví především v jeho univerzálnosti, jelikož je stanoven v každé zákonné trestní sankci a tedy jím může být postižen pachatel každého trestného činu. Zároveň však jde o trest, který je možné uložit jen tehdy, jestliže k dosažení účelu trestu nestačí některý z trestů, které se

⁵⁰ NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M. a kolektiv, Trestné právo hmotné, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání, Praha: ASPI, a.s 2007, str. 366

⁵¹ Statistická ročenka kriminality 2008, str. 438

vykonávají na svobodě, a také za podmínky, která je stanovena v § 55 odst. 2 trestního zákoníku „za trestné činy u nichž horní hranice trestní sazby nepřevyšuje tři léta, lze uložit nepodmíněný trest odnětí svobody jen za podmínky, že by vzhledem k osobě pachatele uložení jiného trestu zjevně nevedlo k tomu, aby pachatel vedl řádný život.“

Trvání trestu odnětí svobody je v trestním zákoníku stanoveno jednak obecně pomocí obecné horní hranice, která činí dvacet let, a jednak v jednotlivých trestních sazbách. Uložení nad obecnou horní hranici dvaceti let je trestním zákonem připuštěno pouze výjimečně.⁵² Horní hranice trestní sazby odnětí svobody za spáchaní určitého trestního činu je v příslušném ustanovení zvláštní části trestního zákona stanovena vždy.⁵³ Tato hranice může být překročena pouze v případech: zvlášť nebezpečného recidivisty, u vícečinného souběhu a u trestného činu spáchaní ve prospěch zločinného spolčení, což u dopravních trestných činů se domnívám není možné.

V mezích zákonné trestní sazby musí soud vybrat a vyměřit trest tak, aby odpovídal individuálním zvláštnostem spáchaného trestného činu, tedy jeho konkrétní povaze a závažnosti. O volbě druhu a výměry konkrétního ukládaného trestu totiž nerozhodují pouze zákonné znaky trestného činu, které jsou vlastní každému trestnému činu, ale také individuální způsob a intenzita naplnění konkrétních znaků trestného činu popsaných v jeho skutkové podstatě, přitěžující a polehčující okolnosti, povaha a závažnost trestného činu, osobné, rodinné, majetkové a jiné poměry pachatele a dalším kritériím, které jsou stanoveny v § 39 trestního zákoníku. To se nejvíce projevuje v trestných činech spáchaných v silniční dopravě.

Nepodmíněný trest odnětí svobody je považován za nejpřísnější druh trestu a hlavně při nedbalostních činech je potřebné zvážit všechny okolnosti a nevystavit odsouzeného zbytečně devastujícím vlivu vězeňského prostředí na jeho osobnost, přerušeni pozitivních sociálních vazeb s původním prostředím (zejména rodinou), či přerušeni pracovních aktivit a vztahů, ztížení uplatnění v životě na svobodě po propuštění.

Jestliže řidič řídí automobil pod vlivem návykové látky a alkohol v krvi dosáhne 1 promile a více, bude se jednat o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku. Za tento trestný čin mu může být uložen peněžitý trest (ve

⁵² Viz § 55 odst. 1 trestního zákoníku

⁵³ Srovnej: NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M. a kolektiv, Trestné právo hmotné, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání, Praha: ASPI,a.s, str. 406

výměře od 20 do 730 denních sazeb a to v rozmezí od 100,- Kč do 50.000,- Kč), trest zákazu řízení motorových vozidel (na 1 rok až 10 let), trest obecně prospěšných prací (ve výměře 50 až 300 hodin) nebo trest propadnutí věci (v daném případě automobilu), nebo uložen trest odnětí svobody na dobu až jednoho roku jak podmíněný, tak i nepodmíněný. V praxi, především vzhledem k povaze trestného činu k trestu nepodmíněnému odnětí svobody nedochází, ale pokud ale je řízení pod vlivem alkoholu spojeno s dalšími okolnostmi, trestní sazby se zpřísnují. Především pokud pachatel při řízení vozidla pod vlivem návykových látek a v souvislosti s tím, jinému způsobí těžkou újmu na zdraví nebo dokonce smrt, takové jednání pak bude posuzováno nejen jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku, ale též jako trestný čin ublížení na zdraví, a to buď podle § 147 tr. zák. nebo podle § 148 tr. zák. Tam pak hrozí trestu odnětí svobody ve výměře od 6 měsíců, a v těch nejtěžších případech, kdy dojde k těžké újmě na zdraví nebo smrti více osob, dokonce až ve výměře na 2 roky až deset let.

Nově od roku 2010 je možné za takový trestný čin uložit i trest domácího vězení.

Nevyšší soud rozsudkem ze dne 26. 6. 2001, sp.zn. 11 Tz 129/2001 judikoval, že pokud konkrétní způsob jízdy obviněného, při níž došlo k dopravní nehodě, není z pohledu dopravních předpisů takové povahy, aby bylo možno jej pokládat za jízdu vyznačující se bezohledností či hazardérstvím, přičemž obviněný je osobou, která nebyla dosud soudně trestána a ani jako řidič nemá sklony k nekázní v dopravě, pak ani ten fakt, že obviněný řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu a způsobil poměrně závažné zranění jedné osobě a lehčí poranění další osobě, neodůvodňuje závěr, že z hlediska naplnění účelu trestu je nutné uložit nepodmíněný trest odnětí svobody.

Ve Zhodnocení poznatků z rozhodování soudů o trestných činech spáchaných v silniční dopravě Nejvyššího soudu ČSSR Tpjf 20/75 bylo uvedeno, že uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody je namístě zejména v případech závažnější recidivy nebo hrubého porušení pravidel silničního provozu, jestliže v příčinné souvislosti s ním nastal závažný následek, zvláště smrt nebo těžká újma na zdraví.⁵⁴

⁵⁴ Nejvyšší soud ČSSR, Tpjf 23/84, [R 36/1984 tr.], Zhodnocení poznatků z rozhodování soudů o trestných činech spáchaných v silniční dopravě

5.1.2 Podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody

Trest odnětí svobody spojený s jeho bezprostředním výkonem, není zdaleka jediným trestem, který může soud za trestný čin uložit. Právě, u dopravních trestných činů, je výše uvedený trest, nepodmíněného odnětí svobody, nejméně využíván. Při ukládání trestu, se často setkáváme s obecně známou „podmínkou“. Kdy a na jak dlouho může soud nástup výkonu trestu odložit? Co je to podmínka s dohledem?

Podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody bylo významně novelizováno zákonem č. 265/2001 Sb, kterým byla zejména rozšířena možnost ponechat podmíněné odsouzení v platnosti, i když odsouzený zavinil příčinu k nařízení výkonu trestu, a proto osnova přebírá tuto úpravu v podstatě beze změny (§ 81 odst. 1). Tato úprava podmíněného odsouzení, provedená uvedenou novelizací trestního zákoníku, byla převzata z připravované rekodifikace trestního práva hmotného, a proto nebylo třeba ji zásadně měnit (úprava byla jen přehledněji uspořádána a samostatně v § 80 odst. 3 trestního zákoníku byla upravena možnost využití u pachatelů ve věku blízkém věku mladistvých uložení některých z výchovných opatření uvedených v zákoně o soudnictví ve věcech mládeže za obdobného užití podmínek stanovených pro mladistvé).

Podle platné úpravy se podmíněné odsouzení již neliší od podmíněného odsouzení s dohledem ani délkou trestu, který může být podmíněně odložen (dle předešlé úpravy délka podmíněného trestu byla v délce dvou let oproti třem), což v praxi v některých případech vedlo k tomu, že bylo použito podmíněné odsouzení s dohledem i u prvotrestaných pachatelů, kteří s ohledem na svou nízkou „rizikovitost“ („risk assessment“) výkon dohledu nevyžadovali, ale zejména s ohledem na okolnosti případu a právní kvalifikaci jim nemohl být uložen podmíněný trest odnětí svobody nepřevyšující dva roky, a proto jim bylo uloženo podmíněné odsouzení s dohledem, což však vedlo k tomu, že výkon dohledu byl zcela formální a navíc nadbytečně zatěžoval Probační a mediační službu. Proto se v trestním zákoníku doba trvání podmíněně odkládaného trestu odnětí svobody sjednotila a rozdíl mezi těmito dvěma instituty je jen v podmínkách, které vyžadují uložení dohledu. Touto změnou se sleduje zvýšení efektivity ukládání a výkonu podmíněného odsouzení s dohledem.⁵⁵

⁵⁵

Srovnej: Důvodová zpráva k zákonu 40/2009 Sb. trestní zákoník

V trestněprávní nauce se můžeme setkat s dvěma názory na podmíněné odsouzení. Podle jednoho podmíněné odsouzení považováno za samostatný druh trestní sankce a druhý názor ho považuje za zvláštní formu zproštění výkonu trestu odnětí svobody či způsob jeho výkonu.

Institut podmíněného odsouzení není podle pojetí trestního zákoníku samostatným druhem trestu, ale jednou z forem trestu odnětí svobody (srov. § 52 odst. 2 trestního zákoníku). Jeho podstata spočívá v tom, že soud sice vynese odsuzující rozsudek a uloží trest odnětí svobody, ale výkon trestu odloží pod podmínkou, že se odsouzený bude během zkušební doby řádně chovat a vyhoví uloženým omezením.⁵⁶

V případě, že podmíněně odsouzený vedl během zkušební doby, která může být stanovena na dobu jeden rok až pět let, řádný život, a vyhověl všem podmínkám, které mu byly uloženy, tak soud vysloví, že se odsouzený osvědčil. V opačné situaci rozhodne, že trest musí vykonat. Toto rozhodnutí může být učiněno i v průběhu zkušební doby. Jestliže soud vysloví, že se podmíněně odsouzený osvědčil, hledí se na něj, jakoby nebyl odsouzen. Dále soud může ve zvláštních případech, vzhledem k osobě pachatele a případu, ponechat podmíněné odsouzení v platnosti, i když chování odsouzeného zadržává příčinu k nařízení výkonu trestu. V takové situaci soud musí, přiměřeně prodloužit zkušební dobu, nebo nařídít nad odsouzeným dohled, nebo stanovit dosud neuložená přiměřená omezení nebo přiměřené povinnosti směřující k tomu, aby vedl řádný život. Zároveň neučiní-li soud do jednoho roku od uplynutí zkušební doby rozhodnutí, že se odsouzený osvědčil, aniž by na tom měl podmíněně odsouzený vinu, má se za to, že se osvědčil (§ 86 odst. 2 trestního zákoníku)

Při hodnocení podmínek pro podmíněné odsouzení podle § 58 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku soud sice musí přihlížet k osobě pachatele a k okolnostem případu, současně však musí uvážit, zda podmíněným odsouzením bude dosaženo účelu trestu, to znamená, že podmínky pro podmíněné odsouzení nelze hodnotit izolovaně od ustanovení § 23 odst. 1 trestního zákoníku. Požadavek, aby trest uložený za trestný čin spáchaný v dopravě účinně působil i na ostatní členy společnosti, je zvláště naléhavý v takových případech, kdy byl zaviněn těžký, popř. nenapravitelný následek řidičem motorového vozidla, který hrubým porušením důležitých povinností uložených předpisy

⁵⁶ JELÍNEK, J., Trestní zákoník a trestní řád a poznámkami a judikaturou, 1. Vydání podle stavu k 1.1.2010, Praha : Leges 2009., str.110.

o provozu na silnicích projevila bezohlednost k ostatním účastníkům silničního provozu.⁵⁷

Ve zkušební době mohou být dle § 83 odst. 1 trestního zákoníku uloženy odsouzenému přiměřené omezení a povinnosti. Přiměřená omezení podle § 82 odst. 2 trestního zákoníku se však nesmějí vztahovat např. na takovou činnost odsouzeného, která by mohla být předmětem trestu zákazu činnosti. Nepřiměřeným omezením by např. bylo, kdyby podmíněně odsouzený nesměl ve zkušební době řídit vozidlo, vykonávat dosavadní zaměstnání či funkci apod.⁵⁸ Toto omezení se však nevztahuje, např. na uložení povinnosti podrobit se programu sociálního výcviku a převýchovy, léčení na závislosti na návykových látkách apod.

