

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
PRÁVNICKÁ FAKULTA**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**TRESTNÉ ČINY V DOPRAVĚ A PRINCIP OMEZENÉ
DŮVĚRY**

Dana Preňková

Plzeň 2015

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
PRÁVNICKÁ FAKULTA**

Katedra trestního práva

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**TRESTNÉ ČINY V DOPRAVĚ A PRINCIP OMEZENÉ
DŮVĚRY**

Studijní program: Právo a právní věda

Obor: Právo

Vypracovala: Dana Preňková

Vedoucí práce: doc. JUDr. Jan CHMELÍK, Ph.D.

Katedra trestního práva

Plzeň 2015

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta právnická
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Dana PREŇKOVÁ**
Osobní číslo: **R11M0262P**
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**
Studijní obor: **Právo**
Název tématu: **Trestné činy v dopravě a princip omezené důvěry**
Zadávací katedra: **Katedra trestního práva**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Základní charakteristika dopravy a vymezení dopravní nehody z pohledu zákona a kriminalistiky
2. Charakteristika příčin dopravních nehod a jejich podíl na jednotlivých druzích trestných činů v dopravě
3. Trestné činy v dopravě a jejich právní charakteristika
4. Vliv omamných a psychotropních látek na trestnou činnost v dopravě a jejich detekce z pohledu dokazování trestné činnosti
5. Souběžná trestní odpovědnost u dopravních nehod a princip omezené důvěry
6. Princip omezené důvěry a jeho vztah k zavinění
7. Zvláštnosti dokazování trestných činů v dopravě

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - obecná část. Praha: Linde, 2009, 292 s. Vysokoškolské právní učebnice. ISBN 978-807-2017-850.

CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: zvláštní část : s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010, 367 s. Vysokoškolské učebnice (Linde). ISBN 978-807-2018-208.

CHMELÍK, Jan. Trestní řízení. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014, 509 s. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-488-6.

HRDLIČKA, Petr, KNĚŽÍNEK, Jan a MLSNA, Petr. Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, 645 s. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-477-2.

CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.

POLCAR, Miroslav. Dopravní nehodovost a princip omezené důvěry v dopravě. Bezpečnostní teorie a praxe. roč. 2006, č. 3. ISSN 1801-8211.

DRAŠTÍK, Antonín, ENGELMANN Jan a FLÍDR Aleš. Silniční doprava - trestná činnost. Poradce, 264 s. ISBN 978-80-7365-327-9.

Vedoucí diplomové práce:

Doc. JUDr. Jan Chmelík, Ph.D.


Katedra trestního práva

Datum zadání diplomové práce:

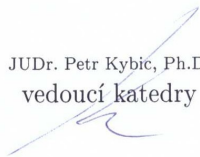
24. února 2014

Termín odevzdání diplomové práce:

31. března 2015


Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.
děkan




JUDr. Petr Kybic, Ph.D.
vedoucí katedry

V Plzni dne 16. září 2014

Prohlašuji, že diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím odborné literatury a podkladových materiálů uvedených v přiloženém seznamu použitých pramenů.

V Plzni, dne 31. srpna 2015

.....
Dana Preňková

Ráda bych na tomto místě poděkovala panu doc. JUDr. Janu Chmelikovi za vedení práce a především zapůjčenou literaturu a paní proděkance JUDr. Petře Jánošíkové, která mi ochotně vyšla vstříc při řešení náhlých problémů s pokračováním ve studiu, bez čehož bych práci nemohla napsat.

Obsah

Úvod	9
1. Základní charakteristika dopravy a vymezení	
dopravní nehody z pohledu zákona a kriminalistiky	12
1.1 Charakteristika dopravy a trestných činů v dopravě	12
1.2 Právní charakteristika dopravní nehody	17
1.3 Charakteristika dopravní nehody z pohledu kriminalistiky	19
2. Charakteristika příčin dopravních nehod	20
2.1 Dopravní prostředí	20
2.1.1 Zvířata na pozemní komunikaci	21
2.2 Dopravní prostředek	22
2.3 Lidský faktor	24
2.3.1 Porušení důležité povinnosti	25
2.3.2 Psychologické a fyziologické příčiny	26
2.3.3 Alkohol, omamné a psychotropní látky	28
3. Trestné činy v dopravě a jejich právní charakteristika	29
3.1 Trestné činy proti životu a zdraví	30
3.2 Trestné činy proti majetku	33
3.3 Trestné činy obecně nebezpečné	36
3.4 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných	39
4. Vliv omamných a psychotropních látek na trestnou činnost v dopravě a jejich detekce z pohledu dokazování	42
4.1 Omamné a psychotropní látky v dopravě	43
4.2 Vliv omamných a psychotropních látek	44
4.2.1 Vliv jednotlivých skupin omamných a psychotropních látek	44
4.2.2 Limity omamných a psychotropních látek v organismu ...	47
4.3 Alkohol v dopravě	49
4.4 Detekce návykových látek	52
4.4.1 Detekce alkoholu	52
4.4.2 Detekce jiných návykových látek	54
5. Souběžná trestní odpovědnost u dopravních nehod a princip omezené důvěry	55

5.1	Souběžná trestní odpovědnost	55
5.2	Princip sekundární odpovědnosti a princip omezené důvěry	57
6.	Princip omezené důvěry	60
7.	Zvláštnosti dokazování trestných činů v dopravě	64
7.1	Dokazování v přípravném řízení	65
7.2	Dokazování před soudem	69
	Závěr	71

Úvod

Trestné činy v dopravě nebo i jen přestupky, tedy jakékoli porušování právních předpisů souvisejících s dopravou, a to nejen silniční nebo jen osobní, jsou každodenní realitou ve všech zemích, které nějaká pravidla pro dopravu mají, a vzhledem k velké škále příčin, okolností a následků se jim nedá efektivně předcházet nebo je potírat. Hustota provozu se neustále zvyšuje, stejně jako počet dopravních prostředků – například jen osobních automobilů bylo v České republice k 30. 6. 2015 registrováno 5 060 360, kdežto ještě před pěti lety bylo toto číslo o půl milionu nižší¹ – a stejně tak se zvyšuje počet řidičů a tak i konfliktů a porušování právních předpisů v dopravě. Vlastnit řidičské oprávnění se dnes v povědomí veřejnosti rovná zakončení školní docházky a mnoho lidí automaticky usiluje o jeho udělení (a dostává ho) bez ohledu na to, zda jsou ve skutečném provozu sami doopravdy schopni dopravní prostředek bezpečně zvládat. To pak vede k časté problematice nehod řidičů začátečníků či tzv. „svátečních řidičů“, poměrování sil v případě nových, výkonných automobilů a motocyklů, „předvádění se“ před ostatními účastníky provozu či řízení nezpůsobilých dopravních prostředků a dalším konfliktům a nehodám.

Zároveň to, že je doprava nerozlučnou součástí každodenního života, vede i k poněkud odlišnému vnímání mnohých trestných činů v dopravě a tak i odlišnému přístupu k bezpečnosti na dopravních komunikacích. Zatímco totiž v případě takových událostí, co se obvykle jako první pod pojmem trestný čin vybaví, jako třeba vražda nebo krádež, existuje mezi veřejností jasná touha spravedlivě potrestat pachatele, v případě trestných činů v dopravě tomu tak často být nemusí a nad voláním po trestu vítězí pojmy jako smůla, hloupost, nebo i obecná nevraživost vůči dopravní policii a pocit, že i nehody k provozu jednoduše patří a jsou důsledky dovoleného rizika², a teprve až při vážných následcích na životech a zdraví se mluví o trestuhodném činu. A někdy se vyskytuje dokonce i poměrně otevřená podpora porušování předpisů v dopravě, např. existence oděvů se vzorem zapnutých bezpečnostních pásů nebo nahlašování výskytu namátkových silničních kontrol a radarů do rádií, čímž je v podstatě dána najevo shovívavost k porušování.

Dalším takovým velkým problémem, co situaci v dopravě zhoršuje, je i

1 Údaje o registracích vozidel v ČR [online]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/>

2 GRÍVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014

obecně kladný vztah v ČR k alkoholu a vysoká tolerance k jeho konzumaci (např. za rok 2013 byla průměrná spotřeba čistého alkoholu na hlavu v ČR 7,2 l)³, a tedy i trestné činy způsobené pod jeho vlivem. Vedle konzumace alkoholu má pak vliv na trestnou činnost v dopravě i konzumace jiných omamných látek a spousta dalších faktorů, kterým se jako příčinám především dopravních nehod budu věnovat v následujících kapitolách.

Už jen proto je ale potřeba se úseku dopravy důkladně věnovat, a to nejen při kontaktu s účastníky provozu a veřejností, ale i v případě odborníků v technické i právní oblasti.

Trestná činnost v dopravě není totiž nijak jednotně upravená a nemá ani například vlastní hlavu v trestním zákoníku. Zahrnuje ale mnoho skutkových podstat trestných činů proti životu, zdraví, majetku, životnímu prostředí, trestných činů obecně nebezpečných a trestných činů proti pořádku ve věcech veřejných a jen několik speciálních paragrafů jako § 151 – Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku a kvalifikovaných skutkových podstat, jako je § 143, ods. 3 ohledně usmrcení z nedbalosti hrubým porušením zákonů dopravy, které budu v práci dále rozebírat. Kromě nich pak trestní zákoník upravuje některé trestné činy v oblasti nepozemní dopravy, a to v hlavě VII, dílu 2, v trestných činech ohrožujících vzdušný dopravní prostředek, civilní plavidlo a pevnou plošinu. Dále je její úprava zahrnutá v mnohých zákonech, jako je pro silniční komunikaci, která je hlavním tématem práce, asi nejdůležitější zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, dále zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a mnohé nařízení a vyhlášky, jejichž porušení nemusí vždy zakládat odpovědnost za trestný čin, ale které obsahují základní pojmy a definice potřebné nejen pro správní, ale i trestní právo.

Proto je nutné vždy pečlivě zkoumat nejen zda situace, co v dopravě nastala, naplňuje znaky skutkové podstaty trestného činu, i když není pojmenovaný specificky ve vztahu k dopravě, ale naopak i jestli souvisí s dopravou, nebo šlo o okolnost, která jiný trestný čin provázela, např. když pachatel ujíždí s ukradenými věcmi od vyloupeného domu, kdy o trestný čin v dopravě nejde, přestože ji využívá, a nebo kdy srazí chodce proto, že ho nemohl vidět, což zase nenaplňuje všechny znaky trestného činu spojeného s následkem.

³ Užívání tabáku a alkoholu v České republice 2014. Státní zdravotní ústav, 2015.

Už třeba proto, že u trestných činů, co se dají označit jako dopravní nehody, se většinou nevyskytuje přímý úmysl (samo označení nehoda naznačuje událost, která nebyla způsobena úmyslně), a proto, že u dopravních nehod může být často zavinění na obou stranách, jak u pachatele, tak u poškozeného. V podstatě tak oba mohou být pachatelem i poškozeným zároveň.

Je tedy potřebné pečlivě prošetřovat veškeré pro dopravu specifické příčiny, okolnosti a stopy, což znamená i potřebu specializace vyšetřovatelů, právníků a soudců pracujících v oblasti dopravy a vlastní postupy vyšetřování a věnovat se i problematice spoluzavinění, kterou budu v následujících kapitolách také rozebírat, a nepodléhat tendenci médií a veřejnosti, jež často vinu svalují na „silnější“ stranu, tedy většinou na řidiče dopravního prostředku.

1. Základní charakteristika dopravy a vymezení dopravní nehody z pohledu zákona a kriminalistiky

1.1 Charakteristika dopravy a trestných činů v dopravě

Aby se vůbec dalo mluvit o dopravě, trestných činech v dopravě a dopravních nehodách, je potřeba vyjasnit základní pojmy s dopravou související a pojem dopravy samotný. O to se nestará trestní zákoník ani ve své výkladové části a zákonnou definici některých lze najít teprve v zákoně č. 360/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v § 2.

Doprava je obecně „proces přemístování věcí (...) a osob (...), který se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravní cestě mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy“ (CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009). Jde tedy o pohyb dopravních prostředků po dopravní komunikaci.

Doprava se dále dělí na různé druhy, a to podle různých kritérií, ať už podle druhu přepravy, typu dopravního prostředku, pohonu nebo třeba vzdálenosti. Nejčastější a pro zkoumání trestných činů nejvhodnější je ale dělení podle typu dopravní cesty, kam spadá doprava silniční, drážní, vodní a letecká, z nichž se budu věnovat především dopravě silniční, která je každodenně nejčastěji využívaná a přináší nejvíce okamžitých efektů na život člověka. A to nejen pozitivních, ale i spoustu negativních, jako je znečišťování životního prostředí, hluchost, přímé ohrožování zdraví či rovnou života člověka a hodnot, které vytvořil⁴

Pokud ale jde o trestné činy v dopravě, ty nejsou nijak konkrétně vymezeny, a jak už samotný pojem dopravy napovídá, spadají sem pouze takové, které nějaké přemístování, tedy pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě, prostoru, na němž se doprava odehrává, zahrnují, a ne všechny, v nichž figuruje jen samotný dopravní prostředek. V případě silniční dopravy tak trestné činy spáchané za pohybu motorového nebo nemotorového vozidla nebo tramvaje po pozemní komunikaci. Například poškození automobilu vandalem na parkovišti může být trestným činem, ale nesouvisejícím přímo s dopravou. Tím jsou specifikovány i znaky skutkových podstat takových činů – objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka.

⁴ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 11

1.1.1 Objekt

Objekt skutkové podstaty trestného činu často nebývá výslovně vyjádřen a dospívá se k němu pomocí výkladu a zařazení skutkové podstaty v trestním zákoníku, ale obecně jde o zájmy, které jsou chráněny zákonem. Dalším, konkrétnějším druhem je pak objekt druhový, což jsou vzájemně příbuzné chráněné zájmy, a individuální, který už vyjadřuje předmět ochrany každého ustanovení zvláštní části trestního zákoníku⁵. Ohledně trestných činů v silniční dopravě už bylo naznačeno, že nejde o jediný druh činů soustředěný pod jedním druhovým objektem, jako je tomu například u trestných činů proti životu a zdraví, ale zahrnují jednak život a zdraví, jednak majetek, životní prostředí, pořádek ve věcech veřejných v případě poškozovacích trestných činů i bezpečnost života a ochranu zdraví lidí a majetku v případě trestných činů obecně nebezpečných, které jsou ohrožovací, tedy k jejich dokonání stačí ohrožení zákonem chráněnému zájmu a nemusí dojít k jeho poškození.

1.1.2 Objektivní stránka

Objektivní stránka trestného činu je v podstatě to, jak se trestný čin jeví navenek. Určuje ji jednání a následek a příčinná souvislost mezi jednáním jako příčinou a následkem. Jednání přitom znamená, že pachatel nějakým způsobem projevil svou vůli buď tak, že něco konal, nebo tak, že opomněl to, co konat měl. Tedy jen za takový akt může být trestně odpovědný, a i když nastane následek, bez jednání pachatele se nemůže jednat o trestný čin. Následek je potom porucha nebo ohrožení zájmu chráněného zákonem, tedy objektu trestného činu.⁶

V silniční dopravě mohou být trestné činy spáchané co do jednání v obou formách, aktivním konáním (aktivním porušením dopravních předpisů) i opominutím (nesplněním povinnosti uložené právním předpisem, často např. neposkytnutí pomoci a ujetí od dopravní nehody). A stejně tak jsou v trestných činech v dopravě zastoupeny obě formy následků, i když ve většině případů jde o činy poruchové, a méně často ohrožovací, kam spadají především trestné činy související s pořádkem ve věcech veřejných a s návykovými látkami. Původně mezi ně v zákoně č. 140/1961 Sb., trestní zákon, patřil i pro dopravu specifický čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, který se ale v současném

5 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právníké učebnice. s. 83

6 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právníké učebnice. s. 87

trestním zákoníku už neobjevil a tedy už není trestným činem, ale jen přestupkem, za nějž nelze uložit trest odnětí svobody, pokud nelze řízení považovat za takovou činnost, pro kterou bylo pachateli oprávnění odňato.⁷

1.1.3 Subjekt

Okruh subjektů trestných činů v silniční dopravě, tedy okruh pachatelů, se kromě obecných podmínek stanovených trestním zákonem (příčetná fyzická osoba, která dovršila patnácti let, v případě mladistvého je dostatečně rozumově a mravně vyspělá, a naplnila svým jednáním všechny znaky trestného činu, jeho pokusu nebo přípravy) už však omezuje v podstatě jen na ty, které označuje již zmíněný § 2 zákona 361/2000 Sb. jako účastníky provozu na pozemních komunikacích, tedy každého, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Tím bývá především osoba řídící motorové nebo nemotorové vozidlo či tramvaj, chodec, jezdec na zvířeti, vozka, průvodce zvířat, provozovatel vozidla nebo i spolujezdec⁸. Zákon tyto účastníky pak dále definuje, a to následovně:

- řidič je účastník, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, nebo i jezdec na zvířeti – aby se stal pachatelem trestného činu v dopravě jako řidič, nemusí tedy vlastnit řidičské oprávnění, přestože řídí takový dopravní prostředek, k jehož ovládnutí je vyžadováno
- motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus
- nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly
- provozovatel vozidla je vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem
- chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně (nelze se tedy jen spoléhat na definici „člověk, který jde“ nebo negativní

⁷ VANTUCH, Pavel. Trestní zákoník s komentářem. Olomouc: ANAG, 2011

⁸ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha 2011, s. 9

vymezení „člověk, který neřídí vozidlo“, protože například i člověk, co tlačí dopravní prostředek přesahující definici, jde, ale vzhledem k bezpečnosti není účelné, aby byl označován za chodce a ohrožoval nebo omezoval ostatní chodce na částech komunikace pro ně určených, nebo naopak člověk, co jede na kolečkových bruslích, zcela jistě nejde, ale jede pomocí lidské síly, ale za chodce se považuje)

- vozka je řidič, který řídí potahové vozidlo
- průvodce vedených nebo hnaných zvířat je účastník, který doprovází zvířata jdoucí jednotlivě nebo ve stádech po pozemní komunikaci, ale není jím chodec vedoucí psa

Zde je nutné ještě poznamenat, že u trestných činů v silniční dopravě, především těch spáchaných způsobením dopravní nehody, se často stává, že pachatelem není pouze jeden z účastníků provozu a hranice mezi pachatelem a poškozeným není tak jasná a trestně odpovědnými může být více zúčastněných stran, např. když řidič motorového vozidla při jízdě telefonuje a srazí chodce, který vběhl do vozovky mimo přechod. Oba tak porušili povinnost vyplývající z právních předpisů a u obou lze předpokládat, že kdyby se chovali podle nich, ke srážce by nedošlo, čili následek způsobilo jednání obou dvou a oba dva jsou spolupachatelé. Nutné je následně akorát posoudit míru zavinění každého z nich.

1.1.4 Subjektivní stránka

Posledním znakem skutkové podstaty trestného činu je subjektivní stránka. Ta popisuje vnitřní vztah pachatele k jeho jednání a následku a na jejím základě je posuzováno zavinění.

Zavinění může být ve dvou formách, a to úmyslné a nedbalostní, rozlišované podle zastoupení prvku vědění a prvku vůle. Úmyslné zavinění obsahuje jak prvek vědění, tak i prvek vůle. V případě přímého úmyslu pachatel chce jednáním způsobit následek s takovým jednáním spojený ve skutkové podstatě trestného činu uvedeného v trestním zákoníku, což nutně znamená i to, že ví, že následek způsobit může, přestože nemusí být jeho primárním cílem.⁹

U nepřímého úmyslu, neboli eventuálního, pak pachatel ví, že svým jednáním může porušit nebo ohrozit zákonem chráněný zájem, a pro případ, že se tak stane, je s tím srozuměn. Nemusí tak nutně chtít následek způsobit, ale je „smířen“ s tím,

⁹ CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právníké učebnice. s. 119

že může nastat, od dalšího jednání ho to neodrazuje, je mu lhostejné, zda nastane nebo ne a jeho lhostejnost k oběma možnostem vyjadřuje jeho kladné stanovisko.¹⁰

Nedbalostní zavinění naopak postrádá prvek vůle a zakládá se na zanedbání náležité opatrnosti. V případě vědomé nedbalosti pachatel věděl, že může porušit nebo ohrozit zájem chráněný trestním zákoníkem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že porušení nebo ohrožení nezpůsobí. Takový pachatel proto nebyl ani srozuměn s možností spáchání následku, způsobit ho nechtěl a spoléhal se, že se mu nějakým způsobem vyhne, přestože o jeho možnosti věděl. U nevědomé nedbalosti už pak pachatel ani nevěděl, že svým jednáním může zájem chráněný trestním zákoníkem porušit nebo ohrozit, ačkoli o tom vědět měl a mohl, takže zde chybí i prvek vědění, pachatel nemá k následku vůbec žádný postoj a jeho zavinění vychází z nesplnění povinnosti seznámit se s možností porušení nebo ohrožení chráněného zájmu.¹¹

U trestných činů v silniční dopravě se vyskytují obě formy zavinění a stejně jako u všech trestných činů obecně platí, že je nutný úmysl, pokud zákon nestanoví, že postačuje nedbalost a naopak, pokud se jedná o kvalifikované skutkové podstaty, kde postačuje nedbalost, pokud zákon nevyžaduje úmysl. Nedbalostní zavinění je potom v dopravě, především v kategorii dopravních nehod, výrazně častější.

