

Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 29.06.1984, sp. zn. Tpjf 23/84, ECLI:CZ:NS:1984:TPJF.23.1984.1

Číslo: 36/1984

Právní věta: Zhodnocení poznatků z rozhodování soudů o trestných činech spáchaných v silniční dopravě.

Soud: Nejvyšší soud ČSSR

Datum rozhodnutí: 29.06.1984

Spisová značka: Tpjf 23/84

Číslo rozhodnutí: 36

Číslo sešitu: 7-8

Typ rozhodnutí: Zhodnocení

Hesla: Doprava, Neoprávněné užívání cizí věci, Opilství, Pomoc, Ublížení na zdraví, Zákaz činnosti

Předpisy: 140/1961 Sb. § 3 ods. 4

§ 10 ods. 1 písm. c

§ 105 ods. 1

§ 105 ods. 2

§ 113

§ 114 ods. 2

§ 115 150/1969 Sb. § 1 ods. 2

§ 12 ods. 1

§ 130

§ 137

§ 180

§ 180 ods. 2 písm. b

§ 180 ods. 3 písm. b

§ 201

§ 207 ods. 1

§ 208

§ 209a

§ 223

§ 223 ods. 2

§ 224

§ 224 ods. 2 141/1961 Sb. § 66 ods. 1

§ 23 ods. 1

§ 3 ods. 2 100/1975 Sb. § 4

§ 41 písm. b

§ 49

§ 8 ods. 1

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 36/1984 sb. rozh.

Zhodnocení poznatků z rozhodování soudů o trestných činech spáchaných v silniční dopravě

(Trestní kolegium Nejvyššího soudu ČSSR z 29. 6. 1984 čj. [Tpjf 23/84.](#))

V Československé socialistické republice každým rokem dochází při dopravních nehodách na pozemních komunikacích k velkým ztrátám na lidských životech, tisíce osob jsou zraněny a materiální škody dosahují miliónových hodnot.

V zájmu snížení počtu i závažnosti těchto nehod a omezení ztrát na životech, zdraví a majetku se ministři dopravy, vnitra a všeobecného strojírenství ČSSR, generální prokurátor ČSSR, předseda Nejvyššího soudu ČSSR, předsedové ústředního výboru Svazu pro spolupráci s armádou ČSSR, federálního výboru Čs. červeného kříže a ústředního výboru Československého svazu novinářů a ústřední ředitelé Čs. rozhlasu a Čs. televize dohodli na souboru opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na léta 1981 - 1985 v působnosti federálních orgánů.

Z těchto opatření vyplynul pro Nejvyšší soud ČSSR úkol zpracovat v součinnosti s nejvyššími soudy republik kontrolní zprávu ke Zhodnocení poznatků o rozhodování soudů v Československé socialistické republice o trestných činech spáchaných v silniční dopravě, které bylo uveřejněno pod č. 38/1975 sb. rozh. tr. Do plánu hlavních úkolů Nejvyššího soudu ČSSR bylo toto nové zhodnocení zařazeno na rok 1984, aby navazovalo na hodnotící zprávy nejvyšších soudů republik. Hlavním zdrojem poznatků o rozhodování soudů byly tyto zprávy zpracované v roce 1983 v součinnosti s krajskými, popř. městskými soudy a ve Slovenské socialistické republice též s ministerstvem spravedlnosti. Dále byly využity i vlastní poznatky Nejvyššího soudu ČSSR získané při výkonu soudního dozoru.

Průzkum byl proveden v České socialistické republice u všech okresních soudů a obvodního soudu pro Prahu 2 a jeho předmětem byly všechny věci pravomocně skončené v roce 1982. Ve Slovenské socialistické republice byl průzkum proveden u 24 vybraných okresních soudů a jeho předmětem byly věci pravomocně skončené v II. polovině roku 1982. Statistický přehled zachycuje též údaje za rok 1983.

Účelem kontrolního zhodnocení bylo zjistit, zda rozhodování soudů dostatečně zajišťuje ochranu společnosti v této oblasti a zda a do jaké míry se podařilo odstranit původně vytýkané nedostatky.

Stav a vývoj trestné činnosti v silniční dopravě

Trestná činnost v silniční dopravě již dlouhou dobu tvoří významnou část kriminality ve společnosti. Její pachatelé stále představují přibližně jednu čtvrtinu z celkového počtu osob odsouzených za všechny trestné činy. Vývoj v této oblasti kriminality byl však v poslední době poměrně příznivý. Oproti roku 1978 počet odsouzených za trestné činy v silniční dopravě poklesl z 23 786 osob na 21 634 osob v roce 1983. Zároveň poklesl i podíl těchto osob na počtu všech odsouzených z 31 % na 26,2 %. Klesající tendence však nebyla jednoznačná. Pomineme-li rok 1980, kdy netypický pokles v absolutních i relativních ukazatelích byl ovlivněn amnestií prezidenta republiky z 8. 5. 1980, nejvyšší

stav byl v roce 1982. V tomto roce bylo za trestné činy v silniční dopravě odsouzeno jen 19 654 osob. Jejich podíl na počtu všech odsouzených byl jen 24,8 %. Pak se plynulý pokles v absolutních i relativních ukazatelích přerušil.

Na příznivém vývoji se patrně nemalou měrou podílelo omezení povolené rychlosti v silničním provozu vyhláškou federálního ministerstva vnitř. č. 70/1979 Sb. Stanovení hranic nejvyšší povolené rychlosti v silničním provozu zejména příznivě ovlivňuje závažnost následků dopravních nehod.

Vývoj u jednotlivých trestných činů není stejný. V roce 1983 ve srovnání s rokem 1978 nepoklesl, ale naopak se zvýšil z 11 488 na 12 758 počet osob odsouzených za trestný čin opilství podle § 201 tr. zák. a od roku 1981 tvoří více než polovinu všech odsouzených za tento druh kriminality. Klesající tendence postihu trestných činů, jejichž následkem je újma na zdraví lidí nebo škoda na majetku v socialistickém vlastnictví a které představují obraz závažné dopravní nehodovosti, je tedy ještě výraznější, než ukazuje celková statistika. Nebereme-li v úvahu postih trestného činu opilství podle § 201 tr. zák., poklesl počet odsouzených za trestné činy v silniční dopravě z 12 298 v roce 1978 na 8876 v roce 1983, tj. o 27,8 %.

