

Zhodnocení Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15.12.1965, sp. zn. Pls 7/65, ECLI:CZ:NS:1965:PLS.7.1965.1

Číslo: I/1966

Právní věta: Z rozboru a zhodnocení rozhodování soudů v některých krajích o trestných činech spáchaných v silniční dopravě, o nichž bylo pravomocně rozhodnuto v I. pololetí roku 1965.

Soud: Nejvyšší soud ČSSR

Datum rozhodnutí: 15.12.1965

Spisová značka: Pls 7/65

Číslo rozhodnutí: I

Číslo sešitu: I

Typ rozhodnutí: Zhodnocení

Hesla: Doprava, Směrnice pléna Nejvyššího soudu

Předpisy: 140/1961 Sb. § 201

§ 180

§ 223 odst. 2

§ 224

Druh:

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. I/1966 sb. rozh.

Z rozboru a zhodnocení rozhodování soudů v některých krajích o trestných činech spáchaných v silniční dopravě, o nichž bylo pravomocně rozhodnuto v I. pololetí roku 1965.

(Projednáno v plénu Nejvyššího soudu dne 15. 12. 1965 pod [Pls 7/65](#))

Podle plánu úkolů presidia Nejvyššího soudu a generálního prokurátora bylo uloženo provést během III. čtvrtletí 1965 společnou prověrku rozhodování některých okresních a krajských soudů o trestných činech, spáchaných v silniční dopravě, které již řadu let představují značnou část celkové kriminality, přičemž v jejich počtu se trvale projevuje vzestupná tendence.

Cílem prověrky, která byla zaměřena na přezkoumání věcí pravomocně skončených v prvním pololetí 1965, bylo prověření úrovně vyšetřování a rozhodování na uvedeném úseku a získání poznatků pro usměrnění a sjednocení praxe všech prokuratur a soudů. Zkoumány byly všechny trestné činy podle § 201, § 180, § 224 tr. zák. a dále trestné činy podle § 223 odst. 2 tr. zák., spáchané pod vlivem alkoholu.

Rozhodování o vině bylo zkoumáno především z toho hlediska, zda orgány činné v trestním řízení správně objasňují všechny významné okolnosti případu, a tak ve shodě se stěžejní zásadou trestního řízení, zjišťují skutečný stav věci. Zvýšená pozornost byla dále soustředěna na ty otázky spojené s právním posuzováním skutků, při jejichž řešení v praxi dochází nejčastěji k pochybením.

Praxe soudů při ukládání trestů byla ve smyslu usnesení pléna Nejvyššího soudu ze dne 1. 4. 1965 Pls 1/65 prověřována zejména z hlediska, zda je uplatňována zásada přísné individualizace a zda soudní rozhodnutí poskytují náležitou ochranu společnosti a občanů před pachateli trestných činů, které se vyznačují vysokou mírou zavinění závažných následků.

I.

Rozhodování o vině

1. Zjišťování skutečného stavu věci (§ 2 odst. 5 tr. ř.) z hlediska úplnosti důkazního řízení.

Při objasňování trestných činů, které spočívají v zavinění dopravní nehody, se kladně projevuje skutečnost, že dozor nad vyšetřováním je prováděn prokurátory se speciálními odbornými znalostmi. Příznivý stav byl zjištěn i v prověřovaných okresech, neboť ve většině případů byla obžaloba podána na podkladě takových výsledků přípravného řízení, které dostatečně objasňovaly příčiny nehody. O tom svědčí jen nepatrný počet zprošťujících rozsudků (3), přičemž též jen ojediněle docházelo k tomu, že soud ve větším rozsahu prováděl důkazy, které měly být provedeny již v přípravném řízení. Méně příznivý stav je při objasňování skutkových okolností trestného činu opilství podle § 201 tr. zák.

„Protokoly o nehodě v silničním provozu“ a připojené náčrtky, zachycující dopravní situaci v době nehody a stopy zjištěné při ohledání místa, mají většinou uspokojivou úroveň, měly by však být – alespoň u závažnějších nehod – ve větší míře doplňovány fotodokumentací, event. i vyšetřovacím pokusem nebo rekonstrukcí nehody (zejména při střetu vozidel, při špatném výhledu apod.).

Poměrně dobrou úroveň vyšetřování případů dopravních nehod byla kladně ovlivněna i rozhodovací činnost soudů, které z hlediska úplnosti důkazního řízení nelze na prověřovaném úseku celkově vytýkat nějaké podstatné vady. Některé nedostatky se však přesto častěji opakují a jsou proto typické.

Především jde o zjišťování povahy a rozsahu poruchy z výsledky přípravného řízení v tomto směru někdy obsahují jen první lékařský nález, který zachycuje stav poškozeného v době prvního ošetření, kdy ještě nelze přesně určit dobu trvání poruchy zdraví (tato doba je proto pouze odhadována) a někdy z ní stanovit správnou diagnózu. Takové lékařské zprávy nemohou být spolehlivým důkazem o skutečnosti, jejíž správné zajištění má zásadní význam pro rozhodnutí o vině a trestu, případně i o nároku poškozeného na náhradu škody. O tom svědčí případy, v nichž je při hlavním líčení z výpovědi poškozeného nebo dodatečně vyžádané lékařské zprávy někdy zjišťován stav i značně odlišný od původního lékařského nálezu.

Velmi často jsou ve spise lékařské zprávy popisující zdravotní stav poškozeného v době jeho propuštění z nemocnice do domácího léčení. V případech, kdy hospitalizace trvala jen kratší dobu, není ani taková zpráva vždy spolehlivým podkladem pro právní posouzení újmy na zdraví, zejména z hlediska ustanovení § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák.

Lékařské zprávy, založené ve spise, někdy nevyhovují potřebám trestního řízení i z toho důvodu, že jsou příliš kusé nebo i nesrozumitelné, případně trpí jinými vadami (např. nejsou podepsány nebo opatřeny datem vyhotovení).

Ve všech okresech byly zjištěny případy, v nichž soud rozhodl na základě lékařské zprávy, která trpěla některými z uvedených nedostatků. Vzhledem k zdůrazněnému významu správného zjištění povahy a rozsahu poruchy zdraví musí soudy důsledně trvat na tom, aby tato skutečnost byla náležitě objasněna již v přípravném řízení. Z toho vyplývá, že je třeba, aby v postupu vyšetřování, když povaha poruchy zdraví je již bezpečněji zjištělná, byla vyžádána další lékařská zpráva, případně byly odstraňovány i jiné výše zmíněné nedostatky původního lékařského nálezu. V nedostatečném objasnění povahy a rozsahu poruchy zdraví pak je třeba spatřovat důvod k vrácení věci prokurátorovi k došetření podle § 188 odst. 1 písm. f) tr. ř.

Z hlediska zásady objektivní pravdy nelze ve sporných případech pokládat za dostatečný ani takový postup, při němž se orgány činné v trestním řízení omezí na pozdější údaje poškozeného, poněvadž může dojít k tomu, že trvání a průběh léčení jsou ovlivněny i jinými okolnostmi, které nejsou v příčinné souvislosti s úrazem utrpěným při dopravní nehodě. Případné rozpory mezi lékařským nálezem a údaji poškozeného lze spolehlivě objasnit jen vyžádáním nové lékařské zprávy nebo výslechem ošetřujícího lékaře.

Druhou skupinou typických nedostatků z hlediska úplnosti důkazního řízení tvoří nedostatky při zjišťování množství požitých alkoholických nápojů a stupně ovlivnění obžalovaného v kritické době. Výpovědi obžalovaných a nezřídka i svědků bývají v tomto směru nespolehlivé, poněvadž o rozhodných skutečnostech vypovídají často osoby, které mají blízký vztah k obžalovanému, případně jsou na výsledku vyšetřování jinak zainteresovány, zejména proto, že obžalovanému v požívání alkoholických nápojů před jízdou nezabránilo nebo dokonce i pomáhaly (společníci, obsluhující personál v restauračních podnicích). Postačující nejsou často ani výpovědi zcela nezaujatých svědků, kteří i při snaze pravdivě vylíčit pozorovaný děj, nemohou s jistotou udat, zda vůbec a zejména v jakém množství alkoholické nápoje požil právě obžalovaný. Rovněž údajů svědků o zevních známkách ovlivnění alkoholem, pozorovaných na chování obžalovaného, nejsou vždy zcela určité a přesvědčivé a někdy si i vzájemně odporují. Významný důkazní prostředek je proto právem spatřován v chemickém vyšetření, především tzv. Widmarkově metodě; zkoušky pomocí „Hargerova přístroje“ nebo častěji používané „detekční trubičky“ sice prokazují požití alkoholu, avšak neumožňují přesnější určení jeho množství.

