

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

TRESTNÁ ČINNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A JEJÍ PŘÍČINY

Autor práce: Zdeněk Krauskopf

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Roman Svatoš, Ph. D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2010

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Souhlasím, aby má práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna ke studijním účelům.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Romanu Svatošovi, Ph. D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

OBSAH

ÚVOD	5
1 JAK TO VŠE ZAČALO	7
2 STAV NEHODOVOSTI NA ČESKÝCH KOMUNIKACÍCH	11
2.1 Cesta od roku 1989 k současnému stavu a statistika za rok 2008.....	11
2.2 Krátké porovnání s Evropou	12
3 SOUČASNÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA	13
4 ČESKÉ TRESTNÍ PRÁVO	14
4.1 Pojem a úloha trestního práva	14
4.2 Zásady trestního práva	15
4.3 Prameny trestního práva.....	16
5 TRESTNÁ ČINNOST V DOPRAVĚ.....	16
5.1 Pojem trestného činu	17
5.2 Zavinění trestného činu	18
5.3 Zavinění k okolnosti přitěžující a zvláště přitěžující	20
5.4 Věk pachatele	20
5.5 Nepříčetnost	21
6 TRESTNÉ ČINY UVEDENÉ VE ZVLÁŠTNÍ ČÁSTI TRESTNÍHO ZÁKONA	21
6.1 Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 trestního zákona.	22
6.2 Trestný čin obecného ohrožení dle § 180 trestního zákona	23
6.3 Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d trestního zákona	26
6.4 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 trestního zákona	28
6.4.1 Alkohol.....	29
6.4.2 Léky a drogy	31
6.5 Trestný čin neposkytnutí první pomoci dle § 208 trestního zákona	32
6.6 Trestný čin ublížení na zdraví dle § 223 trestního zákona.....	33
6.7 Trestný čin ublížení na zdraví dle ust. § 224 trestního zákona	35
7 REKODIFIKACE V OBLASTI TRESTNÍHO PRÁVA HMOTNÉHO.....	36
8 VÝZKUM MEZI ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU.....	38
8.1 Charakteristika zkoumaného souboru a metodický postup.....	39
DÍLČÍ ZÁVĚR.....	44
ZÁVĚR	45
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	47
SEZNAM ZKRATEK.....	50
SEZNAM PŘÍLOH	51
PŘÍLOHY	53
ABSTRAKT.....	74
ABSTRACT	75

ÚVOD

Lidská společnost je ve svém vývoji provázána řadou jevů, které mají pro rozvoj společnosti zásadní význam. Tyto jevy ji přímo ovlivňují, přetvářejí její moderní charakter a zvyšují tempo jejího rozvoje. Jedním z těchto důležitých a charakteristických jevů našeho moderního věku je motorismus.

Počátky vzniku motorismu lze s mírnou nadsázkou spatřovat již ve vynálezu parního stroje. Zcela zásadně jsou pak spojeny s vynálezem spalovacího motoru, který postupně vytlačil z cest a silnic koňská spřežení, zkrátil vzdálenosti, zrychlil přepravu zboží, surovin i osob.

V samém počátku silničního motorismu ještě nebyly samozřejmě patrné jeho důsledky. Ty se začaly projevovat až mnohem později, kdy motorismus zásadně pronikl do celého společenského dění a došlo k jeho masovému rozšíření. Uplatnění našel v hospodářství, armádě a celé dopravní struktuře. Začal zaujímat výrazné postavení, když postupně začal nahrazovat dopravu železniční. Lze říci, že každý člověk je dnes motorismem ovlivňován přímo nebo nepřímo. Musí s ním ve své každodenní činnosti počítat jako s nedílnou součástí svého života a prostředí, které ho obklopuje.

Silniční motorismus je nutno chápat jako fenomén našeho moderního věku, který zásadně pronikl do společenského dění a toto dění svým působením značně ovlivnil a ovládl. Dnes si již nelze každodenní činnost bez automobilů a motocyklů vůbec představit. Protože je motorismus důležitým prvkem při přemísťování z místa na místo, došlo k jeho masovému rozšíření a s tím vznikla potřeba dát pohybu vozidel a účastníků silniční dopravy řád.

S rostoucím významem motorismu tato potřeba sílila a vyústila ke vzniku jeho prvních regulí. V historii byly silniční předpisy a další předpisy s tím související mnohokrát upravovány a doplňovány o nová ustanovení, která měla vést k větší bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.

Dnes jsme téměř každý den médii informováni o dopravních nehodách, které si vybírají tu nejvyšší daň, lidský život.

Určité uvolnění ve společnosti po sametové revoluci roce 1989 mělo za následek pokles respektování obyvatelstva platných zákonů a ostatních právních norem. Transformace ekonomiky zasáhla i dopravu. Veřejnost nejvíce vnímá oblast silniční dopravy. Ekonomické uvolnění umožnilo vznik živnostenské skupiny podnikatelů, vznikají malé a střední podniky. Jejich živnost je velmi často závislá na dopravě. Stav vozového parku před rokem 1989 se začíná vylepšovat dovozem velkého množství

ojetých automobilů ze západních států. Dovážejí se vozidla všech kategorií a širokého rozsahu výkonů a narůstá intenzita silniční dopravy. Nové silnice přibývají velmi pomalu, současně se zhoršuje kvalita těch stávajících. Počty vozidel se po roce 1989 exponenciálně zvyšují. Statistické údaje o počtu vozidel na sto obyvatel a jeden kilometr silniční sítě neustále vzrůstají. Nižší kvalita a propustnost silniční sítě, větší hustota vozidel i frekvence jejich používání bezpochyby zvyšují i pouhou teoretickou pravděpodobnost nehodového děje.

Autoškoly každý měsíc „vyrobí“ desítky nových řidičů, jež chtějí a potřebují, užívat motorové vozidlo, ať již k podnikání, k jízdě do zaměstnání či k pouhé zábavě. Ne vždy však řidiči, ať již jako čerství absolventi autoškol nebo jako profesionálové či řidiči sváteční, dokonale ovládají pravidla silničního provozu. S tím souvisí i malé právní vědomí o možných přestupcích nebo trestných činech, jichž se účastník silničního provozu může dopustit.

Tato bakalářská práce si klade za cíl zhodnotit vývoj silniční dopravy a s ní spojenou nehodovost zasahující až do oblasti trestněprávní a současně zjistit, jaké je právní vědomí řidičů v České republice.

Od roku 1998 pracuji u Policie České republiky a od října roku 2002 působím na skupině dopravních nehod při územním odboru vnější služby Policie České republiky v Českých Budějovicích. Při výkonu služby jsem měl možnost se několikrát přesvědčit o skutečnosti, že právní vědomí řidičů v České republice není vysoké. Zejména při řešení dopravní nehody na místě mnohdy vznikla diskuse na téma pravidla silničního provozu a s tím spojeného přestupkového, případně trestního jednání viníka dopravní nehody. Jsem přesvědčen, že právě znalost silničních předpisů a ostatních právních norem (zákon číslo 200/1990 Sb., o přestupcích a zákon číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, respektive zákon číslo 40/2009 Sb., trestní zákoník, účinný od 1. ledna 2010) má přímou souvislost se vznikem dopravní nehody.

Pravidla silničního provozu (zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který nahradil vyhlášku číslo 99/1989 Sb.) byla v minulosti několikrát změněna a doplněna. Také přestupkový a trestní zákon nabyl během let několika významných změn.

Jak řidiči zaznamenávají tyto změny a jak na ně reagují? Co si myslí o legislativě upravující problematiku dopravy v České republice?

1 JAK TO VŠE ZAČALO

Ačkoli víme, že doprava je stará téměř jako lidstvo samo, dnes nevíme, kdy se objevil první povoz. Jisté je, že po stezkách a prošlapaných chodnících nosil od pradávna člověk náklady na svých bedrech a přemísťoval je na primitivních dopravních prostředcích, jako například na smycích a kmenech.

Mezi první továrny na automobily v Evropě patřily: továrna Benz – 1883, Daimler Motoren Gesellschaft – 1890, Mercedes – 1900, Opel – 1898, Adler Werke – 1899, Ford – 1893, Fiat – 1899, Bosch (elektrická výstroj) – 1897, Mercedes a Benz – 1926.

Zakladatelem českého automobilového průmyslu je historicky označován Václav Klement (1868-1938), muž, který dokázal z malé opravy kol vybudovat mladoboleslavskou automobilku, jež se stala základem dnešního rozsáhlého a světově proslulého výrobního komplexu Škoda auto.

Na našem území, v rámci Rakouska - Uherska, byl první automobil vyroben v Kopřivnici dne 21. 5. 1897. Jmenoval se Präsident a na jaře roku 1898 projel úspěšně trať mezi Kopřivnicí a Vídní (238 km) průměrnou rychlostí 17 km/h. V roce 1900 začaly vyrábět automobily pod obchodní značkou Laurin & Klement Škodovy závody v Mladé Boleslavi původně založené jako továrna na kola v roce 1895.

V roce 1900 bylo podle dostupných údajů v celém tehdejší Rakousko-Uhersku kolem 90 automobilů a nutno dodat, že jejich provoz vyvolával vždy sběh lidí a projevy neobvyklé zvědavosti.¹

V roce 1905 vydává ministerium vnitra ve shodě s ministeriem finančním nařízení číslo 156/1905 Ř. z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů a motorových kol. Zde je několik ukázek:

„...co v tomto nařízení jest ustanoveno, vztahuje se k takovým jízdným silostrojům po veřejných cestách jezdícím, které se nepohybují na kolejnicích...“

„...živnostenská jízda silostrojů pro veřejnou dopravu jest podrobena kromě předpisů v tomto nařízení ...také příslušným předpisům živnostenské policie...“

„... každý jízdný silostroj musí se dáti přiměřeně řídit a jeho řídicí přístroj musí být tak upraven, aby bezpečná činnost přístroje byla zabezpečena za všech okolností...“

¹ RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice : Institut Jana Pernera, o. p. s., 2004, Rozvoj silnic a vynález automobilu, s. 1-19.

„... automobilní vozy buďte opatřeny alespoň dvěma silně působícími brzdami od sebe neodvislými, ze kterých jedna musí působiti bezprostředně na hnací kola, nebo na části které jsou spojeny pevně s koly ...“

„...veškeré páky a rukojeti mechanismu buďte tak umístěny, aby řidič vozidla mohl vládnouti jimi bez nebezpečství, že je zamění...“

„... každý silostroj musí býti opatřen signální trubkou (houkačkou) dobře slyšitelnou...“

„... automobilové vozy musí býti opatřeny na předku aspoň dvěma dobře svítícími signálními svítilnami...“

„... výrobce schváleného typu nebo jeho tuzemský zástupce, odevzdávaje kupujícímu vozidlo typu přiměřené, má vydati jemu opis úředního potvrzení a připojiti k němu běžné číslo výrobní...“

„... ze samostatného řízení jízdních strojů jsou vyloučeny takové osoby, kterým není aspoň 18 let...“

„... jízdné stroje musí býti opatřeny poznávacími značkami od úřadu ustanovenými...“

„... jízdná rychlost budiž stanovena za všech okolností tak, aby řidič byl pánem své rychlosti...“

„... rychlost v uzavřených místech nesmí býti nikdy větší než 15 km za hodinu (rychlost lehkého rychlého povozu), mimo uzavřené osady jízdná rychlost nesmí býti stupňována přes 45 km za hodinu...“

„...nikdy rychleji nežli 6 km za hodinu (tempo koně v kroku) nesmí býti jezděno, když mlhavé počasí zamezuje rozhled do dálky...“

„... řidič nesmí opustiti vozidlo dříve, nežli zarazil stroj, utáhl brzdu a se postaral, aby vozidlo nemohlo býti uvedeno v pohyb osobami nepovolanými...“²

Ve dnech 5. – 11. října 1909 se v Paříži konala mezinárodní konference, na které byla přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily, nazývaná jako Pařížská automobilová konvence.³

V roce 1910 bylo zrušeno nařízení číslo 156/1905 Ř. z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů a motorových kol a bylo nahrazeno nařízením novým pod číslem 81/1910 Ř. z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků,

² KOPECKÝ, Z; HOŘÍN, J; PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva.* Vydání první. Praha : Policejní akademie České republiky v Praze, 2008. Mezinárodní úmluvy o silničním provozu a jejich transformace do našeho právního řádu, s. 9.

³ KOPECKÝ, Z; HOŘÍN, J; PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva.* Vydání první. Praha : Policejní akademie České republiky v Praze, 2008. Mezinárodní úmluvy o silničním provozu a jejich transformace do našeho právního řádu, s. 9.

motorových kol), které reagovalo na Pařížskou automobilovou konvenci. I zde můžeme uvést několik ustanovení:

„...samostatně řídití jízdné stroje o více nežli jedné koleji jest dovoleno toliko tomu, který vykážav svou odbornou způsobilost, obdržel k tomu úřední povolení (vůdčí list)...“

„... věčná způsobilost řídití jízdní silostroj bud' prokázána zkouškou...“

„o zkoušce s dobrým prospěchem vykonané vydá se vysvědčení...“

„...osoby, které se svým jízdným silostrojem chtějí jeti do zemí posvátné koruny Uherské nebo do některého jiného státu, který přistoupil k pařížské úmluvě ze dne 11. října 1909 (tehdy Německo, Uhersko, Bulharsko, Španělsko, Francie, Velká Britanie, Itálie, Monako, Rusko) mají dříve vyzdvihnouti, uvedoucí státy, do kterých zamýšlejí jeti, mezinárodní jízdný výkaz u toho svazu držitelů jízdných strojů, který k tomu bude zmocněn od c. k. ministeria vnitra...“⁴

Československá republika při svém vzniku převzala bez podstatných změn právní řád bývalého Rakouska – Uherska a tedy i organizační uspořádání dopravy, včetně silničních předpisů.

Publikace Praktický advokát publikovaný v období první republiky cituje ustanovení § 335 trestního zákona (přečiny a přestupky proti bezpečnosti života, §§ 335 až 392 trestního zákona), kde se uvádí:

„Za každé jednání nebo opomenutí, o němž pachatel již dle přirozených jeho následků, které každý snadno poznati může, nebo podle předpisů zvlášť vyhlášených neb dle svého stavu, úřadu, povolání, své živnosti, svého zaměstnání nebo vůbec podle svých zvláštních poměrů může nahlížeti, že se jím může způsobiti nebo zvětšiti nebezpečství života, zdraví nebo tělesné bezpečnosti lidí, bude potrestán každý viník, povstalo-li z toho těžké ublížení na těle nějakému člověku, pro přestupek vězením od jednoho do šesti měsíců; povstala-li z toho smrt člověka, bude potrestán vinník pro přečin tuhým vězením od šesti měsíců do jednoho roku.“⁵

V dalším ustanovení této normy, konkrétně v § 431 trestního zákona (jiné přestupky, které porušují anebo ohrožují bezpečnost těla lidského, §§ 409 až 433 trestního zákona) se uvádí:

„Povstalo-li z toho pouze lehké ublížení na těle anebo nebyl-li při tom vůbec nikdo poraněn, byla-li však aspoň jediná osoba ohrožena, bude potrestán viník pro

⁴ RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice : Institut Jana Pernera, o. p. s., 2004, Rozvoj silnic a vynález automobilu, s. 21-24.

⁵ BENDA, E; NOVOTNÝ, K. *Praktický advokát*. kniha IV. Praha : F. Strnadel a spol. v Praze, 1935. Hlava sedmá, Trestné činy proti životu a tělu, Odstavec 39, O usmrcení a poškození na těle z nedbalosti.

přestupek peněžitou pokutou od 50 do 5.000 Kč nebo vězením od tří dnů do tří měsíců. Pachatel bude potrestán i tehdy, třeba nehodu zavinila zároveň také z nedbalost osob třetích a dokonce i tedy, jestliže spoluzavinil nehodu i poškozený sám.

Hořejší zákonné předpisy vztahují se zejména také na řidiče automobilů, motorových kol a motorových vlaků, jichž povinnosti jsou obsaženy v nařízení ministerstva vnitra ze dne 28. dubna 1910 číslo 81 Ř. z., nyní modifikovaném vládním nařízením ze dne 30. 6. 1932 číslo 107/32 Sb. zákonů a nařízení.“⁶

V roce 1928 bylo na území republiky Československé v užívání 59 409 kusů automobilů, z toho 10 000 nákladních a dodávkových a 1 377 autobusů. Počátkem roku 1928 připadlo v Čechách na jedno motorové vozidlo 170 obyvatel, na Moravě 252 a ve Slezsku 292 obyvatel.

V roce 1930 v rámci odborných diskusí k přípravě nového automobilového zákona bylo konstatováno, že příslušné platné právní normy ještě z roku 1908 byly na svou dobu velice moderní a tehdejší Rakousko - Uhersko v tomto ohledu předstihlo řadu jiných států.⁷

Po zřízení Protektorátu Čechy a Morava byl v roce 1939 vydán ve formě vládního nařízení pod číslem 242/1939 Sb. zákonů a nařízení, o chování v silniční dopravě, **dopravní řád silniční**, kterým byl uplatněn rozsáhlý soubor pravidel silničního provozu.

Pravidla správného chování se týkala motorových vozidel, cyklistů, povozů, chodců a jezdců. Součástí předpisu byly dvě přílohy, z nichž jedna má název „Dopraní značky a dopraní zařízení“. V tomto předpisu byly stanoveny mnohé novinky, ale asi nejdůležitější byla ta o změně jízdy vpravo:

„Pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, mají řidiči vozidel jeti po pravé polovině jízdní dráhy; levé poloviny dráhy smějí používat jen k předjíždění.“⁸

Toto ustanovení je uvedené i v normě, která je účinná v dnešní době, i když v trochu jiné podobě (§ 11 odstavec 1 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích).

Mezi nejzávažnější porušení předpisů upravujících silniční provoz patří zavinění silniční dopravní nehody. Tento jev nebyl ničím výjimečným ani v dobách republiky Československé, případně Protektorátu Čechy a Morava, jak může potvrdit fotografie

⁶ BENDA, E; NOVOTNÝ, K. *Praktický advokát*. kniha IV. Praha : F. Strnadel a spol. v Praze, 1935.

Hlava sedmá, Trestné činy proti životu a tělu, Odstavec 39, O usmrcení a poškození na těle z nedbalosti.

⁷ RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice : Institut Jana Pernera, o. p. s., 2004, Silniční doprava mezi první a druhou světovou válkou, s. 37.

⁸ RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice : Institut Jana Pernera, o. p. s., 2004, Silniční automobilová doprava v období druhé světové války, s. 58-59.

v příloze I., jež byla pořízena četnictvem v Českých Budějovicích. Dopravní nehoda se jako červená nit táhne celým historickým vývojem silniční dopravy až do dnešních dnů, kde představuje závažný problém.

V moderní době zahyne ve světě každoročně více než pět set tisíc osob při dopravních nehodách na silničních a městských komunikacích. Dalších 15 miliónů osob je při nich zraněno. Celkové roční přímé náklady na dopravní nehody představují ve všech zemích enormní ekonomický dopad. Vliv na oběti těchto dopravních nehod, jejich rodiny a přátele se nedá vyčíslit.⁹

2 STAV NEHODOVOSTI NA ČESKÝCH KOMUNIKACÍCH

2.1 Cesta od roku 1989 k současnému stavu a statistika za rok 2008

Po pádu komunistické vlády v bývalém Československu došlo ve společnosti k mnoha významným změnám, což mělo za následek pokles respektování obyvatel platných zákonů a právních norem. Nově vznikající křehká demokracie si ne vždy dokázala poradit s narůstajícími negativními jevy, jako je kriminalita, rozmach dopravy a jinými faktory, které přišly společně s novými poměry ve společnosti.

Při transformaci ekonomiky na tržní hospodářství vzniká mnoho nových podniků soukromého rázu, jejichž pracovní činnost je velmi závislá právě na dopravě. Současně stoupá životní úroveň značné části obyvatelstva a automobil v rodině se stává, pomalu a jistě, samozřejmostí. Silniční doprava tak začíná houstnout a s ní přibývá i dopravních nehod.

Jak vyplývá z grafu číslo 1 v příloze II., má křivka počtu dopravních nehod po roce 1990 strmý vzrůst, ovšem za téměř dvacet let demokratického vývoje se tuto křivku nepodařilo zkrotit na hodnotu z roku 1990. Zato příznivý se zdá být v několika letech vývoj v počtu osob, které byly lehce či těžce zraněny nebo byly při dopravní nehodě usmrceny.

Ještě zajímavější může být srovnání vývoje počtu dopravních nehod od roku 1980, jak je uvedeno v grafu číslo 2 přílohy III.