Do roku 1982 se zvyšoval i počet osob, které se dopustily trestných činů v silniční dopravě pod vlivem alkoholu a nebyly odsouzeny jen za trestný čin opilství podle § 201 tr. zák., a to z 3098 v roce 1978 na 3686, tj. o 19 %. V roce 1983 se růst přerušil a počet těchto osob poklesl na 2603, tedy pod úroveň roku 1978.

Na celkovém počtu osob odsouzených v dopravních věcech se podílely osoby odsouzené za jednotlivé trestné činy v roce 1983 takto: Za trestné činy opilství podle § 201 tr. zák. 59 % osob; za trestné činy ublížení na zdraví podle § 223 a 224 tr. zák. 23,6 % osob; za trestné činy neoprávněného užívání cizího motorového vozidla podle § 209a tr. zák. (ve statistice jsou tyto trestné činy vykazovány jako dopravní jen pokud byly spáchány v souvislosti s jiným trestným činem tohoto druhu) 9,4 % osob; za trestné činy porušování povinnosti v provozu socialistické organizace podle § 130 tr. zák. 4,9 % osob; za trestné činy obecného ohrožení podle § 180 tr. zák. 1,2 % osob; za trestné činy poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 137 tr. zák. 0,7 % osob a za ostatní trestné činy 1,2 % osob.

Rozhodování o vině

Přípravné řízení o trestných činech v silniční dopravě je vcelku na dobré úrovni. Vyhledávání a vyšetřování provádějí speciální útvary Veřejné bezpečnosti, dozor nad přípravným řízením je svěřen specializovaným prokurátorům a rovněž soudy projednávají věci tohoto druhu ve specializovaných dopravních senátech.

Je pravidlem, že bezprostředně po nehodě se provádí ohledání (§ 113 tr. ř.) a o něm se na předtisknutých formulářích sepíše tzv. protokol o nehodě v silničním provozu. Tyto protokoly jsou ve velké většině podrobné, přehledné a obsahují veškeré údaje o tom, co bylo na místě nehody zjištěno včetně vyjádření řidiče k nehodě a osobních údajů svědků a poškozených osob. K němu se připojují plánky místa nehody, které zpravidla mají dobrou úroveň. Přesto se při jejich zpracovávání vyskytují i nadále některé nedostatky, které byly již dříve vytýkány. Plánky ještě někdy nesouhlasí s obsahem protokolu o nehodě, a to i ohledně důležitých okolností. Např. se neshodují údaje o šířce vozovky, o délce brzdných a jiných stop na vozovce, některé vzdálenosti počítané od tzv. výchozího bodu měření apod. Ne vždy je plánec vypracován v takovém rozsahu, aby v něm byl zakreslen delší úsek vozovky potřebný k posouzení výhledu účastníků nehody. Některé podobné nedostatky se vyskytují i při pořizování fotodokumentace, která je k plánku místa nehody zpravidla připojována.

V řízení o trestných činech v silniční dopravě se poměrně často opatřují odborná vyjádření, popř.

přibírají se znalci.

U trestných činů opilství podle § 201 tr. zák. jde o zjišťování hladiny alkoholu v krvi obviněného a o stupeň jeho ovlivnění alkoholem. Při odběru vzorku krve (§ 114 odst. 2 tr. ř.) a klinickém vyšetření (§ 105 odst. 1 věta druhá tr. ř.) se zpravidla postupuje správně a protokoly o těchto úkonech obsahují všechny potřebné údaje. To jsou základní podmínky ke správnému zjištění stupně ovlivnění obviněného alkoholem ve věcech, ve kterých bylo orgány přípravného řízení zajištěno odebrání vzorku krve a obviněný byl vyšetřen lékařem. Nejvyšší soud SSR však vytýká některým soudům, že rozhodly na základě neúplných údajů o klinickém vyšetření obviněného nebo o postupu při odběru a zacházení se vzorkem krve, zejména pokud jde o druh použité dezinfekce.

Lékař jako znalec je přibírán ke zjištění hladiny alkoholu v krvi obviněného celkem výjimečně, a to zpravidla tehdy, když obviněný odmítl podrobit se odběru vzorku krve, nebo když nebyl vzorek odebrán z jiných důvodů a je proto třeba zjišťovat hladinu alkoholu v krvi obviněného výpočtem.

Je stále častějším jevem, že obviněný odmítne podrobit se odběru krve s odůvodněním, že mu to nedovoluje zdravotní stav. V takových případech je třeba zajistit, aby se k tvrzení obviněného vyjádřil lékař provádějící klinické vyšetření a svůj závěr uvedl přímo do protokolu o vyšetření. Bylo-li odepření odběru vzorku krve podle vyjádření lékaře bezdůvodné, může být tento úkon podle § 66 odst. 1 tr. ř. vynucován uložením pořádkové pokuty do výše 500 Kčs (č. 3/1983 sb. rozh. tr.). Stejně tak může být vynucováno odebrání vzorku moče obviněného pro zjištění obsahu alkoholu v jeho krvi.

Zjišťování následků (účinků) nehod v silničním provozu na životech a zdraví poškozených je na dobré úrovni. Došlo-li k smrti poškozeného, jsou vždy přibíráni dva znalci z oboru soudního lékařství (§ 105 odst. 2, § 115 tr. ř.) ke zjištění příčiny smrti a její příčinné souvislosti s nehodou. Rovněž je pravidlem, že při zranění poškozeného jsou od příslušných OÚNZ vyžadována odborná vyjádření (§ 105 odst. 1 druhá věta tr. ř.), z nichž lze zjistit povahu poranění z hlediska zákonných znaků § 223 a § 224 tr. zák. Za správný lze označit postup orgánů činných v trestním řízení, pokud při delším časovém odstupu vyžadují od OÚNZ doplnění odborného vyjádření o poznatky vyplývající z léčení poškozeného. Znalec lékař je přibírán zejména tehdy, není-li soulad mezi odborným vyjádřením OÚNZ a dalšími provedenými důkazy.