Právě co se týče dopravních nehod, tak jde ve většině případů o nedbalostní zavinění a je to velice složitá záležitost, hlavně z důvodu, že jsou trestání v těchto případech většinou „slušní lidé“. Tyto trestné činy se odlišují od jiných např. krádeže, vraždy, podvodu., tím že jde o nedbalostní trestné činy. Při páchaní úmyslného trestního činu, má každý právo volby jestli určitý trestný čin spáchá nebo ne. Každý ví, že když někomu vykrade dům, ukradne peněženku., že se dopustil trestného činu a bude potrestán. Spáchání dopravního trestného činu není obvykle přemýšlené, najednou během okamžiku, se všechno změní. Taká dopravní nehoda může zničit život hned několika lidem, pachateli a poškozeným. Účastníkem dopravní nehody se může stát kdokoliv z nás, kdo bude v nesprávnou dobu na nesprávném místě. Jenomže jaký vlastně má tento trest účinek, když „slušný člověk“ ho nepotřebuje a tzv. „piráti silnic“ ho nerespektují.

Trestní zákoník již neupravuje účel trestního zákoníku ani účel trestu, který byl jedním z hledisek při ukládání trestu v minulosti, a místo kritéria opírajícího se o stupeň nebezpečnosti činu pro společnost je nyní třeba přihlížet k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu. Při odůvodnění uloženého trestu je soud povinen uvést, jakými úvahami byl veden při ukládání trestu, jak posoudil povahu a závažnost trestného činu z hlediska významu konkrétního chráněného zájmu, který byl činem dotčen, způsobu provedení činu a jeho následků, okolností, za kterých byl čin spáchán, osoby pachatele, míry jeho zavinění a jeho pohnutky, záměru nebo cíle, jakož i

⁵⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 21. února 1978 sp. zn. 7 TZ 2/78.

⁵⁸ JELÍNEK, J., Trestní zákoník a trestní řád a poznámkami a judikaturou, 1. Vydání podle stavu k 1.1.2010, Praha : Leges 2009., str. 113.

polehčujících a přitěžujících okolností, doby, která uplynula od spáchání trestného činu, případné změny situace a délky trestního řízení, trvalo-li nepřiměřeně dlouhou dobu, při zvážení složitosti věci, postupu orgánů činných v trestním řízení, významu řízení pro pachatele a jeho chování, kterým přispěl k průtahům v řízení; soud měl by uvést, jak přihlédl k osobním, rodinným, majetkovým a jiným poměrům pachatele, k jeho dosavadnímu způsobu života, k chování pachatele po činu, zejména k jeho případné snaze nahradit škodu či jiné škodlivé následky činu.⁵⁹

Podmíněné odsouzení je druh trestní sankce, v níž se trest odnětí svobody podmíněně nahrazuje jiným opatřením. Z hlediska aplikační praxe ho můžeme dokonce považovat za trest nejvíce ukládaný.⁶⁰

Rovněž jak úprava dle trestného zákona 61/1961 Sb., tak i současná upravuje Podmíněné odsouzení k trestu odnětí svobody s dohledem, jedná se o přísnější formu podmíněného odsouzení, tato forma trestu se ukládá odsouzeným, u nichž by „jenom“ podmíněné odsouzení nebylo myslitelné, jelikož by náprava pachatele bez řádného dohledu byla téměř nemožná. Soud nad takým pachatelem vysloví dohled, který spočívá v pravidelném osobním kontaktu pachatele s pracovníkem Probační a mediační služby. Postup při rozhodování o tom, zda se podmíněně odsouzený ve zkušební době osvědčil, či zda nastoupí výkon podmíněně uloženého trestu, je stejný.

Pod dohledem chápeme pravidelný kontakt odsouzeného s úředníkem Probační a mediační služby, během kterého realizuje probační programy v zkušební době a kontroluje, jestli odsouzený dodržuje uložené podmínky soudem, nebo vyplývající ze zákona. O spolupráci s PMS více v následující části.

Podmíněné odsouzení k odnětí svobody se na jednu stranu zdá jako vhodné řešení, které natolik nezasáhne do života a při správném a přiměřeném uložení omezení a povinností, je dle mého názoru uložení podmíněného odsouzení u trestných činů spáchaných v souvislosti s dopravou správním krokem k nápravě a poučení pachatele.

⁵⁹ PÚRY, F.: Některé změny v ukládání trestů podle nového trestního zákoníku, *Trestněprávní revue* 1/2010, str 1 - 2

⁶⁰ Podle údajů získaných ze Statistické ročenky kriminality za rok 2007, vydané Ministerstvem spravedlnosti, bylo v roce 2006 v ČR pravomocně odsouzených 69.445 osob, kterým byly uloženy následující alternativní tresty: podmíněné odsouzení 44.456 odsouzeným, obecně prospěšné práce 13.285 odsouzeným, peněžitý trest 3.668 odsouzeným, vyhoštění 1.725 odsouzeným, zákaz pobytu 953 odsouzeným, zákaz činnosti 282 odsouzeným, propadnutí věci 65 odsouzeným, ostatní alternativní tresty 0 odsouzeným. Dostupné z: <http://www.justice.cz>

5.1.3 Spolupráce s Probační a mediační službou

Často se setkáváme s případy kdy, dlouholetý trest nepřináší žádný pozitivní výsledek, proto se hledají alternativy, jak nahradit tradiční formy trestání pachatelů. Velký přínos má v této oblasti práce Probační a mediační služby(dál jen PMS). Právě díky ní je mnohým odsouzeným umožněno využít i jiné formy alternativních trestů než pouze uvěznění. PMS sehrává velice významnou roli při reintegraci propuštěných osob z výkonu trestu na svobodu.

Jejími posláními je přispívat k naplňování trestní spravedlnosti, především vytvářením podmínek pro uplatnění alternativních postupů v trestním řízení, zajištění účinného výkonu alternativních trestů a nalezení účinné reakce na spáchaný trestný čin. Za tím účelem provádí PMS probaci a mediaci, podílí se na řešení sporů mezi obviněnými a poškozenými a svou činností usiluje o urovnání konfliktních stavů, obnovení respektu k právním normám v souvislosti s trestním řízením. Nedílnou součástí poslání PMS je prevence a snižování rizik opakování trestné činnosti.⁶¹

Úkolem PMS je především integrace pachatele, tedy jeho začlenění do společnosti bez dalšího porušování zákonů, zapojení poškozeného do „procesu“ odškodnění, řešení následků a obnovení pocitu bezpečí důvěry v systém trestní spravedlnosti a ochrana společnosti, tak aby PMS pomáhala při nalézání účinných řešení konfliktních a rizikových stavů s trestním řízením a efektivně zajišťovala realizaci uložených alternativních trestů.⁶²

Podle zákona o Probační a mediační službě, č. 257/2000 Sb., úkol PMS spočívá především v obstarávání informací o osobě obviněného (sociální a rodinné zázemí), vytváření podmínek pro rozhodnutí o podmíněném zastavení trestného stíhání, či schválení dohody o narovnání, uzavření dohody mezi obviněným a poškozeným o náhradě škody apod. Dále PMS vykonává dohled nad chováním obviněného v případech, kdy bylo rozhodnuto o nahrazení vazby probačním dohledem, zároveň vykonává dohled nad jeho chováním, kdy byl dohled uložen, sleduje a kontroluje obviněného v průběhu zkušební doby, kontroluje výkon alternativních trestů, včetně

⁶¹ DOUBRAVOVÁ D., OUŘEDNÍČKOVÁ, L., ŠTERN, P., URBAN, M. Příručka pro probaci a mediaci. Praha: Institut pro probaci a mediaci, 2001., s. 1 D1

⁶² Srovnej: ROZUM, J. Činnosti probační a mediační služby z pohledu restorativní justice. In Restorativní justice: sborník příspěvků a dokumentů. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci,

trestu obecně prospěšných prací, chování odsouzeného v průběhu zkušební doby v případech, kdy bylo rozhodnuto o podmíněném propuštění odsouzeného z výkonu trestu odnětí svobody. V neposlední řadě pomáhá poškozeným a dalším osobám dotčeným trestným činem při odstraňování následků trestných činů.

U trestných činů souvisejících s dopravou, které řadíme především mezi nedbalostní trestní činy a se zásadou humanizmu v českém právu je nezbytné prosazování alternativních trestů. Obecně lze říct, že za alternativní tresty považujeme všechny tresty nespojené s nepodmíněným odnětím svobody pachatele, které ale, podobně jako nepodmíněný trest odnětí svobody, zaručují naplnění účelu trestu stejným způsobem.⁶³

5.2 Peněžitý trest

Za trestné činy v dopravě se zpravidla ukládají tresty nespojené s bezprostředním výkonem odnětí svobody, např. podmíněné odsouzení, peněžitý trest, či zákaz činnosti ve formě zákazu řízení motorových či jiných vozidel.

Peněžitý trest má majetkovou povahu. Soud jej může uložit za trestné činy, kterými obžalovaný získal nebo se snažil získat majetkový prospěch, po případě tam, kde to zákon výslovně dovoluje nebo pokud soud odsuzuje pachatele za přečin nebo vedle jiného druhu trestu, není-li to vyloučeno, dále je ho možné uložit samostatně, i když v trestním zákoníku na některý trestný čin takový trest nestanoví, samozřejmě musíme brát do úvahy povahu a závažnost spáchaného trestného činu a vzhledem k osobě a poměrům pachatele uložení jiného trestu není třeba (§ 67 odst. 3 trestního zákoníku). Nejčastěji dochází k uložení peněžitého trestu v případě uvedeném v § 39 odst. 7 trestního zákoníku, dle kterého nevylučují-li to majetkové nebo osobní poměry pachatele, je soud povinen uložit majetkový trest obligatorně. Zároveň peněžitý trest se neuloží, je-li zřejmé, že by byl nedobytný (§ 68 odst. 6 trestního zákoníku). Pro případ, kdyby odsouzený ve stanovené lhůtě uložený peněžitý trest nevykonal, uloží soud náhradní trest odnětí svobody až na 4 léta; náhradní trest nesmí však ani spolu s uloženým trestem odnětí svobody přesahovat horní hranici trestní sazby. V novém

⁶³ Srovnej blíže KRATOCHVÍL V. a kol. Trestní právo hmotné. Obecná část. 3. přepracované a doplněné vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2006, s. 402

trestním zákoníku je rovněž uvedeno, že byl-li peněžitý trest uložen za přečin spáchaný z nedbalosti, na pachatele se hledí jako by nebyl odsouzen, a to jakmile byl trest vykonán nebo bylo od jeho zbytku pravomocně upuštěno, tzn. že s jeho vykonáním je spojen vznik fikce o neodsouzení (§ 69 odst. 2 trestního zákoníku). Jestliže ale pachatel spáchal úmyslný trestný čin, může odsouzený žádat o zahlazení nejdříve až za rok po zaplacení peněžitého trestu. V takovém případě je tedy potřebné podat žádost, nejedná se o automatické zahlazení jako u nedbalostních trestných činů (§ 105 odst. 1 písm. e) trestního zákoníku).