Kromě výsledku chemického rozboru jsou ve vyšetřovacích spisech zpravidla založeny „protokoly o lékařském vyšetření na obsah alkoholu v krvi“, které obsahují též výsledky klinického vyšetření obžalovaného. Prověrkou bylo zjištěno, že tyto protokoly často neobsahují všechny údaje potřebné ke správnému zjištění stupně ovlivnění alkoholu v kritické době. Chybí-li údaj o době odběru krve, který: je zvláště důležitý, je třeba tuto dobu zjistit jinými důkazními prostředky; takový postup je nezbytně nutný v případech, kdy chemickým rozbohem je zjišťována poměrně nízká hladina alkoholu ve zkoumané krvi (nižší než 0,8-1 promile). Některé soudy, význam uvedeného časového momentu zcela přehlížejí a nezaměřují dokazování na jeho náležité objasnění ani v těch případech, kdy je to bezpodmínečně nutné pro rozhodnutí o vině (nikoli jen pro otázku míry zavinění). Jde o podstatný nedostatek přípravného řízení, který soudy ponechávají bez povšimnutí.

V případech, v nichž nebyl proveden chemický rozbor krve, nutno provést všechny ostatní dosažitelné důkazy, jimiž otázka množství požitého alkoholu a stupně ovlivnění obžalovaného může být objasněna. V těchto případech se dokazování soustřeďuje zejména na výpovědi svědků; je třeba zdůraznit, že neexistence krevní zkoušky zvyšuje důkazní význam svědeckých výpovědí do té míry, že je nezbytně nutný osobní výslech svědků a pečlivé hodnocení jejich výpovědí (sb. rozh. tr. č. 17/65)

K objasnění skutečností důležitých pro trestní řízení, vyžadujících odborných znalostí, byl jen v malém počtu případů přibrán znalec. Při tom lze všeobecně konstatovat, že úroveň znaleckých posudků je až na výjimky nevyhovující. Pro znalecké posudky v této agendě je příznačné, že se znalci soustřeďují především na výklad pravidel silničního provozu, stanovených vyhláškou min. vnitra č.

141/1960 Sb., nebo i na hodnocení provedených důkazů, tedy na činnost, která jim podle, výslovného znění § 107 odst. 1 tr. ř. nepřísluší a přitom nedostatečně, případně nepřesvědčivě objasňují právě ty okolnosti, na něž má být posudek změřen (technický stav vozidla, výpočet brzdné dráhy a rychlosti vozidel stanovení přiměřeného bočního odstupu, posouzení okolností případu podle charakteru deformací na vozidlech a podobně).

Podle § 107 odst. 1 první věta tr. ř. je třeba, aby orgány činné v trestním řízení vymezily znalci jeho úkoly, což předpokládá přesné uvedení okolností (formou otázek), které mají být posudkem objasněny. V tomto směru bylo prověrkami zjištěno, že u posudků vyžadovaných již v přípravném řízení jsou úkoly znalce často vymezovány jen všeobecně; vyžadování znaleckých posudků soudy je naproti tomu zpravidla prováděno tak, že úkoly znalce jsou vymezeny konkrétními otázkami. I soudy však často opomíjejí potřebný postup podle § 109 tr. ř.

2. S požadavkem zjištění skutečného stavu věci neoddělitelně souvisí i postup orgánů činných v trestním řízení při hodnocení důkazů (§ 2 odst. 6 tr. ř.). V tomto směru je však stav praxe méně příznivý, a to též proto, že úroveň odůvodňování rozsudků neodpovídá v některých případech požadavkům v § 125 tr. ř.

Zásada objektivní pravdy vyžaduje, aby soud opřel své rozhodnutí o vině a trestu o jednoznačně zjištěná a bezpečně prokázaná fakta, nikoliv o pouhou pravděpodobnost. Tam, kde nelze bezpečně určit, která z variant skutkového řešení odpovídá skutečnosti, volí soud po vyčerpání všech dosažitelných důkazů tu, která je pro obžalovaného příznivější (sb. rozh. tr. č. 46/63). Z toho plyne, že alternativní skutkové zjištění je zásadně nepřípustné. V rozporu s tím však soudy v některých skutkově a důkazně složitějších případech do odůvodnění rozsudku pojímají i zjištění vzájemně si odporující. Z některých rozsudků pak není patrné, jak soud jednotlivé důkazy hodnotil a jaká zjištění vzal za podklad svého rozhodnutí.

K častým nedostatkům při hodnocení důkazů dochází při zjišťování množství požitých alkoholických nápojů a stupně ovlivnění obžalovaného, neboť i v případech, kdy důkazní řízení je v tomto směru úplné (zejména je známa přesná doba nehody a odběru krve); soudy přehlízejí význam již zmíněného časového momentu. Poznatky o chování obžalovaného, zjišťované při lékařském vyšetření (klinické příznaky) mohou cenným způsobem přispět k objasnění otázky, konkrétního ovlivnění, avšak bývají vzhledem k časovému odstupu od kritické události zkresleny, a proto vždy nevystihují stav, který existoval v době činu.

Podle poznatků lékařské vědy je hladina alkoholu v krvi nejvyšší přibližně za 1 a půl hodiny po posledním požití alkoholického nápoje, přičemž po této době se postupně snižuje průměrně o hodnotu 0,12 promile za jednu hodinu. Tuto důležitou skutečnost si soudy někdy neuvědomují a v důsledku toho při hodnocení provedených důkazů buď přeceňují význam negativního klinického nálezu nebo naopak dovozují závěr o stupni ovlivnění jen ze zjištěného množství požitého alkoholu (v případech, kdy chemický rozbor krve nebyl proveden).

3. Právní hodnocení.

Právnímu posouzení zjištěného skutku věnují soudy v odůvodnění rozsudku většinou jen malou pozornost. Mnoho rozsudků v tomto směru obsahuje místo konkrétního hodnocení jednotlivých znaků trestného činu jen všeobecné úvahy a Závěry, nezřídka i toho druhu, že skutková podstata trestného činu „je naplněna po stránce objektivní i subjektivní“ nebo i pouze „plně dána“ apod. Celkově lze konstatovat, že soudy se řešení obtížnější právní problematiky spíše vyhýbají a spokojují se s přejímáním obecných poznatků. V podstatě stejné nedostatky je nutno vytknout již úrovni odůvodnění obžalob.

Prověrka byla zaměřena zejména na tyto otázky, při jejichž řešení v praxi dochází nejčastěji k pochybením: a) pojem „obecného nebezpečí“ (§ 180 tr. zák.), b) znaky trestného činu opilství podle § 201 tr. zák., c) rozlišování mezi „ublížením na zdraví a „těžkou újmou zdraví“, d) „porušení důležité povinnosti“ jako okolnost použití vyšší trestní sazby, příp. jako znak trestného podle § 137 tr. zák., e) posuzování přípustnosti jednočinného souběhu trestných činů.

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

Porucha v zákoně uvedeného rozsahu sice nemusí vůbec vzniknout, avšak – aby byl naplněn objektivní znak trestného činu (obecně nebezpečný následek) – musí bezprostředně hrozit. Pro stav obecného ohrožení je typické přiblížení k poruše (konkrétní nebezpečí) a dále určitá živelnost a neovladatelnost průběhu událostí, při nichž porucha často závisí na nahodilých, z vlivu pachatele se vymykajících okolnostech; nestačí tedy, když pachatelovým jednáním byla vytvořena pouze taková situace, z níž by obecně nebezpečný následek za určitých okolností a splnění ještě dalších podmínek teprve mohl vzniknout.

