

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**TRESTNÁ ČINNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ  
A JEJÍ PŘÍČINY V ČR A JIHOČESKÉM KRAJI**

**Autor práce:** Barbora Kramplová

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

**Forma studia:** Prezenční

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

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

**2021**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Barbora Kramplová

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

Místo studia: České Budějovice

**Název bakalářské práce: Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny v ČR a Jihočeském kraji**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Criminal Activity in Road Transport and Its Causes (in the Czech Republic and South Bohemia Region)**

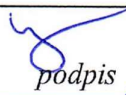
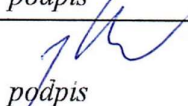
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

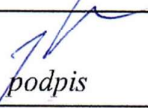


Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): květen 2020

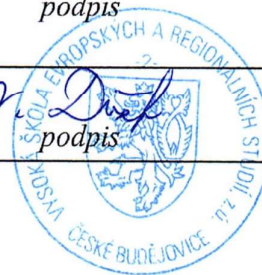
Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem je zjistit, jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě, dále pak zjistit jejich příčiny a navrhnout opatření k jejich eliminaci. Vedlejším cílem je posoudit, zda jsou rozdíly v indexech trestných činů v dopravě v ČR a v Jihočeském kraji, a pokud ano, tak proč.

Student: Barbora Kramplová	11.05.2020 datum	 podpis
Vedoucí práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	7.7.2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

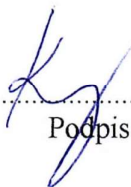
Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	7.7.2020 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	9.7.2020 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	9.7.2020 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci na téma „Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny (v ČR a Jihočeském kraji)“ vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku Vysoké školy evropských a regionálních studií, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích, dne 23. března 2021

  
.....  
Podpis

## **Poděkování**

Velice děkuji vedoucímu bakalářské práce doc. JUDr. Romanu Svatošovi, Ph. D. za cenné rady, připomínky, trpělivost a metodické vedení při zpracování této práce.

## ABSTRAKT

KRAMPLOVÁ, B. Trestná činnost v silniční dopravě a její příčiny v ČR a Jihočeském kraji: Bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 60 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 na úseku silniční dopravy, zkoumá jejich příčiny a doporučuje opatření k jejich eliminaci. Hlavním cílem je zjistit, jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě, dále pak zjistit jejich příčiny a navrhnout opatření k jejich eliminaci. Vedlejším cílem je zjistit, zda jsou rozdíly v indexech trestných činů v dopravě v ČR a v Jihočeském kraji, a pokud ano, tak proč. V teoretické části autor analyzoval jednotlivé trestné činy v silniční dopravě, zabýval se trestnými sankcemi a vyšetřováním dopravních nehod. V praktické části jsou zahrnuty i řízené rozhovory, na základě kterých, autor zjišťoval nejčastěji páchané trestné činy, jejich nejčastější příčiny, rozdíl v indexu trestných činů v ČR a Jihočeském kraji a v neposlední řadě nejúčinnější preventivní a represivní opatření.

## **ABSTRACT**

KRAMPLOVÁ, B. Criminal Activity in road Traffic and Causes in the Czech Republic and South Bohemia region): A bachelor thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 60 p. Supervisor: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

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

This bachelor thesis focuses on crimes committed within road transport, analyses underlying causes and suggests appropriate remedial measures. The work aims at revealing the most common offences in road transport, identifying the causes and proposing corrective measures. Its secondary goal is to explore whether there are substantial differences between indices of crimes in road transport in South Bohemian Region and the rest of the Czech Republic and, if any, why it is so. The theoretical part deals with examining individual crimes in road transport including criminal penalties and investigating road traffic accidents. The practical part involves structured interviews by which the author explored the most common offences, their primary causes, differences between the index of crimes in the Czech Republic and South Bohemian Region and the most effective repressive and preventative measures.

## OBSAH

ABSTRAKT.....	5
ABSTRACT.....	6
ÚVOD-VÝVOJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY.....	9
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	17
2 TRESTNÍ ODPOVĚDNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ.....	18
2.1 Právní úprava.....	18
2.2 Pojem trestního práva.....	18
2.3 Pojem trestného činu.....	19
2.4 Pojem skutkové podstaty trestného činu.....	20
2.5 Silniční doprava.....	20
2.6 Silniční vozidlo.....	21
3 TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	22
3.1 Trestné činy proti životu a zdraví.....	22
3.1.1 Usmrcení z nedbalosti.....	23
3.1.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.....	24
3.1.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti.....	25
3.1.4 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.....	27
3.2 Trestné činy obecně ohrožující.....	28
3.2.1 Obecné ohrožení z nedbalosti.....	28
3.2.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky.....	29
3.2.3 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti.....	30
3.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných.....	31
3.3.1 Opilství.....	31
4 PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD A TRESTNÉ ČINNOSTI V DOPRAVĚ.....	33
4.1 Technický stav vozidla.....	33

4.2	Dopravní prostředí.....	34
4.3	Selhání člověka.....	35
4.4	Ostatní subjektivní příčiny dopravních nehod.....	36
5	EMPIRICKÁ ČÁST 1 - ANALÝZA STATISTICKÝCH DAT .....	39
6	EMPIRICKÁ ČÁST 2 – ANALÝZA INFORMACÍ ZÍSKANÝCH Z ŘÍZENÝCH ROZHOVORŮ.....	44
	Výzkumné otázky.....	44
	Metodika .....	44
	Výsledky .....	44
7	NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ .....	47
	ZÁVĚR .....	49
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	50
	Literární zdroje.....	50
	Elektronické zdroje .....	51
	Legislativní dokumenty.....	52
	SEZNAM ZKRATEK.....	53
	SEZNAM TABULEK.....	53
	SEZNAM GRAFŮ.....	53
	PŘÍLOHY .....	55
	Příloha č. 1 - Rozhovor s plk. Ing. Lubomírem Veselým .....	55
	Příloha č. 2 - Rozhovor s mjr. Mgr. Bc. Lukášem Malým.....	56
	Příloha č. 3 - Rozhovor s npor. Bc. Michalem Chmelou .....	58
	Příloha č. 4 - Rozhovor s npor. Mgr. Janem Rychteckým .....	59



# ÚVOD-VÝVOJ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Doprava je s námi již od prvopočátku věků. První zmínky o pozemní dopravě se objevují okolo roku 805. Tyto zprávy hovoří o stezkách, které nebyly dobře upravené a až do 13. století zde nebyly žádné mosty. Základní síť pozemní dopravy tvořilo 9 stezek, a to stezka Domažlická, Zlatá, z Bavorska, Francie, stezka Královská, Kladská, Trstenická, Olomoucká a Haberská. Z dochovaných zpráv o počátcích dopravy na území dnešní České republiky lze dedukovat několik tendencí, které trvají až dodnes. Mezi tyto tendence patří:

- vliv polohy českého území v centru Evropy,
- vliv mezinárodních podmínek a propojenost dopravních cest v rámci Evropy,
- ovlivňování vývoje dopravy státními zásahy, jak v pozitivním, tak negativním smyslu,
- otevřenost pro mezinárodní kontakty, i v rámci migračního osídlování cizími obyvateli.<sup>1</sup>

Ve středověku byl vývoj všech druhů dopravy, včetně pozemní, velmi pomalý. Šlechta měla povinnost dbát o udržování cest. Prostředky na opravu získávala z vybírání mýtného. Vzhledem k tomu, že ve středověku nebyla potřeba dopravy veliká, neboť veškerá města a hrady byly zásobovány z okolí, cestovalo se většinou koňmo a dobrý stav silnic usnadňoval nepřátelské vpády do země, tak se na udržování cest moc nedbalo.<sup>2</sup>

Za císaře Karla IV. se zvýšila jak kvalita, tak bezpečnost cest. Čímž došlo k rozvoji obchodu. Husitské války a třicetiletá válka však přinesly pokles obchodu. Po době husitské se obchod oživoval pomalu, zato došlo k nárůstu vybírání mýt na pozemních cestách. Tato mýta nevybíral jen král, ale s jeho svolením i šlechta, města a kláštery. Vybrané prostředky však nesloužily k opravě a udržování komunikací. Kupci se snažili obcházet města či pašovat zboží do města v noci za pomoci místních převozníků, tak aby se vyhnuli vysokým poplatkům z mýtného.<sup>3</sup>

18. století přineslo pochopení a ocenění významu a důležitosti silnic hned v několika odvětvích, jak pro úspěšný výkon veřejné správy, podporu výroby

---

<sup>1</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 11-12.