Všechny tyto trestné činy v silniční dopravě ale, jak bylo zmíněno, nemají stejné nebo podobné znaky, aby se daly shrnout do jedné skupiny druhového objektu tak, jak trestní zákoník trestné činy zařazuje. Lze je třídit několika způsoby, z nichž jeden z nejpřehlednějších je následující:

- trestné činy spočívající v řízení dopravního prostředku pod vlivem návykové látky,
- trestné činy spočívající v řízení dopravního prostředku přes uložený zákaz činnosti nebo bez příslušného oprávnění,
- trestné činy spáchané způsobením dopravní nehody nebo ve spojitosti s ní, což jsou ty zdaleka nejčastější¹²

10 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právníké učebnice. s. 120

11 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právníké učebnice. s. 126

12 GRIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014

Toto třídění naznačuje především zavinění, kdy jsou první dvě skupiny trestných činů ve většině případů spáchané úmyslně, kdežto třetí naopak ve většině případů z nedbalosti a je výhodné pro sledování statistických údajů.

1.2 Právní charakteristika dopravní nehody

Jak vyplývá z charakteristiky dopravy a i z § 47 zákona 361/2000 Sb., dopravní nehoda jako jedna ze skupin trestných činů v dopravě je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

Podstatné rysy dopravní nehody tak jsou událost na pozemní komunikaci a následek způsobený v souvislosti s provozem vozidla, které bylo v pohybu. Nemůže jít o dopravní nehodu, pokud se událost nestala v souvislosti s pohybem vozidla (např. vandalismus na parkovišti) nebo mimo pozemní komunikaci (např. odbržděný automobil v garáži, úraz při výstupu z dopravního prostředku), nebo pokud nedošlo k následku poškozujícímu život, zdraví či majetek (jako obligatorní znak objektivní stránky trestného činu nesmí následek nikdy chybět. Nedojde-li k následku popsaným skutkovou podstatou některého trestného činu uvedeného v trestním zákoníku, nemůže být naplněna, trestný čin nemůže být dokonán a v případě nemožnosti pokusu vůbec o trestný čin nemůže jít).¹³

Zároveň se ale za nehodu může skrývat spousta okolností, na které často vůle pachatele nemá vliv, a to nejen povětrnostní podmínky nebo chyby v údržbě a značení pozemní komunikace, ale i další osoby, mezi něž patří ostatní účastníci provozu a často i poškozený. Proto je dalším významným rysem dopravních nehod zavinění z nedbalosti, kdy pachateli chybí motiv a cíl a naopak jeho jednání obsahuje prvek překvapení.¹⁴ Nedbalost pachatele už dál může být vědomá i nevědomá, avšak případy, kdy pachatel dopravní nehodu způsobit nechce, ale ví, že ji způsobit může a bez přiměřených důvodů se spoléhá na to, že ji nezpůsobí, jsou častější, než ty, kdy pachatel neví, že nehodu způsobit může, ačkoli to vědět měl a mohl. Také se při určování míry zavinění přihlíží k okolnostem, které ovlivňovaly pachatele, a které mají často velký vliv na konečné zhodnocení činu,

¹³ CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právníké učebnice.

¹⁴ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 25

protože ač mohou způsobit stejný a i velmi těžký následek, pořád je rozdíl mezi pachatelem, co způsobil dopravní nehodu agresivním chováním, nedostatečnými zkušenostmi, kvůli chování další osoby nebo jiným okolnostem. Úmyslné jednání se pak u dopravních nehod také vyskytuje, ale většinou až po jejím vzniku při snaze nehodu utajit nebo znemožnit či ztížit objasnění zavinění a příčin a vyváznout tak z odpovědnosti za následek. Úmyslné způsobení nehody existuje jen ve výjimečných případech jako je úmyslná snaha poškodit osoby nebo věci nebo pokus o sebevraždu.¹⁵

Na druhou stranu je možný i vznik dopravní nehody bez zavinění, a to v případech, kdy řidič dodržuje všechny předpisy, nemůže předpokládat vznik okolností, co k ní vedou, a nehoda přesto nastane.

Stejně tak ne vždy je zavinění dopravní nehody rovnou trestným činem. V případě zaviněného usmrcení nebo zranění osoby je jím vždy, ale pokud je způsobená škoda na majetku nižší než nikoli nepatrná (podle výkladových ustanovení zákona č. 40/2009 Sb. nižší než 5 000 Kč) a nenastaly žádné další přitěžující okolnosti (např. pachatel neřídil pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných látek), tedy nedošlo k tak závažnému jednání, jaké se kvalifikuje jako trestný čin, jde o přestupek.

1.3 Charakteristika dopravní nehody z pohledu kriminalistiky

Dopravní nehoda se dá též charakterizovat jako nepředvídaná, ale zpravidla předvídatelná událost, která vznikla během provozu na dopravní cestě a měla za následek škodu na životě, zdraví nebo majetku či jiný, zvláště závažný následek.¹⁶ Stejně jako u zákonné definice jsou zde dvěma nejdůležitějšími rysy vztah nehody k dopravní cestě a následek, ale navíc zahrnuje ještě znak nepředvídanosti, ale zpravidla předvídatelnosti události.

Že je dopravní nehoda nepředvídaná událost znamená, že nikdo z účastníků předem nepočítal, že se stane, takže se dá stejně tak označit za neočekávanou. Jen v minimech případů je totiž způsobena úmyslně a neúmyslný čin způsobený nedbalostí předvídaní vylučuje už definicí nedbalosti – pachatel se spoléhá na to, že ji nezpůsobí, nebo naopak vůbec neví, že ji způsobit může.

¹⁵ GRIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014

¹⁶ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 17

Kdyby šlo naopak o úmyslné způsobení nehody, pachatel by ji předvídal.

Zároveň je také předvídatelná, tedy vždy existuje určitá možnost, že se může stát, ale i takové předvídaní má určité hranice a může se odehrávat ve dvou rovinách.¹⁷

Jde o předvídaní reálné, což je „předvídaní konkrétní události, k jejímuž průběhu s vysokou mírou pravděpodobnosti dojde v určitém prostoru a čase v případě, že existuje konkrétní příčina daná konkrétní událostí“ (CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009*) a abstraktní, v němž jde o předvídaní neurčité události, co teoreticky může nastat, ale taková pravděpodobnost je na rozdíl od konkrétní velmi malá, a závisí na řadě dalších příčin. Naopak o nepředvídatelnosti se ve vztahu k dopravním nehodám mluvit nedá – už jazykovým rozbořem slova by to znamenalo událost, kterou není možné předvídat, kdežto dopravní nehodu lze minimálně abstraktně předvídat vždy.

Dále tato i zákonná definice pracuje s provozem na dopravní cestě, jinak pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě. V silniční dopravě se dopravní cestou rozumí pozemní komunikace, která je určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, a to včetně pevných zařízení nutných pro zajištění jejího užití a bezpečnosti, a tedy kromě dálnic, silnic a místních komunikací i účelové komunikace určené pro veřejné užívání, např. příjezdové cesty k objektům.¹⁸ Je tedy lhostejné na jakém typu komunikace se provoz odehrává a zda jde o veřejnou či soukromou cestu, ale už vždy musí souviset s pohybem dopravního prostředku.

A jako třetí znak je v obou definicích následek, porucha nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem. V případě dopravních nehod ale nejde o ohrožení (o to se může jednat u jiných druhů trestných činů v dopravě), ale už o poruchu, a to způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku, nebo jiného, zvlášť závažného následku. V některých případech závažných porušení pravidel a vysoké míry pravděpodobnosti vzniku škodlivého následku ale ohrožení ke klasifikaci dopravní nehody postačuje.¹⁹

Takový následek ale pořád musí být v příčinné souvislosti s jednáním pachatele, které se v případě dopravních nehod označuje jako nehodové jednání.

17 CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009*, s. 17

18 BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: *Zákon o silničním provozu s komentářem*, Praha 2011,

19 CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009*, s. 18

Obecně je jednání projev vůle ve vnějším světě, kam spadá pohyb a zdržení se pohybu (konání a opomenutí), nehodové jednání potom konání nebo opomenutí účastníka dopravy, který tím způsobil nehodovou událost a škodlivý následek.

2. Charakteristika příčin dopravních nehod

Příčin dopravních nehod, tedy všech jevů vedoucích k následku, bez nichž by nenastal, je celá řada a na rozdíl od jiných trestných činů mají určitá specifika. Existují příčiny, které se rychle a zásadně mění a příčiny, co se v průběhu času mění jen velmi pomalu, mnohdy za vznikem dopravní nehody nestojí jen jedna, ale kombinace několika příčin, které k ní napomohly, a velmi často se také odehrává situace, kdy příčina vznikne dřív, než dojde k jednání pachatele, tedy o ní a jejím vztahu k možnému následku pachatel ví.

Je proto potřeba je nějakým způsobem rozčlenit, k čemuž napomáhá už samotná charakteristika dopravy a dopravních nehod – pohyb dopravního prostředku na dopravní cestě. Příčiny dopravních nehod se tedy dají rozdělit na dopravní cestu nebo prostředí, dopravní prostředek a člověka, tedy toho, kdo dopravní prostředek řídí nebo jiného účastníka provozu.²⁰

2.1 Dopravní prostředí

Vliv dopravního prostředí patří k objektivním příčinám dopravních nehod, co se časem mění jen pomalu a nezávisí na stavu a vůli účastníků provozu. Pokud navíc splňuje požadavky v právních předpisech na jeho stav, nelze se na něj odvolávat, proto je i dopravní prostředí příčinou v naprosto minimálním počtu případů dopravních nehod a z nich vyplývajících trestných činů – např. v roce 2014 tvořilo podle Statistiky nehodovosti vedené Policií ČR pouze 0,3 % z celkového počtu, konkrétně zavinilo 233 nehod, a i dlouhodobě zůstává na posledních příčkách.²¹

Pod vliv dopravního prostředí na bezpečnost provozu a dopravní nehody konkrétně spadá stav komunikace a situace v provozu, na kterou nemá účastník vliv, a obě tyto skupiny pak dále spočívají v několika dalších aspektech. Je sice podle zákona č. 361/2000 Sb. povinností účastníka provozu přizpůsobit své

²⁰ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 186

²¹ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

chování stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a situaci v provozu (dále ještě svým schopnostem a zdravotnímu stavu), ale ne vždy může určitý stav nebo podmínky předvídat nebo včas zjistit.

Stav komunikace představuje především to, jak komunikace vypadá, zda splňuje zákonné podmínky, překážky na komunikaci a jejich řádné značení a její údržbu, hlavně v zimních měsících a v nepříznivých povětrnostních podmínkách vyžadujících zásah, jako jsou prudké bouře.

Dál značení komunikace, což je podstatnou záležitostí provozu a dopravních předpisů a její znalost je jednou z podmínek udělení řidičského oprávnění.

Příčinou dopravní nehody kvůli značení může být přímo chyba ve značení, špatná volba způsobu a s tím související špatná viditelnost nebo rozpoznatelnost nebo rovnou jeho poškození a absence. Zároveň ale také nedostatek značení nebo jeho přemíra, jež může znamenat zmatenost a nejistotu, kterým pokynem se vlastně řídit, rozptýlení a únavu.²²

A v neposlední řadě reklamní cedule a billboardy u dopravních komunikací, jež často vyvolávají hlasité reakce skupin zasazujících se o jejich odstraňování i zachovávání a jsou stále velmi diskutovaným tématem. Odvádí totiž pozornost řidičů svou formou a nápadností, což je sice účel reklamy, ale v případě ovládnutí dopravního prostředku by měla být větší prioritou bezpečnost. Už totiž při vteřinovém pohledu na poutač při rychlosti 90 km/h ujede řidič 25 metrů, aniž by sledoval situaci v provozu²³, a stává se také, že jsou umístěny bez patřičných povolení, a proto na nevhodná či zakázaná místa nebo mívají příliš agresivní podobu, která může pozornost přitáhnout na ještě kritičtější dobu.

Situace v provozu, jež nezáleží na vůli účastníka provozu, pak zahrnuje ostatní faktory provozu, jako je stav počasí a s ním spojená viditelnost nebo hustota provozu.

2.1.1 Zvířata na pozemní komunikaci

Lesní a domácí zvířata pohybující se po komunikaci také nepochybně patří k objektivním příčinám dopravních nehod, na něž nemá účastník provozu kvůli těžko předvídatelnému výskytu a chování vliv. Týká se především motorových vozidel, kdy může při střetu dojít ke značné škodě na majetku a i na zdraví nebo

22 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 191

23 MATOUŠKOVÁ, Ingrid. Aplikovaná forenzní psychologie. 1. vyd. Praha: Grada, 2013, s.196

na životě, a na rozdíl od ostatních objektivních příčin zaujímá docela významné místo ve statistikách, kdy například v roce 2014 způsobila lesní a domácí zvěř 7846 dopravních nehod, což činí 9,1 % z celkového počtu dopravních nehod (to je víc, než všechny ostatní objektivní příčiny dohromady), a což ji řadí na druhé místo za řidiče motorových vozidel.²⁴

Nebezpečí této příčiny spočívá především v tom, že nejčastěji dochází ke střetům se zvěří v noční době nebo za snížené viditelnosti v situaci, kdy je zvíře oslněno a řidič nedokáže předvídat, jak zareaguje a nebo na málo přehledných komunikacích vedoucích kolem lesních porostů a hospodářských pozemků, kde často spatří zvíře až na poslední chvíli.²⁵

Přestože ale taková dopravní nehoda často končí smrtí zvířete, ve statistikách usmrcených se trvale pohybují kolem nejnižších hodnot a jen za loňský rok nedošlo k jediné ztrátě lidského života.

2.2 Dopravní prostředek

Dopravní prostředek a jeho stav jako příčina dopravních nehod se také řadí k objektivním příčinám, které se mění jen pomalu a dají se objektivně zjistit, ale je už o něco častější, i když stejně jako dopravní cesta zaujímá v celkových statistikách jen nízký podíl. Například za loňský rok to bylo 467 nehod, což je 0,5 % z celkového počtu.²⁶ Je to způsobeno hlavně tím, že možnosti hlídat stav dopravního prostředku jsou spolu s vývojem automobilového průmyslu čím dál dostupnější a především jde o záležitost, které má řidič i provozovatel dopravního prostředku povinnost se věnovat. Zákon č. 361/2000 Sb. ukládá každému účastníku provozu povinnosti v § 4 – 10, a co se stavu dopravního prostředku týče, tak jde zejména o povinnosti řidiče užít vozidlo splňující technické podmínky stanovené zvláštními předpisy, přizpůsobit jízdu jeho technickým vlastnostem a odstranit na místě závadu, zjistí-li během jízdy, že vozidlo nebo náklad nesplňuje stanovené podmínky a nemůže-li tak učinit, smí v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit; přitom musí učinit takové opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemní

24 Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

25 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 192

26 Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

komunikace ani životního prostředí, a dále je třeba brát v úvahu i zákon č. 56/2001 Sb., který konkretizuje způsobilost dopravních prostředků k provozu.

Hlídat technický stav dopravního prostředku a tak omezovat tuto příčinu dopravních nehod potom lze a je povinné jak průběžně při provozu dopravního prostředku, tak v rámci pravidelných technických prohlídek. Interval a obsah prohlídky určuje pro každý typ vozidla zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a že je vozidlo způsobilé zařadit se do provozu na pozemní komunikaci by měl před jízdou zkontrolovat každý řidič při běžné prohlídce a údržbě vozidla. Ale přestože je nutnost takových úkonů dost zdůrazňována i při získávání řidičského oprávnění v autošколе, často jsou v praxi opomíjeny nebo k nim mají řidiči a provozovatelé dopravních prostředků laxní přístup. I když už se vozidlo dostane na technickou prohlídku včas, mohu i z vlastní zkušenosti potvrdit, že jde mnohdy jen o formální úkon bez skutečné prohlídky a v některých případech i bez přítomnosti vozidla. Mnoho řidičů také podceňuje projevy drobných závad nebo potřebu vyhledat odborníka, pokouší se opravovat nebo vylepšovat vozidlo sami i bez odborných znalostí a nebo technický stav vozidla vůbec nekontrolují či zanedbávají.

Takový přístup však následně může mít velmi vážné následky. Nejčastější příčinou nehody spočívající ve stavu vozidla je totiž vada brzdového zařízení, řízení a pneumatik (u nich bývá častým problémem i ignorování povinnosti měnit letní a zimní pneumatiky) a jen zřídka jde o okamžitou únavu materiálu nezávislou na dalších okolnostech.²⁷

Proto nakonec ve většině případů nelze takový stav vozidla vnímat jako objektivní příčinu dopravní nehody. Současný stupeň technologických poznatků pomáhajících při vývoji vozidel a jejich bezpečnosti umožňuje přehlednou kontrolu stavu vozidla nebo minimálně včasné upozornění o závadě, která není slučitelná s provozem, a vybavuje vozidla množstvím bezpečnostních prvků, takže stále zůstává v moci řidiče většinu poruch zjistit a včas se vyvarovat nebezpečí vzniku nehody. Snad jen u starých vozidel nevybavených moderními prvky a opotřebovaných vozidel je možné závadu nezjistit včas i přes obvyklou údržbu a uznat ji jako objektivní příčinu.

²⁷ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 188

2.3 Lidský faktor

Vůbec nejčastější příčinou dopravních nehod a vůbec všech trestných činů v dopravě je selhání lidského faktoru. Na řidiče ale působí takové množství podnětů a okolností, jež se velmi rychle mění a závisí na mnoha podmínkách, takže je není možné označovat jako objektivní a řadí se k příčinám subjektivním. Ve statistikách drží člověk jako viník dopravních nehod dlouhodobě první místa a například za loňský rok bylo celkově účastníky provozu způsobeno 76 934 nehod, z toho

72 845 řidiči motorových vozidel, 2 737 řidiči nemotorových vozidel, 1 226 chodci a 126 jinými účastníky. Tyto nehody zároveň, nejčastěji končily fatálními následky na životech, většinou pak právě v případě zavinění řidiči osobních automobilů.²⁸ Nejnebezpečnější selhání lidského faktoru přitom jednoznačně je porušení předpisů provozu na pozemních komunikacích, ať už z nedbalosti přehlédnutím či nepozorností nebo úmyslné v podobě ignorování pravidel nebo jejich pohrdání agresivními jedinci. Ti především často mají tendenci ignorovat autoritu a podléhat pocitu, že v drahých a silných automobilech mohou cokoli a podle rčení „člověk jede tak, jak žije“ staví vlastní potřebu svobody a výjimečnosti nad právní normy.²⁹ Ve většině případů ale pořád jde o bezúhonné pachatele bez motivu pocházejícího ze všech věkových skupin a různých společenských komunit, co se při následném vyšetřování snaží spolupracovat, i když se pokouší vinu shodit na jiného účastníka provozu³⁰

V žebříčku nejčastějších příčin dopravních nehod řidičů osobních automobilů pak dlouhodobě dominuje deset typických porušení ustanovení zákona č. 361/2000. V roce 2014 podobně jako v minulých letech to byly:

1. řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
2. nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem
3. nesprávné otáčení nebo couvání
4. jiný druh nesprávného způsobu jízdy
5. nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky
6. nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky

28 Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

29 HAVLÍK, Karel. Psychologie pokut a piráti silnic v luxusních vozech. Zpravodaj pro autoškoly: Profesní společenství autoškol. Jablonec nad Nisou: Profesní společenství autoškol ČR, 2011.

