

Univerzita Karlova
Právnická fakulta
Katedra trestního práva

Problémy trestů u trestných činů v silniční dopravě
DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Marie Vanduchová, CSc.

Diplomant: Lucie Plochová
Na Vypichu 171, 41725 Lahošt
5.ročník

Praha 2007

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

Lucie Plochová

Lucie Plochová

Děkuji panu JUDr. Miroslavu Čapkovi, soudci Okresního soudu v Teplicích, a panu JUDr. Karlu Jiruškovi, státnímu zástupci Okresního státního zastupitelství v Teplicích, za pomoc, kterou mi ochotně poskytli při vypracovávání mé diplomové práce. Ráda bych též poděkovala JUDr. Marii Vanduchové, CSc. za odborné vedení, konzultace a cenné rady, které mi při zpracování diplomové práce poskytla.

Lucie Plochová

Lucie Plochová

OBSAH

Prohlášení	2
Poděkování	3
Obsah	4
1. Úvod	6
2. Trestné činy v silniční dopravě	
2.1. Obecně o trestných činech v silniční dopravě	8
2.2. Jednotlivé trestné činy v silniční dopravě	
2.2.1. Maření výkonu úředního rozhodnutí	10
2.2.2. Obecné ohrožení	10
2.2.3. Řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění	12
2.2.4. Poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení	13
2.2.5. Ohrožení pod vlivem návykové látky.....	14
2.2.6. Opilství.....	17
2.2.7. Neposkytnutí pomoci.....	18
2.2.8. Ublížení na zdraví.....	19
3. Osoba pachatele.....	21
4. Tresty.....	24
4.1. Pojem a účel trestu.....	25
4.2. Systém trestů v ČR v současnosti.....	28
4.3. Tresty za trestné činy v silniční dopravě	
4.3.1. Historie a současnost	33
4.3.2. Problémy spjaté s výkonem nepodmíněného trestu odnětí svobody	43
4.3.3. Alternativní tresty	49
4.3.4. Možnosti odklonu	58
4.3.5. Účinnost ukládání trestů.....	65
4.4. Názory odborníků	68

4.4.1. Trestná činnost v silniční dopravě a problémy s ní související	68
4.4.2. Trestání a tresty ukládané za trestné činy v silniční dopravě	71
5. Závěr – Vlastní hodnocení.....	80
Seznam použité literatury	84

Přílohy:

- a) Statistika Ministerstva spravedlnosti – Trestné činy v dopravě v letech 1971 až 2004
- b) Statistika trestných činů souvisejících s dopravou v letech 1999, 2002 a 2003
- c) Trestné činy u mladistvých odsouzených soudy v letech 2000 – 2004
- d) Vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků za roky 1989 – 1998
- e) Struktura trestů uložených za trestné činy v silniční a železniční dopravě v letech 1962-1965

1. Úvod

Tato práce, jak plyne z jejího názvu, se věnuje problematice trestů za trestné činy v silniční dopravě. Jde o téma opomíjené, a přesto velice závažné.

Odborná literatura zabývající se tímto tématem v posledních letech v podstatě neexistuje. Přestupky v silniční dopravě a nový bodový systém, který se stal vedle pokut další sankcí pro neukázněné řidiče, se v poslední době staly předmětem mnoha diskuzí, a to zejména s přijetím velké novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích účinné od 1.7.2006, ale trestným činům se přílišná pozornost nevěnovala. Ve sdělovacích prostředcích se objevilo jen minimum informací, ačkoli došlo k podstatné změně ve znění § 201 trestního zákona (dále jen TZ) a do trestního zákona byl dále zaveden § 180d upravující nově zavedený trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění. Vypadá to, jako by se trestné činy v silniční dopravě snad ani nevyskytovaly. Ale opak je pravdou, neboť rok co rok na silnicích jen v České republice umírají stovky osob a tisíce jsou jich zraněny!

Tato práce by se měla zabývat současnou právní úpravou trestání trestných činů v silniční dopravě - tím, jaké tresty nám pro tyto případy trestní zákon nabízí, jaké tresty a v jaké míře jsou ve skutečnosti ukládány, zda jsou účinné či nikoli, co by se mělo nebo mohlo v této oblasti změnit.

Její struktura je následující:

V první části práce jsou vymezeny trestné činy, které se dotýkají dopravní delikvence. V druhé části se stručněji zabývám osobností pachatele, který se u trestných činů v silniční dopravě výrazně liší od pachatelů většiny ostatních trestných činů. V poslední a stěžejní části se pak zabývám samotnou problematikou trestů za trestné činy v silniční dopravě. Rozebírám zde nejprve obecně pojem a účel trestu a systém trestů v České republice a dále se věnuji již přímo trestům za trestné činy v silniční dopravě – historii a současnosti, problémům spjatým s výkonem nepodmíněného trestu odnětí svobody, alternativním trestům, možnostem odklonu a účinnosti ukládání trestů. Na

závěr uvádím názory JUDr. Miroslava Čapka, soudce Okresního soudu v Teplicích, a JUDr. Karla Jirušky, státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Teplicích, kteří mi laskavě poskytli konzultaci a podělili se se mnou o své postoje k této problematice.

2. Trestné činy v silniční dopravě

2.1. Obecně o trestných činech v silniční dopravě

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Jednotlivé trestné činy v silniční dopravě

2.2.1. Maření výkonu úředního rozhodnutí (§ 171 TZ)

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

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

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

Subjektivní stránka vyžaduje úmysl.

Tento paragraf postihuje projevy hrubé nekázně a pohrdání autoritou rozhodnutí státních orgánů.

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

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

Tento paragraf během své existence příliš změn nedoznal a byl novelizován pouze jedinkrát zákonem č. 56/1965 Sb.

2.2.2. Obecné ohrožení (§ 180 TZ)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Z poslední doby lze coby příklady naplnění skutkové podstaty trestného činu obecného ohrožení uvést případ opilého řidiče, který v únoru roku 2001 najel v Plzni na tramvajový ostrůvek, kde usmrtil tři osoby a jednu osobu těžce zranil. Odvolací soud mu uložil nepodmíněný trest odnětí svobody ve výši 8 let. Dále nelze opomenout tragickou nehodu autobusu u Nažidel v březnu roku 2003, kdy řidič nedodržel nejvyšší povolenou rychlost při sjíždění kopce o spádu 12 %. Při nehodě zemřelo 19 lidí, 33 bylo zraněno a jen jediný člověk zůstal nezraněn. Řidič dostal nepodmíněný trest odnětí svobody ve výši 8 let a 10 let zákazu činnosti. Dále lze uvést případ řidiče tramvaje, který v březnu roku 2005 na Karlově náměstí v Praze způsobil vykolejení tramvajové soupravy. Při nehodě byli dva lidé usmrceni a dva lidé těžce zraněni. Příčinou nehody byla vysoká rychlost při průjezdu výhybkami. Jako poslední je jistě vhodné zmínit případy řidičů jedoucích v protisměru, zejména na dálnicích. Například v lednu 2006 jel řidič nákladního automobilu zhruba kilometr po rychlostní komunikaci R10 mezi Libercem a Prahou v rychlém pruhu v protisměru. Zavinil tak vážnou dopravní nehodu, při které jeden člověk zemřel a 3 lidé byli zraněni.

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

Nová skutková podstata zavedená novelou trestního zákona č. 411/2005 Sb. účinnou od 1.7.2006.

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

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

Pachatelem může být kdokoli, kdo není držitelem příslušného oprávnění.

Subjektivní stránka vyžaduje úmysl.

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

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

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

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

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

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

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

Trestnost u tohoto trestného činu zaniká nejčastěji účinnou lítostí dle § 66 TZ. Smyslem této úpravy je především zabránění následkům, které by jinak veřejnost postihly (např. při průjezdu vlaku bez signalizace na železničním přejezdu). Jestliže je účinnou lítostí dosaženo v podstatě původního stavu

(např. rozmístěním osob upozorňujících řidiče na obou stranách na příjíždějící vlak), nedojde pro tento trestný čin ke stíhání pachatele. Předpokládá se však jeho aktivní a iniciativní opatření.

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

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

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

„Opilství

Kdo poté, co požil alkoholického nápoje, vykonává zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo nápravným opatřením nebo zákazem činnosti nebo peněžitým trestem.“

Znění účinné od 1.7.1990 bylo nahrazeno stávající úpravou k 1.7.2006.

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

Pachatelem může být kdokoli.

Objektivní stránka záleží v tom, že pachatel vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku,

- a) ačkoliv byl za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn,
- b) ačkoliv byl za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen,

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

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

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

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

Podmínkou trestní odpovědnosti je, že pachatel jedná ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Stav vylučující způsobilost je určován v průběhu vyšetřování znalcem a nelze jej zobecnit. Lze říci, že stav vylučující způsobilost je u řidiče motorového vozidla dán vždy, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhla 1 promile. V konkrétním případě může však hladina alkoholu být i nižší (č. 36/1984, 12/1985, 25/1988 Sb.rozh.tr.). V případě zjištění menšího množství alkoholu v krvi řidiče je třeba vždy prokázat, že jeho schopnost řídit motorové vozidlo byla opravdu snížena v rozsahu, jaký předpokládá § 201 TZ.

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

Kriminalizace byla považována za přílišnou, a proto novela trestního zákona č. 175/1990 Sb. přinesla zmírnění v podobě nového znění tohoto ustanovení, kdy trestného činu dle § 201 TZ se dopustil „pouze“ ten, kdo ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, vykonával zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ačkoliv byl za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn, nebo ačkoliv byl za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen, nebo spáchal-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, nebo způsobil-li takovým činem, byť i z nedbalosti, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek.

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

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

2.2.6. Opilství (§ 201a TZ)

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

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

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

Pachatelem může být kdokoli.

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

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

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

Uplatnění ustanovení § 201a odst. 1 TZ v praxi při dopravních nehodách není časté a je spíše výjimečné (připadalo by v úvahu například u tzv. patologické opilosti vedoucí za určitých podmínek k nepřičetnosti pachatele;

pokud však pachatel o takovýchto možných následcích věděl, resp. vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl, bude trestní odpovědnost za jeho jednání i následek zachována).

2.2.7. Neposkytnutí pomoci (§ 207 a 208 TZ)

Objektem je život a zdraví lidí.