<sup>2</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 15-17

<sup>3</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

a obchodu, tak i obranu státu. Proto se veřejné prostředky začaly používat na stavbu a udržování silnic. Vzniká silniční síť v celé Evropě, na českém území roku 1725, kdy za vlády Karla IV. byla ustanovena „*silniční reparační komise pro řízení silničních prací*“<sup>4</sup>, kdy stát převzal péči o odbornou výstavbu i údržbu silnic a její organizaci. První taková silnice byla vybudována z Prahy do Vídně. V roce 1736 vydal Karel VI. patent, který upravoval právo a výši vybírání mýtného, jakož i povinnost tranzitních jízd přes Prahu. Prostředky z vybraného mýta sloužily k budování státních silnic. V průběhu budování silnic se zvětšovala jejich šířka, která měla od roku 1842 7 sáhů (13,27 metrů). V roce 1867 proběhla další úprava vybírání mýtného a to zákonem č. 32.<sup>5</sup>

V druhé polovině 19. století vznikají silnice okresní, později i další tzv. podokresní. Uherský silniční zákon pak rozděluje silnice na státní, župní, příjezdové, veřejné, obecní a soukromé. Zásah do pozemní dopravy měl vynález parního stroje, kdy se část pozemní přepravy přenesla na železniční.<sup>6</sup>

Snaha Josefa Božka (1782-1835), výrobce prvního parního automobilu, zavést v silniční dopravě pohon parostrojů po několika pokusech ztroskotala. Dalším zdrojem pohonu, zkoušeným na silničních vozidlech, byla elektřina. František Křižík (1847-1941), patřící mezi první konstruktéry elektromobilů na světě, sestrojil svůj první elektromobil, poháněný pěti koňovým motorem roku 1895. Z pracovní vyčerpání se však další pokusy neuskutečnily.<sup>7</sup>

Bylo nutné vytvořit pravidla silničního provozu, neboť od počátku rozvoje silniční motorové dopravy bylo zřejmé, že společné volné užívání pozemních komunikací motorovou dopravou, chodců, povozů a dalších uživatelů, nese možnost obecného ohrožení. Ve spojení s překonáváním poměrně velké vzdálenosti bylo jasné, že pouhá vnitrostátní úprava pravidel provozu by byla nedostatečná. Rakousko-Uhersko přistoupilo na Mezinárodní smlouvu o jízdě automobily (Paříž, 1909), tzv. Pařížská úmluva, a tím se zapojilo do nadnárodní spolupráce na tomto poli.<sup>8</sup>

V návaznosti na Pařížskou úmluvu byla vydána bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdních silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol),

---

<sup>4</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 16.

<sup>5</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S. 15-17

<sup>6</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>7</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>8</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

a to výnosem ministerstva vnitra č. 81 (1910), která byla využívána i právním řádem Republiky Československé při jejím vzniku.<sup>9</sup>

Při vzniku Československé republiky byly na území České a Moravské země tyto kategorie veřejných silnic: státní (ty stavěl a udržoval stát), zemské a okresní. Po skončení 1. světové války nebyl dostatek finančních prostředků, obnovení úpravy silnic bylo možné až po pěti letech trvání republiky, a tak až do roku 1945 prakticky nedocházelo k otevírání silnic, ale pouze k jejich úpravě a údržbě. Dopravní obory byly roztrženy do různých ministerstev.<sup>10</sup>

Nařízením č. 310/1920 Sb., o vyzkoušení motorových vozidel (automobilů a motorových kol), jakož i o zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách, vydané prezidentem zemské správy politické v Praze, došlo k založení zkušebních komisí, které zkoušely typy a jednotlivá vozidla a prováděli zkušební jízdy, a dále institut zkušebního komisaře pro zkoušení řidičů. Ke zkoušce řidičů bylo požadováno lékařské osvědčení a vysvědčení o zachovalosti. Zkušební komisaři vedli každoroční evidenci řidičů, jakož i evidence dopravních nehod.<sup>11</sup>

Roku 1921 přistoupilo Československo k Mezinárodní smlouvě o jízdě automobily, neboť členství Rakousko-Uherska z této smlouvy zaniklo jeho rozpadem. Tím bylo potvrzeno převzetí podmínek pro připuštění automobilů k jízdě na veřejných cestách týkající se např. požadavků na řízení, brzdy, povinné osvětlení a podmínek pro řidiče vozidel. Aktivní účast Československa při pracích na Pařížské úmluvě (1926), která stanovila podmínky, jímž musí vyhovovat silniční motorové vozidlo i jeho řidič v mezinárodním provozu, a dále Ženevské smlouvě (1931), která sjednocovala dopravní značky v Evropě, pomohla v rozvoji mezinárodní dopravy a ke sjednocení důležitých podmínek pro zvýšení bezpečnosti provozu uvnitř státu. V letech 1929–1930 vrcholil vývoj motorismu.<sup>12</sup>

V roce 1930 se uvažuje o přechodu k jízdě vpravo a na některých pražských křižovatkách dochází k výstavbě světelných signalizačních zařízení. V roce 1938 bylo přijato první vládní rozhodnutí o výstavbě dálnic jako součást čtyřletého plánu, tato dálková silnice měla vést z Prahy na Podkarpatskou Rus, práce však přerušila válečná

---

<sup>9</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 20-22.

<sup>10</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 27-29.

<sup>11</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 34-36.

<sup>12</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

situace. Roku 1938 bylo vytvořeno Ministerstvo dopravy, jehož vytvořením však požadavek na jednotnou státní dopravní politiku splněn nebyl, neboť toto ministerstvo bylo zaměřeno na provoz železniční dopravy a poštovního provozu.<sup>13</sup>

Roku 1942 dochází k vydání několika nařízení pro úpravu provozu na pozemních komunikacích, mezi které patří například úřední zabavování motorových vozidel nebo zpřísnění podmínek pro prodej benzínu. Vinou okupace Čech a Moravy a 2. světové války dochází k celkové stagnaci a útlumu aktivit na silnicích a v silničním hospodářství. Vrcholí přípravy na přechod jízdy vpravo.<sup>14</sup>

Roku 1946 dochází k nové kategorizaci sítě a k očíslování důležitých tahů státních silnic na silnice státní I. třídy, státní II. třídy, silnice okresní a ostatní vicinální (Slovensko). Přichází zásadní změna v dopravě, kdy prostřednictvím víceletých hospodářských plánů přikazuje vláda organizovat dopravní národní podniky. V Ústavě ze dne 09.05.1948 pak stanovuje veřejnou dopravu železniční a pravidelnou dopravu silniční a leteckou za národní majetek spravovaný buď přímo státem, nebo prostřednictvím národních podniků. Zákonem č. 311/1948 Sb., byly pak znárodněny všechny podniky pro pravidelnou silniční motorovou dopravu osob a nákladů. Skončení 2. světové války vyvolalo rychlý nárůst motorizace, který trvá až dodnes.<sup>15</sup>

V období znárodnování a postupné stabilizace (1948-1960) dochází tak k systémovému sjednocování statistického a finančního výkaznictví. Účelem výkaznictví bylo povinné sledování stanovených ukazatelů všemi jednotkami. V rámci ustavení Rady vzájemné hospodářské pomoci, prvotně jako mezinárodní kolektivní orgán hospodářské spolupráce evropských socialistických států, byly ustaveny stálé komise, mezi které patřila také Rada vzájemné hospodářské pomoci pro dopravu s pracovními orgány, a to: sekcí pro ekonomické otázky a koordinaci plánů, železniční dopravu, vodní dopravu, automobilovou dopravu a leteckou dopravu. Vládním nařízením č. 34/1952 Sb., o organizaci silniční, vodní a letecké dopravy došlo ke změně v organizačním uspořádání a to tak, že řídicími orgány se staly podniky v čele s podnikovými ředitelstvími.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 45-48.

<sup>14</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 51-52.

<sup>15</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 57-59.

<sup>16</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 64-65.

Oběžníkem Ministerstva dopravy, uvedeným v Dopravním věstníku č. 41003/1945 – VII/4 o nové evidenci motorových vozidel a jejich vlečných vozů, byly zavedeny nové poznávací značky.<sup>17</sup>

Roku 1950 dochází k zavádění mezinárodního systému výstražných a dopravních značek. O rok později pak vychází nové předpisy o silničním provozu (vyhláška č. 327/1951 Ú. 1.), dále vydáno vládní nařízení, kterým se provádí zákon o provozu na veřejných cestách a dále byly zavedeny nové řidičské průkazy třídy A, B, C, D a T. Hospodárné provozování vozidel, plánování jejich pravidelné údržby a evidence vozidel pak upraveno vyhláškou č. 68/1951 Ú. 1. Silniční provoz upraven vyhláškou č. 328/1951 Ú. 1. Roku 1953 byly zřizovány Dopravní inspektoráty Veřejné bezpečnosti. Ministerstvo dopravy vydává novou vyhlášku č. 145/1956 Sb., o provozu na silnicích, čímž reaguje na zesílení provozu na silnicích a skutečnost, že každou sedmou hodinu zemřel na silnicích jeden člověk.<sup>18</sup>

Vyhláškou č. 141/1960 Sb., byly do československého právního řádu uvedeny dva dokumenty, upravující provozní předpisy, jako reakce na houstnoucí provoz, a to Úmluva o silničním provozu a Protokol o silničních značkách a signálech. Vyhláškou č. 141/1961 Sb., byly vydány nové předpisy o silničním provozu, tyto zavádí postih motoristů za požití alkoholu. Dále byla zahájena výroba bezpečnostních pásů, jejich používání je povinné až v roce 1970.<sup>19</sup>

Zákonem č. 147/1949 Sb., došlo k novému rozdělení silniční sítě, kdy byla vytvořena jednotná síť státních silnic rozdělující silnice do tří tříd (I, II, III) a mimo tuto jednotnou síť pak stály silnice obecní, příjezdové a soukromé.<sup>20</sup>

Na vytvoření evropské sítě silnic s mezinárodním provozem dohlížela Deklarace o výstavbě hlavních silnic s mezinárodním provozem.<sup>21</sup>

Bezpečnost přepravy a provozu pak byla upravena v Evropské dohodě o přepravě nebezpečných nákladů v mezinárodní silniční dopravě, jakož i Dohoda

---

<sup>17</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 67-67.