30 BRÁZDA, Jan. Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy. Bezpečnostní sbory.cz [online].

7. nezvládnutí řízení vozidla
8. nedání přednosti proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ
9. vyhýbání bez dostatečné boční vůle
10. jízda po nesprávné straně vozovky, vyjetí do protisměru

Podobný žebříček figuruje i u řidičů nemotorových vozidel, kde jsou však smrtelné následky dopravních nehod vzhledem k okolnostem a menší hmotnosti a rychlosti vozidla méně časté.³¹

2.3.1 Porušení důležité povinnosti

Porušení předpisů v dopravě jakožto nejčastější a nejnebezpečnější příčina dopravních nehod pak úzce souvisí s pojmem porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona (kam spadá nejen povinnost uložená zákonem nebo prováděcími předpisy, ale i interním příkazem vydaným podle zákona a zákonem stanoveným způsobem. Ten není definován zákonem a je nutné ho vykládat v každém případě zvlášť a nelze pod něj zařazovat každé porušení předpisu nebo povinnosti, ale musí jít o takové porušení, které bylo příčinou následku trestného činu.

V provozu na pozemních komunikacích potom musí jít u řidiče motorových vozidel o takové porušení povinnosti, které „se zřetelem na sílu, rychlost a hmotnost motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takový následek skutečně často mívá“ (*Vantuch, Pavel. Trestní zákoník s komentářem. Olomouc: ANAG, 2011*) a u ostatních účastníků pak stejně jako obecně musí mít „zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku“ (*rozhodnutí publikováno jako R 11/1964 Sbírky rozhodnutí*), přičemž soudní praxe přidává i nebezpečí způsobení větší škody na majetku. Naopak nelze účastníkům provozu ukládat povinnost bez dalšího předpokládat možné porušení pravidel a povinností jinými účastníky a požadovat po nich, aby tomu přizpůsobili své počínání³² a nelze za porušení povinnosti vnímat např. podle rozhodnutí R 28/1981 Sb. omezení rychlosti vozidla jen proto, že se v blízkosti vozovky nachází chodci, kteří by do ní mohli nečekaně vstoupit,

31 Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

32 Rozhodnutí Nejvyššího soudu TR NS 11/2005 – T 746

když jsou jeho rychlost i způsob jízdy přizpůsobené předpisům, stavu vozovky, povětrnostním podmínkám atd.

Není ale zároveň možné považovat za porušení důležité povinnosti každé porušení předpisů, přestože mělo za následek nebezpečí. Musí jít o takové porušení povinnosti, které pro svou závažnost podstatně zvyšuje stupeň nebezpečí činu pro společnost, což v případě provozu na pozemních komunikacích znamená hrubou nedbalost. Pachatel se trestného činu z hrubé nedbalosti podle trestního zákoníku dopouští, pokud jeho přístup k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti k zájmům chráněným trestním zákoníkem. Jde tedy o vyšší stupeň nedbalosti, který lze označit za zřejmou bezohlednost.³³

Proto není možné podat taxativní výčet všech důležitých povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích. Každé porušení nemůže být porušením důležité povinnosti a význam porušení jednotlivých povinností dále závisí na dalších okolnostech a dopravní situaci. Lze jen zmínit některé případy, které judikatura tradičně považuje za porušení důležité povinnosti uložené podle zákona.

K těm patří řízení dopravního prostředku pod vlivem požitého alkoholického nápoje a pod vlivem jiné návykové látky, řízení dopravního prostředku při snížené schopnosti k řízení v důsledku zdravotního stavu řidiče, nepřiměřená rychlost (především výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti, protože takové porušení povinnosti představuje velmi reálné nebezpečí pro zdraví a život), předjíždění v místech, kde je to zakázáno, nedání přednosti v jízdě, nesledování technického stavu vozidla, držení v ruce nebo jiným způsobem telefonního přístroje nebo jiného zařízení, předání řízení vozidla osobě nezpůsobilé apod. Zajímavým případem je také řízení vozidla bez řidičského oprávnění, po vydání zákazu řízení nebo odebrání řidičského oprávnění. Podle judikatury totiž samotné řízení bez oprávnění nezakládá porušení důležité povinnosti, pokud má taková osoba technickou zručnost potřebnou k bezpečnému řízení a ovládá pravidla silničního provozu, a naopak porušením důležité povinnosti je až nějaká další okolnost spočívající v nezvládnutí dopravní situace.³⁴

2.3.2 Psychologické a fyziologické příčiny

Dalšími velmi významnými a subjektivními „lidskými“ příčinami

³³ VANTUCH, Pavel. Trestní zákoník s komentářem. Olomouc: ANAG, 2011

³⁴ Rozhodnutí č. 39/1978 a 61/1978 Sb.

dopravních nehod jsou psychologické a fyziologické stavy řidičů a dalších účastníků provozu a náhlá psychická nebo fyziologická indispozice je kritická především u řidičů motorových vozidel. Po těch, aby se mohli bezpečně zařadit do provozu, se totiž krom znalosti dopravních předpisů a přehledu o stavu dopravního prostředku vyžaduje i způsobilost řídit, což znamená neustále správně přijímat a vyhodnocovat informace z vnitřního i vnějšího prostředí a vhodně na ně reagovat, a to zpravidla okamžitě. Jakmile toho není řidič schopen, hrozí reálné riziko kolize a těžkých následků.³⁵

Obě dvě příčiny jsou přitom stejně nebezpečné a mohou mít plno podob. Fyziologická indispozice se může a často projevuje zhoršeným zdravotním stavem, kdy dochází při stresu z dopravní situace a pod dalšími okolnostmi jako je extrémní počasí nebo časová tíseň k rapidnímu zhoršení a například infarktům myokardu za volantem, nebo se i bez závažného onemocnění může projevit náhlý fyzický problém, nebo mohou nevhodným způsobem začít účinkovat léky, které řidič bere kvůli své nemoci. Často se projevuje také únavou, při níž klesá pozornost a schopnost řidiče včas reagovat, někdy vůbec rozpoznat nebezpečnou situaci a bezpečně ovládat dopravní prostředek, nebo mikrosmánkem, což je problematika, s níž se řidiči i následně vyšetřovatelé nesetkávají zřídka. Mikrosmánek je forma spánku trvající 3 – 15 vteřin, po které dojde k probuzení nebo definitivnímu usnutí, a po němž řidič může náhle začít zmatkovat a jednat v panice. Nejde však o stav, co by se objevoval náhodně a mohl vzniknout u každého člověka, ač se na něj mnozí pachatelé rádi odvolávají. Podle medicínských poznatků stojí za mikrosmánkem mimo jiné nespavost a onemocnění obstrukční spánková apnoe³⁶ a pokud takový řidič o své chorobě neví, nebo nemohl skutečný mikrosmánek v jejím důsledku předvídat, není podle judikatury, např. rozhodnutí č. 23/1986 Sb., na rozdíl od zdravého jedince, který příznaky únavy na svém těle pozná a je schopen přerušit jízdu nebo učinit nějaké vhodné opatření, za následky způsobené nehody trestně odpovědný.

Psychické nezvládnutí dopravní situace jako příčina dopravních nehod je pak ještě častější. Každý člověk jinak a s jinou intenzitou prožívá různé stresové situace a emoce, a tak může za dopravní nehodou stát silné psychické rozrušení

35 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 194

36 Mikrosmánek.cz [online]. Dostupné z: <http://mikrospanek.cz/mikrospanek-unava-a-ospalost-za-volantem>

vyvolané radostí, vztekem, úlekem, stresem a mnohými dalšími stavy, co zabrání řidičům sledovat dopravní situaci, správně vyhodnocovat podněty, soustředit se a reagovat. To mnohdy závisí na samotné osobnosti řidiče a tom, co je schopný udělat a kam až je schopný morálně zajít. Nejčastější psychický stav řidiče ovlivňují až k bodu, kdy řízení nezvládne, kromě vyhroceného dopravního prostředí situace spojené s pro něj důležitým cílem cesty, tedy na ně má značný vliv motivace k jízdě. Těmi jsou jízdy k lékaři s vážně nemocným pasažérem nebo návštěvy v nemocnici, významné svátky a dovolené a rozptylování pozornosti uvnitř vozu spolujezdcí nebo jinými aktivitami jako je telefonování nebo kouření.³⁷

Pod psychologické příčiny nehod se také můžou zařadit věk a zkušenosti. Při běžném užívání motorového vozidla má nepochybně mladší řidič méně zkušeností s různými dopravními situacemi, než starší. Naopak s přibývajícím věkem ale schopnost správně a rychle se orientovat ustupuje, horší se reflexy, zrak, schopnost koncentrace, proto také existuje povinnost pravidelných lékařských kontrol řidičů od 65 let, a existuje zde vyšší riziko způsobení dopravní nehody než u mladšího řidiče. Zkušený řidič je také víceschopný vnímat více podnětů a z nich vybírat ty nejdůležitější, než začátečník, jenž se často musí soustředit i na úkony, které jsou pro zkušenějšího už zautomatizované, jako je řazení nebo správné pořadí pedálů a i podle statistik zkušenosti se zaviněním dopravních nehod souvisí, neboť řidiči s kratší praxí než 5 let mají o 25 % vyšší nehodovost, než ti zkušenější.³⁸ Podobně negativní vliv pak může mít i jízda v neznámém prostředí nebo ve složité situaci, kdy se musí řidič více soustředit na hledání správné cesty nebo řešení.

2.3.3 Alkohol, omamné a psychotropní látky

Velmi častou a velmi nebezpečnou příčinou dopravních nehod je pak řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek. Už samotné jejich požití před jízdou nebo během jízdy znamená trestný čin a pokoušet se ovládat dopravní prostředek v provozu pod jejich vlivem je velký hazard s vlastním životem i životy ostatních účastníků a bez ohledu na individuální návyk na danou látku nebo její projevy v organismu je hodnoceno jako porušení důležité

³⁷ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 195

³⁸ BRÁZDA, Jan. Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy. Bezpečnostní sbory.cz [online].

povinnosti. Pouze v případě alkoholu existuje celkově určitá tolerance – při laboratorním vyšetření se množství 0,2 promile považuje za fyziologickou hladinu a bez dalších důkazů není přičítáno konzumaci, tedy neslouží ani jako dostatečný důkaz řízení pod vlivem. Vyšší hodnota pak znamená přestupek až do stavu, v němž byla vyloučena způsobilost řidiče řídit vozidlo. Takový stav může být vysoce individuální, ale obecně platí, že při hodnotě 1 promile je vyloučen pro všechny.³⁹

I v rámci tohoto rozpětí však dochází k nehodám s vážnými následky. Jen za loňský rok došlo celkem k 4 637 nehodám zaviněným pod vlivem alkoholu, což je 6 % ze všech dopravních nehod, z nichž nejvyšší počet způsobili právě řidiči motorových vozidel, a z nich 990 způsobili řidiči s naměřenou hladinou alkoholu do 1 promile. Kupodivu tento trend ale za poslední roky stále klesá, například za posledních deset let klesl počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu téměř o polovinu, a pod vlivem jiných omamných látek pak bylo za rok 2014 způsobeno 260 dopravních nehod, což je nepatrných 0,34 %.⁴⁰ Více se pak problematice alkoholu a návykových látek za volantem budu věnovat v následujících kapitolách.

3. Trestné činy v dopravě a jejich právní charakteristika

Jak už bylo řečeno v předchozích kapitolách, trestné činy týkající se dopravy nejsou pouze ty způsobené zaviněním dopravní nehody, ale spadá mezi ně mnoho dalších činů popsanych v různých hlavách trestního zákoníku, i když konkrétně o dopravě nemluví. Oblast dopravy má totiž tak široký záběr, že může zasáhnout do spousty zájmů chráněných právem spoustou způsobů od pojistného podvodu nebo provinění proti pořádku ve věcech veřejných až po ohrožení lidského života. Naopak nelze použít konstrukci objektu dopravy nebo plynulosti dopravy, pod který by se trestné činy v dopravě seskupily, protože většina z nich zasahuje mnohem důležitější a primární zájmy a naopak samotná plynulost a chod dopravy bez dalších, závažnějších okolností, je odsunuta až do zákona o provozu na pozemních komunikacích a zákona o přestupcích, u nichž porušením jejich

³⁹ Dopravni-pravo.cz: Alkohol za volantem [online]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>

⁴⁰ Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.

ustanovení nevzniká trestný čin, pokud nejsou zároveň naplněné znaky skutkových podstat popsané u jednotlivých trestných činů v trestním zákoníku, a tak je jejich spáchání společensky méně škodlivé. A v některých případech je dokonce společenská škodlivost považována za natolik nízkou, že je vyřešení kolize ponecháno na účastnících, kteří ani nemají povinnost informovat Policii ČR. Podle zákona č. 361/2001 Sb. má řidič povinnost volat policii, pokud dojde k usmrcení nebo zranění osoby, hmotné škodě převyšující 100 000 Kč, škodě na majetku třetí osoby, poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, nebo účastníci sami nedokáží zajistit plynulost provozu. V ostatních případech je jejich povinností sepsat záznam o dopravní nehodě a ten předat jejich pojistiteli i bez asistence policie.

Šlo by je proto rozdělit do několika skupin stejně jako rozděluje trestné činy zákon podle objektu, dále podle zavinění, podle příčin, lze je rozdělovat podle právního i kriminalistického hlediska (např. už zmíněné členění podle kriminologické teorie), já pro přehlednost a jednoznačnost využiji zákonné rozdělení podle objektu trestného činu.

3.1 Trestné činy proti životu a zdraví

3.1.1 Usmrcení z nedbalosti § 143

Základní skutková podstata tohoto trestného činu zní „Kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“ Objektem je proto život člověka a objektivní stránkou způsobení smrti nedbalostním jednáním (jedná se přitom vždy o biologickou smrt mozku, neboť v případě klinické smrti – zastavení srdce a dýchání, je stále možná záchrana života⁴¹). Subjektem může být jakýkoli účastník provozu a subjektivní stránku tvoří nedbalostní zavinění, které není vyloučeno ani spoluzaviněním dalších osob, včetně poškozeného.

Dopravy se pak týkají především kvalifikované skutkové podstaty, v nichž se mluví o pachateli, který porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo uloženou mu podle zákona v odst. 2, a který hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo o bezpečnosti práce nebo dopravy nebo hygienické zákony v odst. 3. Co se týče důležitých povinností, o

41 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 60

těch se zákon dál nezmiňuje a v případě silniční dopravy je nutné je hledat v zákoně č. 361/2000 Sb., u nichž ale není možné vždy každé porušení vnímat jako porušení důležité povinnosti (viz předchozí kapitola). Hrubé porušení zákonů o bezpečnosti dopravy pak opět míří k zákonu č. 361/2000 Sb., ale nejde o jakékoli porušení, ale o takové, které je značně intenzivní nebo v případě kumulace intenzivního porušení několika ustanovení (patří sem např. řízení pod silným vlivem alkoholu, nevyhovující technický stav vozidla, rychlost nepřiměřená viditelnosti nebo stavu dopravní cesty), mající jako následek smrt člověka.⁴²

3.1.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti § 147 a Ublížení na zdraví z nedbalosti § 148

Trestné činy těžké ublížení na zdraví z nedbalosti i ublížení na zdraví z nedbalosti jsou co do znaků skutkové podstaty stejné, jako usmrcení z nedbalosti, pouze jejich objektem je zdraví a objektivní stránkou není způsobení smrti, ale těžké újmy a ublížení na zdraví nedbalostním jednáním, což je v případě silniční dopravy velmi častý následek. V obou případech jde o změnu zdravotního stavu člověka od stavu před poškozením, doloženou odborným vyjádřením nebo posudkem znalce. V případě ublížení na zdraví jde o takový stav, kdy došlo k porušení normálních tělesných nebo duševních funkcí a tím znesnadnění výkonu obvyklé činnosti nebo vlivu na obvyklý způsob života po delší než krátkou dobu, a který zpravidla vyžaduje ošetření. V soudní praxi platí, že toto znesnadnění výkonu obvyklé činnosti, většinou jde o pracovní neschopnost, má trvat nejméně 7 pracovních dnů, avšak kritérium pracovní neschopnosti není jediným ani rozhodujícím. Vzhledem k individuálním projevům poruchy zdraví nelze totiž stanovit žádnou pevnou minimální dobu, po kterou musí trvat.⁴³ Těžká újma na zdraví je pak už charakterizována v zákoně a jde o vážnou poruchu zdraví nebo jiné vážné onemocnění v podobě devíti popsaných případů od zmrzačení po delší dobu trvající poruchu zdraví. V obou případech ale musí nastat porucha zdraví přímo v důsledku jednání pachatele, a pokud je až výsledkem komplikací, jež nemohl předvídat, není za ni odpovědný.

42 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 75

43 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 85

3.1.3 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku § 151

Tento trestný čin je jeden z mála, které se soustředí výslovně na oblast dopravy a řeší častou situaci tzv. ujetí od dopravní nehody. Trestní zákoník ho popisuje slovy „Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.“

Objektem zde tedy je lidský život a zdraví a objektivní stránkou neposkytnutí pomoci (pokus o odvrácení hrozícího závažného následku na zdraví nebo zabránění zvýšení následku) osobě, která jeví známky poruchy zdraví, vážného onemocnění nebo je v nebezpečí smrti, a to v případě, že by řidič pomocí nevystavil sebe ani jiného nebezpečí. Pokud by mu hrozilo vystavení se nebezpečí, má ale stále povinnost pomoc přivolat a není jí povinen poskytovat pouze v případě, kdy je už zajišťována jinými kvalifikovanými osobami – i judikatura umožňuje nahradit vlastní pomoc přivoláním policie a záchranné služby.⁴⁴ Dalším znakem skutkové podstaty, subjektem, je zde řidič dopravního prostředku, tedy jde o subjekt konkrétní, který je ještě víc konkretizován dodatkem „který po dopravní nehodě, na níž měl účast“. Nemusel tedy dopravní nehodu přímo zavinit, ale stačí, když se na ní podílel, byl její součástí. A posledním znakem skutkové podstaty je subjektivní stránka, kterou zde tvoří úmysl. I když totiž byla dopravní nehoda zaviněna z nedbalosti, dál se musí řidič vozidla rozhodnout, zda poskytne pomoc nebo ujede, a svým rozhodnutím se úmyslně řídit.

V praxi se spáchání tohoto trestného činu vyskytuje v případech, kdy se řidič snaží jednak uniknout možnému trestu a jednak zakrýt další okolnosti nehody, především vliv alkoholu. Většinu pachatelů také tvoří dosud bezúhonné osoby, co v náhlé panice ujedou, i když jim často hrozil mnohem mírnější postih, a opouštějí poškozené, jež mohou být i v ohrožení života, které by mohl jednoduchý zásah odvrátit (např. případ ujetí od dopravní nehody, kdy sražený chodec zemřel kvůli tomu, že mu zapadl jazyk, ale při řádné pomoci by nebylo jeho zranění kvalifikováno ani jako lehká újma na zdraví).⁴⁵

44 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 88

45 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 88

3.2 Trestné činy proti majetku

3.2.1 Neoprávněné užívání cizí věci § 207

Neoprávněné užívání cizí věci nepatří k typickým trestným činům v dopravě a daly by se zařadit k trestným činům řízení vozidla bez patřičného oprávnění. V tomto případě však nejde o řidičské nebo jiné podobné oprávnění, ale o oprávnění vyplývající z dovození vlastníka vozidla. Nemusí proto vždy nutně ohrožovat zájem na životě nebo zdraví, protože pachatel může vozidlo řídit za dodržování všech předpisů, za využití dostatečných zkušeností a znalostí a nezpůsobit žádnou kolizi, ale útočí na majetek a právo vlastníka majetku s ním svobodně nakládat.