Poněkud méně péče věnují orgány činné v trestním řízení zjišťování výše skutečné majetkové škody, a to i v případech, kdy způsobení škody na majetku je přímo znakem trestného činu nebo přečinu. Soudy se někdy spokojovaly s vyjádřením poškozeného o výši škody, aniž požadovaly potřebné doklady. U některých soudů v ČSR vznikly pochybnosti, zda jako důkaz o výši škody postačí vyčíslení škody poškozenou socialistickou organizací, popř. znalecký posudek, který si obstaral sám poškozený. Podle názoru Nejvyššího soudu ČSR, s nímž se Nejvyšší soud SSR ztotožňuje, není vyloučeno vycházet z výpočtu škody provedeného poškozenou organizací, pokud nevznikají pochybnosti o jeho správnosti. Přitom je nerozhodné, byl-li výpočet škody proveden vlastními odbornými pracovníky poškozené organizace nebo zda si organizace k tomuto účelu sama opatřila posudek znalce. Takový posudek je nutno považovat za listinný důkaz. Stejný názor zastává i Nejvyšší soud ČSSR. Spolehlivé zjištění výše skutečné škody je nezbytné zvláště ve věcech, kde na výši škody závisí právní posouzení činu, tj. zda šlo o přečin nebo o trestný čin, nebo zda byl naplněn znak podmiňující použití vyšší trestní sazby (značná škoda nebo škoda velkého rozsahu).

Posudky znalců z oboru silniční dopravy se vyžadují zpravidla ve věcech skutkově složitějších. Cílem je obvykle objasnění technických otázek, jako je např. výpočet rychlosti jízdy z délky brzdných stop a z deformace vozidla nebo zjištění jeho technického stavu. Posudky tohoto druhu jsou po odborné stránce většinou na dobré úrovni.

Nejvyšší soudy republik správně vytýkají soudům nižších stupňů, jakož i orgánům přípravného řízení,

že někdy znalcům kladou k zodpovězení otázky, jejichž posouzení přísluší jen orgánům činným v trestním řízení. Např. znalci bylo uloženo stanovit míru zavinění řidičů na střetu jejich vozidel nebo míru spoluzavinění poškozeného chodce při jeho zachycení motorovým vozidlem. V jedné věci se měl znalec vyjádřit k přípustnosti zapojení vleku za vozidlem, ač tyto podmínky řeší vyhl. č. 90/1975 Sb. Poměrně často se znalcům lékařům ukládá, aby se vyslovili, zda zjištěné zranění poškozeného je lehkou nebo těžkou újmou na zdraví.

Byly zjištěny ojedinělé případy, kdy si znalci sami na místě činu přešetřovali správnost některých údajů zachycených v plánu pořízeném vyšetřovatelem a ve svém posudku pak vycházeli ze svých vlastních zjištění, která se s plánkem, popřípadě s obsahem protokolu o nehodě neshodovala. Tento postup je nesprávný. Potřebuje-li znalec k podání posudku doplnění údajů, které je možno získat při místním ohledání, je povinen oznámit to orgánům činným v trestním řízení. Sám si nemůže takovoto podklady pro svůj posudek opatřovat.

Praxe soudů při právním posuzování stíhaných skutků se oproti dříve zjišťovanému stavu zlepšila. Soudy většinou správně hodnotí, která pravidla silničního provozu obvinění porušili a své závěry v odůvodnění rozhodnutí vysvětlují. Na zlepšení praxe při výkladu a aplikaci pravidel silničního provozu se podílela o skutečnost, že vyhláška č. 100/1975 Sb. obsahuje ustanovení o výkladu některých pojmů těchto pravidel. Byla však zjištěna pochybení spočívající v tom, že soud se nezabýval otázkou, zda obviněný neporušil ještě další nebo jiná ustanovení dopravních předpisů než ta, která byla uvedena v obžalobě. Některé soudy ještě chybují tak, že se v rozhodnutí omezují je na slovní vyjádření toho, co bylo příčinou dopravní nehody, např. nedání přednosti v jízdě, požití alkoholu, nesprávné předjíždění apod., a neuvedou, která ustanovení pravidel silničního provozu tím obviněný porušil.

Při výkladu znaků trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. se postupuje zpravidla správně. Pokud jde o subjekty tohoto trestného činu, šlo zpravidla o řidiče motorových vozidel (tedy vedle řidičů automobilů i o řidiče zemědělských kombajnů, pojízdných autobagrů, multikár a vysokozdvížných vozíků - srov. např. č. 42/1982 sb. rozh. tr.). Žalováni jsou převážně řidiči, u nichž bylo zjištěno, že měli v době řízení v krvi alespoň 1 promile alkoholu. Jen ojediněle byli za tento trestný čin odsouzeni řidiči při zjištění menšího množství alkoholu v krvi, nejméně to bylo 0,8 promile. Některá taková rozhodnutí odůvodnily soudy tím, že obvinění řídili motorové vozidlo za okolností, které kladly na řidiče zvýšené nároky (např. při jízdě v noci, za nepohody, na kluzké nebo zledovatělé vozovce apod.). K tomu je třeba dodat, že ve věcech, kde bylo u řidiče zjištěno, že měl v době řízení menší množství alkoholu v krvi než 1 promile, je vždy nutno prokázat, že jeho schopnost řídit motorové vozidlo byla skutečně snížena v rozsahu, jaký předpokládá ustanovení § 201 tr. zák. Tento závěr nelze dovodit jen ze samotné skutečnosti, že jízda byla vykonána za zvýšených nároků na schopnosti řidiče. Důkazem o míře ovlivnění obviněného alkoholem a snížení jeho řidičských schopností mohou být např. svědecké výpovědi spolujezdců, příslušníků VB a lékařů, kteří prováděli klinické vyšetření, jakož i svědecké výpovědi o chování obviněného, event. i o způsobu jeho jízdy apod.