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

Pachatelem dle § 207 odst. 1 může být kdokoli, kdo za dané situace může potřebnou pomoc poskytnout (např. spolujezdec, ale i náhodný kolemjdoucí). V případě odst. 2 může být pachatelem pouze ten, kdo je povinen pomoc poskytnout „podle povahy svého zaměstnání“ (např. zdravotní pracovníci, hasiči, policisté). Pachatelem dle § 208 může být pouze řidič dopravního prostředku, který měl účast na dopravní nehodě. Kdo se považuje za řidiče stanoví § 2 písm. d), e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

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

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

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

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

Objektem je život a zdraví osob.

Subjektem může být kdokoli.

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

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

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

Pojem ublížení na zdraví trestní zákon nedefinuje. Soudní praxe (č. II/1965 a č. 16/1986 Sb.rozh.tr.) jej vykládá jako poruchu zdraví poškozeného, která mu ztěžuje obvyklý způsob života nebo výkon obvyklé činnosti po dobu nejméně sedmi dnů. Důležitým kritériem je pracovní neschopnost, nicméně toto kritérium nelze považovat za absolutní. Za předpokladu, že ze všech ostatních hledisek jde o výraznou újmu, lze za újmu na zdraví považovat i takovou újmu, která netrvala obvykle požadovanou minimální dobu 7 dnů.

Pojem těžká újma na zdraví definuje trestní zákon v § 89 odst. 7 jako vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmu na zdraví a) zmrzačení, b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, c) ochromení údu, d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, e) poškození důležitého orgánu, f) zohyzdění, g) vyvolání

potratu nebo usmrcení plodu, h) mučivé útrapy nebo ch) delší dobu trvající porucha zdraví (zpravidla po dobu delší než 6 týdnů).

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

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

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

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

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

3. Osoba pachatele

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

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

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

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

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

Správné a bezpečné řízení dopravního prostředku závisí na nervové soustavě, na pozornosti, dovednostech a na charakterových vlastnostech řidiče. Tak např. neopatrnost řidiče může být způsobena nedisciplinovaností, neschopností správně se orientovat nebo špatně zaměřenou pozorností určitého druhu.²

Psychologické průzkumy ukázaly, že řidiči, kteří neměli nehodu po dlouhé období, byli ukázněnější, vyrovnanější, rozvážnější, rozhodnější, vytrvalejší, přizpůsobivější, že měli vyšší úroveň duševní vyspělosti a hodnotnější zájmy než řidiči, kteří měli větší počet nehod.³

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

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

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

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

² Hoskovec, J., Štikar, J.: Teorie nehod a metody psychologické prevence. UK, Praha, 1976, str. 14.

³ Hoskovec, J., Štikar, J.: Teorie nehod a metody psychologické prevence. UK, Praha, 1976, str. 15.

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

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

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

4. Tresty

„Diagnóza je stanovena. Víme přesně, jak byl trestný čin spáchán a co se vlastně stalo, jaké byly následky i kdo jej způsobil. Zbývá určit způsob léčení.“⁴

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

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

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

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

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

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

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

⁴ *První, K.: Automobil a paragraf, I.díl. NADAS, Praha, 1975, str. 218.*

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

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

4.1. Pojem a účel trestu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Systém trestů v ČR v současnosti

Systém trestů lze definovat jako uspořádání jednotlivých druhů trestů podle závažnosti, podle postihovaných zájmů a vzájemné vztahy mezi jednotlivými tresty.⁵

Taxativní výčet trestů se nachází v § 27 trestního zákona. Nad rámec § 27 lze uložit ještě výjimečný trest upravený v § 29 TZ. Zvláštním druhem trestu je podmíněné odsouzení.⁶

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

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

Zákaz činnosti (§ 49 a násl. TZ)

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

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

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

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

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

⁵ Jellinek, J.: Trestní právo hmotné. Líně, Praha, 2005, str. 342.

⁶ Jellinek, J.: Trestní právo hmotné. Líně, Praha, 2005, str. 343.

Podmíněné odsouzení (§ 58 a násl. TZ)

V právní nauce je sporná otázka, zda jde o zvláštní druh trestu, nebo zda jde pouze o způsob vyměření či výkonu trestu. Většina odborníků se přiklání k názoru, že jde o druh trestní sankce, což se potvrdilo i přijetím zákona o soudnictví ve věcech mládeže, kde se v § 24 odst.1 písm. g), h) uvádí podmíněné odsouzení, resp. podmíněné odsouzení s dohledem, jako samostatné druhy trestních opatření.⁷

Podmíněné odsouzení spočívá v tom, že soud vynese odsuzující rozsudek, ve kterém uloží trest odnětí svobody, ale jeho výkon odloží pod podmínkou, že se odsouzený bude během zkušební doby řádně chovat a vyhoví stanoveným podmínkám.⁸

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

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

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

Peněžitý trest (§ 53 a násl. TZ)

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

Bez těchto podmínek může soud uložit peněžitý trest pouze v případě, že

⁷ Jellněk, J.: Trestní právo hmotné. Linde, Praha, 2005, str. 350.

⁸ Jellněk, J.: Trestní právo hmotné. Linde, Praha, 2005, str. 350.

a) tento zákon ve zvláštní části uložení tohoto trestu dovoluje, nebo b) ukládá jej za trestný čin, u něhož horní hranice trestní sazby odnětí svobody nepřevyšuje tři léta, a vzhledem k povaze spáchaného trestného činu a možnosti nápravy pachatele trest odnětí svobody současně neukládá.

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

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

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

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

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

Obecně prospěšné práce (§ 45 a násl. TZ)

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

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

Podstatou trestu je povinnost výkonu určité práce ve stanoveném rozsahu, kterou musí pachatel splnit osobně, bezplatně, ve svém volném čase, nejpozději do jednoho roku ode dne, kdy soud nařídil výkon tohoto trestu.

Nedojde-li k upuštění od potrestání nebo jeho zbytku, je pachatel zásadně povinen celý trest vykonat. Výkon trestu nelze ani podmíněně odložit.

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

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

Odnětí svobody (§ 39 a násl. TZ)

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

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

Trestní zákon označuje za výjimečný trest odnětí svobody na doživotí a trest v délce trvání nad 15 do 25 let. Výjimečný trest je upraven ustanoveními § 29 a též § 39 až 42 TZ. Tento trest lze uložit jen při splnění přesně vymezených podmínek, které jsou taxativně stanoveny v § 29 TZ a musí být splněny kumulativně. Výjimečný trest lze uložit pouze za nejzávažnější trestné činy proti republice, proti lidskosti, trestné činy vojenské, obecně nebezpečné a trestný čin vraždy za podmínek podmiňujících použití vyšší trestní sazby.

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

Propadnutí věci (§ 55 a násl. TZ)

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

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

Pokud si přečteme podmínky uložení tohoto trestu, zjistíme, že rozhodně nepůjde o typický trest v oblasti trestné činnosti v silniční dopravě, a ani v praxi se tento trest za trestnou činnost v dopravě neukládá. V úvahu by připadal v případech maření výkonu úředního rozhodnutí, kdy byl vysloven zákaz řízení motorových vozidel, který je opakovaně porušován.

Vyhoštění (§ 57 TZ)

Soud může uložit pachateli, který není občanem České republiky nebo není osobou, které bylo přiznáno postavení uprchlíka, trest vyhoštění z území republiky, a to jako trest samostatný nebo i vedle jiného trestu, vyžaduje-li to bezpečnost lidí nebo majetku, anebo jiný obecný zájem.

Z uvedených podmínek pro uložení tohoto trestu je patrné, že tento trest nebude pro trestnou činnost v silniční dopravě zrovna obvyklý. Nicméně i tento trest by eventuelně připadal v úvahu, a to v případě trestné činnosti v dopravě spáchané cizinci.

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

4.3. Tresty za trestné činy v silniční dopravě

4.3.1. Historie a současnost

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

Zákon č. 86/1950 Sb., trestní zákon

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

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

Vedlejší trest bylo vždy možno uložit jen s trestem hlavním.

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

Nápravné opatření bylo možno uložit místo trestu odnětí svobody, který nepřevyšoval tři měsíce (po novele šest měsíců), a to na jeden měsíc až šest

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

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

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

Sb.). Je zřejmé, že od novely trestního zákona tento trest za trestnou činnost v dopravě ukládán nebyl.

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

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

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

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

Trest nápravného opatření bylo možné uložit zejména za trestný čin opilství. Dále jej bylo možné při splnění zákonných podmínek uložit za trestný čin nedbalostního ublížení na zdraví či za trestný čin neposkytnutí pomoci. Naopak jej za žádných okolností nebylo možné uložit při spáchání trestného

činu obecného ohrožení či při způsobení těžké újmy na zdraví, nebo dokonce smrti dle § 222 odst. 2 zákona č. 86/1950 Sb.

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

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

Trest nápravného opatření byl upraven v § 43 a 44 TZ. Podmínkou možnosti uložení tohoto trestu bylo, že trestní zákon jeho uložení ve zvláštní části dovolil a vzhledem k osobě pachatele a možnosti jeho nápravy uložení trestu odnětí svobody k dosažení účelu trestu nebylo třeba. Nápravné opatření nebylo možné uložit, byl-li pachatel trvale práce neschopný, nebo byly-li tu jiné okolnosti, které bránily výkonu tohoto trestu. Trest nápravného opatření mohl soud uložit v trvání od dvou měsíců do jednoho roku a vykonával se na svobodě. Odsouzený byl povinen po dobu trestu vykonávat práci v zaměstnaneckém poměru za podmínek stanovených soudem. Z odměny za práci náležející odsouzenému připadlo deset až dvacet pět procent státu, přičemž výši srážek určil soud. Z důležitých důvodů mohl soud nařídít na dobu výkonu trestu i změnu zaměstnání pachatele v tom směru, aby vykonával práci méně odpovědnou, nebo na jiném pracovišti. V tom případě soud musel

zároveň stanovit zásady pro určení druhu, způsobu a místa zaměstnání pachatele. Soud mohl dále uložit pachateli na dobu trestu i jiná přiměřená omezení směřující k tomu, aby vedl řádný život pracujícího člověka. Jestliže odsouzený v době po odsouzení až do skončení výkonu nápravného opatření nevedl řádný život pracujícího člověka nebo nevyhověl uloženým podmínkám, přeměnil soud trest nápravného opatření nebo jeho zbytek v trest odnětí svobody, přitom dva dny nevykonaného nápravného opatření se počítaly za jeden den odnětí svobody. Byl-li trest nápravného opatření vykonán, hledělo se na pachatele, jako by nebyl odsouzen.