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

Objektem, jak už bylo zmíněno, je zde tedy výkon některých oprávnění spojených s vlastnictvím věci, konkrétně ji užívat a držet.⁴⁶ Obecně musí jít o věc v hodnotě nejméně 25 000 Kč, ale v případě motorového vozidla jde o trestný čin vždy bez závislosti na jeho hodnotě. Objektivní stránkou je pak zmocnění se věci (v případě trestných činů v dopravě motorového vozidla) v úmyslu ji přechodně užívat a nebo neoprávněně přechodně užívat svěřeného vozidla. Při zmocnění se je podstatné, že ho pachatel užívá pro účel, pro který podle svého určení slouží, nebo pro jiný, jenž mu přináší prospěch, ale úmyslně jen dočasně a už předem je rozhodnutý, že ho vrátí vlastníkovu na takové místo, kde může vlastník obnovit svá dispoziční práva (pokud by např. vozidlo odstavil u pole na opačném konci kraje nebo s ním zajel do opuštěné budovy, šlo by o trestný čin krádeže bez ohledu na to, že by už vozidlo nikdy nepoužil a nikdy se k němu nevrátil).⁴⁷ Naopak při užití svěřeného vozidla nedochází k jeho zmocnění se, protože pachatel vozidlo vlastníkovu odňal oprávněně a jeho samotné užití, byť neoprávněně, nezakládá trestnost, ale musí dojít ke škodě alespoň 25 000 Kč, a tak už je určitá kolize nutnou podmínkou. A stejně jako u zmocnění se je následně

⁴⁶ CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010, s. 126

⁴⁷ DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 89

důležité, že pachatel chtěl vozidlo vlastníkovi vrátit nebo umožnit mu obnovit jeho práva vůči vozidlu, protože kdyby měl v úmyslu používat ho trvale, jednalo by se o trestný čin zpronevěry.

Nutné je také ale poznamenat, že ne každá „nedovolená manipulace“ s vozidlem je neoprávněné užití cizí věci. Například jeho přemístění z vjezdu k domu odtlačení bez dalšího nespadá pod neoprávněné užití, neboť zde nešlo o jeho využití k jízdě ani o úmysl ho využívat a ani s ním nebylo nakládáno způsobem, který se dá za užívání považovat.

Subjektem tohoto trestného činu proto mohou být též dva typy pachatelů – v případě zmocnění se cizí věci a její užívání jím může být kdokoli (u motorového vozidla pak řidič, neboť užívání motorového vozidla spočívá v jízdě a zákon č. 361/2000 Sb. definuje řidiče jako toho, co řídí dopravní prostředek) a v případě neoprávněného užívání svěřeného vozidla pak ten, kterému byla věc svěřena. Subjektivní stránku už ale mají obě části skutkové podstaty společnou, a tou je úmyslné zavinění. Aby byla naplněna skutková podstata, musí mít pachatel v úmyslu, jak už jsem zmínila, užívat vozidlo pouze po přechodnou dobu a následně ho vrátit vlastníkovi nebo mu alespoň umožnit znovu s vozidlem manipulovat, a úmysl se vztahuje též ke způsobení škody jako podmínky k naplnění skutkové podstaty v případě svěřené věci, protože jde o znak základní skutkové podstaty. Pokud tedy pachatel způsobí dopravní nehodu se svěřeným vozidlem z nedbalosti, o tento trestný čin nepůjde.⁴⁸

3.2.2 Pojistný podvod

Pojistný podvod jako další typ majetkového trestného činu, který trestní zákoník v základní skutkové podstatě charakterizuje jako „Kdo uvede nepravdivé nebo hrubě zkreslené informace nebo podstatné údaje zamlčí a) v souvislosti s uzavíráním nebo změnou pojistné smlouvy, b) v souvislosti s likvidací pojistné události, nebo c) při uplatnění práva na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty“, už tak docela nesouvisí se samotným užíváním dopravního prostředku, ale speciálním trestným činem k obecnému podvodu. Jejich objektem proto není zájem na životě, zdraví nebo majetku vlastníků dopravních prostředků nebo účastníků provozu nebo

⁴⁸ CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010, s. 96

poškozených v důsledku dopravních nehod, ale na ochraně pojistných smluv a plnění z nich, tedy jde o ochranu pojišťoven. Každý majitel vozidla je totiž povinen uzavřít pojistnou smlouvu, tzv. povinné ručení podle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a zvláště při likvidaci pojistné události a uplatnění práva na plnění může docházet k udávání nepravdivých nebo zkreslených údajů za účelem obohacení pachatele. A nemusí jít ani přímo o majitele vozidla, protože druhá základní skutková podstata mluví i o tom, „kdo v úmyslu opatřit sobě nebo jinému prospěch vyvolá nebo předstírá událost, s níž je spojeno právo na plnění z pojištění nebo jiné obdobné plnění, nebo stav vyvolaný pojistnou událostí udržuje, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou“.

Objektivní stránka u takového trestného činu proto spočívá v tom, že pachatel v souvislosti s likvidací nebo uplatněním práva na plnění uvede nepravdivé nebo zkreslené informace nebo podstatné údaje zamlčí, nebo vyvolá nebo předstírá pojistnou událost nebo takový stav udržuje a způsobí na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou. V dopravě se proto často jedná o předstírání poškození vozidla nehodou nebo úmyslné zhoršení jeho technického stavu po dopravní nehodě.

Subjektem jsou pak účastníci smluvního vztahu a v případě druhé základní skutkové podstaty kdokoli, kdo událost vyvolal, předstíral nebo udržoval vyvolaný stav s úmyslem opatřit jinému (účastníkovi smluvního vztahu) prospěch, a subjektivní stránkou vždy úmysl.

3.2.3 Poškození cizí věci § 228

Dalším majetkovým trestným činem v oblasti dopravy je poškození cizí věci. Trestní zákoník základní skutkovou podstatu tohoto činu charakterizuje jako „Kdo zničí, poškodí nebo učiní neupotřebitelnou věc, a způsobí tak na cizím majetku škodu nikoli nepatrnou, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty“ a druhou základní skutkovou podstatu jako „Stejně bude potrestán, kdo poškodí cizí věc tím, že ji postříká, pomaluje či popíše barvou nebo jinou látkou“.

Tento trestný čin se tak nevztahuje pouze na dopravní prostředky a jejich vlastníky a nesouvisí přímo s pohybem po dopravní cestě, čímž je doprava charakteristická, ale je podstatný např. i pro dopravní značení nebo samotnou

pozemní komunikaci, jejichž zničení nebo poškození může mít vážné důsledky pro plynulost dopravy a především lidské zdraví a životy. Objektem je proto nejen vlastnické právo, užívací právo a s ním spojená neporušenost a použitelnost věci, ale i kulturní či estetické hodnoty a v případě bezpečnostních prvků v dopravě i zdraví a život.⁴⁹ Objektivní stránkou je pak zničení, poškození věci nebo učinění neupotřebitelnou a tím způsobení škody nikoli nepatrné a poškození cizí věci jejím postříkáním, pomalováním nebo popsáním barvou nebo jinou látkou. Zničením se přitom rozumí úplné zlikvidování, poškozením dočasné nebo trvalé snížení hodnoty a neupotřebitelností podstatné snížení schopnosti věci plnit své původní určení.⁵⁰

Subjekt už zde pak není na rozdíl od většiny trestných činů v dopravě jen účastník provozu, ale může jím být kdokoli, a subjektivní stránkou je zde úmyslné zavinění.

3.3 Trestné činy obecně nebezpečné

3.3.1 Obecné ohrožení § 272 a Obecné ohrožení z nedbalosti § 273

Na rozdíl od všech dosavadních trestných činů, v případě obecně nebezpečných není nutné způsobit následek jakožto škodu na životě, zdraví, majetku, ale následkem je už samotné vyvolání nebezpečí. K jejich dokonání tak postačuje vyvolání nebezpečí bez poruchy zájmu chráněného zákonem, a to nebezpečí konkrétní, čili ohrožení existujícího předmětu útoku, nebo abstraktní, kdy k němu nemusí ve skutečnosti dojít, a především bezprostřední, kdy může nebezpečí dospět k poruše i bez splnění dalších podmínek pachatelem nebo dalšími osobami.⁵¹

V případě obecného ohrožení, ať už úmyslného či nedbalostního, je podle zákona jeho podstatou úmyslné (z nedbalosti) způsobení obecného nebezpečí tím, že pachatel vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného

49

50 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010, s. 141

51 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010, s. 215

jednání, nebo takové obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění. Vydání lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví je pak dle judikatury naplněno při ohrožení nejméně 7 lidí a typická je zároveň živelnost a neovlivnitelnost událostí, kdy je vznik poruchy závislý na okolnostech, které pachatel nedokáže ovlivnit.⁵²

Objektem těchto trestných činů je tedy zájem na ochraně života a zdraví lidí a majetku a objektivní stránkou jednání, jímž pachatel vyvolá obecné nebezpečí (takové jednání může mít spoustu podob, proto zákon uvádí jen jeho demonstrativní výčet) nebo ho zvýší či ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění s následkem vydání lidí nebo majetku v nebezpečí, přičemž musí jít o nebezpečí velké škody nebo smrti či těžké újmy na zdraví – při nebezpečí lehčích následků nedojde k naplnění znaků skutkové podstaty těchto činů. V dopravě tak může jít o situace, kdy je dopravní prostředek obsazen nejméně 7 pasažéry nebo se kolem pohybuje nejméně 7 osob, tedy půjde většinou o nebezpečný způsob jízdy (např. vjetí dopravního prostředku na zastávku nebo přechod pro chodce, kde se právě lidé nacházejí, a to i v případě úmyslu usmrcení několika osob, neboť ustanovení o obecném ohrožení je vůči poruchovým činům a i trestnému činu vraždy speciální a nemůže jít ani o jednočinný souběh⁵³, řízení nákladní soupravy podnapilým nebo nezpůsobilým řidičem, někdy jízda po dálnici v protisměru (v tomto případě není obecným ohrožením jízda v protisměru bez dalšího, ale musí se zohlednit i další okolnosti, především doba jízdy, hustota provozu, reálnost hrozícího střetu apod.⁵⁴ nebo o situace v hromadné dopravě. V ní ale nejde vždy o obecné ohrožení, pokud je řidič prostředku hromadné dopravy pod vlivem alkoholu, i když převáží cestující, neboť kromě toho musí podle judikatury konkrétně a bezprostředně vyvolávat nebezpečí pro život a zdraví cestujících a ne pouze možnost, že ve svém stavu může způsobit dopravní nehodu, ale může jít o trestný čin opilství, který je vůči obecnému ohrožení subsidiární, nebo ohrožení pod vlivem návykové látky. Naopak, pokud už v případě úmyslného zavinění k bezprostřednímu nebezpečí dojde a zároveň dojde k těžké újmě na zdraví jen jedné osoby, je to jednak trestný čin obecného ohrožení a jednak není vyloučen jednočinný souběh s těžkým ublížením na zdraví.

52 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 104

53 Rozhodnutí č. 3/1974 Sb.

54 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 107

Subjektem pak je v silniční dopravě účastník provozu a subjektivní stránkou je zde úmysl v § 272 i nedbalost v § 273, přičemž u nedbalosti figuruje jako okolnost podmiňující vyšší trestní sazbu porušení důležité povinnosti.

Ještě v minulé právní úpravě, v zákoně č. 140/1961 Sb., trestní zákon, spadal pod trestné činy obecně nebezpečné čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění, který se týkal případů řízení motorových vozidel někým, kdo řidičské oprávnění nikdy nevlastnil. Důvodem bylo, že stát umožňuje řízení motorových vozidel jen po splnění zákonem stanovených podmínek a udělení oprávnění, neboť je v zájmu společnosti, aby motorová vozidla, která mohou být pro posádku i okolí nebezpečná, řídily jen ty osoby, jež prokázaly svou způsobilost a u nichž se dá předpokládat, že nebudou ohrožovat životy, zdraví a majetek.⁵⁵ V současné době už se ale takové jednání jako samostatný trestný čin neklasifikuje a trestní právo osoby, co nikdy řidičské oprávnění nevlastnily, nepostihuje, pokud jim nebyl uložen trest zákazu činnosti. Může však jít o přešůpek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle zákona č. 200/1990 Sb., o přešůpcích a zároveň má takový řidič stále povinnost dodržovat pravidla provozu.

3.3.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky § 274

Případy spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky jsou v dopravě velice časté a mívají velmi vážné následky. Nespadá sem totiž pouze ohrožení pod vlivem drog, ale i alkoholu, jenž je u nás konzumován ve velkém množství a nezřídka i řidiči dopravních prostředků před jízdou, což reflektuje i trestní zákoník. Ten ho charakterizuje jako „Kdo vykoná ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“ a v kvalifikované skutkové podstatě vybírá ohrožení s obzvlášť závažnými možnými následky a popisuje způsobení vykonáním zaměstnání nebo jiné činnosti pod vlivem návykové látky dopravní nebo jiné nehody, jiného ublížení na zdraví nebo větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku, vykonání v takovém stavu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řízení

⁵⁵ GRIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014

hromadného dopravního prostředku, a vykonání činu v případě, že byl pachatel v posledních dvou letech za takový čin odsouzen nebo propuštěn z výkonu trestu.

Řízení dopravního prostředku pak v základní i kvalifikované skutkové podstatě spadá právě pod pojem jiné činnosti. Soudní praxe do něj však neřadí cyklistu, přestože ho zákon č. 361/2000 Sb. považuje za řidiče, a to proto, že vzhledem k hmotnosti a rychlosti jízdního kola ve srovnání s motorovými vozidly není natolik nebezpečný a není způsobilý zapříčinit zákonem předpokládaný následek, respektive jeho nebezpečnost je srovnatelná s chodcem nebo bruslařem pod vlivem, tudíž, pokud svým jednáním nenaplní znaky skutkové podstaty jiného trestného činu, není pro trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky stíhán.⁵⁶

Objektem je zde proto život a zdraví lidí a majetek a objektivní stránkou je vykonání zaměstnání nebo jiné činnosti ve stavu vylučujícím způsobilost, kdy mohlo dojít k ohrožení zákonem chráněných zájmů vlivem požití návykové látky, kterou pachatel požil sám úmyslně.⁵⁷ Subjektem, co se týče dopravy, je pak řidič vozidla, který při řízení pod vlivem návykových látek jednoznačně vykonává činnost, při níž může dojít k ohrožení života nebo zdraví nebo způsobení škody, a v případě zaměstnání profesionální řidič, ale i některé další osoby, které mohou mít na situaci v provozu zásadní vliv (např. policista řídící dopravu nebo stavební pracovník manipulující s těžkou technikou za nepřerušného provozu), tedy subjekt konkrétní. A subjektivní stránkou je zde úmyslné zavinění, neboť pachatel se musí do stavu vylučujícího způsobilost návykovou látkou dostat sám úmyslně.

3.4 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

3.4.1 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání § 337

V dopravě souvisí tento trestný čin maření nebo podstatného ztěžování výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci především s ustanovením písm. a), které popisuje, že se pachatel činu dopustí tím, že „vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl“, jež se týká řidičů motorových vozidel nerespektujících zákaz řízení a odnětí řidičského oprávnění.

⁵⁶ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 269

⁵⁷ CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010, s. 218

Objektem tohoto činu je tak zájem na řádném výkonu rozhodnutí státních orgánů, která nabyla právní moci, nebo nebyla pravomocná, ale vykonatelná, v dopravě tedy takových, kterými byl řidiči vysloven zákaz řízení motorových vozidel⁵⁸, objektivní stránka je v dopravě maření (takové jednání pachatele, v jehož důsledku není rozhodnutí vůbec nebo z části vykonáno) nebo podstatné ztížení výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci výkonem zakázané činnosti nebo výkonem činnosti, ke které bylo pachateli odňato oprávnění nebo ho pozbyl, tedy i řízení motorových vozidel po odnětí řidičského oprávnění, přestože toto odnětí nemá povahu zákazu činnosti.⁵⁹ Zákaz činnosti je totiž jeden z trestů ukládaných soudem nebo jiným správním orgánem, kdy dnem právní moci rozhodnutí, kterým byl uložen, dochází k pozbytí řidičského oprávnění, kdežto odnětí řidičského oprávnění se děje po pozbytí zdravotní nebo odborné způsobilosti nebo pokud jeho držitel nesplňoval při udělení oprávnění zákonné podmínky stanovené v zákoně č. 361/2000 Sb, ale zákaz činnosti nemusí být vysloven. Vedle toho se lze řidičského oprávnění ještě vzdát. Dalším znakem skutkové podstaty, subjektem, je zde pak řidič, tedy jde v dopravě o konkrétní subjekt, a subjektivní stránka spočívá v úmyslném zavinění.

3.4.2 Opilství § 360

Opilství, nebo tzv. rauschdelikt, je charakterizované trestním zákoníkem jako „Kdo se požitím nebo aplikací návykové látky přivede, byť z nedbalosti, do stavu nepřičetnosti, v němž se dopustí činu jinak trestného, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let; dopustí-li se však činu jinak trestného, na který zákon stanoví trest mírnější, bude potrestán tímto trestem mírnějším“, je zvláštní trestný čin, jehož podstatným znakem je zaviněná nepřičetnost, díky níž není pachatelovo jednání pod vlivem návykové látky klasifikováno jako trestný čin, i když jednání i jeho následek se shoduje s popisem skutkové podstaty některého z činů uvedených v trestním zákoníku, ale jako čin jinak trestný.⁶⁰ Postihuje se v takovém případě pouze to, že se přivedl do stavu nepřičetnosti a v něm něco spáchal.

Objektem je tak občanské soužití a sekundárním konkrétní zájem porušený

58 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010, s. 288

59 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 107

60 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010, s. 305

nebo ohrožený jednáním pachatele, objektivní stránkou přivedení se do stavu nepřičetnosti požitím nebo aplikací (vdechnutím, injekční aplikací apod.) návykové látky a spáchání činu jinak trestného jako následek.⁶¹ Teoreticky by mohlo jít i o opominutí, pokud by si pachatel nevzal předepsané léky, v důsledku toho by se zhoršil jeho zdravotní stav a dostal by se do stavu nepřičetnosti. Musí ale vždy jít o stav nepřičetnosti, tedy stav, kdy je alespoň jedna ze složek jednání (rozpoznávací nebo ovládací) v době činu zcela vymizelá. Pokud by došlo pouze k jejich snížení, nejde o nepřičetnost, ale o zmenšenou přičetnost, která aplikaci ustanovení o opilství neumožňuje. V případě dopravy jde typicky o situace, kdy se řidič napije a usedne za volant dřív, než jeho organismus alkohol odbourá. Subjektem tohoto trestného činu v dopravě ale nemusí být pouze řidič dopravního prostředku, ale jakýkoli účastník, který jednáním ovlivněným návykovou látkou způsobí čin jinak trestný, typicky dopravní nehodu. A subjektivní stránkou je, jak říká už samotný popis skutkové podstaty, úmysl i nedbalost, které se ale vztahují pouze k přivedení se do stavu nepřičetnosti a už ne k činu, jenž je v něm spáchán.

Podstatný zde je tedy fakt, že se pachatel přivedl do stavu nepřičetnosti a dál už nechtěl nic spáchat, ale nedokázal své jednání ovládat nebo rozpoznat jeho nebezpečnost a proto je odpovědný pouze za trestný čin opilství. V jiných případech se nedá použít ustanovení o nepřičetnosti ani opilství, a to přesto, že byl pachatel před činem pod vlivem návykové látky. Jde o tzv. případy *actio libera in causa* – pokud má pachatel v úmyslu spáchat trestný čin a např. si dodá odvahu návykovou látkou, jde o *actio libera in causa dolosa*, a pokud spáchá trestný čin z nedbalosti, která spočívá v přivedení se do stavu nepřičetnosti, jde o *actio libera in causa culposa*, a v obou případech bude takový pachatel zodpovědný za ten trestný čin, který spáchal.

V případě dopravy je také často nutné rozhodovat, zda nepřičetnost pachatele způsobená návykovou látkou a následné jednání lze podřadit pod tento trestný čin nebo pod ohrožení pod vlivem návykové látky, a to především u řidičů motorového vozidla. Zde je proto nutné rozlišovat jejich úmysl a to, zda před požitím či aplikací návykové látky řidič věděl, že bude vykonávat zaměstnání nebo činnost, při které by mohl ohrozit právem chráněné zájmy, nebo ne. Pokud totiž např. požil alkohol v domnění, že po zbytek dne už nikam nepojede, a následně pod jeho vlivem, když už nedokázal rozpoznat nebezpečí svého jednání

61 VANTUCH, Pavel. Trestní zákoník s komentářem. Olomouc: ANAG, 2011

nebo ho rozumně ovládat, nasedl do auta, jde o opilství, kdežto když alkohol požil např. řidič autobusu před svou směnou, na kterou následně nastoupil, už nezáleží na tom, že následně nedokázal rozpoznat, že bude bezpečnější, když zůstane doma, ale na tom, že o možnosti jízdy věděl a naplnil skutkovou podstatu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky.