Podle právní úpravy platné do 31.12. 2009 bylo možno peněžitý trest uložit ve výměře 2.000,- Kč až 5.000.000,- Kč, nově trestní zákoník od 1. ledna 2010 zavedl ukládání peněžitého trestu jiným způsobem. Podle něho soud ukládá peněžitý trest prostřednictvím tzv. denních sazeb, do účinnosti současného trestního zákoníku se denní sazby mohly uplatňovat pouze u mladistvých při vyměřování peněžitého opatření. Výhoda stanovení peněžitého trestu formou denních sazeb spočívá zejména v jeho transparentnosti, neboť je z něj jasně patrný vliv obou hlavních faktorů, tj. závažnost trestného činu a majetkové poměry pachatele, na určení konečné částky peněžitého trestu. Pachatel trestného činu musí zaplatit státu (§ odst. 7 trestního zákoníku) peněžitou částku v Kč určenou pravomocným rozsudkem soudu. Ten tedy rozhodne v jakém počtu denních sazeb se peněžitý trest ukládá. Konkrétně může uložit peněžitý trest v rozmezí od 20 do 730 denních sazeb. Zároveň soud musí stanovit výši denní sazby, a to v rozmezí od 100,- Kč do 50.000,- Kč. Celkový peněžitý trest pak je násobkem uloženého počtu denních sazeb a výše stanovené denní sazby. Počet denních sazeb soud určí s přihlédnutím k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu. Jestliže tedy soud uloží peněžitý trest ve výši 50 denních sazeb s tím, že stanoví hodnotu jedné sazby na 500,- Kč, znamená to, že byl uložen peněžitý trest v celkové výši 25.000,- Kč (50 x 500 Kč). Z uvedeného zároveň vyplývá, že nejnižší možný peněžitý trest je 2.000,- Kč (20 x 100 Kč), naopak nejvyšší je 36.500.000,- Kč (730 x 50.000 Kč). Oproti maximální výměře peněžitého trestu, kterou umožňovala dřívější právní úprava z roku 1961, která činila 5 mil. Kč, došlo k výraznému zvýšení maximální výměry peněžitého trestu.⁶⁴

⁶⁴ Srovnej: JELÍNEK, J., Trestní zákoník a trestní řád a poznámkami a judikaturou, 1. Vydání podle stavu k 1.1.2010, Praha : Leges 2009., str. 97

Výši denní sazby stanoví soud vždy s přihlédnutím k osobním a majetkovým poměrům pachatele, a to tak, že musí vycházet z čistého příjmu, který má nebo by mohl pachatel vydělat za 1 den. Tento systém ukládání peněžitého trestu je dle mého názoru spravedlivější, už jen z toho důvodu, že např. pro někoho denní sazba 2.000,- Kč může být likvidační a pro jiného se jedná o zanedbatelnou sumu. Počet denních sazeb pak soud stanoví podle povahy a závažnosti trestného činu. U trestných činů spáchaných v silniční dopravě se velice často setkáváme s problémem, že peněžité tresty se u některých pachatelů míjejí účinkem a neodrazují je od páchaní další trestní činnosti, jako například k opětovnému sednutí za volant pod vlivem alkoholu, i když vědí, že při opětovném zadržení jim může být uložen i přísnější trest. Spoléhají se na to, že buď jich policejní kontrola nezastaví nebo, že to zařídí obcházením zákona, především formou úplatku.

Zajímavostí při ukládání peněžitého trestu může být především diferenciacie mezi nastavením sankčního systému u přestupků a trestů za trestné činy. Logicky by mělo platit, že čím vyšší nebezpečnost, tím by v přímé úměře měla narůstat i výše sankce a trestu. Avšak podle stávající úpravy, zavedením minimálních sazeb za přestupky, a taktéž při absenci minimálních sazeb za trestné činy může dojít k tomu, že za přestupek by mohla být uložena vyšší sankce než za srovnatelné protiprávní jednání s vyšší společenskou nebezpečností, hodnocené jako trestní čin. Příkladem by mohl být cyklista, který jede na kole pod vlivem alkoholu, ve stavu vylučujícím způsobilost. V takové situaci by mohla být udělena pokuta v minimální částce 25 000 Kč, protože se dopustil přestupku podle § 22 odst. 1 písm. c) 200/1990 Sb. Přez. Kdyby stejný účastník řídil motorové vozidlo dopustil by se tak trestného činu dle § 274 trestního zákoníku. Za tento trestný čin je mimo jiného možné uložit trest zákazu činnosti nebo peněžitý trest. Z výše uvedeného bychom mohli usoudit, že řidič vozidla může být jako cyklista postižen pouze peněžitým trestem a to dokonce v nižší částce než za přestupek nebo trestem alternativním, např. domácím vězením, obecně prospěšným, pracím.

Dle mého názoru, když si někdo zasedne za volant s obsahem alkoholu v krvi, který vylučuje způsobilost, není pro něho dostačující jenom uložení peněžitého trestu, ale právě v těchto případech, kdy řidič je pod vlivem návykové látky, by měly soudy postupovat přísněji, jelikož v mnoha případech se o to pokusí znovu a budou spoléhat hlavně v dnešní době na obsah své peněženky.

5.3 Propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty

Trest propadnutí věci se řadí mezi typické majetkové sankce. Patří mezi druhy trestů postihující majetek, který je ve vlastnictví pachatele trestného činu nebo k němuž má obdobné právo. Jeho úprava je obsažena v § 70 až 72 trestního zákoníku, který převzal dřívější úpravu trestu propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty jen s drobnými změnami z ustanovení § 55 až 56a trestního zákona po novele provedené zákonem č. 253/2006 Sb. Rozdíl je především v tom, že nyní již nevzniká fikce neodsouzení ze zákona, ale je nezbytné zahlázení odsouzení.

Soud výše uvedený trest může uložit samostatně nebo často ho ukládá se sankcí jinou, a to zpravidla s peněžitým trestem. Tímto trestem je možné postihnout toho, komu daná věc náleží, kdo se trestného činu dopustil a věc byla k jeho spáchání užitá nebo určena nebo byla trestným činem získána nebo nabyta za věc pachatelem získanou. Rovněž může soud tento trest uložit i v případě motorového vozidla, které bylo užit ke spáchání trestného činu, resp. jenž ohrožuje bezpečnost lidí nebo majetku, popřípadě společnosti.

Úprava trestu propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty splňuje požadavky na efektivní odčerpání výnosů z trestné činnosti podle Úmluvy o praní, vyhledávání, zadržování a konfiskaci výnosů ze zločinu. Z toho důvodu trestní zákoník vedle propadnutí věci umožňuje též propadnutí jiné majetkové hodnoty.⁶⁵

Definice věci nebo jiné majetkové hodnoty náležející pachateli najdeme v stávající úpravě v § 135 trestného zákoníku podle které, věc nebo jiná majetková hodnota náleží pachateli, jestliže ji v době rozhodnutí o ní vlastní, je součástí jeho majetku nebo s ní fakticky jako vlastník nebo majitel nakládá, aniž je oprávněný vlastník, majitel nebo držitel takové věci nebo jiné majetkové hodnoty znám, tzn., že je vlastnictvím pachatele ve smyslu příslušných hmotněprávních ustanovení předpisů, které nabývání vlastnictví upravují (např. v občanském zákoníku, obchodním zákoníku). Jde tedy o věc, která je na základě rozhodnutí soudu postižena propadnutím majetku, a která musí náležet pachateli. Tato podmínka musí být splněna i v době vyhlášení rozsudku a současně přímo v jeho výroku přesně označena, aby při výkonu

⁶⁵ Srovnej: Úmluva o praní, vyhledávání, zadržování a konfiskaci výnosů ze zločinu (č. 33/1997 Sb.)

rozhodnutí nemohla být zaměněna s jinou věcí. Pachateli nenáleží věc vypůjčená, svěřená, pronajatá ani věc odcizená, zpronevěřená apod., a to ani v případě, že její vlastník není znám.

Při otázce, zda je vlastníkem určitého motorového vozidla jeho řidič, policistům pomáhá policejním systém tzv. „Bedrunka“, na základě kterého mohou policisté jednoduše zjistit evidenční i osobní údaje řidiče, nebo pomocí příslušného registru vozidel, ve kterém je vlastník zapsán v souladu s § 4 odst. 4 písm. b) zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích..

V případě, že policejní hlídka zjistí během dopravní kontroly, že řidiči byl opakovaně uložen zákaz řízení, nebo že řídí vozidlo pod vlivem alkoholu a má nejméně 1 promile alkoholu v krvi, může ho vyzvat k vydání vozidla, které řídil. Dále také pokud nedokáže doložit své vlastnické právo, mohou být na místě zahájeny úkony trestního řízení podle § 158 odst. 1 trestního řádu, dle kterých dojde k prověření, zda nebyl spáchán trestný čin krádeže (§ 205 trestní zákoník.) nebo neoprávněného užívání cizí věci (§ 207 trestní zákoník). Pokud dobrovolně neuposlechne výzvy na vydání automobilu dle § 78 trestního řádu, přistoupí policie k jeho odnětí a to dle § 79 trestního řádu. Takový postup je vhodný jednak pro zajištění samotného výkonu rozhodnutí, ale také z důvodu dosažení co nejvyšší účinnosti trestu.

Často se setkávám s názorem, že policie nemá právo odebrat automobil, jenomže v případě kdy pachatel neuposlechne výzvy k vydání auta, je policista dle mého názoru oprávněn uložit pořádkovou pokutu nebo odebrat auto. Především v případě, kdy půjde o podezření ze spáchání trestního činu, je takový postup policie shledáván jako zcela zákonný a v souladu s trestním řádem.

Drží-li pachatel v rozporu s jiným právním předpisem věc nebo jinou majetkovou hodnotu uvedenou v odstavcích 1 a 2 § 70 trestního zákoníku ve vztahu, k němuž je možné uložit propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty, uloží mu soud vždy i tento trest (§ 70 odst. 3 trestního zákoníku). V nejzazším případě, kdyby nebylo prokázáno vlastnictví k danému vozidlu a uplatňuje na ni právo osoba jiná, vydá se tomu, o jehož právu na věc není pochyb. Při pochybnostech se věc uloží do úschovy a osoba, která si na věc činí nárok, se upozorní, aby jej uplatnila v řízení ve věcech občanskoprávních. Pokud osoba, která má na věc právo, ji přes opakovanou výzvu nepřeveze, bude věc prodána a částka za ni stržená bude uložena do úschovy soudu.

Na prodej se užije přiměřeně předpisu o soudním prodeji zabavených movitých věcí. (§ 80 trestního řádu). Toto ustanovení má za cíl znemožnit převedení (zcizení) propadlé věci nebo jiné majetkové hodnoty, stejně jako jiné majetkové dispozice. Jeho realizaci v praxi má soud předcházet zmaření výkonu trestu propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty.

Propadlá věc nebo jiná majetková hodnota připadá státu (§ 70 odst. 3 trestního zákoníku).

V případě, kdy pachatel trestného činu není identický s majitelem motorového vozidla, je také možné využít institutu zabránění věci dle § 73 odst. 1 písm. c) trestného řádu, a to jako věci, jenž ohrožuje bezpečnost lidí a majetku. Podle názoru Ústavního soudu vysloveného v nálezu IV. ÚS 429/99 lze totiž podle § 101 odst. 1 písm. c) trestního zákoníku zabrat věc komukoli, a to i bez ohledu na to, zda měl vůbec nějaký vztah k trestnému činu nebo jeho pachateli. Avšak Nejvyšší soud České republiky došel k závěru, že běžný automobil použitý ke spáchání trestné činnosti nelze vzhledem k jeho povaze považovat za věc ohrožující bezpečnost lidí nebo majetku, jako je tomu např. u střelných zbraní, střeliva, výbušnin, omamných a psychotropních látek a jedů, radioaktivního materiálu apod. Nicméně dále konstatoval, že pro splnění podmínky uvedené v § 101 odst. 1 písm. c) trestního zákoníku by proto musel zabránění tohoto motorového vozidla vyžadovat jiný obdobný obecný zájem spočívající například v tom, že vozidlo bylo pro páchaní trestné činnosti zvlášť upraveno (srov. R 61/2000).⁶⁶

Základem trestu propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty podle § 70 trestního zákoníku je především zneškodnit věc, aby nemohla být opětovně užita k spáchání dalšího trestného činu, resp. ztížit pachateli možnosti k případné další trestné činnosti.

Jestliže pachatel věc nebo jinou majetkovou hodnotu, kterou soud mohl prohlásit za propadlou podle § 70 odst. 1 a 2 trestního zákoníku, před uložením trestu propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty zničí, poškodí nebo jinak znehodnotí, zcizí, učiní neupotřebitelnou, odstraní nebo zničí, zejména spotřebuje, nebo jinak její propadnutí zmaří, může mu soud uložit propadnutí náhradní hodnoty až do výše, která odpovídá hodnotě takové věci nebo jiné majetkové hodnoty. Hodnotu věci nebo

⁶⁶ ŘEHÁČEK, J.: K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě, *Trestněprávní revue* 6/2009, s. 170

jiné majetkové hodnoty, kterou soud mohl prohlásit za propadlou, může soud stanovit na základě odborného vyjádření nebo znaleckého posudku (§ 71 odst. 1 trestního zákoníku). Dané ustanovení se snaží především zabránit, aby pachatel, nemohl ještě před rozhodnutím soudu o propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty, věc nebo jinou majetkovou hodnotu, zničit, poškodit nebo jinak znehodnotit atd. V takovém případě soud mu může uložit propadnutí peněžité částky, nebo jakékoliv jiné náhradní hodnoty až do výše, která odpovídá hodnotě takové věci nebo jiné majetkové hodnoty. Je-li věc nebo jiná majetková hodnota, byť i jen zčásti, znehodnocena, učiněna neupotřebitelnou nebo odstraněna, může soud uložit propadnutí náhradní hodnoty vedle propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty podle § 70 odst. 1 trestního zákoníku. Propadá náhradní hodnota připadá státu (§ 71 odst. 2 a 3 trestního zákoníku).