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

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

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

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

Ohledně nápravného opatření je jistě vhodné zmínit také to, že pokud jde o nařízení změny zaměstnání, bylo jen málokdy možné se s ním setkat v praxi

soudů.⁹ S tím souvisí i skutečnost, že ačkoli tento trest měl působit zejména výchovně – pachatel se měl za své jednání „stydět před celým pracovním kolektivem“, ve skutečnosti tomu tak nebylo. Tím, že pachatelé nebyli přerazováni na jiná místa, toto výchovné působení nepocítily. Trest nápravného opatření se tak omezil na srážky ze mzdy a z trestu nápravného opatření se stal peněžité trest hrazený ve splátkách.

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

a) Rok 1965 (Rt I/66 Stanovisko Pls 7/65) a rok 1983 (Rt 11/85 Stanovisko Plsf 1/84)¹⁰

Z rozborů Nejvyššího soudu zjišťujeme tyto údaje:

V první polovině roku 1965 tvořily trestné činy spáchané v silniční dopravě značnou část trestní agendy soudů, neboť za ně bylo odsouzeno 22 % z počtu všech odsouzených osob. V letech 1979 až 1983 patřila trestná činnost v dopravě stále k nejpočetnějším druhům kriminality vůbec. Podíl odsouzených činil kolem 25% ze všech odsouzených a zhruba polovina osob byla odsuzována za trestný čin opilství dle § 201 TZ.

Nepodmíněný trest odnětí svobody byl v roce 1965 ukládán zejména v případech závažnější recidivy a dále u těch pachatelů, kteří hrubým porušením předpisů o bezpečnosti silniční dopravy zavinili závažný následek, zvláště smrt nebo těžkou újmu na zdraví.¹¹ Podnapilým řidičům, kteří zavinili dopravní nehodu se závažným následkem, byly ukládány nepodmíněné tresty odnětí svobody a dále i trest zákazu řízení motorových vozidel. K ukládání nepodmíněných trestů odnětí svobody pachatelům, kteří jako řidiči motorového vozidla porušili dopravní předpisy jinak než požitím alkoholu, docházelo jen výjimečně.

⁹ *Friml, K.*: Automobil a paragraf, I. díl. NADAS, Praha, 1975, str. 241 a 242.

¹⁰ Tato dvě stanoviska byla vybrána s cílem vystihnout situaci při ukládání trestů dle zákona č. 140/1961 Sb. v různých obdobích jeho účinnosti.

¹¹ NS ve svém stanovisku upozornil na to, že vysokou míru zavinění pachatele nelze omezovat jen na případy, kdy pachatel jako řidič motorového vozidla byl ovlivněn alkoholem; patří sem například i nepřiměřeně rychlá jízda.

Nepodmíněné tresty odnětí svobody v roce 1983 v případech trestných činů v silniční dopravě byly osobám prvotrestaným a dosud bezúhonným ukládány zejména v případě nehod s vážnými následky, především byly-li způsobeny pod vlivem alkoholu.

Trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel byl sice v roce 1965 soudy ukládán, avšak jen v nepřiměřeně krátkém trvání - v převážné většině případů byl ukládán jen na jeden nebo dva roky.

Trest zákazu činnosti jako samostatný byl v roce 1983 ČSR ukládán spíše sporadicky, v SSR byl uložen zhruba ve dvou procentech případů, nejčastěji za trestný čin opilství v dopravě. Naproti tomu trest zákazu činnosti vedle jiného trestu se ukládal častěji v ČSR než v SSR.

K ukládání *peněžitého trestu* docházelo v roce 1965 při postihu trestných činů spáchaných v dopravě jen zcela ojediněle (dle statistik zhruba v 1% případů).¹² Vedle jiného trestu zpravidla nemohl být tento trest uložen pro nedostatek zjištěné pohnutky a jako samostatný přicházel v úvahu jen u trestných činů opilství podle § 201 TZ nebo poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 137 odst. 1 TZ.

Naproti tomu dle rozboru NS v roce 1983 vzrostl počet případů ukládání *peněžitého trestu* samostatně i vedle jiných trestů. Pokud jde o trestné činy v dopravě, byl tento trest velice často ukládán za trestný čin opilství dle § 201 TZ.

Podmíněný trest odnětí svobody byl v roce 1983 velice často ukládán právě za trestnou činnost v dopravě. Nicméně praxe v českých zemích a na Slovensku byla poněkud odlišná, když v ČSR byl tento trest ukládán výrazně častěji. Ukládání tohoto trestu bylo typické společně s trestem zákazu činnosti nebo s peněžitým trestem.

Trest nápravného opatření byl v roce 1983 nejčastěji ukládán za trestnou činnost v silniční dopravě, a to v délce 6 měsíců. Zároveň byla výše srážek z odměny za práci ukládána při spodní hranici sazby.

¹² Viz. Příloha e)

U trestných činů v dopravě docházelo v roce 1965 poměrně často k nabízení *záruk společenských organizací za nápravu obviněného*.

K *upuštění od potrestání pachatele* v oblasti trestných činů v silniční dopravě docházelo roku 1965 jen ojediněle. Naopak v roce 1983 se nejčastěji *upouštělo od potrestání* právě u trestných činů v silniční dopravě, a to pokud jde o nedbalostní trestnou činnost.

Ze stanoviska Nejvyššího soudu plynou zejména tyto závěry:

Dle stanoviska NS za rok 1965 je uložení *trestu zákazu činnosti* plně odůvodněno tehdy, když pachatel trestným činem v dopravě vyvolá pochybnost o své spolehlivosti nebo způsobilosti k řízení motorových vozidel. Za závažný projev řidičské nekázně je ve stanovisku NS označeno zejména řízení motorových vozidel po požití alkoholu, přičemž dle postoje NS společenský zájem na ochraně ohrožených hodnot vyžaduje, aby uložení trestu zákazu činnosti bylo pravidlem i tehdy, když nevznikne škodlivý následek, tj. i v případech trestného činu opilství podle § 201 TZ nebo obecného ohrožení podle § 180 TZ. Neuložení tohoto trestu pachatelům uvedených trestných činů by tedy mělo být jen výjimkou, odůvodněnou mimořádnými okolnostmi případu a dosavadním řádným životem pachatele (zejména z hlediska jeho poměru k požívání alkoholu). Přitom je dle NS třeba zdůraznit, že momentální zájem podniku nebo družstva, v němž obžalovaný pracuje, není zákonným hlediskem pro posouzení otázky, zda trest zákazu činnosti má být uložen.

Nespolehlivost k řízení motorových vozidel nicméně dle NS nelze zužovat jen na případy, v nichž došlo k požití alkoholu; závěr o nespolehlivosti řidiče je odůvodněn i v jiných případech, kdy je zjišťována buď recidiva¹³ nebo výrazná míra zavinění závažnějších následků dopravní nehody.

Zákaz činnosti lze dle NS v odůvodněných případech omezit jen na některý druh motorových vozidel, avšak takové omezení nesmí být v rozporu

¹³ Speciální recidiva se u trestných činů v silniční dopravě vyskytuje poměrně v menším rozsahu než u jiných trestných činů, přičemž její význam v případech dopravních nehod je poněkud snižován nedbalostní formou zavinění.

s účelem trestu. V praxi soudů byly poměrně časté případy uložení trestu zákazu řízení motorových vozidel s výjimkou traktorů, v čemž se zřetelně projevil tlak ze strany JZD (JRD), která - zpravidla při nabídnutí záruky za nápravu obžalovaného - tuto výjimku požadovala s poukazem na nedostatek traktoristů a bezprostřední hospodářské úkoly družstva.

Ve svém stanovisku za rok 1983 NS konstatoval, že *trest zákazu činnosti* se sice začal ukládat daleko více než v minulosti, nicméně chybu viděl NS v tom, že v mnoha případech, kdy byly splněny podmínky pro jeho uložení, pachateli trestného činu v dopravě uložen nebyl.

V případě ukládání *trestu nápravného opatření* dle názoru NS soudy v roce 1983 postupovaly chybně, neboť nedostatečně dbaly osobních a majetkových poměrů obviněného i závažnosti trestného činu.

Pokud jde o ukládání *peněžitého trestu* v roce 1965 tak dle názoru NS jako samostatný přicházel v úvahu jen u trestných činů opilství podle § 201 TZ nebo poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 137 odst. 1 TZ. Nicméně v případě § 201 TZ je dle názoru NS samostatný peněžitý trest z hlediska účelu trestu postihem zpravidla nevhodným, a pokud jde o § 137 odst. 1 TZ, tak v daném období nebyl prověřován žádný konkrétní případ, v němž se pachatel dopustil pouze tohoto trestného činu (většinou šlo o souběh s jinými trestnými činy).

Co se týče nabízení *záruk společenských organizací za nápravu obviněného*, tato praxe byla v roce 1965 dle názoru NS ve shodě s prosazováním výchovných prvků v trestním řízení, současně však NS ve svém stanovisku konstatuje, že v řadě případů bezprostředním motivem nabídnutých záruk nebyla snaha přispět k převýchově obžalovaného, nýbrž zabránit ztrátě pracovníka. Tato skutečnost byla patrná zejména z požadavků, aby obžalovanému nebyl ukládán trest zákazu řídičské činnosti.

b) Ukládání trestů za trestné činy v dopravě v letech 1971 až 2004¹⁴

Nahlédneme-li do statistik Ministerstva spravedlnosti ČR, zjistíme následující:

- nejvíce osob odsouzených v dopravě bylo v roce 1972 (přesně 18.388 osob, tj. 19,8 %);
- nepodmíněný trest odnětí svobody byl nejvíce osobám odsouzeným za trestnou činnost v dopravě uložen v roce 1978 (přesně 1.957 osob, tj. 12,2 %);
- procentuálně nejvíce pachatelům byl nepodmíněný trest odnětí svobody uložen v roce 1998 (14,7 %, tj. 857 osob);
- za trestnou činnost v dopravě bylo nejvíce osob podmíněně odsouzeno v roce 1972 (přesně 9.263 osob);
- nejvíce jiných samostatných trestů bylo uloženo v roce 1987 (přesně 2.988);
- podíváme-li se na situaci posledních let, zjistíme, že od roku 1991 se podíl osob odsouzených za trestné činy v dopravě pohybuje okolo 10 % (do té doby to bylo mezi 15 – 20 %), což je zajisté dáno především novelami trestního zákona z počátku 90. let, kdy došlo zejména ke změně formulace trestného činu dle § 201 TZ (o tom pojednáno více viz. kpt. 2.2.5) a které dále vypustily některé trestné činy páchané v souvislosti s dopravou, a to poškozování majetku v socialistickém vlastnictví (§ 137 TZ), porušování povinností v provozu socialistické organizace (§ 130 TZ), rozkrádání majetku v socialistickém vlastnictví (§ 132 TZ), podílnictví ke škodě majetku v socialistickém vlastnictví (§ 134 TZ), spekulace (§ 117 TZ), neoprávněné užívání cizího motorového vozidla (§ 209a TZ); navíc do roku 1989 byly v trestních statistikách vykazovány i tzv. přečiny; vzhledem k rostoucí kriminalitě však počet osob odsouzených v dopravě od roku 1993 v řádech čísel stoupá (v roce 1993 sice jen 2.594 osob, ale v roce 1994 už 4.102 osob a v roce 2004 dosud nejvíce od roku 1990 a to 7.737);

¹⁴ Viz. Příloha a)

- pokud jde o ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody, pohybuje se podíl odsouzených kolem 10 % vlastně po celou dobu, od roku 1971 až do roku 2004;
- počet osob, které byly podmíněně odsouzeny, se v posledních deseti letech pohybuje kolem 4.000 ročně;
- počet jiných samostatně uložených trestů za posledních patnáct let postupně roste – od 834 v roce 1990 k 2.547 v roce 2004;
- pokud jde o upuštění od potrestání, pohybuje se počet případů od roku 1989 v řádech desítek, zhruba mezi padesáti a sto případy ročně.

Porovnáme-li výše uvedené údaje, je zajímavé zmínit určitý paradox, který tu lze nalézt. Totiž v 70. a 80. letech minulého století, kdy jezdilo po našich silnicích daleko méně automobilů, zejména osobní doprava nebyla natolik rozvinutá jako je tomu dnes, auta nedosahovala na silnicích takových rychlostí jako dnes a kdy nebylo ani zdaleka tolik nehod jako dnes,¹⁵ byla právní úprava postihu pachatelů v silniční dopravě výrazně represivnější a také bylo trestně postihováno daleko více pachatelů, než je tomu od počátku let 90., kdy nastoupil liberálnější přístup. V budoucnu bude jistě zajímavé sledovat, jak se do statistik promítne již několikrát zmiňovaná novela trestního zákona účinná od 1.7.2006 (zejm. s ohledem na zpřísnění postihu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ).

4.3.2. Problémy spjaté s výkonem nepodmíněného trestu odnětí svobody

Pohledy na trest a jeho úlohu ve společnosti se postupem času vyvíjely. Původně jediný smysl trestní sankce vycházející z principu „oko za oko, zub za zub“ vyjadřoval odedávna nejdůraznějším způsobem trest smrti. Po staletí byl masově užíván spolu s řadou dalších tělesných trestů. Teprve v historicky

¹⁵ Viz. Příloha d)

relativně nedávné době byl co do frekvence použití nahrazen tresty spojenými s odnětími svobody.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Na výchovnou funkci krátkodobého nepodmíněného trestu odnětí svobody nepanuje jednotný názor. Často se uvádí, že z hlediska praktického zabezpečení výkonu trestu odnětí svobody by měl trvat aspoň šest měsíců, aby bylo možno poskytnout dostatečný čas k nápravě pachatele a svým represivním působením varovat před případnou recidivou. U trestů odnětí svobody kratších než šest měsíců není z časových důvodů možné ani účelné zavádět plánovitý resocializační program, který by měl na odsouzeného působit. Odsouzený není veden k samostatnosti a odpovědnosti. Zařazení vězně do dlouhodobějších výchovných, vyučovacích a dalších programů, jeho spolupůsobení na výkonu trestu a plánovitá příprava je spíše závislá na režimu výkonu tohoto trestu než na samotné skutečnosti, že byl uložen nepodmíněný trest odnětí svobody.¹⁶

Přitom však i zcela krátké tresty mohou plnit pro některé méně narušené pachatele důležitou odstrašující funkci a poskytovat tak žádoucí zpětnou vazbu. Pachatelům je dán jasně na srozuměnou postoj společnosti k jejich činu, také poznají, že protispolečenské jednání se nevyplácí, protože nezůstává bez sankce. Tento účel mohou plnit i tresty velmi krátké, ukládané na dny nebo týdny, protože během této krátké doby se neprojevují všechny negativní aspekty pobytu ve vězení.¹⁷

Ze statistik plyne, že opakované ukládání krátkodobých nepodmíněných trestů odnětí svobody je poměrně časté. Více než polovina prvopachatelů odsouzených ke krátkodobým trestům odnětí svobody znovu recidivovala. I když je logické, že prvopachatelům bývají ukládány tresty spíše při dolní hranici, je zřejmé, že krátkodobé nepodmíněné tresty odnětí svobody, zejména opakovaně ukládané, nezabraňují rozvoji kriminálního chování. Nabízí se proto

¹⁶ Karabec, Z., Diblíková, S., Macháčková, R.: Krátkodobé tresty odnětí svobody. IKSP, Praha, 2000, str. 22.

¹⁷ Karabec, Z., Diblíková, S., Macháčková, R.: Krátkodobé tresty odnětí svobody. IKSP, Praha, 2000, str. 22.

vysvětlení, potvrzující penologická odborná stanoviska, že pobyt ve vězeňském prostředí má řadu negativních účinků na osobnost odsouzeného, což platí zejména u krátkodobých trestů odnětí svobody, v jejichž průběhu není čas na rozvinutí efektivních resocializačních programů.¹⁸ V podobě krátkodobých nepodmíněných trestů odnětí svobody nelze tedy zřejmě očekávat výraznější úspěchy převýchovy ani v souvislosti s trestnými činy v dopravě.

V cizině se užívají tzv. víkendové tresty (například tzv. víkendové vězení, které lze najít v právní úpravě Německa, kde je ukládáno mladistvým pachatelům),¹⁹ spočívající v tom, že uložený nepodmíněný trest odnětí svobody (například v trvání jednoho měsíce) si může pachatel odpykat po sobotách a nedělích. To má ten význam, že pachatel není vytrhován ze své práce, ze svého života. I když jde o trest se zvýrazněnou represivní složkou, může při vhodném výchovném působení i ve směru dopravní výchovy mít svůj význam.

De lege ferenda je vhodné uvažovat o modalitách způsobu výkonu a podmínek ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody. To platí zejména pro krátkodobé tresty odnětí svobody, kde jako možná varianta přichází v úvahu právě zmíněné víkendové tresty. Právě tento typ krátkodobého nepodmíněného trestu odnětí svobody by byl vhodný i pro pachatele některých trestných činů v silniční dopravě, protože by se tak pachatelé dopravních deliktů, tedy vesměs dosud bezúhonní občané, nevystavovali negativním vlivům ve věznicích, byli by dostatečně potrestáni a výchovný účinek by tudíž byl nesporný a navíc by se ulehčilo přeplněným věznicím. Jinou otázkou by již byla realizace takového trestu v naší společnosti.

Nepodmíněný trest odnětí svobody je v současnosti ukládán u trestných činů v silniční dopravě především v případech závažnější recidivy a též u těch pachatelů, kteří hrubým porušením předpisů o bezpečnosti silniční dopravy zavinili závažný následek, zvláště smrt nebo těžkou újmu na zdraví, zejména pak v případech, dojde-li k takovýmto následkům pod vlivem alkoholu.

¹⁸ Karabec, Z., Diblíková, S., Macháček, R.: Krátkodobé tresty odnětí svobody. IKSP, Praha, 2000, str. 85.

¹⁹ Kuchta, J., Váňková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky. Beck, Praha, 2005, str. 215.

Nicméně ani v případě vlivu alkoholu se vždy nepodmíněný trest odnětí svobody neukládá. Ohledně této problematiky existuje judikát Nejvyššího soudu ČR, který říká, že usmrcení při dopravní nehodě způsobené požitím alkoholických nápojů řidičem je nepochybně společensky závažný čin, a to zejména z hlediska závažnosti následku, kterým je nenahraditelná ztráta lidského života, která citelně zasahuje zejména nejbližší rodinné příslušníky poškozené osoby. Přesto se však nelze ztotožnit s tvrzením, že v takovýchto případech může účel generální prevence splnit toliko nepodmíněný trest odnětí svobody. Takovýto přístup by podle názoru Nejvyššího soudu znamenal rezignaci na zásadu individualizace trestu, nehledě na to, že by pomíjel specifika každého jednotlivého případu.²⁰

S tímto názorem Nejvyššího soudu bych si dovolila nesouhlasit, neboť se domnívám, že každý, kdo po požití alkoholu usedne za volant, by za své jednání měl být přísně potrestán. Jsem přesvědčena, že žádný zodpovědný řidič nemůže po požití alkoholu za volant usednout, neboť negativní vlivy alkoholu na schopnost vnímání a jednání člověka mu jsou zcela jistě známy. Řidiči pod vlivem alkoholu jsou páčány naprosto zbytečné nedbalostní trestné činy, které mnohdy mají i tragické následky. Tito pachatelé by dle mého názoru měli být přísně trestáni – kloním se k názoru, aby takovýmto pachatelům, a to i prvopachatelům, byl ukládán nepodmíněný trest odnětí svobody. Trest by v tomto případě měl napravit nejen pachatele samotného, ale zvláště v tomto případě bych vyzdvihla i generálně preventivní účel tohoto trestu, neboť v naší společnosti je bohužel stále zakořeněna jistá shovívavost k lidem, kteří si dají „nějaké to pivko“ a poté usednou za volant. V očích velké části populace se vlastně nic závažného neděje. Tento přístup společnosti je špatný a ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody takovýmto pachatelům by nepochybně u ostatních řidičů vzbudilo minimálně obavu z přísného postihu. Zcela jistě by pak ubylo řady zbytečných a mnohdy velice závažných nehod.