⁹ UGGE, A. *Dopravní inženýrství*. Vydání první. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1996. Bezpečnost v silniční dopravě, s. 41.

„V roce 2008 šetřila Policie České republiky v průměru každé 3 minuty dopravní nehodu, každých 21 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,3 hodiny těžce.

V průměru každých 8,9 hodiny zemřel při nehodě člověk a každou hodinu pak byla způsobena hmotná škoda dosahující téměř jeden milion Kč (přesně 881 318 Kč).

Policie České republiky šetřila v roce 2008 celkem 160 376 nehod, při kterých bylo 992 osob usmrceno, 3 809 těžce zraněno a 24 776 osob lehce zraněno. Odhad způsobené hmotné škody činí 7 741,464 mil. Kč.

Počet dopravních nehod je od roku 1990 šestý nejnižší, když nevíce nehod bylo v roce 1999 (225 690) a nejméně v roce 1990 (94 664 nehod).

Počet usmrcených je v roce 2008 druhý nejnižší od roku 1990. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 1 473 osob. To znamená, že počet usmrcených v roce 2008 je oproti roku 1994 nižší o 481 osob.

Počet těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší; nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (6 632 osob). Poprvé od roku 1990 se roční počet těžce zraněných dostal pod hranici 3 900 osob, když jen lehce překročil hranici 3 800. Počet lehce zraněných osob je za posledních 14 let nejnižší. Nejvíce lehce zraněných bylo v roce 1996 (31 296 osob) a naopak nejméně v roce 1991 – „jen“ 22 806 osob.“¹⁰

2.2 Krátké porovnání s Evropou

Mezinárodní porovnání (viz příloha IV., tabulka číslo 1) vychází z oficiálních materiálů ETSC (Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu) a obsahuje data za rok 2007.

„Vývoj počtu následků nehod v roce 2007 nebyl pro Českou republiku příznivý a v porovnání s velmi úspěšným rokem 2006 zaznamenáváme zvýšení prakticky všech základních ukazatelů nehod. Počátkem 80. let byla Česká republika (jako součást tehdejšího Československa) v ukazatelích bezpečnosti silničního provozu (usmrcení na jeden milion obyvatel) na čele evropských zemí, zatímco od počátku 90. let se její situace v silniční bezpečnosti výrazně zhoršila. Česká republika dosáhla nejvyšších, a tudíž nepříznivých, hodnot nehodovosti uprostřed 90. let, podobně jako další

¹⁰ TESARÍK, J; SOBOTKA, P. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. Úvod, s. 5-6.

středoevropské a východoevropské země, ale na rozdíl od nich se nepodařilo dosud dosáhnout původní úrovně těchto ukazatelů před rokem 1990.

Porovnáním vývoje od roku 1990 jednoznačně vychází, že z hlediska počtu usmrcených osob byl pro Českou republiku nejlepším rok 2006, kdy při nehodách zemřelo 1 063 osob. Přesto se postavení České republiky v rámci evropských zemí příliš nezlepšilo a na jeden milion obyvatel u nás v roce 2006 připadalo 103,7 usmrcených, což je čtvrtý nejhorší výsledek (po Řecku – 148,9; Polsku – 137,5 a Slovinsku – 130,8 usmrcených na jeden milion obyvatel). Na opačném konci porovnání je pak Nizozemí (44,6 usmrcených na 1 milion obyvatel), Švédsko (49,2), Švýcarsko (49,6). Bohužel situace v roce 2007 byla ještě horší, když na jeden milion obyvatel připadalo dokonce 119 usmrcených osob a podle odhadu by tento ukazatel pro rok 2008 měl mít hodnotu 104 až 107 osob.“¹¹

3 SOUČASNÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA

Jak již bylo zmíněno, jsou pravidla silničního provozu upravena zákonem číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle tohoto předpisu je každý účastník silničního provozu povinen se chovat ukázněně a ohleduplně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní.¹² Každodenním pohybem v silničním provozu můžeme zjistit, že s porušováním pravidel silničního provozu se setkáváme téměř na každém kroku. Asi nejhorším proviněním proti těmto předpisům je spáchání dopravní nehody.

Tuto problematiku řeší § 47 odstavec 1 zákona číslo 361/2000 Sb., kde se mimo jiné uvádí:

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“¹³

¹¹ TESARŮK, J; SOBOTKA, P. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. Nehody v Evropě, s. 58.

¹² § 4 písmeno a) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

¹³ § 47 odstavec 1 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Spáchání dopravní nehody účastníkem silničního provozu bývá mnohdy kvalifikováno jako přestupkové jednání, které upravuje § 22 zákona číslo 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů. Zde je uvedeno několik druhů dopravních nehod, které lze ze strany Policie České republiky buď vyřešit na místě blokovou pokutou nebo oznámit do správního řízení na příslušný správní orgán obce s rozšířenou působností nebo magistrát města. Novinkou v této oblasti je možnost vyřídit si dopravní nehodu bez účasti policie mezi účastníky dopravní nehody. Ovšem to lze jen za určitých okolností, když škoda nedosáhla výše sto tisíc Kč na zúčastněných vozidlech, jestliže při dopravní nehodě nebyl nikdo zraněn a nehodou nevznikla škoda na majetku třetí osoby (obecně prospěšném zařízení, například dopravní značky) a účastníci se na místě shodnou na zavinění.

Ne vždy lze ale dopravní nehodu kvalifikovat pouze jako přestupek. Jestliže dojde k takovému porušení pravidel silničního provozu, při kterém jsou naplněny všechny znaky trestného činu, je toto jednání tak kvalifikováno ve smyslu příslušných ustanovení zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů (od 1. ledna 2010 zákon číslo 40/2009 Sb., trestní zákoník).

4 ČESKÉ TRESTNÍ PRÁVO

4.1 Pojem a úloha trestního práva

„Trestní právo je odvětvím českého práva veřejného. Je to souhrn právních norem, které chrání zájmy společnosti, ústavní zřízení České republiky, práva a oprávněné zájmy fyzických a právnických osob před jednáními nebezpečnými pro společnost. Za tímto účelem stanoví, co je trestným činem a sankce (tresty a ochranná opatření), které lze za trestné činy ukládat.“¹⁴

Rozlišujeme **trestní právo hmotné**, které stanoví obecné a základní ustanovení a základní podmínky trestní odpovědnosti a výčet jednotlivých trestných činů a sankce, které lze za trestné činy ukládat, od **trestního práva procesního**, které upravuje postup orgánů činných v trestním řízení, popřípadě i jiných osob zúčastněných na trestním řízení při zjišťování trestných činů, při rozhodování o nich a při výkonu rozhodnutí a při předcházení a zamezování trestné činnosti.

¹⁴ NOVOTNÝ, F. *Trestní právo hmotné*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2004. Pojem, úloha a zásady trestního práva a jeho místo v systému českého práva, s. 9.

Trestní právo úzce souvisí s ústavním právem, které je jeho základem. Z ústavního práva, které především upravuje státní zřízení České republiky a základní práva a svobody občanů, vyplývají pro trestní právo některé významné základní zásady.

4.2 Zásady trestního práva

Po listopadu 1989 dochází k důslednějším uplatňování základních zásad trestního práva. Některé z těchto zásad jsou deklarovány v Listině základních práv a svobod (Listina základních práv a svobod, vyhlášená předsednictvem České národní rady dne 16. prosince 1992, jako součást ústavního pořádku České republiky, zákon číslo 2/1993 Sb., ve znění ústavního zákona číslo 162/1998 Sb.) a v Ústavě České republiky (Ústava České republiky, zákon číslo 1/1993 Sb., ve znění dalších ústavních zákonů).¹⁵

K nejzákladnějším zásadám patří zásada **nullum crimen sine lege** (žádný trestný čin bez zákona) a zásada **nulla poena sine lege** (žádný trest bez zákona). Z těchto dvou zásad vyplývá, že jen zákon stanoví, jaké jednání je trestným činem a jaký trest nebo i jiné újmy na právech nebo majetku lze za jeho spáchání uložit (článek 39 Listiny základních práv a svobod). Pouze soud rozhoduje o vině a trestu za spáchaný trestný čin (článek 40 odstavce 1 uvedeného zákona).

Zásada **zákazu retroaktivity**, tedy zákazu zpětné působnosti trestního zákona, vyjadřuje zákaz použití pozdějšího přísnějšího zákona.

Zásada **humanismu** hovoří o nepřípustnosti trestu smrti (článek 6 odstavce 3 Listiny základních práv a svobod) a dále uvádí, že nikdo nesmí být mučen ani podroben krutému, nelidskému a ponižujícímu zacházení nebo trestu (článek 7 odstavce 2 Listiny základních práv a svobod).

Zásada **demokratismu** spočívá v tom, že trestní právo vychází rovněž z presumpce rovnosti všech občanů před zákonem a z individuální odpovědnosti za zavinění.

K těmto základním zásadám je potřeba také uvést některé další, jako například **zásadu trestní odpovědnosti za spáchaný trestný čin, zásadu zákazu analogie k tíži pachatele, zásadu zákonnosti a zásadu ekonomie trestního práva.**

¹⁵ NOVOTNÝ, F. *Trestní právo hmotné*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2004. Zásady trestního práva s. 10-11.

4.3 Prameny trestního práva

Základním pramenem českého trestního práva je zákon číslo 140/1961 Sb., trestní zákon ve znění pozdějších předpisů (od 1. ledna 2010 zákon číslo 40/2009 Sb. trestní zákoník; rekodifikaci trestního práva hmotného je věnována kapitola 7). Dalším pramenem je zákon číslo 218/2003 Sb., zákon o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů. Rovněž mezinárodní smlouvy jsou pramenem trestního práva, pokud byly Parlamentem České republiky ratifikovány a vyhlášeny.

5 TRESTNÁ ČINNOST V DOPRAVĚ

Trestné činy v dopravě, zejména silniční, vykazují stabilně poměrně vysoký podíl na celkovém objemu kriminality. Významným zdrojem poznatků z této oblasti je statistika Policie České republiky. Kdybychom měli vymezit podíl trestných činů v silniční dopravě, tak tvoří naprosto rozhodující část trestné činnosti v dopravě obecně, neboť podíl trestných činů v železniční, letecké a říční dopravě je minimální.

Trestná činnost v silniční dopravě se vyznačuje některými charakteristickými rysy:

- této trestné činnosti se ještě více než například hospodářské trestné činnosti dopouštějí převážně bezúhonní občané, tomu odpovídá skutečnost, že podíl recidivy je poměrně malý;
- významným charakteristickým rysem vůbec při dopravních nehodách je nezřídka stres a zkratovitě jednání, jehož typickým projevem je i útěk pachatele z místa dopravní nehody nebo požití alkoholických nápojů po nehodě, ať již účelově k zabránění zjištění, zda bylo vozidlo řízeno pod vlivem alkoholu nebo jde o požití alkoholu jako určité kompenzace stresu;
- základním profilem tohoto druhu kriminality je vysoký podíl trestných činů spáchaných z nedbalosti, úmyslné trestné činy jsou zpravidla výjimečné;
- za trestné činy v dopravě jsou ukládány nepodmíněné tresty odnětí svobody pouze výjimečně, a to především v závislosti na závažném následku trestného činu (účinku na hmotném předmětu útoku);
- je značný podíl pachatelů, ale i poškozených z řad cizinců, což vyplývá nejen z výrazného posílení rozvoje mezinárodních styků, ale i z větší možnosti

cestování, po roce 1989 a dále také vstupem České republiky do Evropské unie a Schengenského prostoru;¹⁶

5.1 Pojem trestného činu

Pojem trestného činu je uveden v § 3 trestního zákona:

- 1) „*Trestný čin je pro společnost nebezpečný čin, jehož znaky jsou uvedeny v trestním zákoně.*“
- 2) „*Čin, jehož stupeň nebezpečnosti pro společnost je nepatrný, není trestným činem, i když jinak vykazuje znaky trestného činu.*“¹⁷

*„Trestný čin spáchaný mladistvým se nazývá provinění. Čin, jehož znaky jsou uvedeny v trestním zákoně, není proviněním, jestliže je spáchán mladistvým a stupeň jeho nebezpečnosti pro společnost je malý (§ 6 odstavec 2 zákona číslo 218/2003 Sb., o soudnictví ve věcech mládeže).“*¹⁸

Stupeň nebezpečnosti činu je uveden v § 3 odstavci 4 trestního zákona:

*„Stupeň nebezpečnosti činu pro společnost je určován zejména významem chráněného zájmu, který byl činem dotčen, způsobem provedení činu a jeho následky, okolnostmi, za kterých byl čin spáchán, osobou pachatele, mírou jeho zavinění a jeho pohnutkou.“*¹⁹

Trestný čin i v dopravě představuje jednání protiprávní (bezprávné), zaviněné a trestné. Je to pro společnost nebezpečný čin, jehož znaky jsou uvedeny v zákoně. K těmto znakům patří nejen typové znaky ve zvláštní části, ale i v obecné části, jimiž jsou zejména věk (§ 11 trestního zákona) a přičetnost (§12 trestního zákona).

Aby se jednalo o trestný čin (v dopravě, ale i v jiných oblastech kriminality), musí jít o jednání člověka a toto jednání musí odpovídat některému typu uvedenému ve zvláštní části trestního zákona. Zde jsou upraveny skutkové podstaty trestných činů, avšak trestné činy v dopravě z hlediska svého druhového objektu netvoří samostatnou hlavu zvláštní části trestního zákona. I trestný čin v dopravě je protiprávní. Z okolností vylučujících protiprávnost zde reálně přichází v úvahu jen krajní nouze dle ustanovení

¹⁶ BRADÁČ, A. Rádce majitele automobilu. Praha : Linde, a. s. Právnické a ekonomické nakladatelství a vydavatelství Bohumily Kořínkové a Jana Tuláčka , 1998. Charakteristiky pachatelů trestných činů, s. 392.

¹⁷ § 3 odstavec 1 a 2 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸ NOVOTNÝ, F. *Trestní právo hmotné*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2004. Trestný čin, s. 35-36.

¹⁹ § 3 odstavec 4, zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

§ 14 trestního zákona. Jako korektiv umožňující odlišit od sebe trestný čin a jednání beztrestné se uplatňuje materiální znak, tedy nebezpečnost činu pro společnost.

Pro trestné činy v dopravě je velice důležitá příčinná souvislost, pokud jde o obligatorní znaky skutkové podstaty trestného činu. Česká trestně právní teorie vychází z takzvané teorie ekvivalence, podle níž se nevybírá z řady příčin a podmínek, jež vyvolaly nebo mohly vyvolat následek (účinek na hmotném předmětu útoku – příčinná souvislost musí být zásadně nejen mezi jednáním a následkem, ale i jednáním a účinkem a samozřejmě v určitých případech mezi jednáním a těžším následkem). Hlavní, nutná nebo adekvátní příčina, ale za příčinu považuje všechny jevy, bez nichž by následek nenastal, nebo by nenastal tak, jak nastal. To neznamená, že by jejich vliv na následek musel být nutně stejný. V této souvislosti je důležité i to, aby jednání pachatele bylo z hlediska způsobení následku skutečností dostatečně významnou. Musí jít o příčinu v jednání člověka. Jiná příčina, například působení přírodních sil, nejsou pro trestní právo významné. K trestní odpovědnosti musí přistoupit zavinění i v případě, že je zjištěna příčinná souvislost mezi jednáním a následkem.²⁰

5.2 Zavinění trestného činu

Jak je uvedeno v kapitole 5.1, je ve zvláštní části trestního zákona uveden každý protiprávní čin, který označujeme za trestný čin. Musí mít určitý stupeň společenské nebezpečnosti (nestačí jen nepatrný) a musí být zaviněn. Zavinění dle trestního zákona rozdělujeme na úmyslné nebo z nedbalosti.

Úmysl je uveden v § 4 trestního zákona:

„Trestný čin je spáchán úmyslně, jestliže pachatel

- a) chtěl způsobem v tomto zákoně uvedeným porušit nebo ohrozit zájem chráněný trestním zákonem, nebo*
- b) věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobí, byl s tím srozuměn.“²¹*

²⁰ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ ČR. *Trestná činnost v dopravě – hmotněprávní část* [online]. Praha 2009, [cit. 16. září 2009], Dostupné na [www: http:// portal. justice. cz/ justice2/ Soud/ soud. aspx? j= 17& o=7 & k=5009 & d=306936](http://portal.justice.cz/justice2/Soud/soud.aspx?j=17&o=7&k=5009&d=306936).

²¹ § 4 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Trestní zákon vychází z důsledného uplatňování zásady odpovědnosti za zavinění. Zavinění je tedy vnitřní psychický stav pachatele (řidiče) patřící k podstatným složkám trestného činu. Je vybudováno na složce vědomostní (intelektuální), která zahrnuje vnímání pachatele, a na složce volní, zahrnující vnitřní zaměření pachatele, tedy rozhodnutí jednat určitým způsobem se znalostí věci. Zavinění se vztahuje na všechny skutečnosti, které jsou znakem skutkové podstaty trestného činu, vyjma samotných znaků subjektivní stránky.

Nedbalost je uvedena v § 5 trestního zákona:

„Trestný čin je spáchán z nedbalosti, jestliže pachatel

- a) věděl, že může způsobem v tomto zákoně uvedeným porušit nebo ohrozit zájem chráněný tímto zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo*
- b) nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl.“²²*

V ustanovení § 5 písmene a) se jedná o nedbalost vědomou, v písmenu b) se jedná o nedbalost nevědomou.

Nedbalost je znakem trestného činu, pokud je ve zvláštní části výslovně mezi znaky uvedena, nebo tam, kde platí vykládací pravidlo (§ 6 trestního zákona).

Nedbalost je charakterizována nejen intelektuální složkou (věděním), ale i povinností zachovávat určitou opatrnost. Tato míra opatrnosti má dvě hlediska a to objektivní a subjektivní. Nejedná z nedbalosti ten, kdo zachovává povinnou opatrnost (objektivní kritérium). Objektivní vymezení míry opatrnosti žádá od každého zpravidla stejnou míru opatrnosti. Jen výjimečně žádá od některých skupin osob vykonávajících určité povolání nebo zaměstnání (například lékařů, řidičů nebo stavebních techniků) vyšší míru opatrnosti. Rozsah náležité opatrnosti je třeba zkoumat na základě zvláštních právních předpisů, jako jsou technické normy či bezpečnostní předpisy.²³

²² § 5 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

²³ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ ČR. *Trestná činnost v dopravě – hmotněprávní část* [online]. Praha 2009, [cit. 16. září 2009], Dostupné na [www: http:// portal. justice. cz/ justice2/ Soud/ soud. asp x? j= 17&o=7 &k=5009 &d=306936](http://portal.justice.cz/justice2/Soud/soud.aspx?j=17&o=7&k=5009&d=306936).

5.3 Zavinení k okolnosti přitěžující a zvláště přitěžující

Tyto okolnosti jsou uvedeny v § 6 trestního zákona:

„K okolnosti přitěžující nebo k okolnosti, která podmiňuje použití vyšší trestní sazby, se přihlédne,

- a) jde-li o těžší následek, i tehdy, zavinil-li jej pachatel z nedbalosti, vyjímaje případy, že tento zákon vyžaduje i zde zavinění úmyslné,*
- b) jde-li o jinou skutečnost, i tehdy, jestliže o ní pachatel nevěděl, ač o ní vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl, vyjímaje případy, kdy tento zákon vyžaduje, aby o ní pachatel věděl.“²⁴*

„Zatímco o základních skutkových podstatách platí zásada, že pravidlem je úmyslné zavinění a že v zákoně musí být vždy výslovně vyznačeno, pokud k trestnosti stačí zavinění z nedbalosti (§ 3 odstavec 3 trestního zákona), platí o okolnostech přitěžujících a o okolnostech podmiňujících použití vyšší trestní sazby (§ 88 odstavec 1 trestního zákona) zásada opačná, z které vyplývá, že nestanoví-li trestní zákon něco jiného, postačí zde zavinění z nedbalosti.“²⁵

5.4 Věk pachatele

O věku pachatele hovoří § 11 trestního zákona takto:

„Kdo v době spáchání činu nedovršil patnáctý rok svého věku, není trestně odpovědný.“²⁶

„Osoba, která v době spáchání činu ještě nedovršila 15 let, není trestně odpovědná. To je odůvodněno tím, že každá osoba, která má nést důsledky trestní odpovědnosti, musí dosáhnout určitého stupně biologické a sociálně psychologické dospělosti. Trestní odpovědnost začíná teprve dnem, který následuje po dni patnáctých narozenin pachatele, neboť teprve tehdy osoba dovršila patnáctý rok ve smyslu trestního zákona.“²⁷

²⁴ § 6 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

²⁵ ŠÁMAL, P; PÚRY, F; RIZMAN, S. *Trestní zákon, Komentář, díl I.* Vydání šesté. Praha : Nakladatelství C. H. Beck, 2004. Zavinení k okolnosti zvláště přitěžující, s. 65-66.