Pokusy trestního činu opilství podle § 8 odst. 1, § 201 tr. zák. soudy projednávaly jen výjimečně. Zpravidla šlo o případy, kdy byl řidič zadržen po nastartování motoru vozidla, dříve než mohl uskutečnit zamýšlenou jízdu. Při posuzování účastenství podle § 10 odst. 1 písm. c) tr. zák. se vychází z judikatury (srov. např. č. 44/1968 sb. rozh. tr.); osoba, která poskytla řidiči alkoholický nápoj, ačkoliv věděla, že bude řídit motorové vozidlo pod vlivem poskytnutého alkoholu, je považována za pomocníka k trestnému činu opilství, pokud se řidič o takovou jízdu alespoň pokusil. Obdobně se posuzuje i zapůjčení motorového vozidla za takových okolností.

Problémy nevznikaly ani při hodnocení jednočinného souběhu tohoto trestného činu s trestnými činy podle § 223, 224, 130 a 137 tr. zák. Řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu soudy správně posuzovaly též jako porušení důležité povinnosti ve smyslu příslušných znaků těchto trestných činů,

jestliže byla příčinná souvislost mezi ovlivněním alkoholem a způsobením dopravní nehody. Je možný i souběh trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. s přečinem poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 3 odst. 2 zák. č. 150/1969 Sb. (srov. č. 22/1984 sb. rozh. tr.). Jen zcela ojediněle se vyskytla pochybení spočívající v tom, že za stejný skutek byl obviněný uznán vinným trestným činem opilství podle § 201 tr. zák. a trestným činem obecného ohrožení podle § 180 tr. zák. Tento postup je vyloučen, neboť obecné ohrožení skutkovou podstatu trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. zahrnuje.

U trestných činů ublížení na zdraví podle § 223 a 224 tr. zák. se vcelku ustálila praxe při hodnocení, zda jsou splněny znaky „ublížení na zdraví“ a „těžká újma na zdraví“. Podrobný výklad těchto znaků je obsažen v zobecňovacím materiálu býv. Nejvyššího soudu [Pls 5/65](#), který byl uveřejněn pod č. II/1965 sb. rozh. tr. Soudy se většinou tímto výkladem důsledně řídí. Některé z nich však ještě chybují tak, že při rozlišování mezi ublížením na zdraví a těžkou újmou na zdraví podle § 89 odst. 6 písm. ch) tr. zák. (delší dobu trvající porucha zdraví) mechanicky vycházejí pouze z délky pracovní neschopnosti poškozeného. Pro závěr, že jde o těžkou újmu na zdraví, jim stačí zjištění, že pracovní neschopnost trvala po dobu 6 týdnů nebo déle a nehodnotí již zranění poškozeného a jeho léčení z hlediska, zda šlo zároveň o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění ve smyslu návěty k § 89 odst. 6 tr. zák.

Případy jiných forem těžké újmy na zdraví (§ 89 odst. 6 písm. a/ - h/ tr. zák.) nebyly časté. Soudy nechybovaly tak, že by shledaly některou z těchto forem těžké újmy na zdraví tam, kde pro to nebyly splněny podmínky. V některých věcech se však spokojily jen se závěrem, že zranění poškozeného je těžkou újmou na zdraví z důvodů uvedených v ustanovení § 89 odst. 6 písm. ch) tr. zák., ačkoli z jeho povahy bylo zřejmé, že je tomu tak i z dalších zákonných důvodů. Takový postup nesprávně ovlivňuje zjišťování stupně konkrétní nebezpečnosti činu pro společnost ze všech hledisek uvedených v ustanovení § 3 odst. 4 tr. zák.

Významnější nedostatky přetrvávají při hodnocení okolností podmiňujících použití vyšší trestní sazby, zejména byla-li jednáním obviněného porušena důležitá povinnost uložená mu podle zákona (§ 223 odst. 2, § 224 odst. 2 tr. zák.).

Již v dřívějších dozorových materiálech bylo zdůrazněno, že za porušení důležité povinnosti u těchto trestných činů lze považovat jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení za dané situace zpravidla podstatně zvyšuje nebezpečí pro lidský život nebo zdraví. Současně bylo zdůrazněno, že nelze uvést výpočet všech „důležitých porušení“, protože význam porušení kterékoliv řídičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci a byly jen uváděny některé typické případy, kdy stíhané jednání řidiče se podle judikatury považuje za porušení důležité povinnosti uložené zákonem.

V některých zkoumaných věcech soudy dovodily existenci těchto okolností podmiňujících použití vyšší trestní sazby nedůvodně. Např. ve věci, kdy nezkušená řidička si po vypnutí spojky neuvědomila, že má zařazen rychlostní stupeň a po jejím sepnutí se vozidlo rozjelo, čímž byla způsobena chodci těžká újma na zdraví. Za porušení důležité povinnosti bylo také nesprávně považováno jednání řidiče, který nesprávně reagoval na nebezpečnou situaci, kterou vyvolal jiný účastník silničního provozu porušením pravidel, takže nezabránil dopravní nehodě, ač při správné reakci jí bylo možno předejít (srov. č. 43/1982 sb. rozh. tr.). Někdy se za porušení důležité povinnosti bez dalšího považuje porušení některé ze základních povinností řidiče (§ 4 vyhl. č. 100/1975 Sb.) jen proto, že jsou zařazeny v základních ustanoveních vyhlášky. Nesprávná je i ta praxe, pokud je považováno za porušení důležité povinnosti každé nepřizpůsobení rychlosti jízdy vozidla (§ 12 odst. 1 cit. vyhl.), aniž se zkoumají konkrétní okolnosti skutku.