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

b.) Při posuzování trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. dochází v praxi soudů a prokuratur k pochybení, která vyplývají jednak z nesprávného pochopení povahy tohoto trestného činu a jednak z příliš extenzivního výkladu znaku „jiné činnosti“, při které by pachatel mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Pochybení tohoto druhu byla zjištěna i v rozhodovací činnosti prověřovaných soudů.

Ze zákonných znaků, zejména z dikce „by mohl ohrozit“ vyplývá, že se trestný čin je spáchán provedením zakázaného jednání, které má obecně nebezpečnou povahu, avšak od obecného nebezpečí ve smyslu ustanovení § 180 (§ 179) tr. zák. se vedle rozsahu ohrožení liší též tím že nebezpečí chráněným zájmům nemusí konkrétně a bezprostředně hrozit; stačí ještě vzdálená možnost poruchy, daná již tím, že pachatel vykonal určitou činnost. Závěru o naplnění znaků trestného činu podle § 201 tr. zák. proto nebrání ani ta případná skutečnost, že vozidlo bylo v konkrétním případě řízeno jinak nezávadně a ve shodě s požadavky pravidel silničního provozu. Způsob jízdy v konkrétním případě má význam jen jako okolnost spoluurčující stupeň nebezpečnosti činu pro společnost (§ 3 odst. 4 tr. zák.).

Praxe soudů a prokuratur v prověřovaných okresech je v podstatě shodná s naznačeným výkladem, neboť ke stíhání a odsouzení podle § 201 tr. zák. běžně dochází i v těch případech, kdy obhajoba obžalovaného o jinak nezávadném způsobu jízdy nebyla vyvrácena, případně byla i potvrzena. Nepřiléhavé je pouze odůvodnění těch rozsudků – poměrně dosti početných – v nichž se soud snaží dovodit, že jízdou v podnapilém stavu obžalovaný skutečně vyvolal konkrétní ohrožení, i když to neodpovídá výsledkům dokazování.

Orgány činné v trestním řízení v obou krajích, i když běžně užívají vžitých termínů „podnapilost“ nebo „opilost“, vycházejí z dosavadní judikatury v tom smyslu, že k naplnění znaků trestného činu

není třeba ani podnapilosti v běžném významu tohoto slova, nýbrž, že stačí pouhé ovlivnění alkoholem. K pochybením proto dochází jen v otázce zjištění konkrétního ovlivnění pachatele, tedy jen ve směru důkazním, jak bylo již výše uvedeno.

Z ustanovení § 201 tr. zák. dále vyplývá, že zákon má na mysli pouze výkon takového zaměstnání nebo jiné činnosti, jejichž bezpečný výkon vyžaduje soustředěnou pozornost a pohotovost, přičemž i menší oslabení těchto schopností vyvolává možnost ohrožení chráněných zájmů určitého rozsahu a intenzity (ohrožení života nebo zdraví lidí, tj. více osob nebo možnost vzniku značné škody na majetku). Jako typickou činnost v tomto smyslu uvádí důvodová zpráva k cit. ustanovení řízení motorového vozidla, které vyžaduje schopnost správných a včasných vjemů a pohotových reakcí na situace vznikající v dopravním provozu.

Řízení motorového vozidla řidičem, který požil určité množství alkoholu, je nutno považovat za činnost ve smyslu ustanovení § 201 tr. zák., poněvadž možnost ohrožení chráněných zájmů vyplývá, již z povahy vozidla, které svou vahou a motorickou silou může způsobit závažné destruktivní účinky; právě tato povaha motorových vozidel způsobuje, že následky dopravních nehod v silničním provozu jsou zpravidla závažné, přičemž jim je úměrná i zákonem předpokládaná intenzita ohrožení.

Ohrožení naznačené intenzity naproti tomu obecně nevyplývá z jízdy podnapilého cyklisty, jehož vozidlo bez motorické síly a v důsledku své konstrukce i malé váhy nemá značnější kinetickou energii. Toto ohrožení sice může za určitých okolností vzniknout, avšak v takovém případě vyplývá jen z dané konkrétní situace, nikoli ze samotné povahy vozidla a jízdy na něm v podnapilém stavu; nebezpečnou situaci v tomto smyslu může v konkrétním případě vytvořit podnapilá osoba i jinou činností, např. tažením vozíku, přenášením břemene nebo i závadnou chůzí. Trestní postih i takových případů, při nichž dojde k pouhému ohrožení by přesahoval záměr zákona; jednání osoby, jedoucí po požití alkoholického nápoje na jízdě na kole, nelze proto považovat za „činnost“ ve smyslu § 201 tr. zák. V úvahu přichází pouze posouzení podle § 19 písm. b) zák. č. 38/1961 Sb., pokud cyklista v době požívání alkoholu věděl, že pojedje na jízdě na kole, příp. podle § 10 písm. a) zák. č. 60/1961 Sb.

Znak „vykonávání zaměstnání nebo jiné činnosti“ ve smyslu ustanovení § 19 písm. b) zák. č. 38/1961 Sb. není totožný s obdobným znakem trestného činu podle § 201 tr. zák.; z porovnání dikce obou zákonných dispozic je patrné, že v ustanovení § 201 tr. zák. je výkon zaměstnání nebo jiné činnosti spojován s ohrožením větší intenzity než v ustanovení § 19 písm. b) zák. č. 38/1961 Sb. (§ 201 tr. zák.: „... by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku“; § 19 písm. b) zák. č. 38/1961 Sb.: „... by mohl ohrozit zdraví spoluobčanů nebo bezpečnost majetku“). Názor, že jednání, které není „jinou činností“ ve smyslu § 201 tr. zák., nemůže být ani „jinou činností“ ve smyslu § 19 písm. b) zák. č. 38/1961 Sb., proto není správný.

Závěr, že jízda na jízdě na kole není činností ve smyslu § 201 tr. zák. vylučuje i takový postup, při němž je trestní postih zaměřován na případy, v nichž ze zvláštních okolností jízdy na jízdě na kole (např. jízda frekventovanými místy nebo současně porušení dalších pravidel silničního provozu) lze dovodit vznik konkrétního ohrožení ostatních uživatelů silničního provozu. Přestože možnost takového postupu teoreticky připouštělo i rozhodnutí Nejvyššího soudu ve věci 6 Tz 20/65, je po zaujetí odchylného stanoviska v pozdějších rozhodnutích 6 Tz 48/65 a 6 Tz 49/65 třeba takový postup považovat zásadně za vyloučený, a to důsledně i v případech, kdy dojde zaviněním cyklisty ke vzniku poruchy, vykazujících znaky některého poruchového trestného činu (§ 223, § 224, § 137 tr. zák.); v takových případech bude třeba skutek posoudit podle povahy následku jen jako poruchový trestný čin, tedy nikoliv v souběhu s trestným činem podle § 201 tr. zák.

Ojedinele se vyskytly případy, v nichž za trestný čin opilství podle § 201 tr. zák. byly odsouzeny osoby, které v podnapilém stavu jely na druhém sedle motocyklu (tandemisté). I tento trestní postih je nesprávný.

Situace tandemisty se vzhledem k povaze jednostopého vozidla sice poněkud liší od situace osoby dopravované ve víceštopém vozidle (např. automobilu), zejména omezením volnosti pohybů a jistými nároky na udržování rovnováhy, přesto však jde v podstatě o činnost víceméně pasivní, nevyžadující ani zvláštních znalostí nebo psychických či fyzických schopností. To plyne i z toho, že jedinou podmínkou pro jízdu na druhém sedle motocyklu je podle § 25 odst. 3 vyhl. č. 141/60 Sb. věk vyšší než 7 let; jinak pro tandemistu platí jen základní pravidlo uvedené v § 1 cit. vyhlášky, zavazující obecně všechny účastníky silničního provozu včetně chodců. Tandemista sice může svým chováním řízení motocyklu ovlivnit, a tak – stejně jako např. chodec – způsobit dopravní nehodu, avšak na vlastním řízení vozidla se nijak aktivně nepodílí. Za jeho chování – jak plyne z ustanovení § 25 odst. 1 cit. vyhlášky – je v plném rozsahu odpovědný řidič motocyklu.