²⁶ § 11 zákon číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

²⁷ ŠÁMAL, P; PÚRY, F; RIZMAN, S. *Trestní zákon, Komentář, díl I.* Vydání šesté. Praha : Nakladatelství C. H. Beck, 2004. Věk, s. 110-11.

Trestnou činnost osob mladších patnácti let v současnosti upravuje zákon číslo 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů.

5.5 Nepříčetnost

Nepříčetnost osoby pachatele je popsána v § 12 trestního zákona:

*„Kdo pro duševní poruchu v době spáchání činu nemohl rozpoznat jeho nebezpečnost pro společnost nebo ovládat své jednání, není za tento čin trestně odpovědný.“*²⁸

Trestní zákon rozumí nepříčetností, což je okolnost vylučující trestní odpovědnost, stav, v kterém někdo pro duševní poruchu v době spáchání činu, nemůže buď rozpoznat, že je jeho jednání pro společnost nebezpečné anebo nemůže své jednání ovládat, přičemž postačí, že chybí jedna z těchto schopností.

V ustanovení § 5 odstavce 1 zákona číslo 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy, mladistvý, který v době spáchání činu nedosáhl takové rozumové a mravní vyspělosti, aby mohl rozpoznat jeho nebezpečnost činu pro společnost nebo ovládat své jednání, není za tento čin trestně odpovědný. Tento typ příčetnosti není vázán na duševní poruchu, ale na rozumovou a mravní vyspělost.²⁹

6 TRESTNÉ ČINY UVEDENÉ VE ZVLÁŠTNÍ ČÁSTI TRESTNÍHO ZÁKONA

Trestní zákon problematiku trestných činů spáchaných při provozu na pozemních komunikacích samostatně neřeší, i když má tento druh dopravy své zvláštnosti. Možným pachatelem dopravní nehody je každý řidič (řidičů je více než polovina národa). Většinou se jedná o slušné občany s velmi dobrou pověstí na veřejnosti. Mnoho dopravních nehod závisí na nesprávném posouzení situace, na náhodě, momentální nepozornosti. Proto se většinou jedná o trestné činy zaviněné z nedbalosti (pouze nepatrné procento ve vztahu k následkům na zdraví nebo na životě je zaviněno úmyslně, například po sázce úmyslná jízda na dálnici v protisměru).

²⁸ § 12 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

²⁹ ŠÁMAL, P.; PÚRY, F.; RIZMAN, S. *Trestní zákon, Komentář, díl I.* Vydání šesté. Praha : Nakladatelství C. H. Beck, 2004. Nepříčetnost, s. 112-113

K dopravě při provozu na pozemních komunikacích se vztahují trestné činy uvedené v hlavě IV. zvláštní části trestního zákona (zejména trestný čin obecného ohrožení podle § 180 trestního zákona), v hlavě VII. zvláštní části trestního zákona (zejména trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 a § 224 trestního zákona). Je důležité sem zařadit i některé trestné činy s úmyslnou formou zavinění (z hlavy IV. zvláštní části trestního zákona trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 trestního zákona, řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona), z hlavy V. zvláštní části trestního zákona (trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 trestního zákona, neposkytnutí pomoci podle § 208 trestního zákona) a trestný čin neoprávněné užívání cizí věci podle § 249 trestního zákona uvedený v hlavě IX. zvláštní části trestního zákona.

6.1 Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 171 trestního zákona

Z ustanovení § 171 trestního zákona se v silničním provozu vyskytuje zejména okolnost odstavce 1 písmena c), tedy:

*„ Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného státního orgánu tím, že vykonává činnost, která mu byla zakázána, bude potrestán odnětím svobody až na šest měsíců nebo peněžitým trestem. “*³⁰

Objektem tohoto trestného činu je zájem na řádném výkonu rozhodnutí státních orgánů. Trestněprávní ochrana je tímto ustanovením poskytována nejen řádnému výkonu pravomocných rozhodnutí, ale též výkonu rozhodnutí, která v době činu sice nebyla pravomocná, ale byla vykonatelná.

„Znak zmaří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí znamená, že rozhodnutí, které má být v době činu vykonáno, fakticky v důsledku jednání pachatele vykonáno není a vykonat ho nelze nebo je vykonáno za podstatně ztížených podmínek. Neznamená však, že výkon rozhodnutí by byl zmařen, tedy, že by už nebylo možné rozhodnutí vykonat. Podstatně ztěžovat výkon rozhodnutí lze například nedodržením omezení uložených v souvislosti s trestem zákazu pobytu.

*K trestnosti se vyžaduje úmysl. “*³¹

³⁰ § 171 odstavec 1 písmeno c) zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

³¹ ŠÁMAL, P; PÚRY, F; RIZMAN, S. *Trestní zákon, Komentář, díl II.* Vydání šesté. Praha : Nakladatelství C. H. Beck, 2004. Maření výkonu úředního rozhodnutí, s. 1029-1030.

Zakázat výkon určité činnosti lze buď rozhodnutím soudu uložením trestu zákazu činnosti (dle § 49 odstavce 1 a 2 trestního zákona), nebo rozhodnutím správního orgánu ve správním řízení (dle § 11 a § 14 zákona číslo 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů). Trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí se ovšem nedopustí ten, kdo řídí motorové vozidlo v době, kdy mu byl odňat řidičský průkaz, protože pozbyl zdravotní způsobilost dle § 94 odstavce 1 písmena a) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Trest zákaz řízení motorových vozidel uložený soudem České republiky, jakož i obdobná sankce uložená správním orgánem České republiky nebo rozhodnutím Policie České republiky v řízení o přestupku, je účinný jen na území České republiky, pokud mezinárodní smlouva nestanoví jinak. Proto ten, jemuž byla tato sankce uložena a vykonává takovou zakázanou činnost na území jiného státu, nenaplní svým jednáním znaky trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odstavce 1 písmena c) trestního zákona.

K naplnění skutkové podstaty trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 171 odstavce 1 písmena c) trestního zákona je nezbytné, aby rozhodnutí, kterým byl obviněnému uložen trest zákaz činnosti, nabylo právní moci. Jde-li o rozhodnutí vydané ve správním řízení, v němž byl obviněný zastoupen advokátem, postačí k nabytí právní moci, jestliže bylo rozhodnutí doručeno advokátovi, který měl plnou moc pro celé řízení.³²

6.2 Trestný čin obecného ohrožení dle § 180 trestního zákona

Trestného činu obecného ohrožení podle § 180 trestního zákona se dopustí:

1) *„Kdo z nedbalosti způsobí nebo zvýší obecné nebezpečí anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti .*

2) *Odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,*

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

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

³² STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ ČR. *Trestná činnost v dopravě – hmotněprávní část* [online]. Praha 2009, [cit. 16. září 2009], Dostupné na www: <http://portal.justice.cz/justice2/Soud/soud.aspx?j=17&o=7&k=5009&d=306936>.

c) způsobí-li takovým činem značnou škodu.

3) Odnětím svobody na jeden rok až pět let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písmene b)

a) škodu velkého rozsahu, nebo

b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt

4) Odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písmene b) těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob.“³³

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně života nebo zdraví lidí anebo zájem na ochraně cizího majetku. Tyto chráněné zájmy nemusí být obecně nebezpečným jednáním ohroženy všechny, i když tomu tak zpravidla bývá. Postačí i ohrožení nebo porušení jen jednoho z uvedených zájmů.

Obecné nebezpečí nastane tehdy, vznikne-li obecně nebezpečným jednáním pachatele situace, která svou povahou, rozsahem a intenzitou ohrožení znamená nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku. Jedná se o trestný čin ohrožovací. Obecné nebezpečí musí hrozit bezprostředně, nestačí tedy, pokud nebezpečí vzniku následku hrozí jen vzdáleně. Musí jít o výrazné přiblížení se k poruše. Typické pro obecné nebezpečí je živelnost, neovladatelnost průběhu událostí, při nichž vznik poruchy je závislý na nahodilých okolnostech vymykajících se vlivu pachatele i ohrožených osob.

Vydáním lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví se rozumí takové ohrožení nejméně sedmi osob. Osoby nemusí být vždy jednoznačně individuálně určeny, ale mohou být individualizovány.

Trestný čin obecného ohrožení podle § 180 trestního zákona se v silniční dopravě vyskytuje poměrně zřídka. To 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.

„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

³³ § 180 odstavec 1, 2, 3, 4 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

(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.

Obecné nebezpečí ve smyslu § 180 trestního zákona není způsobeno již pouhým řízením autobusu obsazeného cestujícími opilým řidičem, nýbrž až tehdy, hrozila-li v důsledku opilosti řidiče bezprostředně havárie nebo došlo-li při takové jízdě skutečně k havárii. V tomto případě bylo způsobeno obecné nebezpečí i tehdy, nebyl-li nikdo z cestujících zraněn nebo nebyla-li způsobena ani věcná škoda. Stačilo, že obecně nebezpečný následek bezprostředně hrozil.“³⁴

Důvody pro přísnější kvalifikaci jsou trestním zákonem dány taxativně. Obecně jsou vyjádřeny v materiálním znaku skutkové podstaty. Jedná se o takové důvody, které podstatně zvyšují nebezpečnost činu pro společnost a spočívají například v tom, že trestný čin je spáchán organizovanou skupinou, opětovně, nebo je způsoben zvláště nebezpečný následek. Podle § 180 odstavce 2 písmena b) trestního zákona se nebezpečnost činu pro společnost zvyšuje tím, že pachatel svým jednáním porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání nebo funkce nebo uložené mu podle zákona. Tedy takové porušení povinnosti, jež má za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví.

Další okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby u § 180 odstavce 2 písmena a) a odstavce 3 písmena b) trestního zákona je způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti činem uvedeným v § 180 odstavci 1 nebo § 180 odstavci 2 písmenu b) trestního zákona. Uvedený škodlivý následek je však způsoben jedné nebo nejvíce dvěma osobám. Způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti více osobám (nejméně tři osoby) je zahrnut v § 180 odstavci 4 trestního zákona.

„Po subjektivní stránce je vyžadováno nedbalostní jednání. Nedbalost však musí zahrnovat obě složky obecného nebezpečí, tedy jak obecně nebezpečné jednání, tak i obecně nebezpečný následek, u kterého postačuje k dokonání tohoto ohrožovacího trestného činu aby hrozil.“³⁵

³⁴ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ ČR. *Trestná činnost v dopravě – hmotněprávní část* [online]. Praha 2009, [cit. 16. září 2009], Dostupné na [www: http:// portal. justice. cz/ justice2/ Soud/ soud. aspx?j= 17&o=7 &k=5009 &d=306936](http://portal.justice.cz/justice2/Soud/soud.aspx?j=17&o=7&k=5009&d=306936).

³⁵ PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde Praha, a. s. Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka, 2000. Silniční dopravní nehoda, s. 121.

6.3 Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d trestního zákona

Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d trestního zákona byl zařazen do této právní normy novelou provedenou zákonem číslo 411/2005 Sb., s účinností od 1. července 2006. V souvislosti s touto změnou byl také novelizován zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Trestný čin je uveden v hlavě IV. zvláštní části trestního zákona a zní:

„Kdo řídí motorové vozidlo, ačkoliv není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle zvláštního zákona, bude potrestán trestem odnětí svobody až na jeden rok nebo peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.“³⁶

Druhovým objektem tohoto trestného činu je zájem společnosti na ochraně života a zdraví a majetku. Individuálním objektem je pak zájem společnosti, aby motorová vozidla řídily pouze osoby, které dosáhly předepsaného věku a mají odbornou způsobilost k řízení motorového vozidla, kterou prokázaly složením závěrečné zkoušky v autoškole a splňují další podmínky pro držení řidičského průkazu, jako je například zdravotní způsobilost a další.

Tento trestný čin se řadí mezi trestné činy úmyslně spáchané.

Skutková podstata uvedeného trestného činu odkazuje na zvláštní zákon, kdy v tomto případě se jedná o ustanovení § 81 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ve kterém jsou uvedeny jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských průkazů. V ustanovení § 82 odstavci 1 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích jsou dále uvedeny podmínky udělení a držení řidičského oprávnění.

„Řidičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která:

- a) dosáhla věku stanovené zákonem o silničním provozu, podmínky jsou uvedeny v § 83 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,*
- b) je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,*
- c) je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,*
- d) má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt,*
- e) splnila další podmínky stanovené tímto zákonem, a*
- f) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.“³⁷*

³⁶ § 180d zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Pachatelem trestného činu dle § 180d trestního zákona tak může být osoba, která není držitelem řidičského průkazu vůbec, tedy nikdy jím nebyla a není. Dále jím může být osoba, která pozbyla řidičské oprávnění dle § 94 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (ze zdravotní způsobilosti - § 94 odstavec 1 písmeno a) nebo z odborné způsobilosti - § 94 odstavec 1 písmeno b) nebo se svého řidičského oprávnění zcela vzdá - § 94 odstavec 2 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích). Dalším případem pozbytí řidičského oprávnění je uložení trestu zákazu činnosti soudem nebo uložení trestu zákazu činnosti příslušným správním úřadem (§ 94a zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích). V ustanovení § 95 zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je pak uvedeno pozastavení řidičského oprávnění, které má prozatímní povahu.

Skutečností, kdy může být osobou naplněna skutková podstata trestného činu dle § 180d trestního zákona, je také řízení vozidla v době, kdy byl osobě odebrán řidičský průkaz za její předchozí protiprávní jednání. Novelou zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích byl upraven i takzvaný bodový systém, jenž je uveden v hlavě V. této právní normy a ve kterém jsou taxativně vyjmenovány přestupky v silničním provozu, za jejichž spáchání jsou řidičům příslušným správním úřadem udělovány trestné body. Po dovršení dvanácti trestných bodů je řidič správním úřadem vyzván k odevzdání řidičského průkazu a uplynutím pěti pracovních dnů od dne, v němž mu bylo toto rozhodnutí doručeno, pozbývá řidič řidičské oprávnění.

Naproti tomu jsou známi i případy, kdy osoba řídí motorové vozidlo, aniž by byla držitelem řidičského průkazu. Přesto toto jednání nenaplnuje skutkovou podstatu trestného činu dle § 180d trestního zákona. Jedná se např. o skutečnost, kdy osoba řídí motorové vozidlo, například motocykl o obsahu motoru 600 ccm, ačkoliv je držitelem řidičského průkazu pouze pro skupinu A1, která jej dle § 81 odstavce 3 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, opravňuje k řízení motocyklu o obsahu motoru do 125 ccm a výkonu motoru do 11 kW.

Dalším příkladem může být řízení motorového vozidla osobou, které byl řidičský průkaz zadržen policistou dle § 118b zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a to v souladu s § 118a odstavcem 1 písmenem c) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky). Oba tyto skutky nenaplnují skutkovou podstatu trestného

³⁷ § 82 odstavec 1 zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

činu dle § 180d trestního zákona, ale pouze skutkovou podstatu přestupku podle § 22 zákona číslo 200/1990 Sb., o přestupcích.

*„Zavedení nové skutkové podstaty trestného činu vždy znamená pochopitelně i zvýšení kriminality. U této nově zavedené skutkové podstaty to není zvýšení nijak zanedbatelné, naopak, účinnost této skutkové podstaty ukázala, že jen v Praze se může jednat asi o 2000 trestných činů ročně.“*³⁸

6.4 Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 trestního zákona

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 201 trestního zákona byl novelizován zákonem číslo 411/2005 Sb., a v této podobě je účinný od 1. července 2006. Je uveden v hlavě V. mezi trestnými činy hrubě narušující občanské soužití a zní:

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

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

a) *byl-li za čin uvedený v odstavci 1 v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn,*

b) *byl-li za obdobný čin spáchaný pod vlivem návykové látky v posledních dvou letech postižen,*

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

d) *spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek“*³⁹

Individuálním objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně života, zdraví a majetku lidí před jednáním pachatelů, kteří vykonávají zaměstnání nebo jinou činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodili použitím návykové látky.

³⁸ ŘÍHA, J. Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona. *Buletin advokacie*, 2007, č. 1, s. 32.

³⁹ § 201 odstavec 1, 2 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

6.4.1 Alkohol

O alkoholu je možné říci totéž, co o jednom z přírodních živlů, ohni. Je to dobrý sluha, ale zlý pán a v případě alkoholu je to velmi zlý pán.

V době 21. století je na člověka jako jedince, kladeno mnoho nároků, a je tedy jasné, že konzumace alkoholu, jako společensky přijatelné drogy, přináší úlevu od starostí a povinností a může tak v rozumné míře ulevit psychice člověka. Ovšem na druhou stranu oslabuje pozorovací a ovládací schopnosti člověka a tyto účinky jsou nebezpečné zejména v silničním provozu.

„Hlavní složkou alkoholických nápojů, jejíž účinky negativně ovlivňují schopnosti člověka vykonávat složitější činnosti a tedy i řídit motorové vozidlo, je etylalkohol – líh.“⁴⁰

„Každý člověk potřebuje v nebezpečné situaci určitou dobu, která uplyne mezi postřehnutím situace a provedením příslušných opatření. Tato takzvaná reakční doba činí v příznivých případech 0,6 sekundy, všeobecně se počítá s 1 sekundou. Při řízení motorových vozidel k tomu přistupuje doba takzvané technické prodlevy, tedy čas, který uplyne mezi použitím brzdového zařízení (sešlápnutím brzdového pedálu) a začátkem působení brzd. Střední hodnota této doby u motorových vozidel obnáší 0,2 sekundy.

Protože tedy v nejpriznivějším případě uplyne 0,8 sekundy, než se řidičův zásah začne projevovat, ujede vozidlo již například při rychlosti 40 km/h ještě 8,89 metrů, aniž je bržděno. V některých případech se reakční doba řidiče prodlouží již použitím nepatrného množství alkoholu. Tím se prodlužuje i reakční doba a účinnost brzd nastává později. Vozidlo tak ujede v době mezi spatřením nebezpečí a zastavením delší dráhu než za normálních okolností; následky tohoto jsou velmi závažné.“⁴¹

„Policie České republiky eviduje za rok 2008 7 252 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (to je 4,8% z celkového počtu), při kterých eviduje 80 usmrcených a 2 972 zraněných osob. Na tyto nehody připadá 8,1% z celkového počtu silničních obětí a znamená to, že v průměru téměř každá dvanáctá osoba byla usmrcena při nehodě zaviněné pod vlivem alkoholu. Nejvíce usmrcených při těchto nehodách bylo na území Severomoravského (25 osob) a Severočeského kraje (14 osob).“⁴²

⁴⁰ KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Vydání první. Praha : Prospektrum spol. s r. o., 1998. Alkohol a léky v silničním provozu, s. 23-24.

⁴¹ ČERMÍN, S. *Kriminalistika-dopravní nehody*. Vydání první. Praha : Státní pedagogické nakladatelství Praha, 1968. Postup v případech podezření z vlivu alkoholu s. 20.

⁴² TESÁŘÍK, J; SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. Hlavní příčiny nehod, s. 13-14

Jak je patrné z tabulky číslo 2 v příloze V., mají nejvyšší podíl na dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu za rok 2008 řidiči motorových vozidel (celých 91%).

Na základě lékařské konference, která se uskutečnila v polovině 50. let 20. století, se od začátku 60. let 20. století začala uplatňovat praxe, která předpokládá, že při hladině alkoholu v krvi ve výši 1,00 g/kg (1 promile) není člověk schopen bezpečně a spolehlivě ovládat motorové vozidlo. Jedná se o stav vylučující způsobilost, o kterém hovoří úvodní ustanovení § 201 trestního zákona. Hranice 1,00 g/kg byla a je v průběhu praxe stále velmi diskutabilní a to také proto, že každý jedinec je svým způsobem specifický objekt, na který má alkohol různé účinky v přímé souvislosti s jeho fyzickými a psychickými vlastnostmi člověka.

Policie České republiky při výkonu služby, zejména při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu a při šetření dopravních nehod, je oprávněna u řidičů provést dechovou zkoušku. Na jejím výsledku závisí další postup nejen policie, ale všech orgánů činných v trestním řízení vůbec. Zatímco v minulosti byly tyto dechové zkoušky prováděny detekční trubičkou Altest, na které byla vyznačena ryskou hranice 0,8 promile a výsledek byl pouze orientační, v dnešní době se stále více uplatňuje analyzátor dechu Alcotest firmy Dräger. Tento přístroj s digitální jednotkou zobrazení je schopen analyzovat alkohol v dechu s rozpětím 0,00 promile až 5,00 promile. Přitom přesnost měření je do 1 promile 0,05% a u hodnot vyšších 5%. Tyto digitální přístroje procházejí vždy po určitém období kalibrační zkouškou v odborném servisu, aby tak byla zajištěna jejich naprostá přesnost a minimalizovala se chyba při prováděném měření (určuje výrobce dle typu přístroje, zpravidla každý šestý měsíc v roce).