Trest propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty může soud uložit jako trest samostatný pouze v případě, že trestní zákon uložení tohoto trestu dovoluje a jestliže vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu a osobě a poměrům pachatele uložení jiného trestu není třeba (§ 72 trestního zákoníku).

Co se týče využívání trestu propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty v případech páchaní trestných činů souvisejících s dopravou, tak se o daném trestu začalo více mluvit v souvislosti se zařazením trestu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. I když už v současné úpravě není zařazen mezi trestné činy, tak shledáváme využívání tohoto trestu především v souvislosti s pácháním trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní dle § 337 trestního zákoníku. nebo ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku.

Podle rozhodnutí: R 32/2006: „Pachateli trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odst. 1 písm. c) trestného zákona, jehož se dopustil zakázaným řízením motorového vozidla, není vyloučeno uložit i trest propadnutí věci – motorového vozidla, které k jízdě použil. V případech, kdy pachatel spáchá uvedený trestný čin např. opakovaně nebo pod vlivem alkoholu, popř. za jiných okolností zvyšujících nebezpečnost činu pro společnost, může takový trest přispět k účinné ochraně společnosti.“

Navzdory tomuto právnímu závěru je třeba v praxi postupovat uvážlivě a podle § 70 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku ukládat trest propadnutí věci – motorového vozidla použitého ke spáchání trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle

§ 70 odst. 1 písm. c) trestného zákoníku jen tam, kde takový trest nebude nepřiměřený okolnostem činu a poměrům pachatele. Je nutno si totiž uvědomit, že jde o trestný čin, který má nejnižší typový stupeň nebezpečnosti pro společnost vyjádřený i sazbou trestu odnětí svobody jen do 6 měsíců, přičemž motorové vozidlo použité ke spáchání činu může mít v konkrétním případě poměrně značnou hodnotu. Navíc, jak se v praxi často stává, pachatel nemusí porušovat zákaz činnosti řízením jen jednoho, resp. stejného motorového vozidla.

Souhlasím s názorem Jana Řeháčka podle kterého by v souladu v souladu s uvedeným judikátem mohla být předmětem zabránění věci dle § 101 odst. 1 písm. c) tr. zák. také například tzv. „sportovně užitková vozidla“, kdy z povahy těchto automobilů je zřejmé, že svou hmotností a motorickou silou mohou způsobit vážné destruktivní následky. Takové automobily dávají nejednomu řidiči pocit nezranitelnosti a nepolapitelnosti.⁶⁷ Samotní výrobci dávají tímto řidičům možnost rychlosti, kterou na běžných silnicích v České republice není možné využít, vzhledem k tomu, že nevyšší povolená rychlost na silnicích na dálnici a silnici pro motorová vozidla nejvýše 130 km/h dle § 18 zákona o provozu na pozemních komunikacích, a tak se některé automobily v rukou určitých řidičů vlastně stávají v nabitými střelnými zbraněmi, a proto by nic nemělo bránit jejich zabránění. Jistým řešením, která by mělo zaručit to, že řidiči nebudou jezdit příliš rychle, je instalování omezovačů rychlosti, u některých typů automobilu, je již několik let povinností mít toto zařízení instalováno, a to na základě Směrnice Evropského parlamentu a Rady 92/6 v souladu s předpisem OSN-EHK 89 stanovila v minulosti povinnost vybavení vozidla kategorie M3 o celkové hmotnosti vyšší než 10 t a vozidel kategorie N3 zařízením k omezení rychlosti (omezovače rychlosti). Dílčí podmínky instalace omezovačů rychlosti pro tyto kategorie vozidel byly uvedeny ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 102/95 Sb. a pozměňující směrnice Rady 2002/85/ES ze dne 5. listopadu 2002, která rozšiřuje povinnost na vybavení vozidel omezovači rychlosti pro motorová vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3 určená pro užití na silnici, které mají nejméně čtyři kola a maximální konstrukční rychlost přesahující 25 km/hod.

⁶⁷ ŘEHÁČEK J.: K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě, *Trestněprávní revue* 6/2009, s. 170

Často se ozývají hlasy, dle kterých je trest propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty nepřiměřeně tvrdý nebo, že nemá smysl především z důvodu, že si pachatel může zaopatřit jiné motorové vozidlo. Jenomže si musíme uvědomit, že cílem tohoto trestu je především ochrana lidského života, zdraví a majetku před relativně úzkou skupinou osob, které svým způsobem chování značně ohrožují ostatní účastníky silničního provozu a je potřebné využít všech možností, které by mohli snížit a zabránit trestním činem, které v souvislosti s dopravou vznikají. Především v případě spáchání trestního činu hrožení pod vlivem návykové látky § 274 trestního zákoníku, kdy se řidič dopouští recidivy a někdy i navíc souběhu. Na druhé straně si musíme uvědomit, že tento trest zasáhne i do chodu rodiny.

5.4 Zákaz činnosti

Zkaz řízení je noční můrou každého řidiče, protože v dnešní době přijít o řidičské oprávnění znamená často zcela změnit životní návyky a nezřídka takový nešťastník může přijít i o zaměstnání. Trest zákazu činnosti je upraven v § 73 a § 74 trestního zákoníku.

Existují v zásadě dvě možnosti jak se dostat do situace, kdy bude řízení úředně zakázáno, a to uložením trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel v trestním řízení nebo sankce zákazu řízení uložená ve správním (přestupkovém) řízení. Co se týče trestu zákazu řízení motorového vozidla, může soud uložit trest zákazu činnosti na jeden rok až deset let, dopustil-li se pachatel trestného činu v souvislosti s touto činností (§ 73 odst. 1 trestního zákoníku). V případě uložení trestu zákazu řízení všech motorových vozidel nemůže taková osoba řídit motorová vozidla, dokud uložený trest trvá.

Trest zákazu činnosti nemusí být dle citovaného ustanovení trestního zákoníku uložen obligatorně, a to ani v případech, kdy za určité trestné činy musel být dle trestního zákona č. 140/1961 Sb. ve znění novel uložen vždy.⁶⁸ Trest zákazu činnosti

⁶⁸ Podle § 49 odst. 1 věta druhá trestního zákona (zákon č. 140/1961 Sb. ve znění novel) musel soud uložit trest zákazu činnosti vždy, dopustil-li se pachatel trestného činu pletich při veřejné soutěži a veřejné dražbě podle § 128a odst. 3, § 128b písm. c) nebo § 128c písm. c), přijímání úplatku podle § 160, podplácení podle § 161, nepřímého úplatkářství podle § 162 anebo pletich v insolvenčním řízení podle § 256b v souvislosti se svým postavením, funkcí nebo činností způsobilou ovlivnit řádný průběh nebo

není nutné vždy uložit ani pachateli trestného činu neoprávněného užívání cizí věci podle § 207 spáchaného řízením motorového vozidla (srov. přiměřeně R 9/1995). Doba trestu zákazu činnosti zůstala nezměněna. Soud může uložit trest zákazu činnosti na jeden až deset let, dopustil-li se pachatel trestného činu v souvislosti s touto činností (§ 73 odst. 1 tr. zák.). Jestliže řidič motorového vozidla opakovaně porušuje důležitá pravidla silničního provozu, svědčí to o jeho nespolehlivosti k řízení motorových vozidel. V takovém případě musí soud uvažovat o uložení trestu zákazu řízení motorových vozidel na přiměřenou dobu (R 46/84 - II.).

„Účelem trestu zákazu činnosti je především zabránit pachateli v dalším páchaní trestních činů, k němuž by mu tato činnost mohla vytvořit podmínky, a výchovně ovlivnit pachatele i jiné občany. Současně se chrání nezávazný výkon této činnosti nebo povolání. Tento trest je ukládán především pachatelům, kteří nemají dostatek schopností a způsobilosti k výkonu činnosti, při které se dopustili trestného činu, nebo jim k dané činnosti chybí potřebná způsobilost odborná.“⁶⁹

Trest zákazu činnosti jako trest samostatný může soud uložit pouze v případě, že trestní zákon uložení tohoto trestu za spáchaný trestný čin dovoluje a jestliže vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu a osobě a poměrům pachatele uložení jiného trestu není třeba (§ 73 odst. 2 trestního zákoníku). Tento trest je zároveň slučitelný se všemi ostatními tresty, tedy je ho možné uložit i vedle trestu jiného. „Pochybnosti může vyvolávat jen jeho uložení vedle trestu vyhoštění stanoveného na delší dobu nebo na dobu neurčitou, protože na rozdíl od případu, je-li trest zákazu činnosti uložen vedle trestu odnětí svobody (§ 74 odst. 1), zákon nestanoví, že se pachateli doba výkonu trestu vyhoštění nezapočítává do doby výkonu trestu zákazu činnosti.“⁷⁰

Trest zákazu činnosti spočívá 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 jiný právní předpis (§ 73 odst. 3 trestního zákoníku).

výsledek zadávacího, insolvenčního nebo koncesního řízení, veřejné soutěže nebo veřejné dražby, pokud povaha postavení, funkce nebo vykonávané činnosti umožňuje uložení takového trestu.

⁶⁹ Srovnej: NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M. a kolektiv, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání, Praha: ASPI, 2007, str. 393

⁷⁰ ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2009, str. 817

Zákaz řízení motorového vozidla je možné uložit i tomu, kdo v době jeho uložení vůbec řidičské oprávnění neměl. Během zákazu řízení všech druhů motorových vozidel nesmí pachatel řídit jakékoli motorové vozidlo. Účinek tohoto trestu spatřujeme v takovém případě v tom, že po dobu trestu nemůže obviněný oprávnění k řízení motorových vozidel získat.⁷¹

Trest zákazu činnosti brání páchaní trestných činů prováděných v souvislosti se zakázanou trestnou činností a současně je výchovným prostředkem, pokud jde o pachatele trestného činu.

Pachateli, kterému je uložen zákaz řízení motorového vozidla se zakazuje řídit buď všechny vozidla, nebo může být zákaz omezen jen na některé skupiny motorových vozidel (R I/66). Myslím si, že by stálo za uvažení, kdyby se mezi zákazy řízení zavedl tzv. omezený nebo částečný zákaz, který by spočíval v tom, že by se pachateli, který se neumí vypořádat s dopravní špičkou nebo má problémy s řízením po setmění, zakázalo jezdit v pátek a v neděli odpoledne nebo v noci. Dále se čím dál více setkáváme s mladými pachateli dopravních trestných činů, kteří nemají dostatek zkušeností, jezdí častokrát velice neohleduplně a i s nějakým tím promile alkoholu v krvi. Takovým řidičům by bylo na místě zakázat, aby vozili spolujezdce, nebo užívali vozidlo k jízdě v noci z diskotéky a hospod. Namítat, že to není možné zkontrolovat, je stejné jako namítat, že nejde kontrolovat zákaz řízení celkově, přece i tato silniční kontrola je vykonávána jen namátkově nebo dokonce až v případě, že dojde k nehodě. Praxe s takovou možností nepočítá, i když by to za pokus možná stálo.

V případě, kdy odsouzený poruší uložený zákaz, může být stíhán pro trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 odst. 1 písm. f) trestního zákoníku, i za situace, že řídil vozidlo pod kontrolou a vedením jiné osoby, byť odborně připravené, nic nemění na tom, že porušil omezení stanovená mu uloženým trestem a že vykonával zakázanou činnost.

Do doby výkonu trestu zákazu činnosti se nezapočítává doba výkonu trestu odnětí svobody; započítává se však doba, po kterou bylo pachateli před právní mocí rozsudku oprávnění k činnosti, která je předmětem zákazu, v souvislosti s trestným činem odňato podle jiného právního předpisu nebo na základě opatření orgánu veřejné

⁷¹ Srovnej: Rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem, 3 To 152/69 a Nejvyššího soudu, 11 Tdo 594/2004

moci nesměl již tuto činnost vykonávat. Byl-li trest zákazu činnosti vykonán, hledí se na pachatele, jako by nebyl odsouzen (§ 74 odst. 1 a 2 trestního zákoníku).