<sup>18</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>19</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>20</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>21</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

o přijetí jednotných podmínek pro homologaci a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel.<sup>22</sup>

V rámci mezinárodní dopravy bylo dne 26.02.1966 založeno Sdružení československých mezinárodních automobilových dopravců, jako členská organizace Mezinárodní unie silniční dopravy, se sídlem v Ženevě.<sup>23</sup>

Usnesením č. 286/1963 schválila vláda Koncepti dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací, která je významným dokumentem dodnes.<sup>24</sup>

Na bezpečnost silničního provozu se po válce moc nedbalo, až roku 1967 byl zřízen BESIP (Bezpečnost silničního provozu) v rámci Ústavu pro silniční a městskou dopravu. Tento měl zajišťovat prevenci nehodovosti v silničním provozu, hlavním objektem jeho působení byly děti a mládež. BESIP se později stal sekretariátem poradního orgánu vlády, Vládního výboru pro bezpečnost silničního provozu. Na školách a jiných zařízeních pro děti a mládež i u veřejnosti se BESIP postupně stal uznávanou autoritou v oblasti dopravní výchovy a prevence nehodovosti v silničním provozu.<sup>25</sup>

Usnesením vlády č. 215/1977 byly schváleny zásady státní dopravní politiky, které obsahovaly představy o rozvoji dopravy jako odvětví národního hospodářství.<sup>26</sup>

V oblasti mezinárodní silniční dopravy přijalo Československo několik dříve sjednaných mezinárodních smluvních dokumentů, mezi které patří Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy a Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí.<sup>27</sup>

Pokrokem v oblasti sběru a evidence dat o silniční síti, které jsou nezbytným podkladem pro plánování, modernizaci a rozvoj dopravních sítí, bylo převedení dosavadního pasportu silnic a mostů do počítačového registru, dále byla vyvinuta metodika lokalizačního systému silnic a dálnic, která se ročně aktualizovala. Tyto

---

<sup>22</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>23</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 83-85.

<sup>24</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>25</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>26</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 90-94.

<sup>27</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

aktualizované údaje jsou dodnes základními podklady pro rozhodovací procesy o úpravách a rozvoji pozemních komunikací.<sup>28</sup>

Celá druhá polovina 20. století se vyznačovala rozsáhlou legislativní činností, ať už na poli vnitrostátním tak i mezinárodním. Postupně soustava obecně závazných právních norem, označována jako československé dopravní právo, která obsahovala téměř 4 000 speciálních obecně závazných právních předpisů, upravovala technické, provozní, ekonomické, závazkové, bezpečnostní a další specifické vztahy. V širším smyslu byly do pojmu dopravní právo, mimo souhrnu dopravních zákonů a prováděcích předpisů k nim, jakož i souhrnu mezinárodních dopravních smluv, zahrnuty i ostatní obecně závazné předpisy používané v dopravě, které byly přijímány a novelizovány specifickým způsobem, odchylným od obecných právních předpisů.<sup>29</sup>

Masivní privatizace, tržní ekonomika, rozdělení Československa, plánování vstupu České republiky do Evropské unie, to vše a mnohé další mělo vliv na přesuny ve struktuře české ekonomiky a v jejím rámci i u dopravy. Legislativa v silniční dopravě se od poloviny 90. let přibližovala legislativě Evropské unie. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích upravuje vlastnické vztahy k pozemním komunikacím a zavádí státní vlastnictví k dálnicím a silnicím, obecní vlastnictví k místním komunikacím a soukromé vlastnictví k účelovým komunikacím, stanovuje podmínky možnosti vyvlastnění pro stavby dálnic a silnic ve veřejném zájmu, pro využití právního institutu věcných břemen a řeší otázky obecného a zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací a jejich uzavírek. V roce 1994 byl zaveden poplatek za užívání dálnic a rychlostních silnic.<sup>30</sup>

Historie dopravy je velice rozsáhlá oblast, v této části se autor zaměřil na vývoj silniční dopravy, který je pro tuto práci zásadní. Lidská společnost se učí z chyb, tedy až budoucnost ukáže význam a důležitost našich rozhodnutí nejen v oblasti dopravy. Doprava, jakož tzv. fenomén dnešní civilizace je nejen nositelem kladných skutečností jako je např. rychlá přeprava osob věcí na dlouhé vzdálenosti, ale i těch záporných kam lze zařadit znečišťování životního prostředí nebo nehodovost. S nehodovostí je spjata velké množství úmrtí osob, jejich zranění a dále hmotné škody. Příčinou dopravních nehod jsou mimo jiné negativní lidské vlastnosti, jako je např. lehkovážnost,

---

<sup>28</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. Tamtéž.

<sup>29</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 96-97.

<sup>30</sup> KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. S 105-113.

nezodpovědnost, agrese. Z výše uvedeného je potřeba zaměřit se nejen na prevenci nehodovosti, ale i na odpovědnost vzniku dopravních nehod, tedy individuální odpovědnost účastníka silničního provozu za jím zaviněné následky a jeho protiprávní jednání v rámci silničního provozu.



# 1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Dané téma bakalářské práce bylo autorem vybráno pro jeho aktuálnost, neboť málokdo se do školy/zaměstnání dopravuje pěšky, pokud zrovna nebydlí od dané instituce daleko. Denně čelíme tomu, že můžeme být vystaveni trestným činům v silniční dopravě.

Hlavním cílem této práce bylo zjistit, jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě, dále pak zjistit jejich příčiny a navrhnout opatření k jejich eliminaci. Vedlejším cílem pak zjistit, zda jsou rozdíly v indexech trestných činů v dopravě v ČR a v Jihočeském kraji, a pokud ano, tak proč.

Vlastní práce popisuje jednotlivé trestné činy páchané na úseku silniční dopravy, objasňuje jejich příčiny a doporučuje opatření k jejich eliminaci. Cíle bylo dosaženo na základě teoretické i praktické části práce. V teoretické části jsou použity výzkumné metody a techniky jako je rešerše literárních zdrojů a jejich následná analýza, komparace a syntéza. Praktická část obsahuje analýzu statistických dat kriminality a zpracování výsledků do přehledných tabulek a grafů. Ve druhé empirické části je využita kvalitativní strategie, jsou provedeny řízené rozhovory s odborníky na řešenou problematiku, a to po jednom vedoucím policistovi ze tří vybraných dopravních inspektorátů Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje. Získané informace jsou podrobeny analýze.

## 2 TRESTNÍ ODPOVĚDNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ A VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

### 2.1 Právní úprava

Pravidla silničního provozu jsou upravena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“ nebo „ZOPPK“), tento je účinný od 01.01.2001. V § 4 písmeni a) ZOPPK je uvedena povinnost účastníka provozu na pozemních komunikacích chovat se ohleduplně a ukázněně, tak aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní...<sup>31</sup> S porušováním pravidel silničního provozu se lze setkat denně. Nejčastěji se vyskytujícím proviněním, a také tím nejhorším, je dopravní nehoda. Dopravní nehodou rozumíme událost v silničním provozu (havárii, srážku, ...) při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby, či ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla.<sup>32</sup> Neustálé zvyšování hustoty provozu vede též ke zvyšování nehodovosti, a to nejen v Jihočeském kraji, ale v celé České republice.

Spáchání dopravní nehody může být často kvalifikováno jako přestupkové jednání dle zákona č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich“ nebo „ZOOZP“). Toto může být řešeno např. příkazem na místě, pokud s tím přestupce souhlasí (napomenutí, pokuta), vydáním příkazu – právní úkon, nebo správním řízením.<sup>33</sup>

Ne vždy se ale jedná o přestupek, a to, pokud dojde k takovému porušení pravidel silničního provozu, kdy jsou naplněny všechny skutkové znaky trestného činu. V této situaci se řídíme zákonem č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní zákoník“ nebo „TZ“).

### 2.2 Pojem trestního práva

Trestní právo je součástí českého práva veřejného „*je souhrnem právních norem, které chrání zájmy společnosti, ústavní zřízení České republiky, práva a oprávněné zájmy fyzických a právnických osob před jednáními nebezpečnými pro společnost.*“<sup>34</sup>

<sup>31</sup> § 4 písmeno a) zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>32</sup> KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998. Právo do kapsy. S 8.

<sup>33</sup> § 90-92 zákona číslo 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

<sup>34</sup> NOVOTNÝ, F. *Trestní právo hmotné*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2004. S 9.

Je rozlišováno trestní právo hmotné, které stanovuje mimo obecných a společných ustanovení základní podmínky trestní odpovědnosti, výčet jednotlivých trestných činů a sankce, které lze uložit, a dále trestní právo procesní, které upravuje postup orgánů činných v trestním řízení, popřípadě i jiných osob zúčastněných na trestním řízení, při zjišťování trestných činů, rozhodování o nich, výkonu rozhodnutí a předcházení a zamezování trestné činnosti. Účelem trestního práva je mimo represe (působení po spáchání trestného činu), také prevence (předcházení trestným činům). „*Úlohou trestního práva je ochrana společnosti před trestnými činy.*“<sup>35</sup>

### 2.3 Pojem trestného činu

Každá lidská společnost vykazuje činy, které se odchyľují od uznávaných norem ve společnosti a narušují oficiální hodnotový systém, na kterém je společnost založena. Trestněprávní prostředky slouží této společnosti jako ochrana před protiprávními činy. Tyto činy jsou nejčastěji označovány jako společensky škodlivé, které vykazují znaky odchylného či deviantního chování. Je jich mnoho druhů, a pro každý z nich je specifická určitá škodlivost a určité, příznačné, typické znaky. K tomu, aby mohlo dojít k nastoupení trestní odpovědnosti pachatele není jen nutné, aby jeho čin naplnil formální skutkovou podstatu některého trestného činu uvedeného ve zvláštní části trestního zákoníku, je také třeba, aby šlo o čin pro společnost škodlivý a zároveň, aby nebyla škodlivost nepatrná, protože pak bychom mohli reagovat podle jiného právního předpisu, zejména tedy podle zákona o přestupcích. Důležité, zejména pro zákonodárce, je tyto činy zevrubně poznat a přesně popsat, tak aby mohly být kriminalizovány. Při kriminalizaci dochází u určitého druhu společensky škodlivého činu k popisu jeho typových znaků. Souhrn těchto znaků je označován jako skutková podstata trestného činu.<sup>36</sup>

Dle § 13 odst. 1 TZ je trestným činem protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný, a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.<sup>37</sup>

Podle platného českého trestního zákoníku se každý trestný čin vyznačuje těmito znaky: protiprávností, naplněním znaků skutkové podstaty, obecnými požadavky na subjekt (pachatele). Protiprávnost je obligatorním (povinným) znakem každého trestného

---

<sup>35</sup> NOVOTNÝ, F. Trestní právo hmotné. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2004. S 9-10.

