

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**TRESTNÁ ČINNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A JEJÍ  
PŘÍČINY (V ČR A V KRAJI VYSOČINA)**

**Autor práce:** Aneta Jechová

**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

**Forma studia:** Kombinovaná

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

**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

**2017**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

Velice děkuji vedoucímu bakalářské práce doc. JUDr. Romanu Svatošovi, Ph. D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Dále bych chtěla poděkovat své rodině za podporu při zpracovávání této práce.

## ABSTRAKT

JECHOVÁ, A. *Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny (v ČR a v kraji Vysočina) : Bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 56 s. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

**Klíčová slova:** trestný čin, silniční doprava, pachatel, dopravní nehoda

Bakalářská práce se zabývá trestnými činy páchanými v silniční dopravě a zkoumá i příčiny trestné činnosti v České republice. Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit příčiny kriminality v dopravě a navrhnout adekvátní opatření k jejich eliminaci. Vedlejším cílem je zjistit, jak se liší trestná činnost v silniční dopravě v kraji Vysočina oproti celé České republice. V teoretické části jsem analyzovala jednotlivé trestné činy v silniční dopravě, zabývala jsem se trestnými sankcemi a vyšetřováním dopravních nehod. Do praktické části jsou zařazeny i řízené rozhovory, na základě kterých jsem zjišťovala příčiny páchaní trestných činů a zda mají preventivní opatření zavedené v kraji Vysočina, znatelný význam.

## **ABSTRACT**

JECHOVÁ A., *Criminal Activity in road Traffic and Causes (in Czech Republic and Vysočina region): A bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 56 p. Supervisor : doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

**Key words:** crime, road traffic, offender, traffic accident

The bachelor thesis deals with road traffic offenses and investigates the causes of criminal activity in the Czech Republic. The main aim of the bachelor's thesis is to find out all the causes of trafficking criminality and to propose adequate measures for their elimination. The secondary aim is to find out how the crime in road traffic in Vysočina varies across the Czech Republic. In the theoretical part, I analyzed single road traffic offences. I dealt with criminal sanctions and investigation of traffic accidents. A controlled interview is also included in the practical part, on the basis of which I have investigated the causes of the offenses and whether the preventive measures introduced in the Vysočina region have a noticeable importance.

# 1. OBSAH

1.	OBSAH .....	6
	ÚVOD .....	8
	CÍL A METODIKA .....	9
1.	Vývoj dopravy na území České Republiky .....	10
2.	Trestní odpovědnost v silniční dopravě a vymezení základních pojmů .....	11
2.1	Vymezení základních pojmů .....	11
2.2	Trestní odpovědnost v silniční dopravě .....	12
2.2.1	Skutková podstata trestných činů .....	13
2.2.2	<i>Úmyslné a nedbalostní trestné činy</i> .....	14
3.	Trestné činy v silniční dopravě a za ně ukládané sankce .....	15
3.1	Trestné činy v silniční dopravě .....	15
3.1.1	Usmrcení z nedbalosti .....	15
3.1.2	Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti .....	16
3.1.3	Ublížení na zdraví z nedbalosti .....	16
3.1.4	Ohrožení pod vlivem návykových látek.....	16
3.1.5	Obecné ohrožení z nedbalosti .....	17
3.1.6	Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.....	17
3.1.7	Neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku.....	18
3.1.8	Neoprávněné užívání cizí věci .....	18
3.1.9	Opilství.....	18
3.2	Ukládané sankce za trestné činy v silniční dopravě .....	19
3.2.1	Odnětí svobody .....	20
3.2.2	Podmíněné odsouzení .....	20
3.2.3	Obecně prospěšné práce.....	21

3.2.4	Peněžitý trest.....	21
3.2.5	Zákaz činnosti .....	22
3.2.6	Přiznání nároku na náhradu škody v trestním řízení.....	22
4.	Prověřování a vyšetřování dopravních nehod.....	24
4.1	Vyšetřování dopravních nehod .....	24
4.2	Ohledání místa činu (silniční dopravní nehody) .....	25
5.	Příčiny dopravních nehod.....	28
5.1	BESIP .....	31
6.	Řízené rozhovory s osobami působícími v orgánech činných v trestním řízení .....	32
6.1	Rozhovor s npor. Bc. Rostislavem Sůvou.....	32
6.2	Rozhovor s nrap. Miroslavem Jechem .....	34
6.3	Rozhovor se státním zástupcem JUDr. Miroslavem Novákem.....	35
7.	Příčiny trestné činnosti v dopravě a navrhovaná opatření .....	37
8.	Analýza statistických dat .....	39
	Závěr .....	44
	Seznam zdrojů .....	46
	Přílohy.....	49
	Řízený rozhovor č.1 .....	49
	Řízený rozhovor č. 2 .....	52
	Řízený rozhovor č. 3 .....	54

## ÚVOD

Od vzniku prvního automobilu již uplynulo několik desítek let i století. Historicky první patent na automobil, tehdy ještě se spalovacím motorem, dostal Karl Benz. Od tohoto okamžiku se automobilový průmysl značně rozrostl a zdokonalil. Ovšem při rozvoji automobilové výroby a také při zhuštění provozu na pozemních komunikacích docházelo čím dál tím častěji k nehodám. Proto se s celkovým vývojem výroby a s provozem na pozemních komunikacích vyvíjela a ještě stále vyvíjí a zdokonaluje i legislativa. V České republice se momentálně ve smyslu úpravy silniční dopravy setkáváme se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů a dále také se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Ve své bakalářské práci se věnuji především rozboru jednotlivých trestných činů a sankcí, které za ně následují. Toto téma své práce jsem si vybrala, protože jsem měla šanci se s trestnými činy a přestupky v silniční dopravě setkat ve své praxi na dopravním inspektorátu a také na státním zastupitelství. Problematika těchto trestných činů není v literatuře příliš hojně zastoupena. Proto jsem se v této práci opírala zejména o zákony a komentáře k zákonům.

Následně jsem se pokusila nastínit problematiku příčin vzniku dopravních nehod a částečně jejich prevenci. U příčin vzniku trestné činnosti v silniční dopravě budu analyzovat dostupnou literaturu, která se touto problematikou zabývá. Zajímavou částí ve zpracování této práce bylo i samotné vyšetřování dopravních nehod a zajišťování materiálních a paměťových stop.

V řízeném rozhovoru jsem sestavovala otázky tak, abych zjistila příčiny a preventivní opatření konkrétně pro kraj Vysočina a abych následně z rozhovorů byla schopná nastínit i možná preventivní opatření. Metodu řízených rozhovorů jsem upřednostnila zejména proto, že tato metoda je vhodnější ke konzultaci s odborníky a další možná šetření (např. dotazníkové) není k získávání relevantních výsledků zcela vhodné, protože veřejnost není do značné míry angažována v řešené problematice.



## **CÍL A METODIKA**

Hlavním cílem této bakalářské práce je zjistit příčiny kriminality v dopravě a navrhnout adekvátní opatření k jejich eliminaci. K dosažení cíle jsem použila metody jako analýzu odborné literatury a řízené rozhovory, na základě kterých jsem měla možnost hlouběji nahlédnout do praxe dopravní problematiky.

Vedlejším cílem byla komparace trestných činů v silniční dopravě v kraji Vysočina oproti ČR. Ke splnění tohoto vedlejšího cíle jsem využila metodu analýzy statistik o dopravní nehodovosti a o dopravních trestných činech, které byly dostupné na stránkách statistického úřadu a na stránkách Policie ČR. Ve své práci jsem se věnovala jak jednotlivým trestným činům, tak i trestním sankcím, které jsou za tyto činy ukládány. V neposlední řadě jsem věnovala část práce i vyšetřování dopravních nehod.

# 1. Vývoj dopravy na území České Republiky

Silniční doprava jako taková zaznamenala mimořádný vzestup až po roce 1918. Jako první však po 1. světové válce byla obnovena autobusová a také poštovní doprava. Po 1. světové válce nastal v České republice rozvoj výroby, který si žádal stále lepší podmínky a požadavky, což vedlo k obrovskému rozvoji dopravy na pozemních komunikacích. Jen pro představu, roku 1921 bylo v Československu registrováno celkem 8 063 vozidel, z toho bylo 4 332 osobních automobilů. O dva roky později se již začínají evidovat automobilové nehody. Z hlediska legislativy pak k výrazné změně došlo v roce 1948, kdy byl přijat zákon č. 311/1948 Sb., o národních dopravních podnicích. V tomto období šlo o druhou éru znárodnování. Dopravu v tomto období komplikoval stav, kdy většina firem, které vlastnili živnostníci, nepodléhala zestátnění. Proto bylo nutné vydat zákon č. 57/1950 Sb., Zákon o úpravě podnikání v silniční dopravě, který podrobně definoval podmínky podnikání v silniční dopravě. Později byly vydány k tomuto zákonu prováděcí směrnice, nařízením č. 36/1951 Sb. což bylo vládní nařízení, jímž se prováděl zákon o úpravě podnikání v silniční dopravě. Jelikož automobilů stále přibývalo, bylo nutné vývoj silniční dopravy upravovat stále novými předpisy. Roku 1953 můžeme poprvé hovořit o Dopravních inspektorátech, které měla v tu dobu pod svou záštitou Veřejná bezpečnost. <sup>1</sup>

O pár let později, přesněji v roce 1956, vychází nová vyhláška č. 154/1956 Sb., o provozu na silnicích. Vlivem významného zesílení silniční dopravy, kdy na silnicích umíralo stále více lidí, bylo ministerstvo dopravy přesvědčeno o nutnosti vydání nové vyhlášky, která měla postihnout řidiče, kteří před jízdou požili alkohol. V tomto roce byla také zahájena výroba bezpečnostních pásů, které doposud nikdo neznal a nevyužíval. Povinné užití pásů bylo v zákoně zakotveno až roku 1970. Dále se od tohoto roku začaly rozlišovat i jednotlivé třídy silnic. Od poloviny 90. let se legislativa v oblasti dopravy blížila směrem ke standardům Evropské unie. <sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> KYNCL, J., *Historie dopravy na území České Republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 69.

<sup>2</sup> KYNCL, J., *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 110.

## 2. Trestní odpovědnost v silniční dopravě a vymezení základních pojmů

### 2.1 Vymezení základních pojmů

**Silniční doprava** je definována podle zákona jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob po veškerých pozemních komunikacích.<sup>3</sup>

**Dopravní nehoda**, tento pojem upravuje zákon č. 361/2000 Sb. Zákon provozu na pozemních komunikacích přímo v paragrafu 47. „*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.*“<sup>4</sup>

**Silniční vozidlo** je definováno jako vozidlo vyrobené a určené k provozu na pozemních komunikacích.<sup>5</sup>

**Trestný čin** je uveden v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen „trestní zákoník“ nebo „TZ“) v paragrafech 13 a 111. „Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti. Trestným činem se rozumí jen čin soudně trestný, a pokud z jednotlivého ustanovení trestního zákona nevyplývá něco jiného, těž příprava k trestnému činu, pokus trestného činu, organizátorství, návod a pomoc. Znaky trestného činu jsou protiprávnost, společenská škodlivost a znaky skutkové podstaty trestného činu (objekt, objektivní stránka, subjekt a subjektivní stránka)

**Pachatelem** trestného činu je ten, kdo svým jednáním naplnil znaky skutkové podstaty trestného činu nebo jeho pokusu či přípravy (je-li trestná). Pachatelem trestného činu je i ten, kdo k provedení činu užil jiné osoby, která není trestně odpovědná pro nedostatek věku, nepřičetnost, anebo proto, že jednala v nutné obraně, krajní nouzi či za jiné okolnosti vylučující protiprávnost, anebo sama nejednala nebo jednala zaviněně. Dále pachatelem

---

<sup>3</sup> PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice, s.38.

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky* Dostupné také z WWW: < <http://zakony-online.cz/?s38&q38=all>>.

<sup>5</sup> PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice, s. 36.

trestného činu je i ten, kdo k provedení činu užil takové osoby, která nejednala ve zvláštním úmyslu či z pohnutky předpokládané zákonem.

**Spolupachatelem** se stává ten, kdo trestný čin spáchá úmyslným společným jednáním.<sup>6</sup> Kdy se musí na trestném činu podílet dvě a více osob, a v tom případě odpovídá každá z nich, jako by trestný čin spáchala sama.

**Trestní sankce** jsou postihem za porušení práv. Každý trestný čin má uvedený tento postih dle své povahy a závažnosti: trestní sankce jsou tak zjednodušeně řečeno vnímány jako odplata za škodlivé jednání (trestné činy). Tyto sankce dále právo rozděluje do dvou skupin. První skupinou jsou tresty a tou druhou ochranná opatření. Uplatňování těchto sankcí musí být vždy v souladu se zásadami humanismu a ekonomie trestní hrozby. Trestní sankce obou skupin většinou lze kombinovat.<sup>7</sup>

## **2.2 Trestní odpovědnost v silniční dopravě**

**Trestní odpovědnost** je definována jako souhrn podmínek, kdy při jejich naplnění vznikne takzvaná trestní odpovědnost. Z této odpovědnosti plyne i povinnost pachatele trestného činu nést odpovědnost a strpět i sankce, které ukládá trestní zákon. Trestnost je tak důsledkem trestní odpovědnosti pachatele.<sup>8</sup>

V silniční dopravě obzvlášť u trestných činů je pak důležitá hlavně společenská škodlivost. Společenská nebezpečnost je termín používaný od roku 1961 do konce roku 2009, kdy zanikl starý trestní zákon. Tento termín zanikl pro jeho obsahovou nesprávnost, jelikož z hlediska své povahy směřuje více do budoucna. Společenské škodlivosti také odpovídá závažnost trestného činu. Závažnost trestného činu neboli její škodlivost je dána § 39/2 TZ. „*Povaha a závažnost trestného činu jsou určovány 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, záměrem nebo cílem.*“<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2014. Glosátor, s. 49.