K nejpresnějším metodám zjištění hladiny alkoholu v těle řidiče patří rozbor krve. Tyto rozborů jsou chemické a fyzikálněchemické a řadí se sem:

- **Widmarkova zkouška**, jejíž výhodou je vysoká citlivost a poměrná jednoduchost. Nevýhodou je pak nespecifičnost, neboť při Widmarkově zkoušce jsou mezi redukcujícími látkami chovajícími se stejně jako etylalkohol i jiné těkavé látky, jako je éter, benzin, aceton a jiné látky.
- **Metoda plynové chromatografie**, která je založena na principu rozdělení jednotlivých těkavých látek z krve. Její předností je specifikace zkoumaného vzorku, tedy z chromatografu je zřejmé, zda jde o alkohol, jaký a v jaké koncentraci. Ke zkoušce stačí i 0,1 mikrolitru krve a za určitých okolností lze prokázat i jiné těkavé látky v těle. Tato zkouška patří v současné době mezi nepřesnější a nejrozšířenější.

Na základě měření provedených přístrojem Alcotest lze určit, zda byla osoba (řidič) v době provedení měření ve stavu vylučujícím způsobilost a zda naplnila znaky skutkové podstaty trestného činu dle § 201 trestního zákona nebo znaky přestupku dle § 22 zákona číslo 200/1990 Sb., o přestupcích, a to i bez provedení rozboru krve.

6.4.2 Léky a drogy

Mnohem složitější je situace při zjišťování ovlivnění řidiče jinými látkami než je alkohol. Zatímco u alkoholu je možnost provedení přesného měření přímo na místě, například u dopravní nehody, takové měření ale není možné u návykových látek, drog. To je dáno mimo jiné tím, že technická vyspělost a velká finanční nákladnost neumožňují vědcům sestavit přístroj podobný Alcotestu. Ovšem i v tomto směru jde vývoj vpřed a v současné době má Policie České republiky k dispozici orientační drogový testr Drugvipe 5+. Ten umožňuje na základě odběru vzorku (stěr slin z dutiny ústní) vyhodnotit, zda je osoba pod vlivem návykové látky a o jakou látku se jedná (Cannabis – Marihuana, Amfetamin, Metamfetamin – Extáze, Kokain, Opiáty). Přesný výsledek a stav vylučující způsobilost pak lze zjistit odběrem tělních tekutin jako je moč a krev. Zde je však nutné podotknout, že tato vyšetření jsou velmi finančně nákladná. Na vyšetření vzorku je detekce látek prováděna ve třech fázích, kdy při první fázi je zjištěna přítomnost drogy v dodaném vzorku (krvi). Při druhé fázi dochází k identifikaci konkrétní chemické látky zaručující upřesnění výskytu látky. Při třetí fázi rozboru pak dochází ke zjištění množství již známé látky.

Účastníci silničního provozu v tomto směru nezůstávají nikterak pozadu a drogy zaujímají ve společnosti stále větší prostor. Oproti letům minulým, kdy se v silničním provozu vyskytovaly zcela výjimečně, se konzumace drog stále více stává pro některé jedince mladé generace přirozenou aktivitou. Toto tvrzení lze opřít o statistiky nehodovosti na území České republiky publikované Policií České republiky. Tak například za rok 2008 bylo zjištěno 109 řidičů, kteří byli při spáchání dopravní nehody pod vlivem narkotik či léků (0,07% z celkového počtu dopravních nehod za rok 2008). Naproti tomu v roce 2007 to bylo „jen“ 70 řidičů (tedy 0,04% z celkového počtu dopravních nehod za rok 2007). Je zde tedy viditelný nárůst.

Jedná se o oblast velmi málo zmapovanou. Na tuto realitu v České republice mají vliv zejména již zmiňované vysoké finanční náklady na zjištění omamných látek

v těle řidičů. To však neznamená, že je policie v tomto směru nečinná. Navzdory finančním nákladům jsou prováděny různé nárazové dopravní kontroly a to zejména v lokalitách, kde se pořádají různé techno párty a kde jsou k dispozici poznatky o výskytu drog a osob drogově závislých.

6.5 Trestný čin neposkytnutí první pomoci dle § 208 trestního zákona

*„Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“*⁴³

Objektem tohoto trestného činu je život a zdraví lidí.

Neposkytnutí pomoci člověku, který utrpěl újmu na zdraví při dopravní nehodě, na níž měl pachatel účast, je v rozporu se základními principy občanského soužití a humanity.

Řidičem dopravního prostředku se rozumí řidič každého dopravního prostředku, nikoli jen řidič motorového vozidla. Dopravním prostředkem může být i povoz tažený koňmi či jízdní kolo. Nelze se omezovat jen na silniční dopravu, proto dopravním prostředkem je jakékoli vozidlo či jiné zařízení sloužící k dopravě (silniční, kolejové, lanové), motorové i nemotorové.

„Účast na dopravní nehodě má i řidič, který tuto nehodu nezavinil; postačí, když k dopravní nehodě objektivně přispěl. Pouhá přítomnost na místě dopravní nehody nenaplňuje znak, že jde o řidiče dopravního prostředku.“

*Trestný čin dle § 208 trestního zákona je dokonán již tím, že řidič dopravního prostředku neposkytne po dopravní nehodě, na níž měl účast, potřebnou pomoc osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, pokud tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Řidič dopravního prostředku, který ujel z místa nehody, na které měl účast, se nestává beztrestným proto, že se až na zákrok někoho jiného na místo vrátil a zraněnému poskytl pomoc.“*⁴⁴

⁴³ § 208 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁴ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ ČR. *Trestná činnost v dopravě – hmotněprávní část* [online]. Praha 2009, [cit. 16. září 2009], Dostupné na [www: http:// portal. justice. cz/ justice2/ Soud/ soud. asp? j= 17&o=7&k=5009 &d=306936](http://portal.justice.cz/justice2/Soud/soud.aspx?j=17&o=7&k=5009&d=306936).

*„Ujetí řidiče z místa dopravní nehody je typické pro silniční dopravní nehody, při kterém řidič místo dopravní nehody opouští i s dopravním prostředkem.“*⁴⁵

6.6 Trestný čin ublížení na zdraví dle § 223 trestního zákona

Trestný čin ublížení na zdraví podle § 223 trestního zákona je formulován takto:

*„Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.“*⁴⁶

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně zdraví, respektive života člověka.

Za ublížení na zdraví ve smyslu citovaného ustanovení je třeba považovat takovou újmu na zdraví, která znesnadňuje obvyklý způsob života, výkon obvyklé činnosti anebo jiný nepříznivý vliv na obvyklý způsob života poškozeného, a to nikoli jen po krátkou, zcela přechodnou dobu.

Jedná se o trestný čin poruchový, a proto pouhé ohrožení zdraví z nedbalosti není trestné.

Klíčový v tomto ustanovení je pojem důležité povinnosti. Nestačí porušení jakékoli povinnosti, byť se týká ochrany života a zdraví, ale musí jít o povinnost, která je důležitá. Za porušení důležité povinnosti lze považovat jen porušení takové povinnosti, které má za dané situace zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, když tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku. Aby bylo možno uznat, že jde o porušení důležité povinnosti ve smyslu vymezení v § 223 trestního zákona, musí být zjištěno, že mezi porušením důležité povinnosti a následkem je příčinná souvislost.

Ustanovení § 223 odkazuje na povinnost uloženou podle zákona, kdy ve smyslu bezpečnosti silničního provozu se jedná zejména o zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Výčet všech důležitých povinností řidiče motorového vozidla není možný, poněvadž význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci. Zde je rozhodující vykládací pravidlo 88 trestního zákona (okolnost podmiňující použití vyšší trestní sazby). Lze jen tedy uvést některé

⁴⁵ CHMELÍK, J. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o. , 2005. Dopravní nehody, s. 425 – 426.

⁴⁶ § 223 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

typické případy, kdy závadné jednání řidiče je podle judikatury považováno za porušení důležité povinnosti.

K nim patří řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholického nápoje (§ 5 odstavec 2 písmeno a), b) zákona číslo 361/2000 Sb.), nepřiměřená rychlost, hlavně v zatáčce (zejména § 18 odstavec 1 a 2 zákona číslo 361/2000 Sb.), předjíždění v místech, kde je to zakázáno (§ 17 odstavec 5 zákona číslo 361/2000 Sb.), couvání nákladním vozidlem bez dostatečného přehledu a bez zajištění náležitě poučenou osobou, nedání přednosti v jízdě (§ 22 odstavce 1 a 2 zákona číslo 361/2000 Sb.).⁴⁷

Trestný čin ublížení na zdraví dle § 223 trestního zákona spáchá řidič, který přijíždí ke křižovatce tvaru „T“ po vedlejší pozemní komunikaci označené svíslou dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ a aniž by před vjezdem na hlavní pozemní komunikaci zastavil, vjede na hlavní pozemní komunikaci v době, kdy zde projíždí jiné motorové vozidlo. Řidič motorového vozidla, které má na uvedené křižovatce přednost v jízdě, aby zabránil střetu s vozidlem, jehož řidič mu nedal přednost v jízdě, strhne řízení svého vozidla tak, že vyjede mimo pozemní komunikaci, kde narazí do vzrostlého stromu. Při nárazu dojde k jeho zranění.

V jednání řidiče, jenž měl dát přednost v jízdě, je jednoznačné porušení důležité povinnosti vyplývající pro něj ze zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jmenovitě z ustanovení § 22 odstavce 1. Pokud bude poškozený řidič zraněn a jeho zranění si vyžádá léčení v době delší jak 7 dnů, ale ne více než 42 dnů, jedná se o naplnění skutkové podstaty trestného činu dle § 223 trestního zákona.

Poškozený řidič by však v tomto případě neměl zveličovat následky svého zranění a neúměrně prodlužovat dobu léčení. V případě pochybností je pak policejní orgán oprávněn přibrat znalce z obou zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, a zjistit tak skutečný zdravotní stav poškozeného řidiče, respektive utrpěného zranění z dopravní nehody a jeho skutečnou dobu léčení. Tento postup je důležitý třeba v případě, že by poškozená osoba při dopravní nehodě neměla řádně zapnutý bezpečnostní pás, když při jeho řádném použití by nedošlo ke zranění této osoby nebo nedošlo v takovém rozsahu, v jakém je uplatňován. Takový důkaz mnohdy vede k částečnému vyvinění pachatele a věc je mnohdy projednána ve správním řízení u správního orgánu jako přestupkové jednání pachatele dopravní nehody.

⁴⁷ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ ČR. *Trestná činnost v dopravě – hmotněprávní část* [online]. Praha 2009, [cit. 16. září 2009], Dostupné na [www: http:// portal. justice. cz/ justice2/ Soud/ soud. aspx?j= 17&o=7 &k=5009 &d=306936](http://portal.justice.cz/justice2/Soud/soud.aspx?j=17&o=7&k=5009&d=306936).

6.7 Trestný čin ublížení na zdraví dle ust. § 224 trestního zákona

Trestného činu ublížení na zdraví dle ust. § 224 se dopustí ten, kdo:

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

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

3) *Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nebo smrt více osob proto, že hrubě porušil předpisy o ochraně životního prostředí nebo předpisy o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické předpisy, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let.“*⁴⁸

Podobně jako u trestného činu dle § 223 trestního zákona, i zde je objektem tohoto ustanovení zájem na ochraně zdraví, respektive života člověka.

Těžká újma na zdraví je upravena v hlavě sedmé, v ustanovení § 89 odstavci 7 trestního zákona:

„Těžkou újmu na zdraví se rozumí jen vážná porucha zdraví nebo vážné onemocnění. Za těchto podmínek je těžkou újmu na zdraví

- a) zmrzačení*
- b) ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti*
- c) ochromení údu*
- d) ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí*
- e) poškození důležitého orgánu*
- f) zohydění*
- g) vyvolání potratu nebo usmrcení plodu*
- h) mučivé útrapy nebo*
- i) delší dobu trvající porucha zdraví.“*⁴⁹

Protože i v ustanovení § 224 se hovoří o důležité povinnosti, je zřejmé, že toto ustanovení má v tomto směru velmi mnoho podobného s ustanovením § 223 trestního zákona. Tyto okolnosti jsou, co se týče důležité povinnosti, stejné jako u trestného činu dle § 223 trestního zákona. Rozdíl spočívá v tom, že aby došlo k naplnění skutkové

⁴⁸ § 224 odstavec 1, 2 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁹ § 89 odstavec 7 zákona číslo 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

podstaty trestného činu dle § 224, musí být poškozené osobě způsobena těžká újma na zdraví. V praxi se tedy užívá běžná doba léčení nad 42 dnů (příklad viz v kapitole 6.6). V případě, že doba léčení zraněné osoby po dopravní nehodě překročí dobu 42 dnů nebo v případě, že je tato doba již zřejmá z charakteru zranění již na začátku šetření celé události nebo dojde k usmrcení osoby, zakládá to naplnění skutkové podstaty trestného činu dle § 224 trestního zákona.

Ovšem i zde, stejně jako u trestného činu dle § 223 trestního zákona, se zkoumá, zda poškozená osoba neúměrně neprodlužuje dobu léčení utrpeného zranění či zda na vzniku zranění nenese svůj podíl viny.

7 REKODIFIKACE V OBLASTI TRESTNÍHO PRÁVA HMOTNÉHO

Od 1. ledna 2010 nabyl účinnost nový trestní zákon, který nese označení jako zákon číslo 40/2009 Sb. trestní zákoník. Jedná se o zcela nový trestní zákoník, jež nahrazuje zákon číslo 140/1961 Sb.

V době, kdy vznikal trestní zákon číslo 140/1961 Sb., odrážel nepochybně tehdejší nepříliš uspokojivou společenskou realitu. Původní trestní zákon tak obsahoval pouze obecné skutkové podstaty, jež nevyhovovaly požadavkům a transparentnosti dnešní doby. V souvislosti se společenským vývojem a změnami po roce 1989 byl zákon číslo 140/1961 Sb., několikrát novelizován a doplněn o některé skutkové podstaty, které reagovaly na nové společenské podmínky a umožňovaly účinně postihovat určité formy kriminality „nové doby“. Některé skutkové podstaty byly naopak vypuštěny.

S postupným vývojem a demokratizací celé společnosti se ovšem začaly ozývat hlasy z řad odborníků, jež volaly po zcela novém trestním zákoně, který by odrážel potřeby současné moderní společnosti.

Změn, které doznává nový trestní zákoník oproti zákonu předešlému, je celá řada. Asi nejvýznamnější změna je v takzvaném formálním pojetí. Tedy zatímco v zákoně číslo 140/1961 Sb., byl vedle formálních znaků trestného činu uveden i stupeň nebezpečnosti pro společnost jako materiální znak trestného činu, jsou v zákoně číslo 40/2009 Sb. uvedeny pouze formální znaky trestných činů. Nový zákon je tedy založen na pojetí, které by mělo vést ke zvýšení jednotnosti při výkladu a aplikaci zákona.

Nově se v § 12 odstavci 2 trestního zákoníku objevuje pojem společenské škodlivosti, který částečně nahrazuje právě otázku společenské nebezpečnosti jako protiprávního pojetí trestného činu. Tedy jinak řečeno, tam kde jednání konkrétního

pachatele sice vykazuje formální znaky trestného činu, avšak absentuje jeho společenská škodlivost, pak nelze takového pachatele trestně stíhat, ale je zapotřebí postupovat dle § 172 odstavce 2 písmene c) trestního řádu. Tedy zastavit trestní stíhání nebo postupovat dle novelizovaného ustanovení § 159a odstavce 4 trestního řádu, kdy pouze státní zástupce může věc odložit, pokud z výsledku prověřování vyplývají okolnosti uvedené v § 172 odstavci 2 písmenu c) trestního řádu.

Další významnou změnou je pak řazení jednotlivých trestných činů uvedených v části druhé zvláštní části, jež jsou zařazeny do hlav v pořadí podle důležitosti chráněného zájmu a nových potřeb moderní společnosti. Příkladem tak mohou být trestné činy proti životu a zdraví, které jsou zařazeny do hlavy I. zvláštní části zákona, oproti zákonu číslo 140/1961 Sb., kde tyto trestné činy byly zařazeny až v hlavě VII. zvláštní části. Neboli život, zdraví a svoboda představují skutečné základní lidské hodnoty, které je třeba chránit prvotně.

Protože došlo k přesunutí jednotlivých trestných činů do jiných hlav a současně došlo i ke změnám jejich skutkových podstat, je v novém trestním zákoníku i jiné číselné značení trestných činů.

Výraznou změnou je také zakotvení dvou kategorií činů soudně trestných. Zákon číslo 140/1961 Sb. zná pouze jednu kategorii soudně trestného deliktu, kterou označuje jako trestný čin. V novém trestním zákoníku jsou tyto kategorie dvě a jsou uvedeny v § 14 zákona číslo 40/2009 Sb. Zde zákon hovoří o přečinech, kterými rozumí všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákoník stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let. Druhou skupinou jsou pak zločiny, což jsou všechny trestné činy, které nejsou podle zákona přečiny. Zvláště závažné zločiny jsou úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně deset let.

U trestných činů spojených se silniční dopravou se jedná většinou o přečiny, neboť dopravní nehody jako takové jsou spáchány obvykle formou zavinění z nedbalosti dle § 16 odstavce 1 trestního zákoníku nebo z hrubé nedbalosti ve smyslu novelizovaného ustanovení § 16 odstavce 2 trestního zákoníku, který pojem hrubá nedbalost blíže specifikuje.

Některá ustanovení zákona číslo 140/1961 Sb., jsou v novém trestním zákoníku rozpracována do více, zpravidla dvou nových ustanovení. Příkladem může být trestný čin ublížení na zdraví dle § 224 zákona číslo 140/1961 Sb., který je nově rozpracován do § 143 – usmrcení z nedbalosti a do § 145 – těžké ublížení na zdraví v zákoně číslo 40/2009 Sb., trestním zákoníku. Naopak některá jednání nový trestní zákoník

nekriminalizuje. Třeba trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d zákona číslo 140/1961 Sb., není v trestním zákoníku uveden a tento skutek je od 1. ledna 2010 posuzován jako přestupkové jednání dle § 22 odstavce 1 písmena e) zákona číslo 200/1990 Sb., o přestupcích. Pro srovnání je v tabulce číslo 3 v příloze VI. uvedena konverzní tabulka nových a dřívějších ustanovení trestných činů.

8 VÝZKUM MEZI ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Pro zhodnocení situace na pozemních komunikacích v České republice jsem považoval za důležité provést výzkum mezi účastníky silničního provozu. Výzkum byl proveden v měsíci srpnu až listopadu roku 2009 na území regionu České Budějovice. Cílem bylo zjistit, jak často se účastníci silničního provozu setkávají s protiprávním jednáním, které naplňuje znaky některého z trestných činů, co je příčinou takového jednání a jaká je možnost zlepšení situace na pozemních komunikacích. Rovněž jsem považoval za důležité zjistit, jakým způsobem se respondenti dozvídají o nových ustanoveních v legislativě, která upravují silniční provoz a jaký vliv na chování účastníků silničního provozu mají preventivní opatření prováděná orgány státní správy a samosprávy.

V dané problematice jsou stanoveny tři hypotézy:

1. Účastníci silničního provozu se na pozemních komunikacích setkávají s protiprávním jednáním poměrně často. To je odrazem příliš liberální legislativy a důkazem absence přirozeného respektu k policii a zákonům. Rovněž tresty uložené za spáchanou trestnou činnost v dopravě považují účastníci za nedostatečné. Vyslovili by se tak pro mnohem tvrdší postih a přísnější legislativu.
2. Řidiči jsou o novinkách v legislativě nedostatečně informováni, mají pouze částečné informace a na protiprávní jednání v silničním provozu téměř nereagují.
3. Preventivní opatření ze strany orgánů státní správy a samosprávy je nedostatečné a v tomto směru by tyto orgány mohly být více aktivní.

Dotazník předložený respondentům - příloha VII.

8.1 Charakteristika zkoumaného souboru a metodický postup

Výzkum byl proveden kvantitativní metodou formou dotazníků napříč celou populací. Respondenti jsou složeni z obou pohlaví, konkrétně 33 % žen a 67 % mužů (graf číslo 3, příloha VIII.). Tito jsou dále rozděleni do třech věkových kategorií, ve věku od 15 do 25 let (20 %), 26 až 50 let (52 %) a 51 až 70 let (28 %). U jednotlivých věkových kategorií je dále rozdělení na řidiče a neřidiče, tedy osoby, které jsou a nejsou držiteli řidičského oprávnění (graf číslo 4, příloha VIII.).