²⁰ Usnesení 2 Tzn 97/97

4.3.3. Alternativní tresty

V současné době neexistuje jednotná definice pojmu alternativní trest. Alternativním trestem se obvykle rozumí trest nespojený s odnětím svobody, který je soudce oprávněn uložit v případech, ve kterých by jinak pachatel byl odsouzen k trestu odnětí svobody. Alternativní trest nesmí v žádném případě zahrnovat ztrátu osobní svobody a nelze jej chápat jako zmírnění či vylepšení podmínek výkonu trestu odnětí svobody, který by byl uložen.²¹

V materiálech Rady Evropy jsou alternativní tresty děleny do třech kategorií. Do první jsou řazena opatření, která svou povahou modifikují výkon uloženého trestu odnětí svobody. Lze sem zařadit například částečnou detenci, která je užívána v Holandsku. Obsahem tohoto opatření je uvěznění pachatele na část dne, zpravidla na noc, nebo na dobu, po kterou nevykonává určenou činnost. Dalším příkladem je tzv. víkendové vězení, které lze najít v právní úpravě Německa.

Do druhé kategorie jsou řazena opatření nespojená s odnětím svobody. Tato opatření jsou ukládána v případech, ve kterých by mohl být uložen trest odnětí svobody, a z tohoto důvodu jde o hlavní, resp. skutečné, alternativy trestu odnětí svobody. Mezi prvními je uváděn peněžitý trest. Další skupinu vytváří např. německý zákon o soudnictví ve věcech mládeže, který obsahuje tzv. výchovná opatření. Podobnou povahu mají také morální sankce. V Německu a Holandsku jde o nařízení či uložení určitých povinností a závazků spočívajících např. v náhradě škody, v omluvě poškozenému či v zaplacení určité finanční částky charitativní organizaci. Konečně jako další alternativa jsou uváděny obecně prospěšné práce.

Poslední kategorií tvoří opatření umožňující ustoupit od uloženého trestu odnětí svobody. Jde zejména o odložení rozsudku, upuštění od potrestání a v neposlední řadě o závazek soudu, jehož podstatou je prohlášení obžalovaného učiněné v řízení před soudem, že se bude po stanovenou dobu

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

řádně chovat, a v případě splnění závazku může soud upustit od jeho potrestání.²²

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

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

Zákaz činnosti

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

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

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

Tento trest představuje újmu ve dvou oblastech – v oblasti volného času a v oblasti svobodné volby pracovního zařazení. Je-li mu uložen trest zákazu

²² Kuchta, J., Válková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky. Beck, Praha, 2005, str. 214.

řízení motorových vozidel, nesmím vozidla řídit ani soukromě, ani při výkonu zaměstnání.

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

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

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

Například v případě dopravní nehody s následky v důsledku špatně upevněného nákladu na korbě nákladního automobilu postačí trest zákazu řízení nákladních aut. V případě dopravní nehody s malými následky lze ponechat možnost řízení motocyklu, pokud je například pachatel odkázán na dopravní prostředek při dopravě do zaměstnání atd.²³

Problematická je kontrola výkonu tohoto trestu. Je zřejmé, že k případnému zjištění jízdy pachatele dochází v souvislosti se silniční kontrolou²⁴ nebo na oznámení občana. Postih takového řidiče záleží na konkrétních okolnostech. Půjde-li o ojedinělé použití motorového vozidla z nějakých výjimečných důvodů (např. přivolání lékařské pomoci), nebude dána subjektivní stránka trestného činu a nemohlo by tedy jít o trestný čin dle § 171 odst. 1 písm. c) TZ, tedy maření výkonu úředního rozhodnutí. Naproti tomu kdyby odsouzený jednal v úmyslu mařit výkon trestu zákazu činnosti,

²³ Vanduchová, M.: Zákaz činnosti v československém trestním právu. AUC-juridica, Praha, č. 2/1989, str. 5-77.

²⁴ Příslušníci Policie ve služebním stejnokroji jsou oprávněni kontrolovat dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích v souladu s § 124 odst. 8, 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

mohl by být postižen trestem odnětí svobody až na šest měsíců nebo peněžitým trestem.

Dalším problémem je délka trestu zákazu řízení motorových vozidel. O tom se mezi odborníky i laiky vede neustálý spor. Na jedné straně stojí názory opírající se o argument, že příliš dlouhý trest zákazu činnosti nepřispívá ke zlepšení řídičských schopností pachatele, ale naopak. Na druhé straně se objevují hlasy volající po co nejdelších trestech zákazu činnosti. Na jedné straně tedy názor, že vhodné jsou pouze krátkodobé tresty zákazu činnosti, neboť tento trest vede k dequalifikaci a nová zkouška je pak nedostačující, protože pouze kontroluje elementární dovednosti, na druhé straně názor, že skutečnost, že s délkou zákazu se kvalifikace snižuje, leží mimo výchovné možnosti tohoto trestu a že cílem tohoto trestu není vychovat odborníka, ale cílem je vychovat z pachatele řádného člověka, člověka odpovědně přistupujícího k plnění svých řídičských povinností.²⁵

Podmíněné odsouzení

Podmíněné odsouzení je u nás vůbec nejčastěji ukládaný trest. Nahlédneme-li do statistik,²⁶ zjistíme, že z počtu všech odsouzených byl v letech 1994 – 1999 uložen podmíněný trest odnětí svobody zhruba v 60 – 65 % případů, v letech 2000 – 2003 to pak bylo kolem 55 %. V případě trestných činů v dopravě byl podmíněný trest odnětí svobody uložen v letech 1994 – 1999 v 66 – 73 % případů, v letech 2000 – 2003 to pak bylo v rozmezí 53 – 62 %.²⁷

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

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

²⁵ Vanduchová, M.: Zákaz činnosti v československém trestním právu. AUC-Iuridica, Praha, č. 2/1989, str. 5-77.

²⁶ Rozum, J., Kotulan, P., Háková, L., Nečada, V., Diblíková, S.: Vybrané problémy sankční politiky. IKSP, Praha, 2005, str. 21.

²⁷ Viz. Příloha a)

„Při úvaze o podmíněném odkladu výkonu trestu odnětí svobody podle § 58 odst. 1 písm. a) musí soud zhodnotit všechny okolnosti týkající se osoby pachatele, zejména jeho dosavadní život a prostředí, ve kterém žije a pracuje, jakož i činu, který obviněný spáchal, aby mohl učinit odůvodněný závěr, zda účelu trestu bude dosaženo i bez jeho výkonu, či nikoli.“²⁸ Soudní praxe nevyklučuje ani možnost dosáhnout účelu trestu uložením podmíněného odkladu výkonu trestu odnětí svobody v případě recidivujícího pachatele.²⁹

V případě podmíněného odsouzení mohou být pachateli uložena přiměřená omezení a přiměřené povinnosti, které mají zásadně směřovat k tomu, aby odsouzený vedl řádný život. Demonstrativní výčet takovýchto povinností a omezení byl přijat novelou trestního zákona provedenou zákonem č. 253/1997 Sb. a je obsažen v § 26 odst. 4 TZ. Uložená omezení však nesmí mít povahu náhrady trestu zákazu činnosti.³⁰

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

Jako příklad uložení přiměřené povinnosti či omezení v případě trestné činnosti v dopravě lze uvést zákaz nadměrného požívání alkoholických nápojů nebo povinnost podrobit se léčení závislosti na návykových látkách (nejde zde však o ochranné léčení) či uložení povinnosti podrobit se školení řidičů apod. Vhodné by též bylo ukládání povinnosti nahradit škodu způsobenou trestným činem v dopravě.

Bohužel v současné době se dle odborníků působících v praxi, s kterými jsem měla možnost na toto téma hovořit, při ukládání trestů za trestné činy v dopravě s přiměřenými omezeními a povinnostmi prakticky nesetkáváme. Tak vzniká obrovský nepoměr mezi podmíněným a nepodmíněným odsouzením, protože podmíněné odsouzení tak pachatele ve většině případů téměř nepocítí (v případě pachatelů v dopravě je tato většina opravdu drtivá, neboť jak již bylo zmíněno výše, jde zpravidla o jinak řádné občany, kteří

²⁸ Rozhodnutí NS ČSR č. 56/70 Sb. soud. rozh.

²⁹ Rozhodnutí NS SSR č. 57/90 Sb. soud. rozh.

³⁰ Rozh. NS 32/64 Sb. rozh. a sdělení soudů ČSSR

nemají větší problém s tím, aby ve zkušební době vedli řádný život). V tomto lze vidět velký nedostatek, kdy při trestání pachatelů není dostatečně využito všech prostředků, které soudcům trestní zákon nabízí.

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

Peněžitý trest

Peněžitý trest je jedním z majetkových trestů a je považován za vhodnou alternativu ke krátkodobým trestům odnětí svobody. Lze jej uložit za poměrně široký okruh trestných činů. K jeho výhodám patří určitost, snadná odstupňovatelnost, relativně snadný výkon a možnost odčerpání majetkového prospěchu pachatele, kterého není možné jinak postihnout. K nevýhodám patří závislost jeho citelnosti na majetkových poměrech pachatele a fakt, že v mnoha případech postihne i členy rodiny pachatele a osoby, vůči kterým má pachatel závazky.³¹

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

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

Peněžitý trest lze tak například uložit i v případě trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 207 a 208 TZ či v případě nedbalostního ublížení na zdraví dle § 223 TZ.

V souvislosti s peněžitým trestem je třeba zmínit také systém denních pokut využívaný hojněji v zahraničí (např. ve Finsku). U nás byl zaveden systém denních sazeb s přijetím zákona o soudnictví ve věcech mládeže v jeho § 27 v případě mladistvých pachatelů. Pro dospělé pachatele možnost uložení tohoto trestu u nás neexistuje. Podstatou tohoto trestu je vyjádření závažnosti činu počtem dní, přičemž za každý den musí být uhrazena určitá částka stanovená na základě pečlivého hodnocení majetkových poměrů pachatele.³² Domnívám se, že takováto forma peněžitého trestu je pro pachatele únosnější. Myslím, že je přijatelnější hradit částku 250 Kč za den po dobu 400 dní, než mít uložen peněžitý trest znějící na částku 100.000 Kč.

Obecně prospěšné práce

Obecně prospěšné práce jsou hlavní alternativou nepodmíněného trestu odnětí svobody.

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

Účinnost tohoto trestu je zejména v tom, že zasahuje volný čas pachatele a spočívá v aktivní užitečné pracovní činnosti.