Pouhou jízdu na tandemu motocyklu proto nelze považovat za činnost ve smyslu § 201 tr. zák. (6 [Tz 38/65](#)). Rozhodnutí uveřejněné ve Sbírce rozhod. tr. pod č. 57/53 bylo zaměřeno na právní posouzení jednání „opilého tandemisty“ podle ustanovení § 187 odst. 2 tr. zák. z r. 1950, které široký výklad v uvedeném smyslu připouštělo vzhledem k odlišnosti zákonných znaků.

Se zřetelem na uvedené závěry není tedy v případech podnapilých cyklistů a tandemistů na místě jejich trestní stíhání pro trestný čin podle § 201 tr. zák.

c.) Ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví.

Vznik újmy na zdraví je typickým následkem dopravních nehod a proto rozhodování o vině je často spojeno s právní problematikou, vyplývající z pojmů „ublížení na zdraví“ a „těžká újma zdraví“ jako znaků objektivní stránky trestných činů podle § 223 § 224, § 180 odst. 2 písm. a), odst. 3 písm. b), odst. 4 tr. zák.

Objasněním zmíněných pojmů se podrobně zabýval rozbor a zhodnocení výsledků prověrky [Pls 5/65](#).

Jde především o obecný nedostatek, spočívající v tom, že pojmy „ublížení na zdraví“ a „porucha zdraví“ jsou ztotožňovány s „pracovní neschopností poškozeného“; důsledek tohoto postupu se škodlivě projevuje zejména v tom směru, že závěr o vzniku těžké újmy na zdraví ve smyslu § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák. (delší dobu trvající porucha zdraví) je činěn jen na základě trvání pracovní neschopnosti, aniž by byla hodnocena povaha zranění z hlediska, zda šlo o „vážnou poruchu zdraví“.

Dále je nutno vytknout, že soudy a prokuratury ve většině zkoumaných věcí věnovaly právnímu hodnocení následků vzniklých na zdraví poškozených osob jen nedostatečnou pozornost. V mnoha případech se soudy v odůvodnění rozsudku – stejně jako prokuratury i v obžalobě – omezily jen na tvrzení, že poškozený „utrpel těžkou újmu na zdraví“ nebo na konstatování, že „podle lékařské zprávy, šlo o těžké zranění“, aniž by v rozsudku bylo uvedeno, který ze způsobů těžké újmy, na zdraví podle písm. a) – ch) § 89 odst. 7 tr. zák. soud v zranění poškozeného spatřoval.

Při prověrce bylo posléze zjištěno, že v případech, kdy porucha zdraví poškozeného trvala delší dobu, se soudy omezují pouze na zjištění této skutečnosti, odůvodňující závěr o vzniku těžké újmy na zdraví podle § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák., aniž by se zřetelem na povahu zranění hodnotily, zda nejde o některý ze způsobů těžké újmy na zdraví ve smyslu písm. a) –

h) cit. ustanovení.

Pokud jde o výklad pojmu „delší dobu trvající porucha zdraví“ podle § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák., nelze na základě zkoumaných rozhodnutí s obecnější platností konstatovat, že by soudy vycházely z nějaké určité časové hranice. Nebyl však zjištěn žádný případ, v němž těžká újma na zdraví v uvedeném smyslu byla spatřována v poruše zdraví trvající kratší dobu než 6 týdnů. Naproti tomu se vyskytly případy, kdy soud poruchu zdraví nehodnotil jako „delší dobu trvající“, přesto, že trvala déle

než 6 týdnů.

d.) V praxi soudů a prokuratur trvá nejistota a z ní plynoucí nejednotnost při výkladu pojmu „porušení důležité povinnosti uložené podle zákona“ jako okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby u trestných činů podle § 223, § 224, § 180 tr. zák., příp. znaku tr. činu podle § 137 tr. zák. U trestných činů spáchaných v silniční dopravě přichází v úvahu zejména porušení předpisů vyhlášky min. vnitřní č. 141/60 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu a dále předpisů vyhlášky min. dopravy č. 145/58 Ú. l. o podmínkách provozu vozidel na silnicích. Výjimečně může jít i o porušení ustanovení vyhlášky min. dopravy a spojů č.

119/1962 Sb. o hospodárnosti

provozu silničních vozidel pro motorovou dopravu, která mimo jiné stanoví podmínky pro plánovanou údržbu motorových vozidel.

Za porušení důležité povinnosti ve smyslu cit. ustanovení však není možno mechanicky považovat porušení jakéhokoli předpisu uvedených norem, nýbrž jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku (sb. rozh. tr. č. 11/1964). Porušení takové povinnosti též musí pro svou závažnost ve smyslu ustanovení § 88 tr. zák. podstatně zvyšovat stupeň nebezpečnosti činu pro společnost (sb. rozh. tr. č. 39/63). Posléze je třeba zdůraznit, že mezi porušením důležité povinnosti uložené podle zákona a následkem trestného činu musí být příčinná souvislost.

Výpočet všech „důležitých povinností“ řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci; lze uvést jen některé typické případy, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti, uložené podle zákona.

Především jde o řízení motorového vozidla pod vlivem požitého alkoholu, dále nepřiměřeně rychlou jízdu v zatáčce, jíž se vozidlo dostane do protisměru (sb. rozh. tr. č. 57/1960), couvání s nákladním autem na veřejném prostranství při nedostatečné přehlednosti bez zajištění další osobou (sb. rozh. tr. č. 17/59), nesledování technického stavu vozidla, zejména účinnosti brzd, o nichž řidič ví, že řádně nefungují (sb. rozh. tr. č. 33/61, 26/62, porušení předpisů o zastavení nebo zmírnění rychlosti jízdy za situace, vytvořené vjezdem na silnici s předností v jízdě, železniční přejezd, nepřehlednou zúženou zatáčkou apod. (sb. rozh. tr. č. 14/61).

Praxe v prověřovaných okresech je jednotná v těch případech, kdy porušení důležité povinnosti je spatřováno v řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu. Ve většině případů byla příčinná souvislost mezi alkoholickým ovlivněním řidiče a dopravní nehodou nesporná, avšak v některých případech byla v rozhodnutí nedostatečně odůvodněna, když se soud – stejně jako prokurátor v obžalobě – omezil na pouhé konstatování, že obžalovaný, „porušil povinnost uloženou v ustanovení § 4 odst. 2 vyhl. č. 141/1960 Sb.“.

V některých případech byl soudy nesprávně hodnocen význam nedání přednosti v jízdě, zejména na křižovatce nebo při odbočování vlevo; v případě střetu vozidel, k němuž dojde při porušení takové povinnosti, vzniká též otázka případného spoluzavinění řidiče, který sice měl přednost v jízdě, avšak nehodě mohl včasnou reakcí zabránit.

Ze základního ustanovení § 1 odst. 1 vyhl. č. 141/1960 Sb. vyplývá, že prvořadou povinností každého účastníka silničního provozu je dbát na bezpečnost, z čehož je vyvozován obecně správný závěr, že řidič nesmí na úkor bezpečnosti provozu pro sebe vynucovat nerušenou jízdu, i když by podle

speciálního předpisu byl v dané situaci v právu (např. má na křižovatce přednost v jízdě). Skutečnost, že jiná osoba porušila předpisy o provozu na silnicích a vlastním zaviněním vytvořila nebezpečnou situaci, neomlouvá řidiče, jestliže sám porušil povinnost stále ovládat vozidlo a počínat si tak, aby doprava nebyla ohrožena (sb. rozh. tr. č. 21/50, 48/58). Nelze tedy zásadně vyloučit trestní odpovědnost za následky dopravní nehody ani u řidiče, jehož vozidlo mělo přednost v jízdě.