Průzkumem však byly zjištěny jako častější případy, kdy soudy v rozporu se skutkovým stavem tuto okolnost podmiňující použití vyšší trestní sazby neshledaly. Tak tomu bylo např. u řidiče, který v

důsledku hrubě nepřiměřené rychlosti na kluzké vozovce nezvládl řízení a narazil do stromu, dále u řidiče traktoru s přívěsem, který zavinil vážnou nehodu tím, že jel z kopce značnou rychlostí, ač věděl, že má neúčinné brzdy apod.

Některé vady v naznačeném směru byly odstraňovány na základě podané stížnosti pro porušení zákona. Tak např. jako porušení důležité povinnosti nejvyšší soudy republik posoudily řízení motorového vozidla osobou, která nemá řidičské oprávnění a pro nedostatek zkušeností jede nepřiměřenou rychlostí, a proto vozidlo nezvládne (č. 61/1978 sb. rozh. tr.), jízdu řidiče za snížené viditelnosti se silně znečištěnými reflektory a čelním sklem (č. 35/1979 sb. rozh. tr.), jízdu řidiče, který se plně nevěnuje řízení, ač jede v koloně za jiným vozidlem ve vzdálenosti, která není vzhledem k rychlosti bezpečná (č. 25/1984 sb. rozh. tr.). O porušení důležité povinnosti šlo také v dalších případech, kdy nehoda byla způsobena bezohlednou jízdou řidiče vůči chodcům nacházejícím se na vyznačeném přechodu nebo hrubě nepřiměřenou rychlostí při jízdě kolem nástupního ostrůvku, na němž bylo více lidí (č. 34/1979 sb. rozh. tr.), a konečně i nepřiměřenou rychlostí při jízdě přes vyznačený přechod pro chodce, za situace, kdy řidič s ohledem na vozidla stojící před přechodem mohl předvídat, že na přechodu se pohybuje chodec, kterého nesmí ohrozit (č. 24/1984 sb. rozh. tr.).

Při právním posuzování trestných činů obecného ohrožení podle § 180 tr. zák. nebyla zjištěna vážnější pochybení. Sjednotila se praxe při výkladu znaku „vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví“ v tom smyslu, že je tím třeba rozumět takové ohrožení většího počtu lidí, nejméně sedmi (č. 39/1982 sb. rozh. tr.). Orgány činné v trestním řízení také správně vycházely z názoru, že obecné nebezpečí nastane jen tehdy, vznikne-li situace, která svou povahou, rozsahem a intenzitou ohrožení se rovná nebezpečí požáru, povodně, výbuchu apod., a hrozí-li nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví lidem nebo škody velkého rozsahu na cizím majetku bezprostředně. Např. skutečnost, že řidič zavinil havárii motorového vozidla, které mělo hodnotu třeba i značně převyšující 100 000 Kčs, sama o sobě nenaplnuje znaky tohoto trestného činu. Ty budou naplněny jen tehdy, jestliže šlo o nebezpečnou havárii, vyznačující se určitou živelností, neovladatelností vozidel, při níž skutečně hrozil vznik škody velkého rozsahu.

Pokud jde o okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby podle § 180 odst. 2 písm. a), odst. 3 písm. b) tr. zák. (způsobení těžké újmy na zdraví) a § 180 odst. 2 písm. b) tr. zák. (porušení důležité povinnosti), projevují se v některých projednávaných případech podobné nedostatky, jako byly ty, na které bylo poukázáno při hodnocení právního posouzení trestných činů ublížení na zdraví podle § 223 a 224 tr. zák. Způsobení značné škody (§ 180 odst. 2 písm. c/ tr. zák.) vykládají soudy ve shodě s dosavadní judikaturou (tj. kolem 20 000 Kčs).

Nikoliv zanedbatelný podíl na trestných činech v silniční dopravě mají trestné činy porušování povinností v provozu socialistické organizace podle § 130 tr. zák. a poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 137 tr. zák.

Porušení důležité povinnosti, které je znakem již základních skutkových podstat těchto trestných činů, se vykládá shodně jako stejný znak uvedený u trestných činů ublížení na zdraví podle § 223 odst. 2 a § 224 odst. 2 tr. zák. Dalším společným znakem trestných činů podle § 130 a 137 tr. zák. je způsobení větší škody na majetku v socialistickém vlastnictví. Zde soudy vycházely z dlouholeté judikatury (např. č. 35/1964, č. 29/1978 sb. rozh. tr.), podle níž se za větší považuje škoda převyšující 5000 Kčs. Pochybení v těchto směrech shledána nebyla.

V rozlišování mezi trestnými činy podle § 130 tr. zák. a § 137 tr. zák. nebyly zjištěny nedostatky. Soudy se v tomto směru řídí rozh. č. 22/1973 sb. rozh. tr. Za porušení nebo nesplnění důležité povinnosti zaměstnání nebo povolání ve smyslu ustanovení § 130 tr. zák., které je vůči ustanovení § 137 tr. zák. ve vztahu speciality, pokládají i porušení pravidel silničního provozu řidičem služebního motorového vozidla.

Správná je praxe i při rozlišování mezi těmito trestnými činy a přečinem proti majetku v socialistickém vlastnictví podle § 3 odst. 2 zák. č. 150/1969 Sb. Pokud jde o hranici, která určuje v konkrétním případě, zda vzhledem ke stupni nebezpečnosti činu (§ 1 odst. 2 zák. č. 150/1969 Sb.) jde již o přečin, vychází praxe z rozh. č. 12/1978 sb. rozh. tr. Byla-li způsobena škoda nepřevyšující částku 1000 Kčs, nejde o tento přečin, pokud stupeň nebezpečnosti činu pro společnost nedosahuje pro jiné okolnosti úroveň požadovanou pro přečin.