Trest obecně prospěšných prací může u nás soud uložit ve výměře od 50 do 400 hodin. Počet hodin práce pro společnost se pohybuje mezi 20 a 300 hodinami v Belgii, 20 a 200 hodinami ve Finsku, 30 a 240 hodinami v Dánsku, 40 až 240 ve Francii, Švédsku a Spojeném království a 36 až 380 hodinami

32 Jellinek, J.: Trestní právo hmotné. Linde, Praha, 2005, str. 364.

v Portugalsku.³³ Oproti úpravám v cizině je patrné, že naše úprava je nejpřísnější, neboť zahrnuje v porovnání se srovnávanými zeměmi nejvyšší spodní i horní hranici. V návrhu nového trestního zákona v rámci rekodifikace se uvažovalo o snížení horní hranice na 300 hodin.

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

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

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

³³ Kuchta, J., Váňková, H.: Základy kriminologie a trestní politiky. Beck, Praha, 2005, str. 224.

Nahlédneme-li ještě krátce do připravované rekodifikace trestního práva, zjistíme, že bylo navrhováno rozšíření systému trestů o domácí vězení a výčet ochranných opatření o zabezpečovací detenci. Víkendové tresty odnětí navrhovány nebyly z důvodu potíží se zajištěním výkonu těchto sankcí.

Z hlediska trestné činnosti v dopravě by se mohlo uplatnit domácí vězení, které mělo být ukládáno osobám, které je třeba s přihlédnutím k povaze a závažnosti trestného činu, osobě pachatele i možností jeho resocializace sice bezprostředně postihnout omezením osobní svobody, ale postačuje vzhledem k jejich osobním vlastnostem a rodinným poměrům podstatně menší intenzita zásahu vůči nim. Kontrola měla být svěřena probačním úředníkům a mělo být zavedeno elektronické sledování pomocí náramků.³⁴

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

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

³⁴ Kuchta, J., Válková, H.: *Základy kriminologie a trestní politiky*. Beck, Praha, 2005, str. 243 až 244.

4.3.4. Možnosti odklonu

Odklonem se rozumí odchylka od typického, tradičního průběhu trestního řízení. Je to v podstatě mimosoudní vyřízení trestní věci, mající své místo dříve, než trestní soud rozhodne rozsudkem o vině obžalovaného a uložení trestu.³⁵ Účelem mimosoudního působení není potrestání pachatele v tradičním smyslu, nýbrž jeho náprava a případně i řešení konfliktu, který vyústil v trestný čin. Odklon je alternativou trestního řízení. Jde vlastně o alternativu trestního práva procesního, kdežto alternativní tresty zmíněné v předchozí kapitole jsou alternativami trestního práva hmotného a to vedle alternativ k potrestání (tj. upuštění od potrestání a podmíněné upuštění od potrestání s dohledem; resp. u mladistvých: upuštění od uložení trestního opatření a podmíněné upuštění od uložení trestního opatření).

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

V zásadě existují tři možnosti odklonu od klasického průběhu trestního řízení: 1/ určité zkrácené řízení (zpravidla při využití trestního příkazu); 2/ vyřízení věci státním zástupcem nebo soudem, které nedospěje k vyslovení viny a uložení trestu (různé formy podmíněného zastavení trestního stíhání a narovnání); 3/ mimosoudní vyřízení věci v rámci jiného typu řízení (např. formou správního řízení).³⁶

Mezi obecná kritéria pro aplikaci alternativního řešení a přijetí alternativních opatření, souvisejících s diferenciací trestního postihu a racionalizací trestního procesu, patří závažnost trestného činu, druh a výměra trestu, který by při tradičním průběhu trestního řízení pachatele dle očekávání postihl, zabránění stigmatizujícím účinkům trestu a prognóza účinnějšího mimosoudního výchovného působení.³⁷

³⁵ Suchý, O.: Odklon v trestním řízení. Právník č. 3/1991, str. 248.

³⁶ Kalvodová, V.: Postavení trestu odnětí svobody v systému trestněprávních sankcí. AUB-Juridica č. 260. MU, Brno, 2002, str. 144.

³⁷ Suchý, O.: Odklon v trestním řízení. Právník č. 3/1991, str. 248 – 249.

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

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

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

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

stupni podmíněně zastavil, že se osvědčil. Jinak rozhodne, a to případně i během zkušební doby, že se v trestním stíhání pokračuje.

Podmíněné zastavení je možné jen v případě, že se řízení vede o trestném činu, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřesahuje pět let (nepřihlíží se k snížení trestní sazby u mladistvého, resp. jejich zvýšení u zvláště nebezpečných recidivistů a u pachatelů trestných činů ve prospěch zločinného spolčení). Může jít jak o úmyslný, tak o nedbalostní trestný čin, z praxe však víme, že orgány činné v trestním řízení mají tendenci institut podmíněného zastavení používat spíše u trestních činů spáchaných z nedbalosti. Horní hranice pět let je pak například horní hranicí trestného činu ublížení na zdraví podle § 224 odst. 2 tr. zák., tedy způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti z nedbalosti tím, že pachatel poruší důležitou povinnost. Může tedy přicházet v úvahu i u poměrně těžkých dopravních nehod.³⁸

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

³⁸ Odklon trestního stíhání (PorH. 96, 4: 182.)

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

Odškodnění nemusí být poskytováno v penězích. Je možná i dohoda o provedení určitých služeb, např. bezplatné zapůjčení vlastního vozidla za vozidlo poškozené při havárii na dobu opravy atd.³⁹

V případě trestného činu spáchaného zaviněným způsobem dopravní nehody v silničním provozu lze za jiné potřebné opatření k náhradě škody podle § 307 odst. 1 písm. b) TŘ považovat také oznámení dopravní nehody jako pojistné události příslušné pojišťovně a poskytnutí další potřebné součinnosti.⁴⁰

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

Z judikatury lze vyčíst případy trestných činů v silniční dopravě, kdy odklon v podobě podmíněného zastavení trestního stíhání není vhodný.

³⁹ Odklon trestního stíhání (PorH. 96, 4: 182.)

⁴⁰ Rt 19/95 4 To 693/94 (Sb. NS 95, 4: 138)

Například riskantní jízda opilého řidiče (1,77 g/kg alkoholu v krvi) osobního automobilu a způsobení závažných následků dopravní nehody v podobě těžké újmy na zdraví u jednoho ze spolujezdců a ublížení na zdraví u dalších dvou spolujezdců jsou takovými okolnostmi případu, pro které nelze považovat za dostačující rozhodnutí ve věci rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání.⁴¹

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

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

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

41 Rt 31/94 4 To 117/94 (Sb.NS 94, 8: 271)

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

Zákonné podmínky pro schválení narovnání jsou přísnější než podmínky podmíněného zastavení trestního stíhání, což je logickým důsledkem skutečnosti, že účinky spojené s narovnáním jsou ve srovnání s podmíněným zastavením pro pachatele příznivější. Rozhodnutí o schválení narovnání vytváří, na rozdíl od rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání, jenž má povahu mezitímního rozhodnutí, překážku rei iudicate.

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

Podmínky pro vydání rozhodnutí o *podmíněném odložení podání návrhu na potrestání* státním zástupcem upravuje § 179g TŘ zavedený novelou trestního řádu č. 283/2004 Sb. Svým pojetím i obsahem se blíží § 307 TŘ o podmíněném zastavení trestního stíhání. Jsou v něm však některé zmírňující

odchylky. Délka horní hranice zkušební doby je zkrácena na jeden rok. Délka spodní hranice (šest měsíců) se ponechává, neboť kratší zkušební doba by byla ryze formální. V zájmu urychleného konečného vyřízení věci a vzhledem k povaze těchto trestních věcí se zkracuje doba pro rozhodnutí o tom, zda se podezřelý osvědčil, či nikoli, po uplynutí zkušební doby na šest měsíců, tedy na polovinu.

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

Pro opačný případ je však třeba vyloučit možnost, aby při kladném rozhodnutí o osvědčení (či marném uplynutí další lhůty pro takové rozhodnutí, aniž to způsobil podezřelý svou vinou) bylo možné takového pachatele trestně stíhat pro týž skutek. Proto se i s tímto rozhodnutím, shodně jako s rozhodnutím o osvědčení či s fikcí o něm v rámci řízení o podmíněném zastavení trestního stíhání, spojují účinky překážky trestního stíhání.

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

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

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

a poškozený s takovým odškodněním souhlasil, anebo bylo mladistvému vysloveno napomenutí s výstrahou a takové řešení lze považovat z hlediska účelu řízení za dostatečné.

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

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

4.3.5. Účinnost ukládání trestů

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

nelze. V těchto situacích jde samozřejmě o nejúčinnější trest, který plní nejen funkci individuální prevence, ale zejména prevence generální.

Mezi nejčastěji ukládaný trest patří podle statistik podmíněný trest odnětí svobody. Vzhledem k tomu, co bylo řečeno o osobách pachatelů, by mělo jít v drtivé většině o naprosto dostačující a účinný trest, ale podíváme-li se na současný stav trestné činnosti v dopravě, lze o tom, myslím, s úspěchem pochybovat. Pachatelé tento trest většinou ani nepocítí. Vzhledem k tomu, že v drtivé většině jde o dosud bezúhonné občany, tak ti obvykle nemají problém s tím, že by se neosvědčili ve zkušební době, neboť zpravidla vedou řádný život a bez větších problémů vyhoví i případným dalším uloženým podmínkám. Navíc osvědčí-li se, pak se na ně hledí, jako by nebyli odsouzeni. Uložený trest se tudíž neobjeví ve výpise z Rejstříku trestů, který mj. slouží k prokazování bezúhonnosti. Tento trest má proto dle mého názoru významnější účinky pouze u prvopachatelů nedbalostních trestných činů, pro které by tento trest měl být varováním, aby se další trestné činnosti vyvarovali. Bude-li ovšem řidič nadále například jezdit rychle a po čase spáchá další nedbalostní trestný čin v dopravě v důsledku svého nezodpovědného chování, nedomnívám se, že pro něj je podmíněné odsouzení vhodným a účinným trestem. Samozřejmě tento postoj nelze absolutizovat, a proto i na tomto místě zdůrazňuji, že je nutné se přísně držet zásady individualizace při ukládání trestů za trestné činy v silniční dopravě.