<sup>36</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. S 110-120.

<sup>37</sup> § 13 odstavec 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

činu. Mimo protiprávnosti může být požadována i škodlivost.<sup>38</sup> Termín společenská škodlivost není jednoznačný. Formální kritéria pro společenskou škodlivost jsou uvedeny v definici trestného činu, ale mohou být odvozena pouze z ustanovení § 39 odst. 2 TZ, týkající se hledisek a stanovení druhu a výměry trestu. Rozlišujeme skutkovou podstatu základní, kvalifikovanou a privilegovanou. Základní skutková podstata popisuje jednání, kterého se musí pachatel dopustit, aby mohlo být toto jednání trestným činem. Neobsahuje přitěžující okolnosti a váže se na ni základní trestní sazba. Kvalifikovaná skutková podstata obsahuje přitěžující okolnosti ve formě těžšího následku a způsobu provedení skutku. Tím že podstatně zvyšuje společenskou škodlivost skutku a jeho větší závažnost, podmiňuje možnost použití vyšší trestní sazby. Privilegovaná skutková podstata obsahuje vedle znaků základní skutkové podstaty další znak, nebo znaky snižující závažnost trestného činu<sup>39</sup> Obecnými požadavky na subjekt (pachatele) rozumíme fyzickou osobu starší patnácti let, přičetnou, u mladistvého navíc požadavek na rozumovou a mravní vyspělost.<sup>40</sup>

## 2.4 Pojem skutkové podstaty trestného činu

Skutkovou podstatou trestného činu rozumíme souhrn znaků trestného činu určitého druhu, kterými se od sebe jednotlivé trestné činy odlišují. Tyto znaky jsou uvedeny nejen ve zvláštní části trestního zákoníku, kde jsou rozděleny trestné činy podle skupinového objektu do třinácti hlav, ale také v obecné části. Mezi znaky skutkové podstaty trestného činu patří objekt (předmět ochrany např. život, zdraví, majetek), objektivní stránka (příčinný vztah mezi jednáním a následkem), subjekt (pachatel) a subjektivní stránka (zavinění úmyslné / nedbalostní).<sup>41</sup>

## 2.5 Silniční doprava

Jak uvádí Kočí, silniční doprava je upravena zákonem č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“ nebo „ZOSD“), kde je vymezena jako: „*souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých*

<sup>38</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. S 110-120.

<sup>39</sup> MITLÖHNER, Miroslav. *Trestní právo hmotné*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2010. S 15.

<sup>40</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. S 110-120.

<sup>41</sup> MITLÖHNER, Miroslav. *Trestní právo hmotné*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2010. S 17-25.

*po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.*“<sup>42</sup> Rozlišujeme silniční dopravu pro vlastní potřeby a pro cizí potřeby. Silniční dopravou pro vlastní potřeby je zajišťována podnikatelská činnost, ke které je osoba provozující tuto činnost oprávněna podle zvláštních právních předpisů (např. zákonem č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů) a „*při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob zvířat nebo věcí*“ Silniční dopravou pro cizí potřeby pak vzniká závazkový vztah mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje. Silniční doprava může být provozována na úrovni vnitrostátní (začíná i končí na území jednoho státu) a mezinárodní (výchozí a cílové místo je na území dvou různých států).<sup>43</sup>

## **2.6 Silniční vozidlo**

Silničním vozidlem rozumíme motorové či nemotorové vozidlo, jenž je vyrobeno za účelem provozu na pozemních komunikacích pro zajištění přepravy osob, zvířat nebo věcí. Rozdělují se na jednotlivé druhy (např. osobní automobily, autobusy) a kategorie (např. kategorie M – motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly používaná pro dopravu osob, kategorie O – přípojná vozidla).<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup> 2 odstavec 1 zákona číslo 111/1994 Sb. o silniční dopravě.

<sup>43</sup> KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). S 362.

<sup>44</sup> KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). S 313.

### 3 TRESTNÉ ČINY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Trestné činy spojené se silniční dopravou jsou velmi rozsáhlé. Nejsou to pouze ty, při nichž dojde k zavinění dopravní nehody, ale jsou roztržštěné do různých hlav trestního zákoníku. Nejčastější trestnou činností v této oblasti je silniční dopravní nehoda. Zpravidla se jedná o delikty nedbalostní, kdy pachateli jsou občané různého věku a povolání. Aby šlo o silniční dopravní nehodu musí být naplněny dva faktory, kterými je jednak fakt, kdy se událost stane na silnici, ulici, nebo jiném místě sloužícím veřejnému provozu a poté pohyb, kdy nehoda musí mít svou příčinu v pohybu osob nebo vozidel na silnici. Podstatnou převahu by měl u dopravní nehody mít moment překvapení, dopravní nehoda by měla být nepředvídatelná a neúmyslná, není to ale pravidlem. Hranici předvídatelnosti dopravní nehody však není snadné vždy určit s ohledem na mnoho lidských, atmosférických a technických činitelů.<sup>45</sup>

Trestné činy lze rozdělit podle různých hledisek. Pro přehlednost zvolil autor zákonné rozdělení podle objektu trestného činu.

#### 3.1 Trestné činy proti životu a zdraví

Život a zdraví člověka jsou základní hodnoty chráněné trestním právem. V hlavě první zvláštní části trestního zákoníku, jsou tyto hodnoty rozděleny do třech dílů, a to díl první zaměřený na trestné činy proti životu a zdraví, díl druhý na trestné činy proti zdraví a díl třetí na trestné činy ohrožující život nebo zdraví. Svolení poškozeného u žádného z těchto činů nevylučuje protiprávnost, neboť život a zdraví člověka jsou zcela mimořádné hodnoty, výjimku tvoří případy svolení k lékařským zákrokům, které jsou v době činu v souladu s právním řádem a poznatky lékařské vědy a praxe. Trestné činy proti životu a zdraví mohou být způsobeny jak úmyslným jednáním, tak i nedbalostně. Jsou zde obsažené jak velmi závažné trestné činy, tak i ty méně závažné, čemuž odpovídají i trestní sankce. Může se jednat o přečiny, zločiny i zvláště závažné zločiny. Mezi trestné činy proti životu a zdraví související se silniční dopravou patří následující blíže vyjmenované.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> ČERMÍN, Stanislav. *Kriminalistika-dopravní nehody: vyšetřování dopravních nehod*. Vyd. 1. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1968. S 7.

<sup>46</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 23-26.

### 3.1.1 Usmrcení z nedbalosti

Usmrcení z nedbalosti je upraveno v § 143, odstavci 1, hlavě I zvláštní části TZ, podle kterého bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti ten, kdo jinému z nedbalosti způsobí smrt.<sup>47</sup> Stejně tak jako ostatní trestné činy v tomto díle a této hlavě uvedené sdílí s nimi objekt trestného činu, a to lidský život. Objektivní stránkou je způsobení smrti z nedbalosti, od těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 TZ) se liší závažností způsobeného následku (smrtí člověka), čemuž odpovídají přísnější sankce. Způsobení tohoto následku může být pachatelem spácháno jak konáním, tak i opomenutím, kdy konáním rozumíme vůlí řízený a k určitému cíli zaměřený svalový pohyb člověka ve vnějším světě, jsou to tzv. činy komisivní, patří sem např. trestný čin krádeže (§ 205 TZ). Opomenutím je potom vůle řízená zdržením se svalového pohybu člověka, tzv. činy omisivní, sem řadíme např. trestný čin neposkytnutí pomoci (§ 150 TZ).<sup>48</sup> Dle odstavce 1 příslušného paragrafu může být pachatelem kdokoli, odstavec 2 pak upravuje spáchání osobami, které porušily důležitou povinnost vyplývající z jejich zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo povinností uloženou jim podle zákona.<sup>49</sup> Subjektivní stránka vyžaduje nedbalost. Nedbalost dle § 16 TZ může nastat dvěma způsoby, podle písmene a) 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 podle písmene b) jestliže pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům vědět měl a mohl.<sup>50</sup> K usmrcení z nedbalosti dochází nejčastěji právě v dopravě (nejen silniční). V otázce míry zavinění, příčinném vztahu mezi jednáním a způsobením smrti poškozeného (následkem), ale i dalšími otázkami trestní odpovědnosti, lze na trestný čin usmrcení z nedbalosti vztáhnout závěry, nauky a judikatury týkající se nedbalostního ublížení na zdraví.<sup>51</sup>

---

<sup>47</sup> § 143 odstavec 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>48</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 216.

<sup>49</sup> § 143 odstavec 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>50</sup> § 16 odstavec 1, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>51</sup> FRYŠTÁK, Marek. *Trestní právo hmotné: stav k 1.9.2012*. 3., aktualiz. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2012. Právo (Key Publishing). S 9-11.