<sup>7</sup> JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2014. Glosátor, s. 69.

<sup>8</sup> ŠÁMAL, P. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře, s.112.

<sup>9</sup> ČESKO. Trestní zákoník č. 40/2009Sb., §39/2. In Ministerstvo vnitra ČR. [online]. 2009, částka 11,s. [cit. 2017-07-15]. Dostupné z WWW: < <http://zakony.centrum.cz/trestni-zakonik/cast-1-hlava-5-dil-2-oddil-1-paragraf-39>>.

### 2.2.1 Skutková podstata trestných činů

V lidské společnosti se vždy vyskytují činy, které více narušují hodnoty nastavené ve společnosti. Před těmito činy se společnost brání trestně právními prostředky. Těchto společensky škodlivých činů je mnoho druhů a každý z těchto činů má své typické znaky. Termín skutková podstata trestných činů označuje souhrn znaků určitého druhu trestného činu, které vyjadřují škodlivost a odlišují od sebe i jednotlivé trestné činy. Skutková podstata tedy definuje objekt, objektivní stránku, subjekt a subjektivní stránku.<sup>10</sup> Následně vysvětlím, co tyto jednotlivé části skutkové podstaty obsahují u trestných činů v silniční dopravě.

**a) objekt** - pod tímto pojmem rozumíme chráněné právní hodnoty a zájmy. Objektem u trestných činů páchaných v silniční dopravě jsou zdraví, život i majetková práva

**b) objektivní stránka** – je dána způsobem spáchání trestného činu.

Jednáním rozumíme buď konání, nebo opomenutí. Konáním rozumíme vlastní vůlí řízený pohyb, kdy příkladem v silniční dopravě může být trestný čin ohrožení pod vlivem návykových látek. Opomenutí je vlastní vůlí řízené zdržení se pohybu. Typickým opomenutím tak v silniční dopravě může být trestný čin neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku.

Následkem u trestných činů v silniční dopravě může být ublížení na zdraví, ohrožení nebo poškození cizí věci. Následky rozlišujeme vždy podle jejich škodlivosti.

Mezi jednáním a následkem musí být příčinný vztah.

**c) subjekt** – neboli také pachatel trestného činu. Pachatelem se stává osoba, která svým jednáním naplnila všechny znaky skutkové podstaty trestného činu a v době spáchání tohoto činu již dovršila patnácti let svého věku a byla v době spáchání trestného činu také příčetná. V silniční dopravě jsou pachateli trestných činů osoby plnoleté s řidičským oprávněním, ale mohou se samozřejmě vyskytnout i případy řidičů bez řidičského oprávnění.

**d) subjektivní stránka (zavinění)** - Rozlišujeme úmyslné a nedbalostní trestné činy. V dopravě se spíše vyskytují trestné činy nedbalostní, ale ani úmyslné nejsou výjimkou.

---

<sup>10</sup> NOVOTNÝ, O. , GŘIVNA T., ŠÁMAL P. a VOKOUN R. *Trestní právo hmotné*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012, s. 115- 118.

### 2.2.2 Úmyslné a nedbalostní trestné činy

Zavinění trestného činu jsou hodnocena a souzena z dvou pohledů. Zavinění se dá charakterizovat jako psychický stav člověka k určitým skutečnostem.

Trestné činy a to nejen v dopravě dělíme na úmyslné a nedbalostní. Úmysl dále členíme na přímý a nepřímý. Nedbalost pak na vědomou a nevědomou.<sup>11</sup> Úmyslný trestný čin je páčán, jestliže pachatel:

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

Nedbalostní trestný čin je páčán, jestliže pachatel:

- věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí, nebo
- 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.

Mezi úmyslné trestné činy tedy řadíme: neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku, neoprávněné užívání cizí věci, ohrožení pod vlivem návykových látek, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání a v neposlední řadě také opilství.

---

<sup>11</sup> JELÍNEK, J. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 2.*, aktualiz. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 205.

### **3. Trestné činy v silniční dopravě a za ně ukládané sankce**

#### **3.1 Trestné činy v silniční dopravě**

Trestné činy v silniční dopravě můžeme podle Trestního zákoníku vyčlenit do těchto kategorií:

- Usmrcení z nedbalosti (§143 TZ)
- Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§147 TZ)
- Ublížení na zdraví z nedbalosti (§148 TZ)
- Neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku (§151 TZ)
- Neoprávněné užívání cizí věci (§207 TZ)
- Obecné ohrožení z nedbalosti (§273 TZ)
- Ohrožení pod vlivem návykových látek (§274 TZ)
- Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§277 TZ)
- Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§337 TZ)
- Opilství (§360 TZ)

##### **3.1.1 Usmrcení z nedbalosti**

Pachatelem tohoto trestného činu, ostatně jako všech trestných činů v silniční dopravě, může být pouze fyzická osoba, nikoliv právnická. Pachateli trestných činů v silniční dopravě jsou většinou řidiči motorových vozidel, ale i cyklisté, chodci nebo přepravované osoby. Dále mohou být trestně odpovědné i osoby opravující motorové vozidlo, jestliže vadně provedli opravu například brzdného válce a dojde-li při jízdě k selhání brzd a v důsledku toho i ke zraněním neslučitelným se životem.

Při tomto trestném činu je potřeba, aby si jeho pachatel dokázal představit příčinný vztah mezi svým jednáním a možnými následky trestného činu. Řidič odpovídá i za nehodu se

smrtným následkem, pokud ho předvídal nebo alespoň mohl předvídat i v takovém případě, že vozidlo sám neřídil, ale řízení svěřil osobě, která řízení zcela neovládá nebo je v podnapilém stavu. Řidič motorového vozidla by tedy měl předvídat a měl by jet nejvýše takovou rychlostí, která mu umožní zastavit ve vzdálenosti, ve které má přehledný terén.

U tohoto trestného činu hrozí sankce odnětí svobody na tři léta nebo zákaz činnosti. Přičemž odnětím svobody ve výši od jednoho roku až šesti let je pachatel trestán, pokud poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání nebo postavení. Odnětí svobody na dvě až osm let hrozí za hrubé porušení zákonů o ochraně životního prostředí nebo za zákony o bezpečnosti práce, dopravy a hygieny. Pokud však pachatel způsobí smrt dvou a více osob, hrozí mu trest v rozpětí tří až deseti let.

### **3.1.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti**

U tohoto trestného činu se předpokládá, že porušení dopravního předpisu musí být v příčinné souvislosti s havárií. Trestní sankce za těžkou újmu na zdraví je odnětí svobody na dvě léta nebo zákaz činnosti. Pokud tento trestný čin spáchá osoba, která porušila povinnost vyplývající ze svého zaměstnání nebo povolání, pohybuje se trest v rozmezí šesti měsíců až čtyřech let odnětí svobody nebo příslušný orgán stanoví peněžní trest. Odnětím svobody na dva až osm let bude potrestána osoba, která svým jednáním způsobí těžké ublížení na zdraví nejméně dvěma osobám, a to proto, že hrubě poruší zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce, dopravy anebo hygienické zákony.

### **3.1.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti**

Při určení tohoto trestného činu se tak musí vycházet z dlouholeté praxe orgánů činných v trestním řízení. Jedná se o konání, které má za následek poruchu zdraví, která poškozenému znesnadňuje běžný způsob života minimálně po dobu sedmi dnů. Zde je ovšem podmínka nutného lékařského ošetření.

### **3.1.4 Ohrožení pod vlivem návykových látek**

Pachatelem tohoto činu se stává řidič, který je ovlivněn návykovými látkami a není způsobilý k jízdě. Přičemž Trestní zákoník definuje jako návykové látky požití alkoholu, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky, které mohou negativně ovlivnit psychiku jedince, ovládací schopnosti nebo sociální chování. Psychotropní a omamné látky jsou definovány v samostatné vyhlášce. Hranicí pro spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykových látek při požití alkoholu je jedna promile, kdy je vyloučena schopnost řízení



vozidla. Má-li řidič hladinu alkoholu pod jednu promile, jedná se o přešupek. Ovšem v případě užití jiných návykových látek je určení míry složitější než u alkoholu. Důvodem je skutečnost, že návykových látek je v dnešní době velké množství a nelze proto stanovit nějakou univerzální míru, jejíž hodnota by vyloučila schopnost řídit vozidlo. Proto je v případě zjištění u řidiče, který požil návykovou látku, nutné dožádat si posudek toxikologa.<sup>12</sup>

Za tento trestný čin může být pachatel odsouzen na jeden rok, zákazem činnosti nebo peněžním trestem, jestliže vykonává řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost. Jestliže ovšem v tomto stavu způsobí dopravní havárii a způsobí tím ublížení na zdraví jiné osobě nebo majetkovou škodu, může být potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžním postihem nebo zákazem činnosti. Tento postih platí i při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při které je vliv návykové látky obzvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo jestliže byla tato osoba v posledních dvou letech odsouzena.

### **3.1.5 Obecné ohrožení z nedbalosti**

Nebezpečí, které je uvedené v zákoně, musí být bezprostředně hrozící. Pokud byla jednáním pachatele vytvořena taková situace, v níž obecně nebezpečný následek mohl vzniknout, ovšem jen po splnění dalších podmínek, které jsou v rukou pachatele nebo jiných osob. Tohoto činu se dopouští osoba, která vyvolá nebezpečí svým jednáním, pokud vystaví nejméně sedm lidí nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo také majetku, kdy nebezpečí majetkové škody přesáhne výši pět milionů korun. Za obecné ohrožení se tak považuje například jízda po dálnici v protisměru nebo projetí vozidla železničním přejezdem při varovné signalizaci těsně před projetím vlaku.

### **3.1.6 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání**

Základní skutkovou podstatu tohoto trestného činu naplňují osoby, které odmítnou nastoupit trest odnětí svobody. V případě trestných činů v silniční dopravě se tohoto přečinu dopouští osoby, kterým byl uložen trest zákazu řízení motorových vozidel, a i přesto tyto osoby motorové vozidlo řídí. Tohoto trestného činu se dopouští i osoba, která se rozhodne řídit motorové vozidlo i poté, co přišla o řidičské oprávnění, když tato osoba dosáhla ztráty 12

---

<sup>12</sup> *Dopravní-právo: Trestné činy* [online]. Praha, 2010 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <<http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>>.

bodů z bodového systému. Za trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání hrozí trest odnětí svobody ve výši až 3 let.

### 3.1.7 Neposkytnutí první pomoci řidičem dopravního prostředku

Nejčastějším důvodem, proč k tomuto trestnému činu dochází, je obava řidiče z potrestání. Často také dochází k případům, kdy řidič dopravního prostředku nejen první pomoc neposkytne, ale z místa činu rovnou ujede. Tímto svým jednáním se pachatel dopouští hned dvou trestných činů najednou. Tohoto trestného činu se dopouští nejen řidič motorového vozidla, které se přímo účastní dané dopravní nehody, ale i ostatní řidiči. Může to být například i cyklista nebo řidič povozu taženého koňmi.

### 3.1.8 Neoprávněné užívání cizí věci

Je třeba rozlišit tento trestný čin od trestného činu krádeže. Trestného činu krádeže se dopustí ten, kdo si **přisvojí** cizí věc tím, že se jí **zmocní** a: způsobí tak škodu nikoli nepatrnou, nebo čin spáchá vloupáním, nebo bezprostředně po činu se pokusí uchovat si věc násilím či pohrůžkou bezprostředního násilí, nebo čin spáchá na věci, kterou má jiný na sobě či při sobě, nebo byl za takový čin v posledních třech letech odsouzen či potrestán. Opakem je tedy neoprávněné užívání cizí věci, kdy pachatel se zmocní cizí věci motorového vozidla za účelem jej **přechodně užívat**. Základní rozdíl je tedy v trvalosti přisvojení si cizí věci. Zatímco u krádeže se jedná o přivlastnění trvalé, kdy pachatel věc nehodlá vrátit majiteli, u trestného činu neoprávněné užívání cizí věci si pachatel věc přisvojí, ale jen na určitou dobu a má v plánu věc vlastníkovvi vrátit. Z hlediska trestního zákona může pachatel tento trestný čin spáchat dvěma způsoby. Prvním způsobem je tedy již už zmíněné užívání cizí věci motorového vozidla na nějakou dobu a druhým způsobem je způsobení škody nikoli malé na cizím majetku tím, že pachatel neoprávněně cizí věc užívá.<sup>13</sup>

### 3.1.9 Opilství

Tento trestný čin, ačkoliv je v názvu pouze opilství, má jeho skutková podstata účinnost i ve významu užívání jiných omamných (návykových) látek, než pouze alkoholu.

Tohoto trestného činu se pachatel dopustí pouze, pokud alespoň jedna ze složek jeho jednání (rozpoznávací nebo ovládací) byla v době páchaní trestného činu v důsledku jeho opilosti vymizelá. Pokud tedy došlo alespoň k vymizení jedné ze složek, je třeba takový čin

---

<sup>13</sup> EPRAVO. *Neoprávněné užívání cizí věci a krádež* [online]. , 2002 [cit. 2017-07-15]. Dostupné z: <<https://www.epravo.cz/top/clanky/neopravnene-uzivani-cizi-veci-a-kradez-16165.html>>.

posoudit jako čin jinak trestný, jehož zákonné znaky by toto protiprávní jednání naplňovalo.<sup>14</sup> Podle § 360 TZ je možné za tento trestný čin stíhat pouze pachatele, který jedná protiprávně v důsledku toho, že požil alkohol nebo jinou omamnou látku a sám se tak přivedl do stavu nepřičetnosti z nedbalosti. Pachatel tedy nebude souzen za spáchaný trestný čin (čin jinak trestný), neboť alkohol nebo jiná návyková látka byla příčinou spáchaní trestného činu, ale za trestný čin opilství.