Mimo věkové kategorie bylo provedeno celkové rozdělení na řidiče a neřidiče. Zde jsou řidiči v celkovém počtu zastoupeni 87 % a neřidiči 13 % (graf číslo 5, příloha VIII.).

Vyhodnocení otázky číslo 4)

Na otázku, jak často jezdí respondenti s motorovým vozidlem, odpovědělo 39 % respondentů, že s motorovým vozidlem jezdí každý den, 25 % respondentů vozidlo používá pouze příležitostně a 36 % dotázaných odpovědělo, že jsou řidiči z povolání (graf číslo 6, příloha VIII.).

Vyhodnocení odpovědí této otázky bylo provedeno u 87 % celkového počtu dotázaných respondentů, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění. Výzkum byl proveden jak mezi řidiči profesionály nebo osobami, které využívají vozidlo jako prostředek denní potřeby, tak mezi osobami, které využívají motorové vozidlo jen příležitostně a dále mezi žáky autoškol, tedy neřidiči. Z výsledků pak vyplývá, že celých 75 % dotázaných vyjíždí na komunikace každý den a v době svátků či dnů pracovního klidu bývá tato skupina doplněna 25 % respondentů, kteří vyjíždějí na nákupy nebo návštěvy.

Zhodnocení otázky číslo 5)

V otázce číslo 5 odpovídali respondenti, zda se již setkali s protiprávním jednáním na pozemních komunikacích, popřípadě jak často. Zde odpovědělo 45 % dotázaných osob, že se již s protiprávním jednáním setkalo, 23 % dotázaných odpovědělo, že se nesetkalo a 32 % dotázaných odpovědělo, že se s protiprávním jednáním setkává poměrně pravidelně (graf číslo 7, příloha VIII.).

Tato skutečnost koresponduje s tím, že řidiči jsou velmi často svědky různých forem porušování pravidel silničního provozu, což odráží celkovou situaci na pozemních komunikacích a výsledky statistických údajů o nehodovosti.

Zhodnocení otázky číslo 6)

Na otázku, jakým způsobem by respondenti reagovali na protiprávní jednání v silničním provozu, odpovědělo 8 % dotázaných, že by toto anonymně oznámilo policii, 76 % dotázaných odpovědělo, že by bylo ochotno svědčit při projednávání protiprávního chování v silničním provozu a 16 % dotázaných by na takové jednání nereagovalo (graf číslo 8, příloha VIII.).

Zde je potřeba uvést, že při zpracování dopravní nehody nebo dokumentování jakéhokoli protiprávního jednání je vždy potřebné pro vyšetřující orgán zajistit svědky takového jednání. Tito jsou ochotni svědčit a vypovídat v podrobném rozsahu, ovšem jen za podmínek, že jsou řádně zjištěni. Případní svědci (například dopravní nehody) z místa mnohdy odejdou, aniž by se policii sami přihlásili nebo vyčkali jejího příjezdu. Známe však i případy, kdy se svědci sami přihlásí na výzvu podanou ve sdělovacích prostředcích. Pozitivní je, že i v dnešní uspěchané době je stále většina občanů odpovědných a ochotných podat vysvětlení k protiprávnímu jednání a není jim lhostejná situace na pozemních komunikacích.

Zhodnocení otázky číslo 7)

Na otázku, jaké jsou příčiny páchání trestné činnosti v dopravě odpovědělo 24 % dotázaných, že příčinu spatřují v ukládání příliš nízkých trestů za protiprávní jednání, 55 % dotázaných zastává názor, že je to absencí přirozeného respektu řidičů k policii a zákonům a 21 % dotázaných se domnívá, že situace v silničním provozu je odrazem společnosti, tedy čím větší počet vozidel na silnicích, tím větší počet trestných činů s tím spojených (graf číslo 9, příloha VIII.).

Po revoluci v roce 1989 dochází k celkovému uvolnění napětí ve společnosti, avšak s tím je spojeno i mnoho negativních vlivů, jako je právě nerespektování zákonů a jejich časté porušování a to ve všech oblastech společenského života. Také dochází k nadměrnému dovozu ojetých automobilů ze západních států a Česká republika je označována jako „sметиště Evropy“. České silnice se začínají zaplňovat vozidly různých značek a rozdílných výkonů a stupňů bezpečnosti, na které český řidič není připraven po stránce psychické ani po stránce řidičské praxe.

Zhodnocení otázky číslo 8)

Na otázku, zda se respondenti setkali v silničním provozu s některým z trestných činů, odpovědělo 30 % dotázaných, že se setkali s trestným činem ublížení na zdraví, 9 % dotázaných s trestným činem neposkytnutí pomoci, 25 % dotázaných s trestným

činem ohrožení pod vlivem návykové látky a 36 % dotázaných se s trestným činem v silničním provozu nesešlo (graf číslo 10, příloha VIII.).

Vyhodnocení odpovědí této otázky lze porovnat s vyhodnocením otázky číslo 5, kde se 45 % dotázaných již setkalo s protiprávním jednáním na pozemních komunikacích a 32 % dotázaných se s tímto jednáním setkává poměrně pravidelně.

Zhodnocení otázky číslo 9)

V otázce číslo 9 odpovídali respondenti, zda považují tresty uložené za spáchané trestné činy v dopravě za postačující. Tady celých 70 % dotázaných odpovědělo, že uložené tresty považuje za nedostačující, 22 % odpovědělo, že tyto považuje za dostačující, pouhá 2 % dotázaných považuje tresty uložené za trestné činy v dopravě jako příliš tvrdé a 6 % dotázaných nemá názor (graf číslo 11, příloha VIII.).

Vyhodnocení této otázky je srovnatelné s odpověďmi u otázky číslo 7, kde 24 % dotázaných osob se domnívá, že za páčáním trestné činnosti v dopravě stojí ukládání příliš nízkých trestů.

Zhodnocení otázky číslo 10)

Také vyhodnocení otázky číslo 10 je spojeno s ukládáním trestů za trestné činy v dopravě. Zde se respondenti vyjadřovali k otázce, zda považují trest domácího vězení jako jednu z variant trestů za dostačující. Odpověď je celkem jednoznačná. Celých 81 % dotázaných odpovědělo, že tento trest považuje jako nedostačující, 18 % jako dostačující a 1 % jako příliš tvrdý (graf číslo 12, příloha VIII.).

Lze tedy konstatovat, že ani nová varianta trestu není spatřována jako dostačující sankce a společnost by přivítala mnohem tvrdší tresty za trestné činy spáchané v dopravě, což by mohlo být jedním z nástrojů zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Zhodnocení otázky číslo 11)

V otázce číslo 11 odpovídali respondenti, jakým způsobem se dozvídají o novinkách v legislativě týkajících se pravidel silničního provozu, zejména trestní legislativy. Zde odpovědělo 33 % dotázaných, že se o novinkách dozvídá na pravidelném školení (řidiči z povolání), 16 % respondentů samostudiem, 44 % z médií jako je televize, internet, časopis či denní tisk a 7 % dotázaných není informováno (graf číslo 13, příloha VIII.).

Z výsledků této otázky lze konstatovat, že dostupnost informací o nových ustanoveních v legislativě je pro české řidiče na poměrně vysokém stupni. Svou nezastupitelnou roli v tomto případě hrají právě média, prostřednictvím kterých lze na veřejnost významně působit.

Zhodnocení otázky číslo 12)

Otázka číslo 12 nebyla vyhodnocena, neboť při vyhodnocení odpovědí bylo zjištěno, že 43 % odpovídajících respondentů nesprávně zpracovalo odpovědi na položenou otázku, což představuje značnou část odpovědí a při vyhodnocení předmětné otázky by to výrazně snížilo validitu vyhodnocených výsledků.

Zhodnocení otázky číslo 13)

Na otázku, které protiprávní jednání v silničním provozu by se mělo více kriminalizovat, označilo 45 % dotázaných respondentů jízdu pod vlivem návykových látek bez ohledu na stupeň ovlivnění. Poměrně vyrovnaný názor je na nebezpečné předjíždění - 16 % dotázaných. Na rychlost v obci a mimo ni (agresivní jízdu) poukázalo 14 % dotázaných a jízdu na červený signál na semaforu 13 % dotázaných. Nejmenší vážnost přikládají respondenti jízdě v protisměru (6 % dotázaných) a také u dopravní nehody, při které došlo ke zranění, bez ohledu na rozsah zranění, rovněž 6 % dotázaných (graf číslo 14, příloha VIII.).

Zhodnocení otázky číslo 14)

Velmi jednoznačně se respondenti vyjádřili v otázce číslo 14, již bylo zjišťováno, zda by se trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d zákona číslo 140/1960 Sb., měl opět vrátit zpět do trestního zákoníku (od 1. ledna 2010 přeštelpek dle § 22 odstavce 1 písmena e) zákona číslo 200/1990 Sb.). Zde se jednoznačně 80 % dotázaných vyslovllo pro jeho zpětné zařazení do trestního zákoníku a 20 % dotázaných bylo proti (graf číslo 15, příloha VIII.).

Zhodnocení otázky číslo 15)

V otázce číslo 15 bylo zjišťováno, jaký názor mají respondenti na návykové látky alkohol a drogy, které se v silničním provozu vyskytují stále častěji. Z odpovědí vyplývá, že 60 % dotázaných se domnívá, že se jedná o problém celé společnosti, 36 % dotázaných zastává názor, že jde o problém mlade generace a jen 4 % dotázaných zastává názor, že je to problém pouze střední generace (graf číslo 16, příloha VIII.).

Tato otázka byla do dotazníku zařazena záměrně, protože návykové látky jsou v dnešní době složitým problémem nejen v dopravě, ale téměř ve všech oblastech lidské činnosti. Bohužel se tato skutečnost stále více projevuje právě v dopravě.

Zhodnocení otázky číslo 16

Počet řidičů, kteří řídí motorové vozidlo pod vlivem návykových látek (alkohol a drogy) je rok od roku vyšší. Jednou z možností jak tomu zabránit by mohlo být lékařské vyšetření spojené s léčbou. Vyjádření lékaře by tak mohlo být jednou z podmínek navrácení řidičského oprávnění v případě, že řidiči byl řidičských průkaz odebrán za jízdu pod vlivem návykové látky.

Zde se respondenti vyjádřili kladně, tedy ano odpovědělo 71 % dotázaných. Dalších 15 % dotázaných bylo proti a považovali by to za zbytečnou byrokracii a 14 % dotázaných na tuto problematiku nemá názor (graf číslo 17, příloha VIII.).

Zhodnocení otázky číslo 17)

V otázce číslo 17 byl zjišťován názor respondentů, zda by se mělo kriminalizovat jednání účastníka dopravní nehody, který místo dopravní nehody opustil a to i v případě, že by nedošlo ke zranění některé ze zúčastněných osob. Zde se respondenti vyjádřili opět zcela jednoznačně a 70 % dotázaných by takové jednání kriminalizovalo a 30 % dotázaných bylo proti (graf číslo 18, příloha VIII.).

Vyhodnocení této otázky koresponduje s výsledkem u otázky číslo 7, kde dle respondentů chybí přirozený respekt řidičů k policii a zákonům.

Zhodnocení otázky číslo 18

V otázce číslo 18 se respondenti vyjadřovali, jaká opatření by vedla k zlepšení situace v silničním provozu. Zde jsou odpovědi poměrně vyrovnané, když 36 % dotázaných je pro tvrdší tresty za spáchané trestné činy v dopravě. Dalších 23 % dotázaných je pro doživotní zákaz řízení motorových vozidel nebezpečným řidičům (recidivisté), 21 % je pro vyšší počet silničních kontrol ze strany policie a 20 % je pro zvýšení pravomocí policie (graf číslo 19, příloha VIII.).

Z odpovědí vyplývá, že nejlépe by bylo realizovat v praxi všechna uvedená opatření jako celek.

Zhodnocení otázky číslo 19

Náplní práce policie je především prevence. Policie České republiky ve spolupráci s jinými orgány státní správy a samosprávy provádí různé akce podporující bezpečnost silničního provozu. Příkladem může být dopravně bezpečnostní akce s názvem Kryštof. Ovšem tyto plánované akce jsou mnohdy uveřejněny ve sdělovacích prostředcích dříve, než jsou spuštěny.

Zde se respondenti vyjadřovali, zda takto uveřejněné akce mají smysl pro boj s nebezpečnými řidiči. I zde se respondenti poměrně jednoznačně vyjádřili a 71 % dotázaných považuje uveřejnění těchto akcí za špatné, neboť řidiči pak po čas trvání dopravně bezpečnostních akcí jezdí dle předpisů a kontroly se pak míjejí účinkem. Naopak za správné je považuje 17 % dotázaných a jen 4 % nemá na uvedenou problematiku názor (graf číslo 20, příloha VIII.).

Zhodnocení otázky číslo 20

Státní správa zastoupená Ministerstvem dopravy České republiky a Ministerstvem vnitra České republiky společně s Českou televizí spustilo projekty, které mají snížit nehodovost v České republice a pomoci tak zlepšit situaci na českých komunikacích. Jedná se zejména o různé televizní spoty typu „Nemyslíš-zaplatíš“ nebo „Stop, rady řidičům“.

Dle odpovědí respondentů považuje 48 % z nich tyto kampaně jako neúčinné a na řidiče nemající vliv, 24 % dotázaných se domnívá, že by spoty pro svou vyšší účinnost mohly být mnohem tvrdší a jen 28 % dotázaných uvádí, že jsou tyto pořady účinné, na řidiče mají vliv a snižují tak nehodovost v České republice (graf číslo 21, příloha VIII.).

DÍLČÍ ZÁVĚR

Vyhodnocením odpovědí respondentů bylo zjištěno, že mezi účastníky silničního provozu je v dnešní době převážná část řidičů. Tito se pak s protiprávním jednáním na pozemních komunikacích setkávají velmi často a výskyt tohoto jednání připisují příliš liberální legislativě a absenci přirozeného respektu řidičů k policii a zákonům, popřípadě nízkým trestům ukládaným za trestnou činnost v dopravě. Vyhodnocením odpovědí u otázek číslo 4, 5, 7, 9, 10, 13 a 14 je potvrzena hypotéza číslo 1.

Řidiči jsou o novinkách v legislativě informováni celkem pravidelně. Zde hrají velkou roli především média. Potřebné informace dále získávají na pravidelném školení (zejména řidiči z povolání) a samostudiem. Tito mají potřebné informace o legislativě upravující chování v silničním provozu. Rovněž nejsou k protiprávnímu jednání lhostejní a jsou ochotni se podílet na jeho eliminaci. Vyhodnocením odpovědí u otázek číslo 6 a 11 je vyvrácena hypotéza číslo 2.

Preventivní opatření ze strany orgánů státní správy a samosprávy je v očích veřejnosti považováno za nedostatečné, zejména v boji s alkoholem a drogami, což by se mělo projevit i v příslušné legislativě. Prevence prováděná ve spolupráci s médii by měla být současně mnohem důraznější, aby tak v důsledku měla pozitivní vliv na veřejnost a přispívala tak k potlačení protiprávního jednání. Z výsledků odpovědí u otázek číslo 15, 16, 17, 18, 19 a 20 je potvrzena hypotéza číslo 3.

ZÁVĚR

V samotném závěru bych rád shrnul řešenou problematiku trestné činnosti v dopravě, s ní spojenou nehodovost a připomenul skutečnosti, které ovlivňují vývoj v této oblasti.

Při bližším pohledu můžeme konstatovat, že vývojem v silniční dopravě za posledních dvacet let se Česká republika dostala do popředí žebříčku statistik zemí s nejvyšší nehodovostí a úmrtností osob na jeden milion obyvatel. To je výsledek několika působících faktorů, jakým je vysoký počet motorových vozidel na pozemních komunikacích a s tím spojený vysoký podíl řidičů. Rovněž nerespektování legislativy a přirozený respekt řidičů k policii hrají velkou roli. Dalším neméně významným činitelem je pak vzrůstající vliv alkoholu a drog, které se stále více objevují v silničním provozu a přispívají tak k vysoké nehodovosti.

Orgány státní správy a samosprávy by se tak měly více věnovat prevenci, která by měla být jedním z hlavních nástrojů v boji s trestnou činností v této oblasti veřejného života. Také spolupráce s médii by měla být mnohem širší, neboť veřejnost sleduje změny v legislativě právě prostřednictvím médií a vnímá tak následky za páchanou trestnou činnost v silniční dopravě.

Pohledem na samotnou legislativu pak lze zjistit, že by tato měla být mnohem přísnější a rovněž tresty ukládané za trestnou činnost v dopravě by veřejnost přivítala mnohem tvrdší. Jako největší a pozitivní změna se v této oblasti jeví aplikace nového

trestního zákoníku účinného od 1. ledna 2010, což je jistě správný začátek v boji s protiprávním jednáním.

V rámci komplexního řešení by tak k přísnější legislativě měl přistoupit i důslednější postup orgánů státní správy a samosprávy ve spolupráci s médii. Jistě by tento společný postup přinesl kladné výsledky v oblasti protiprávního jednání v silniční dopravě a přispěl tak ke kladnému vývoji, na jehož konci by bylo podstatné snížení nehodovosti na českých silnicích.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literární zdroje

BENDA, E; NOVOTNÝ, K. *Praktický advokát*. Kniha IV. Praha : F. Strnadel a spol. v Praze, 1935.

BRADÁČ, A. *Rádce majitele automobilu*. Praha : Linde Praha a. s. Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka, 1998. 483 s. ISBN 70-7201-119-7.

ČERMÍN, S. *Kriminalistika-dopravní nehody*. Vydání první. Praha : Státní pedagogické nakladatelství Praha, 1968. 224 s. číslo publikace: 1013-5918.

CHMELÍK, J. *Rukověť kriminalistiky*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2005. 532 s. ISBN 80-86898-36-9.

KOPECKÝ, Z. *Občan a dopravní nehoda*. Vydání první. Praha : Prospektrum spol. s r. o., 1998. 200 s. ISBN 80-7175-068-9.

KOPECKÝ, Z; HOŘÍN, J; PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*. Vydání první. Praha : Policejní akademie České republiky v Praze, 2008. 66 s. ISBN 978-80-7251-265-2.

NOVOTNÝ, F. *Trestní právo hmotné*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2004. 310 s. ISBN 80-86473-67-8.

PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha : Linde Praha, a.s. Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice : Institut Jana Pernera o. p. s. , 2004. 198 s. ISBN 80-86530-14-0.

ŘÍHA, J. Trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona. *Buletin advokacie*. 2007, č. 1, s. 24-32. Praha : Česká advokátní komora v agentuře Impax spol. s r. o., 2007. ISSN 1210-6348.

ŠÁMAL, P; PÚRY, F; RIZMAN, S. *Trestní zákon : komentář - díl I*. Vydání šesté. Praha : Nakladatelství C. H. Beck, 2004. 721 s. ISBN 80-7179-896-7.

ŠÁMAL, P; PÚRY, F; RIZMAN, S. *Trestní zákon : komentář - díl II*. Vydání šesté. Praha : Nakladatelství C. H. Beck, 2004. 1719 s. ISBN 80-7179-896-7.

TESAŘÍK, J; SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. 159 s.

UGGE, A. *Dopravní inženýrství*. Vydání první. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1996. 76 s. ISBN 80-7194-042-9.

Zákon číslo 40/2009 Sb., ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon číslo 140/1961 Sb., ze dne 29. listopadu 1961, trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon číslo 141/1961 Sb., ze dne 29. listopadu 1961 o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon číslo 200/1990 Sb., ze dne 17. května 1990 o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon číslo 218/2003 Sb., ze dne 25. června 2003, zákon o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů.

Zákon číslo 361/2000 Sb., z 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Elektronické zdroje

STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ ČR. *Trestná činnost v dopravě – hmotněprávní část* [online]. Praha 2009, [cit. 16. září 2009], Dostupné na www: [http:// portal. justice.cz/ justice2/ Soud/ soud.aspx?j= 17&o=7 &k=5009 &d=306936](http://portal.justice.cz/justice2/Soud/soud.aspx?j=17&o=7&k=5009&d=306936).