### 3.1.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti spadá stejně tak jako ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 TZ) mezi trestné činy obsažené v hlavě první, dílu druhém – trestné činy proti zdraví. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti je upraveno v § 147 TZ, podle něhož bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti ten, kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví. Objektem je rozuměno zdraví člověka, ať zdraví fyzické, tj. normální funkce tělesných orgánů potřebná k obvyklé činnosti, tak i zdraví duševní. Tento útok je směřován na člověka, nikoli na lidský plod. Objektivní stránkou je způsobení těžké újmy na zdraví z nedbalosti. Subjektem může být podle odstavce 1 kdokoli, podle odstavce 2 ten, kdo porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce, nebo uloženou mu podle zákona, a dle odstavce 3 pak ten, kdo způsobí z nedbalosti těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí, bezpečnosti práce, dopravy anebo hygienické zákony.<sup>52</sup> Subjektivní stránka vyžaduje nedbalost. O tom, zda bylo ublíženo na zdraví rozhoduje soud na základě znaleckého posudku, který vypracovává znalec, lékař. Tento musí podrobně vysvětlit skutkový stav, např. mechanismus a důsledky zranění. Při posouzení příčinného vztahu mezi jednáním pachatele a způsobeným následkem na zdraví poškozeného je vycházeno ze stavu před poškozením, tj. o kolik se stav poškozeného zhoršil oproti stavu před útokem pachatele.<sup>53</sup>

Těžkou újmu na zdraví je jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Podmínky pro těžkou újmu na zdraví jsou stanoveny v § 122 odstavci 2 TZ, kdy dojde ke: zmrzačení, ztrátě nebo podstatnému snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztrátě nebo podstatnému oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohydění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivým útrapám či delší době trvající poruše zdraví.<sup>54</sup>

Porušení důležité povinnosti obsažené v odstavci druhém § 147 TZ (těžké ublížení na zdraví z nedbalosti), odstavci prvním § 148 TZ (ublížení na zdraví z nedbalosti), ale i odstavci druhém § 143 TZ (usmrcení z nedbalosti), nelze spatřovat v jakémkoli porušení povinností, ale jen v takových povinnostech, jejichž nedodržování podle obecné zkušenosti zvyšuje značnou měrou možnosti ublížení na zdraví nebo usmrcení. Všechny

---

<sup>52</sup> § 147 odstavce 1-3, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>53</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 40-48.

<sup>54</sup> § 122 odstavce 2, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.



důležité povinnosti řidiče motorového vozidla nelze vypočítat, s ohledem na skutečnost, že význam porušení kterékoli řidičské povinnosti je přímo závislý na konkrétní dopravní situaci. Mezi typické případy, kdy se podle judikatury jedná o porušení důležité povinnosti lze zařadit např. výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy motorového vozidla v obci, jízda motorovým vozidlem za snížené viditelnosti se silně znečištěným předním sklem a světlomety či vědomé použití vozidla s chybným brzdovým systémem.<sup>55</sup>

Hrubým porušením předpisů obsaženým v odstavci třetím § 147 TZ a odstavci druhým § 148 TZ, je rozuměno takové porušení některé z vyjmenovaných norem, které má za dané situace za následek možnost způsobení ublížení na zdraví nebo smrti více osob. Jedná se tedy o závažnější porušení předpisů než u porušení důležité povinnosti.<sup>56</sup>

Nedbalostí jednání pachatele neomlouvá, přispěla-li k ublížení na zdraví i neopatrnost jiné osoby, např. nepozorný chodec. Bylo-li však spoluzavinění poškozeného výrazné, bude tato skutečnost zohledněna při ukládání trestu.<sup>57</sup>

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

Ublížení na zdraví z nedbalosti je upraveno v § 148 TZ, kdy v odstavci prvním je řečeno, kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti. V odstavci druhém pak upraveno závažnější ublížení na zdraví z nedbalosti, a to kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.<sup>58</sup> Objektem je stejně jako u těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti lidské zdraví. Od těžkého ublížení na zdraví se liší závažností způsobené újmy.<sup>59</sup>

---

<sup>55</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 40-48.

<sup>56</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>57</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>58</sup> § 148 odstavec 1, 2, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>59</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 50-52.

Nedbalostní ublížení na zdraví patří mezi nejtypičtější trestné činy páchané v souvislosti se silniční dopravou. Na závažnost následků má zpravidla značný vliv náhoda, neboť potencionálním pachatelem je kdokoli, kdo má řidičské oprávnění. To, zda by skutečnost, že vlastníte řidičské oprávnění, měla zakládat speciální skutkovou podstatu, je diskutabilní téma, které zvedá vlnu neshod. Volba vhodných opatření vůči viníkům dopravních nehod je založena na správné diferenciaci a individualizaci trestní odpovědnosti. K tomu je třeba propracování otázek nedbalosti a příčinné souvislosti, v možnosti užívání alternativních trestů a v prohlubování jejich výchovného významu. Prevenci dopravních nehod napomáhá zvláště trest zákazu řízení motorových vozidel, tento je obsažen v § 73 TZ pod pojmem zákaz činnosti. Viníci dopravních nehod jsou pak stíháni na základě objektu, kterým můžou být trestné činy proti životu, zdraví nebo majetku, podle toho, jaké následky trestným činem způsobí. Přesto, že prostředky trestního a přestupkového práva slouží jako prevence dopravních nehod, těžiště prevence leží v mimo trestních opatřeních, kam řadíme opatření technická (zvyšování aktivní a pasivní bezpečnosti vozidel, zlepšování silniční sítě) a dále preventivní působení v oblasti dopravní výchovy občanů, se zaměřením na děti (viz BESIP kapitola úvod-vývoj dopravy na území České republiky).<sup>60</sup>

Při posuzování nedbalostních trestných činů se setkáváme s některými problémy, jejichž řešení má přesah i mimo tuto oblast. Jedná se zejména o princip omezené důvěry, kdy jeho podstatou je spolehnutí řidiče na to, že ostatní účastníci silničního provozu, budou dodržovat pravidla silničního provozu, pokud z konkrétních okolností vyjmenovaných zákonem neplyne opak. Je to princip reagující na požadavky moderní dopravy. Meze povinné opatrnosti jsou upraveny v zákonu o provozu na pozemních komunikacích a zákonu č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Mimo uvedené objektivní kritérium je třeba pohlížet na věc i z kritéria subjektivního, kam patří reakce řidiče na nebezpečnou situaci, která byla vyvolána jiným účastníkem silničního provozu, náhlá nezaviněná nevolnost řidiče, nejasné značení místní situace, ale i jízda začátečníka v nenadálé situaci, kterou by zkušený řidič zvládl ...<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>61</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

### 3.1.4 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku spadá do hlavy první, díl třetí trestního zákoníku, a to mezi trestné činy ohrožující život nebo zdraví, pod § 151 tohoto zákona. Tento paragraf nám říká, že řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, až tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.<sup>62</sup> Objektem je v tomto případě zájem na ochraně lidského života a zdraví.<sup>63</sup>

Tohoto trestného činu se lze dopustit pouze opomenutím, tedy omisivním jednáním. Skutková podstata klade za povinnost konat. Pachatel, který je v tomto případě speciální, a to řidič dopravního prostředku, který měl účast na dopravní nehodě, odpovídá pouze za neposkytnutí pomoci, nikoli za poruchu (újmu na zdraví, těžkou újmu na zdraví, smrt), která by nastala v důsledku neposkytnutí pomoci.<sup>64</sup>

Řidičem je v tomto případě rozuměn nejen řidič motorového vozidla, ale i řidič dalších dopravních prostředků, patří sem však i kolo nebo koňský povoz. Tyto dopravní prostředky nejsou zákonem blíže vyjmenovány.<sup>65</sup>

Účast na dopravní nehodě neznamená, že by ji řidič musel zavinit. Postačuje, když je nehoda v příčinné souvislosti s chováním řidiče, tedy že tento k dopravní nehodě objektivně přispěl.<sup>66</sup>

Objektivní stránka spočívá v neposkytnutí potřebné pomoci. Posouzení, zda jde o pomoc potřebnou, se odvíjí od povahy konkrétního případu a možností pachatele. Vždy se však musí jednat o takovou potřebnou pomoc, která odvrátí nebo sníží možné nebezpečí smrti nebo újmy na zdraví hrozící poškozené osobě nebo směřující ke zmírnění nesnází a následků utrpěného zranění. Zejména se jedná o první pomoc, kterou účinně mohou a jsou schopni poskytnout ti, kdo jsou na dosah ohroženého. Pojem potřebná pomoc nelze vykládat tak, jako by se jednalo o pomoc, která spolehlivě vede k záchraně.

---

<sup>62</sup> § 151 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>63</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 55-61.

<sup>64</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>65</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>66</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

Tato záleží na daných okolnostech případu. Může postačovat i jako přivolání odborné pomoci. Pro naplnění znaků skutkové podstaty tohoto trestného činu není rozhodující, jaké důsledky mělo nesplnění této povinnosti pro poškozeného, ani zda mohla být potřebná pomoc poskytnuta někým jiným. V případě, kdy potřebnou pomoc již poskytuje někdo jiný, je pravidlem, že další pomoc není potřebná. To ale neplatí v případě, kdy pomoc někým jiným může být poskytnuta účinněji nebo je k poskytnutí pomoci zapotřebí součinnosti více osob. V případě, kdy poškozený pomoc odmítá, je třeba jednat i proti jeho vůli, neboť tento může být v šoku a neví tedy, co činí, neboť neposkytnutí pomoci nepatří mezi trestné činy, kde by protiprávnost byla vyloučena souhlasem poškozeného. Jiné je to, pokud poškozený odmítá pomoc lékaře, pak se jedná o otázku informovaného souhlasu, negativního reversu a léčebných výkonů bez souhlasu pacienta.<sup>67</sup>

Výjimkou z povinnosti poskytnout potřebnou pomoc dle § 151 TZ je situace, kdy by poskytnutí této pomoci zakládalo nebezpečí pro pachatele nebo někoho jiného.<sup>68</sup>

## **3.2 Trestné činy obecně ohrožující**

Mezi další trestné činy v silniční dopravě obsažené ve statistice kriminality řadíme níže vyjmenované trestné činy, které nalezneme v hlavě VII. Trestné činy obecně nebezpečné, díle 1. Trestné činy obecně ohrožující.