### ***3.2 Ukládané sankce za trestné činy v silniční dopravě***

Trest, který je pachateli uložen na základě soudního řízení, představuje následek za spáchaný trestný čin. Základním předpokladem pro uložení trestu je, že čin spáchala osoba trestně způsobilá. Tresty jsou jakýmsi nástrojem, jak docílit, aby byl dodržován zákon na daném území. Uložení trestu musí být vždy v souladu s trestním zákoníkem. Základ při ukládání trestu tvoří princip zákonnosti, kdy při jeho uplatňování jde především o respektování zákonů.<sup>15</sup>

Nejprve bych ráda definovala tresty, které lze v České republice ukládat za spáchané trestné činy, poté se budu jednotlivě věnovat těm trestným činům, které z mého pohledu souvisí přímo s problematikou dopravy.

Tresty, které lze v ČR za spáchané trestné činy uložit:

- *Odnětí svobody*
- *Domácí vězení*
- *Obecně prospěšné práce*
- *Propadnutí majetku*
- *Peněžitý trest*
- *Propadnutí věci nebo jiné majetkové hodnoty*
- *Zákaz činnosti*
- *Zákaz pobytu*

---

<sup>14</sup> DRAŠTÍK, A., ENGELMANN J. a FLÍDR A. *Silniční doprava - trestná činnost*. Český Těšín: Poradce, 2011, s. 222.

<sup>15</sup> JELÍNEK, J. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 2.*, aktualiz. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 375.

- *Zákaz vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce*
- *Ztráta čestných titulů a vyznamenání*
- *Ztráta vojenské hodnosti*
- *Vyhoštění*<sup>16</sup>

### **3.2.1 Odnětí svobody**

Odnětí svobody je uvedeno v § 56 TZ. Tento druh trestu upravuje přímo zákon. Zákon upravuje výkon trestu ve věznicích a ve zvláštních odděleních vazebních věznic. Patří mezi nejčastěji používaný trest v České republice. Lze ho ukládat za každý trestný čin, který je uveden ve zvláštní části trestního zákona.

U trestu odnětí svobody je důležité rozlišovat dva druhy, na které se sankce rozčleňuje. Trest je buď podmíněný, nebo nepodmíněný. Zde se budu věnovat pouze podmíněnému odsouzení, protože je u trestné činnosti v silniční dopravě často používán.

### **3.2.2 Podmíněné odsouzení**

Zde je nutné vyřešit nebo zjistit, zda se jedná o zvláštní druh trestu a nebo jde o způsob výkonu trestu. Přičemž v právní nauce je tato otázka sporná. Pod podstatou podmíněného odsouzení tedy rozumíme, že soud vynese odsuzující rozsudek, ve kterém uvede tuto sankci jako odpovídající za spáchaný trestný čin, ale výkon tohoto trestu odloží pod podmínkou. Pokud se tedy odsouzený po určitou dobu bude chovat řádně a povede spořádaný život podle stanovených podmínek, tak se výkon trestu odloží. Tato zkušební doba je při podmíněném trestu stanovena na jeden rok až pět let.

Soud může takto podmíněně odložit výkon trestu nepřevyšující dvě léta odnětí svobody.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> ČESKO. Trestní zákoník č. 40/2009Sb., §39/2. In Ministerstvo vnitra ČR. [online]. 2009, částka 11, s. [cit. 2017-07-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.

<sup>17</sup> JELÍNEK, J. *Trestní právo hmotné, 2. aktualizované vydání*. Praha: Linde, 2006, s.353.

### 3.2.3 Obecně prospěšné práce

Tento druh trestu je uveden v § 65 TZ. Je to jakási významná alternativa zejména k nepodmíněnému trestu odnětí svobody, lze ho ukládat samostatně nebo vedle výkonu jiného trestu. Odsouzený ve výkonu tohoto trestu provádí práce, které spočívají v úklidu a údržbě veřejných prostranství, nebo ve prospěch různých institucí, které jsou zakotveny v zákoně. Je důležité podotknout, že tyto práce musí odsouzený vykonávat osobně, bezplatně a ve svém volném čase. Obecně prospěšné práce nesmí v žádném případě odsouzený provádět k vlastnímu užítku za dosažením nějakého zisku, jelikož v takovém případě by se nejednalo o trest. Tento trest je v zákoně časově upraven, kdy spodní hranice výkonu trestu nesmí být méně než 50 hodin a horní hranice nesmí přesáhnout délku 300 hodin. Kolik hodin obecně prospěšných je odsouzenému vyměřeno, záleží na závažnosti trestného činu, kterou stanoví soud.

### 3.2.4 Peněžitý trest

Peněžitý trest je uložen v § 67 TZ. Tento trest je jakousi alternativou pro uložení krátkodobého trestu odnětí svobody. Peněžitý trest, ačkoliv by jeho název mohl napovídat, že se bude jednat o trest, který je ukládán za trestné činy pouze majetkové povahy, kdy se pachatel trestného činu snažil ve svůj prospěch získat určitou majetkovou hodnotu, ovšem v §67 TZ v odstavci 2 je uvedeno, že lze tento trest ukládat i za těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, což se tedy přímo týká trestné činnosti v silniční dopravě. Tento trest může být ukládán buď jako samostatný, nebo současně s jiným trestem. Přičemž částka peněžitého trestu připadá celá státu.<sup>18</sup> Trestní zákoník umožňuje ukládání tohoto trestu ve třech případech:

- za úmyslný trestný čin spáchaný ze zjištěné pohnutky, jestliže pachatel získal nebo se snažil získat pro sebe nebo pro jiného majetkový prospěch (§ 67 odst. 1)
- za jakýkoli jiný trestný čin, u něhož trestní zákoník uložení tohoto trestu dovoluje (§67 odst. 2)
- za přečin v případě, že vzhledem k povaze a závažnosti spáchaného přečinu a osobě a poměrům pachatele neukládá současně nepodmíněný trest odnětí svobody (§ 67 odst. 2)

---

<sup>18</sup> KRATOCHVÍL, V. *Kurz trestního práva: trestní právo hmotné: obecná část. I. vyd.* Praha: C.H. Beck, 2009, s. 484-485.

Peněžitý trest lze uložit osobám, pouze pokud jsou u nich zjištěny majetkové poměry. Tento trest by se neměl ukládat sociálně slabším osobám, které nebudou schopny tento trest splatit. Trest se splácí státu, nikoliv soudu nebo poškozeným.<sup>19</sup> V takovém případě by byl trest bezpředmětný a neplnil by svoji funkci.

### 3.2.5 Zákaz činnosti

Tento druh sankce se často přímo týká silniční dopravy a je upraven § 73 TZ. Zákaz činnosti může a většinou je ukládán souběžně s jiným druhem trestu. Přičemž je slučitelný s jakýmkoliv druhem trestu. Kontrola dodržování tohoto druhu sankce je poměrně složitá. Pokud je sankce porušována, jedná se o maření výkonu úředního rozhodnutí. Tento druh trestu může být ukládán minimálně na jeden rok a maximálně na deset let. Tuto hranici pro uložení trestu nelze překročit. Zmírnění tohoto trestu lze dosáhnout pouze v případě upuštění od výkonu zbytku uložené sankce.<sup>20</sup>

Přičemž vedle trestu odnětí svobody je to nejčastěji ukládaná sankce v České republice. Nejčastěji je ukládán jako zákaz řízení motorových vozidel. Důležité samozřejmě je, že pachatel je možné uložit i zákaz jiného druhu činnosti, jako je například zákaz výkonu povolání ve státní správě nebo samosprávě. I pro tento trest je typické, že se ukládá vedle výkonu jiného trestu. Výkon činností, které lze zakázat, specifikuje trestní zákoník.

### 3.2.6 Přiznání nároku na náhradu škody v trestním řízení

Součástí každého trestního řízení jsou i takzvaná adhezní řízení. V těchto řízeních se jedná o to, že pokud poškozený utrpěl vinou trestného činu nějakou újmu, má nárok, aby bylo rozhodnuto o náhradě škody. Adhezní řízení je součástí trestního řízení. Toto řízení není samostatnou částí trestního řízení, je to pouze jakási součást, která s ním splývá. Důležité je pokud poškozený o tuto náhradu stojí, aby včas uplatnil nárok na náhradu škody proti obviněnému. Cílem tohoto řízení je chránit práva poškozené osoby, kdy je jeho psychický stav narušen z hlediska procesu. Poškozený tak není potom nucen se účastnit dalších jednání, kdy je předmětem vznesení nároku na náhradu škody. V některých případech je složité vyčíslit náhradu škody, jelikož nárok poškozeného není dostatečně prokázán. Prokazování

---

<sup>19</sup> NOVOTNÝ, O., *Trestní právo hmotné 6. Vyd.* Praha: Wolters Kluwer, 2010, s. 370.

<sup>20</sup> SOTOLÁŘ, A., PŮRY, F., ŠÁMAL, P. *Alternativní řešení trestních věcí v praxi.* Praha: C. H. Beck, 2000, s. 467.

v těchto případech může soud neúměrně finančně i časově zatížit, což je v rozporu se zásadou o rychlosti trestního řízení.

## 4. Prověřování a vyšetřování dopravních nehod

### 4.1 Vyšetřování dopravních nehod

Při počáteční etapě vyšetřování a zjišťování událostí je nutno aplikovat několik opatření, které by měly napomoci vytvořit podmínky nutné k realizaci operativně pátracích úkonů. Rozsah těchto úkonů je dán charakterem dopravní nehody. V případě vyšetřování silničních nehod je způsob spáchání trestných činů u nedbalostních deliktů daleko obtížněji zjiřitelný, než u úmyslných trestných činů. Charakteristické pro vyšetřování dopravních nehod je ohledání místa činu. Tím se zajistí veškeré materiální stopy. Ve vyšetřování dopravních nehod hraje svou roli i výslech svědků dopravní nehody, který často odhalí příčinu. V paměťových stopách účastníků dopravních nehod, ale i svědků, se odráží částečně událost, která se stala bezprostředně před dopravní nehodou. Jedná se tak například o způsob jízdy, smyk, náhlé vybočení z jízdního pruhu nebo o jízdu v protisměru. V případě, že se daná dopravní nehoda stane utajovanou událostí, je to také prvek spáchání. Zatímco dopravní nehoda má nedbalostní charakter, její utajování má prvky jednání, které je výrazně úmyslné. Vyšetřování dopravních nehod se vyznačuje jistými specifiky, která vyplývají ze závažnosti následků dopravní nehody.

Pachateli dopravních nehod jsou ve většině případů osoby bez kriminální minulosti. Na nehodovosti se podílejí osoby všech různých věkových kategorií, od úplných začátečníků až po profesionální řidiče s letitými zkušenostmi řízení motorových vozidel. Nejběžnějšími situacemi v počáteční etapě vyšetřování jsou:

- **relativně nezměněný stav**, který následuje po nehodě, kdy vozidla zůstala na tom samém místě a účastníci nehody včetně svědků jsou ještě přítomni na místě nehody. Tato vyšetřovací situace je zjišťovaná orgány policie v krátké době po dopravní nehodě nebo následuje
- **změněná situace**, kdy na místě po nehodě vozidla nezůstanou, ale jsou odtažena z původního místa a osoby zúčastněné v této nehodě jsou odvezeny k ošetření do nemocnice.



V této situaci se už mnohdy na místě nenacházejí ani očití svědci. Tato situace většinou vzniká v důsledku pozdního ohlášení dopravní nehody.<sup>21</sup>

První z těchto situací, tedy relativně nezměněný stav, je potom pro vyšetřování jednodušší, protože zpravidla v krátké době policie rychle zjistí příčinu dopravní nehody i osobu pachatele. Druhá z těchto situací je tedy obtížnější pro vyšetřování a případ se daleko více komplikuje, kdy pachatel dopravní nehody z místa ujede. Ujetí z místa nehody se ještě komplikuje pro osobu pachatele v případě, kdy dojde ke zranění druhé osoby. V tomto případě hrozí pachateli trest až pět let odnětí svobody. Při neposkytnutí dopravní pomoci nezáleží na tom, zda řidič dopravního prostředku nehodu zavinil nebo ne. Povinnost poskytnutí první pomoci mají i osoby nezúčastněné dopravní nehody. Jistou odpovědnost tedy nesou i svědci či osoby nacházející se v blízkosti dopravní nehody, kdy tyto osoby jsou také povinny poskytnout první pomoc. Poskytnutím první pomoci zde rozumíme i pouhé přivolání záchranné zdravotnické služby. Pokud se ovšem jedná o osoby, které jsou na základě svého zaměstnání povinny poskytnout první pomoc, trest odnětí svobody se zvyšuje až na dobu tři let odnětí svobody. U dopravních nehod, ve kterých nedojde k zranění dalších osob, kdy viník ujede, se nejedná o trestný čin, ale pouze o přestupek.<sup>22</sup>

## **4.2 Ohledání místa činu (silniční dopravní nehody)**

Ohledání místa činu je důležitým úkonem ve vyšetřování. Zajistí se důkazy, které slouží pro odhalení příčin dopravní nehody a také zavinění pachatele. Postup ohledání místa činu je stejný jako postupy vyšetřování kterýkoliv jiných trestních činů. Vyšetřováním dopravních nehod je pověřena dopravní policie pouze v případech, kdy řidič zaviní nehodu a je na místě úmrtí, vyšetřuje tuto nehodu výjezdová skupina kriminální policie.