SEZNAM ZKRATEK

ccm.....	centimetr krychlový
c.k.....	císařský a královský
ETSC.....	Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu
g/kg.....	gram na kilogram
Kč.....	Korun českých
km.....	kilometr
km/h.....	kilometr za hodinu
kW.....	kiloWatt
Ř.z.....	Říšský zákoník
s.....	strana
Sb.....	Sbírky zákonů
s.r.o.....	společnost s ručením omezeným

SEZNAM PŘÍLOH

- I. Obrázek 1: Střet osobního vozidla s vlakovou soupravou
- II. Graf 1: Vývoj počtu nehod a jejich následků, trend od roku 1990 do roku 2008
- III. Graf 2: Vývoj počtu nehod a jejich následků, trend od roku 1980 do roku 2008
- IV. Tabulka 1: Mezinárodní porovnání v počtu usmrcených osob (ETSC)
- V. Tabulka 2: Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu za rok 2008
- VI. Tabulka 3: Konverzní tabulka nových a dřívějších ustanovení trestního zákona
- VII. Otázky položené respondentům na území regionu České Budějovice
- VIII. Graf 3: Rozdělení respondentů dle pohlaví
Graf 4: Rozdělení respondentů dle věkových kategorií a řidičského oprávnění
Graf 5: Celkové rozdělení respondentů na řidiče a neřidiče
Graf 6: Četnost řízení motorového vozidla
Graf 7: Zkušenost s protiprávním jednáním v silničním provozu
Graf 8: Reakce na protiprávní jednání v silničním provozu
Graf 9: Hlavní příčiny porušování zákona v silničním provozu
Graf 10: Zkušenost s trestnými činy v silničním provozu dle právní kvalifikace
Graf 11: Přiměřenost trestů za trestné činy v dopravě
Graf 12: Přiměřenost trestu domácího vězení
Graf 13: Zdroj informací o novinkách v legislativě upravující silniční provoz
Graf 14: Která protiprávní jednání v silničním provozu by se měla více kriminalizovat
Graf 15: Opětovná kriminalizace trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění
Graf 16: Charakteristika problému alkoholu a drog
Graf 17: Názor na lékařské vyšetření řidiče potrestaného za jízdu pod vlivem návykové látky
Graf 18: Kriminalizace opuštění místa dopravní nehody bez ohledu na následky

Graf 19: Faktory zlepšující situaci v silničním provozu a snižující nehodovost

Graf 20: Zveřejnění bezpečnostních akcí typu „Kryštof“

Graf 21: Účinnost preventivních opatření na řidiče

PŘÍLOHY

Příloha číslo I.

Obrázek číslo 1

Střet osobního vozidla s vlakovou soupravou

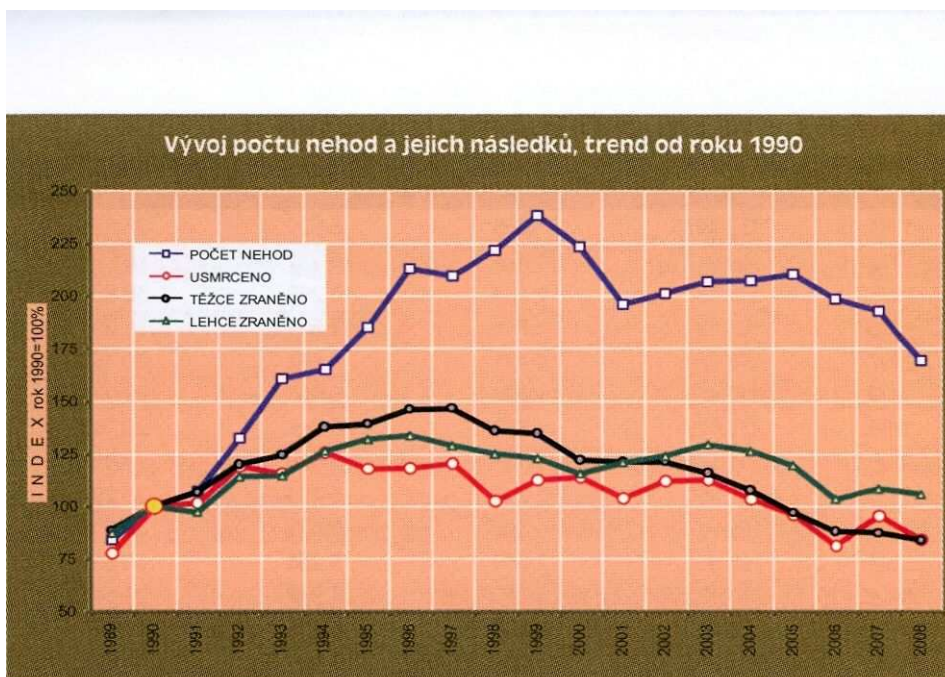


Zdroj: Policie ČR, archiv OKTE, České Budějovice

Příloha číslo II.

Graf číslo 1

Vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků, trend od roku 1990

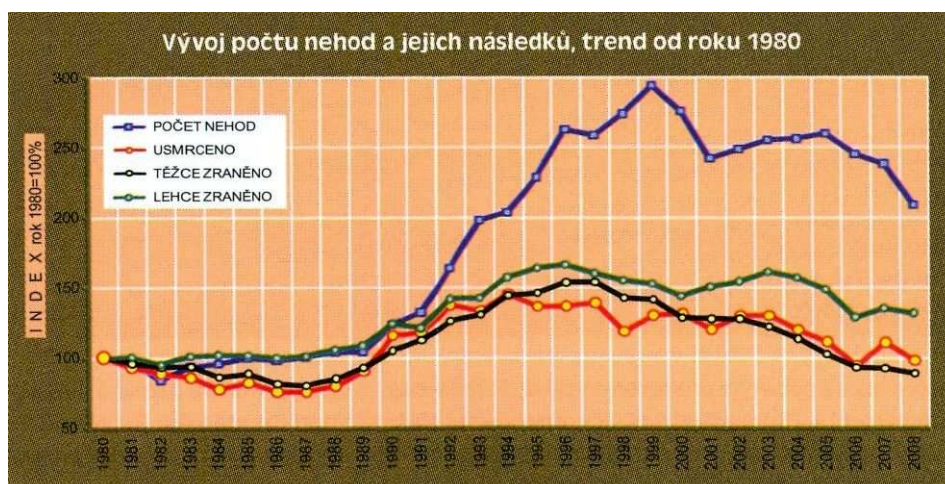


Zdroj: TESAŘÍK, J; SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. s. 8

Příloha číslo III.

Graf číslo 2

Vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků, trend od roku 1980



Zdroj: TESAŘÍK, J; SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. s. 7

Příloha číslo IV.

Tabulka číslo 1

Mezinárodní porovnání v počtu usmrcených osob (ETSC)

Rok 2007	Počet usmrcených	Usmrceno/mil. obyvatel
Malta	14	34
Nizozemí	791	48
Norsko	233	50
Švýcarsko	384	51
Švédsko	471	52
Izrael	398	55
Velká británie	3 356	55
SRN	4 958	60
Finsko	377	71
Francie	4 620	73
Dánsko	409	75
Irsko	338	78
Rakousko	691	83
Španělsko	3 821	86
Itálie	5 313	90
Lucembursko	43	90
Portugalsko	974	92
Belgie	1 080	102
Kypr	89	114
Slovensko	627	116
Česko	1 222	119
Maďarsko	1 230	122
Rumunsko	2 794	130
Bulharsko	1 006	131
Řecko	1 605	144
Slovinsko	377	146
Estonsko	196	146
Polsko	5 583	146
Lotyšsko	419	184
Litevsko	739	218
Eu 27 – celkem	43 003	87

Zdroj: TESAŘÍK, J; SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. s. 58

Příloha č. V.

Tabulka číslo 2

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu za rok 2008

Viník nehody alkohol rok 2008	Počet nehod;	tj. %	Počet usmrcených;	tj. %
Řidič motorového vozidla	6 602	91,0	79	98,8
Chodec	203	2,8		0,0
Cyklista	438	6,0	1	1,3
Ostatní	9	0,1		0,0
Celkem	7 252	100,0	80	100,0

Zdroj: TESAŘÍK, J; SOBOTKA, P. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008*. Praha : Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2009. s. 14

Příloha číslo VI.

Tabulka číslo 3

Konverzní tabulka nových a dřívějších ustanovení trestního zákona.

Ustanovení zákona číslo 141/1961 Sb., trestní zákon	Ustanovení zákona číslo 40/2009 Sb., trestní zákoník
§ 171 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání	§ 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání
§ 180 Obecné ohrožení, resp. § 184	§ 273 Obecné ohrožení z nedbalosti § 277 Poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti
§ 201 Ohrožení pod vlivem návykové látky	§ 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky
§ 208 Neposkytnutí pomoci	§ 151 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku
§ 223 Ublížení na zdraví	§ 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti
§ 224 Ublížení na draví	§ 143 Usmrcení nedbalosti § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Příloha číslo VII.

Otázky kladené respondentům v rámci výzkumu, provedeného formou dotazníků v regionu České Budějovice

- 1) muž žena

- 2) věk: 15-25, 26-50, 51-70

- 3) Jsem držitelem řidičského průkazu:
 ano ne

- 4) Jako řidič:
 - a) jezdím s vozidlem každý den
 - b) vozidlo používám příležitostně (jen na nákup a pod.)
 - c) jsem řidič z povolání

- 5) S protiprávním jednáním na pozemní komunikaci jsem se:
 - a) setkal
 - b) neseťkal
 - c) setkávám se poměrně pravidelně

- 6) Na protiprávnost v dopravě bych reagoval:.
 - a) anonymním oznámením policii
 - b) byl bych ochoten svědčit
 - c) nereagoval

- 7) Dle mého názoru, nejčastější příčinou páchaní trestné činnosti v dopravě:
 - a) jsou příliš nízké tresty (jedno jestli přestupek nebo TČ)
 - b) je absence přirozeného respektu řidičů k policii a zákonům

- c) je odraz situace v dopravě a společnosti, čím větší počet vozidel na silnicích, tím větší počet trest. činů
- 8) V silničním provozu jsem se setkal s některým z uvedených trestných činů (jako svědek nebo řidič):
- a) ublížení na zdraví při dopravní nehodě (§223, § 224 – těžké ublížení na zdraví i smrt)
 - b) neposkytnutí pomoci (§ 208)
 - c) ohrožení pod vlivem návykové látky (§201)
 - d) neseťkal
- 9) Myslím si, že za spáchané trestné činy v dopravě jsou uloženy tresty:
- a) nedostačující
 - b) dostačující
 - c) příliš tvrdé
 - d) nemám názor
- 10) Jednou z připravovaných variant trestů je trest domácího vězení. Tento bych považoval jako:
- a) nedostačující
 - b) dostačující
 - c) příliš tvrdý
- 11) O novinkách v ustanovení trest. zák. nebo pravidlech sil. provozu se dozvídám:
- a) na pravidelném školení
 - b) samostudiem - zajímá mě to; potřebuji to znát
 - c) z médií (televize, noviny, odborný časopis, internet)
 - d) nejsem informován, tyto věci nestačím sledovat

- 12) Která trestná činnost v dopravě by měla být nejvíce postihována? (přiřaďte čísla 1 - 4 od nejzávažnějšího trest. činu dle Vašeho názoru):
- a) řízení pod vlivem alkoholu (maření výkonu úředního rozhodnutí) (....)
 - b) ublížení na zdraví při dopravní nehodě (....)
 - c) řízení motorového vozidla bez ŘP (....)
 - d) neposkytnutí první pomoci (....)
- 13) Měla by se některá protiprávní jednání v sil. provozu více kriminalizovat? V případě, že ano, tak která:
- a) každá dopravní nehoda, při které došlo ke zranění, bez ohledu na rozsah zranění
 - b) jízda pod vlivem alkoholu, drog, bez ohledu na stupeň ovlivnění
 - c) nebezpečné předjíždění v nebezpečných úsecích (zatačka, horizont apod.)
 - d) rychlost v obci a mimo obec, např. 80 km/h a více v obci, tzv. agresivní jízda
 - e) jízda v protisměru
 - f) jízda na červený signál na semaforu
- 14) Trestný čin řízení motorového vozidla dle § 180d trest. zákona trestný do 31. 12. 2009 není uveden v novele trestního zákoníku (od 1. 1. 2010 opět pouze přestupek). Měl by se tento opět kriminalizovat:
- a) ano
 - b) ne
- 15) Alkohol a drogy se stále častěji vyskytují v sil. provozu. Je to, dle Vašeho názoru, problém :
- a) mladé generace
 - b) střední generace
 - c) celé společnosti

16) Počet řidičů, kteří řídí vozidlo pod vlivem návykových látek (drog, alkoholu) se neustále zvyšuje. Myslíte si, že by měl řidič, který byl potrestán za řízení vozidla pod vlivem těchto látek, a žádá o vrácení řidičského oprávnění, podstoupit léčbu s následným kontrolním vyšetřením a jeho výsledek by byl jednou z podmínek k vrácení ŘP:

- a) ano, byla by to jedna z podmínek
- b) ne, je to zbytečná byrokracie
- c) nemám názor

17) Dalším závažným jednáním kterého se řidiči dopouštějí, je opuštění místa dopravní nehody. Mělo by se toto jednání kriminalizovat i v případě, že by nedošlo ke zranění některého z účastníků dopravní nehody:

- a) ano
- b) ne

18) Co by, dle Vašeho názoru zlepšilo situaci v silničním provozu, snížení nehodovosti a snížení kriminality v dopravě?

- a) tvrdší tresty za spáchané trestné činy (přečiny), či přestupky
- b) více pravomocí Policie ČR, Městské policie
- c) vyšší počet silničních kontrol
- d) doživotní zákaz řízení motorových vozidel u nebezpečných řidičů (recidivisté apod.)

19) Jednou z činností, jak policie bojuje s nehodovostí jsou silniční kontroly řidičů, tedy prevence. Tyto dopravně bezpečnostní akce typu „Kryštof“ jsou mnohdy uveřejněny v médiích dříve, než proběhnou. Je uveřejnění těchto akcí veřejnosti:

- a) správné
- b) špatné, neměly by se uvádět, řidiči pak jezdí po čas vyhlášených akcí opatrně a tyto kontroly se mívají účinkem a po jejich ukončení se vše vrátí zpět do „starých kolejí“

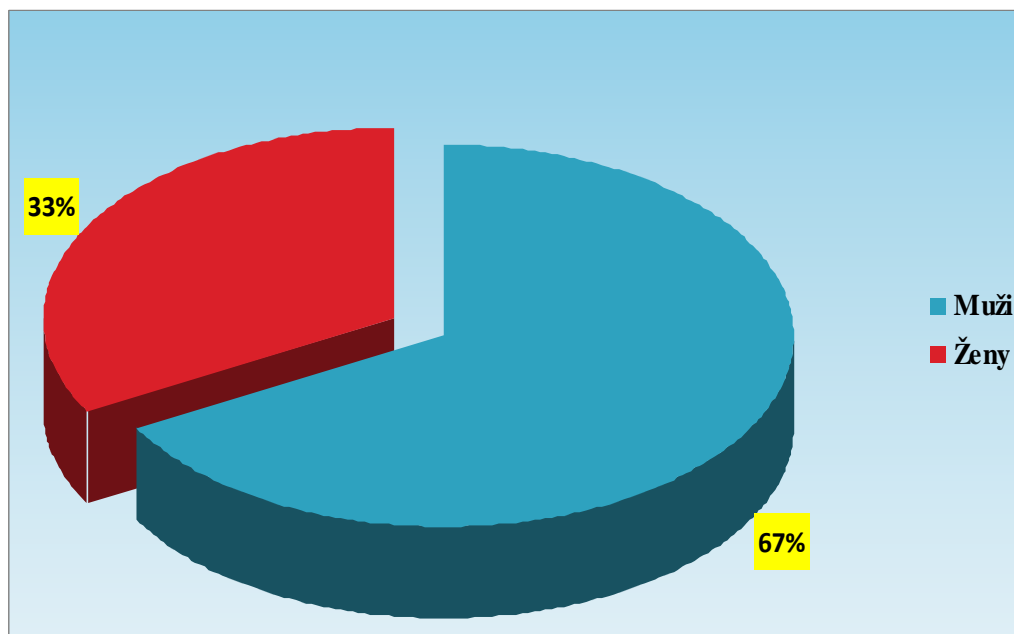
20) Ministerstvo vnitra ČR a Ministerstvo dopravy ČR společně s Českou televizí spustilo projekty, které mají působit preventivně na řidiče ke zlepšení situace v silničním provozu, jako je Nemyslíš – zaplatíš, Stop rady řidičům a podobně. Jsou tyto kampaně:

- a) účinné, snižují nehodovost a mají vliv na účastníky sil. provozu
- b) neúčinné, měly by být mnohem tvrdší, popř. přijít s jiným řešením
- c) je to zcela jedno, na řidiče kampaně ani jiné akce nezabírají

Příloha číslo VIII.