### **3.2.1 Obecné ohrožení z nedbalosti**

§ 273, odst. 1 TZ, nám říká: „*Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo kdo z nedbalosti takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.*“<sup>69</sup>

Objektivní stránkou je způsobení, zvýšení, ztížení jeho odvrácení nebo zmírnění obecného ohrožení pachatelem. Znaky obecného ohrožení je třeba prokázat. Mimo příkladů vyjmenovaných zákonem (požár, povodeň), se jedná zejména o obecné ohrožení způsobené havárií hromadných dopravních prostředků, pokud jsou tyto obsazeny větším

---

<sup>67</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRÍVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>68</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRÍVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>69</sup> § 273, odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

počtem osob. Obecné ohrožení v dopravě může být vyvoláno např. i řidičem jiného než dopravního prostředku (např. motocyklu), v případě, kdy ohrozí větší počet osob. Mezi takové ohrožení patří rychlá jízda živou křižovatkou, tzn. křižovatkou, po které přecházejí chodci, jízda v protisměru na dálnici, či zavinění hromadné dopravní nehody neupozorněním na vyteklé množství oleje na vozovku. Aby se jednalo o trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti, zákon požaduje obecně nebezpečné jednání. Z pohledu subjektivní stránky postačuje jednání z nedbalosti.<sup>70</sup>

### 3.2.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Ohrožení pod vlivem návykové látky je obsaženo v § 274, odstavci 1. TZ, ve kterém je uvedeno: „*Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí, nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.*“<sup>71</sup>

Ochraňujícím objektem tohoto trestného činu je život a zdraví lidí, majetek. Objektivní stránka obsahuje přivození stavu vylučujícího způsobilost vlivem návykové látky pachatelem, vykonávání zaměstnání nebo jiné činnosti a možné ohrožení života nebo zdraví lidí nebo způsobení značné škody na majetku, při této činnosti.<sup>72</sup>

„*Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.*“<sup>73</sup> Alkoholem ve smyslu tohoto zákona jsou lihoviny, destiláty, víno, pivo a jiné nápoje, jež obsahují více než 0,75 objemového procenta alkoholu. Rozhodující jsou ovšem účinky požitého nápoje. Stav vylučující způsobilost je dán, jestliže hladina alkoholu v krvi dosáhne 1 promile. Tehdy se jedná o absolutní nezpůsobilost. V případech vyjmenovaných zákonem může být i nižší, tedy relativní nezpůsobilost. U ostatních návykových látek je zapotřebí zjistit stupeň ovlivnění a komparovat ho s tímto v praxi ustáleným měřítkem.<sup>74</sup>

---

<sup>70</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 343-345.

<sup>71</sup> § 274, odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>72</sup> FRYŠTÁK, Marek. *Trestní právo hmotné: stav k 1.9.2012.* 3., aktualiz. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2012. Právo (Key Publishing). S 86-87.

<sup>73</sup> § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>74</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 347.

Zaměstnáním nebo jinou činností je rozuměno takové zaměstnání (chirurgická operace ...) nebo taková činnost (řízení motorového vozidla na veřejné komunikaci), kdy jejich bezpečný výkon vyžaduje soustředěnou pozornost a schopnost správně vnímat a pohotově reagovat na různé vzniklé situace.<sup>75</sup>

Ohrožení nemusí být bezprostřední či konkrétní, nastává, i když výkon takové činnosti byl zatím bez závady (např. při řízení motorového vozidla již počátkem jízdy).<sup>76</sup>

Subjektivní stránka požaduje úmyslné jednání. Přitěžujícími okolnostmi jsou pak, dle odstavce druhého výše uvedeného paragrafu, způsobení havárie, dopravní nebo jiné nehody, ublížení jinému na zdraví, způsobení větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku, spáchání činu při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný (řízení hromadného dopravního prostředku), a byl-li pachatel za takový čin v posledních dvou letech odsouzen, nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.<sup>77</sup>

### **3.2.3 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti**

Obsaženo v § 277 TZ, kdy dle odstavce 1. se dopustí poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti ten, kdo z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti. 2. odstavec pak upravuje přitěžující okolnost, kdy pachatel způsobí činem uvedeným v odstavci 1 škodu velkého rozsahu nebo spáchá-li takový čin za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.<sup>78</sup>

Obecně prospěšným zařízením chráněním § 277 TZ jsou dle § 132 TZ rozuměny veřejné ochranné zařízení proti požáru, povodni nebo jiné živelní pohromě, obranné nebo ochranné zařízení proti leteckým a jiným podobným tokům nebo jejich následkům, ochranné zařízení proti úniku znečišťujících látek, zařízení energetické nebo vodárenské, podmořský kabel nebo podmořské potrubí, zařízení a sítě elektronických komunikací a koncová telekomunikační a rádiová zařízení, zařízení držitele poštovní licence, zařízení

---

<sup>75</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>76</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. Tamtéž.

<sup>77</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 348.

<sup>78</sup> § 277, odst. 1 a 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

pro veřejnou dopravu, včetně součástí dráhy a drážních vozidel ve veřejné drážní dopravě a svislých zákazových nebo příkazových dopravních značek a dopravních značek upravujících přednost.<sup>79</sup>

Vždy se jedná o zařízení veřejné povahy, sloužící širokému okruhu subjektů. Objektivní stránka záleží nejen na poškození takového zařízení, ale v jeho zničení, odstranění, učinění neupotřebitelným, rovněž i v ohrožení provozu (např. zanedbáním údržby) nebo využívání takového zařízení. Porucha provozu takového zařízení spočívá ve vyřazení zařízení z provozu (jeho nefunkčnosti). Poruchu provozu tedy nelze zaměňovat za fyzické poškození zařízení. Je třeba úmyslného zavinění a hrubé nedbalosti.<sup>80</sup>

### **3.3 Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných**

Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných jsou obsaženy v Hlavě X. TZ. Pro potřeby této bakalářské práce mezi tyto trestné činy řadíme v díle 6 s označením Jiná rušení veřejného pořádku pod § 360 Opilství.

#### **3.3.1 Opilství**

V TZ uvedeno, kdo se požitím nebo aplikací návykové látky přivede, byť i z nedbalosti, do stavu nepřičetnosti, v němž se dopustí činu jinak trestného, bude potrestán odnětím svobody na tři léta až deset let; dopustí-li se však činu jinak trestného, na který zákon stanoví trest mírnější, bude potrestán tímto trestem mírnějším. Toto zákonné ustanovení se neužije, přivedl-li se pachatel do stavu nepřičetnosti v úmyslu spáchat trestný čin, nebo spáchal trestný čin z nedbalosti, která spočívá v tom, že se přivedl do stavu nepřičetnosti.<sup>81</sup>

Pojem opilství je v souvislosti s ustanovením paragrafu zavádějící, neboť pojem návykové látky je podstatně širší a neomezuje se pouze na alkohol. Chráněním zájmem tohoto trestného činu je především mezilidské soužití, dále také zájmy chráněné ustanovením, jehož znaky má jednání pachatele v nepřičetnosti.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup> § 132 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>80</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 350-352.

<sup>81</sup> § 360 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

<sup>82</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 471.

Jednání pachatele tvořící objektivní stránku je dvoufázové. První fáze záleží v zavinění uvedení se pachatele do stavu nepřičetnosti požitím nebo aplikací návykové látky. Ve druhé fázi se nepřičetný pachatel dopustí jednání, které má znaky trestného činu, tato dvoufázovost je označována také jako spáchání tzv. „kvazideliktu“.<sup>83</sup>

Znakem tohoto trestného činu je nepřičetnost pachatele. Trestný čin opilství se označuje jako abstraktně ohrožující delikt, neboť ohrožení spočívá již v uvedení se do stavu nepřičetnosti.<sup>84</sup>

Objektivní podmínkou je, aby se pachatel ve stavu nepřičetnosti dopustil jednání, které má jinak znaky trestného činu, v tom spočívá tzv. kvazidelikt. Mezi návykové látky související s tímto ustanovením patří mimo vymezení v § 130 TZ také látky, které nevyvolávají závislost. Je-li nepřičetnost vyvolána požitím alkoholu, nezbytným předpokladem pro posouzení otázky, zda pachatel trestného činu jednal za podmínek ustanovení § 360 TZ, je objektivní zjištění výšky hladiny alkoholu v krvi, které spadá do oboru soudního lékařství, až poté je možné objasňovat okolnosti významné pro posouzení přičetnosti obviněného znaleckým posudkem z oboru psychiatrie o duševním stavu pachatele.<sup>85</sup>

Tento trestný čin lze spáchat jak zaviněním úmyslným, tak i nedbalostním. Úmysl či nedbalost je posuzována z pohledu uvedení se do stavu nepřičetnosti, nikoliv na kvazidelikt spáchaný v nepřičetnosti. Subjektem tohoto trestného činu může být kdokoli, jedná se o tzv. vlastnoruční delikt, tzn. není možné ani spolupachatelství ani nepřímé pachatelství. Nepřičetná osoba však může být tzv. „živým nástrojem“ ke spáchání jiného trestného činu.<sup>86</sup>

---

<sup>83</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S Tamtéž.

<sup>84</sup> FRYŠTÁK, Marek. *Trestní právo hmotné: stav k 1.9.2012*. 3., aktualiz. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2012. Právo (Key Publishing). S 127.

<sup>85</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 472.

<sup>86</sup> NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GRIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. S 472-473.