Nejprve se stanoví hranice ohledání dopravní nehody, které určují, kde konkrétně bude ohledání probíhat. Místem ohledání nemusí být pouze pozemní komunikace, ale i místa kolem pozemních komunikací. Při ohledání místa činu u dopravních nehod je důležité označit číselně stopy na místě, kde se stala nehoda. Tyto stopy je pak nutné zdokumentovat neboli fixovat a podrobně je popsat. Při ohledání místa činu se nejčastěji postupuje od místa střetu vozidel, pokud se ovšem v místě nenachází tělo mrtvé osoby. V případě, že je na místě dopravní nehody úmrtí, ohledává se nejdříve daná zesnulá osoba. Pokud jsou z místa dopravní

---

<sup>21</sup> PORADA, V. A KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 133-134.

<sup>22</sup> *Dopravní-právo: Trestné činy* [online]. Praha, 2010 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <<http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>>.

nehody odtáhnuta vozidla, policie v žádném případě neprovádí rekonstrukci. Na místě nehody se pouze vyznačí původní poloha vozidel. Odtáhnutí vozidel z vozovky je prováděno často, kvůli zprovoznění úseku pozemní komunikace, která je frekventovaná, nebo se to stává z důvodů odvrácení nebezpečí, když je nehoda v nepřehledné části vozovky. K vyznačení původní polohy vozidel se často vyžádá výpověď svědků, která se zaznamenává do protokolu. Policie musí vždy brát v úvahu, že zajišťování stop se komplikuje z důvodu odmrštění věcných nehod do větší vzdálenosti od původního místa střetu vozidel.<sup>23</sup>

Na místě dopravních nehod lze zajistit několik druhů stop. Stopy dohledané na místě činu se vždy dělí podle své povahy do dvou skupin, první skupinou jsou stopy materiální a druhou jsou stopy paměťové. Mezi ty materiální můžeme zařadit stopy na vozidlech, stopy na jiných pevných objektech, stopy na zúčastněných osobách nebo na tělech osob a v neposlední řadě i stopy na vozovce. Stopy na vozovce mohou být jak stopy smyků, brzdění vozidla, stopy dření o vozovku a podobně. Stopami na vozidlech jsou myšleny zejména různé deformace vozidel vzniklé srážkou, rýhy nebo škrábance, z toho potom především znalecké posudky vypracují hypotézu, jakou rychlostí přibližně vozidla jela a jak došlo ke střetu vozidel. Ohledání vozidla má svá pravidla a jistý zaběhnutý postup. Nejprve se popíše důkladně vozidlo do spisu, což znamená popsat značku, typ, SPZ, číslo motoru, druh pohonu apod. Dále se zjišťuje i poslední technická prohlídka, protože někdy i zanedbání této povinnosti, tedy špatný technický stav je příčinou dopravní nehody. Poté se popisuje již zmíněné poškození vozidla, kdy se zhodnotí celkově stav, následně exteriérové poškození a interiér a jeho deformace. Stopy na těle obětí zraněných osob i mrtvol jsou rovněž důležité například u nehod, kde není jisté, kdo řídil motorové vozidlo. Paměťové stopy se odrážejí ve výpovědi svědků a účastníků dopravních nehod, kdy je k objasnění podstatné znát i zdárné maličkosti. Pokud například osoba vypovídá o chování řidičů, chodců, o tom, co zaslechla těsně před nehodou, ale i o chování ostatních účastníků těsně po nehodě. Získání informací neboli těchto paměťových stop, dochází při výslechu nebo při požádání o podání vysvětlení.

Je potřeba si uvědomit, že policie nemůže vyhodnotit dopodrobna všechny stopy sama. Proto s policií spolupracuje řada znalců, kteří vypracovávají znalecké posudky. U dopravních nehod jsou to právě různé výpočty, ať už se jedná o úhly v jakých se vozidla nacházejí, nebo o výpočty brzdné dráhy a podobně. Také je nutná spolupráce s lékaři, kteří

---

<sup>23</sup> PORADA, V. A KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 148-149.

vyhodnocují zranění a provádějí pitvy obětí. Dále při výslechu jsou to i znalecké posudky z oblasti psychologie, tato věda přináší obrovský přínos pro práci policie.

Oznamovateli dopravních nehod bývají často svědci nebo přímo účastníci dopravních nehod. Tyto nehody jsou zpravidla oznamovány pomocí telefonního hovoru, kdy policisté přijímající informace o těchto nehodách mají za úkol zjistit od oznamovatelů - místo nehody a hustotu provozu na pozemní komunikaci, charakter a rozsah, následky a v neposlední řadě i to, jestli byly na místo nehody zavolány ostatní složky integrovaného záchranného systému, tedy hasiči a lékař. Oznamovatel dopravní nehody by se měl do telefonu vždy představit.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> STRAUS J., A KOLEKTIV, *Kriminalistická metodika 2. rozšířené vydání*, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2008, s. 216.

## 5. Příčiny dopravních nehod

Teoretické zjišťování příčin u dopravních nehod není úkolem trestního práva, nýbrž jiných oborů. Zkoumání příčin zjišťuje zejména dopravní psychologie, sociologie, kriminologie a také technické obory.

Mezi jedny z nejčastějších dopravních nehod patří nepřiměřená rychlost. Nejčastěji se pak dopravní nehody stávají, když řidič motorového vozidla nepřizpůsobí rychlost své jízdy stavu, ve kterém se vozovka nachází (špatný technický stav vozovky, sníh, mokrá povrch, náledí, apod.). Mezi časté příčiny nehodovosti také patří i rychlá jízda za špatné viditelnosti při sněžení, dešti nebo v mlze. A v neposlední řadě také nepřiměřená rychlost před zatáčkou nebo při stoupání či klesání vozovky. Řidič by měl vždy jezdit tak rychle, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Což vlastně znamená, že přiměřená rychlost by měla být vždy přizpůsobená tomu, aby byl sám řidič schopen zastavit vozidlo před nepohyblivou překážkou na vzdálenost, na kterou má řidič rozhled.<sup>25</sup> Další příčinou nehod je i nesprávné předjíždění, kdy řidič předjíždí zleva vozidlo odbočující vlevo, předjíždění bez dostatečného odstupu, ohrožení vozidel jedoucích v protisměru. Předjíždění v nepřehledných místech, předjíždění tam, kde je dopravním značením zakázáno předjíždět a předjíždění vpravo. Příčinou je i nedání přednosti v jízdě, kdy řidič nerespektuje dopravní značku „Dej přednost“ nebo „STOP“. Dále je pro vznik nehody nebezpečný i nesprávný způsob jízdy, kdy jsou převládající nehody v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti, nevěnování se dostatečně jízdě na vozovce, kdy řidiče rozptylují spolujezdci nebo mobilní telefon apod. Za dopravní nehody může i technická závada vozidla, která byla zaviněná řidičem.<sup>26</sup> Tyto nejčastější příčiny dále více charakterizují v následujících odstavcích.

Jednou z příčin dopravní nehodovosti v České republice je bezpochyby i agresivní chování řidičů za volantem. Pojem agresivní jízda není v české literatuře nikde podrobně rozpracován, proto je nutné se opírat o literaturu zahraniční. Tento termín zpracovává literatura kanadská, kdy tento termín byl definován na webové konferenci zabývající se tématem agresivní řízení. Podle této konference byla tedy zhotovena následující definice: „*Chování účastníka silničního provozu je agresivní, pokud záměrně zvyšuje riziko kolize a je*

<sup>25</sup> ŠACHL, J. *Analýza nehod v silničním provozu*. V Praze: České vysoké učení technické, 2010, s.102-103.

<sup>26</sup> PORADA, V. A KOLEKTIV, *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, s. 108.

*motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze získáním času na úkor ostatních účastníků silničního provozu.*“<sup>27</sup>Toto chování se v praxi vyznačuje překračováním nejvyšší dovolené rychlosti, nedodržováním bezpečné vzdálenosti od ostatních vozidel, také tzv. vyblíkávaní, což znamená neustálé přepínání dálkových světel a také proplétá dále předjíždění z pravé strany, nerespektování dopravních značek, nevhodné používání zvukového znamení a mnoho jiných znaků ohrožujících ostatní účastníky silničního provozu.<sup>28</sup>

Další příčinou nehodovosti může být i únava. Pokud je řidič dopravního prostředku unaven, je zřejmé, že schopnost udržet pozornost se snižuje. Z hlediska řízení můžeme rozdělit únavu celkem do tří skupin. První skupinou je únava fyzická, která je zapříčiněna mnohdy dlouhým sezením v dopravním prostředku bez přestávky. Řidič dopravního prostředku musí vzpřímeně sedět, což ze všeho nejvíce představuje velký nápor na svaly držící hlavu a trup. Další skupinou je únava duševní, která vede k přecitlivělému jednání, které se vyznačuje nepřiměřenými reakcemi na slabé podněty dějící se na vozovce. Velice často je tak zhoršená i schopnost předvídání událostí v silničním provozu. Poslední skupinou je únava smyslových orgánů. Únava smyslových orgánů postihuje především zrak, který snižuje ostrost a také má za příčinu výpadky zorného pole.<sup>29</sup>

Na vzniku dopravních nehod na silničních komunikacích se do jisté míry podílí i technický stav vozidel. Většinou jde o zanedbání technického stavu vozidla. Za tímto zanedbáním stojí především benevolentní jednání k údržbě vozidla. Většina řidičů podceňuje pravidelné servisní kontroly svých vozidel a na prohlídku do servisu jede příliš pozdě, tedy až v případech, kdy se na vozidlu začínají projevovat známky poruchy. Nejčastější závada automobilů, kdy je zapříčiněna touto závadou dopravní nehoda, je špatný stav nebo závada na brzdách. Další příčinou je poškození pneumatik nebo závada řízení automobilu. Na technický stav vozidla má vliv samozřejmě i stáří vozidla, kdy mnohdy dochází ke korozi a opotřebování.<sup>30</sup>

Dopravní prostředí je také jednou z příčin nehod. Špatný stav pozemní komunikace, kde je typicky v zimě špatně udržovaná silnice. Další typickou příčinou, která se objevuje

---

<sup>27</sup> UNECE: *Aggressive driving behaviour* [online]. 2004 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html>>.

<sup>28</sup> LISÁ, Z. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. Právní monografie, s. 5.

<sup>29</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 162-163.

<sup>30</sup> CHMELÍK, J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 187- 188.

zejména v České republice u dálnice, je i špatně umístěná instalace reklamních cedulí, kdy tyto reklamní cedule mnohdy, byť jen na okamžik, odvádějí pozornost řidiče.<sup>31</sup>

Dále za dopravní nehody může i selhání člověka při řízení dopravního prostředku. Typicky buď v případě, kdy řidič dopravního prostředku požije alkoholickou nebo jinou návykovou látku. Také je další možnou příčinou dopravních nehod i zdravotní stav řidiče, například záleží i na tom, zda řidič před jízdou požije léky, které ho ovlivní natolik, že je unavený a dostaví se například mikro spánek, který je typický i pro řidiče, když jede dlouhou cestu bez dostatečného odpočinku. Uvádí se, že mikro spánek trvá po dobu několika sekund, kdy po nich řidič buď usne, nebo se po pár sekundách probudí. O selhání můžeme mluvit i v případech nehod, které jsou zapříčiněné z hlediska toho, když řidič doslova popojíždí v dopravní koloně, nebo pokud je v autě příliš velké horko a dusno. Nebezpečné je také přecenění schopností zvláště u začínajících řidičů, kteří nemají dostatek zkušeností a praxe v řízení automobilů.<sup>32</sup>

Pro přehled přikládám tabulku, která označuje konkrétní příčiny nehod (jen řidičů motorových vozidel) za období měsíce ledna až dubna roku 2017. Tyto příčiny u nehod jsou z hlediska nedodržování základních pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Tabulka č. 1: příčiny nehod období leden- duben 2017<sup>33</sup>

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	Podíl na celkovém počtu nehod	Usmrceno osob	Podíl na celkovém počtu usmrcených	Rozdíl usmrcených oproti roku 2016
Nepřiměřená rychlost	4 806	18,2	48	40,7	-9
Nesprávné předjíždění	390	1,5	7	5,9	3
Nedání přednosti	4 253	16,1	19	16,1	-1
Nesprávný způsob jízdy	16 931	64,2	44	37,3	-4

<sup>31</sup> CHMELÍK., J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s.191-192.

<sup>32</sup> CHMELÍK., J. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s.194.

<sup>33</sup> POLICIE ČR: *Statistika nehodovosti* [online]. Praha, 2017 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>>.

## Shrnutí

Podle dostupné literatury jsem došla k závěru, jaké nejčastější příčiny se podílejí na vzniku dopravních nehod v ČR. Jednou z nejčastějších příčin je **nesprávný způsob jízdy**. Mezi tento nesprávný způsob jízdy můžeme zařadit **nepozornost řidičů**, **nerespektování nejvyšší povolené rychlosti** a také **nerespektování dopravního značení**. Dále může za vznik dopravních kolizí i **selhání lidského faktoru**, ať už z hlediska agresivního chování na silnicích, zdravotního stavu, psychického stavu, kdy řidič dopravního prostředku řídí dlouho bez přestávek a je tak unavený, že se může dostat i do fáze mikrosnánku. Další častou příčinou je i **špatný stav vozovky**, či **špatný stav samotného vozidla**. V případech špatného stavu vozovky můžeme hovořit například o namrzlém nebo mokřém povrchu nebo celkově o špatném technickém stavu. V případě špatného technického stavu je většinou chybou, že řidič své vozidlo nedává na pravidelné kontroly do servisu.