Zdánlivě velice vhodný se jeví trest zákazu činnosti, též často ukládaný. Pachateli je znemožněno to, čím vlastně škodlivé následky svého činu způsobil. Je-li tento trest dodržován, pak je zcela jistě vysoce účinný. Objevují se ovšem i názory, že tento trest není v mnoha případech vhodný. Důvod je prostý – pokud například sedm let nesmí potrestaný člověk řídit motorové vozidlo, poté, co je mu řidičský průkaz navrácen, je z něj vlastně „začátečník“ a je na silnici možná nebezpečnější než před těmi sedmi lety. Nicméně podíváme-li se zpátky do minulosti, zjistíme, že až do roku 1990 byla horní hranice pro trest zákazu činnosti pět let, oproti současným deseti, což bylo

mnohokrát kritizováno. A podíváme-li se do hodnocení rozhodovací praxe soudů za první polovinu roku 1965 (Rt I/66 Stanovisko Pls 7/65), zjistíme, že soudy byly kritizovány právě za ukládání nedostatečně dlouhých trestů zákazu činnosti. Vhodná délka trestu zákazu činnosti je tedy sporná a zcela jistě je i zde velice důležitá zásada individualizace při rozhodování soudů v konkrétních případech.

Za účinný lze považovat v době, kdy mnoho lidí lpí na svém majetku, i trest peněžité. V rámci obecné kriminality nejde ovšem o trest příliš častý, neboť soud tento trest neuloží, je-li zřejmé, že by byl nedobytný, což platí pro většinu pachatelů. Ale jak již bylo mnohokrát znovu a znovu zmíněno, pachatelé trestné činnosti v dopravě jsou jiní – vlastní-li majetek v podobě motorového vozidla, může jim také zpravidla být uložen trest peněžité. Na tomto místě je však také třeba upozornit na případy lidí, kterých je v naší společnosti čím dál více a kteří se domnívají, že když mají peníze, mohou si „dovolit téměř cokoli“. Soudy by proto při ukládání tohoto trestu měly velice pečlivě posoudit majetkové poměry pachatele a uložit trest v takové výši, aby byl pro pachatele opravdu citelný, protože jedině pak může být opravdu účinný.

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

4.4. Názory odborníků

Jak již bylo zmíněno v úvodu, tato práce má za cíl se věnovat problematice trestů za trestné činy v silniční dopravě, což je téma v posledních letech velice zanedbávané, a přesto velice závažné. Odborná literatura zabývající se tímto tématem v posledních letech prakticky neexistuje. Právě to byl hlavní důvod, proč jsem o konzultaci požádala dva odborníky, kteří se ve své praxi touto problematikou zabývají – JUDr. Miroslava Čapka, soudce OS v Teplicích, a JUDr. Karla Jirušku, státního zástupce OSZ v Teplicích. Cílem bylo obohatit tuto práci o různé názory na současný stav problematiky ukládání trestů za trestné činy v silniční dopravě.

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

JUDr. Karel Jiruška k problematice páchaní trestné činnosti v silniční dopravě zmínil zejména tyto skutečnosti:

- Pokud jde o skladbu páchané trestné činnosti v dopravě, převažuje trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ. Naopak zřídka (na OSZ v Teplicích zhruba třikrát do roka) se lze setkat s trestným činem obecného ohrožení dle § 180 TZ.

- Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění upravený v § 180d TZ a zavedený do našeho právního řádu novelou trestního zákona účinnou od 1.7.2006 znamená velký nárůst trestné činnosti spáchané v dopravě. Dle JUDr. Jirušky se na OSZ v Teplicích setkávají týdně třeba až se třiceti novými případy.

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

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

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

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

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

byl pro část společnosti naprosto nepřijatelný, naopak druhá skupina by jej považovala za nejvhodnější řešení.

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

Dle JUDr. Čapka jde o problém skrytý v zákoně, který se buď začne řešit, nebo se i nadále budou postihovat jen „alkoholici“ za volantem, protože to je snazší, a o zbytku se i nadále pomlčí.

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

- Typický problém trestné činnosti v dopravě je dokazování (zejména pokud jde o dopravní nehody) – dle JUDr. Čapka je těžké posuzovat, jak

pachatel či poškozený v jakém momentu zareagovali, kdo z nich měl, nebo neměl takovým a takovým způsobem zareagovat.

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

Pokud jde o tresty a trestání, JUDr. Čapek se domnívá, že stávající trestní sazby jsou dostatečné. Problém však vidí v neadekvátním ukládání nabízených sankcí.

Drtivá většina dopravních deliktů se řeší trestními příkazy. U nedbalostních trestných činů s tím lze podle JUDr. Čapka souhlasit, ale pokud jde o trestné činy pod vlivem alkoholu, mělo by se to vždy před soudem řádně projednat a ne řešit trestním příkazem.

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

Nepodmíněný trest odnětí svobody

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

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

Před rokem 1989 byl dle JUDr. Čapka nepodmíněný trest odnětí svobody samozřejmostí a tresty v dopravě byly vůbec daleko přísnější než dnes a jezdilo se lépe. Lidé měli daleko větší strach z příslušníků SNB než dnes z policistů. Po revoluci však došlo k uvolnění, a to byla dle názoru JUDr. Čapka chyba. Zavřít někoho za dopravní nehodu bylo strašné, bylo to označováno za persekuci apod. Dnes dle JUDr. Čapka sklízíme plody této trestní politiky. Nyní byl právě jako důsledek této situace zaveden bodový systém. Dle jeho názoru bychom se k tomu nedostali, kdyby byli lidé i po roce 1989 souzeni a kdyby jim byl více ukládán nepodmíněný trest odnětí svobody za trestnou činnost v dopravě. Lidé by se více báli trestů. Místo toho jezdí s vědomím, že „když nejde o vězení, tak nejde o nic“, jezdí s vědomím, že v nejhorším dostanou „podmínku“ a zákaz řízení. Vezmeme-li v úvahu dosavadní úpravu a vezmeme-li v úvahu nově zavedený bodový systém, nezbývá, dle JUDr. Čapka, než říci, že naše právní úprava tak jde „ode zdi ke zdi“, z extrému do extrému.

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

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

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

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

Pokud jde o speciální věznice pro pachatele trestné činnosti v dopravě, zmínil JUDr. Jiruška i to, že před rokem 1989 existovalo speciální oddělení pro pachatele zejména nedbalostních trestných činů v dopravě a majetkových trestných činů (např. zrušených § 130 a § 136 TZ, které se týkaly socialistického majetku) ve věznici v Oráčově. Takovéto oddělení mělo dle JUDr. Jirušky svůj opodstatněný význam. Nebyla zde třeba výraznější ostraha, s lidmi se zde dalo slušně spolupracovat. Oddělení však bylo po roce 1989 zrušeno coby produkt socialismu. Vytvoření podobného oddělení či celé věznice by dle jeho názoru i v dnešní době mělo svůj význam. Diferenciace pachatelů nedbalostních trestných činů, zejména v dopravě, od ostatních pachatelů by dle JUDr. Jirušky zcela jistě byla přínosem.

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

Podmíněný trest odnětí svobody

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

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

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

Trest zákazu činnosti

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

Pokud jde o trest zákazu činnosti, považuje naopak JUDr. Jiruška horní hranici trestu 10 let za rozumnou. Dle něj se o tom, zda je to málo, nebo naopak moc, povede vždycky diskuze, neboť vždy tu budou zastánci obou pólů.

Oproti JUDr. Čapkovi se JUDr. Jiruška domnívá, že doživotní trest zákazu činnosti by nic neřešil. Dle něj je pochopitelné a samozřejmé, že existuje doživotní nepodmíněný trest odnětí svobody, neboť existují jedinci, u nichž resocializace není možná, ale u trestu zákazu činnosti je dle jeho názoru situace zcela odlišná.

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

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

řízení motorových vozidel, nikomu nevádí, že souseď řídí vozidlo pod vlivem návykové látky.

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

Peněžitý trest

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

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

Obecně prospěšné práce

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

Propadnutí věci

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

Odklony v trestním procesu

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

v takovýchto případech stížnost. Maximálně by před soudem bylo možné rozhodnout o zastavení trestního stíhání z důvodu, že účelu trestního stíhání bylo dosaženo.

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

JUDr. Jiruška naopak instituty narovnání dle § 309 a násl. TŘ a podmíněného zastavení trestního stíhání dle § 307 a násl. TŘ považuje za užitečné.

Institut narovnání sice v právnické veřejnosti vyvolal určitý odpor, neboť jde o institut složitý a navíc je jen pro „vyvolené“ (aby měl totiž smysl, nelze hovořit o částkách 5, 10 či 15 tisíc korun, ale je nutno se pohybovat v částkách daleko vyšších, jenže řada řidičů je, dle zkušeností JUDr. Jirušky, se svým příjmem pod průměrnou mzdou a těžko by tedy byli schopni takové částky zaplatit), i přesto jej JUDr. Jiruška považuje za správný.

Úprava podmíněného zastavení trestního stíhání je dle názoru JUDr. Jirušky na místě, nicméně je dle něj škoda, že nelze pachateli navíc uložit, aby například částku o určité výši složil na účet státu apod.

Probační a mediační služba

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

U dopravních nehod by Probační a mediační služba měla podle JUDr. Čapka působit zejména v oblasti náhrady škody. Je dle něho ovšem otázkou, nakolik by stálo za zvážení zbavit státní zastupitelství zásady oficiality v oblasti dopravních nehod a bylo by pak na poškozeném, aby vyslovil souhlas s trestním stíháním pachatele. Pachatelé by dle názoru JUDr. Čapka pak

v takovýchto případech stížnost. Maximálně by před soudem bylo možné rozhodnout o zastavení trestního stíhání z důvodu, že účelu trestního stíhání bylo dosaženo.

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

JUDr. Jiruška naopak instituty narovnání dle § 309 a násl. TŘ a podmíněného zastavení trestního stíhání dle § 307 a násl. TŘ považuje za užitečné.

Institut narovnání sice v právnické veřejnosti vyvolal určitý odpor, neboť jde o institut složitý a navíc je jen pro „vyvolené“ (aby měl totiž smysl, nelze hovořit o částkách 5, 10 či 15 tisíc korun, ale je nutno se pohybovat v částkách daleko vyšších, jenže řada řidičů je, dle zkušeností JUDr. Jirušky, se svým příjmem pod průměrnou mzdou a těžko by tedy byli schopni takové částky zaplatit), i přesto jej JUDr. Jiruška považuje za správný.

Úprava podmíněného zastavení trestního stíhání je dle názoru JUDr. Jirušky na místě, nicméně je dle něj škoda, že nelze pachateli navíc uložit, aby například částku o určité výši složil na účet státu apod.