## 4 PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD A TRESTNÉ ČINNOSTI V DOPRAVĚ

Příčinou vzniku dopravních nehod na pozemních komunikacích je každý jev, bez něhož by následek (dopravní nehoda) nenastal. Obecné pravidlo říká, že všechny jevy, které způsobily tento následek, jsou si rovny. Dopravní nehody jsou výsledkem působení tří činitelů: člověka, vozidla a objektivních podmínek provozu (dopravního provozu). Trestná činnost páchaná v souvislosti s dopravními nehodami má určitá specifika, mezi které řadíme osobu pachatele, s tím související jednání pachatele, otázky zavinění a také otázka příčin a podmínek, které k dopravní nehodě na pozemní komunikaci vedly, nebo vzniku dopravní nehody napomohly.<sup>87</sup>

Dopravní nehoda bývá ve velké míře způsobena kombinací několika příčin a podmínek, ať už více, či méně významných pro vznik dopravní nehody. Příčina, která vede ke spáchání trestného činu, existuje ve velké míře případů ještě dříve, než pachatel začne uskutečňovat jednání, např. řidič se vědomě účastní provozu na pozemní komunikaci s vozidlem, které není technicky způsobilé. Ze tří výše vyjmenovaných specifik, které se podílejí na vzniku dopravní nehody, nejvíce selhává lidský faktor.<sup>88</sup>

Zbývá dvě specifika, tedy technický stav dopravních prostředků a stav dopravního prostředí, za podmínky že splňují zákonné normy, jsou ve vztahu k nehodovosti na pozemních komunikacích, z hlediska statistik, nevýznamnou veličinou. Na rozdíl od lidského faktoru, který se na základě dlouhodobých statistických sledování jeví jako veličina dominantně proměnlivá. Objektivní příčiny nehod na pozemních komunikacích spočívají buď v příčinách technického charakteru, nebo v příčinách dopravního prostředí, kterým jsou pozemní komunikace, dopravní značení a systémy automatizovaného řízení. Vznikají nezávisle na subjektu silniční dopravy. Lze říct, že jsou neovlivnitelné. Nejsou předvídatelné ani při dodržování jednotlivých ustanovení ZOPPK.<sup>89</sup>

### 4.1 Technický stav vozidla

Příčinami dopravních nehod z pohledu technického charakteru spočívají v zanedbání technického stavu vozidla vlastníkem, uživatelem, nebo řidičem vozidla. Je tím myšlena primární forma zanedbání technického stavu tzn. např. benevolentní

<sup>87</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 186.

<sup>88</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Tamtéž.

<sup>89</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Tamtéž.

přístup k údržbě vozidla, podceňování drobných závad, oddalování termínu opravy. Dle Chmelíka přístup řidičů k automobilům z pohledu zachovávajícím základní podmínky prevence není dobrý.<sup>90</sup>

Příčiny dopravních nehod technického charakteru spočívající ve špatném technickém stavu vozidla se nejčastěji projevují jako závady na brzdách, řízení či v poškození pneumatik. Méně často pak okamžité únavové vady materiálu. Dalším důležitým ukazatelem je stáří vozidla, díky kterému dochází k opotřebování materiálu, korozi ... Technický stav vozidla jako koeficient příčiny dopravní nehody lze objektivně brát jen u starších typů motorových vozidel. U nových motorových vozidel konstruovaných podle nejnovějších poznatků vědy a techniky je dbáno na maximální zajištění prvků aktivní i pasivní bezpečnosti, např. elektronické řídicí systémy, senzorické obvody, systém ABS (protiblokovací systém brzd), systém ESP (elektronický stabilizační program), systém EDS (elektronická uzávěra diferenciálu), systém MSR (regulace brzdného momentu), systém ASR (automatický protiskluzový systém), systém BA (brzdový asistent), systém DSR (optimalizace brzdného účinku k řízení vozidla), systém AIRBAG ... I přes fakt, že jsou dnešní moderní automobily vybaveny nejrůznějšími systémy podporující aktivní i pasivní bezpečnost, je třeba nezapomínat na základní zákony fyziky – existenci hmoty, času, rychlosti, setrvačných a odstředivých sil a jejich vzájemné kombinace, ke kterým může dojít mnohdy nahodile.<sup>91</sup>

## 4.2 Dopravní prostředí

Dopravní nehody zapříčiněné vlivem dopravního prostředí mohou spočívat jak ve špatném stavu pozemní komunikace, kde příčinou může být např. neoznačená překážka silničního provozu, nebo špatná údržba pozemní komunikace v zimním období, tak i situace v provozu, kterou jsou rozuměny všechny okolnosti bez přímého vlivu účastníka provozu na pozemní komunikaci, např. hustota provozu, povětrností situace, špatná viditelnost aj. Jak již bylo zmíněno, závada pozemní komunikace z dlouhodobého statistického hlediska je vcelku zanedbatelnou příčinou dopravních nehod. Mezi další příčinu dopravních nehod, kterou lze zahrnout do dopravního prostředí je nedostatečné dopravní značení, které ztěžuje směrové vedení řidiče, nebo přemíra dopravních značek

---

<sup>90</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 187.

<sup>91</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 187-191.

v krátkých vzdálenostech, které zapříčiňuje rozptýlení pozornosti řidiče a může být důvodem předčasné únavy.<sup>92</sup>

Jako další sem patří přemíra velkých reklamních tabulí, které se daří v poslední době regulovat a jsou odstraňovány z moci úřední, další příčinou je pak lesní nebo domácí zvířectvo, které je z pohledu statistik velmi časté a určitě nezanedbatelné.<sup>93</sup>

### 4.3 Selhání člověka

Selhání člověka při řízení dopravního prostředku může mít fatální následky. Mezi nejnebezpečnější patří právní selhání člověka, v podobě porušení konkrétních podmínek v provozu na pozemních komunikacích. Nejproblémovějším a nejvíce selhávajícím činitelem v systému provozu na pozemních komunikacích je řidič. Svým chováním ovlivňuje dopravní bezpečnost všech ostatních účastníků (spolujezdců, cestujících, chodců, cyklistů, ostatních řidičů). Nejčastěji vyskytujícími příčinami u řidiče je nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost jízdy a nesprávné předjíždění.<sup>94</sup>

Dle ZOPPK lze sestavit deset typických příčin nehod řidičů motorových vozidel z právního hlediska:

1. Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla.
2. Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.
3. Nesprávné otáčení nebo couvání.
4. Nepřízpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky.
5. Nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“.
6. Nezvládnutí řízení vozidla.
7. Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.
8. Vjetí do protisměru.
9. Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupů.
10. Nedání přednosti při odbočování vlevo.<sup>95</sup>

---

<sup>92</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 191.

<sup>93</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Tamtéž.

<sup>94</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 192-193.

<sup>95</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 193.

Ze shora uvedeného plyne nejenom neznalost právních předpisů, ale také velká míra jejich vědomého nerespektování, nebo přímo pohrdání právními předpisy a hazardování. Mezi hazardování, jako základní ukazatel lidského selhání, řadíme i jízdu pod vlivem alkoholu nebo omamných a psychotropních látek. Tato však s ohledem na nebezpečnost vlivu těchto látek na dopravní nehodovost a poměrně velkému počtu smrtelných následků tvoří z hlediska statistik zcela samostatnou skupinu.<sup>96</sup>

Osobnostní rysy pachatelů silničních dopravních nehod se výrazně liší od pachatelů obecné kriminality. Z kriminologického hlediska se jedná především o osoby bez kriminální minulosti. Na trestné činnosti v silniční dopravě se podílejí občané všech věkových kategorií, s různou zkušeností v ovládání řízení motorových vozidel. Dle výzkumu tzv. „nehodového věku“, provedeného bývalou VŠ SNB, zavíní v průběhu aktivní řidičské praxe (20-60 let fyzického věku), alespoň jednu dopravní nehodu 98 % všech řidičů, z toho 19,2 % dvě dopravní nehody, 4,7 % tři a pouze 1,1 % více než tři dopravní nehody. Z výše uvedeného není recidiva nehodovosti příliš významná.<sup>97</sup>

Velký podíl na způsobení dopravní nehody člověkem má též agresivní chování řidičů za volantem. Agresivním chováním je rozuměno chování účastníka silničního provozu, který záměrně zvyšuje riziko kolize, toto je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze snahou o získání více času na úkor ostatních účastníků silničního provozu. Toto má v praxi za následek překračování nejvyšší dovolené rychlosti, nedodržování bezpečné vzdálenosti od ostatních vozidel, předjíždění z pravé strany, nerespektování dopravních značek, nevhodné používání zvukového znamení aj.<sup>98</sup>

#### **4.4 Ostatní subjektivní příčiny dopravních nehod**

Při řízení motorového vozidla je na řidiči vyžadováno, aby měl v každém okamžiku řízení požadovanou způsobilost, byl chopen správně vnímat a přijímat informace z vnitřního i vnějšího prostředí, a jejich vyhodnocováním na ně správně a včas reagovat. I krátké snížení některého z výše uvedených může mít za následek vznik kolizních situací. Proto mezi významné subjektivní příčiny dopravních nehod

---

<sup>96</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Tamtéž.

<sup>97</sup> KONRÁD, Zdeněk. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. rozš. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 1996. S 109.