### 5.1 BESIP

Jedná se o organizaci, která se věnuje prevenci, tedy bezpečnosti silničního provozu v České republice. Vznik se datuje k roku 1967, kdy ještě tato složka nebyla součástí tehdejšího ministerstva dopravy. Nyní již BESIP je oddělením Ministerstva dopravy České republiky. Tato organizace je členěna v rámci krajů, kdy tyto jednotliví koordinátoři na krajích vytvářejí nebo se podílí na vytváření akcí určených pro veřejnost, ať už jsou to akce pro řidiče na silnicích, semináře anebo besedy. Tato organizace, má hlavní podíl i na dopravní výchově, a to nejen mládeže. Po celé České republice je v současnosti více než 150 dopravních hřišť, kdy je v praxi studentům a žákům škol představována výuka dopravní výchovy a také jsou na dopravních hřištích celorepublikově pořádány soutěže mladých cyklistů.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> BESIP: *Informace o činnosti* [online]. 2012 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/informace-o-cinnosti>>.

## **6. Řízené rozhovory s osobami působícími v orgánech činných v trestním řízení**

Na základě celkově tří řízených rozhovorů jsem zjišťovala, jaké činy jsou nejčastěji páčány v kraji Vysočina, jaké jsou nejčastější příčiny páčání dopravních nehod a jestli mají preventivní opatření význam. Rozhodla jsem se rozhovory vést jak s příslušníkem dopravní policie, tak i kriminální policie a dále také se státním zástupcem.

### **6.1 Rozhovor s npor. Bc. Rostislavem Sůvou**

Rozhovor jsem zvolila s vedoucím dopravního inspektorátu v Pelhřimově, s panem **npor. Bc. Rostislavem Sůvou**. Rozhovor byl pořizen 12. června 2017 v Pelhřimově.

#### **➤ Jaká trestná činnost je v kraji Vysočina nejčastěji páčána?**

Nejčastěji řešené trestné činy v dopravě v kraji Vysočina jsou, ohrožení pod vlivem návykové látky. Na druhém místě to potom je často řešené ublížení na zdraví z nedbalosti a poté těžké ublížení na zdraví.

#### **➤ Jaké jsou příčiny páčání trestných činů v silniční dopravě?**

Nejčastější příčinou páčání trestných činů v silniční dopravě je nepozornost řidičů a nepřiměřená rychlost jízdy.

#### **➤ Jaká jsou konkrétně preventivní opatření v kraji Vysočina? Jsou rozdílná oproti jiným krajům?**

Pokud vezmeme v potaz preventivní opatření zaměřená na mládež, tak ano, rozdíly zde jsou. Například BESIP pořádá cyklisté závody pro žáky a studenty, ale Pelhřimov si pořádá i své vlastní závody pro základní školy. Dopravní inspektorát v Pelhřimově si i sám pořádá přednášky pro školy a školky, přestože to není krajským ředitelstvím ani policejním prezidiem žádáno.

#### **➤ Jak často je na Pelhřimovsku prováděno měření radarem?**

Policie si vytipuje konkrétní oblasti, kde dochází často k překročení rychlosti nebo častým nehodám, a podle toho poté dle plánů provádí kontrolní měření. Nedá se zpravidla říci, jak často a v jaké dny jsou prováděny kontroly.

#### **➤ Mají význam celorepublikové akce, kdy policie provádí měření a kontroly vozidel, když jsou hlášeny v médiích?**



Z hlediska prevence se tyto akce ukazují jako jedno z nejlepších opatření. Ze statistik je jasně prokazatelné, že při těchto akcích hlášených dopředu dochází k méně kolizím na pozemních komunikacích.

➤ **Je předepsaná nějaká tolerance alkoholu v krvi?**

Je stanovena tolerance 0,24 promile alkoholu v krvi. Tato tolerance je uváděná vzhledem k faktu, že lidský organismus může sám obsahovat tuto míru, přestože člověk nepozře žádný alkoholický nápoj.

**Shrnutí na závěr rozhovoru**

Z tohoto rozhovoru mě asi nejvíce překvapilo množství páchaných trestných činů pod vlivem návykových látek. Překvapilo mě, že i v kraji Vysočina jsou trestné činy řízení pod vlivem návykových látek páhány téměř ve stejné míře jako požití alkoholu před jízdou. Mě překvapila prevence, kdy můžu i ze svého pohledu hodnotit velice kladně aktivitu policie v přednáškách pro veřejnost, kterých jsem se sama, ať už na základní nebo na střední škole, zúčastnila. Zúčastnila jsem se i cyklistických závodů pořádaných organizací BESIP. Z rozhovoru také vyplynulo, že tyto přednášky jsou jakousi formou výchovy mládeže, kdy výsledky nebudou patrné za rok, ale je potřeba postupně dostat do povědomí mladých jakousi odpovědnost za jejich chování na pozemních komunikacích, aby si byli vědomi, že se na nich nacházejí i další účastníci silničního provozu, které mohou svým nezodpovědným jednáním vážně ohrozit. Je jistě velmi důležité, aby si zejména mladí lidé uvědomili, jaké následky může mít nezodpovědné chování, pokud se nějakým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích a zamezit příčinám páchaní trestné činnosti v silniční dopravě.

Podle pana nadporučíka je příčinou dopravních nehod většinou **příliš rychlá jízda** a celkové nevěnování dostatečné pozornosti silničnímu provozu. Nepozornost může být způsobena různými faktory, ať už řidič nebo chodec **věnuje pozornost mobilnímu telefonu, druhé osobě** apod. Co se týče nepřiměřené rychlosti jako příčiny dopravní nehody, je to tak, že i když řidič nepřekročí danou povolenou rychlost, tak jeho rychlost může být nepřiměřená, což většinou souvisí se stavem vozovky nebo se situací v tom daném okamžiku na dopravní komunikaci. Jinými slovy tato příčina dopravní nehody není v rozporu s pravidly nastolenými pro provoz na pozemních komunikacích, ale jde spíše o předvídatost řidiče.

## 6.2 *Rozhovor s nrap. Miroslavem Jechem*

Druhý rozhovor jsem zvolila s **nrap. Miroslavem Jechem**, který působí na policii 25 let a má zkušenosti s vyšetřováním dopravních nehod, při kterých dojde k usmrcení jiných osob, jelikož působí na oddělení obecné kriminality v Pelhřimově. Oddělení obecné kriminality vyšetřuje pouze případy, kdy při dopravní nehodě dojde k usmrcení účastníka nehody. Rozhovor byl pořízen 29. června 2017 v Pelhřimově.

➤ **Jaká je nejčastější příčina dopravních nehod, u kterých dochází ke smrti účastníků?**

Nejčastější příčinou dopravních nehod s tragickými následky je v drtivé většině nepozornost řidiče. Přecenění vlastních řidičských schopností, nevěnování se v dostatečné míře řízení vozidla, nepřiměřená rychlost a nízká míra předvídativosti řidiče.

➤ **Kde (čím) začíná vyšetřování dopravní nehody?**

Vyšetřování dopravní nehody pro stálou výjezdovou skupinu začíná typicky tzv. neopakovatelnými úkony, mezi které spadá zejména ohledání místa činu – nehody, které spadá do mé kompetence.

➤ **Co nejvíce komplikuje vyšetřování dopravních nehod?**

Největší komplikací při vyšetřování dopravních nehod s tragickými následky většinou bývá pohyb druhých osob na samotném místě nehody.

➤ **Nastává často situace, kdy viník od nehody, kde dojde k usmrcení, ujede z místa?**

Nenastává, osobně si nepamatuji případ, kdy by viník dopravní nehody z místa ujel

➤ **Podílí se Vaše oddělení na tvorbě preventivních opatření nebo je tato činnost zcela na dopravním inspektorátu? (jestli ano, tak jak)**

Preventivní opatření naše oddělení žádná neprovádí, ani se na jejich tvorbě nepodílí. Tato činnost je začleněna zcela pod dopravní inspektorát

➤ **Utkvěla Vám v paměti nějaká kuriózní nehoda?**

Ano, utkvěla. K nehodě došlo na dálnici D1. Jednalo se o nehodu českého kamionu, při níž řidič tohoto nákladního vozidla zemřel. Jednalo se o řidiče cizí státní příslušnosti, bylo mu cca 68 let, měl dřevěnou nohu (protézu) a nezemřel vinou

zraněných vzniklých při dopravní nehodě, ale příčinou smrti bylo náhlé srdeční selhání – infarkt. Díky bohu při této dopravní nehodě nedošlo ke zranění dalších osob.

### **Shrnutí rozhovoru**

Z rozhovoru vyplynulo, že v drtivé většině u tragických dopravních nehod, kde dochází k úmrtí, je hlavní příčinou zejména **nevěnování dostatečné pozornosti jízdě a přecenění schopností**. Překvapila mě odpověď na otázku, že v případech, kdy dojde k tragické nehodě, mají lidé dostatek zodpovědnosti a sebekázně, že z místa nehody neujíždějí.

### **6.3 Rozhovor se státním zástupcem JUDr. Miroslavem Novákem**

Třetí rozhovor jsem se rozhodla zvolit se státním zástupcem, s panem **JUDr. Miroslavem Novákem**. Pan doktor působí na státním zastupitelství v Jihlavě a zabývá se především trestnými činy v dopravě. Za svou praxi samozřejmě má zkušenosti i s trestnou činností v jiných oblastech, ale jak mi sám pan doktor uvedl, tak nejdéle působil v Jihlavě jako státní zástupce zabývající se problematikou trestné činnosti v silniční dopravě, která ho podle jeho slov vždy nejvíce zajímala. Rozhovor byl pořízen dne 4. července 2017 v Jihlavě.

#### ➤ **S kterými trestnými činy se za svou praxi setkáváte nejvíce?**

Nejfrekventovanější je ohrožení pod vlivem návykových látek, kdy pan doktor uvedl, že ve větší míře se setkává s ohrožením pod vlivem alkoholu. V neposlední řadě jsou to i trestné činy ublížení na zdraví, a to jak usmrcení z nedbalosti, tak ublížení na zdraví.

#### ➤ **Jaké jsou nejčastější příčiny páchaní trestné činnosti v silniční dopravě?**

U úmyslných trestných činů pan doktor uvedl, že příčinou lidského chování, kdy požije osoba alkohol a přesto řídí vozidlo, je nedostatek sebekázně a nerespektování zákonů a rozhodnutí státních orgánů.

U nedbalostních trestných činů je to pak celá škála příčin, od nedostatečného se věnování řízení vozidla až po špatný zdravotní stav .

#### ➤ **Setkáváte se u trestných činů v dopravě často s recidivou?**

Zde pan doktor odpověděl, že s recidivou se setkává v případě trestného činu ohrožení pod vlivem návykových látek a s maření úředního rozhodnutí. Někdy se

objeví jedinci, kteří mají nehod více, ale prakticky nikdy se nestává s faktem, že by je zavinili záměrně.

➤ **Myslíte si, že z hlediska prevence mají význam přednášky ze strany policie pro školy?**

Prevence z hlediska přednášek pro školy je důležitá, ale velice zajímavý se mi zdál jeho názor, kdy uvedl, že daleko větší smysl by měly takové praktičtější věci, aby se studenti středních škol např. přišli podívat na hlavní líčení k soudu, aby viděli, jaký může mít i nepozornost za volantem dopad.

➤ **Utkvěl Vám v paměti nějaký případ?**

Na tuto otázku pan doktor odpověděl, že za svou praxi se již setkal se spoustou rarit a spoustou tragických případů. Ale všeobecně lze říci, že nejhorší je, pokud dojde k usmrcení dětí a manželky nebo naopak manžela a člověk zůstane sám bez rodiny. Uvedl, že je těžké pak tyto lidi soudit, když sám vidí, že je člověk z nehody zdrcený, psychicky je na tom velice špatně, ale i tak nelze tyto činy nechat bez trestu.

### **Shrnutí na závěr rozhovoru**

Pan doktor Novák se shodl s policisty, že ve většině případů je hlavní příčinou nehodovosti nevěnování dostatečné pozornosti jízdě. Dále může být příčinou i **zdravotní indispozice řidiče**. Uvedl také, že **starší občané**, kteří jsou zvyklí řídit, si již nedovedou představit fungování bez řidičského oprávnění, proto si nechtějí přiznat, že jejich zdravotní stav už neodpovídá schopnosti řídit motorové vozidlo. Reakce starších lidí a také jejich zrak se mnohdy neslučují s tím, že musí být schopni rychle reagovat na neočekávanou situaci v silničním provozu. Provoz na pozemních komunikacích narůstá každým rokem, na což starší řidič, který nejezdí každodenně, není zvyklý. Problémem jsou zdravotní prohlídky starších lidí, které mají za úkol zjistit způsobilost k řízení. Tyto prohlídky často nejsou dostatečně důkladně prováděny, protože spadají pod praktické lékaře, kteří nemají mnohdy dostatečné vybavení k provedení důkladných prohlídek žadatelů o vydání potvrzení o způsobilosti k řízení.

## 7. Příčiny trestné činnosti v dopravě a navrhovaná opatření

Nejčastější příčinou, podle analýzy literárních zdrojů, je **nesprávný způsob jízdy řidičů**. Pod tento pojem můžeme zařadit to, že se řidič v době řízení motorového vozidla **dostatečně nevěnuje řízení**, nerespektuje dopravní značení a vědomě **překračuje nejvyšší dovolenou rychlost**. Dále je z analýzy patrné, že přibývá i **agresivních řidičů**, kteří se chovají schválně bezohledně vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Dalšími příčinami mohou být i **špatný technický stav vozidla nebo špatný stav vozovky**.

Z celkově tří řízených rozhovorů je patrné, že v drtivé většině, kdy dojde k dopravní nehodě, je na vině řidič, který **věnuje pozornost jiným okolnostem než jízdě**. Dostatečně nepředvídá situace, které mohou nastat. Řidičovu pozornost často od jízdy odvracejí mobilní telefony. Dále jsou příčinou i **nepřiměřená rychlost jízdy a přecenění vlastních schopností**. Další příčinou je **zdravotní stav**, který koresponduje s věkem řidičů.