Avšak ani základní ustanovení § 1 odst. 1 cit. vyhlášky ani předpis § 20 odst. 1 téže vyhlášky nelze chápat tak, že od řidiče jedoucího po silnici s předností v jízdě je nutno vyžadovat, aby při přijíždění na křižovatku bez závažných důvodů reagoval na každé vozidlo přijíždějící po silnici bez přednosti v jízdě a v důsledku toho upravoval rychlost svého vozidla tak, aby zabránil střetu vozidel, ke kterému by mohlo dojít proto, že řidič přijíždějící bez přednosti v jízdě porušil povinnost, vyplývající z ustanovení § 13 odst. 3 vyhl. Takový postup by totiž vedl k ztěžování dopravy a k narušování její plynulosti, což by bylo v rozporu s účelem pravidel silničního provozu (sb. rozh. tr. č. 26/64).

Z uvedeného plyne, že řidič vozidla s předností v jízdě je v určitých situacích nucen spoléhat na dopravní kázeň ostatních řidičů, kteří se ke křižovatce přibližují a jsou povinni dát mu podle pravidel silničního provozu přednost v jízdě. Otázka jeho případného spoluzavinění je proto otázkou "přiměřenosti důvodů" takového spoléhání (§ písm. a) tr. zák.), přičemž její správné řešení je podmíněno pečlivým objasněním okolností konkrétního případu, zvláště rychlostí vozidel a momentu přibližování k místu, kde se dráhy vozidel křížují.

Ustanoveními o přednosti v jízdě jsou stanovena důležitá pravidla, bez nichž by bezpečný a bezporuchový provoz nebyl možný, neboť jejich porušením dochází k bezprostřednímu nebezpečí střetu vozidel. Vzhledem k tomu je v daném nedání přednosti v jízdě třeba zpravidla spatřovat porušení důležité povinnosti, uložené řidiči podle zákona (§ 11 odst. 3, § 13 a další vyhl. č. 141/60 Sb.). Význam pravidle o přednosti v jízdě i závažnost jeho porušení jsou patrné i ze statistických údajů z roku 1964, podle nichž bylo nedání přednosti v jízdě v pořadí druhou příčinou silničních dopravních nehod (15,14z počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel).

e.) K pochybení při posuzování otázky přípustnosti jednočinného souběhu trestných činů, docházelo v praxi prověřovaných soudů jen ojediněle. U trestných činů spáchaných v dopravě přichází tato otázka v úvahu nejčastěji v případech, kdy pachatel jedním jednáním jednak ohrozil trestním zákonem chráněné zájmy (§ 201, § 180, § 184 tr. zák.) a jednak způsobil i poruchu (§ 223, § 224, § 137 tr. zák.). V těchto případech v praxi nevznikají pochybnosti, neboť se již obecně vžila judikatura, podle níž je přípustný jednočinný souběh trestného činu podle § 201 tr. zák. s trestnými činy podle § 223 odst. 2, § 224 odst. 2, § 137 tr. zák. a naproti tomu nepřípustný jednočinný souběh trestného činu podle § 180 tr. zák. s uvedenými trestnými činy poruchovými. Konkrétní pochybení v tom směru nebylo zjištěno.

Ojediněle se vyskytlo pochybení uznáním jednočinného souběhu trestného činu podle § 180 tr. zák. s trestným činem podle § 201 tr. zák., který je vyloučen poměrem subsidiarity; obě ustanovení totiž chrání v podstatě týž zájem, přičemž ustanovení § 21 tr. zák. jako podpůrné, jen doplňuje ochranu, poskytovanou primárním ustanovením § 180 tr. zák.

K pochybení dochází i v otázce souběhu trestného činu neoprávněného užívání věci z majetku v socialistickém vlastnictví podle § 133 tr. zák. s trestným činem poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 137 tr. zák. Podle stanoviska TK/NS ze dne 7.2.1963 (St. 1/63) je tento souběh vyloučen, poněvadž vlastní způsobení škody na věci nelze odtrhovat od toho, že pachatel poškodil věc, s níž neoprávněně nakládal ve smyslu § 133 tr. zák.

Při dopravních nehodách dochází poměrně často ke zranění více osob, z nichž některé utrpí těžkou újmu na zdraví a některým je způsobeno jen ublížení na zdraví, takže vzniká otázka jednočinného

souběhu trestných činů podle § 223 a § 224 tr. zák. Obě cit. ustanovení chrání totožný zájem proti jednání téhož druhu, přičemž rozdíl mezi nimi spočívá jen v tom, že ustanovením § 223 tr. zák. je stíhání způsobení těžšího následku; nejde tedy o souběh dvou trestných činů, nýbrž o jeden trestný čin podle § 224 tr. zák., v němž je ustanovení § 223 tr. zák. zahrnuto (sb. rozh. tr. č. 53/52).

II.

Ukládání trestů

V I. pololetí 1965 tvořily trestné činy spáchané v silniční dopravě značnou část trestní agendy soudů, neboť za ně bylo odsouzeno 22 z počtu všech odsouzených osob.

Výsledky prověrky ukazují, že rozhodovací činnost soudů v prověřovaných okresech byla ve druhém čtvrtletí 1965 příznivě ovlivněna závěry „Rozboru a zhodnocení praxe soudů při ukládání trestů za nejčastěji se vyskytující trestné činy v prvním pololetí 1964“ a navazující usnesení pléna Nejvyššího soudu ze dne 1.4.1965 (Pls 1/65 - viz. sb. rozh. tr. 1965, sešit č. 4).

Ve všech prověřovaných okresech byla však přes uvedený zlepšený stav zjištěna v jednotlivých věcech pochybení, jejichž společným rysem v naprosté většině případů bylo uložení neúměrně mírného trestu; k pochybením v neprospěch obžalovaných naproti tomu docházelo jen zcela ojediněle.

Příčiny uložení neúměrně mírných trestů spočívaly převážně ve stejných skutečnostech, jako byly již zjištěny v citovaném dřívějším rozboru (Pls 1/65). Vedle případů, kdy nesprávné uložení trestu bylo důsledkem vadné právní kvalifikace, bylo příčinou takových pochybení jednak jednostranné přecenění významu kladných stránek osoby obžalovaného na úkor správného zhodnocení i ostatních určujících hledisek § 3 odst. 4 tr. zák., dále ovlivnění soudů ze strany podniků a zvláště JZD (nedostatek řidičů a traktoristů) a posléze i nejistota soudů v otázce viny obžalovaného v některých případech (tzv. kompromisní rozsudky).

Uložení nepodmíněného trestu odnětí svobody přichází u těchto trestných činů v úvahu zejména v případech závažnější recidivy a dále u těch pachatelů, kteří hrubým porušením předpisů o bezpečnosti silniční dopravy zavinili závažný následek, zvláště smrt nebo těžkou újmu na zdraví. Přitom vysokou míru zavinění pachatele nelze omezovat jen na případy, kdy pachatel jako řidič motorového vozidla byl ovlivněn alkoholem; i v jiném jednání např. nepřiměřeně rychlé jízdě za nebezpečných okolností, v jízdě při vědomí vadných brzd apod., je zpravidla třeba spatřovat závažné projevy řidičské nekázně a bezohlednosti vůči ostatním uživatelům silničního provozu, odůvodňující závěr o vysoké míře zavinění pachatele.

Praxe prověřovaných soudů při postihu podnapilých řidičů, kteří zavinili dopravní nehodu se závažným následkem, je v podstatě správná. Takovým pachatelům jsou ukládány nepodmíněné tresty odnětí svobody, svou výměrou zpravidla dostatečně vystihují vysoký stupeň společenské nebezpečnosti činu, a dále i trest zákazu řízení motorových vozidel.

K ukládání nepodmíněných trestů odnětí svobody pachatelům, kteří jako řidiči motorového vozidla porušili dopravní předpisy jinak než požitím alkoholu, docházelo jen výjimečně.

Recidiva, zejména speciální, se u trestných činů posuzovaného druhu vyskytuje poměrně v menším rozsahu než u jiných trestných činů, přičemž její význam v případech dopravních nehod je poněkud snižována nedbalostní formou zavinění. Přesto byla v jednotlivých případech - zejména při postihu úmyslného trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. - zjištěna pochybení v tom směru, že význam recidivy nebyl náležitě vyjádřen v uloženém trestu.