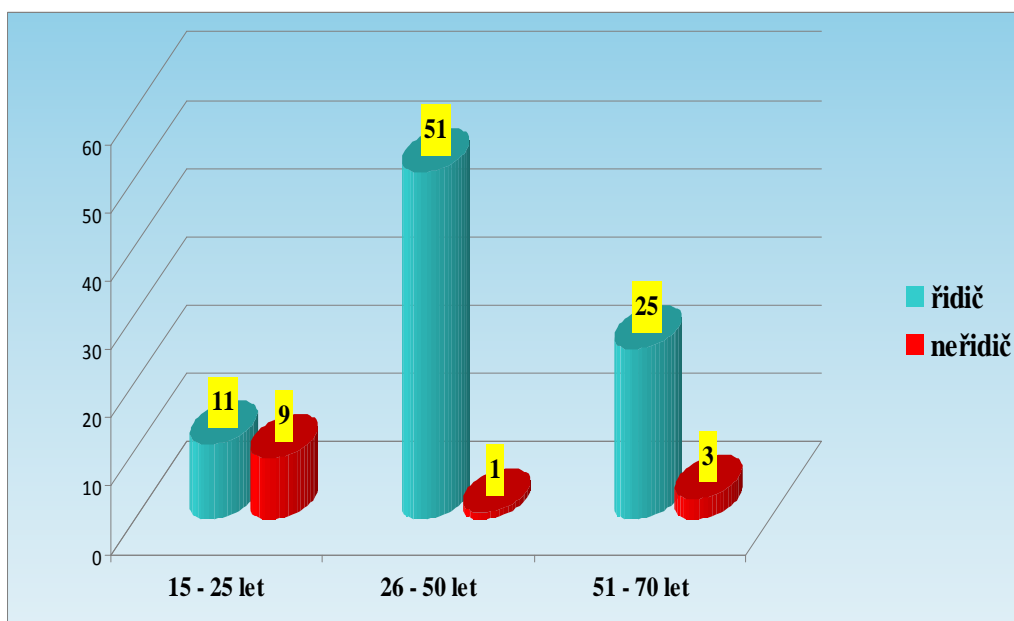
Graf číslo 3

Rozdělení respondentů dle pohlaví respondentů



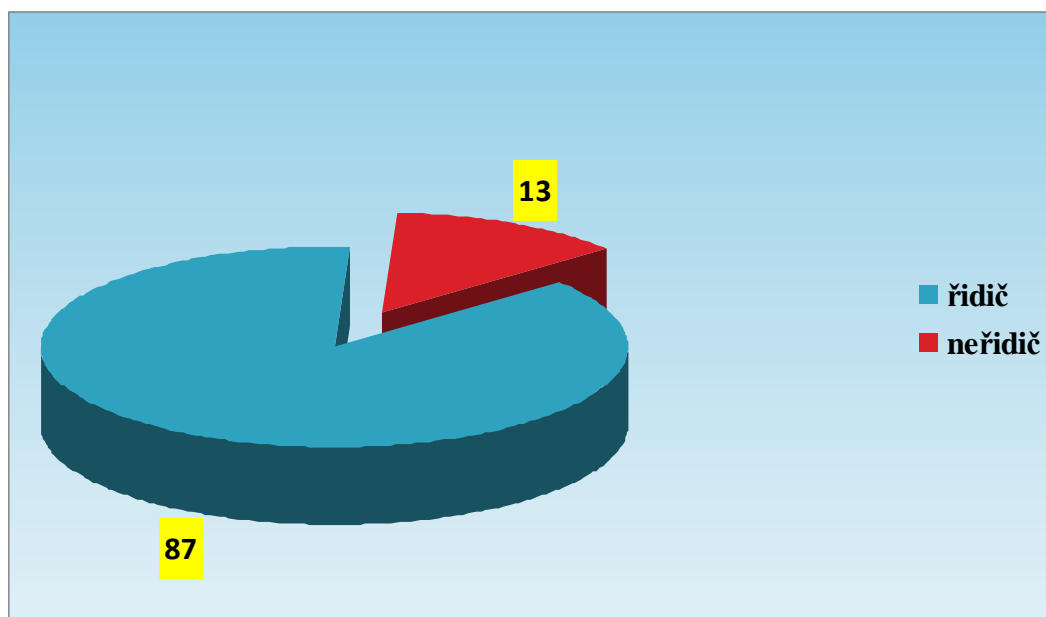
Graf číslo 4

Rozdělení respondentů dle věkových kategorií a řidičského oprávnění



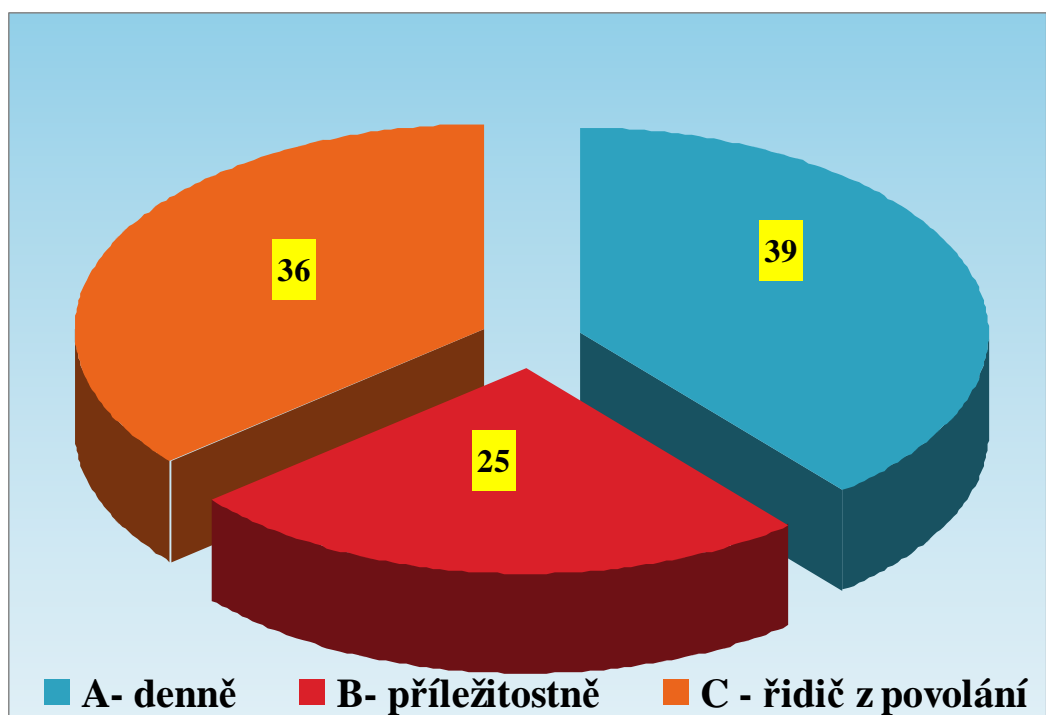
Graf číslo 5

Celkové rozdělení respondentů na řidiče a neřidiče



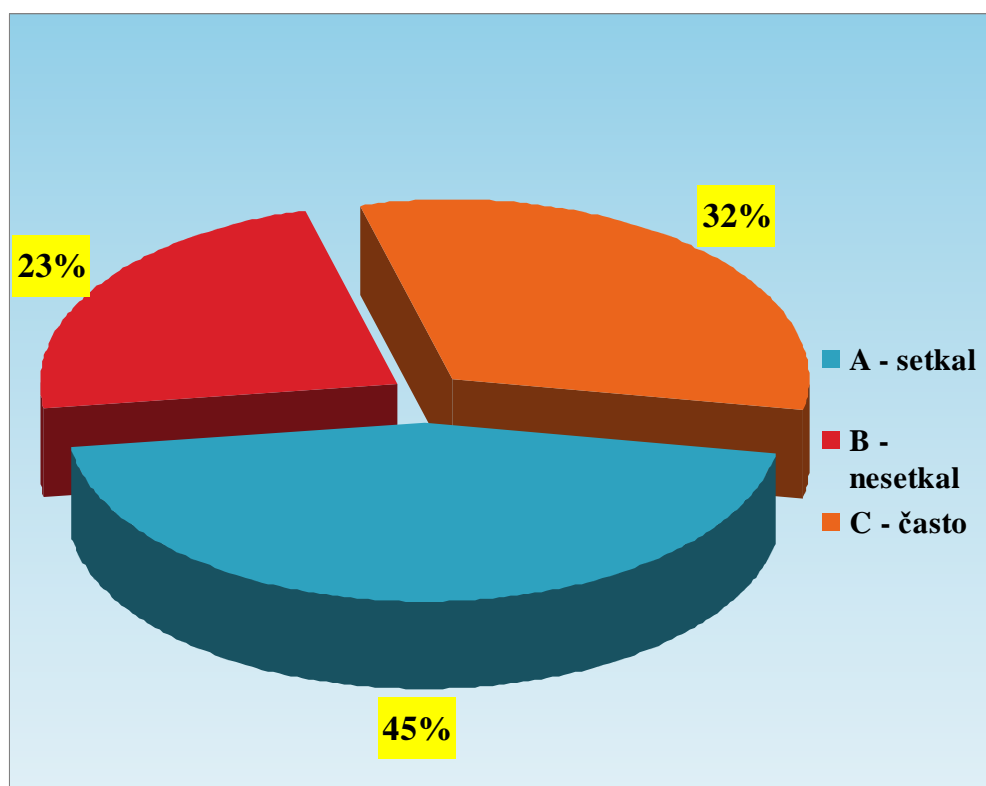
Graf číslo 6

Četnost řízení motorového vozidla



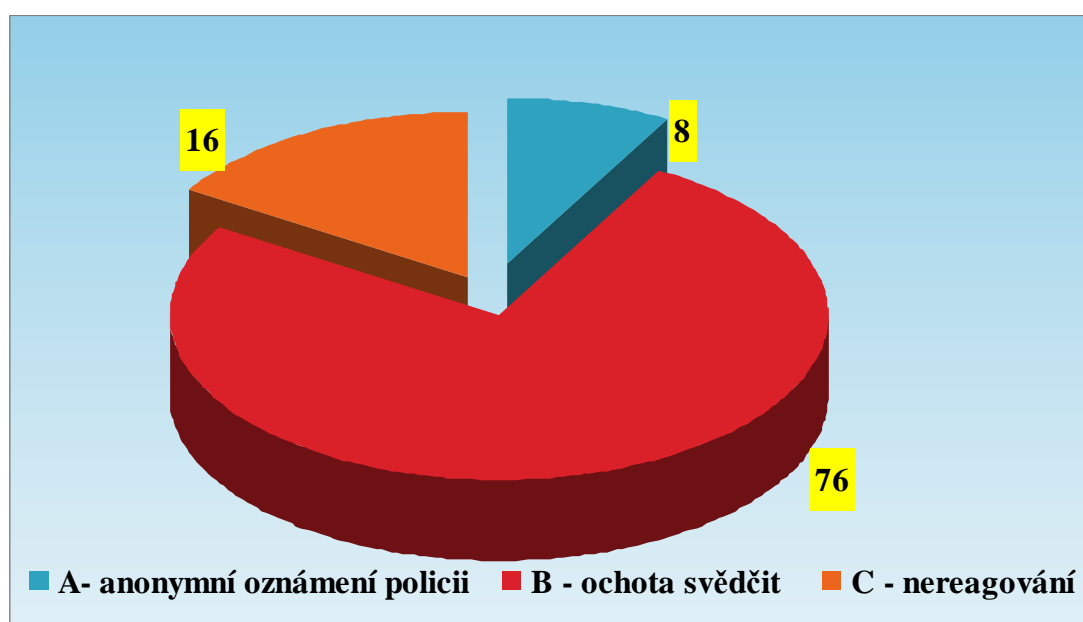
Graf číslo 7

Zkušenost s protiprávním jednáním v silničním provozu



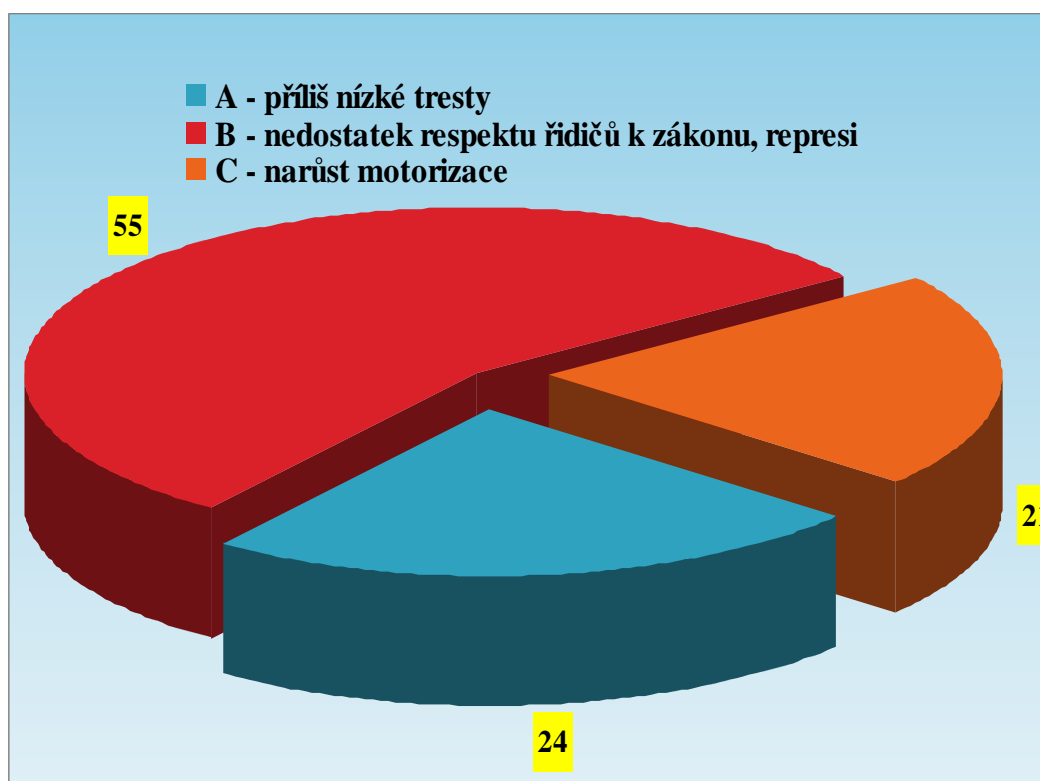
Graf číslo 8

Reakce na protiprávní jednání v silničním provozu



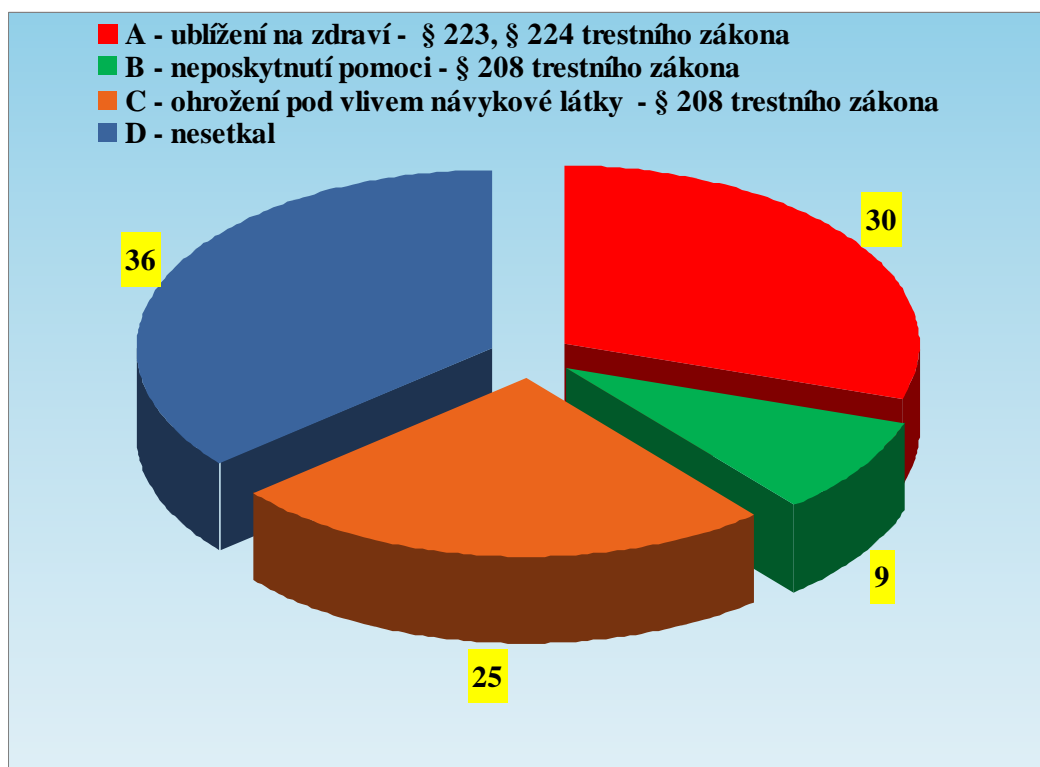
Graf číslo 9

Hlavní příčiny porušování zákona v silničním provozu



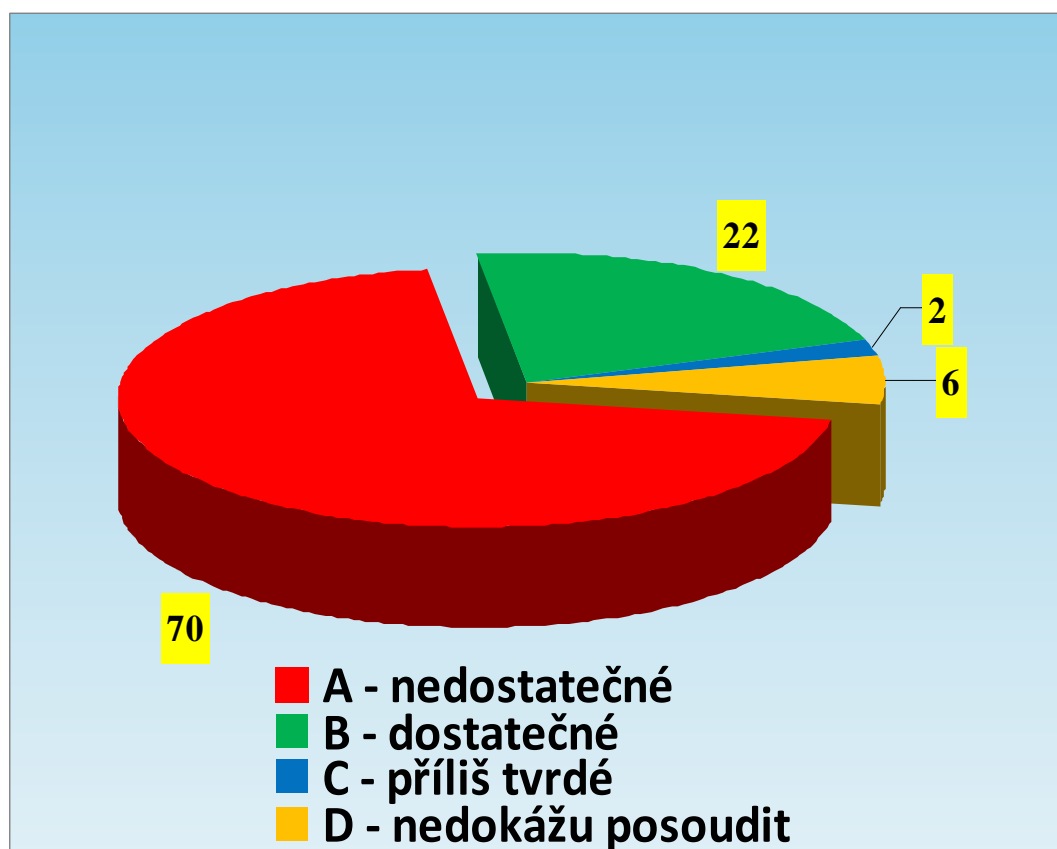
Graf číslo 10

Zkušenost s trestným činem v silničním provozu dle právní kvalifikace



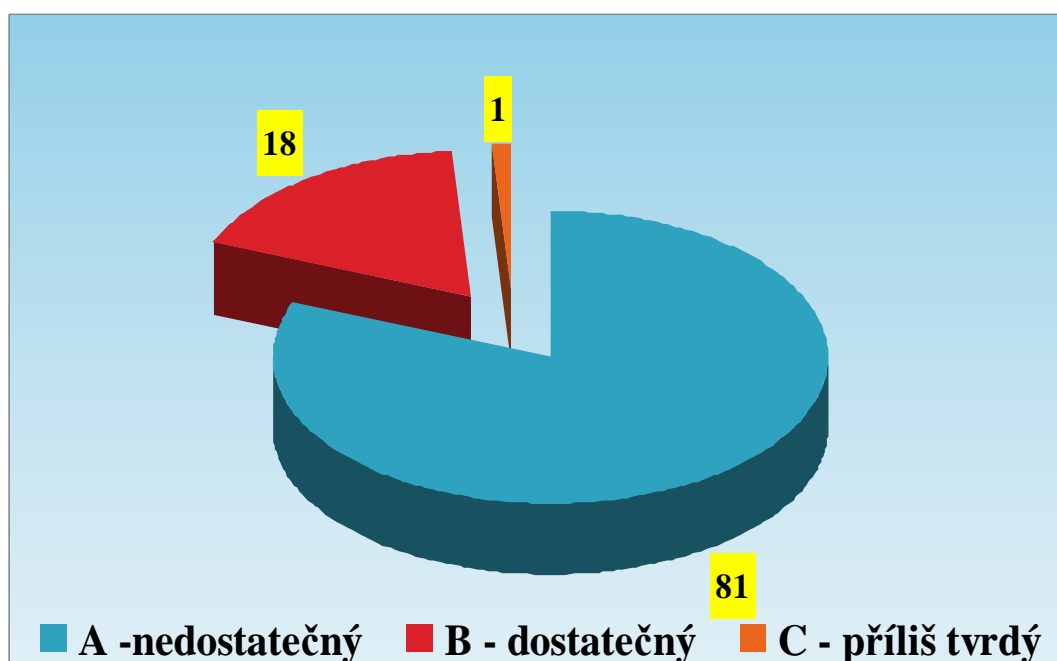
Graf číslo 11

Přiměřenost trestů za trestné činy v dopravě



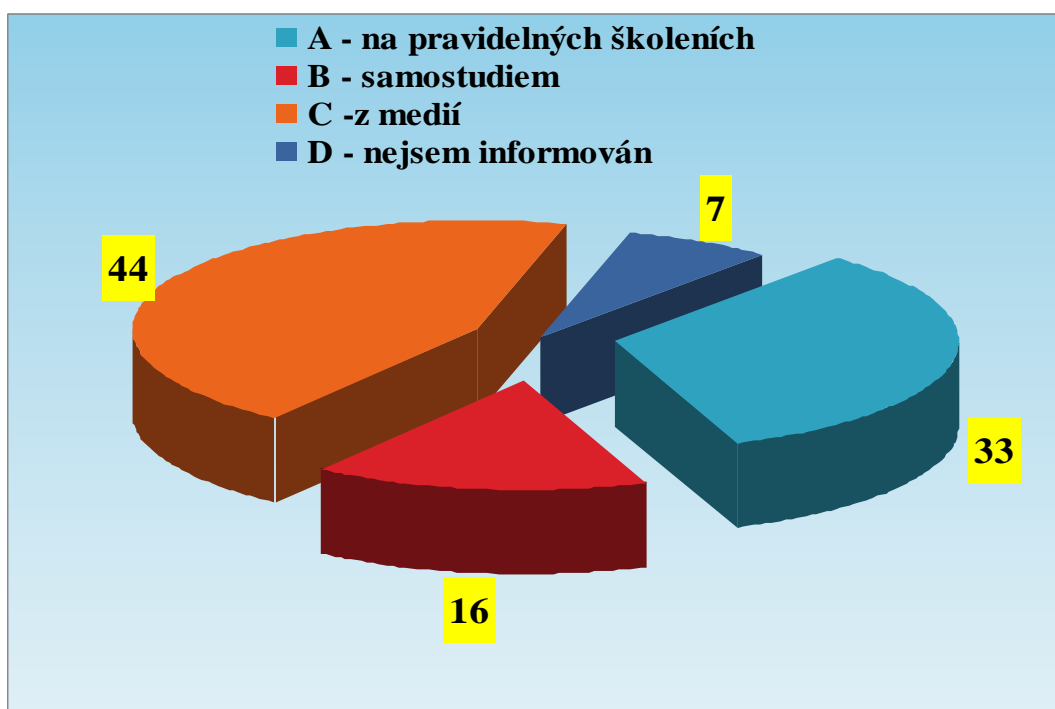
Graf číslo 12

Přiměřenost trestu domácího vězení



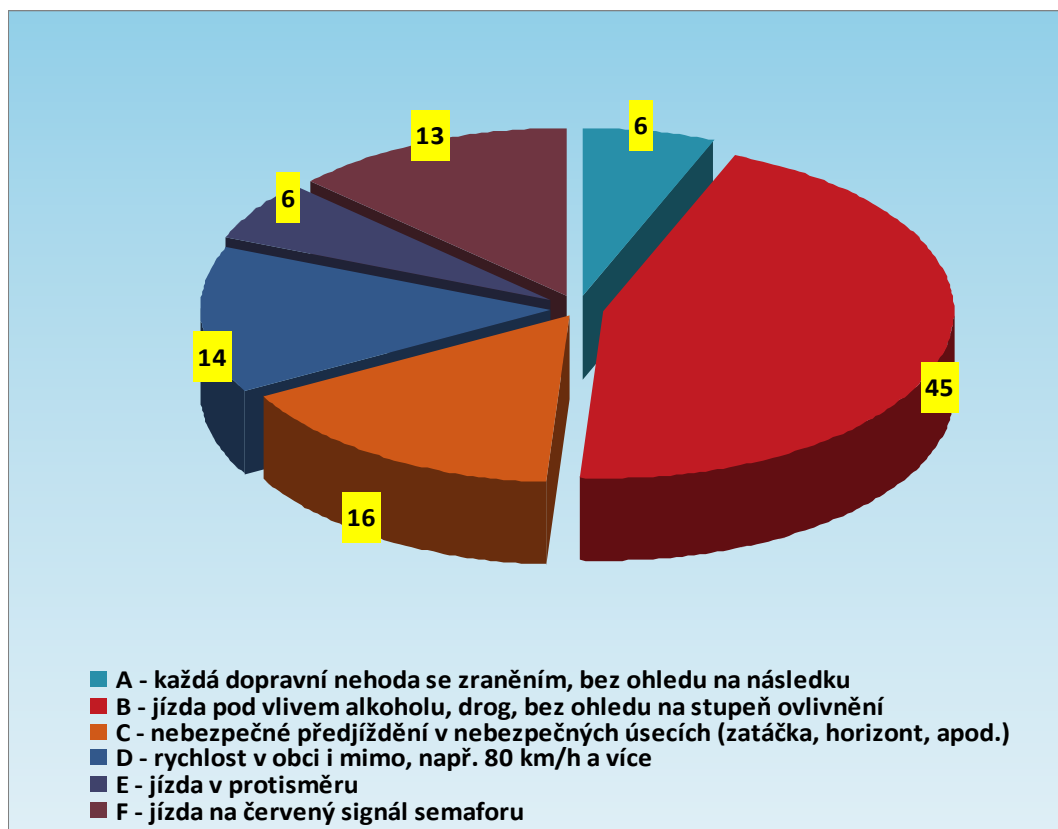
Graf číslo 13

Zdroj informací o novinkách v legislativě



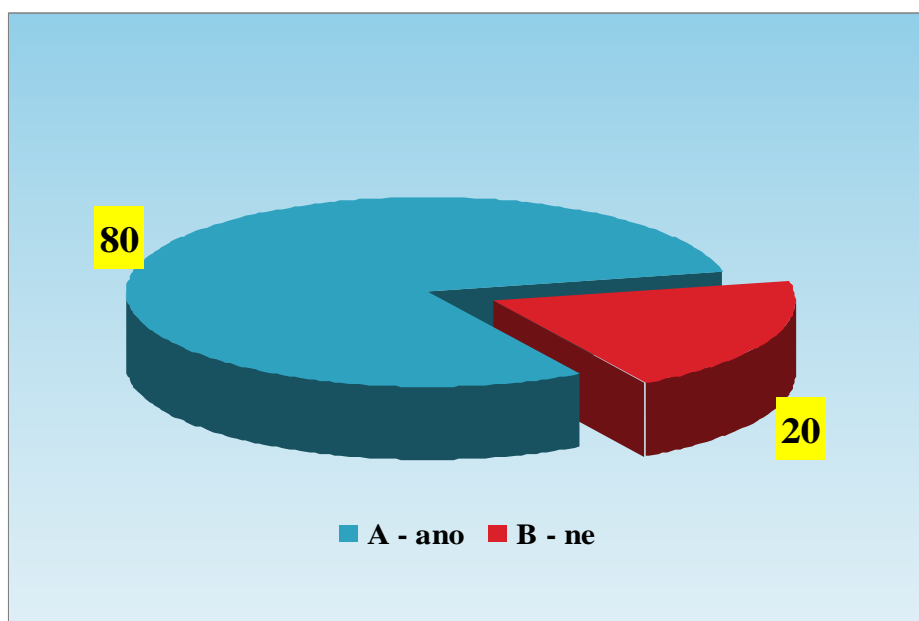
Graf číslo 14

Která protiprávní jednání v silničním provozu by se měla více kriminalizovat



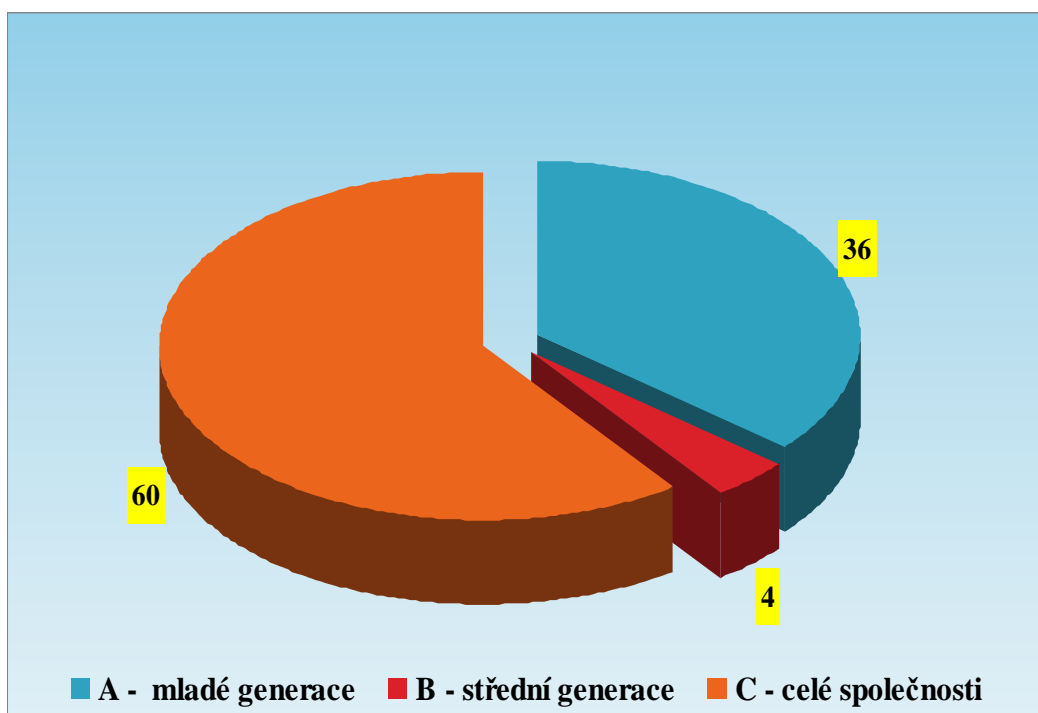
Graf číslo 15

Opětovná kriminalizace trestného činu řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění



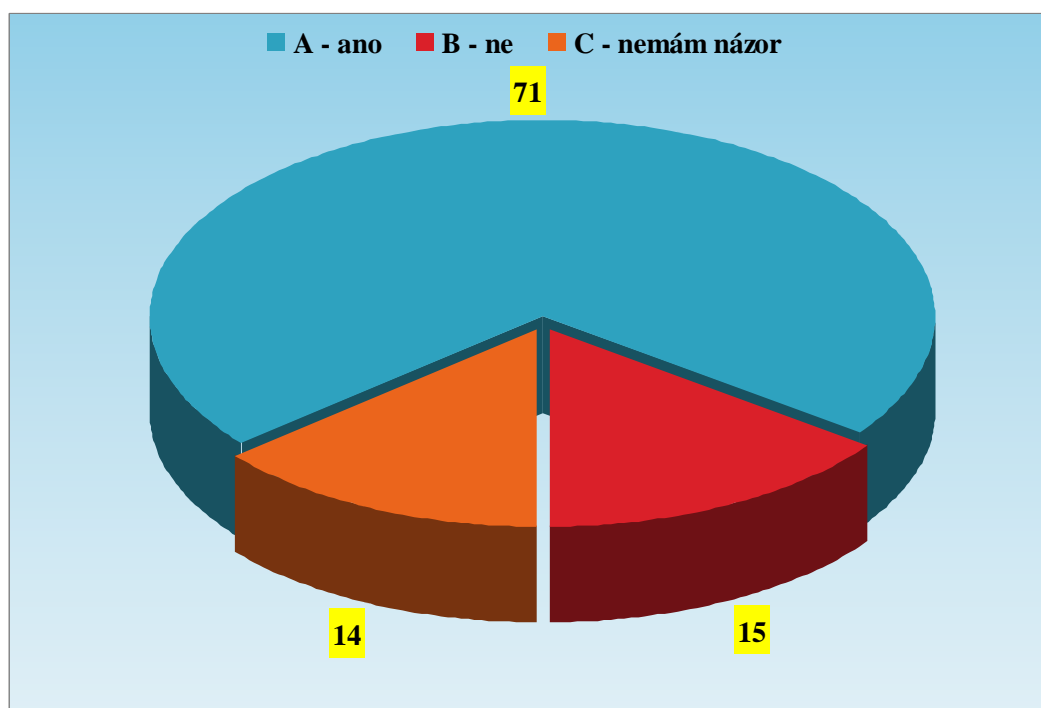
Graf číslo 16

Charakteristika problému alkoholu a drog



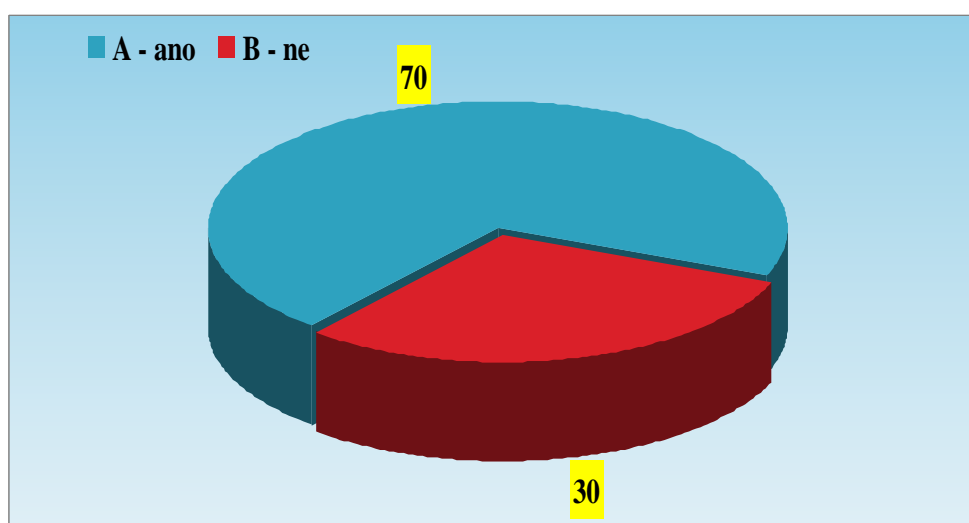
Graf číslo 17

Názor na lékařské vyšetření řidiče potrestaného za jízdu pod vlivem návykové látky



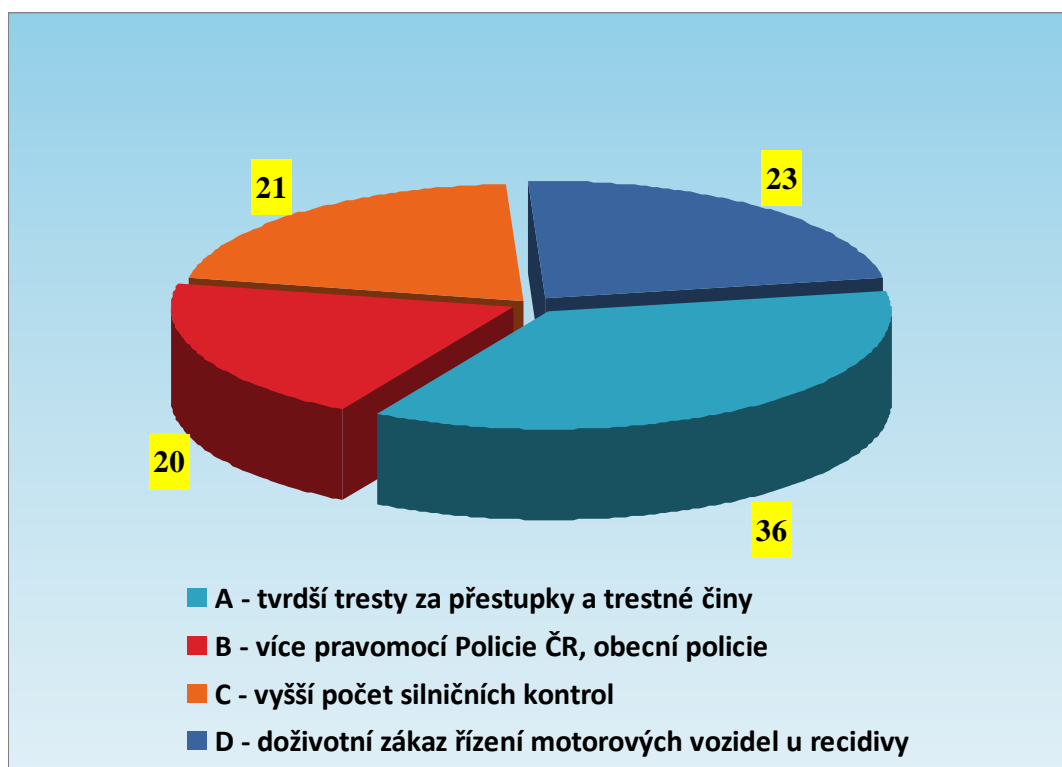
Graf číslo 18

Kriminalizace opuštění místa dopravní nehody bez ohledu na následky



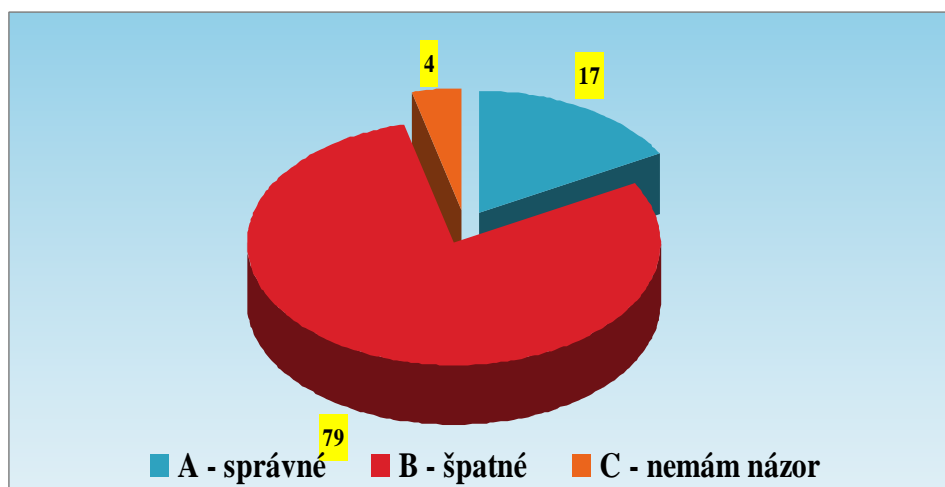
Graf číslo 19

Faktory zlepšující situaci v silničním provozu a snižující nehodovost



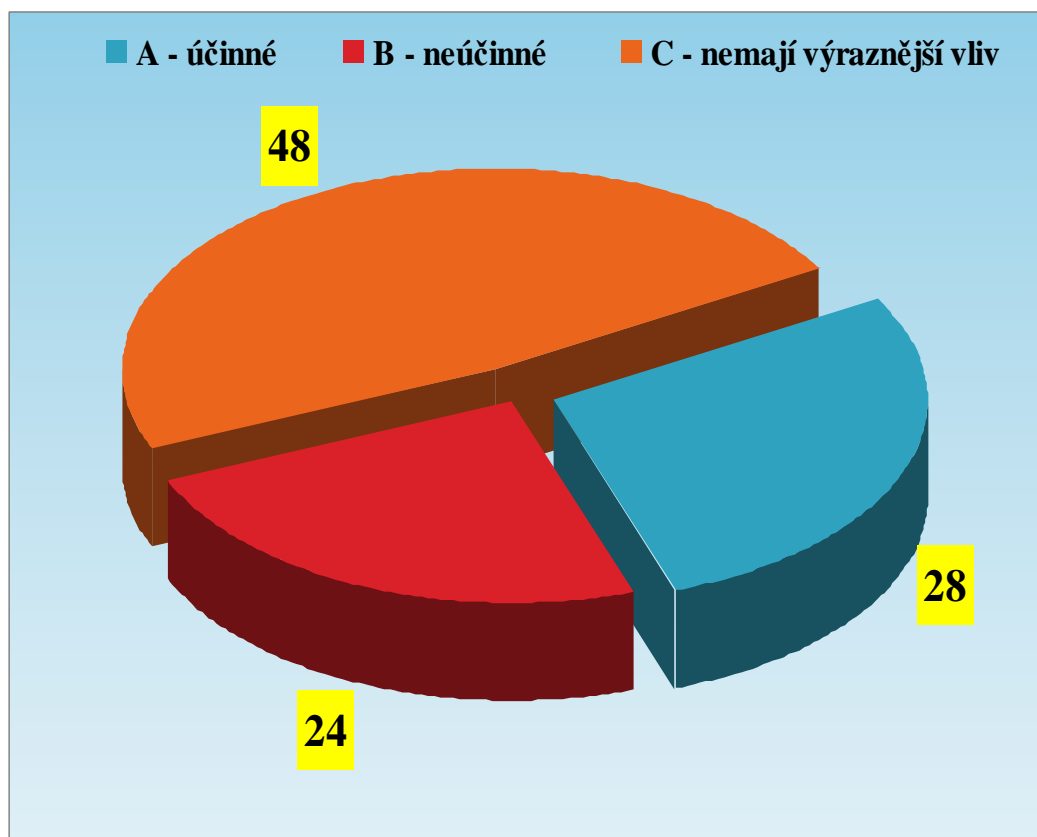
Graf číslo 20

Zveřejnění bezpečnostních akcí typu „Kryštof“



Graf číslo 21

Účinnost preventivních opatření na řidiče