Jako nejlepším preventivním opatřením se jeví, a zde souhlasím s panem nadporučíkem Sůvou, **výchova mladých lidí**. Dle mého názoru by mělo být povinností na každé střední škole absolvovat přednášky o bezpečnosti při řízení dopravních prostředků na pozemních komunikacích. Myslím si, že dopravní výchova by měla být zařazena i mezi povinné předměty na středních školách, pro základní školy by tento předmět neměl příliš velký význam, přihlédneme-li k tomu, že žáci základních škol nemají řidičská oprávnění. Toto preventivní opatření by se projevilo ve statistikách možná o pár let později, ale vzdělání mladých v tomto ohledu je určitě velmi důležité.

Dále bych navrhovala **zpřísnit legislativu**. V podstatě, podle mého názoru, kdyby byly přísnější sankce za páchaní trestných činů, tak by si každý rozmyslel, jak se má při řízení dopravního prostředku chovat. A v neposlední řadě bych zavedla **více celorepublikových akcí ohlašovaných dopředu**. Nezaváděla bych je pouze o svátcích, jako jsou Velikonoce, kdy je známo, že spousta řidičů dopravních prostředků jezdila v minulosti pod vlivem. Určitě bych tyto akce navrhovala provádět častěji. Chápu ale, že v současné době je tento návrh nerealizovatelný, kvůli momentálnímu podstavu u policie a také si myslím, že tyto akce jsou poměrně finančně náročné pro rozpočet.

Z rozhovoru s panem státním zástupcem mi také vyplynulo, že problémem je mnohdy i nezpůsobnost starších lidí k řízení dopravního prostředku. Proto by se dle mého názoru měly

**kvalitněji a důkladněji provádět kontroly starších občanů**, zdali jsou tyto osoby skutečně způsobilé k řízení vozidel a mohlo se tak předcházet mnohdy tragickým následkům dopravních nehod.

V silničních úsecích, kde řidiči nepřiměřeně překročí povolenou rychlost, vidím do budoucna velký přínos a **význam semaforů**, které mají za úkol zpomalit řidiče. Ty, pokud nejedou povolenou rychlostí, semafor zastaví. Tyto semaforey pak napomáhají především v obcích, kde je rychlost překračována. Nemusí se tak do terénu posílat na kontrolní body hlídky, které mohou být nápomocny jinde.

Z hlediska prevence je potřeba zaměřit pozornost také na začínající řidiče a začít od autoškol. **Autoškoly** by měly z mého pohledu **více připravovat žáky na řízení v provozu** na pozemních komunikacích, který každým rokem narůstá. Jako příklad dobré prevence můžu vzít v potaz i medializovanou tragickou událost, která se přihodila nedávno v ČR. Jde o autonehodu u Mostecka, kterou v přímém přenosu na sociální síť odvysílaly dvě mladé dívky. Toto video momentálně koluje internetem a nebylo by špatné z hlediska prevence tato videa přehrávat například i v lekcích v autoškole, jako jakýsi „odstrašující případ“. Osobně si totiž myslím, jako jedna z uživatelůk sociálních sítí, že trend, ať už focení nebo nahrávání různých videí v autě během jízdy, je v současnosti obrovským trendem a do budoucna by mohlo podobných nehod přibývat.

Dále uvedu v souvislosti s nepozorností při jízdě i novou funkci systému IOS 11 od společnosti Apple, která již dokáže rozpoznat, pokud uživatel tohoto systému řídí automobil. Funkce „Do not disturb“ dokáže díky tomu **zablokovat příchozí hovory, zprávy i upozornění, dokud řidič vozidlo nezastaví**. Těm, kteří se snaží kontaktovat osobu v době řízení, systém automaticky napíše zprávu, že uživatel momentálně řídí. Myslím si, že toto má určitě dobrý potenciál a do budoucna by bylo jistě dobré zavést podobné funkce nejen pro uživatele Apple, ale i pro ostatní dostupnější značky a modely mobilních telefonů.

## 8. Analýza statistických dat

Vedlejším cílem mé práce je zjistit z podkladů statistických dat index zatíženosti kriminality v dopravě v České republice a v kraji Vysočina a tyto počty porovnat.

Abychom zjistili, zda je více trestnými činy v dopravě zatížena celá Česká republika nebo kraj Vysočina, je nutno vypočítat index zatíženosti touto kriminalitou. Pro výpočet indexu kriminality je potřebný celkový počet obyvatel, který je zveřejňován a aktualizován Českým statistickým úřadem na internetu. Aktuální stav v České republice k 9.7.2017 je 10 579 067 obyvatel. V kraji Vysočina žije 508 523 lidí. Pro určení počtu trestných činů na uvedených územích je použit index na 100 000 obyvatel.<sup>35</sup>

$$\text{Index kriminality v silniční dopravě v roce 2016} = \frac{587}{10\,579\,067} \times 100\,000 = \mathbf{5,55}$$

Index zatíženosti trestných činů v silniční dopravě v České republice na 100 000 obyvatel činí 5,55.

$$\text{Index kriminality v silniční dopravě v roce 2016} = \frac{23}{508\,523} \times 100\,000 = \mathbf{4,52}$$

Index zatíženosti za rok 2016 v kraji Vysočina na 100 000 obyvatel činí 4,52. Oproti celorepublikovému průměru se kraj Vysočina pohybuje na nižší úrovni, než je tomu v celé České republice.

---

<sup>35</sup> ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Nejnovější údaje*. [online]. [cit. 2017-07-09]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/>>.

Tabulka č. 2: Trestné činy v silniční dopravě na území České republiky v roce 2016.

Trestné činy v silniční dopravě na území České republiky v roce 2016						
Název	Zjištěno	Objasněno		Pod vlivem	Z toho alkoholu	Index (zjištěno)
		Počet	Tj. %			
Silniční dopravní nehoda nedbalostní	587	131	22 %	223	207	5,55

Tabulka č. 3: Trestné činy v silniční dopravě na území kraje Vysočina v roce 2016.

Trestné činy v silniční dopravě na území kraje Vysočina v roce 2016						
Název	Zjištěno	Objasněno		Pod vlivem	Z toho alkoholu	Index (zjištěno)
		Počet	Tj. %			
Silniční dopravní nehoda nedbalostní	23	0	0	6	6	4,52

Tabulka č. 4: Trestné činy v silniční dopravě na území České republiky v roce 2015.

Trestné činy v silniční dopravě na území České republiky v roce 2015						
Název	Zjištěno	Objasněno		Pod vlivem	Z toho alkoholu	Index (zjištěno)
		Počet	Tj. %			
Silniční dopravní nehoda nedbalostní	552	149	27 %	235	229	5,22

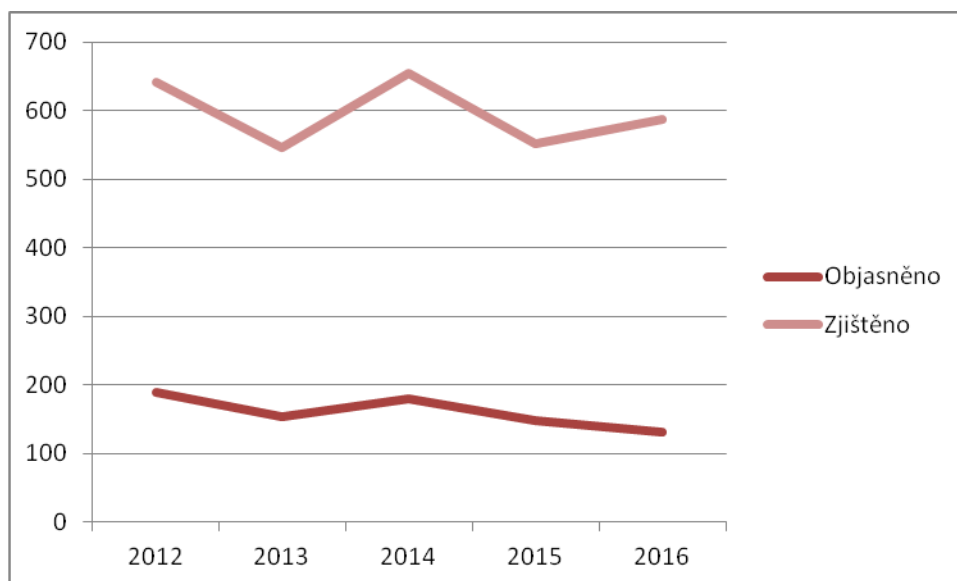
Tabulka č. 5: Trestné činy v silniční dopravě na území kraje Vysočina v roce 2015.

Trestné činy v silniční dopravě na území kraje Vysočina v roce 2015						
Název	Zjištěno	Objasněno		Pod vlivem	Z toho alkoholu	Index (zjištěno)
		Počet	Tj. %			
Silniční dopravní nehoda nedbalostní	22	5	23 %	15	15	4,33

Index zatíženosti za rok 2015 v kraji Vysočina na 100 000 obyvatel činí 4,33. Oproti celorepublikovému průměru se kraj Vysočina v roce 2015 pohybuje, také na nižší úrovni než je tomu v celé České republice.

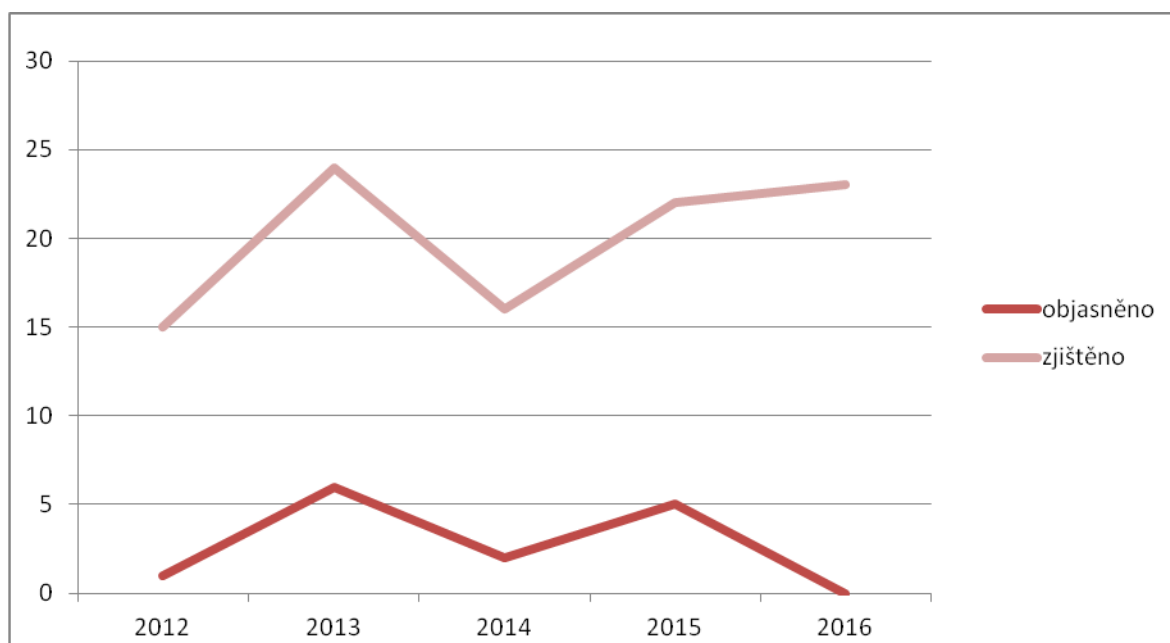


Graf č. 1: Počet zjištěných a objasněných TČ v silniční dopravě na území ČR od roku 2012 do roku 2016.



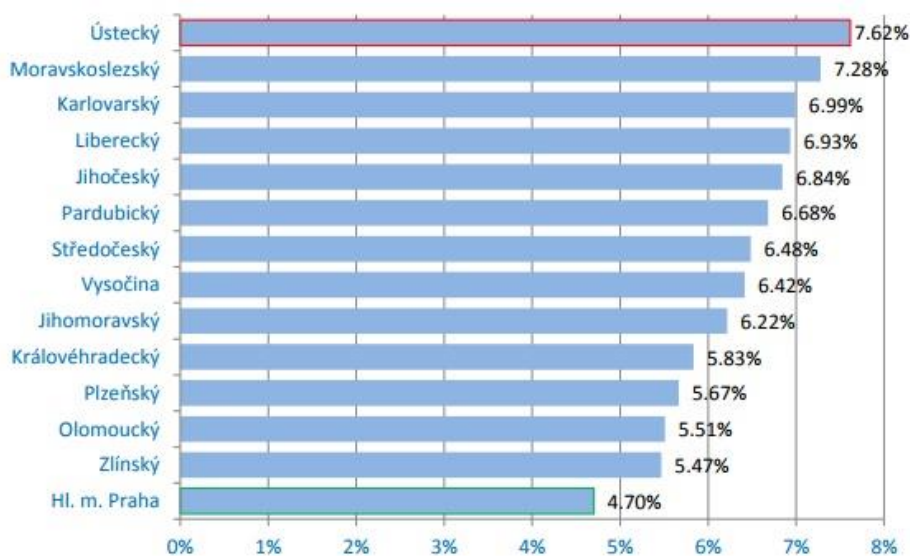
Počet zjištěných trestných činů v silniční dopravě na území České republiky má snižující tendenci oproti letům minulým. Nejvíce zaznamenaných skutků bylo v roce 2012 a 2014, kdy bylo spácháno 641 a 654 trestných činů. V roce 2013, 2014 a 2015 se pohybovala křivka kolem 550 skutků. V roce 2016 měla zvyšující se tendenci na 587. Křivka kopíruje křivku objasněnosti, avšak v roce 2016 se dostala na nejmenší úroveň.

Graf č. 2: Počet zjištěných a objasněných TČ v silniční dopravě na území kraje Vysočina od roku 2012 do roku 2016.