Praxe prověřovaných soudů se poněkud zlepšila i pokud jde o ukládání trestu zákazu činnosti. Účelem tohoto trestu je především zabránit opakování trestného činu, a proto jeho uložení je plně odůvodněno tehdy, když pachatel trestným činem v dopravě vyvolá pochybnost o své spolehlivosti nebo způsobilosti k řízení motorových vozidel. Závažným projevem řídicí nezádnosti je zejména řízení motorových vozidel po požití alkoholu, přičemž společenský zájem na ochraně ohrožených hodnot vyžaduje, aby uložení trestu zákazu činnosti bylo pravidlem i tehdy, když nevznikne škodlivý následek, tj. i případech trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. nebo obecného ohrožení podle § 180 tr. zák.; neuložení tohoto trestu pachatelům uvedených trestných činů by tedy mělo být jen výjimkou, odůvodněnou mimořádnými okolnostmi případu a dosavadním řádným životem pachatele (zejména z hlediska jeho poměru k požívání alkoholu). Přitom je třeba zdůraznit, že momentální zájem podniku nebo družstva, v němž obžalovaný pracuje, není zákonným hlediskem pro posouzení otázky, zda trest zákazu činnosti má být uložen. Soud může v tomto směru vycházet jen z hledisek, uvedených v § 23 odst. 1, § 31 odst. 1, § 49 odst. 1, 2 tr. zák., přičemž je třeba současně přihlížet i k ustanovením vyhlášky ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb.

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

V rozporu s účelem trestu je i taková praxe, při níž trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel je sice ukládán, avšak jen v nepřiměřeně krátkém trvání. Případy uložení nepřiměřeně vysokého trestu zákazu činnosti, případně jeho nesprávného mechanického uložení, ač pro jeho uložení nebylo dostatek důvodů, nebyly zjištěny. Naproti tomu je nutno konstatovat, že i nadále – i když se praxe soudů i v tomto směru částečně zlepšila – je tento trest v převážné většině případů ukládán jen na jeden nebo na dva roky.

Jako trest samostatný může být trest zákazu činnosti uložen jen tehdy, jestliže jsou splněny i podmínky, uvedené v ustanovení § 49 odst. 2 tr. zákona. Při úvaze, zda k dosažení účelu trestu není třeba uložení jiného trestu, a to v případné kombinaci se zákazem činnosti podle § 49 odst. 1 tr. zák., musí soud přihlížet „k povaze spáchaného trestného činu a možnosti nápravy pachatele“. Soudy v prověřovaných okresech k těmto hlediskům ve většině případů správně přihlížejí, neboť zjištěná pochybení byla jen ojedinělá.

V praxi některých soudů bylo dále zjištěno, že samostatný trest zákazu činnosti je vadně ukládán podle § 49 odst. 1 tr. zák. Toto pochybení není jen formální povahy, neboť jeho důsledkem je přehlédnutí hledisek uvedených v ustanovení § 49 odst. 2 tr. zák.

Při ukládání samostatného trestu zákazu činnosti soudy dále v řadě případů citovaly jen příslušné ustanovení zvláštní části trestního zákona a nikoliv též ustanovení § 49 odst. 1, 2 tr. zák.

Zákaz činnosti lze v odůvodněných případech omezit jen na některý druh motorových vozidel, avšak takové omezení nesmí být v rozporu s účelem trestu. V praxi prověřovaných soudů byly poměrně často případy uložení trestu zákazu řízení motorových vozidel s výjimkou traktorů; v tom se zřetelně projevuje tlak strany JZD (JRD), která – zpravidla při nabídnutí záruky za nápravu obžalovaného – tuto výjimku požadovala s poukazem na nedostatek traktoristů a bezprostřední hospodářské úkoly družstva.

Praxi, která je v rozporu s účelem trestu, zejména jeho prvkem generální prevence, je třeba spatřovat v těch případech, kdy k vyslovení zmíněné výjimky dochází u pachatele, který se trestného činu po požití alkoholu dopustil právě při řízení traktoru. Poměrně velký rozsah povolání uvedených výjimek nasvědčuje tomu, že některé soudy jsou ovlivněny i nesprávným názorem na povahu traktoru jako motorového vozidla. Podceňování provozního rizika a možnosti ohrožení bezpečnosti dopravy

vyplývá i z představy, že traktory jezdí poměrně pomalu, přičemž jsou v provozu více na vedlejších cestách a na polích, než na veřejných silnicích s větší frekvencí ostatních vozidel. Protože jízda je zpravidla prováděna s nákladním přívěsem, je bezpečné řízení traktoru ve skutečnosti naopak poměrně náročné, přičemž udržení přímého směru jízdy je obtížnější než u jiných motorových vozidel. Dále je třeba uvážit, že jízda je vzhledem k hospodářskému určení traktoru spojena s velmi častým vyjížděním ze silnice na polní cestu a naopak vyjížděním z takových cest a míst na silnici; proto často dochází k dopravním situacím, které vyžadují zvýšenou soustředěnost a pohotovost řidiče.

Při uložení trestu zákazu činnosti podle - 49 tr. zák. lze zakázat jen takovou činnost, kterou pachatel při trestném činu sám přímo vykonával (sb. rozh. tr. č. 9/1964, 25/1965). Nelze proto trest zákazu řízení motorových vozidel uložit např. osobě, která pachateli trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. poskytla alkoholický nápoj a je za to stíhána jako pomocník.

Základní podmínkou upuštění od potrestání podle § 24 odst. 1 tr. zák. je „menší nebezpečnost činu pro společnost“; tato podmínka musí být splněna i tehdy, když soud od potrestání upouští se zřetelem na přijatou záruku společenské organizace (§ 24 odst. 1 písm. b) tr. zák.). Závěr, že jde o čin menší nebezpečnosti pro společnost, předpokládá náležité objasnění okolnosti případu a jejich pečlivé zhodnocení podle všech hledisek uvedených v § 3 odst. 4 tr. zák.

K upuštění od potrestání pachatele v oblasti prověřovaných trestných činů docházelo jen ojediněle, přičemž nebyl zjištěn žádný případ, v němž by bylo možno konstatovat závažné pochybení (zřejmý rozpor s účelem trestu ve smyslu § 266 odst. 2 tr. ř.).

Používání § 40 odst. 1 tr. zák. je u posuzovaných trestných činů zcela ojedinělé, neboť vzhledem k rozsahu základních trestních sazeb přichází v úvahu jen v případech, kdy byl čin spáchán za okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby, ke které soud podle § 88 tr. zák. přihlíží. Přitom snížit trest podle § 40 odst. 1 tr. zák. pod dolní hranici trestní sazby je v těchto případech možno jen vzhledem k „mimořádným poměrům pachatele“, nikoli se zřetelem na „výjimečné okolnosti případu“ (sb. rozh. tr. č. 45/63).

V četných případech bylo dále zjištěno, že si soudy nevyžadovaly spisy o předchozích odsouzeních, ač poznatky z nich získané mohly být významné pro posouzení osoby obžalovaného a možnosti jeho nápravy (Pls 1/65).

K ukládání peněžitého trestu při postihu trestných činů, spáchaných v dopravě jen zcela ojediněle; vedle jiného trestu zpravidla nemohl být tento trest uložen pro nedostatek zjištěné pohnutky (§ 53 odst. 2 tr. zák. před novelou) a jako samostatný přicházel v úvahu jen u trestných činů opilství podle § 201 tr. zák. nebo poškozování majetku v socialistickém vlastnictví podle § 137 odst. 1 tr. zák. V prvním případě (§ 201 tr. zák.), je však samostatný peněžitý trest z hlediska účelu trestu postihem zpravidla nevhodným, přičemž v druhém případě (§ 137 odst. 1 tr. zák.) nebyl prověřován žádný konkrétní případ, v němž se pachatel dopustil pouze tohoto trestného činu (většinou šlo o souběh s jinými trestnými činy).

U trestných činů v dopravě dochází poměrně často k nabízení záruk společenských organizací za nápravu obviněného, což bylo zjištěno i v prověřovaných okresech. Tuto praxi lze celkově hodnotit kladně, neboť je ve shodě s prosazováním výchovných prvků v trestním řízení, současně je však nutno konstatovat, že v řadě případů bezprostředním motivem nabídnutých záruk nebyla snaha přispět k převýchově obžalovaného, nýbrž zabránit ztrátě pracovníka. Tato skutečnost je patrná zejména z požadavků, aby obžalovanému nebyl ukládán trest zákazu řídičské činnosti. Účast společenských obhájců a žalobců byla jen zcela ojedinělá.