4. Vliv omamných a psychotropních látek na trestnou činnost v dopravě a jejich detekce z pohledu dokazování

Požívání omamných a psychotropních látek se v trestné činnosti v dopravě nejvíce vyskytuje v souvislosti s trestnými činy, které s ním výslovně počítají, jako je ohrožení pod vlivem návykové látky nebo trestné činy spočívající v porušení důležité povinnosti, a jako příčina trestných činů způsobených zaviněním dopravní nehody. Jde přitom o problematiku, proti níž se jen těžko bojuje, neboť se od jejich objevení tyto látky užívají pro zlepšení nálady a navození příjemných psychických stavů, takže jde o něco, čeho se lidé nechtějí úplně vzdát, a v případech alkoholu (který sice právní předpisy jako omamnou a psychotropní látku neuvádí, ale je nesporné, že nepříznivý vliv na člověka má), je užívání společensky brané za normální, a to ve všech věkových a sociálních skupinách bez ohledu na vzdělání (podle statistik se od celkového průměru např. v roce 2013, který činí 7,2 l čistého alkoholu na osobu za rok, výrazněji odchyluje akorát charakteristika pohlaví, kdy muži zkonzumují průměrně 10,3 l a ženy jen 4,4 l a celé tři čtvrtiny populace od 15 let konzumují alkohol minimálně v umírněné formě⁶²), ale už ne každý uživatel počítá s tím, že ho mohou ovlivnit negativně, a to i v takových situacích, kdy je potřeba jeho plné soustředění. Pokud přitom půjde o situaci, v níž může kromě sebe neschopností vykonávat určitou činnost řádně ohrozit i další, a takovou situací doprava je, nelze takové jednání ve společnosti tolerovat.

Konzumace takových látek v souvislosti s dopravou je proto přísně zakázána – řidič je nesmí požit během jízdy nebo řídit dopravní prostředek bezprostředně po požití nebo v době, kdy by ještě mohl být pod vlivem, a porušení takového zákazu spadá pod porušení důležité povinnosti pachatele vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, funkce nebo uložené podle zákona,

62 Užívání tabáku a alkoholu v České republice 2014. Státní zdravotní ústav, 2015.

neboť tím pachatel zvyšuje typovou škodlivost svého činu, způsobuje závažnější poruchu nebo větší ohrožení a je proto okolností podmiňující použití vyšší trestní sazby nebo zvlášť přitěžující okolností.⁶³ Nebezpečí těchto látek přitom nespočívá jen v tom, že účastníky provozu ovlivňují, ale že na každého jedince účinkují jinak, a tak i množství, které jednomu stále umožní relativně bezpečný pohyb po komunikaci u druhého způsobí tak, že téměř nebude schopen vnímat své okolí, což je problémem především u mladých lidí, kteří nemusí odhadnout, jak jejich tělo zareaguje, nebo kvůli menším zkušenostem či experimentování neočekávají, že dojde k vyřazení kontrolních mechanismů a závažnému ovlivnění smyslu.⁶⁴

4.1 Omamné a psychotropní látky v dopravě

Co jsou omamné a psychotropní látky, obecně a nepřesně označované jako drogy, neurčuje trestní zákoník, který charakterizuje jen souhrnně návykové látky jako „alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování“, ale přílohy nařízení vlády č. 436/2013 Sb., o seznamech návykových látek, které jako návykové látky označuje zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a změně některých zákonů. Další legislativa týkající se „drog“ v dopravě jsou pak zákon č. 361/2000 Sb., který uvádí výše zmíněné zákazy konzumace před nebo během jízdy a zákon č. 40/2010 Sb. s taktéž zmíněným trestným činem „ohrožení pod vlivem návykové látky“.

Tyto konkrétní zákazy se však v oblasti dopravy týkají pouze řidičů dopravních prostředků a nepostihují např. chodce pod vlivem, ačkoli i takový účastník může způsobit jednáním ovlivněným omamnou nebo psychotropní látkou vážné následky. Všechny takové látky nepochybně ovlivňují psychiku člověka, a to silně individuálně a nepředvídatelně, takže je nutné sledovat a trestat porušení zákazu u řidičů, jejichž vozidlo je schopné způsobit závažnější následky, než ostatní účastníci, ale nesmí se zapomínat i na možné nebezpečné chování chodců, kteří mohou pod drogou změněným stavem vědomí nečekaně vstoupit do vozovky a zavinit dopravní nehodu. Problém ovšem je, že samotné užívání nebo bytí pod vlivem návykových látek zákon bez dalšího nepostihuje a dokud chodec neporuší

63 VANTUCH, Pavel. Trestní zákoník s komentářem. Olomouc: ANAG, 2011

64 GRIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014

nějaký právní předpis nebo rovnou nezpůsobí kolizi, nelze mu v jeho pohybu bránit, proto je jediný možný způsob, jak se alespoň pokoušet následkům předcházet, drogová prevence.

Oblíbenost užívání omamných a psychotropních látek navíc stále neklesá, jsou oblíbené především u příležitostí různých oslav nebo ve snaze umocnit prožitek z nějaké akce, a to právě zapříčiňuje jejich častý výskyt v dopravě – buď se lidé po konzumaci spojené s akcí nebo oslavou vrací domů a řídí, přestože jsou stále pod vlivem, nebo se rozhodnou v zábavě pokračovat někde jinde a k přesunu opět využijí vozidlo. Nutné je proto pro policii mít přehled o právě takových okolnostech, které nebezpečí výskytu řidičů pod vlivem drog zvyšují, a zaměřovat se nejen na kontrolu alkoholu.⁶⁵

4.2 Vliv omamných a psychotropních látek

4.2.1 Vliv jednotlivých skupin omamných a psychotropních látek

Omamné a psychotropní látky lze rozdělit do několika skupin podle účinku a tak i vlivu na účastníky provozu. Seznam omamných a psychotropních látek v přílohách nařízení vlády je totiž značně rozsáhlý a bez farmaceutické nebo podobné odbornosti těžko srozumitelný, a i odborná literatura využívá čtyři základní skupiny – halucinogeny, stimulanty, opiáty a těkavé látky, a někdy některé druhy vyčleňuje i do dalších samostatných skupin.⁶⁶

- **Kanabinoidy**

Mezi nejznámější kanabinoidové drogy patří marihuana (dále například hašiš), což činí tuto skupinu nejčastěji užívanou látkou v dopravě, vyjma alkoholu. Konzumace marihuany se navíc stává především mezi mladými stále populárnější, ať už kvůli účinkům nebo přesvědčení, že je méně škodlivá, než tabákové výrobky. Účinnou látkou je v marihuaně THC, které způsobuje změnu vnímání, myšlení, citění a nálady, což znamená, že řidič pod jejím vlivem je nepozorný, nevnímá dopravní značení, není schopný udržet rychlost a směr jízdy, nereaguje včas, nerespektuje ostatní účastníky provozu, jeho akce jsou často neodůvodněné, snadno dochází ke ztrátě orientace, a tyto stavy přitom nastávají

65 ZÁMEK, David a Marek BLAŽEJOVSKÝ. Drogy v silniční dopravě. Bezpečnostní sbory.cz [online].

66 ZÁMEK, David a Marek BLAŽEJOVSKÝ. Drogy v silniční dopravě. Bezpečnostní sbory.cz [online].

velmi rychle a trvají minimálně dvě hodiny, někdy déle, takže takový řidič rozhodně není schopný účastnit se provozu.

- Halucinogeny

Halucinogeny se vyskytují v přírodní i syntetické formě a mezi nejznámější patří LSD, lysohlávky, durman apod. Pod jejich vlivem dochází, jak už napovídá název skupiny, k silným zrakovým, sluchovým i dotekovým halucinacím, může dojít dokonce k rozvoji psychóz a nebo až k nutnosti hospitalizace. Pro řidiče to tak znamená těžkou dezorientaci, úplnou ztrátu pozornosti, neschopnost rozlišit představy a realitu, zvýšený krevní tlak, třes, někdy se objevuje zvýšená aktivita bez potřeby odpočinku a přísunu tekutin, takže může dojít k dehydrataci, rychlé změny nálad mající vliv na jeho reakce a poruchy motoriky a artikulace. Řídit motorové vozidlo v takovém stavu pak prakticky není možné a v případě, že se s ním podaří vyjet, je kolize téměř jistá.

Nebezpečí halucinogenů navíc spočívá i ve vlivu, který mohou mít i bez přímého užití. Látka v nich obsažená se totiž ukládá v podkožním tuku a ve vypjatých situacích se může znovu vyplavit do organismu, navodit stav podobný intoxikaci, tzv. flashback, a dotyčný, jenž usedl za volant v domnění, že účinky drogy už pominuly, může být znovu pod vlivem.

- Stimulační látky

Nejznámějšími a nejčastěji zneužívanými stimulačními látkami jsou metamfetamin (známý také jako pervitin) a kokain. Jejich aplikace způsobuje zvýšenou aktivitu a potřebu něco dělat a s tím spojenou nervozitu, podrážděnost a až agresivitu (v případě kokainu pak často jde naopak o euforii, uvolnění a příjemné pocity a jen někdy paranoia a depresivní stavy). Zároveň akutní intoxikace zvyšuje i sebevědomí, což se u řidičů projevuje agresivitou a hazardem na silnici, rychlou a bezohlednou jízdou, přičemž svému okolí a vozovce nevěnují dostatečnou pozornost, přeceňují své schopnosti a dopouští se chyb a následně velmi často ujíždí případné policejní hlídce, nebo mohou v konečné fázi naopak za volantem usnout. Po skončení účinků se navíc často vyvíjí i paranoidní chování, při němž může dojít k pocitům pronásledování a nebezpečné jízdě v úmyslu setřást vozidlo, co řidiče domněle pronásleduje.

Nebezpečím stimulantů je také rychlost vybudování psychického návyku a s ním spojených abstinčních příznaků, které mohou snadno způsobit nehodu, vyčerpání organismu a dehydratace, neboť dotyčný pod vlivem drogy neměl

potřebu spát a pít.

- Opiáty

Nejznámějším zástupcem skupiny opiátů je ve světě i v České republice heroin. Ten má vliv především na centrální nervový systém, který utlumuje, na snížení duševní aktivity, na zpomalení motoriky a tak i zhoršení reflexů a schopnosti reagovat. Tento stav se dá popsat jako tupá euforie. Zároveň může dojít i k útlumu dýchání až zástavě, ospalosti vedoucí až ke ztrátě vědomí, apatii, řidičům se zhoršuje vidění za šera zúžením zornic a velké nebezpečí spočívá i v tom, že při dlouhodobém užívání se může řidič pod vlivem jevit vyrovnaně a klidně, ale jakmile jeho účinky vyprchávají, přestane být absolutně schopný se vozidlu věnovat.

U řidičů užívajících opakovaně opiáty lze navíc vysledovat i typické vystupování. Obvykle takový řidič řídí starší vozidlo ve špatném stavu, protože se kvůli své závislosti zbavuje hodnotnějšího majetku. Zároveň neřídí těsně po aplikaci drogy, ale v době, kdy shání drogu nebo finance na její nákup, popřípadě ve stavu útlumu.

- Těkavé látky a organická rozpouštědla⁶⁷

U těkavých látek a rozpouštědel jako je toluen je těžké odhadnout aplikovanou dávku, a tak může snadno dojít k předávkování. I bez něj se ale navozený stav může podobat stavu opilosti, objevují se halucinace, zmatenost, bolesti, nevolnost, samovolné pohyby, zpomalené reakce a může dojít k problémům s dýcháním, ke kómatu a i smrti. Kromě toho řidič pod jejich vlivem často přeceňuje své schopnosti, není schopen koncentrace, cítí ospalost a často propadá snění, a tak nedokáže udržet vozidlo plně pod kontrolou. Pokud však nejde o závislého řidiče, většinou se mimo akutní intoxikaci zvláštní poruchy řízení nebo schopností neprojeví.

- Sedativa a hypnotika⁶⁸

Mezi sedativa a hypnotika se řadí léky užívané při psychických potížích, léky proti bolesti, proti kašli apod., které mají za následek celkový útlum. Výskyt řidiče pod jejich vlivem ale ještě nemusí být nutně známka úmyslného zneužití léků jako drogy - stávají se i situace, kdy se nemocný řidič neúmyslně předávákuje

67 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 42

68 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 41

nebo si vezme velké množství různých léků při pokusu o sebevraždu, protože jejich účinky postupují přes ospalost, útlum, poruchy pohyblivosti, vyhasínající reflexy až k bezvědomí a kómatu. To pak může mít fatální vliv na schopnost ovládat vozidlo. Jen pokud je řidič zvyklý na svou dávku, nemusí k poškození schopnosti řídit dojít nebo může trpět jen potížemi s udržení pozornosti nebo ostrým viděním.

Problémem pro řidiče mohou být ale i další léky mající vliv na psychický stav, nervovou soustavu, krevní oběh nebo zrak. Pod jejich různým vlivem může stejně jako pod vlivem zneužívaných drog dojít k oslabení pozornosti a tak přehlédnutí značení či dalších účastníků provozu, usnutí za volantem, pomalé reakci nebo špatné koordinaci pohybů, jež může vézt až k ztrátě kontroly nad vozidlem. Mnoho řidičů se navíc za jejich pomoci podobně jako u kávy nebo energetických nápojů snaží překonat přirozenou únavu organismu nebo bolest, aby mohli pokračovat v jízdě, zvláště při dlouhých nebo nočních cestách, a neuvědomují si, že pozitivní účinek mohou mít jen krátkodobě a potřebu načerpání energie nekompensují, ale jen odsouvají a po uplynutí jejich účinků bude ještě větší a způsob jejich jízdy může být kvůli následnému hroucení organismu ještě nebezpečnější.

4.2.2 Limity omamných a psychotropních látek v organismu

Při pozitivním výsledku testu na přítomnost návykových látek v těle řidiče mohou nastat tři různé situace. Situace, kdy se řidič nepovažuje za osobu ovlivněnou návykovou látkou, spáchání přestupku a spáchání trestného činu. Podobně jako u alkoholu totiž existují pro omamné a psychotropní látky limity, jejichž naměření v krevním vzorku nemusí bez dalšího znamenat bezprostřední požití nebo ovlivnění látkou a řidič tak není v případě, že nepřekročil žádné předpisy (a není zřejmé, že látku při nebo před jízdou požil), za ohrožení pod jejím vlivem stíhán. V těchto limitech totiž podle medicínských poznatků nemusí účinná látka vždy účinkovat na zdravou populaci a často může jít o detekci zbytkových látek, které dotyčného ovlivňovaly naposledy několik hodin nebo dokonce dní nazpět. Důležité je ale samozřejmě brát v úvahu při hodnocení ovlivnění jakoukoli látkou i případnou vybudovanou toleranci nebo např. váhu řidiče, jeho zdravotní stav apod.

Tyto limity v případě některých návykových látek určuje vláda nařízením

vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou, a to následovně:

- THC – 2 ng/ml
- metamfetamin, amfetamin, MDMA, MDA, kokain a benzoylekgonin – 25 ng/ml
- mofrin – 10 ng/ml

Přestupku se pak řidič dopustí v případě, že bude v jeho krvi naměřena vyšší hodnota látek než ta stanovená nařízením, i přes hodnotu v rámci limitu je z jiných okolností zřejmé, že řidič návykovou látku požil, nebo je naměřena jakákoli hodnota látek s nulovou tolerancí. Tím se tak dopouští přestupku podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, konkrétně přestupku na úseku ochrany před alkoholismem a jinými toxikomaniemi upraveným v § 30, odst. 1, pokud podle písm. g) požije alkoholický nápoj nebo užije jinou návykovou látku, ačkoliv ví, že bude vykonávat zaměstnání nebo jinou činnost, při níž by mohl ohrozit zdraví lidí nebo poškodit majetek, h) po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky vykonává činnost uvedenou v písmenu g), ch) ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky, vykonává činnost uvedenou v písmenu g) a i) odepře se podrobit vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, k němuž byl vyzván podle zvláštního právního předpisu, kterým je zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů.

Trestného činu se pak dopustí, pokud k jednání popsanému ve skutkové podstatě přestupku přibudou další okolnosti, které zvyšují společenskou škodlivost a nebezpečnost činu a naplní skutkovou podstatu trestného činu. V souvislosti s omamnými a psychotropními látkami v dopravě pak jde především o trestný čin ohrožení pod vlivem návykových látek a opilství. Dále se vyskytují u kvalifikovaných skutkových podstat trestných činů, jako které jsou často a typicky vyhodnoceny dopravní nehody, a to usmrcení z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, těžká újma na zdraví z nedbalosti. Požití omamných a psychotropních látek, jejichž vliv na jednání člověka zapříčinil následek, je v nich obsaženo jako porušení důležité povinnosti, v dopravě stanovené v zákoně č. 361/2000 Sb. v § 5,

odst. 2, který zakazuje požit návykovou látku během jízdy nebo řídit vozidlo bezprostředně po požití či pod jejím vlivem. Pokud pak podle dalších okolností každého případu (celkový způsob jízdy řidiče, porušení dalších pravidel a povinností, reálnost nebezpečí, které způsobil, naměřená hladina účinných látek v krvi a následný znalecký posudek, jenž v případě jiných návykových látek, než alkoholu, musí být vyhotoven, protože neexistuje jednotná hranice pro určení stavu vylučujícího způsobilost apod.⁶⁹) k porušení důležité povinnosti došlo, stává se z přestupku trestný čin.

4.3 Alkohol v dopravě

Ačkoli legislativa alkohol jako omamnou a psychotropní látku neklasifikuje a zařazuje ho do skupiny návykových látek vedle nich, považují za nezbytné věnovat se i jeho dopadu na dopravu, jako zdaleka nejčastější příčině trestných činů spáchaných pod vlivem návykové látky a především jako, na rozdíl od omamných a psychotropních látek, legálně užívané látky. Jednoznačně totiž stejně jako ostatní zmíněné drogy do dopravy nepatří a stejně jako ony má mnoho neblahých účinků na účastníky provozu, a tak i vliv na bezpečnost, životy a zdraví, což jsou nejdůležitější právem chráněné zájmy, ale na rozdíl od drog má k němu každý, kdo je co do věku způsobilý vlastnit řidičské oprávnění, prakticky neomezený přístup. Stejně jako ostatní návykové látky může být však jeho konzumace zodpovědná za přestupek prakticky bez následků i trestný čin s těmi nejvážnějšími následky a přesto řidiči často riziko doprovázející dopravu už z její podstaty alkoholem zvyšují.

Co je alkoholickým nápojem pak říká zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů v § 2, písm. k) a zahrnuje mezi ně lihovinu, víno a pivo – výjimku tvoří nealkoholická piva, jejichž obsah alkoholu je pod 0,5 objemovými procenty – a další nápoje obsahující více než 0,5 objemového procenta alkoholu (což je přísnější úprava vzhledem k předchozímu zrušenému zákonu č. 37/1989, který nechával hranici na 0,75 objemového procenta).

Všechny tyto nápoje mají na organismus, schopnosti řidiče a tím i bezpečnost dopravy škodlivý vliv, který se zvyšuje spolu s hladinou alkoholu v

⁶⁹ Dopravni-pravo.cz: Trestné činy [online]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>

krvi. Už i malé dávky vedou ke snížení smyslových a psychických, u některých i motorických funkcí a v případě žádného nebo jen velmi malého návyku na alkohol můžou mít fatální následky. Obecně při jeho užití dochází k útlumu organismu a především činnosti mozku, a tak se dostavuje pocit vyšších schopností, pohody, dobré kondice a dochází k přeceňování sebe sama. Takový řidič pak nebere v úvahu připomínky ostatních, řídí se výhradně svými „zesílenými“ vlastnostmi, má zhoršený odhad vzdálenosti, oslabují se jeho zábrany, riskuje, může se u něj dostavit agresivita, soutěživost, touha se předvést. Snižuje se ale také jeho pozornost, schopnost zpracovat zrakové a sluchové podněty a včas na ně reagovat, dochází ke zhoršení zraku, zúžení zrakového pole, zesílení oslnění, zeslabení schopnosti adaptace na světlo a tmou a poruchám barvocitu, dále může dojít k poruchám sluchu a především motoriky, takže řidič všechny úkony vykonává pomalu, může mít potíže i s takovými, které pro něj byly automatické, a s vyšší hladinou alkoholu nemusí být schopný ani základních pohybů a koordinace. A protože má utlumovací účinek, snadno může dojít i k únavě, poruchám vědomí a usnutí za volantem, a to především v nočních hodinách.⁷⁰

Ne všechny tyto účinky se ale projevují u všech uživatelů a jejich výskyt a intenzita závisí na několika faktorech, jako je zmíněná výška hladiny alkoholu v krvi, návyk na alkohol a fáze (resorbce či eliminace), v níž se dotyčný nachází. Podle výšky hladiny alkoholu v krvi a postižení funkcí člověka se pak rozeznávají čtyři stupně ovlivnění, jichž následně využívá i legislativa.