Zakázaná činnost by měla být vždy vymezena tak, aby trest bylo možné vykonávat a jeho výkon náležitě kontrolovat. Jenomže především u trestu zákazu řízení motorového vozidla je tato kontrola obtížná, vzhledem k širokému okruhu osob, na něž se může vztahovat, a konečně ze zatím nikoli zcela realizovaných nebo fungujících kontrolních mechanismů a institucí, především z nedostatku policejních hlídek a dále v nemalé míře k tomu přispívají téměř přesné informace, na kterém se právě místě policejní hlídky nacházejí.

5.5 Obecně prospěšné práce

Pro Vězeňskou službu jsou krátkodobé nepodmíněné tresty značně pracné, právní řád nezná ani možnost, aby si odsouzený nepodmíněný trest odnětí svobody odpykal během sobot a nedělí, a tak nepřišel o práci a jenom samotný zákaz činnosti nebo peněžitý trest v daném případě nepomůže. Dle právního řádu další alternativou nápravy pachatele a ochrany společnosti je možnost uložení trestu obecně prospěšných prací. Můžeme říci, že tento trest je alternativou nepodmíněného trestu odnětí svobody, a to v případech, v nichž by bylo potřebné uložit jen krátkodobý nepodmíněný trest odnětí svobody. Takovým krátkodobým trestem odnětí svobody rozumíme trest ve výměře do několika měsíců.

Trest obecně prospěšných prací byl do českého práva zaveden novelou trestního zákona č. 152/1995 Sb. s účinností od 01.01.1996 a je upraven v § 62 až § 65 trestního zákoníku. Je konstruován jako univerzální trest, jelikož jej lze uložit za všechny trestné činy a může být uložen samostatně nebo i vedle jiného trestu. Nyní podle trestní úpravy účinné od 01.01.2010, soud může uložit trest obecně prospěšných prací, pouze za přečiny, tedy za všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let a to znamená, že není možné tento trest uložit za zločiny, za které trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby od pěti let.

Tento trest přichází v úvahu v případech, kdy by jinak bylo namístě uložit nepodmíněný trest odnětí svobody. Svou podstatou jde o určitý druh legální nucené

práce prováděné k obecnému prospěchu širšího okruhu lidí. Navíc je pachatel, kromě dohledu nad výkonem prací, podroben kontrole i v tom směru, zda po dobu výkonu tohoto trestu vedl řádný život a popřípadě vyhověl uloženým omezením.

Základní výhodou ukládání trestu OPP je především, to že odsouzený zůstává na svobodě, nepřetrhávají se sociální vazby a nadále může vykonávat své zaměstnání. Tak je možné předcházet tomu, aby byl odsouzený vystaven veškerým negativním vlivům, které by mu hrozily při výkonu trestu odnětí svobody, jako je vytržení ze svého prostředí, ztráta práce, přetrhání společenských a sociálních vazeb. Pro takového člověka je po výkonu trestu odnětí svobody složitý návrat a začlenění zpátky do společnosti a dokonce některým jedincům se tento návrat ani nepodaří. Často zůstanou odkázáni na podporu ze strany státu, což taky neúměrně zvyšuje státní výdaje, zvláště když k tomu přičítáme výdaje, které vznikly v souvislosti s dobou strávenou ve vězení.

Jednou z dalších výhod obecně prospěšných prací je, že po jejich výkonu se v zákonné lhůtě záznam vymazává z rejstříku trestů a především tento druh trestu podstatně méně zatěžuje výdaje státu.

Soud, trest obecně prospěšných prací, může uložit ve výměře od 50 do 300 hodin (§ 63 odst. 1 trestního zákoníku). Oproti předešlé úpravě tedy došlo ke snížení výměry trestu obecně prospěšných prací. Povinností odsouzeného je ve stanoveném rozsahu provést práce k obecně prospěšným účelům, jako například údržba veřejných prostranství, úklid veřejných budov a komunikací nebo jiné činnosti ve prospěch obcí, nebo ve prospěch státních nebo jiných obecně prospěšných institucí, které se zabývají vzděláním a vědou, kulturou, školstvím, ochranou zdraví, požární ochranou, ochranou životního prostředí, podporou a ochranou mládeže, ochranou zvířat, humanitární, sociální, charitativní, náboženskou, tělovýchovnou a sportovní činností. Práce nesmí sloužit výdělečným účelům odsouzeného (§ 62 odst. 3 trestního zákona).

Jednou z dalších změn je, že odsouzení mohou od 1. 1. 2010 vykonávat také kvalifikované práce a nejen pouze práce úklidové a údržbářské a jim obdobné.

Výkon obecně prospěšných prací spočívá především ve spolupráci obecních úřadů a Probační a mediační služby (srov. zákon č. 257/2000 Sb.), která bude zajišťovat jejich výkon ve spolupráci s dalšími organizacemi, charitativními, církevními a dalšími subjekty. Probační úředníci navrhnou příslušnému soudu druh a místo výkonu trestu obecně prospěšných prací (§ 336 odst. 2 trestní řád), provádí kontrolu vlastního výkonu

tohoto druhu trestu (§ 336 odst. 4 trestní řád), získávají požadavky na provedení obecně prospěšných prací vhodných pro odsouzené a na spolupráci s obcemi a obecně prospěšnými institucemi, přičemž probační úředníci provádějí úkony směřující k tomu, aby odsouzení vedli řádný život (§ 336 odst. 6, § 338 odst. 2, 3 trestní řád), a probační úředník může učinit i návrh na přeměnu trestu obecně prospěšných prací v trest odnětí svobody (§ 337, § 340b odst. 1 trestní řád). Probační úředníci – podobně jako u jiných institutů nahrazujících trest odnětí svobody – vykonávají též poradensko-výchovnou činnost spojenou s poskytováním potřebné pomoci pachateli atd.⁷² Soud může uložit pachateli na dobu trestu i přiměřená omezení a přiměřené povinnosti uvedené v § 48 odst. 4 trestního zákoníku, směřující k tomu, aby vedl řádný život; zpravidla mu též uloží, aby podle svých sil nahradil škodu, kterou přečinem způsobil (§ 63 odst. 2 trestního zákoníku).

V praxi často docházelo k situacím, kdy trest obecně prospěšných prací byl uložen nevhodným osobám, které k tomuto trestu vůbec nenastoupili, nebo sice nastoupili, ale trest nevykonaly, a tím pádem docházelo k vysokému počtu přeměn trestů OPP v trest odnětí svobody a věznice se opět přeplnili osobami, které vykonávají krátkodobé tresty odnětí svobody⁷³ Dle současné úpravy, v případě, že jde o pachatele, kterému byl trest obecně prospěšných prací v době tří let předcházejících uložení tohoto druhu trestu přeměněn na trest odnětí svobody podle § 65 odst. 2 trestního zákoníku, soud tento trest zpravidla neuloží. I když toto ustanovení nebrání, aby byl znovu trest obecně prospěšných prací uložen, předpokládám, že oproti předešlé úpravě, kde takové ustanovení chybělo a někdy soudy ukládaly tento trest bez ohledu na to, že odsouzení v minulosti tento trest mařili, se tento nedostatek alespoň částečně vyřešil.

Při jeho ukládání soud taktéž přihlíží ke stanovisku pachatele, k jeho zdravotnímu stavu a k možnosti uložení tohoto trestu. Od 01.01.2010, kdy jak jsem uváděla výše, mohou odsouzení vykonávat i kvalifikované práce, a tím pádem si myslím, že můžeme očekávat, že se v praxi nebudeme setkávat s jejich nesouhlasnými stanovisky v podobě odmítnutí určitého druhu legální nucené práce [srov. čl. 4 odst. 3 písm. a) evropské Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, čl. 9 odst. 2 písm. a) LPS, § 62 odst. 3 a § 63 odst. 1 trestního zákoníku. Na druhé straně, soud není

⁷² ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 1. vydání, Praha: C.H. Beck, 2009, str. 732

⁷³ BARBOŘÍK, M.: Trest obecně prospěšných prací – aktuální problémy a jejich řešení, Trestní právo, roč 2006, č. 5, str. 4

vázán tímto nesouhlasným stanoviskem pachatele a je oprávněn mu tento druh trestu uložit navzdory jeho nesouhlasu, v takovém případě se musí v odůvodnění rozsudku vypořádat s tím, proč je účelnější uložení trestu obecně prospěšných prací i proti vůli pachatele.

Současně tento trest soud neuloží, je-li pachatel zdravotně nezpůsobilý k soustavnému výkonu práce (§ 64 trestního zákoníku). K zdravotní způsobilosti soud přihlíží i ve vykonávacím řízení při stanovení konkrétního druhu práce, místa a doby jejího výkonu, jelikož teprve zde dojde k změně zdravotního stavu odsouzeného, může to vést k odkladu, k přerušení výkonu nebo k upuštění tohoto trestu nebo jeho zbytku.

Práce, které jsou rozsudkem nebo trestním příkazem odsouzenému uloženy musí vykonat osobně, bezplatně, ve svém volném čase, a to nejpozději do jednoho roku ode dne, kdy byl soudem nařízen výkon tohoto trestu. Do dané doby se nezapočítává doba během, které odsouzený nemohl vykonávat vzhledem k jeho zdravotnímu stavu nebo zákonné překážky nebo byl ve vazbě nebo vykonával trest odnětí svobody (§ 65 odst. 1 trestního zákoníku).

Rovněž jak u ostatním alternativních trestů, tak i u trestu obecně prospěšných prací je zákonem upravena možnost jejich přeměny v trest odnětí svobody (§ 65 odst. 2 tr. zák.), a to tak že každá, i jen započatá jedna hodina nevykonaného trestu obecně prospěšných prací se počítá za jeden den odnětí svobody. Novou úpravou se zpřísnuje postih těch odsouzených, kteří tyto práce nevykonávají řádně nebo nevedou řádný život. V určitých případech může soud ponechat trest obecně prospěšných prací v platnosti nebo prodloužit dobu výkonu tohoto trestu až o šest měsíců, i když odsouzený zavinil příčinu k přeměně trestu podle § 65 odst. 2 trestního zákoníku, a zároveň musí buď stanovit nad odsouzeným na dobu výkonu trestu nebo jeho zbytku dohled, nebo stanovit odsouzenému na dobu výkonu trestu nebo jeho zbytku dosud neuložená přiměřená omezení nebo přiměřené povinnosti uvedené v § 48 odst. 4 trestního zákoníku, nebo stanovit odsouzenému na dobu výkonu trestu nebo jeho zbytku některé z výchovných opatření podle § 63 odst. 3 trestního zákoníku, je-li ve věku blízkém věku mladistvých (§ 65 odst. 3 trestního zákoníku).

Dle § 64 odst. 4 trestního zákoníku, jakmile odsouzený vykoná mu uložený trest obecně prospěšných prací nebo je od jeho výkonu nebo zbytku pravomocně upuštěno, tak se na něho hledí, jako by nebyl odsouzen.

Obecně prospěšné práce mohou představovat náhradu za celkem dlouhé tresty odnětí svobody. Na druhé straně však relativně nízký počet hodin, který lze odsouzeným v rámci trestu obecně prospěšných prací v maximální výši uložit, mnohdy vede justiční orgány k postoji, že uložení tohoto trestu považují za jistou laskavost projevovanou pouze pachatelům určitého druhu trestné činnosti jako jsou např. trestné činy malé závažnosti, většinou majetkové trestné činy a dopravní trestná činnost jako je řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo překročení povolené rychlosti.

Domnívám se, že uložením tohoto trestu za trestné činy v dopravě se naplní účel trestního zákoníku tím jsou chráněné oprávněné zájmy fyzických a právnických osob a zároveň i splněn účel trestu, a tak je nejenom zabezpečena ochrana společnosti, ale i výchova pachatele k dalšímu životu tak, aby se protiprávního jednání zdržel. Dle mého názoru uvěznění člověka za trestné činy spáchané v souvislosti se silniční dopravou nepovede pachatele k tomu, aby v budoucnu nejezdil nepřiměřenou rychlostí nebo neřídil motorové vozidlo pod vlivem omamné látky, proto si myslím, že trest obecně prospěšných prací spolu efektivní spoluprací PMS a s přiměřenými a dobře cílenými omezeními a povinnostmi, v době výkonu trestu, může přivést odsouzeného k vedení řádného života lépe, než trest odnětí svobody. Z toho důvodu doufám, že tresty obecně prospěšných prací budou soudy ukládat častěji, než to bylo podle dřívějšího trestního zákona, kdy byl tento trest v posledních letech uložen 15 až 20 % odsouzených. I když se jedná o druhý nejčastěji ukládaný trest, soudy měly při jeho využívání značné rezervy.