Odůvodnění výroku o trestu je v mnoha rozsudcích kusé a povrchní, a proto byla zjištěna řada nedostatků, na něž poukazuje výše zmíněný rozbor Pls 1/65. Soudy většinou náležitě nerozlišují a nehodnotí všechny skutečnosti, které mají vliv na určení výsledného stupně nebezpečnosti činu pro společnost; často se zaměřují jen na stručnou charakteristiku osoby obžalovaného, zatímco stupeň nebezpečnosti činu odobývají paušálními výrazy, např., že tento stupeň je „značný“ nebo „menší“ apod., případně jen znovu uvádějí, jakého skutku se obžalovaný dopustil, aniž by ze skutkových okolností případu dovozovaly nějaké hodnotící závěry.

Závěry:

Z výsledků prověrky vyplývá, že v praxi orgánů činných v trestním řízení na úseku trestných činů spáchaných v silniční dopravě se vyskytují nedostatky, zejména při objasňování povahy a rozsahu poruchy zdraví a dále při zjišťování množství požitých alkoholických nápojů a stupně ovlivnění obviněného alkoholem. Správnost a úplnost i těchto zjištění je nutným předpokladem pro rozhodnutí prokurátora o podání obžaloby (§ 176 odst. 1 tr. ř.) a pro rozhodnutí soudu o vině a trestu.

Nedostatečné objasnění základních okolností a příčin dopravní nehody bylo jen ojedinělé, přičemž většinou bylo ovlivněno neuspokojivou úrovní znaleckých posudků z oboru konstrukce a řízení motorových vozidel.

Některými prokurátory a soudy bylo jako trestný čin opilství podle § 201 tr. zák. posouzeno jednání osob, které v podnapilém stavu jely, na jízdě kole nebo na druhém sedle motocyklu (tandemisté). V zájmu sjednocení praxe v toto směru bude třeba nadále postupovat ve smyslu rozhodnutí Nejvyššího soudu ve věcech 6 Tz 48/65 a 6 Tz 38/65 a zajistit, aby v těchto případech vůbec nedocházelo k trestnímu stíhání pro trestný čin opilství podle § 201 tr. zák.

Praxe soudů při ukládání trestů je v podstatě správná. K pochybení docházelo v ojedinělých případech, v nichž byly uloženy neúměrně mírné tresty. Většina těchto pochybení byla zjištěna u rozhodnutí, která nabyly právní moci v prvním stupni, tak že náprava mohla být zjednána v řádném opravném řízení, k němuž měl dát podnět okresní prokurátor podáním odvolání. Pochybení v neprospěch obžalovaných byla jen zcela ojedinělá. Praxe soudů při postihu podnapilých řidičů, kteří zavinili dopravní nehodu se závažným následkem, je až na výjimky správná. Poněkud se zlepšila i praxe soudů při ukládání trestu zákazu činnosti – řízení motorových vozidel; přestože však je tento trest i nadále vyměřován převážně jen na dolní hranici zákonného rozpětí, ač v řadě případů měl být uložen v delším trvání.

Usnesení pléna Nejvyššího soudu k rozboru a zhodnocení rozhodování soudů v některých krajích o trestných činech spáchaných v silniční dopravě, o nichž bylo pravomocně rozhodnuto v I. pololetí roku 1965 – [Pls 7/65](#) z 15. prosince 1965.

I.

Rozbor předložený presidiem Nejvyššího soudu vyjadřuje současný stav praxe prověřovaných soudů, zobecňuje poznatky získané prověrkou a tím vytváří předpoklady k sjednocení a zkvalitnění rozhodnutí činnosti soudů na posuzovaném úseku.

Plénium Nejvyššího soudu, opírajíc se o výsledky provedeného rozboru

zjišťuje, že soudní praxe přes určité zlepšení ještě neodpovídá všem požadavkům zákona a tím i zájmu společnosti na výkonu trestního soudnictví.

Z rozboru vyplývá, že při zjišťování skutkového základu pro rozhodnutí o vině dochází k porušování zásady objektivní pravdy vyjádřené v ustanovení § 2 odst. 5 tr. ř.

Nedostatečné objasnění základních okolností a příčin dopravní nehody, vyvolávající pochybnost o správnosti závěru v otázce viny či nevinu obžalovaného, se poskytuje jen ojediněle, přičemž je zpravidla ovlivněno neuspokojivou úrovní znaleckých posudků z oboru motorových vozidel. V četných případech však soudy postupují nedůsledně při objasňování dalších významných okolností případu, zejména způsobu provedení činu a jeho následku, když v tomto směru přejímají neúplné výsledky přípravného řízení.

Uvedené nedostatky se velmi často týkají zjišťování množství požitých alkoholických nápojů a stupně ovlivnění obžalovaného alkoholem. Když soudy nevyčerpávají všechny dosažitelné důkazní prostředky a při hodnocení provedených důkazů někdy opomíjejí i obecně známé poznatky lékařské vědy. Častým nedostatkem dále je nespolehlivé zjišťování povahy a rozsahu poruchy zdraví pouze na základě první lékařské zprávy, z níž není spolehlivě patrná doba trvání této poruchy a její případné trvalé následky.

K odstranění naznačených nedostatků, jimiž trpí již výsledky přípravného řízení, soudy nevyužívají institutu předběžného projednání obžaloby a nevracejí neúplně objasněné věci prokurátorovi k došetření podle § 188 odst. 1 písm. f) tr. ř.

V rozporu s ustanovením § 105 tr. ř. není přibírán znalec ani v takových případech dopravních nehod, jejichž konkrétní okolnosti mohou být objasněny jen na základě odborných znalostí z oboru konstrukce a řízení motorových vozidel. V praxi soudů dochází též k tomu, že rozhodnutí o vině je nesprávně opíráno i o takové závěry znaleckého posudku, které znalci podle § 107 odst. 1 tr. ř. nepřísluší (hodnocení důkazů a řešení právních otázek), a dále k opomíjení postupu podle § 109 tr. ř. v případech, kdy důkaz posudkem znalce sice byl proveden, avšak znalecký posudek pro podstatné vady nevyhovuje kladeným požadavkům.

Právnímu posouzení zjištěného skutku soudy nevěnují dostatečnou pozornost a konkrétní hodnocení znaků trestného činu v odůvodnění rozsudků často nahrazují jen všeobecnými úvahami a závěry. Přitom řešení obtížnější právní problematiky se soudy zpravidla vyhýbají.

Nedostatkem právního posouzení se typicky projevují při hodnocení následků vzniklých na zdraví poškozených osob z hlediska pojmů „ublížení na zdraví“ a „těžké újmy na zdraví“ jako znaků trestných činů podle § 223, § 224, § 180 odst. 2 písm. a), odst. 3 písm. b), odst. 4 tr. zák. Soudy též nesprávně ztotožňují pojem „poruchy zdraví“ s „pracovní neschopností“ což se škodlivě projevuje zejména v tom směru, že závěr o vzniku těžké újmy na zdraví ve smyslu § 89 odst. 7 písm. ch) tr. zák. je činěn jen na základě trvání pracovní neschopnosti, aniž by byla hodnocena povaha zranění z toho hlediska, zda šlo o „vážnou poruchu zdraví“.

Soudy postupují nejednotně při výkladu pojmu „porušení důležité povinnosti uložené podle zákona“ jako okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby u trestných činů podle § 223, § 224, § 180 tr. zák., případně jako znaku trestného činu podle § 137 tr. zák. K nejednotnému postupu dochází zejména při hodnocení významu nedání přednosti v jízdě na křižovatce nebo při odbočování vlevo.

Některé soudy spatřují znaky trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. i v jednání podnapilých cyklistů a dále osob jedoucích v podnapilém stavu na druhém sedle motocyklu (tandemisté).