Soudy nechybují ani při výkladu zákonného znaku spáchání činu způsobem svědčícím o neodpovědném postoji pachatele k majetku v socialistickém vlastnictví ve smyslu § 137 odst. 1 tr. zák. a § 3 odst. 2 zák. č. 150/1969 Sb. Naplnění tohoto znaku dovozují nejen z celkového vztahu pachatele k majetku v socialistickém vlastnictví, jak se projevoval v jeho předchozím životě a jednání, ale též ze samého skutku, byl-li spáchán takovým způsobem, že to samo o sobě dostatečně svědčí o neodpovědném postoji pachatele k majetku v socialistickém vlastnictví (srov. č. 52/1972 sb. rozh. tr.). Správně také považují za naplněný tento znak tím, že pachatel spáchal čin ve stavu opilosti (srov. též č. 42/1973 sb. rozh. tr.).

Při posuzování znaků trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. nebyla zjištěna častější pochybení. Soudy se řídily judikaturou, v níž byly znaky tohoto trestného činu vyloženy.

Především správně vycházely z toho, že trestný čin podle § 208 tr. zák. je v poměru speciality k trestnému činu neposkytnutí pomoci podle § 207 tr. zák. a že se ho může dopustit jen „řidič dopravního prostředku“; tento pojem je ovšem širší než pojem „řidič motorového vozidla“ (srov. např. č. 30/1951 sb. rozh. tr.). Správně se také vychází z názoru, že účast na nehodě má i řidič dopravního prostředku, který nehodu ani částečně nezavinil, ale jen se na ní objektivně podílel (č. 37/1969 sb. rozh. tr.). Nevyžaduje se, aby došlo k vážnému poranění (jako je tomu u § 207 tr. zák.); povinností tu je poskytnutí potřebné pomoci poraněnému, který utrpěl újmu na zdraví. Poskytnutím „potřebné pomoci“ je třeba rozumět takovou pomoc, která je potřebná k odvrácení nebo k zabránění zvýšení nebezpečí smrti nebo další újmy na zdraví zraněné osoby (srov. č. 9/1967, 37/1969 popř. č. 4/1969 sb. rozh. tr.). Podle této zásady byly řešeny i případy, kdy bylo třeba posoudit, zda a případně jakou pomoc měl řidič dopravního prostředku poskytnout osobě, u které povaha zranění nasvědčovala, že neodborným zacházením, popř. převozem v jeho vozidle, by mohlo dojít ještě k těžším následkům na zdraví.

Při rozlišování dokonatého trestného činu neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. a jeho pokusu podle § 8 odst. 1 tr. zák. soudy postupovaly podle rozhodnutí publikovaného pod č. 4/1969 sb. rozh. tr.

Trestný čin neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. je trestným činem úmyslným. Úmysl se musí vztahovat i k okolnosti, že při nehodě některá osoba utrpěla újmu na zdraví. Stačí zde úmysl eventuální.

Při výkladu znaků trestného činu neoprávněného užívání cizího motorového vozidla podle § 209a tr. zák., k nimž dochází v silniční dopravě poměrně často, se postupuje v souladu s právními názory uvedenými v zobecnění uveřejněném pod č. 38/1975 sb. rozh. tr. Pochybení se v tomto směru téměř nevyskytují.

Výklad ustanovení § 209a odst. 3 písm. b) a odst. 4 písm. b) tr. zák. byl obsažen ve Zprávě o výsledcích průzkumu a zhodnocení praxe soudů při postihu recidivistů [Tpjf 28/73](#), uveřejněné pod č. 10/1974 sb. rozh. tr. Soudy se při rozhodování zásadně řídí i tímto zobecňujícím materiálem. Při výkladu pojmu „opětovně“ se však vyvinula odlišná praxe. V obou republikách soudy vycházejí z názoru, že se pachatel dopustí trestného činu podle § 209a odst. 1 tr. zák. opětovně nejen tím, že

tento trestný čin opakuje, ale i tím, že v témže trestném činu pokračuje dvěma či více útoky.

Soudní praxe řešila i otázku, kdy lze pachatele trestného činu nedovoleného užívání cizího motorového vozidla podle § 209a odst. 1, odst. 4 písm. b) tr. zák. uznat vinným, že se tohoto činu dopustil jako zvlášť nebezpečný recidivista ve smyslu ustanovení § 1 písm. b) tr. zák. Touto právní problematikou se dosavadní zobecňující materiály nezabývaly. Odpověď na ni dává zejména rozhodnutí uveřejněné pod č. 20/1979 sb. rozh. tr., a to v tom smyslu, že nelze totéž předchozí potrestání pachatele pro trestný čin neoprávněného užívání cizího motorového vozidla podle § 209a odst. 1 tr. zák., které se hodnotilo jako okolnost potřebná pro naplnění kvalifikačního znaku uvedeného v § 209a odst. 4 písm. b) tr. zák., hodnotit ještě jako okolnost, která současně naplňuje znak „vícekrát potrestán“ u zvlášť nebezpečné recidivy podle § 41 písm. b) tr. zák.

Ukládání trestů

Za trestné činy spáchané v silniční dopravě jsou častěji než u ostatních trestných činů ukládány tresty nespojené s odnětím svobody. Nízký podíl nepodmíněných trestů odnětí svobody, v roce 1983 pouze 11,4 %, je odůvodněn zvláštním charakterem této trestné činnosti a skladbou pachatelů. Pomineme-li trestné činy opilství podle § 201 tr. zák., neposkytnutí pomoci podle § 208 tr. zák. a neoprávněného užívání cizího motorového vozidla podle § 209a tr. zák., jde o nedbalostní trestné činy. Dopouštějí se jich převážně občané dříve netrestaní, proti jejichž chování, pracovní morálce ani způsobu života nejsou námitky, a jde tedy u nich zpravidla o zcela mimořádné porušení zájmů chráněným trestním zákonem.