Jde o:⁷¹

- Podnapilost

Hladina alkoholu v krvi dosahuje 0,51 – 1,00 g/kg, může se projevat mírně změněné chování a postižení psychických, smyslových a motorických funkcí, ale riziko dopravní nehody je přesto už dvakrát vyšší než u střízlivých osob.⁷²

- Lehký stupeň opilosti

Hladina alkoholu v krvi dosahuje 1,01 – 1,50 g/kg, dochází k poruchám

70 ŠTEFAN, Jiří a Jiří HLADÍK. Soudní lékařství a jeho moderní trendy. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, s. 211

71 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 76

72 ŠTEFAN, Jiří a Jiří HLADÍK. Soudní lékařství a jeho moderní trendy. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, s. 211

psychiky, oslabení zábran, může se vyskytnout agresivita, zhoršení sluchu, zraku, motoriky a rovnováhy a při hladině 1,5 g/kg už je riziko dopravní nehody pětadvacetkrát vyšší, než u střízlivých.⁷³

- Střední stupeň opilosti

Hladina alkoholu v krvi dosahuje 1,51 – 2,00 g/kg, psychické a smyslové funkce jsou výrazně postižené, dochází ke snížení pozornosti a výraznému zpomalení reakcí.

- Těžký stupeň opilosti

Hladina alkoholu v krvi dosahuje 2,01 – 3,00 g/kg, dochází ke ztrátě orientace, oslabení psychických schopností až do fáze „tuposti“ a motoriky až k neschopnosti samostatného pohybu.

- Otravu alkoholem

Hladina alkoholu v krvi dosahuje 3,01 g/kg a více, jedná se o útlum vyšší nervové činnosti, neschopnost pohybu a dochází k bezvědomí.

Podobně jako u některých drog, přestože je požití alkoholu při jízdě nebo řízení vozidla bezprostředně po požití nebo v době, kdy je řidič pod vlivem, zakázané zákonem č. 361/2000 Sb., existuje určitá tolerance, v jejichž mezích nejde ani o přestupek a dostatečný důkaz ovlivnění alkoholem. V případě orientační dechové zkoušky je takovou hladinou 0,25 g/kg a v případě laboratorního vyšetření 0,20, kdy se může jednat o přirozenou fyziologickou hladinu alkoholu v krvi nebo ovlivnění měření konzumací některých potravin.⁷⁴ Pokud při naměření takové hladiny alkoholu v dechu/krvi následně řidič nepřizná, že požil alkoholický nápoj nebo to není z jiných důkazů zřejmé, jde o neprůkaznou skutečnost.

Vyšší naměřená hladina už zakládá odpovědnost za přestupek (podle přílohy zákona č. 361/2000 Sb. jde o hodnotu 0,30 g/kg, která je ale pro silniční provoz z medicínského hlediska nevýznamná – i stav podnapilosti se počítá až od 0,50) a při hodnotě 1,0 g/kg už se jedná o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, protože jde o hodnotu, kterou právo považuje za stav vyloučené způsobilosti řídit vozidlo. Nicméně v medicíně se za stav, kdy není řidič schopný bezpečně řídit, považuje už naměření 0,80 g/kg.⁷⁵

O vyloučení způsobilosti však může jít i z právního hlediska při dosažení

73 ŠTEFAN, Jiří a Jiří HLADÍK. Soudní lékařství a jeho moderní trendy. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, s. 211

74

75 ŠTEFAN, Jiří a Jiří HLADÍK. Soudní lékařství a jeho moderní trendy. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, s. 212

nižší hladiny, pokud je ovlivnění řidiče významné a lze doložit dalšími okolnostmi, jako jsou svědecké výpovědi, výpovědi zasahujících policistů, záznam řidičova chování a způsobu jeho jízdy apod.

4.4 Detekce návykových látek

Každý řidič je dle § 5, odst. 1 f) a g) zákona č. 361/2000 Sb. povinen podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem/jinou návykovou látkou, a to buď formou orientační dechové zkoušky/zkoušky testem na detekci drog ze slin nebo potu nebo laboratorního vyšetření krve. Odmítnutí je následně podle zákona č. 200/1990 hodnoceno jako přestupek.

4.4.1 Detekce alkoholu

Detekce alkoholu orientační dechovou zkouškou se v dopravě provádí typicky při silniční kontrole policistou dechovým analyzátozem schváleným Českým metrologickým institutem a zjišťuje se hladina alkoholu v dechu. Pokud je výsledek takového měření pozitivní a naměřená hodnota vyšší, než 0,25 g/kg, což je hranice počítající s určitým ovlivněním měření látkami ve vydechovaném vzduchu a ústní dutině, a dotyčný požití alkoholu nepřizná, lze měření po 15 minutách zopakovat. A pokud je následné měření pozitivní, mělo by dojít k odbornému lékařskému vyšetření.

V současnosti už ale není nezbytně nutné odborné lékařské vyšetření provádět, protože se orientační dechová zkouška provedená analyzátozem splňujícím podmínky stanovené zvláštním předpisem uznává jako jeden z důkazů i pro trestní řízení.⁷⁶ V případě, že se ale dotyčný odmítne podrobit orientační dechové zkoušce (často se tak děje v domnění, že alkohol z jeho organismu vyprchá dřív, než dojde k odběru krve, nebo ve snaze zdržovat a alespoň snížit své provinění z trestného činu na přestupek), je povinnen se vyšetření podrobit.

Takové vyšetření včetně odběru krve provádí zdravotnické zařízení odborně a provozně způsobilé a provádí ho vždy lékař (např. odebrat krev pro účely přestupkového nebo trestního řízení nesmí ani zdravotní sestra). K odběru má přitom dojít co nejdříve, provádí se z loketní žíly jehlou a stříkačkou na jedno

⁷⁶ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha 2011, s. 20

použití a bez dezinfekce kůže takovým prostředkem, který obsahuje alkohol. Krev se odebere do suché zkumavky, která se naplní a uzavře tak, aby nemohlo dojít k odpařování alkoholu a odešle do toxikologické laboratoře prostřednictvím dožadujícího orgánu policie (toho, jenž odborné lékařské vyšetření dožádal), jenž je v případě, že je krev odebírána pro účely řízení, při odběru také přítomen. Ve zdůvodněných případech – u nejzávažnějších trestných činů – na žádost policejního orgánu nebo státního zástupce je možné pak provést ještě další odběr po 30 minutách (a následně ještě třetí), ale jen pokud neuplynulo mezi skončení užívání alkoholu a odběrem více než 90 minut. Kromě odběru se ale ještě musí lékař zaměřit i na další známky opilosti a provést klinické vyšetření. To se zaměřuje na zjištění ovlivnění centrální nervové soustavy, proto je třeba sledovat chování, způsob řeči, orientace, vybavování, požití léků a případná onemocnění, která by mohla pozorování a měření ovlivnit, jako epilepsie, diabetes, poranění hlavy, duševní choroba nebo ataxie, což je nervová porucha koordinace pohybů.⁷⁷ Veškerá zjištění a postup vyšetření a odběru krve se zároveň zapisují do Protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem, jenž lékař předá dožadujícímu orgánu spolu s odebranou krví (případně jiným biologickým materiálem, např. močí, pokud existuje podezření, že nejde o intoxikaci alkoholem, nebo v případě pitvy). A to i pokud se dotyčný odmítne podrobit vyšetření, čímž se na něj nejen hledí jako by byl pod vlivem, ale dopustí se také přestupku (podrobit se mu je totiž jeho povinnost, kterou lze podle judikatury spravedlivě vyžadovat, pokud se lze důvodně domnívat, že je alkoholem ovlivněn), pokud ovšem nejprve nedošlo k dechové zkoušce, po níž už se provádět nemusí.

Následně, při laboratorním testu, se musí důkaz alkoholu v krvi a ostatním biologickým materiálu provádět dvěma nezávislými standardizovanými metodami, a to specifickou metodou plynové chromatografie a Windmarkovou metodou (která však není specifická, neboť stanovuje všechny redukující látky, a proto je vhodnější použít enzymatickou metodu ADH. Konečné stanovení hladiny alkoholu v krvi potom ale vychází z průměru dvou vyšetření plynovou chromatografií. Pozitivní test je zde už od hodnoty 0,21 g/kg, ale ještě 0,3 g/kg nejsou pro silniční provoz významné, a tento výsledek se následně musí porovnat s výsledky lékařského vyšetření. Při neshodě nebo pochybnostech o totožnosti

⁷⁷ ŠTEFAN, Jiří a Jiří HLADÍK. Soudní lékařství a jeho moderní trendy. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, s. 212

vzorku krve, se pak provádí další, sérologické vyšetření.⁷⁸

4.4.2 Detekce jiných návykových látek

Stejně jako v případě alkoholu je řidič povinen podrobit se orientačnímu vyšetření a odbornému vyšetření zjišťujícímu obsah jiné návykové látky v krvi. Jde ale o něco složitější situaci, protože jednak neexistuje žádná jednotná hranice vylučující způsobilost řídit vozidlo a jednak hladina obsahu návykové látky v krvi nevyovídá nutně o účincích na organismus, zvláště proto, že často dochází ke konzumaci několika různých druhů návykových látek, které mají silně individuální účinky.

I zde existují pro použití v dopravě orientační detekční přístroje využívající k měření sliny a pot (např. DrugWipe nebo DragTest), ale nejsou stoprocentně spolehlivé. Jsou uzpůsobené k detekci jen některých drog, např. DrugWipe detekuje pervitin, amfetamin, opiáty, kokain, benzodiazepin, marihuanu a hašiš, může dojít k určitému ovlivnění dalšími podmínkami, popříp. může dojít k situaci, v níž není dle výrobce vhodné test použít, a na výsledek se tak nelze vždy jednoznačně spoléhat. I v případě negativního výsledku testu, kdy řidič přesto vykazuje známky ovlivnění jinou návykovou látkou (jeho chování, mluva, způsob jízdy, vzhled apod.), a především v případě pozitivního testu, je proto nutné provést i následné odborné lékařské vyšetření. To se provádí v odborně a provozně způsobilém zdravotnickém zařízení odběrem biologického materiálu, který se stejně jako u alkoholu následně odesílá do toxikologické laboratoře, přičemž pokud vyšetření dotýčný odmítne, hledí se na něj také, jako by byl pod vlivem a dopouští se přestupku. K odmítáním, ať už jde o alkohol nebo jiné návykové látky, přitom dochází celkem často s odvoláním se na nebezpečí pro zdraví. Nejčastěji jde o tvrzení o obavě z nákazy HIV, o požití léků, které mohou výsledek zkreslit, o nevolnosti a nepříznivém zdravotním stavu, ale většinou jde o účelové výmluvy ve snaze vyhnout se postihu jak za řízení pod vlivem, tak za odmítnutí vyšetření.

A následně je zde nebytně nutné i vypracování znaleckého posudku z odvětví toxikologie, respektive psychiatrie, pomocí něžž se určuje, zda šlo o stav vylučující způsobilost.

78 ŠTEFAN, Jiří a Jiří HLADÍK. Soudní lékařství a jeho moderní trendy. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, s. 213

5. Souběžná trestní odpovědnost u dopravních nehod a princip omezené důvěry

Jednou ze zásad trestního práva je zásada odpovědnosti za zaviněné protiprávní jednání a zásada trestní odpovědnosti fyzických osob.⁷⁹ Jejich obsahem je, že trestně odpovědným pachatelem trestného činu je fyzická osoba, která v době spáchání činu dovršila 15 let (spáchala čin alespoň den po patnáctých narozeninách), je příčetná a zaviněně svým jednáním naplnila všechny znaky skutkové podstaty trestného činu (popřípadě jeho pokusu nebo přípravy), nese tedy odpovědnost subjektivní. Odpovědnost objektivní, kde jde o odpovědnost za následek, takže ten, kdo ji nese, vůbec následek nezpůsobil, a pouze někdy má možnost liberace, v trestním právu naopak fungovat nemůže, protože by popřela presumpci nevinu. V současnosti už je také zakotvena úprava trestní odpovědnosti právnických osob, ale v oblasti dopravních nehod si lze zavinění právnické osoby jen těžko představit.

5.1 Souběžná trestní odpovědnost

Naopak se ale často kromě těch, co fyzicky řídili dopravní prostředek, vyskytují další pachatelé odpovědní za trestný čin spáchaný zaviněním dopravní nehody souběžně. Pachatelem je totiž i ten, koho zákon označuje jako spolupachatele a v širším smyslu i účastníka.

O spolupachatelství se přitom jedná, pokud je trestný čin spáchán společným jednáním nejméně dvou osob, kdy buď každý ze spolupachatelů naplní všechny znaky skutkové podstaty trestného činu, každý naplní část znaků skutkové podstaty, ale jejich jednání je stále společné a tvoří jeden celek, nebo každý vykoná určitý úsek trestné činnosti, přičemž je skutková podstata naplněna až spojením všech takových úseků. Vždy přitom musí být přítomen společný úmysl spolupachatelů spáchat čin společným jednáním a směřování k jedné skutkové podstatě trestného činu. Každý takový spolupachatel následně odpovídá za trestný čin, jako by jednal samostatně, následek se tak každému z nich přičítá v plné výši, vyjma případu vybočení ze společného rámce páchaní trestného činu.⁸⁰

Jako účastenství pak zákon označuje organizátorství, návod a pomoc a podobně jako u spolupachatelů jde o jednání více osob směřující za stejným

79 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právní učebnice, s. 21

80 CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právní učebnice, s.176

následkem, ale organizátor, návodce ani pomocník tu už čin sám nepáchá a nenaplňuje žádné znaky skutkové podstaty, proto se jejich trestní odpovědnost odvozuje od pachatele. V obou případech však musí jít o úmyslné zavinění, neboť žádná „dohoda o spolupráci na nedbalosti“ není logicky možná, a tak se tyto formy pachatelů a účastníků v dopravních nehodách, většinou způsobených z nedbalosti, nevyskytují. Může jít pouze o výjimečné případy jako je např. pomoc formou utvrzování pachatele, pokud spolujezdec akceptuje nabídku opilého řidiče ke svezení a sám ještě určí trasu, nebo pomáhá roztlačit vozidlo, jehož řidič je pod vlivem alkoholu.⁸¹ Podobně to tak proto bude i s nepřímým pachatelem, který úmyslně ke spáchání trestného činu užívá jinou osobu, jež není trestně odpovědná nebo je odpovědná v omezené míře.

Trochu odlišná situace ale nastane v případě, kdy někdo předá řízení motorového vozidla osobě, o které ví, že její schopnosti k řízení jsou sníženy kvůli požití alkoholu či jiných návykových látek, a že v důsledku toho může dojít k dopravní nehodě. Taková osoba pak odpovídá za následky dopravní nehody, k níž došlo proto, že schopnosti osoby, které řízení předal, byly sníženy.⁸²

Jinak je už tomu u zdánlivé trestné součinnosti, kde chybí některý ze znaků charakteristických pro skutečnou součinnost a jde tak o trestný čin spáchaný více pachateli, ale většinou bez společného jednání nebo společného cíle. V dopravních nehodách půjde především o souběžné pachatelství. Pachatelé zde útočí na stejný objekt, za následek nesou vinu všichni, ale nesledují stejný záměr, nejednají ve společném úmyslu a neodpovídají tak společně a nerozdílně, ale je jim přičítána pouze ta škoda, kterou svým jednáním způsobili. Může jít o spoluvinu řidiče a ostatních účastníků provozu, kdy oba poruší dopravní předpisy a jejich jednání je příčinou následné nehody (jednání pachatele je totiž příčinou i pokud k následku vedlo jednání i další osoby, jestliže by bez jeho jednání k následku nedošlo, a příčinná souvislost je dána, i když vedle příčiny, která způsobila následek bezprostředně, působila další příčina), tudíž jsou oba odpovědní.⁸³ O souběžnou odpovědnost však nepůjde, pokud bude porušení povinností jednoho natolik významné, že porušení povinností druhého účastníka

81 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 250

82 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 249

83 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 37

pozbude významu. Nebo dojde k nesprávné reakci jednoho účastníka na nebezpečí vyvolané jiným účastníkem.

Ta nastává proto, že řidič je povinen, i pokud nebezpečí nezpůsobil, zachovávat potřebnou opatrnost, a pokud zareaguje nesprávně a dojde k dopravní nehodě, přičemž při správné reakci na nebezpečí vyvolané jiným účastníkem provozu by nehodě zabránil, je spolu s účastníkem, který nebezpečí vyvolal, odpovědný. Musí ovšem jít o situaci, kdy vůbec možnost volby měl nebo kdy mohl posoudit správnost svého rozhodnutí, a tak je mu možné zavinění nesprávné reakce přičítat. Pokud je řidič přinucen náhle reagovat bez bezpečnější možnosti, odpovědnost nese ten, kdo ho k pochybení přinutil. Nelze totiž na běžné účastníky provozu klást vyšší požadavky ani při řešení krizových situací, musí se rozhodovat ve zlomku vteřiny, a to podle svých možností, které mohou být vzhledem k dalším okolnostem velmi různorodé.⁸⁴ Tak tomu bude například, pokud chodec vběhne do vozovky z prostoru mezi dvěma zaparkovanými auty tak, že přijíždějící řidič ho nemohl až do poslední chvíle spatřit a proto prudce zabrzdí a způsobí kolizi s automobilem jedoucím za ním. Pokud by ale chodce spatřil ve chvíli, kdy měl dostatek času, nic mu nebránilo brzdit a přesto vjel do protisměru a došlo ke kolizi s protijedoucím automobilem, lze ho činit spoluodpovědným a přičítat mu nedostatek opatrnosti, protože pokud by zvolil brzdění, k žádné kolizi by ani nemuselo dojít a následky by tak, pokud vůbec nějaké, byly menší.⁸⁵ Je proto zároveň nutné vždy hodnotit každou příčinu zvlášť co do významu pro následek a určit její důležitost a to, zda si pachatel měl a mohl představit, že k následku může jeho jednáním dojít, tedy jestli mohl dané okolnosti předvídat.

5.2 Princip sekundární odpovědnosti a princip omezené důvěry

S posuzováním odpovědnosti a tím, že řidič je povinen zachovávat určitou míru opatrnosti a předvídat možné nebezpečí vyvolané jiným účastníkem provozu a jeho případnou odpovědností nebo spoluodpovědností za následek, úzce souvisí princip omezené důvěry, který naopak znamená, že řidič se může spoléhat na dodržení právních předpisů ostatními účastníky provozu, pokud ze situace

⁸⁴ POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. Trestní právo. Přípravovaný text ke zveřejnění.

⁸⁵ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 276

nevyplývá opak. Při posuzování zavinění, odpovědnosti a následného trestu je proto nutné nesledovat jen to, zda došlo k porušení dopravních předpisů, nedodržení vyžadované míry opatrnosti a nesprávnému chování řidiče, tedy zda má řidič objektivní odpovědnost za následek, ale i subjektivní hledisko spočívající v konkrétní situaci pachatele a tom, co mohl v dané situaci předvídat a předpokládat, jaké možnosti reakce měl, co mohl vnímat, k jakým závěrům mohl dojít na základě předchozích zkušeností, v podstatě jakou míru opatrnosti byl účastník schopen dodržet, tedy složku vědění, což je vedle vůle jedna ze složek psychického stavu pachatele, kterým se dá popsat zavinění. Bohužel se ale toto hledisko prakticky nezkoumá a zažitá praxe orgánů činných v trestním řízení hledí spíše na objektivní a na to, že zavinění lze vyvodit už z nesprávného chování řidiče.⁸⁶

A jelikož bez zavinění nemůže být v trestním právu trest, je potřeba neuplatňovat žádný z principů absolutně, hledat mezi oběma rovnováhu a nevinit řidiče za každé nesprávné chování, ani ho nezprošťovat odpovědnosti pokaždé, když není primárním viníkem a nebezpečí vyvolal někdo jiný.