Probační a mediační služba

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

U dopravních nehod by Probační a mediační služba měla podle JUDr. Čapka působit zejména v oblasti náhrady škody. Je dle něho ovšem otázkou, nakolik by stálo za zvážení zbavit státní zastupitelství zásady oficiality v oblasti dopravních nehod a bylo by pak na poškozeném, aby vyslovil souhlas s trestním stíháním pachatele. Pachatelé by dle názoru JUDr. Čapka pak

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

5. Závěr – Vlastní hodnocení

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

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

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

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

Ve své diplomové práci jsem se pokusila stručně nastínit trestnou činnost páchanou v silniční dopravě, osoby pachatelů takovýchto trestných činů a zejména tresty ukládané za trestné činy v silniční dopravě v minulosti i současnosti.

Při zpracování této práce bylo užito odborné literatury, zákonných norem, judikatury soudů, statistik MS ČR, ČSÚ atd. i názorů odborníků působících v praxi.

Já osobně se domnívám, že současný stav trestání pachatelů trestných činů v silniční dopravě je velice neuspokojivý, ba dokonce alarmující, že možnosti nabízené současnou právní úpravou, která poskytuje dostatečný prostor pro spravedlivé trestání pachatelů trestných činů v silniční dopravě, nejsou dostatečně využívány. Jinak si totiž snad ani nelze vysvětlit tisíce dopravních nehod, stovky zraněných a desítky mrtvých ročně, jinak si ani nelze vysvětlit neustálé nedodržování dopravních předpisů mnoha řidiči, kteří si myslí, že právě jim se na silnici nemůže nic stát, a jediné, čeho se snad alespoň trochu obávají, je případná silniční kontrola, kterou ale při troše štěstí na silnici nepotkají! Samozřejmě tato problematika začíná už kdesi na úrovni přestupků, kde snad ke zpřísnění úpravy došlo od 1.července 2006 zavedením bodového systému. Ale na úrovni trestných činů se úprava už léta bohužel příliš nemění. Jako pozitivum lze vnímat pouze zpřísnění trestního postihu řidičů při spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 TZ a zavedení nové skutkové podstaty § 180d TZ od července 2006.

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

Nemyslím si, že zpřísnování postihu dopravních deliktů lze realizovat především vyššími sazbami u nepodmíněného trestu odnětí svobody či vyššími výměrami trestu zákazu činnosti. Naopak si myslím, že je třeba ukládat zejména takové tresty, které pachatelé sami pocítí, ale nevyřadí je v řadě případů z běžného života (neboť to by odporovalo všemu, co bylo řečeno o specifikách osob pachatelů těchto trestných činů i o vlivu vězeňského prostředí na tyto pachatele), nebo popřípadě je sice z běžného života vyřadí (zejména v případě deliktů se závažnými následky na životech a zdraví osob), ale jen na zcela krátkou, přechodnou dobu, a zároveň nebudou umístěni do typického vězeňského prostředí. Místo krátkodobých nepodmíněných trestů

odnětí svobody by asi bylo vhodné zavést sankce typu domácí vězení či víkendové tresty, které by plně naplnily účel trestu v těchto případech, pravdou však bohužel je, že na tyto sankce u nás nejsme připraveni a jen těžko si lze představit, jak by fungovaly. Navíc by zřejmě neplnily úkoly generální prevence, neboť veřejnost by je zřejmě nepocítovala jako dostatečné a spravedlivé a domnívám se, že by tento trest nebyl ani dostatečně odstrašujícím od páchaní trestné činnosti. Nezbyvá proto, než si vystačit s existujícími druhy sankcí, a pak bych zcela jistě vyslovila souhlas s názorem JUDr. Čapka, který se zmínil o možnosti zavedení zvláštního typu vězení pro pachatele trestné činnosti v dopravě. Zamezilo by se tak negativnímu vlivu vězeňského prostředí a krátkodobé nepodmíněné tresty odnětí svobody by pro mnohé prvopachatele závažných dopravních deliktů byly, myslím, dostatečným poučením.

Podmíněné tresty odnětí svobody by neměly být ukládány samostatně bez dalšího, neboť pak si většina pachatelů ani příliš neuvědomí, že byli nějak postiženi. Takovýto trest by zřejmě mohl být vhodný pouze v případech prvopachatelů nedbalostních trestných činů v dopravě, které nebyly doprovázeny závažnými následky, kdy by tento trest byl pro pachatele varováním, aby se vyvaroval další trestné činnosti, nebo v případech, kdy samotným trestným činem byl již pachatel dostatečně postižen (např. byl sám vážně zraněn, popř. byla vážně zraněna či usmrcena jiná jemu blízká osoba), popřípadě je vhodné spolu s podmíněným odsouzením ukládat přiměřená omezení a povinnosti, zejména nahradit způsobenou škodu (a to nejen skrze pojišťovnu, jak se to řeší dnes, ale i nad rámec toho, co hradí pojišťovna) nebo v případě způsobení trestného činu pod vlivem návykové látky uložit povinnost podrobit se léčení atd.

Vhodné je dle mého názoru pachatelům trestných činů v silniční dopravě ukládat trest obecně prospěšných prací, který je pro pachatele zcela jistě daleko citelnější než samotné podmíněné odsouzení, neboť pachatel si více uvědomí, že „něco spáchal“.

O zákazu činnosti již bylo řečeno mnoho zejména v souvislosti s problematikou délky ukládání a též ohledně dodržování tohoto trestu, proto jen stručně – dle mého názoru jde zcela jistě o důležitý trest v případě trestné činnosti v dopravě, je však třeba velice pečlivě v konkrétních případech zvažovat délku tohoto trestu, aby snad nakonec nepřinesl více negativ, než pozitiv. Určitě bych však na tomto místě vyjádřila souhlas s názorem JUDr. Čapka o možnosti zavedení tohoto trestu na doživotí v případě nenapravitelných pachatelů.

Seznam použité literatury

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Trestné činy v dopravě

Rok	Odsouzeno osob Celkem	Odsouzeno osob v dopravě	%	Uložené tresty				Upuštěno od potrestání
				NEPO	%	PO	jiné sam.ulož.	
1971	98856	16273	16,5	1146	7	8398	1222	414
1972	92857	18388	19,8	1737	9,4	9263	1294	359
1973	79172	16550	20,9	1969	11,9	8156	1093	248
1974	85209	15995	18,8	1873	11,7	8057	719	294
1975	72770	12446	17,1	1625	13	6201	516	235
1976	80947	15322	18,9	1556	10,1	7798	712	279
1977	76135	15733	20,7	1678	10,7	7348	970	280
1978	74186	16036	21,6	1957	12,2	5 961	910	230
1979	69484	14928	21,5	1837	12,3	4 843	853	174
1980	60861	11097	18,2	1573	14,2	3 334	676	121
1981	71699	13884	19,4	1614	11,6	3 963	841	171
1982	76389	13265	17,4	1561	11,8	3 721	1306	154
1983	80031	14552	18,2	1569	10,8	4 069	1629	120
1984	83804	14329	17,1	1545	10,8	3 704	1959	119
1985	67899	10631	15,7	1345	12,7	2 785	2048	116
1986	77837	12885	16,6	1332	10,3	3 078	2898	101
1987	78859	13167	16,7	1314	10	2 862	2988	156
1988	69012	10535	15,3	1178	11,2	2 432	2439	118
1989	57743	10298	17,8	865	8,4	2282	2427	94
1990	18871	3267	17,3	218	6,7	1507	834	80
1991	27964	3142	11,2	360	11,5	2168	541	73
1992	31032	3114	10	246	7,9	2232	538	98
1993	35157	2594	7,4	284	10,9	1766	487	57
1994	51931	4102	7,9	343	8,4	2996	723	40
1995	54957	5593	10,2	607	10,9	3931	1013	42
1996	57974	5922	10,2	660	11,1	4101	1109	52
1997	59777	6051	10,1	802	13,3	4019	1186	44
1998	54083	5819	10,8	857	14,7	3996	909	57
1999	62594	6068	9,7	809	13,3	4059	1158	42
2000	63211	5902	9,3	741	12,6	3645	1469	47
2001	60182	5419	9	607	11,2	3180	1576	56
2002	65098	6514	10	545	8,4	3495	2411	63
2003	66131	6886	10,4	678	9,8	3 819	2288	101
2004	68443	7737	11,3	870	11,2	4191	2574	99

Zdroj: Statistická ročenka kriminality, rok 2005, verze ke dni 3.10.2005, MS ČR, str. 199.

b) Statistika trestných činů souvisejících s dopravou

Rok 1999

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

Rok 2002

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

Rok 2003

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

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

c) SOUDNICTVÍ, KRIMINALITA, NEHODY
Trestné činy u mladistvých odsouzených soudy

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

Pramen: Ministerstvo spravedlnosti ČR

d) Vývoj počtu dopravních nehod a jejich následky za roky 1989 - 1998
(zpracováno z údajů Policie ČR)

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

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

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

e) Struktura trestů uložených za trestné činy v silniční a železniční dopravě v letech 1962-1965

	1962		1963		1964		1965	
	abs. počet	%	abs. počet	%	abs. počet	%	abs. počet	%
Nepodmíněný TOS	631	3,8	748	3,8	889	4,0	1.482	5,6
Podmíněný TOS	6.323	38,3	6.869	34,4	7.794	34,9	9.874	37,4
Nápravná opatření	3.872	23,4	4.453	22,3	4.835	21,7	4.422	16,7
Zákaz činnosti	5.178	31,3	6.846	34,3	7.813	35,0	9.712	36,8
Peněžitý trest	147	0,9	350	1,8	256	1,1	295	1,1
Upuštěno od potrestání	371	2,3	688	3,4	747	3,3	629	2,4
Celkem	16.522	100,0	19.954	100,0	22.334	100,0	26.414	100,0
Počet odsouzených	12.268		14.931		16.265		18.869	

Zdroj: Novotný, O.: O trestu a vězeňství. Academia, Praha, 1967, str. 127.

Oprava

V souladu s novelou zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona (dále jen TZ) provedenou zákonem č. 253/2006 Sb. došlo mimo jiné ke změně v ustanovení § 27 písm. h) a v ustanovení § 55 a násl. TZ týkajících se trestu propadnutí věci. Tento trest je nově označován jako „trest propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty“.

V souvislosti s tímto je třeba provést opravu textu na straně 32 řádek 1, 2 a 8; na straně 59 řádek 10 a na straně 77 řádek 13 a 15, kde je nutno slova „propadnutí věci“ nahradit slovy „propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty“.

Lucie Plochová

Lucie Plochová