Nejčastěji ukládaným trestem u tohoto druhu trestné činnosti je trest nápravného opatření. Tento trest byl uložen polovině osob, které ji spáchaly. Dalším trestem podle frekvence ukládání je podmíněný trest odnětí svobody. Ten byl uložen asi čtvrtině pachatelů. Spolu s jiným trestem je velmi často ukládán trest zákazu činnosti. V roce 1983 byl uložen 74,3 % pachatelů. Výlučně šlo o zákaz řídit motorová vozidla. Trest zákazu činnosti je za trestné činy v silniční dopravě, a to převážně za trestný čin opilství podle § 201 tr. zák., poměrně často ukládán ve SSR i jako trest samostatný. V roce 1983 tak bylo u 10,7 % odsouzených. V porovnání se stavem v ČSR, kde byl jako samostatný trest uložen trest zákazu činnosti jen 0,6 % pachatelů těchto trestných činů, jde o počet vysoký. Tato rozdílnost vyžaduje, aby se problematice ukládání samostatných trestů zákazu činnosti věnovala v rámci soudního dozoru zvýšená pozornost.

Trest zákazu činnosti je trestem, jehož uložení je ve většině dopravních věcí nezbytné pro splnění účelu trestu. Je tomu tak proto, že tento trest patří k nejučinnějším prostředkům ochrany bezpečnosti dopravy, neboť odsouzeným přímo zabraňuje v dalším páčání stejné trestné činnosti. U pachatelů trestných činů nižší společenské nebezpečnosti, u nichž s ohledem na dosavadní život nehrozí nebezpečí, že by se mohli dopustit trestného činu jiného druhu, může samotný zákaz činnosti k dosažení účelu trestu postačovat, neboť na takové pachatele není nutno působit ještě uložením trestu spojeného s pohrůzkou výkonu trestu odnětí svobody. Podle okolností, zejména při postihu trestného činu opilství podle § 201 tr. zák., lze takový trest vhodně doplnit peněžitým trestem.

Soudy při ukládání trestů většinou postupují správně. Zřízení specializovaných dopravních senátů u okresních i krajských soudů jako soudů odvolacích, se kladně projevuje i při rozhodování o trestech. Přetrvávají však stále některé nedostatky. Především jsou to pochybení spočívající v neopodstatněném uložení jiného druhu trestu než nepodmíněného trestu odnětí svobody.

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

Nejvyšší soud ČSR vydal 23. 3. 1978 stanovisko k ukládání trestů za tyto trestné činy Tpj 127/78, ve kterém otázku, kdy je nutno uložit nepodmíněný trest odnětí svobody, řeší obdobně.

Soudy většinou nechybují tam, kde nehodu se závažnými následky zavinil řidič motorového vozidla proto, že před jízdou požil větší množství alkoholických nápojů a kde řidič po takové nehodě z místa ujel a neposkytl zraněným osobám potřebnou pomoc. Tato hrubá porušení pravidel silničního provozu spolu se závažnými následky nehody soudy většinou správně považují za překážku pro podmíněný odklad výkonu trestu odnětí svobody nebo pro uložení nápravného opatření. Při hodnocení významu porušení jiných důležitých povinností ve věcech se závažnými následky již soudy chybují častěji. Zejména na úkor těchto právně významných okolností přeceňují osobu pachatele, především jeho dosavadní bezúhonný způsob života. Nejvyšší soud ČSR jako příklad těchto nedostatků uvádí několik případů se smrtelnými následky, kdy soudy nedocenily závažnost tak hrubých porušení pravidel silniční dopravy jako je jízda 90/km rychlostí v obci, dlouhotrvající rychlá jízda v nepřehledném úseku silnice rozdělené nepřerušovanou dělicí čarou v levé polovině vozovky apod.

Při trestání osob za trestný čin opilství podle § 201 tr. zák. dochází k neodůvodněnému uložení jiného druhu trestu než nepodmíněnému trestu odnětí svobody v důsledku nedoceníení recidivy pachatele. Tato pochybení jsou častější ve SSR, kde byly zjištěny i případy několikanásobných recidivistů, kterým soud za trestný čin opilství podle § 201 tr. zák., jehož se dopustili krátce po vykonání posledního trestu odnětí svobody nebo ve zkušební době podmíněného odsouzení, neuložil nepodmíněný trest odnětí svobody.

Dalším častěji se vyskytujícím pochybením při ukládání trestů za trestné činy spáchané v silniční dopravě je nedostatečné využívání trestů zákazu činnosti. I když trest zákazu činnosti bývá vedle jiného trestu ukládán v těchto věcech poměrně velmi často, stále jej soudy důsledně neukládají všem pachatelům, u kterých je to pro dosažení účelu trestu potřebné. Požadavek, aby byl trest zákazu činnosti řídit motorová vozidla uložen vždy, když pachatel trestným činem projevils nespolehlivost nebo nezpůsobilost k řízení motorových vozidel, vyjádřený v původním dozorovém materiálu Nejvyššího soudu ČSSR, se stále ještě nedaří plnit. Ve SSR dokonce soudy takto chybují i při ukládání trestu za trestný čin opilství podle § 201 tr. zák., tedy za jedno z nejhrubších porušení předpisů v silničním provozu. Závěr, že pachatel je nespolehlivým řidičem, často také vyplývá z povahy a doby spáchání přestupků zaznamenaných v evidenční kartě řidiče. I při hodnocení těchto okolností, charakterizujících osobu pachatele, soudy někdy chybují tak, že neuloží trest zákazu činnosti ve věci, kde je to potřebné.

Podle výsledků průzkumu se zlepšila praxe soudů ve využívání celého rozpětí zákonných trestních sazeb, a to u všech druhů trestů ukládaných za tento druh trestné činnosti. Pokud se v tomto směru ještě vyskytly nedostatky a byl uložen příliš mírný trest, který neodpovídal stupni nebezpečnosti činu pro společnost, příčina spočívala především v tom, že soudy přecenily osobu pachatele a zároveň podcenily ostatní okolnosti případu. Při ukládání trestu za trestný čin opilství podle § 201 tr. zák. se dále dostatečně nevyužívá možnosti uložit vedle trestu zákazu činnosti též trest peněžitý.