Z grafu č. 2 je patrné, že nejvíce zjištěných trestných činů v silniční dopravě bylo v roce 2013, 2015 a 2016. Zde se pohybovaly hodnoty okolo 23 skutků. Nejmenší podíl činil rok 2012 a 2014 s patnácti a šestnácti trestnými činy. Křivka objasněných trestných činů v silniční dopravě kopírovala křivku zjištěných trestných činů až na rok 2016, kdy nebyl objasněn ani jeden skutek.

Graf č. 3: Podíl evidovaných jednání - tedy trestných činů, ale i přestupků s přihlédnutím k počtu řidičů v daném kraji.<sup>36</sup>



Vzhledem k přiloženému grafu č. 3 je vidět, že kraj Vysočina se umístil zhruba někde uprostřed. Graf ovšem neznázorňuje pouze trestné činy v silniční dopravě, ale i evidované přestupky v dopravě. Dále se snižuje vypovídající hodnota tohoto grafu, protože jde pouze o jednotlivé skutky bez přepočtu třeba na obyvatele nebo velikost kraje nebo délku silniční sítě atd.

<sup>36</sup> Ministerstvo dopravy. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2017-07-13]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(1\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny-2016.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(1)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny-2016.pdf.aspx)

Analýzou statistických dat jsem došla k závěru, že kraj Vysočina se z hlediska zjištěných nedbalostních silničních nehod jak v roce 2015 tak v roce 2016 oproti celorepublikovému průměru pohybuje stále na nižší úrovni, což je jistě příznivé. Touto analýzou dat dostupných z webu Policie České republiky jsem tak naplnila vedlejší cíl.

## Závěr

Na začátku své bakalářské práce jsem se věnovala definici základních pojmů, které se vztahují k dané problematice, proto bylo potřebné si je vysvětlit vzhledem k pochopení této práce. Poté jsem popsala trestní odpovědnost vztahující se k trestné činnosti v silniční dopravě. V následující kapitole jsem vymezila jednotlivé trestné činy, které v dopravě jsou a také co jednotlivé trestné činy obsahují. Také jsem definovala trestní sankce, které lze za tyto trestné činy ukládat. Dále jsem část své práce věnovala i prověřování a vyšetřování dopravních nehod a popsala jsem i zajišťování stop. Podstatnou částí mé práce bylo i zjišťování jednotlivých příčin dopravní trestné činnosti.

Cílem bakalářské práce bylo na základě analýzy literárních zdrojů, statistických dat, ale především i na základě tří řízených rozhovorů s odborníky z praxe zjistit příčiny páčání trestné činnosti v dopravě a na tyto navrhnout opatření, která by je mohla eliminovat. Řízené rozhovory jsem záměrně zvolila jak s příslušníky z řad policie, tak i s panem státním zástupcem, abych na danou problematiku získala komplexnější náhled. Z řízených rozhovorů mi vyplynula jako hlavní příčina, na které se shodli policisté vyšetřující dopravní nehody i pan státní zástupce, zejména nepozornost řidičů a také nepřiměřená rychlost na pozemních komunikacích. Tato nepřiměřená rychlost ovšem nezáleží na tom, jaká je předepsaná rychlost v obcích i mimo ně, ale spíše se jedná o to, že mnoho řidičů nepřizpůsobí svůj styl jízdy například hustému provozu nebo konkrétním meteorologickým podmínkám, či dokonce i stavu vozovky. Překvapením pro mě bylo, že za většinu trestných činů skutečně nemůže alkohol ani jiné návykové látky, ale právě nepozornost. Přesto u menšího procenta trestných činů v silniční dopravě alkohol a jiné návykové látky hrají svou roli: proto jsem analyzovala statistická data za rok 2015 a 2016 a to jak pro kraj Vysočina, tak pro celou Českou republiku. Z těchto dat vyplynulo, že trestných činů jak v České republice, tak v kraji Vysočina ubývá, což je jistě pozitivní zjištění a z hlediska nastolené prevence je to znamením, že prevence funguje správně. Podle indexu se trestná činnost v kraji Vysočina pohybuje spíše na nižší úrovni, než je tomu v České republice.

K nastolení navrhovaných preventivních opatřeních jsem čerpala hlavně z řízených rozhovorů, ale také z analýzy dostupné literatury zabývající se právě příčinami trestné činnosti v silniční dopravě. Touto cestou bych ráda poděkovala za možnost provedení řízených rozhovorů, které mi pomohly nahlédnout hlouběji do praxe. Přestože jsem během své povinné

praxe působila na dopravním inspektorátu i na státním zastupitelství v Pelhřimově, nedalo mi to z pohledu do praxe příliš informací a hlavně zkušeností spojených s dopravou.

Zadaný hlavní cíl, což bylo zjištění příčin trestné činnosti v silniční dopravě za pomoci analýzy literárních zdrojů a řízených rozhovorů a navržení opatření, která by mohla trestné činnosti v dopravě snížit, jsem dle svého názoru naplnila. Vedlejší cíl, analýza statistiky dat z dostupných zdrojů, kde jsem porovnávala Českou republiku s krajem Vysočina, je rozpracován v osmé kapitole mé práce, tedy vedlejší cíl byl také splněn.

## Seznam zdrojů

### Literární zdroje

- 1) DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. *Silniční doprava - trestná činnost*. Český Těšín: Poradce, 2011. ISBN 978-80-7365-327-9.
- 2) CHMELÍK, Jan a kol. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 540 s. ISBN 978-80-7380-211-0.
- 3) JELÍNEK, Jiří. *Trestní zákoník a trestní řád: s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2014. Glosátor. ISBN 978-80-7502-049-9.
- 4) JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 2., aktualiz. vyd.* Praha: Linde, 2006. ISBN 80-7201-630-x.
- 5) KRATOCHVÍL, Vladimír. *Trestní právo hmotné: obecná část. 2. vyd.* V Praze: C.H. Beck, 2012. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7179-082-2.
- 6) KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.
- 7) LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 131 s. Právní monografie. ISBN 978-80-7357-615-8.
- 8) NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-509-0.
- 9) PORADA, V. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- 10) SOTOLÁŘ, Alexander, Pavel ŠÁMAL a František PÚRY. *Alternativní řešení trestních věcí v praxi*. Praha: C.H. Beck, 2000. Beckovy příručky pro právní praxi. ISBN 8071793507.
- 11) STRAUS, Jiří. *Kriminalistická metodika. 2., rozš. vyd.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-124-3.
- 12) ŠACHL, Jindřich. *Analýza nehod v silničním provozu. 1. vyd.* V Praze: České vysoké učení technické, 2010. 144 s. ISBN 978-80-01-04638-8.
- 13) ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář. 2. vyd.* V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-428-5.

## Elektronické zdroje

- 1) BESIP: *Informace o činnosti* [online]. 2012 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: WWW: <<http://www.ibesip.cz/cz/besip/o-besip/informace-o-cinnosti>>.
- 2) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Nejnovější údaje*. [online]. [cit. 2017-07-09]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/>>.
- 3) *Dopravní-právo: Trestné činy* [online]. Praha, 2010 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: WWW <<http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>>.
- 4) *POLICIE ČR: Statistika nehodovosti* [online]. Praha, 2017 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: WWW <<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>>.
- 5) *UNECE: Aggressive driving behaviour* [online]. 2004 [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: WWW <<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html>>.
- 6) Ministerstvo dopravy. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2017-07-13]. Dostupné z: WWW <[https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(1\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny-2016.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(1)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny-2016.pdf.aspx)>.
- 7) EPRAVO. *Neoprávněné užívání cizí věci a krádež* [online]. 2002 [cit. 2017-07-15]. Dostupné z: WWW <<https://www.epravo.cz/top/clanky/neopravnene-uzivani-cizi-veci-a-kradez-16165.html>>.

## Legislativní dokumenty

- 1) ČESKO. Trestní zákoník č. 40/2009Sb., §39/2. In *Ministerstvo vnitra ČR*. [online]. 2009, částka 11, s. 20. [cit. 2017-07-15]. Dostupné také z WWW: <<http://zakony.centrum.cz/trestni-zakonik/cast-1-hlava-5-dil-2-oddil-1-paragraf-39>>.
- 2) ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 47. In *Sbírka zákonů České republiky*. [online]. 2000, částka 7. [cit. 2017-07-15]. Dostupné také z WWW: <<http://zakony-online.cz/?s38&q38=all>>.
- 3) ČESKO. Listina základních práv a svobod č 2/1993 Sb., In *Sbírka zákonů České republiky*. [online]. 1993, [cit. 2017-07-15]. Dostupné také z WWW: <<http://zakony.centrum.cz/listina-zakladnich-prav-a-svobod/>>.

## **Seznam zkratek**

Npor. – nadporučík

Nprap. – nadpraporčík

Sb. – sbírky

SPZ – státní poznávací značka

TZ – trestní zákoník

## **Seznam tabulek a grafů**

### **Seznam tabulek**

Tabulka č. 1: Příčiny nehod za období leden - duben 2017

Tabulka č. 2: Trestné činy v silniční dopravě na území České republiky v roce 2016

Tabulka č. 3: Trestné činy v silniční dopravě na území kraje Vysočina v roce 2016.

Tabulka č. 4: Trestné činy v silniční dopravě na území České republiky v roce 2015

Tabulka č. 5: Trestné činy v silniční dopravě na území kraje Vysočina v roce 2015

### **Seznam grafů**

Graf 1: Počet zjištěných a objasněných TČ v silniční dopravě na území ČR od roku 2012 do roku 2016.

Graf 2: Počet zjištěných a objasněných TČ v silniční dopravě na území kraje Vysočina od roku 2012 do roku 2016.

Graf č. 3: Podíl evidovaných jednání - tedy trestných činů, ale i přestupků s přihlédnutím k počtu řidičů v daném kraji.



## **Přílohy**

### ***Řízený rozhovor č.1***

Rozhovor jsem zvolila s vedoucím dopravního inspektorátu v Pelhřimově s panem nadporučíkem **Bc. Rostislavem Sůvou**, který působí u policie od 1. prosince 1994 a od roku 2008 působí na dopravním inspektorátu a má tedy letité zkušenosti u policie České republiky a zejména pak u dopravní policie. V rozhovoru mě zajímalo, proč si pan nadporučík vůbec zvolil dopravní inspektorát. Na tuto otázku odpověděl, že byl požádán nadřízeným o změnu oddělení, protože začínal na obvodním oddělení a poté získal zkušenosti s vedením oddělení hospodářské kriminality. Tímto bych mu také chtěla ještě jednou velice poděkovat za rozhovor a také za poskytnutí materiálů ke zpracování praktické části své bakalářské práce.

#### **➤ Jaká trestná činnost je v kraji Vysočina nejčastěji páchána?**

Nejčastěji řešené trestné činy v dopravě v kraji Vysočina jsou ohrožení pod vlivem návykové látky. Na druhém místě to potom je často řešené ublížení na zdraví z nedbalosti a poté těžké ublížení na zdraví. Na otázku, zda je více časté ohrožení pod vlivem alkoholu, odpověděl pan nadporučík, že v minulosti bylo více časté ohrožení pod vlivem alkoholu. V posledních letech se ovšem situace změnila a počet řidičů pod vlivem drog je přibližně stejný jako počet řidičů pod vlivem alkoholu. Zajímavé také bylo, že z praxe je zřejmé, že starší řidiči a ženy řidičky páchají dopravní přestupky a trestné činy při jízdě spíše pod vlivem alkoholu, zatímco mladší řidiči, především muži, se dopouštějí trestných činů pod vlivem různých drog a to zejména amfetaminu a marihuany.

#### **➤ Jaké jsou příčiny páchání trestných činů v silniční dopravě?**

Většinou jsou příčinou páchání trestných činů v silniční dopravě, zejména těch nedbalostních, nepozornost řidičů jejich nedbalost a nepřiměřená rychlost jízdy, přičemž nepřiměřená rychlost jízdy je v drtivé většině příčinou většiny nehod. Ačkoliv řidič nepřekročí danou povolenou rychlost, tak rychlost může být nepřiměřená, což většinou souvisí se stavem vozovky nebo se situací v tom daném okamžiku na dopravní komunikaci.

#### **➤ Jaká jsou konkrétně preventivní opatření v kraji Vysočina? Jsou rozdílná oproti jiným krajům?**

Ve větší části jsou preventivní opatření dány centrálně pro celou Českou republiku, většinou s pomocí agentury BESIP. Preventivní opatření jsou taktéž organizovány

jednotlivými krajskými ředitelstvími. Jelikož každé krajské ředitelství má vlastní iniciativu v tvoření preventivních opatření, tak se prevence liší kraj od kraje. Tato prevence je na krajských ředitelstvích v České republice, které tvoří oddělení tisku a prevence. Konkrétně Pelhřimov má svou vlastní iniciativu v tvoření prevence. Například: BESIP pořádá cyklistické závody pro žáky a studenty, ale Pelhřimov si pořádá i své vlastní závody pro základní školy. Dopravní inspektorát v Pelhřimově si i sám pořádá přednášky pro školy a školky, přestože to není krajským ředitelstvím ani policejním prezidiem žádáno, kdy tyto přednášky se samozřejmě svým obsahem liší, podle věku posluchačů. Je obrovský rozdíl v tom, jestli jedou policisté z Pelhřimova dělat přednášku pro školky nebo jestli organizují přednášku pro střední školy, kde už má část studentů řidičské oprávnění. Přednášky nejsou určeny pouze školám, ale i dětským domovům nebo například pionýrským táborům. Pan plukovník také uvedl, že i přes nedostatek policistů na oddělení se snaží vyhovět všem, kteří mají zájem o tyto přednášky, protože v minulých letech byly organizovány a setkaly se s kladným ohlasem od posluchačů. Výchova mládeže a dětí v tomto směru je cílem ke snižování páchaní trestných činů a přestupků v dopravě.