5.6 Upuštění od potrestání

Trestné činy v dopravě spadají především do oblasti nedbalostních trestných činů, a právě z důvodu jejich specifčnosti se podstata institutu – upuštění od potrestání, která vychází z přesvědčení, že už samotné trestné stíhání pachatele, včetně projednání jeho činu před soudem a vyslovení viny, v sobě představují negativní zhodnocení činu i osoby pachatele a za určitých podmínek postačují k dosažení účelu, který by jinak měl být docílen až uložením trestu.

Upuštění od potrestání je v podstatě zvláštním případem pohrůžky trestem v tom smyslu, že dokud není pravomocně rozhodnuto o tom, že soud upouští od uložení trestu,

na pachatele působí samotný fakt odhalení trestného činu, jeho vyšetřování spojené s trestním řízením vedeným proti pachateli, soudní projednávání činu a pak zejména po celou dobu trestního stíhání existující hrozba uložení trestu soudem.⁷⁴

Smyslem ustanovení § 46 odst. 1 trestního zákoníku, jež dovoluje upustit od potrestání, je působit výchovně na pachatele, který vedl řádný život a spáchal přečin, již pouhým projednáním věci a výrokem, že pachatel je vinen přečinem. Použití tohoto ustanovení je možné jen při splnění obou zmíněných podmínek.⁷⁵ a tj. že pachatel spáchaného činu lituje a projevuje účinnou snahu po jeho nápravě. Na druhé straně je potřebné říct, že to ale neznamená, že soud nemůže v souvislosti s takovým výrokem o vině rozhodnout o jiných následcích viny, jako např. uložit ochranné opatření (§ 99 až 103 trestního zákoníku) a rozhodnout o povinnosti k náhradě škody (§ 228 a § 229 trestního řádu).

Samotným projednáním věci před soudem a výrokem o vině, jímž se jménem státu a společnosti vyjadřuje negativní zhodnocení pachatelova činu, se má dosáhnout stejného cíle, splnit stejný účel, jako je tomu v jiných případech uložení trestu, tj. náprava pachatele a ochrana společnosti.

Kromě upuštění od potrestání, trestní zákoník upravuje i přísnější formu a to upuštění od potrestání s dohledem, které je rovněž vázáno na splnění stejných podmínek jako upuštění od potrestání, ale dle § 48 trestního zákoníku se upouští od potrestání jen podmíněně a se stanovením zkušební doby, a současně je toto rozhodnutí spojeno s vyslovením dohledu, s možností uložení přiměřených omezení a povinností a s tím, že za splnění stanovených podmínek může být trest dodatečně uložen. Co se týče trestného činu spáchaného v dopravě, tak soudy tento institut využívají jen sporadicky. Dle trestní statistiky soudu za rok 2008 byl tento hmotněprávní institut využit v 311 případech upuštění od potrestání a jenom jednou soud rozhodl o podmíněném upuštění od potrestání s dohledem.⁷⁶

⁷⁴ ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 1. vydání, Praha: C.H. Beck, 2009, str. 544

⁷⁵ R 69/1957

⁷⁶ Viz: <http://portal.justice.cz/Justice2/ms/ms.aspx?o=23&j=33&k=399&d=35355>

5.7 Podmíněné zastavení trestního stíhání a narovnání

Podmíněné zastavení trestního stíhání a narovnání jsou způsoby, jak vyřídit trestní věc bez toho, aby bylo rozhodováno o vině a trestu. Oba tyto instituty jsou formy odklonu v trestním řízení, upravené trestním řádem v § 307 a násl. Soud je může použít v případech, kdy má rozhodnout o přečinu.

Podmíněné zastavení trestního stíhání bylo do trestního řádu zavedeno novelou trestního řádu z roku 1993. Při jeho použití nedojde k vyslovení odsuzujícího rozsudku, ale cestou k němu se odkloní jinak.⁷⁷ Podmínky, za kterých je použití tohoto institutu možné jsou stanoveny v § 307 trestního řádu a jsou následující; musí jít o přečin, obviněný se k činu doznal a zároveň 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, může buď soud nebo v přípravném řízení i státní zástupce podmíněně zastavit trestní stíhání.

Typicky se právě jedná o případy nedbalostních trestných činů jako jsou dopravní nehody nebo o případy jediného vybočení z jinak řádného způsobu života.

Rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání se vydává ve formě usnesení, ve kterém rozhodující orgán stanoví zkušební dobu, a to v rozsahu od šesti měsíců až do dvou let. Schválení podmíněného zastavení nebrání nesouhlas poškozeného, podmínkou pro jeho schválení je však finanční vypořádání obviněného s poškozeným. V případě, že obviněný škodu do doby rozhodování neuhradil, postačí, když s poškozeným uzavře dohodu o náhradě škody nebo potřebným opatřením k náhradě škody může být i nahlášení vzniku škody jako pojistné události. Především v dopravě, řidič, který se dopustil trestného činu splní danou podmínku tím, že způsobení škody nahlásí podle pojistných podmínek pojišťovně a poskytne tak potřebnou součinnost.

Zkušební doba počíná běžet od právní moci rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání. Pokud obviněný uzavřel v souladu s § 307 odst. 1 b) trestního řádu s poškozeným dohodu o způsobu náhrady škody, pak je mu v rozhodnutí také uloženo,

⁷⁷ Srovnej: ŠÁMAL, P.: Trestní řád: komentář. Díl 2.5. doplněné a přepracované vydání, Praha:C.H. , Beck, 2005, str. 2234

aby způsobenou škodu nahradil v průběhu zkušební doby. V rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání je možno obviněnému též uložit, aby ve zkušební době dodržoval přiměřená omezení směřující k tomu, aby vedl řádný život.

Použití podmíněného zastavení trestního stíhání shledávám v případech většiny silničních trestných činů vhodným, a to zejména v případech prvopachatelů, neboť je nahrazena způsobená škoda a zároveň je pachateli umožněno se ve zkušební době osvědčit a nemít záznam v rejstříku trestů.

Narovnání je součástí trestního řízení již od 1. září 1995, jeho úpravu nalezneme v § 309 - § 314 trestního řádu. Základní podmínkou, je dohoda mezi poškozeným a obviněným o vypořádání vzájemných vztahů, jejichž schválení soudem, nebo státním zástupcem je spojeno s procesními důsledky zastavení trestního stíhání. Jde o rychle proveditelný a ekonomicky nenáročný způsob reakce státu na spáchaný trestný čin, při němž jsou navíc účinněji chráněna práva obětí trestných činů, tím že se jim dostane rychleji a podstatně méně konfliktním způsobem patřičného odškodnění. Při narovnání je důležité, že poškozený trestného činu na straně jedné a pachatel na straně druhé se aktivně podílejí na procesu hledání oboustranně přijatelného řešení. Narovnání je velice účinné i z hlediska prevence trestné činnosti tím, že objasňuje kořeny a mechanismus konfliktu s cílem obnovit nekonfliktní stav. V konkrétních případech je často mnohem účinnější než přísné nepodmíněné tresty odnětí svobody.⁷⁸

Předpokladem schválení narovnání je, že se jedná o přečin, a jak obviněný, tak i poškozený souhlasí se schválením narovnání a zastavením trestného stíhání, zároveň musí obviněný zaplatit vzniklou škodu nebo učinit potřebná opatření k její náhradě, resp. jinak odčiní újmu způsobenou trestným činem a podle povahy věci též přispěje odpovídající částkou na obecně prospěšné účely, a takový způsob vyřízení věci lze považovat za dostačující.

Vyřízení věci narovnáním přitom musí být přiměřené též vzhledem k okolnostem spáchaného trestného činu a k osobě obviněného, takže se nemůže stát, že člověk, který má dost peněz se opakovaně bude vyhýbat odsouzení narovnáním a zároveň obviněný je povinný složit přiměřenou finanční částku na účet soudu s tím, že zároveň uvede, komu má být tato částka poukázána a musí být určena na veřejně prospěšné účely. Nejméně polovina z této částky přitom musí být určena pro fond na

⁷⁸ Srovnej: ŠÁMAL a kolektiv, *Trestní řád*, 6. vydání, Praha 2008, 3004 s. 2336

pomoc obětem trestné činnosti. Pokud soud s navrženým narovnáním souhlasí, schválí ho a zároveň trestní stíhání zastaví.

Institut narovnání představuje jednu z možností odklonu v trestním řízení, alternativy ke klasickému průběhu a výsledku trestního řízení. Uplatní se zejména v případech, kdy je vedle veřejného zájmu trestným činem dotčena výrazněji i sféra soukromá, přičemž stát na trestním postihu obviněného nemá výrazný zájem, neboť trestný čin má spíše podobu sporu mezi obviněným a poškozeným. Nebylo by však zřejmě vyloučeno provést narovnání i v případech, kdy by trestným činem došlo výlučně k dotčení veřejného zájmu, a poškozeným by byl samotný stát či obec.

Oba výše uvedené odklony jsou v trestním řízení využívány, avšak v různé míře. Jak vyplývá z Ročenky kriminality 2009⁷⁹, v roce 2008 bylo podmíněné zastavení trestního stíhání použito v 7459 případech, zatím co institut narovnání pouze ve 148 případech. Jistě zajímavým by bylo i zjištění, jaké procento těchto odklonů je použito v silniční dopravě, protože se domnívám, že představují značný podíl.

⁷⁹ Viz: <http://portal.justice.cz/Justice2/ms/ms.aspx?o=23&j=33&k=399&d=35355>

6. Statistika nehodovosti

V souvislosti se silničním provozem je nejvíce sledovaným statistickým údajem dopravní nehodovost.

Na tento údaj pak navazují statistiky počtu usmrcených, zraněných, škody na majetku a z kriminologického hlediska pak počty a skladba spáchaných trestných činů.

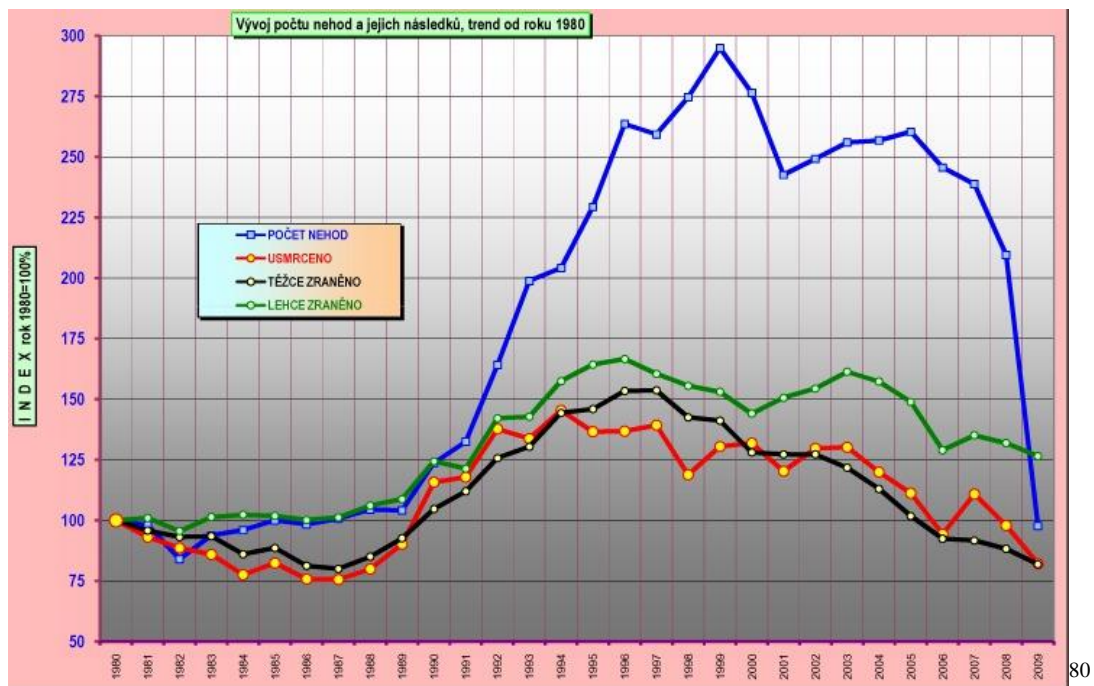
Policie České republiky každoročně vyhodnocuje dopravní nehodovost, na vývoj které má vliv především preventivní a represivní činnost policie a dalších orgánů, ale do značné míry i vývoj počasí, stavebně technické vlastnosti komunikací a ve vztahu k menšímu území pak i dlouhodobé uzavírky a to zejména tranzitních komunikací a nemalý vliv na statistické údaje mají změny právních předpisů.