Praxe soudů při ukládání trestů je ve svém celku správná. K pochybením dochází jen v ojedinělých případech. Většina těchto pochybení spočívá v uložení neúměrně mírného trestu, jehož příčinou je jednostranné přecenění významu kladných stránek osoby obžalovaného na úkor správného zhodnocení všech určujících hledisek uvedených v § 23 odst. 1, § 31 odst. 1 tr. zák., zejména závažnosti následku trestného činu a míry zavinění. Pochybení v neprospěch obžalovaných jsou jen

zcela ojedinělá přičemž jsou zpravidla důsledkem nesprávného právního posouzení skutku.

V praxi soudů je patrné částečné zlepšení i pokud jde o ukládání trestu zákazu činnosti - řízení motorových vozidel, zejména v případech, kdy pachatel trestného činu řídil motorové vozidlo po předchozím požití alkoholických nápojů. Tento trest však je i nadále ukládán převážně jen na dolní hranici zákonného rozpětí, ač účelu trestu by v některých případech odpovídal v delším trvání. Nezřídká dochází i k tomu, že zákaz činnosti je v rozporu s účelem trestu omezen jen na některé druhy motorových vozidel.

II.

V zájmu zdokonalení a sjednocení soudní praxe při rozhodování o trestných činech spáchaných v silniční dopravě plénum Nejvyššího soudu

upozorňuje na nedostatky zjištěné provedeným rozborem a na postup, v němž spatřuje nápravu dosavadní praxe okresních i krajských soudů.

Základním předpokladem spravedlivého rozhodnutí soudu je dodržování zásady objektivní pravdy, vyjádřené v ustanovení § 2 odst. 5 tr. ř. Podle této zásady musí trestní řízení směřovat k tomu, aby při všestranném objasnění konkrétních okolností případu byl zjištěn skutečný stav věci.

Rozhodnutí soudů proto musí být vždy opřena o jednoznačně zjištěná a bezpečně prokázaná fakta, přičemž učiněné závěry musí být v rozhodnutí odůvodněny podle všech požadavků ustanovení § 125 tr. ř.

Rozhodování o vině v případech dopravních nehod, k nimž došlo při řízení motorového vozidla, je často spojeno s posuzováním i takových skutečností, jejichž správné objasnění předpokládá odborné znalosti; v takových případech zákon v § 105 tr. ř. přikazuje přiřazení znalce z příslušného oboru (jde o kogentní předpis, nikoliv fakultativní ustanovení). Postupem soudů, které v takových případech rozhodují bez přiřazení znalce, je porušena zásada objektivní pravdy. Ke stejnému důsledku vede i opomenutí postupu podle § 109 tr. ř. v případech, kdy znalecký posudek trpí podstatnými vadami. Při provádění důkazu posudkem znalce je podle § 107 odst. 1 tr. ř. nutno jasně a konkrétně vymezit úkoly znalce a dbát toho, že znalci nepřísluší provádět hodnocení důkazů a řešit právní otázky, tedy ani podávat výklad ustanovení vyhlášky ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb.

Při zjišťování množství požitých alkoholických nápojů a stupně ovlivnění obžalovaného alkoholem je nutno využívat poznatků lékařské vědy, podle nichž je hladina alkoholu v krvi nejvyšší přibližně za 1 1/2 hodiny po posledním požití alkoholu, přičemž po této době se postupně snižuje průměrně o hodnotu 0,12 promile za 1 hodinu. Z toho vyplývá, že důkazní řízení musí být zaměřeno i na zjištění doby, kdy obžalovaný naposledy požil alkoholický nápoj, a zejména na zjištění doby odběru krve.

Pro správné rozhodnutí v otázce viny i trestu má zásadní význam i náležité zjištění povahy a rozsahu poruchy zdraví poškozeného; pro potřeby trestního řízení nepostačuje, je-li tato skutečnost zjišťována pouze z první lékařské zprávy, z níž není spolehlivě patrná doba trvání poruchy zdraví, ani její závažnost a případné trvalé následky.

Soudy musí důsledně trvat na tom, aby všechny významné okolnosti případu byly ve shodě se zásadou uvedenou v § 2 odst. 5 tr. ř. objasněny již v přípravném řízení a věci nedostatečně objasněné po předběžném projednání obžaloby vracet podle § 188 odst. 1 písm. f) tr. ř. prokurátorovi k došetření.

Podle § 125 tr. ř. je soud povinen v odůvodnění rozsudku vyložit též své právní úvahy, jimiž se řídil při posuzování prokázaných skutečností podle příslušných ustanovení zákona v otázce viny a trestu.

To znamená, že z konkrétních okolností případu musí být dovozeny především všechny znaky trestného činu, jímž je obžalovaný uznán vinným. V případech dopravních nehod, při nichž došlo ke zranění, je třeba oproti dosavadnímu stavu věnovat zvýšenou pozornost právnímu hodnocení zjištěné poruchy zdraví (viz [Pls 5/65](#)).

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat i výkladu a aplikaci pojmu porušení důležité povinnosti uložené podle zákona jako okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby u trestných činů podle § 223, § 224, § 180 tr. zák. Za porušení důležité povinnosti ve smyslu cit. ustanovení lze považovat jen porušení takové povinnosti, jejíž porušení má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, kde tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku. Vzhledem k významu pravidel o přednosti v jízdě podle ustanovení vyhlášky ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb. je v nedání přednosti v jízdě třeba zpravidla spatřovat porušení důležité povinnosti uložené řidiči podle zákona.

Postih osob, které v podnapilém stavu jely na jízdě kole, případně na druhém sedle motocyklu (tandemisté) pro trestný čin opilství podle § 201 tr. zák. neodpovídá smyslu zákona a je proto nesprávný.

Při ukládání trestů je třeba důsledně uplatňovat zásadu jejich individualizace a odstranit jakýkoliv benevolentní přístup při ukládání trestů pachatelům, kteří hrubou nedbalostí, zejména po předchozím požití alkoholických nápojů zavinili dopravní nehodu se závažnými následky (smrt nebo těžká újma na zdraví), nebo kteří opakovaně projevily nedostatek kázně v dopravním provozu. Závažným projevem řidičské nekázně je zejména řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu; společenský zájem na ochraně ohrožených hodnot zde vyžaduje, aby pravidlem bylo uložení též trestu zákazu činnosti, a to i v případech, kdy nevznikne porucha (§ 201 tr. zák.).

Ukládání trestu zákazu činnosti - řízení motorových vozidel - však nelze zužovat jen na případy, v nichž došlo k požití alkoholu; uložení tohoto trestu je odůvodněno i v jiných případech, kdy je zjišťována buď recidiva nebo výrazná míra zavinění závažnějších následků dopravní nehody. V rozporu se zásadou individualizace trestů je i taková praxe, při níž je zákaz činnosti bez ohledu na odlišnou povahu a závažnost jednotlivých případů mechanicky ukládán převážně jen při dolní hranici zákonného rozpětí.

Zákaz činnosti lze v odůvodněných případech omezit jen na některý druh motorových vozidel, avšak takové omezení nesmí být v rozporu s účelem trestu; podmínky pro takové omezení proto mohou být splněny jen výjimečně. Zájem podniku nebo družstva, v němž obžalovaný pracuje, na zachování pracovníka není zákonným hlediskem při posouzení otázky, zda trest zákazu činnosti má být uložen nebo zda má být omezen jen na některý druh motorových vozidel. Soud může v tomto směru vycházet jen z hledisek, uvedených v § 23 odst. 1, § 31 odst. 1, § 49 odst. 1, 2 tr. zák. s přihlédnutím k ustanovením vyhlášky, ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb.

Vzhledem k rozsahu a závažnosti problematiky v oblasti trestných činů spáchaných v silniční dopravě je třeba, aby na tento úsek byla zaměřena soustředěnější pozornost při výkonu dozoru krajských soudů; v tomto směru je nezbytné provádět i pravidelné komplexní hodnocení rozhodování okresních soudů o uvedených trestných činech za určité období.

(V další části usnesení uložilo plénum Nejvyššího soudu presidiu Nejvyššího soudu, presidiím krajských soudů a vyšším vojenským soudům provést potřebná opatření k odstranění zjištěných nedostatků a k dalšímu zkvalitnění rozhodovací činnosti soudů.)