Touto problematikou se zabývá zhusta i judikatura. Například rozhodnutí Nejvyššího soudu 3 Tz 182/2001, které se zabývá problematikou míry opatrnosti a okolnostmi, které je při posuzování zavinění třeba brát v úvahu, a z kterého zjednodušeně vyplývá, že pokud nastaly okolnosti, při nichž řidič sice srazil chodce, který svým zraněním podlehl, ale nemohl vzhledem k místě a typu vozovky předpokládat pohyb silně podnapilého chodce, rychlost jeho vozidla odpovídala dosvitu potkávacích světel a v momentě, kdy mohl chodce na vozovce rozpoznat, už neměl možnost včas zastavit, není, přestože nehodu spoluzavinil a nepochybně by se bez jeho jednání nestala, odpovědný. Nebo usnesení Nejvyššího soudu 6 Tdo 686/2007, kdy už došlo k porušení předpisů oběma řidiči a původně byla jako trestně odpovědná uznána řidička, jež nedala přednost v jízdě při odbočování vlevo na základě toho, že porušila zákon č. 361/2000 Sb., ale následně došlo k přehodnocení zavinění, protože řidič jedoucí po hlavní silnici jí možnost dát přednost nedal. Téměř dvojnásobně překročil povolenou rychlost a provozoval bezohledný způsob jízdy, který byl pro ostatní účastníky nepředvídatelný. Odbočující řidička tak vzhledem k ostatním okolnostem neměla povinnost předpokládat, že v daném úseku vozovky pojedje protijedoucí automobil

⁸⁶ POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. Státní zastupitelství, 2005, číslo 4.

výrazně vyšší než povolenou rychlostí a že nebude mít dostatek času na odbočení a naopak druhý řidič nemohl očekávat, že pokud odbočující znemožnil dodržování pravidel (řádné odbočení) vlastním závažným porušením, že tato pravidla dodrží (dá mu přednost). Naopak musel sám vědět, že pravidla porušuje tak, že vyvolává nebezpečí a může dojít ke kolizi, a proto nese zavinění pouze on a nejde o spoluzavinění odbočující řidičky, která se chovala v mezích obou principů – oprávněně se spoléhala na to, že protijedoucí řidič bude dodržovat nejvyšší povolenou rychlost a nešlo tak o chybnou reakci na jím nevyvolané nebezpečí, protože se též oprávněně domnívala, že žádné nehrozí a požadovanou míru opatrnosti nepřekročila. Obecně by tak mělo platit, že pokud dojde k nehodě při odbočování z vedlejší silnice na hlavní, je prvotní příčinou to, že odbočující řidič nedal přednost. Pouze pokud řidič jedoucí po hlavní silnici výrazně překročí nejvyšší povolenou rychlost, lze uplatnit princip omezené důvěry a příčinou tak bude jeho jednání.⁸⁷

Dokazuje to i situace v usnesení Nejvyššího soudu 6 Tdo 845/2009, kde byl v případě srážky motocyklu jedoucího po hlavní silnici a osobního automobilu přijíždějícího z vedlejší nejprve princip omezené důvěry aplikován nesprávně, když bylo zavinění přičítáno výhradně řidiči motocyklu, jenž překročil povolenou rychlost a při aplikaci principu by řidič automobilu překročení rychlosti nebyl vzhledem ke značení a blízkosti přechodů povinnen předvídat. Nejvyšší soud následně uznal, že stejně tak měl ale řidič automobilu povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní silnici a řidič motocyklu by podle principu omezené důvěry neměl předpokládat, že přestože ho může na dostatečnou vzdálenost vidět, do křižovatky vjede. Na rozdíl od předchozího případu zde tak už o spoluvinu šlo, neboť překročení rychlosti nebylo tak zásadní a situace byla dostatečně přehledná, aby mohl řidič automobilu na nebezpečí vyvolané motocyklem reagovat správně a do křižovatky nevjet nebo zastavit před jízdním pruhem motocyklu, tedy nešlo o tak významné okolnosti, aby jeho nedání přednosti v jízdě pozbylo významu, a zároveň řidič motocyklu měl vědět, že může dojít ke kolizi, která i vzhledem k tomu, že převáží spolujezdce bez ochranné přilby může způsobit vážné následky.

⁸⁷ POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. Trestní právo. Přípravovaný text ke zveřejnění.

6. Princip omezené důvěry

Jak už jsem zmínila, princip omezené důvěry je velmi důležitý z hlediska posuzování zavinění a tak odpovědnosti za spáchaný trestný čin, v dopravě pak za trestný čin spáchaný zaviněním dopravní nehody. Sama doprava už je velmi složitá, neboť velmi často v provozu dochází k nečekaným situacím, na které řidiči a ostatní účastníci musí okamžitě reagovat. Zároveň jsou přitom nuceni brát v úvahu spoustu aktuálních okolností, jako je možné ohrožení dalších účastníků provozu, jejich chování, dodržování dopravních předpisů, dopravní prostředí a i to, jak se všechno může v příštím okamžiku zachovat a jak se může situace změnit. Zkušený řidič je přitom schopný vnímat současně 6 až 8 podnětů⁸⁸, ale žádný nemůže vnímat a především předvídat úplně všechno a po žádném nelze spravedlivě požadovat, aby očekával každou možnou situaci, která by mohla vést k nebezpečí, následné špatné reakci a dopravní nehodě. V takovém případě by se muselo po účastnících vyžadovat dodržování absolutní míry opatrnosti, předpokládání, že každý další účastník může kdykoli jakkoli porušit dopravní předpisy a on bude odpovědný i za následek, jemuž nebylo v jeho silách se vyhnout, a to by většina řidičů patrně vůbec na silnici nevyjela. Proto je po účastnících vyžadována jen určitá míra opatrnosti, která se zkoumá na základě souvisejících zákonů, technických norem, bezpečnostních předpisů, zvláštních uznávaných pravidel, okolností každého případu, obecně uznávaných zásad rozumného člověka a právě i principu omezené důvěry. Konkrétně zákon č. 361/2000 Sb. vymezuje pouze povinnost dodržovat opatrnost v základní míře a jen někde vyžaduje zvýšenou (zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, těžce zdravotně postiženým, zvířatům, vozidlu přepravujícímu děti, řidiči začátečníkovi, výcvikovému vozidlu nebo vyšší míru v případech profesionálních řidičů, speciálních vozidel nebo těch, kteří mají zákonem dovolený zvláštní způsob jízdy, nebo při specifickém způsobu jízdy, jako je odbočování, otáčení, couvání), a proto je uplatňován princip omezené důvěry, a to u nás od padesátých a šedesátých let. Do té doby byl využíván opačný princip, princip nedůvěry, uplatňovaný pouze vůči řidičům vzhledem k samotné nebezpečnosti vozidel, malé znalosti dopravních předpisů a nedostatečnému návyku na postup motorizace.⁸⁹

88 BRÁZDA, Jan. Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy. Bezpečnostní sbory.cz [online].

89 POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. Státní zastupitelství, 2005, číslo 4.

Každý účastník silničního provozu je povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích a světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály a dopravními značkami určenými pro jeho dopravní situaci. Je tedy naprosto logické, když se bude domnívat, že i ostatní budou tuto povinnost dodržovat, stejně jako že přizpůsobí rychlost stavu vozovky, povětrnostním podmínkám a dalším okolnostem, a z toho princip omezené důvěry vyplývá. Při jeho uplatnění se tak po řidiči nemůže spravedlivě požadovat, aby bez dalšího předpokládal možné porušení pravidel ostatními účastníky a aby tomu přizpůsobil své jednání. Nemusí už tak brát zvláštní ohledy na ostatní účastníky v případech, kdy má přednost a sám pravidla neporušuje nebo se vzhledem k okolnostem nedá očekávat žádná náhlá překážka v provozu. Nebo tak by to alespoň platilo, kdyby šlo o absolutní důvěru. Jelikož je ale řidič povinen také sledovat situaci v provozu a chovat se ohleduplně a ukázněně tak, aby neohrožoval právem chráněné zájmy, a tak dodržovat opatrnost, včas reagovat a zabránit hrozícímu nebezpečí i přesto, že ho nezpůsobil, jde o důvěru omezenou. Pokud by se totiž řídil tzv. absolutní předností a ignoroval povinnost bez dalšího zvýšeného úsilí reagovat na situaci v provozu, byl by za následek odpovědný souběžně s tím, kdo nebezpečí primárně způsobil.⁹⁰ K dodržování těchto povinností pak ještě přistupuje požadavek existence příčinného vztahu, kromě porušení předpisu a vzniku následku, mezi účelem předpisu a následkem. Pokud totiž pravidla poruší oba účastníci, je rozhodující, zda účelem předpisu, který byl porušen, je zabránit právě následku, který nastal. Například proto není možné vinit řidiče ze způsobení následku z důvodu projetí křižovatky na červenou, pokud ji projel a za ní srazil chodce, když jde vztah mezi účelem předpisu a následkem není.

Problematickou je pak situace, kdy se účastník provozu z nějakého důvodu řídit doprovodnými signály a dopravními značkami nemůže. Značení si může odporovat, může být nefunkční nebo nejasné, poškozené či tak znečištěné, že nelze rozeznat, nebo na něj není z vozidla výhled. V takových případech by snadno docházelo k porušování objektivního hlediska vyžadované míry opatrnosti porušením předpisů, ale judikatura připouští, že se nemusí vždy jednat ani o nedbalostní zavinění. Účastník provozu se má řídit podle té dopravní značky, která na něj klade přísnější požadavky, ale pokud nelze pokyn na ní rozluštit, toto

⁹⁰ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 256

pravidlo není příliš k užítku, proto platí, že bezpečnost je možné zajistit i jinak, než způsobem upraveným předpisy – pokud pachatel porušil předpisy, protože vzhledem k novým vědeckým, technologickým apod. poznatkům mohl důvodně předpokládat, že jím zvolený postup lépe zabrání následku, jemuž měly zabránit porušené předpisy, nelze mít za to, že jednal, i když věděl nebo mohl vědět, že následek způsobí.

A zároveň existuje podmínka, aby si nebyl vědom, že z jeho porušení předpisu může vzejít škoda, protože jestli si toho být vědom vzhledem k okolnostem mohl, je potřeba zkoumat individuálně, jak vyvodila judikatura v případě, kdy pachatel nechal na několik minut nezabezpečený automobil v domnění, že než se vrátí, pohlídají ho přítomní svatebčané, ale jeden z nich ve stavu podnapilosti sedl za volant a s automobilem odjel.⁹¹

V některých případech však není možné, aby se princip omezené důvěry uplatnil. Jedná se o případy, které vyžadují už zmíněnou vyšší míru opatrnosti a ze situace v provozu vyplývá možnost vzniku takové události, na kterou bude nutné s předstihem reagovat. Jde o situace, kdy se v blízkosti pohybují děti, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, osoby těžce zdravotně postižené a zvířata, což jsou účastníci provozu, kteří mohou snadno vzhledem k omezeným schopnostem rozeznat nebezpečí nebo na něj včas reagovat, vstoupit do vozovky, řidiči začátečníci, po nichž nelze vyžadovat kvůli minimálním zkušenostem a teprve seznamování se s reálným provozem stejnou subjektivní míru opatrnosti (takovou, kterou reálně dodržet může) jako po zkušených, nebo výcvikové vozidlo, jehož řidič má ještě méně zkušeností, než řidič začátečník. Také jde o přiblížení se k přechodu pro chodce nebo vjezd do pěší zóny či jiných míst, kde se vyskytuje větší množství chodců, jako jsou zastávky hromadné dopravy, kde je často i kvůli velikosti hromadných dopravních prostředků nemožné mít přehled o celé vozovce a pohybu chodců.

Např. usnesení Nejvyššího soudu 6 Tdo 143/2001 říká, že „řidič motorového vozidla se nemůže spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích v případech, kdy ze situace v provozu na pozemních komunikacích vyplývá povinnost dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi.“ Tito

91 POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. Trestní právo. Přípravovaný text ke zveřejnění.

účastníci totiž mohou vytvořit neočekávaným a nepředvídatelným chováním překážku, která může být pro řidiče i objektivně nezvládnutelná, a na to, že dodrží pravidla, se lze spoléhat jen pokud okolnosti nenaznačují, že tomu tak nebude. Pokud ovšem vzniklá překážka skutečně bude objektivně nezvládnutelná a řidič nebude schopen kolizi zabránit, nebude odpovědný za následek. Další povinnost zvýšené míry opatrnosti určuje judikatura např. v rozhodnutí publikovaném pod č. 12/1989 Sb., a to pro případ, že se znovu objeví závada, pro kterou bylo vozidlo opravováno odborným servisem. V takovém případě už se totiž řidič nemůže na opravu spoléhat, i kdyby byl ujistěn, že byla závada odstraněna. Porušení vyžadované míry opatrnosti pak v podstatě vyjadřuje nedbalost, a to jak vědomou, kdy pachatel spoléhal bez přiměřených důvodů, že následek nenastane, nevědomou, kdy měl a mohl vědět, že nastat může, tak i hrubou, kdy jeho přístup k požadavku náležité míry opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti.⁹²

Dál se principu omezené důvěry také nemůže dovolávat takový účastník provozu, který porušil výrazným způsobem pravidla provozu, jak tomu došlo v případě zmíněného usnesení Nejvyššího soudu 6 Tdo 686/2007. Pokud totiž ostatním účastníkům znemožnil dodržování předpisů, nemůže jejich dodržování očekávat. A nelze ho aplikovat v případě, že neexistuje příčinný vztah mezi účelem předpisu a způsobeným následkem - musí tedy být účelem předpisu zabránit následku, který v konkrétní situaci nastal.

Nejde ale jen o spoléhání se na dodržování předpisů ostatními účastníky a omezené možnosti předvídání jejich chování v provozu. Stejný vztah musí existovat i mezi porušením předpisu a následkem, kdy pachatelovo jednání musí bezprostředně vést k následku, a z toho vyplývá i povinnost předpokládat určité komplikace nebo možné následky a naopak i nemožnost některé předvídat. I při nedbalosti je nutné, aby si pachatel měl a mohl představit, že takový vztah mezi jeho jednáním a následkem může vzniknout, a tak mnohdy není odpovědný za následek nebo těžší následek, který nastal. To se často stává v případech, kdy došlo k újmě na zdraví nebo smrti v důsledku zaviněné dopravní nehody, přičemž poškození nebyli připoutáni bezpečnostními pásy, přestože jim to zákon č. 361/2000 Sb. nařizoval. V určitých případech totiž nemusí mít jednání pachatele spočívající v nárazu do dalšího dopravního prostředku vztah k těžším následkům,

92 POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. Trestní právo. Přípravovaný text ke zveřejnění.

kteře by při použití bezpečnostních pásů nenastaly.⁹³ A zároveň není možné dle judikatury vztahovat zavinění pachatele ani na případy, kdy dojde ke komplikacím, které nemohl předvídat a ke kterým nedošlo zcela na základě jeho jednání, ale kvůli jednání dalších osob po činu (např. chybám zdravotního personálu) nebo nečekanému chování poškozeného. Pokud se ale jedná o následek, který předvídat mohl, přestože ho nezpůsobil přímo, jako např. podle rozhodnutí 21/1981 Sb. sražení staršího člověka, u něhož lze předpokládat, že může dojít k takovým komplikacím, jaké by u mladšího, zdravého jedince nenastaly, odpovědnost už nastat může, aniž by pachateli musel být znám dosavadní zdravotní stav poškozeného.

7. Zvláštnosti dokazování trestných činů v dopravě

Rozhodování o vině a trestu v trestním řízení závisí na co možná nejpravdivějším objasnění okolností, za kterých se skutek stal. Nezbytnou součástí trestního řízení je proto dokazování prolínající se všemi fázemi trestního procesu, jako je zákonem upravený postup, kterým si orgány činné v trestním řízení zajišťují podklady pro rozhodnutí. Zahrnuje vyhledávání důkazů, jakožto opatřování a zajištění konkrétní okolnosti, provádění důkazů, při němž orgány činné v trestním řízení zjišťují předmět důkazu, a hodnocení důkazů, jakožto zhodnocení závažnosti, zákonnosti a pravdivosti důkazů.⁹⁴

Pro rychlost a hospodárnost není třeba dokazovat určité okolnosti presumované zákony trestního práva, jako že osoba byla v době spáchání činu příčetná (dokazovat je třeba pouze nepřičetnost), nebo že se na ni vztahuje působnost trestního řádu, nemusí se dokazovat právní předpisy, ani není možné dokazovat skutečnosti, o kterých bylo rozhodnuto závazným způsobem, nebo o kterých náleží rozhodování jinému orgánu. Je ale nutné dokazovat vinu bez ohledu na případné doznání, protože orgány činné v trestním řízení mají stále povinnost přezkoumat a ověřit všechny okolnosti, tedy dle zákona č. 141/1961 Sb., trestní řád to, zda se stal skutek, v němž je spatřován trestný čin, zda ho spáchal obviněný, podstatné okolnosti mající vliv na povahu a závažnost činu, podstatné okolnosti k posouzení osobních poměrů pachatele, podstatné

93 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 263

94 FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. Trestní právo procesní [online]. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015

okolnosti umožňující stanovení následku, a podstatné okolnosti, které vedly k trestné činnosti nebo umožnily její spáchání, a to vším, co může přispět k objasnění věci. Trestní řád tak nestanoví taxativní výčet důkazních prostředků (v § 89, odst. 2 označených jako důkazy), ale jen některé, jako výpovědi obviněného a svědků, znalecké posudky, věci a listiny a dále upravuje v § 104a, 104b, 104c, 104d, 104e zvláštní způsoby dokazování mající víc kriminalistickou povahu (konfrontaci, rekognici, vyšetřovací pokus, rekonstrukci a prověrku na místě) a v následujících odborné vyjádření a znalecký posudek. Ty se vzhledem k vysoce individuální povaze možných jednání naplňujících znaky trestného činu v různé oblasti trestné činnosti vyskytují v různém zastoupení a v trestných činech v dopravě mají důležitou úlohu.

V dopravě navíc kromě základního okruhu dokazovaných okolností figurují i další okolnosti, jež je nutno dokázat. Mezi ně patří stanovení účastníků dopravní nehody, určení okruhu svědků, stanovení nehodového děje, určení okruhu podezřelých osob, které v inkriminované době řídily motorové vozidlo, zjištění momentálního technického stavu komunikace, její povahy, údržby, dopravního značení, zjištění povětrnostních podmínek v době nehody, viditelnosti, přehlednosti komunikace a možností výhledu z vozidla.⁹⁵

7.1 Dokazování v přípravném řízení

Účelem přípravného řízení je připravit podklady pro řízení před soudem a policejní orgán a státní zástupce v něm zároveň vyhledávají a provádí důkazy i pro účely jejich rozhodnutí a je rozděleno na fázi prověřování a vyšetřování. Fáze prověřování a tak i celé řízení (po podání trestního oznámení, jiné informace nebo vlastního zjištění orgánů činných v trestním řízení) může být zahájena sepsáním záznamu o zahájení úkonů v trestním řízení nebo provedním neodkladných a neopakovatelných úkonů před jeho sepsáním, což je typické především pro dopravní nehody a trestné činy s nimi spojené. Jde totiž o události jedinečné a neopakovatelné, podobné jen z vnějšího pohledu a navíc doprovázené nutností poskytnutí zdravotnické pomoci, zabránění dalších škod na majetku, maření vyšetřování a zajištění plynulého provozu, kde je

⁹⁵ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 277

prakticky nemožné se na místo činu vracet.⁹⁶ Problematická je navíc už samotná častá snaha pachatele znemožnit nebo ztížit vyšetřování, zahladit stopy či rovnou jeho ujetí z místa činu, tzv. utajování dopravních nehod. Existují proto dvě situace, s kterými se lze na začátku prověřování setkat, a to je relativně nezměněný stav po dopravní nehodě a změněný stav, kdy buď došlo k pokusu o utajení nehody nebo k odtažení vozidel, odjezdu zraněných účastníků, odchodu svědků nebo jiné situaci, která zapříčinila změny nebo zničení stop.