Celkové následky nehod 2008	Česká republika
Počet nehod celkem	160.376
Usmrceno osob celkem	992
Zraněno osob celkem	28585
- z toho těžce zraněno	3809
- z toho lehce zraněno	24776
Hmotná škoda ve 100 Kč celkem	77414647
Počet nehod s usmrcením	908
Způsobená hmotná škoda ve 100 Kč	1588898
Počet nehod s těžkým zraněním	3223
Způsobená hmotná škoda ve 100 Kč	3257471
Počet nehod s lehkým zraněním	18350
Způsobená hmotná škoda ve 100 Kč	13911213
Počet nehod s hmotnou škodou	137895
Způsobená hmotná škoda ve 100 Kč	58657065

V roce 2004, vláda schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu a v návaznosti na ni byl vytvořen Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (dále jen RAP). Tento RAP je každoročně vyhodnocován a zpracován pro další rok. Hlavní cílem je snížení počtu usmrcených v souladu s cílem Evropské komise na poloviční úroveň v roce 2010 vůči roku 2000.

Daný cíl se dle výsledku daří plnit, protože jak je patrné z následujícího grafu, tak jak počet dopravních nehod se od roku 2000 alespoň minimálně snížil, tak

především počet usmrcených při dopravních nehodách postupně klesá. V roce 2009 Policie ČR šetřila celkem 74 815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno, 3 536 těžce zraněno a 23 777 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody je ve výši 4 981,09 mil. Kč. Z dané statistiky vyplývá, že v roce 2009 bylo na našich silnicích při dopravních nehodách usmrceno nejméně osob v historii samostatné ČR – toto číslo se poprvé dostalo pod hodnotu 900 osob.



V porovnání s rokem 2008 se zaznamenal pokles u všech základních ukazatelů nehod. Vysoký je pokles počtu nehod, lze přisoudit i legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnou pro hlášení nehody policii z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč.

80 <http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-283973.aspx>

NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY za posledních 10 let

ROK	POČET NEHOD	USMRCENO	TEŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO
2000	211516	1336	5525	27063
2001	185664	1219	5493	28297
2002	190718	1314	5492	29013
2003	195851	1319	5253	30312
2004	196484	1215	4878	29543
2005	199282	1127	4396	27974
2006	187965	956	3990	24231
2007	182736	1123	3960	25382
2008	160376	992	3809	24776
2009	74815	832	3536	23777

Za posledních 49 let bylo méně usmrcených jen čtyřikrát - v roce 1984 – 786 osob; v roce 1986 – 768 osob; v roce 1987 – 766 osob a v roce 1988 - 810 osob.⁸¹

V následující tabulce je přehled o počtech nehod a počtech usmrcených osob podle sledovaných viníků, včetně podílu na celkovém počtu nehod, resp. počtu usmrcených osob, v roce 2009.

PŘEHLED VINÍKŮ A ZAVINĚNÍ NEHOD⁸²

Viník, zavinění nehody rok 2009	Počet nehod	Rozdíl nehod	Rozdíl v %	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených	Rozdíl v %
Řidičem motorového vozidla	67222	-80116	54.40%	755	-158	17.30%
Řidičem nemotorového vozidla	1988	-109	5.20%	39	0	0.00%
z toho dětmi	241	-38	13.60%	0	0	
Chodcem	1304	-173	11.70%	32	-5	13.50%

⁸¹ Statistický přehled nehodovosti za rok 2009, Policie ČR, str. 19

⁸² Statistický přehled nehodovosti za rok 2009, Policie ČR, str 3

Jiným účastníkem	116	-96	45.30%	0	0	
Závadou komunikace	307	-20	6.10%	0	0	
Technickou závadou vozidla	454	-433	48.8	5	-5	
Lesní, domácí zvěř	3076	-4423	59.00%	0	-2	100.00%
Jiné zavinění	348	-191	35.40%	1	0	

Táto tabulka ukazuje počet viníků, včetně podílu na celkovém počtu nehod, resp. Počtu usmrcených osob, v roce 2009 v porovnání s rokem 2008. V roce 2009 zaznamenáváme pokles u všech viníků dopravních nehod. Nejvyšší absolutny pokles nastal u nehod zaviněných řidiči motorových vozidel (o 80116 nehod, tj. O 54,4%).

Výrazní mírou se na dopravních nehodách podílejí především řidiči s malou praxí, dále pochopitelně svou významnou roli sehrává alkohol i jiné návykové látky. Právě alkohol je příčinou, velmi nepříznivého vývoje v roce 2009, kdy zaznamenáváme u dopravních nehod zaviněných pod vlivem omamné látky, počet usmrcených osob bezmála o 54% vyšší, než v roce 2008 a počet usmrcených při těchto nehodách je nejvyšší za posledních 6 let, ale podíl následků těchto nehod na celkovém počtu silničních obětí (tj. 14,9% v loňském roce) je nejvyšší za posledních 15 let.⁸³

Rok 2009	Počet nehod	tj.%	Počet usmrcených	tj%
Česká republika	5725	8.1	123	14.9

Při posuzování trestnosti dopravního trestního činu se sledují jak objektivní příčiny, za kterých k danému činu došlo, tak i subjektivní, které taktéž mají nepochybně vliv na příčině dopravní nehody.

⁸³ <http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-283973.aspx>, statistický přehled nehodovosti za rok 2009, Policie ČR, str. 20

Mezi objektivní příčiny se především řadí stupeň motorizace, stav a povaha pozemní komunikace, zejména závady sjízdnosti, hustota provozu, dopravně technický stav komunikace, údržba a povaha komunikace, rozvoj dálniční sítě, nedokonalá organizace a řízení dopravního provozu a počasí, ale i technické poruchy vozidel a nepředvídané události v silničním provozu. Z níže uvedené tabulky vyplývá, že nejtragičtěji příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2009 bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (19,1% - prakticky každá 5. oběť nehod), následují nehody zaviněny nevěnováním potřebné pozornosti řízení vozidla (12,1%) a nepřizpůsobením rychlosti stavu vozovky (téměř 11,9%) atd. Celkem pak na tyto tři nejtragičtější příčiny připadá přes 43% z celkového počtu usmrčených osob.

pořadí	DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; rok 2009	počet usmrčených osob
1.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	144
2.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	91
3.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	90
4.	vjetí do protisměru	88
5.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	59
6.	nezvládnutí řízení vozidla	33
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ"	31
8.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	26
9.	jiné nedání přednosti	18
10.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	17

Zároveň všechny příčiny vzniku dopravních nehod mají subjektivní příčiny selhání lidského faktoru. Převážně jde o nízké právní vědomí řidičů, nedisciplinovanost, podcenění rizik a flagrantní porušování dopravních předpisů. Nejrizikovější skupinou jsou právě mladí, nezkušení vodiči.

Poslední statistika, kterou uvádím nám poskytuje informace kolik trestů za spáchané trestné činy v dopravě bylo uloženo krajskými a okresními soudy.

**Krajské +
okresní soudy**

rok 2008

Druh trestu	Kód	Praha	StČ	JČ	ZČ	SČ	VČ	JM	SM	ČR
Výjimečný trest 15 - 25 let (§ 29 tr. z.)	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Výjimečný trest doživotí	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NEPO s dohledem	10	6	14	5	13	5	29	14	15	101
NEPO s dozorem	11	23	132	96	190	228	174	216	192	1251
NEPO s ostrahou	12	24	141	47	193	229	123	152	267	1176
NEPO se zvýšenou ostrahou	13	0	0	1	0	1	0	1	1	4
Podmíněné odsouzení	20	1430	2081	928	1453	2291	1345	2097	2277	13902
Podmíněné odsouzení s dohledem	21	20	104	12	32	21	18	32	15	254
Obecně prospěšné práce	25	214	448	278	492	702	436	712	883	4165
Ztráta titulů a vyznamenání	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ztráta vojenské hodnosti	36	0	1	0	0	1	0	1	0	3
ZČ v ostatních odvětvích	40	0	1	2	1	2	1	0	1	8

Zákaz řízení motorových vozidel	41	1565	3213	1559	2236	3554	2513	3931	4518	23089
ZČ v železniční dopravě	42	0	0	1	3	1	0	0	0	5
ZČ vychovatele a učitele	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZČ činnosti lékaře	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZČ jiné ve zdravotnictví	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZČ v pohostinství	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Propadnutí majetku	51	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Propadnutí věci	52	3	45	13	51	49	21	35	55	272
Propadnutí náhradní hodnoty (§ 56a tr. z.)	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peněžité trest	61	616	420	360	290	470	694	1010	1094	4954
Trestní opatření- obecně prospěšné práce	62	1	4	6	20	24	14	21	16	106
Trestní opatření- peněžité opatření	63	0	1	0	0	0	1	1	0	3
Trestní opatření- peněžité opatření s podmíněným odkladem výkonu	64	0	0	0	0	1	1	0	0	2

Trestní opatření-propadnutí věci	65	0	0	0	3	1	0	1	1	6
Trestní opatření-zákaz činnosti	66	0	22	6	28	22	15	22	105	220
Trestní opatření-vyhoštění	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trestní opatření-odnětí svobody podmíněně odložené na zkušební dobu	68	1	19	6	31	35	17	18	84	211
Trestní opatření-odnětí svobody podmíněně odložené na zkušební dobu s dohledem	69	1	5	4	1	7	1	0	5	24
Trestní opatření-odnětí svobody nepodmíněně	70	0	1	0	4	5	2	2	11	25
Vyhoštění	71	1	8	1	7	2	11	5	1	36
Trestní opatření-propadnutí náhradní hodnoty (§ 56a tr.z.)	72	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zákaz pobytu	76	0	4	0	6	6	6	3	4	29
Upuštění od uložení společného trestu (§ 37a tr.z.)	80	0	0	2	1	3	1	2	3	12
Upuštění od uložení souhrnného trestu (§ 37 tr.z.)	81	3	14	4	19	79	11	22	13	165
Upuštění od dalšího trestu (§ 36 tr.z.)	82	1	4	1	6	9	0	3	1	25

Upuštění od potrestání a uložení ochranného léčení (§ 25 tr.z.)	83	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Upuštění od potrestání a uložení ochranné výchovy (§77 tr.z. - ml.)	85	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Upuštění od potrestání (§ 24 tr.z.)	88	2	0	1	2	8	1	3	4	21
Podmíněné upuštění od potrestání s dohledem (§ 26 tr.z.)	89	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Vyslovena vina, trest neuložen (§ 227 tr. ř.)	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Upuštění od uložení trestního opatření podle § 11 zák. č. 218/2003 Sb.	94	0	6	1	2	10	2	4	6	31
Upuštění od uložení trestního opatření podle § 12 zák. č. 218/2003 Sb.	95	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Podmíněné upuštění od uložení trestního opatření podle § 14 zák. č. 218/2003 Sb.	96	2	15	1	6	21	12	6	15	78
C E L K E M		3913	6705	3335	5090	7787	5449	8315	9588	50182

Z výše uvedené tabulky nám vyplývá, že soudy za rok 2008 soudy nejčastěji ukládaly trest zákazu činnosti a to až v 23 089 případech, což představuje téměř polovinu uložených trestů v dopravě. Druhým trestem, který byl nejčastěji ukládán bylo podmíněné odsouzení, a to v 13 902 případech. Z této statistiky je patrné, že vzhledem

k časté nedbalostí formě páchání, nepodmíněný trest odnětí svobody, není příliš ukládán.

Závěr

Doprava je neoddělitelnou součástí našeho životního stylu. Dnešní člověk ji někdy využívá až na hranici svých možností, a tím sebou nese riziko, které je stále častějším průvodním jevem dopravy - dopravní nehoda.