U trestných činů v silniční dopravě jsou častěji než u ostatních druhů trestných činů nabízeny a přijímány záruky společenských organizací za nápravu obviněných. Stále se však vyskytuje nedostatek spočívající v tom, že jsou nabízeny a přijímány záruky i v případech, kdy trestná činnost neměla příčinu v nějakých záporných povahových rysech nebo sklonech pachatele, které by bylo nutno odstraňovat výchovným působením kolektivu pracujících. Nadále se tedy nedaří realizovat doporučení pléna Nejvyššího soudu ČSSR [Plsf 2/72](#), aby společenské organizace svou snahu zajistit pro obviněného příznivý trest, která je v těchto případech hlavním motivem nabídnuté záruky, uplatnily jinou formu účasti v trestním řízení, a to vysláním společenského obhájce.

U těchto trestných činů budou záporné povahové rysy nebo sklony pachatele, jejichž odstranění bude vyžadovat výchovné působení kolektivu, zpravidla spočívající v projevené lehkovážnosti, nedisciplinovanosti, popřípadě i bezohlednosti v silničním provozu. Na takové osoby by se měly zaměřit společenské organizace při nabízení záruk za nápravu obviněných.

Poměrně často jsou nabízeny záruky za nápravu obviněných, jimiž organizace sleduje pouze cíl, aby pachateli nebyl uložen trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel právě ve věcech, kde uložení trestu zákazu činnosti je z hlediska dosažení účelu trestu nezbytné. Soudy v takových případech nechybují a trest zákazu činnosti přes vyslovený požadavek společenské organizace ukládají.

Závěry

Trestné činy spáchané v silniční dopravě již dlouhou dobu tvoří významnou část kriminality. Jejich pachatelé činí přibližně jednu čtvrtinu z celkového počtu osob odsouzených za všechny trestné činy. Vývoj v této oblasti kriminality byl však v poslední době poměrně příznivý. Počet osob odsouzených za trestné činy v silniční dopravě i jejich podíl na počtu všech odsouzených se snižuje.

Při zjišťování skutečného stavu věci došlo k dalšímu zlepšení praxe všech orgánů činných v trestním řízení. Je pravidlem, že již v přípravném řízení jsou opatřovány všechny důkazy potřebné u trestných činů opilství podle - 201 tr. zák. ke zjištění hladiny alkoholu v krvi obviněného a jeho ovlivnění alkoholem a u ostatních trestných činů k objasnění základních okolností i příčin dopravní nehody, zejména protokoly o nehodě v silničním provozu, plánky místa nehody, popř. i fotodokumentace. Nedostatkem zůstává nižší kvalita těchto plánek i fotodokumentace.

Zlepšila se praxe orgánů trestního řízení i pokud jde o zjišťování povahy poranění poškozených osob. I když zvýšená pozornost byla věnována i zjišťování majetkových škod, vyskytují se dosud v tomto směru častější pochybení. Ne vždy jsou opatřeny všechny podklady potřebné pro vyčíslení skutečné škody.

Pokud je k objasnění důležitých skutečností třeba odborných znalostí, zvyšuje se využívání možnosti vyžádat odborné vyjádření příslušného orgánu ve smyslu § 105 odst. 1 věta druhá tr. ř. Znalci jsou oprávněně přibíráni především v případech složitějších nebo náročnějších na odborné hodnocení.

Při právním posuzování trestných činů v silniční dopravě vycházely soudy především z dřívějších zobecňovacích materiálů nejvyšších soudů. Úroveň soudní praxe významně ovlivnily nejvyšší soudy republik též rozhodovací činností v řízení o stížnostech pro porušení zákona.

I když v důsledku působení dozorových prostředků se praxe soudů při právním posuzování těchto trestných činů dále zlepšila, vyskytují se přesto dosud některá pochybení. K typickým nedostatkům nadále dochází při posuzování, zda zjištěné poranění poškozeného je ublížením na zdraví nebo těžkou újmou na zdraví a při posuzování okolností, které podmiňují použití vyšší trestní sazby, zejména pokud jde o hodnocení znaku „porušení důležité povinnosti“.

Za trestné činy spáchané v silniční dopravě se většinou ukládají tresty nespojené s odnětím svobody. Nízký podíl nepodmíněných trestů odnětí svobody je odůvodněn hlavně tím, že jde převážně o trestné činy nízké typové i konkrétní nebezpečnosti pro společnost a že mezi odsouzenými je velký počet osob, které vedly před spácháním činu řádný život pracujícího člověka.

Praxe soudů v obou republikách je v podstatě shodná. Výraznější rozdíly jsou jen v ukládání trestu zákazu činnosti jako trestu samostatného. Ve SSR je tento trest samostatně ukládán podstatně častěji než v ČSR. Bude proto třeba, aby této problematice byla v rámci soudního dozoru věnována zvýšená pozornost.

Soudy při ukládání trestů postupují zpravidla správně. Nepodmíněné tresty odnětí svobody jsou ukládány zejména v případech hrubého porušení pravidel silničního provozu, jestliže v příčinné souvislosti s ním nastal závažný následek. Pokud bylo průzkumem zjištěno nesprávné uložení jiného druhu trestu než nepodmíněného trestu odnětí svobody, nebylo to ve věcech, kde nehodu se závažnými následky zavinili řidiči motorového vozidla proto, že byli ovlivněni alkoholem. Tato pochybení měla základ zpravidla ve skutečnosti, že soudy přecenily význam osoby pachatele na úkor okolností činu, zejména závažnosti porušení pravidel silničního provozu.

Častější nedostatky při ukládání trestů spočívaly v tom, že nebyl uložen trest zákazu činnosti, ač to k dosažení účelu trestu bylo nezbytné; při postihu trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. se též dosud málo využívá možnosti ukládat vedle trestu zákazu činnosti trest peněžitý. Během posledních let se naopak celkově zlepšilo využívání zákonných trestních sazeb, pochybení v tomto směru jsou již méně častá. ?