V obou případech zajišťuje policejní orgán stopy trestného činu a potřebné podklady a vysvětlení a za tím účelem může podle trestního řádu vyžadovat vysvětlení od fyzických nebo právnických osob, odborné vyjádření nebo znalecké posudky, obstarávat potřebné podklady, provádět ohledání, vyžadovat zkoušky krve a odběr biologického materiálu, pořizovat záznamy, snímat otisky nebo provádět prohlídku. Vzhledem k zásadě bezprostřednosti, ústnosti a veřejnosti nemůže provádět pouze některé úkony, jako jsou výpovědi osob a rekognice.⁹⁷

V obou případech také většinou dochází k oznámení nehody telefonicky (jen náhodou se může stát, že orgán činný v trestním řízení sám na nějakou nehodu narazí a z vlastní činnosti přijde na spáchání trestného činu spíš u takových, jako je ohrožení pod vlivem návykové látky, obecné ohrožení, opilství nebo maření výkonu úředního rozhodnutí, kdy v podstatě ke zjištění toho, že řidič porušuje své povinnosti, dochází právě silniční kontrolou), a tak musí policista přijímající oznámení nejprve získat co nejvíce informací a rozhodnout o dalším postupu, zejména o zajištění dalších složek (lékař, odborní pracovníci, hasičská záchranná služba apod.) a následně je třeba stanovit taktický postup pro ohledávání. Při něm se nejprve provádí prvotní a neodkladná opatření, a tam už se situace liší podle toho, kdy byla nehoda oznámena a zda došlo ke změnám na místě činu.

Pokud policisté přijíždí krátce po ní, je prioritní zajistit účastníky nehody a zajistit jim první pomoc a odvrátit případné další nebezpečí a hrozící škody. Zároveň se zajišťují cenné věci a majetek poškozených a zřizuje se

96 CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 274

97 FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. Trestní právo procesní [online]. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015

uzávěra pro ochranu stop a umožnění nerušeného ohledání, což je vše nutné důsledně dokumentovat. Následuje pak samotné ohledání, při němž se shromažďují důkazy, zajišťují účastníci a svědci a podstatné je též provést orientační zkoušku alkoholu v krvi, aby se dalo prokázat, že byl účastník pod vlivem alkoholu, nebo se napil až po nehodě, jak se mnoho z nich často vymlouvá, nebo odebrat biologický materiál při podezření na ovlivnění jinou návykovou látkou.⁹⁸

V případě, kdy je ale nehoda nahlášena až po nějaké době a mezi ní a příjezdem policie dojde k nezdokumentovaným změnám na místě činu, už dochází ke komplikacím. Spousta stop může být zničena nebo neupotřebitelná, ať už činností pachatele, účastníků, povětrnostními podmínkami nebo přirozenými procesy (jde zejména o biologické stopy, stopy kapalin, stopy po pneumatikách na určitých typech povrchu, v případě ujetí pak i stopy na vozidle) a možnost objasnění příčiny a nalezení pachatele bývá minimální. Rozsah dokazovaných okolností tak zůstává v obou případech stejný, ale v druhém je značně komplikované většinu z nich objasnit.

Při objasňování dopravních nehod a zjišťování, zda lze ve skutku, který se stal, spatřovat nějaký trestný čin, je také podstatné brát v úvahu množství možných příčin, které jsem už popsala v předchozích kapitolách, a které se dají shrnout do kategorií chování účastníků, technický stav vozidel a dopravní prostředí. Je proto nutné zjistit možný vliv všech těchto faktorů, a to způsob jízdy nebo jiného pohybu po vozovce, celkový stav a chování účastníků, především možné ovlivnění návykovými látkami, nemocí, únavou a jinými okolnostmi a následně i chování po nehodě, podmínky provozu a stav komunikace v době nehody a to, jaký vliv měly na účastníky a jestli jim znemožnily správně a včas reagovat na vzniklou situaci a technický stav dopravních prostředků, ať už pro případ, že by šlo o řidičem nezaviněnou poruchu a nebo pro zajištění dalších stop a ověření toho, jak se řidič choval.

Aby pak mohl postoupit policejní orgán dál a provádět vyšetřovací úkony po zahájení trestního stíhání, musí výsledky prověřování nasvědčovat tomu, že byl spáchán trestný čin a že jej spáchala určitá osoba, tedy musí existovat osoba, která se bude označovat jako obviněný. Proto je také nutné

⁹⁸ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 284

dokazovat okolnosti důležité pro rozhodnutí věci samé, kam spadá dokazování v rámci znaků skutkové podstaty. Dokazuje se tedy, že byl ohrožen nebo poškozen život, zdraví, majetek, bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo ochrana životního prostředí a že k takovému ohrožení nebo poškození došlo v souvislosti s dopravní nehodou, tedy že byl spáchán trestný čin, dokazuje se, že se pachatel dopustil nesprávného jednání, a vnitřní vztah pachatele k následku nehody, tedy jeho zavinění, kdy musí dojít alespoň k zavinění z nevědomé nedbalosti.⁹⁹ Důležitý je v některých případech také souhlas poškozeného s trestním stíháním, a to podle § 163 trestního řádu u těžkého ublížení na zdraví a ublížení na zdraví z nedbalosti, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, neoprávněného užívání cizí věci a opilství v případě, že by se stíhání vedlo proti tomu, kdo je k poškozenému v takovém vztahu, v němž by měl poškozený jako svědek právo odepřít výpověď. Nesmí ale dojít k naplnění podmínek v § 163a, kdy by takový souhlas už nebyl třeba.

Dál se pak podle trestního řádu vyhledávají důkazy a provádí úkony, které nemají bezprostřední a neodkladnou povahu a pokud byly úkony provedené před zahájením trestního stíhání podle zákona, nemusí se provádět znovu. Spadá sem stejně jako ve fázi prověřování především vysvětlení účastníků, svědků a poškozeného, obstarávání odborného vyjádření za pomoci odborného konzultanta, a výslechy znalců. Mohou se provádět i výslechy účastníků a svědků, ale pouze v případě, že jde o neodkladný a neopakovatelný úkon nebo o osoby, o jejichž schopnosti správně a úplně vnímat, zapamatovat si nebo reprodukovat jsou pochybnosti. To může být v případě dopravních nehod docela častý problém vzhledem k možným poraněním hlavy nebo už samotnou povahou nehody, která vždy znamená určitý šok a překvapení a zvýšenou míru stresu, což má na vnímání a paměť nepochybný vliv, a tak je vhodné provést takový výslech nebo žádat vysvětlení co nejdříve po nehodě.

Významnou úlohu při vyšetřování dopravních nehod mají také zvláštní postupy dokazování s kriminalistickou povahou, a to vyšetřovací pokus, který má prověřit zjištěné skutečnosti pomocí pozorování v uměle vytvořených podmínkách, rekonstrukce potvrzující nebo vyvracející výpovědi nebo závěry

⁹⁹ CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 276

dosavadních zjištění a výjimečně konfrontace, rekognice a prověrka na místě, které pomáhají při nejasnostech a rozporech v subjektivním vnímání svědků a účastníků a realitě.¹⁰⁰

7.2 Dokazování před soudem

Hlavní těžiště dokazování však pořád zůstává ve fázi řízení před soudem, kam ho z přípravného řízení přenesla i novela trestního řádu č. 265/2001 Sb.¹⁰¹

Může probíhat i při předběžném projednání obžaloby, pokud se posuzuje, zda je důvodná, a ve výjimečných případech lze provést výslech mimo hlavní líčení nebo veřejné zasedání. Nejdůležitější fází pro dokazování však stále zůstává hlavní líčení, kde dochází k zajišťování a především provádění a hodnocení důkazů podle zásad veřejnosti, bezprostřednosti a ústnosti z hlediska zda byl spáchán trestný čin a zda je obviněný pachatelem.

Důležitou částí dokazování v hlavním líčení jsou výslechy svědků, které se v předsoudních fázích smí provádět jen v určitých případech. V nich je potřeba v případě trestných činů spáchaných způsobením dopravní nehody nebo řízením pod vlivem návykových látek sledovat možnost, že bude vyslýchaný vyvíjet snahu shodit vinu na ostatní účastníky, úmyslně zkreslovat výpověď a krýt viníka, že se s dalšími účastníky na výpovědi předem domluvil, nebo že vzhledem k rychlému sledu událostí, kterými jsou nehody typické, nebude schopný události správně reprodukovat. Je proto třeba se zaměřit na to, zda byli svědci a účastníci vůbec schopni průběh nehody vnímat, zda jsou schopni ho reprodukovat a zda měli příznivé podmínky pro pozorování a vnímání. Zároveň je potřeba počítat s nepřesnostmi v odhadech vzdálenosti a rychlosti.¹⁰²

V některých případech se místo výslechu může číst protokol o dřívější výpovědi, a to u obžalovaného, pokud se jedná v jeho nepřítomnosti nebo pokud výpověď odepře, u svědka, pokud soud nepokládá osobní výslech za nutný a státní zástupce i obžalovaný souhlasí, nebo není fyzicky možný (u dopravních nehod především pokud došlo k vážným zraněním vylučujícím

¹⁰⁰STRAUS, Jiří. Úvod do kriminalistiky. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006

¹⁰¹FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. Trestní právo procesní [online]. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015

¹⁰²CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 295

výslech), nebo výpověď odepřel, byť i bez oprávnění.

Vyslechnout v hlavním líčení je možné i znalce, přestože jeho povinností je vypracovat znalecký posudek jakožto věcný důkaz. Jeho výslech může proběhnout, pokud ještě písemný posudek nevypracoval nebo ho upravuje či doplňuje. Takových znaleckých posudků přitom může být vzhledem k okolnostem spáchání trestného činu několik a z různých oborů (obor lékařství, soudního lékařství, toxikologie a psychiatrie v případě užití alkoholu nebo jiných návykových látek, obor dopravy, obor trasologie, technické obory...) a jejich formou nebo formou odborného vyjádření v případě menší složitosti se zpracovává ohledávání obětí, vozidel a stop na nich, na vozovce a dalších objektech.

V této fázi je také vhodné provést konfrontaci, pokud se vyskytnou závažné rozpory ve výpovědích, a rekognici, zvláště pokud některý účastník od nehody ujel nebo utekl nebo tvrdil, že neřídil nebo ji jinak nezpůsobil. Lze je v určitých případech provádět i v předsoudním stadiu, ale nejde o opakovatelné úkony, protože v případě rekognice jde o znovupoznání objektů, které dotyčný vnímal v době nehody, a při opětovném provádění by došlo k ovlivnění a výsledek by nebyl nezpochybnitelný, a v případě konfrontace jde zase o situaci, kdy se využívá vzájemné psychologické působení konfrontovaných, konflikt a rozpor mezi jejich výpověďmi a opakování by tak naopak znamenalo vzájemné ovlivnění.¹⁰³

Na rozdíl od průběhu dokazování v předsoudní fázi je také průběh dokazování v hlavním líčení přesně upraven trestním řádem a na jeho základě už dochází k rozhodování o vině a trestu.

K dokazování pak může následně dojít i v řízení odvolacím a po použití mimořádných opravných prostředků, a to při podání odvolání pokud je třeba odstranit pochybnosti o tom, zda jsou skutková zjištění soudu správná, v případě podání dovolání a stížnosti pro porušení zákona se zpravidla důkazy neprovádějí, výjimečně může dojít k doplnění důkazů a objasnění okolnosti důležité pro rozhodnutí o dovolání, a stejně tak se provede šetření, pokud je třeba předem objasnit nějakou okolnost rozhodnou pro prověření důvodnosti návrhu na obnovu řízení.¹⁰⁴

¹⁰³ STRAUS, Jiří. Úvod do kriminalistiky. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006

¹⁰⁴ FENYK, Jaroslav, Tomáš GRIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. Trestní právo procesní [online]. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015

Závěr

Problematika trestných činů v dopravě a dopravních nehod, kterým se práce věnovala, je velmi složitá a rozsáhlá, především proto, že neexistuje žádná ucelená skupina trestných činů v dopravě a naopak může být jednání pachatele spočívající v celé řadě možných situací hodnoceno jako naplnění mnohých skutkových podstat různých trestných činů. Je proto zásadní nehledět pouze na způsobené následky, na to, že jedním účastníkem je fyzicky silnější dopravní prostředek vůči chodci jakožto druhému účastníkovi nebo bez dalšího na to, že byly porušeny dopravní předpisy. Musí se důsledně zkoumat i příčiny, kterých může být celá řada, a především pachatel samotný, neboť jeho stav či pochybení je, ne příliš překvapivě, tou vůbec nejčastější příčinou. Ne vždy je ale příčinou zaviněnou, což už si mnoho lidí neuvědomuje a někdy i orgánům činným v trestním řízení stačí pouze zjištění, že porušil povinnosti, jež mu ukládá zákon. To sice může usnadnit následné šetření, ale ne vždy vede k objasnění celé události. Zjišťování skutečných příčin je navíc velmi důležité nejen k samotnému objasnění činu, určení viníka a jeho potrestání, ale i k případnému zabránění pachateli v dalším nehodovém chování v budoucnosti a i k prevenci. A to jak pro vnímání veřejnosti, která dopravní nehody často stále vnímá jako doprovodný a běžný jev v dopravě, za který často může smůla, tak i pro legislativu a úpravu dopravního prostředí.

Jedním z velkých problémů, co se týče příčin, jsou návykových látky v dopravě, především v době, kdy jsou velmi oblíbenou pomůckou pro zábavu. Nepochybně je proto průlomem přijímání výsledků orientačních dechových zkoušek jako důkazu, čímž se ztěžuje častá snaha pachatelů o odmítání odebrání vzorku krve nebo zdržování proto, aby se hladina alkoholu v jejich krvi co nejvíc snížila, a opět se zjednodušuje a zrychluje práce orgánů činných v trestním řízení. Přesto je ale stále na místě věnovat této oblasti pozornost, protože trestné činy způsobené pod vlivem návykových látek přinášejí zpravidla ty nejtěžší následky.

K posuzování zavinění a případného spoluzavinění je pak kromě důsledného zjištění příčiny a okolností stojícími za vznikem nehody důležité brát v úvahu princip sekundární odpovědnosti, jenž účastníky provozu nutí sledovat dopravní situaci komplexně a ne pouze v rámci vlastního jednání a především

princip omezené důvěry, který naopak účastníkům provozu ponechává určitou, alespoň právní jistotu, že pokud dodrží předpisy, mohou bez zvýšených obav z chování ostatních vyjet na pozemní komunikaci.

I přes všechny tyto překážky, které se snaží legislativa a judikatura klást do cesty případným pachatelům a nepozorným účastníkům provozu, je ale bezpečnost na silnicích stále ožehavou otázkou bez jednoznačného řešení.

Seznam pramenů

- CHMELÍK, Jan. Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009
- GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014
- CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné: obecná část. Praha: Linde, 2009, Vysokoškolské právní učebnice
- CHMELÍK, Jan. Trestní právo hmotné - zvláštní část: s aplikačními příklady. Praha: Linde, 2010
- DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. Silniční doprava - trestná činnost. Český Těšín: Poradce, 2011
- FENYK, Jaroslav, Tomáš GŘIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. Trestní právo procesní [online]. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015
- ŠTEFAN, Jiří a Jiří HLADÍK. Soudní lékařství a jeho moderní trendy. 1. vyd. Praha: Grada, 2012
- STRAUS, Jiří. Úvod do kriminalistiky. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006
- MATOUŠKOVÁ, Ingrid. Aplikovaná forenzní psychologie. 1. vyd. Praha: Grada, 2013
- VANTUCH, Pavel. Trestní zákoník s komentářem. Olomouc: ANAG, 2011
- BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A.: Zákon o silničním provozu s komentářem, Praha 2011
- POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. Trestní právo. Připravovaný text ke zveřejnění.
- POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě. Státní zastupitelství, 2005, číslo 4
- HAVLÍK, Karel. Psychologie pokut a piráti silnic v luxusních vozech. Zpravodaj pro autoškoly: Profesní společenství autoškol. Jablonec nad Nisou: Profesní společenství autoškol ČR, 2011
- BRÁZDA, Jan. Dopravní nehoda – metodika vyšetřování a některé postupy. Bezpečnostní sbory.cz [online]

- ZÁMEK, David a Marek BLAŽEJOVSKÝ. Drogy v silniční dopravě. Bezpečnostní sbory.cz [online]
- Mikrospánek.cz [online]. Dostupné z: <http://mikrospanek.cz/mikrospanek-unava-a-ospalost-za-volantem>
- Dopravni-pravo.cz: Alkohol za volantem [online]. Dostupné z: <http://www.dopravni-pravo.cz/alkohol-za-volantem/>
- Údaje o registracích vozidel v ČR [online]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/>
- Užívání tabáku a alkoholu v České republice 2014. Státní zdravotní ústav, 2015.
- Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014. Praha: Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky.
- HRDLIČKA, Petr, KNĚŽÍNEK, Jan a MLSNA, Petr. Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu 3 Tz 182/2001
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu TR NS 11/2005 – T 746
- Rozhodnutí č. 11/1964 Sb.
- Rozhodnutí č. 3/1974 Sb.
- Rozhodnutí č. 39/1978 Sb.
- Rozhodnutí č. 61/1978 Sb.
- Rozhodnutí č. 21/1981 Sb.
- Rozhodnutí č. 28/1981 Sb.
- Rozhodnutí č. 23/1986 Sb.
- Rozhodnutí č. 12/1989 Sb.

Resumé

Záměrem práce zabývající se trestnými činy v dopravě, především dopravními nehodami, bylo věnovat se problematice dopravy z pohledu trestního práva a kriminalistiky. Na začátku se proto zabývá samotným pojmem dopravy, trestných činů v dopravě a dopravních nehod z těchto dvou pohledů a následně rozebírá příčiny dopravních nehod, z nichž největší pozornost věnuje lidskému faktoru.

V samostatné kapitole pak rozebírá návykové látky jako příčinu dopravních nehod, jejich vliv na účastníky provozu a jejich detekci, což se ukazuje jako stále závažný nešvar a problém na našich silnicích. Popisuje také rozdíl mezi jednáním pod vlivem návykové látky zakládající přestupek a zakládající trestný čin a situaci, kterou z medicínského pohledu nelze považovat za ovlivnění člověka.

Dále se práce jako jedné z nejobsáhlejších částí věnuje charakteristice trestných činů spojených s dopravou, které rozděluje po vzoru trestního zákoníku. Zde už se netýká pouze dopravních nehod, ale i další trestné činnosti spojené s dopravou, včetně majetkové, a v další kapitole se pak už soustředí na další stěžejní část, subjekt a subjektivní stránku trestných činů, tedy pachatele a spolupachatele a zavinění.

Rozebírá proto spoluzavinění při dopravních nehodách, které se vzhledem ke zmíněným definicím dopravních nehod stává většinou ve formě zdánlivého spolupachatelství, a princip omezené důvěry. Ten je jedním z nejdůležitějších principů při objasňování trestných činů v dopravě a významně zasahuje do vztahu pachatele a poškozeného.

Práci pak uzavírají některá specifika dokazování při objasňování trestných činů v dopravě, a to v přípravném řízení i řízení před soudem, a krátká zmínka o specifických důkazních prostředcích.

The intention of this thesis dealing with criminal offenses in traffic, especially traffic accidents, was paid attention to the issue of traffic from the perspective of criminal law and criminology. Therefore it deals with the very concept of traffic, traffic offenses and accidents from these two perspectives at the beginning and then analyzes the causes of accidents, of which pays the greatest attention to the human factor.

Thesis then discusses addictive substances as a cause of accidents, their impact on traffic users and their detection, which is proving to be increasingly serious nuisance and a problem on our roads. It also describes the difference between acting under the influence of drugs and founding minor offense and crime and a situation that from a medical point of view can not be regarded as affecting.

Next the thesis describes as one of the most comprehensive part the characteristics of crimes related to transport, which splits along the divisions of the Criminal Code. Here it is not only about traffic accidents, but as well as other criminal activities related to traffic, including property crimes, and in the next chapter then focuses on another key part, the subject and the subjective aspect of crimes, ie offender and accomplices and fault.

Therefore it analyzes a contributory fault in traffic accidents that owing to the mentioned definitions accidents usually happens in the form of unreal complicity, and the principle of limited trust. It is one of the most important principles in clarification of criminal offenses in traffic and significantly intervenes in the relationship of the offender and the victim.

Thesis then conclude some specific evidence in clarification of criminal offenses in traffic, and that in the pre-trial and court procedures, and a brief mention of specific means of evidence.