ABSTRAKT

KRAUSKOPF, Z. Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny : bakalářská práce. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2010. 50 s. Vedoucí bakalářské práce JUDr. Roman Svatoš, Ph. D.

Klíčová slova: bezpečnost a plynulost silničního provozu, Policie České republiky, pravidla silničního provozu, protiprávní jednání, trestný čin, trestní zákon, účastník silničního provozu

Práce analyzuje současný stav na pozemních komunikacích, hodnotí nepříznivý vývoj nehodovosti od roku 1989. Práce obsahuje porovnání právní úpravy v oblasti silniční dopravy z období počátku jejího vzniku na našem území do dnešních dnů. Dále obsahuje současnou trestně právní legislativu, kterou uvádí dle jednotlivých druhů trestných činů. Práce hodnotí trestní jednání v silniční dopravě s hypotézami o příčinách jeho vzniku, dostupnosti informací o nových ustanoveních v legislativě a tím spojené možnosti právního vědomí účastníků silničního provozu a o možnosti preventivních opatření v boji s trestnou činností na pozemních komunikacích, které vyvrací nebo podporuje.

ABSTRACT

KRUSKOPF, Z. Criminal activity in road transport and its causes : Bachelor thesis. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2010. 50 p. Supervisor: JUDr. Roman Svatoš, Ph. D.

Key words: safety and traffic flow, Police of the Czech Republic, road traffic rules, illegal conduct, crime, criminal law, road users.

This thesis analyzes the current state of the road traffic and accidents, evaluates the negative trend in relation to accidents since 1989. The work includes a comparison of legislation in the field of road traffic from the very beginning of our country to this day. It also contains the current criminal legislation mentioned according to different types of crime. Furthermore the thesis evaluates the criminal conduct in the road traffic with hypotheses about the causes of its occurrence, availability of information on new provisions in the legislation and the associated possibility of legal awareness of road users and the possibilities for preventive measures to fight crime on the road, which it refutes or supports.