➤ **Jak často je na Pelhřimovsku prováděno měření radarem?**

Na tuto otázku bylo zodpovězeno, že to funguje takovým způsobem, kdy se tipují riziková místa, kde dochází k překročení rychlosti. Policie je tipuje nejen s ohledem na překročení rychlosti, ale i s ohledem na úseky pozemní komunikace, kde dochází k časté nehodovosti dopravních prostředků.

➤ **Mají význam celorepublikové akce, kdy policie provádí měření a kontroly vozidel, když jsou hlášeny v médiích?**

Vedoucí dopravního inspektorátu je toho názoru, že tyto akce určitě svůj význam mají a určitě je i dobře, že média a policie před těmito akcemi řidiče varují, protože není cílem policie vybrat co nejvíce pokut, ale hlavním cílem je to, aby na pozemních komunikacích bylo bezpečno. Zjednodušeně by se dalo říci, že lidé o těchto akcích vědí, co ovšem nevědí je to, v jakých úsecích jsou hlídky nasazeny, proto dbají předpisů a bezpečnosti po celou dobu jejich jízdy. Ze statistik je jasně prokazatelné, že při těchto akcích hlášených dopředu dochází k méně kolizím na pozemních komunikacích. Z hlediska prevence mají tyto dopravní akce daleko větší význam, než náhodné měření radarem na kontrolních bodech, které nejsou dopředu ohlašovány.

Konkrétně Pelhřimov má ve zvyku jednou do měsíce si vyžádat přístroje pro měření rychlosti vozidel, tzv. radary z krajského ředitelství a předem oznámit veřejnosti s pomocí tisku, že budou prováděny důkladnější kontroly. V Pelhřimově jsou k dispozici celkově tři radary. Při akci, kdy se zažádá o vypůjčení radarů z krajského ředitelství, se na Pelhřimovsku pohybuje až jedenáct civilních vozidel se zabudovanými radary.

➤ **Je předepsaná nějaká tolerance alkoholu v krvi?**

Na tuto otázku jsem dostala odpověď, že jistá tolerance tu skutečně je. Vzhledem k tomu, že lidské tělo může samo obsahovat menší množství alkoholu v krvi. Například po konzumaci jistých druhů potravin, které není zapříčiněno přímým požitím alkoholu, je stanovena tolerance 0,24 promile alkoholu v krvi. Pokud hlídka zastaví řidiče, který sdělí hlídce, že alkohol před jízdou nepožil, policie tak nemá ani proč dělat zápis. Ovšem pokud se řidič dozná, že alkohol požil, policie musí tento případ zaznamenat.

➤ **V neposlední řadě mě zajímalo, jestli panu plukovníkovi za dlouholetou praxi na dopravním inspektorátu utkvěl nějaký kuriózní případ v hlavě?**

Na tuto otázku odpověděl, že se v tomto roce stala kuriózní nehoda nebo spíše přesněji řečeno více nehod. Žena jedoucí z Tábora do obce poblíž Pelhřimova požila alkohol v poměrně velké míře a z vyšetřování, a to především z výpovědi svědků, vyplynulo, že žena nebyla způsobilá k řízení a u Humpolce sjela mimo vozovku do příkopu, odkud jí musela vypomoci druhá osoba dopravit dopravní prostředek zpět na pozemní komunikaci a automobil zaparkovat na nedaleké benzínové pumpě. Když se žena pokoušela vyjet od benzínové pumpy, tak nabourala do jiného zaparkovaného vozidla, což se zdálo svědkům podezřelé, proto zavolali policii České republiky, které sdělili, že mají podezření, že žena požila alkohol. Svědkům se naštěstí podařilo ujíždějící ženu zastavit ještě před vjezdem na dálnici, avšak podezřelá jim následně nabourala i jejich vozidlo. Přivolaná policejní hlídka vyzvala ženu, aby se podrobila orientační dechové zkoušce, kdy jí bylo naměřeno cca 2,5 promile alkoholu v krvi.

## ***Řízený rozhovor č. 2***

Druhý rozhovor jsem zvolila **nadpraporčíkem Miroslavem Jechem**, který působí na policii 25 a má zkušenosti s vyšetřováním dopravních nehod.

### **➤ Jaká je nejčastější příčina dopravních nehod, u kterých dochází ke smrti účastníků?**

Nejčastější příčinou dopravních nehod s tragickými následky je v drtivé většině nepozornost řidiče, nebo obecně původce dopravní nehody (ne vždy bývá viníkem řidič). Přecenění vlastních řidičských schopností, nevěnování se v dostatečné míře řízení vozidla, nepřiměřená rychlost a nízká míra předvídavosti řidiče. U nehod s dopravními prostředky MHD je to takřka vždy nepozornost řidiče. Kupodivu málo dopravních nehod s tragickými následky je zaviněno, či ovlivněno alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Je zajímavé, že se pan nadpraporčík s takovou nehodou doposud, za dobu svého působení na oddělení kriminalistické techniky nesetkal.

### **➤ Kde (čím) začíná vyšetřování dopravní nehody?**

Vyšetřování dopravní nehody pro stálou výjezdovou skupinu začíná typicky tzv. neopakovatelnými úkony, mezi které spadá zejména ohledání místa činu – nehody, které spadá do její kompetence. Zjištění skutkové situace na místě dopravní nehody, dokumentace na foto nebo video, vypracování plánu místa, dokumentace poškození vozidel a zranění na tělech účastníků, zajištění relevantních, kriminalisticky využitelných stop.

### **➤ Co nejvíce komplikuje vyšetřování dopravních nehod?**

Největší komplikací při vyšetřování dopravních nehod s tragickými následky většinou bývá pohyb druhých osob na samotném místě nehody. To znamená pohyb členů jednotek integrovaného záchranného systému, při kterém dochází k manipulaci s vozidly, osobami a hrozí nebezpečí kontaminace, či znehodnocení důležitých stop. Těžko se dokumentuje stav vozidel po havárii, typicky dochází k zásahům do karoserie při provádění vyprošťovacích prací členy hasičského záchranného sboru. Manipulace se zesnulými, zdravotní službou apod. S ostatními negativními podmínkami v místě nehody se pak většinou dokážeme vypořádat - počasí, světelné podmínky, ostatní provoz na komunikaci apod.

- **Nastává často situace, kdy viník od nehody, kde dojde k usmrcení, ujede z místa činu?**

Nenastává, osobně si nepamatuji případ, kdy by viník dopravní nehody z místa ujel.

- **Podílí se Vaše oddělení na tvorbě preventivních opatření nebo je tato činnost zcela na dopravním inspektorátu? (jestli ano, tak jak)**

Preventivní opatření naše oddělení žádná neprovádí, ani se na jejich tvorbě nepodílí. Tato činnost spadá plně do kompetence dopravního inspektorátu.

- **V neposlední řadě mě zajímalo, jestli panu nadpraporčíkovi za dlouholetou praxi na oddělení obecné kriminality utkvěl nějaký kuriózní případ v hlavě?**

Ano utkvěl. K nehodě došlo na dálnici D1. Jednalo se o nehodu českého kamionu, při níž řidič tohoto nákladního vozidla zemřel. Jednalo se o řidiče cizí státní příslušnosti, bylo mu cca 68 let, měl dřevěnou nohu (protézu) a nezemřel vinou zranění vzniklých při dopravní nehodě, ale příčinou smrti bylo náhlé srdeční selhání (infarkt). Díky bohu, při této dopravní nehodě nedošlo ke zranění dalších osob.

### **Řízený rozhovor č. 3**

Rozhovor s panem **JUDr. Miroslavem Novákem**, který působí na zastupitelství v Jihlavě již 40 let a zabývá se především silniční dopravou.

#### **➤ Se kterými trestnými činy se za svou praxi setkáváte nejvíce?**

Nejfrekventovanější je ohrožení pod vlivem návykových látek. Pan doktor uvedl, že ve větší míře se setkává s ohrožením pod vlivem alkoholu, ale v posledních několika letech se zvyšují počty trestných činů v silniční dopravě spáchaných pod vlivem drog, tedy trestné činy ohrožení pod vlivem drog. Uvedl také, že drogy se v poslední době evidují a jejich přítomnost lze zjistit, jelikož policie má k dispozici testy na drogy, což dříve nebylo, tedy nebyla dříve možnost snadno zjistit, jestli účastník silničního provozu je nebo není pod vlivem drog. Dále jsou to trestné činy ublížení na zdraví, a to jak usmrcení z nedbalosti tak ublížení na zdraví. Pan doktor uvedl, že výjimečně se setkává s trestným činem maření úředního rozhodnutí nebo s obecným ohrožením z nedbalosti. Obecné ohrožení z nedbalosti typické pro velké nehody zejména na železnici. Například pan doktor uvedl nedávnou nehodu, která se stala u Třeště, kdy se autobus, v důsledku zavinění řidiče autobusu, střetl s drážním vozidlem. Při této nehodě došlo k jednomu úmrtí a mnoha zraněním dalších osob. Dále uvedl i letošní nehodu kamionu (cisterny) na dálnici, která převážela kyselinu fosforečnou. Při této nehodě nebylo způsobeno žádné zranění, ale hrozila velká škoda, tudíž se také jednalo o trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti. Další raritou, co se týče trestných činů, je i maření úředního rozhodnutí, kdy jsem se dozvěděla, že v Jihlavě jsou i takové případy, kdy osoba měla uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a i přes uložení tohoto trestu řídila motorové vozidlo, čímž spáchala trest maření výkonu úředního rozhodnutí. Porušení zákazu řízení motorových vozidel je v případě jeho porušení napoprvé vyřízeno peněžitým trestem, pokud se toto porušení opět opakuje, tak podruhé ještě dostane daná osoba šanci, ale na potřetí už hrozí trest odnětí svobody

#### **➤ Jaké jsou z Vašeho pohledu nejčastější příčiny trestných činů?**

U úmyslných trestných činů pan doktor uvedl jako hlavní příčinu lidského chování, kdy požije osoba alkohol a přesto řídí vozidlo, nedostatek sebekázně a nerespektování zákonů a rozhodnutí státních orgánů.

U nedbalostních trestných činů je to pak celá škála příčin od nepozornosti až po zdravotní stav.

V souvislosti se zdravotní nezpůsobilostí řidiče, pan doktor zmínil příklad z tohoto roku, kdy zavinil nehodu starší člověk. Nehoda se stala v Jihlavě. Starší pán kolem 80 let srazil chodce a zabil ho. Po důkladnějších zdravotních testech se zjistilo, že je pachatel zdravotně nezpůsobilý k řízení motorového vozidla, ale i přesto měl platné potvrzení od obvodního lékaře ohledně jeho způsobilosti k řízení motorových vozidel. Pan doktor zmínil hlavní problém, který spatřuje v tom, že obvodní lékaři dávají potvrzení o způsobilosti k řízení motorových vozidel starším lidem, ačkoliv nemají dostatek přístrojů, aby zjistili, zdali člověk je skutečně způsobilý k řízení. Po této nehodě se až na specializovaném pracovišti v Praze zjistilo, že pachatel této nehody neviděl periferně tak, jak je potřeba, ale viděl pouze částečně, tudíž chodce nezpozoroval, ale ve většině případů nehod je na vině skutečně nepozornost řidiče.

➤ **Setkáváte se u trestných činů v dopravě často s recidivou?**

Většinou jen v případech trestných činů ohrožení pod vlivem a maření úředního rozhodnutí. Někdy se objeví jedinci, kteří mají nehod více, ale prakticky se nikdy nestává, že by je zavinili záměrně.

Zajímavé bylo, že jak z pohledu pana nadporučíka Sůvy, tak pana doktora Nováka často přibývá nehod, které způsobují ženy v silně podnapilém stavu. Pan doktor Novák také poznamenal, že dříve se s těmito trestnými činy tak často neseťkával jako nyní.

➤ **Myslíte si, že z hlediska prevence mají význam přednášky ze strany policie pro školy?**

Z pohledu pana doktora je prevence ve formě přednášek pro školy důležitá a nezavrhoval by jí, ale uvedl velice zajímavý názor. Jeho představa o efektivní a praktické prevenci by byla taková, aby se studenti středních škol přišli podívat na hlavní líčení k soudu a viděli by, jaký dopad může mít i drobná nepozornost nebo neukázněnost za volantem automobilu. Bylo zajímavé, že i státní zástupci osobně dojíždějí do škol na různé přednášky a někdy dokonce i školy mají zájem právě na tom, aby žáci viděli hlavní líčení u soudu. Další otázkou prevence je určitě i autoškola,

kdy pan doktor je toho názoru, že výuka v autoškole není úplně dostačující pro budoucí řidiče a mělo by se apelovat na to, aby budoucí řidiči byli více prakticky připravováni a informováni o důsledcích porušování silničních pravidel.

Pan doktor se také zmínil o dopravně bezpečnostních akcích, které jsou ohlašovány v médiích, že v tomto ohledu by sám uvítal, kdyby byli častější. Sám uvedl, že při těchto akcích se i on osobně cítí bezpečněji na silnici.

➤ **Byl nějaký případ, který Vám za Vaši dlouholetou praxi utkvěl v paměti?**

Na tuto otázku pan doktor odpověděl, že za svou praxi se již setkal se spoustou rarit a bohužel i se spoustou tragických případů, ale všeobecně lze říci, že nejhorší případy jsou takové, při kterých dojde k usmrcení dětí a/nebo manželky nebo naopak manžela (otce) od rodiny a člověk zůstane sám bez rodiny. Pan doktor podotkl, že je následně těžké tyto lidi soudit, když sám vidí, že je člověk z nehody zdrcený, psychicky je na tom velice špatně, ale bohužel nelze nechat tyto činy bez trestu.