Trestání pachatelů za trestné činy související s dopravou je velice aktuální téma. Vždyť v průměru každý šestý občan České republiky se dopustí trestného činu v dopravě.

Problematika trestání právě těchto pachatelů je značně obtížná, jelikož u většiny trestných činů, které mohou být v dopravě spáchány, se nevyžaduje zavinění. Pachatelem či obětí se již při sebemenší nepozornosti může stát každý řidič, který bude v nesprávnou dobu na nesprávném místě. Z toho důvodu jsou často v těchto případech většinou trestně stíhaní „slušní lidé“, kteří se této trestné činnosti nedopouštějí úmyslně, ale z nedbalosti. Kromě následků, které pachatel způsobil poškozenému, zde často existují též vážné následky, které svým jednáním způsobil sám sobě.

Ve své diplomové práci jsem se v prvních kapitolách snažila přiblížit pojem dopravní nehoda a vyzdvihnout trestné činy, které lze nejčastěji v souvislosti s silniční dopravní nehodou spáchat. Tyto trestné činy již dlouhodobě vykazují vysoký podíl na celkovém objemu kriminality. Dopravní trestná činnost je představována třemi nejčastějšími trestnými činy, a to řízením motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, čímž se pachatel dopouští trestného činu pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku. Dále v případě, že daná osoba řídí vozidlo v době, ve které to má rozhodnutím soudu nebo správního orgánu zakázáno, dopouští se tím trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 trestního zákoníku a jako třetího nejčastějšího trestného činu se pachatelé dopouštějí trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 trestního zákoníku.

V dalších kapitolách jsem se věnovala trestům, které lze za jednotlivé trestné činy v dopravě uložit. Vzhledem k povaze většiny trestných činů v silniční dopravě si myslím, že je na místě upřednostnit především využívání alternativních trestů před nepodmíněným trestem odnětí svobody, jelikož pachatelé jsou v těchto případech zbytečně vystavováni vězeňskému prostředí a dochází tak k přerušení pozitivních sociálních vazeb s původním prostředím, či ztížení uplatnění po propuštění na svobodu. Na druhé straně tento trest by měl být více využíván v případech, kdy má trestný čin za

následek těžkou újmu na zdraví, či dokonce smrt a je spáchán v souvislosti s požitím omamných látek, či s vážným porušením dopravních předpisů a bezpečnosti silničního provozu.

Trest propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty, trest zákazu řízení, trest obecně prospěšných prací a jen výjimečně trest peněžitý patří mezi alternativní tresty, které se využívají při ukládání za trestné činy v dopravě. Je to především trest zákazu činnosti často ve spojení s jiným trestem, který soudy ukládají jejich pachatelům, a to až ve třetině případů. Na druhé straně, při ukládání výše zmíněných druhů trestů často narážíme na problém jejich kontroly a snahy odsouzených daný trest vykonat, či značným zásahem do chodu rodiny. Kromě těchto druhů trestů, se setkáváme právě u trestných činů v silniční dopravě s podmíněným zastavením trestného stíhání či narovnáním. Právě tyto instituty dovolují pachateli, aby více-méně sám aktivně vyřešil problém, který zavinil, a umožnil tak ukončit trestní řízení tzv. odklonem.

Domnívám se, že v České republice postupem času dochází ke zlepšení dopravní nehodovosti, což vyplývá i ze soudních, či policejních statistik. Zákon upravující pravidla provozu na pozemních komunikacích a trestněprávní úprava, především z pohledu trestního práva hmotného, vykazuje dostatečný rozsah postihující protiprávní jednání v dopravě a procesní stránka umožňuje orgánům činným v trestním řízení využít metodiku vyšetřování dopravních nehod a odborné znalosti soudních znalců.

Závěrem bych ráda vyslovila můj názor, že ačkoliv jsou prostředky trestního a přestupkového práva nezbytnou součástí prevence dopravních nehod, leží jejich těžiště také v opatřeních spadajících mimo normy trestního práva a to jednak v opatřeních technických (zvyšování aktivní a pasivní bezpečnosti vozidel, zlepšování silniční sítě, atd.), zejména však v pozornosti věnované dopravní výchově občanů, s níž se má začínat již u dětí.

Seznam zkratek

Trestní zákon - zákon č. 140/1961 Sb. s účinností do 31.12.2009

Trestní zákoník – zákon č. 40/2009 Sb. s účinností od 01.01.2010

Trestní řád – zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů

PMS - Probační a mediační služba

OPP - obecně prospěšné práce

PřeZ - zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích

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

Občanský zákoník – zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Sb. - sbírka

Sb. rozh.tr. - sbírka trestních rozhodnutí

Résumé

This thesis is focused on issues of punishment for traffic offences. Road traffic is an inherent part of our daily life and influences all its aspects.

A number of factors can contribute to the risk of collision: vehicle design, speed of the drive, traffic conditions, driver's impairment or alcohol. Motor vehicle collisions and other traffic accidents often lead to death, permanent disabilities or injuries and cause damage which means significant financial losses to both society and the individual. Almost each of us gets to witness a traffic accident or (sadly) become its victim. Individuals involved in motor vehicle accidents can be held financially liable for the consequences of the accident, such as material damages, injuries or death of passengers and drivers.

The aim of this thesis is to describe the causes and the course of traffic accidents, the types of driving offences, crimes that can be committed and especially the penalties which can be imposed in different cases. It also reflects the way the society reacts to respective penalties and deals with punishments for those who caused the accident.

In the introduction I focused on definition and characteristics of traffic offences. Furthermore I determined the notion of traffic accident and its causes.

The following part introduces respective criminal offences which may relate to the participation in road traffic. In the chapter devoted to criminal offences I selected criminal offences from the Penal code that can be caused by participation in road traffic. I tried to find the ambiguities and stress recent changes with regard to adoption of the Act No. 40/2009 Coll., (new) Penal Code, effective from 1 January 2010. The comparison of the old and the new legal regulation is an integral part of this work.

The next section of this thesis deals with the types of penalties imposed for traffic offences, and other punishment issues.

The end of thesis is an overview and a summary of all available statistics offering valuable information and pointing out what needs to be improved.

This work also presents my opinion about selected legal topics concerning traffic accidents, comprises my own suggestions for future changes and proposes possibilities of dealing with problematic issues.

Bibliografie

Monografie

DOUBRAVOVÁ D., OUŘEDNÍČKOVÁ, L., ŠTERN, P., URBAN, M. Příručka pro probaci a mediaci. Praha: Institut pro probaci a mediaci, 2001.

HENDRYCH, D. a kol., Právní slovník, 3. vydání, Praha: C. H. Beck, 2009.

JELÍNEK, J., Trestní zákoník a trestní řád a poznámkami a judikaturou, 1. Vydání podle stavu k 1.1.2010, Praha: Leges 2009.

KOPECKÝ, Z., Zjišťování podnapilosti řidičů motorových vozidel, Praha: Ministerstvo vnitra, 1991.

KRATOCHVÍL V. a kol. Trestní právo hmotné. Obecná část. 3. přepracované a doplněné vydání, Brno: Masarykova univerzita, 2006.

KVAPILOVÁ, H., DOGOŠI, M., Soudní lékařství pro právníky, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství, Aleš Čeněk, s.r.o., 2007.

KUCHTA, J., VÁLKOVÁ, H. a kolektiv. Zásady kriminologie a trestní politiky. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2005.

LATA, J.: Účel a smysl trestu, Praha: LexisNexis CZ s.r.o., 2007.

LEITNER, M. LUKAŠEK, V. KOPECKÝ, Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy provádějící a související s komentářem, 3. Přepracované vydání podle stavu k 1.7.2006, Praha: Linde 2006.

NEZKUSIL, J. a kol. Československá kriminologie, Praha: Panorama, 1978.

PORADA, V. a kol. Kriminalistika. Brno: CERN, 2001.

NOVOTNÝ, O., VANDUCHOVÁ, M. a kolektiv, Trestné právo hmotné, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání, Praha: ASPI, a.s., 2007.

NOVOTNÝ, O., VOKOUN, R. a kol: Trestné právo hmotné - zvláštní část, 5. Jubilejní zcela přepracované vydání. Praha: ASPI, a.s. 2007.

ŠÁMAL, P. a kol. Trestní zákoník, 1. vydání, Praha: C.H.Beck, 2009.

ŠÁMAL, P., PÚRY, RIZMAN, S. Trestní zákon, komentář - díl II., 6. vydání Praha C.H. BECK, 2003.

ŠÁMAL, P.: Trestní řád: komentář. Díl 2., 5. doplněné a přepracované vydání, Praha: C.H. , Beck, 2005

Články

BARBOŘÍK, M.: Trest obecně prospěšných prací – aktuální problémy a jejich řešení, Trestní právo, 2006, č. 5, str. 4

FRIML, K., K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech, Trestněprávní revue 4/2008, s 97

PÚRY, F.: Některé změny v ukládání trestů podle nového trestního zákoníku, Trestněprávní revue 1/2010, str. 1

ŘEHÁČEK J.: K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě, Trestněprávní revue 6/2009, s. 170

ŘÍHAJ., Trestní čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d TZ, Bulletin advokacie 1/2007, str. 25

ŠÁMAL, P., K pojmu trestného činu a souvisejícím otázkám v novém trestním zákoníku, Trestněprávní revue 5/2009, s. 129

VANTUCH P., K trestným činům v silniční dopravě, Praha: Socialistická zákonnost, 1988, č. 8, s. 499

Internetové prameny

Internetové stránky českého dopravního výzkumu

<http://www.czrso.cz/index.php?id=90>

Internetové stránky Ministerstva spravedlnosti ČR:

<http://portal.justice.cz/Justice2/MS/ms.aspx?k=3397&o=23&j=33&d=47145>

<http://portal.justice.cz/Justice2/ms/ms.aspx?o=23&j=33&k=399&d=35355>

Internetové stránky idnes.cz :

<http://auto.idnes.cz/odbornik-na-toxikologii-o-alkoholu-za-volantem-fl9-/odpovedi.asp?t=ZIKMUND2&akce=otazky>

Internetové stránky poskytující informace na cestách:

http://www.uamk.cz/cs/index.php?Itemid=85&a=k&option=com_turistika&p=53

Sněmovní tisk č. 410, PSP, V. volební období, 2008, s. 298, www.psp.cz

Složení vozového parku ČR:

<http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

Internetové stránky Policie ČR:

http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti_178464.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d

<http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-283973.aspx>

Jiné

Důvodová zpráva k Trestnímu zákoníku

Rozhodnutí Krajského soudu v Ústí nad Labem, 3 To 152/69 a Nejvyššího soudu, 11 Tdo 594/2004

Rozhodnutie Najvyššieho súdu z 15. 4. 1966 - 9 Tz 11/66

Rozhodnutí Nejvyššího soudu, 5 Tdo 660/2005, K trestnému činu ublížení na zdraví spáchanému hrubým porušením předpisů o bezpečnosti dopravy a k jeho jednočinnému souběhu s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky

Statistická ročenka kriminality 2008

Statistický přehled nehodovosti za rok 2009, Policie ČR

Úmluva o praní, vyhledávání, zadržování a konfiskaci výnosů ze zločinu (č. 33/1997 Sb.)

Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 3 Tdo 1115/2008, ze dne 15.10.2008

Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 8 Tdo 163/2008, ze dne 13.2.2008

Usnesení Ústavního soudu 153/01

Nejvyšší soud ČSSR, Pls 7/65, [R I/1966 tr.]

Stanovisko Nejvyššího soudu č. 2/2008 Sb, rozh, tr. soudu

Nejvyšší soud ČSSR, Tpjf 23/84, [R 36/1984 tr.], Zhodnocení poznatků z rozhodování soudů o trestných činech spáchaných v silniční dopravě

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 21. února 1978 sp. zn. 7 TZ 2/78

ROZUM, J. Činnosti probační a mediační služby z pohledu restorativní justice. In Restorativní justice: sborník příspěvků a dokumentů. Praha: Institut pro kriminologii a sociální prevenci,

Ivana Antošová
Problémy trestů u trestných činů v silniční dopravě
Klíčová slova: silniční doprava, tresty

Ivana Antošová
Issues of punishment for traffic offences
Key words: traffic, punishment

2010