<sup>98</sup> UNECE: Aggressive driving behaviour [online]. 2004 [cit. 2021-03-14]. Dostupné z: <https://unece.org/aggressive-driving-behaviour-background-paper>

na pozemních komunikacích patří také psychofyziologické faktory. Těmito faktory jsou fyzické indispozice řidiče (např. otřesy vlivem technického stavu vozidla, vozovky, horko způsobeno nevětráním či dlouhá, pomalá jízda v koloně).<sup>99</sup>

Další fyziologickou indispozicí je únava z dlouhé jízdy, která ovlivňuje bdělost řidiče. Projevuje se bolestí zad, pocitem strnulosti, přicházejícími znaky ospalosti.<sup>100</sup>

Rovněž i momentální zdravotní stav. Způsobilost řidiče může být ovlivněna nejen zdravotním stavem, ale také použitím léků, které mohou mít za následek pokles pozornosti či ospalost. V této oblasti je speciální pozornost věnována problematice tzv. mikrospánku, stav několikavteřinové spánkové aktivity, vyskytující se u pacientů s narkolepsií. Podle současných nejnovějších vědeckých poznatků, je však mikrospánek následkem určitého onemocnění, neboť zdravý člověk je vždy schopen uvědomit si příznaky blížícího se spánku.<sup>101</sup>

Dalším významným psychologickým faktorem je stres nebo zkratkovité jednání, které se projevuje vzdálením se pachatele z místa dopravní nehody nebo přímo neadekvátní reakce na danou situaci. Patří sem ale i okamžité stavy vyvolané radostí, rozčilením, vztekem, které rozptylují pozornost všech účastníků silničního provozu a brání v pečlivém sledování dopravní situace a jejím správném vyhodnocení. Závažné nehody se často stávají před odjezdem na dovolené, při významných výročích, při jízdách s nemocným dítětem k lékaři, nebo při jízdách z nemocničních návštěv vážně nemocných příbuzných.<sup>102</sup>

Technicky podmíněné subjektivní příčiny mohou vyplývat z nedostatku znalostí či zručností, kdy velkým problémem u řidičů může být jízda v hustém provozu na který nejsou zvyklí, jízda v neznámém prostředí, ve složité dopravní situaci.<sup>103</sup>

Může se také jednat o zásadní morální selhání člověka. Při provozu na pozemních komunikacích, kde je ohroženo velmi mnoho zájmů chráněných trestním zákonem i jinými právními normami, by měly být morální kvality člověka na vysoké úrovni,

---

<sup>99</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 194.

<sup>100</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Tamtéž.

<sup>101</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Tamtéž.

<sup>102</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 195.

<sup>103</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Tamtéž.

a takové povahové vlastnosti jako je bezohlednost, agresivita, nízká úroveň disciplíny, pohrdání všemi hodnotami by se měly vyskytovat pouze ojediněle.<sup>104</sup>

Teoretické zkoumání příčin dopravních nehod, zjišťování okolností podmiňujících vznik poruchového jednání účastníků provozu na pozemních komunikacích spadá do oblasti dopravní psychologie, sociologie, kriminologie, technických oborů a některých oborů lékařství. Tyto obory přispívají k objasnění příčin konkrétního chování účastníka provozu na pozemních komunikacích, k vymezení následků v souvislosti s dopravní nehodou, případně objasňují takové chování a z těchto závěrů pak svými poznatky preventivně spolupůsobí v rámci bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Ze všech těchto závěrů vychází trestní právo při posuzování zásadní otázky, subjektivní stránky – zavinění dopravní nehody účastníkem provozu na pozemní komunikaci.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. Tamtéž.

<sup>105</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. S 196.

## 5 EMPIRICKÁ ČÁST 1 - ANALÝZA STATISTICKÝCH DAT

Za účelem zjištění indexu kriminality v silniční dopravě v České republice a Jihočeském kraji, a jejich porovnání, je nutné si tyto indexy nejprve spočítat. Pro tento vzorec musíme znát aktuální počet obyvatel v České republice, poté počet obyvatel v Jihočeském kraji a v neposlední řadě počet registrovaných trestných činů v silniční dopravě (v ČR a Jihočeském kraji). Počty obyvatel zjistíme z údajů vydávaných Českým statistickým úřadem, v ČR bylo k 30.09.2020 - 10 707 839 obyvatel, v Jihočeském kraji<sup>106</sup> V Jihočeském kraji bylo v roce 2019 – 644 083 obyvatel.<sup>107</sup>

Dle dat získaných ze statistik kriminality bylo na území ČR registrováno za rok 2020 celkem 6 169 skutků s takticko-statistickou klasifikací „dopravní nehody silniční nedbalostní“, kam jsou zařazeny tyto trestné činy: usmrcení z nedbalosti § 143 TZ, těžké ublížení na zdraví - § 147 TZ, ublížení na zdraví z nedbalosti - § 148 TZ, obecné ohrožení z nedbalosti - § 273 TZ, ohrožení pod vlivem návykové látky - § 274 TZ, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti - § 277 TZ a opilství - § 360 TZ. Co se týče Jihočeského kraje celkem za rok 2020 bylo registrováno 468 těchto skutků.<sup>108</sup>

Výsledek indexů dostaneme vydělením počtu registrovaných trestných činů v ČR/Jihočeském kraji s počtem obyvatel a výsledek vynásobíme indexem na 100 000 obyvatel.

Index kriminality v silniční dopravě v roce 2020 v ČR	$\frac{6169}{10707839}$	x 100 000	= 57,61
---	-------------------------	-----------	---------

Index kriminality v silniční dopravě v roce 2020 v JK	$\frac{468}{644083}$	x 100 000	= 72,66
---	----------------------	-----------	---------

<sup>106</sup> ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, Obyvatelstvo, [online], [cit. 2021-03-01]. Dostupné z WWW: [https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo\\_lide](https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_lide)

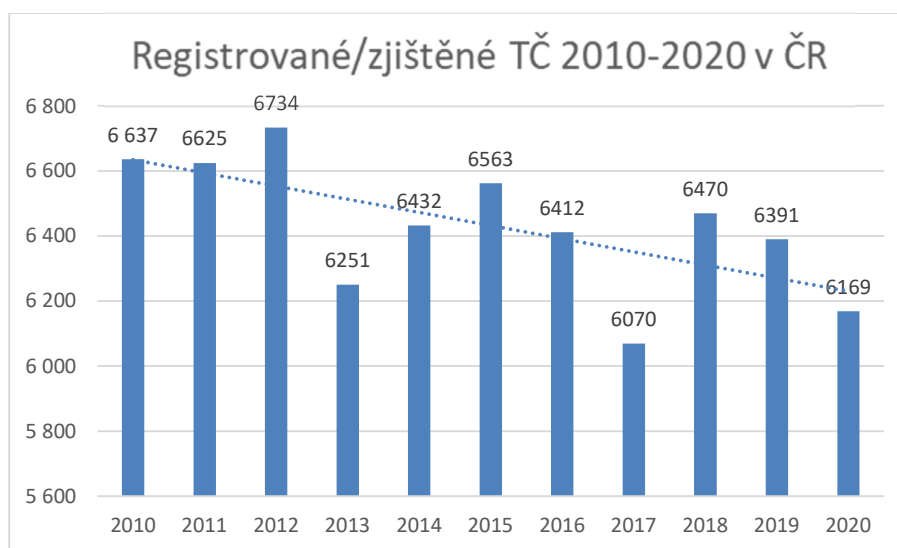
<sup>107</sup> ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, Obyvatelstvo, [online], [cit. 2021-03-01]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/xc/obyvatelstvo-xc>

<sup>108</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-02-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>>

Tímto způsobem bylo zjištěno, že index zatíženosti trestných činů v ČR má hodnotu na 100 000 obyvatel 54,61, v Jihočeském kraji pak hodnotu 72,66, z čehož vyplývá, že v Jihočeském kraji se index zatíženosti za rok 2020 pohybuje na vyšší úrovni, než je celorepublikový průměr. Toto může být způsobeno vyšším pohybem vozidel způsobeným hraničními přechody nebo známou turistickou oblastí.

Co se týče ČR bylo objasněno 73,2 % těchto registrovaných trestných činů. 5 760 jich bylo objasněno (i dodatečně objasněné). V Jihočeském kraji bylo celkem za rok 2020 tedy registrováno 468 těchto skutků. 84 % jich bylo objasněno (i dodatečně).<sup>109</sup>

Graf č. 1<sup>110</sup>



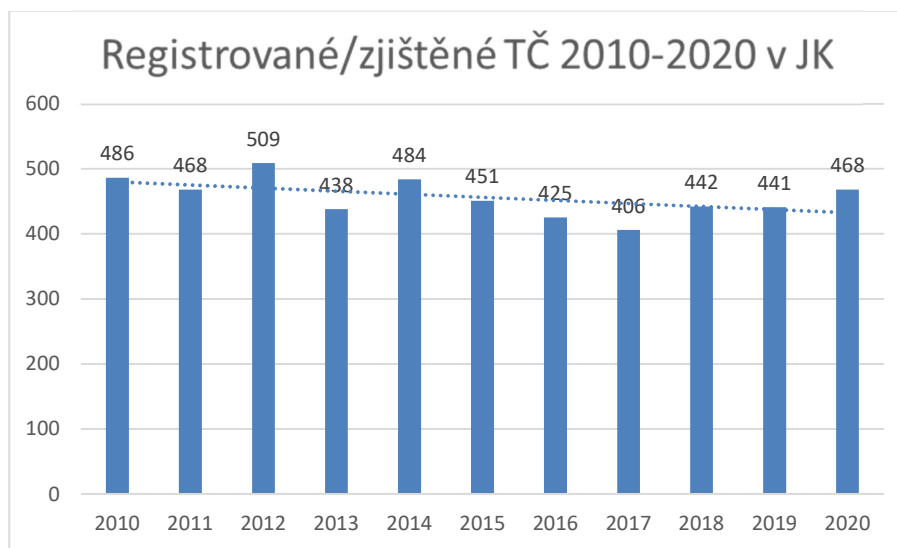
Zdroj: Vlastní zpracování

<sup>109</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-02-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>>

<sup>110</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2011.aspx>>



Graf č. 2 <sup>111</sup>



Zdroj: Vlastní zpracování

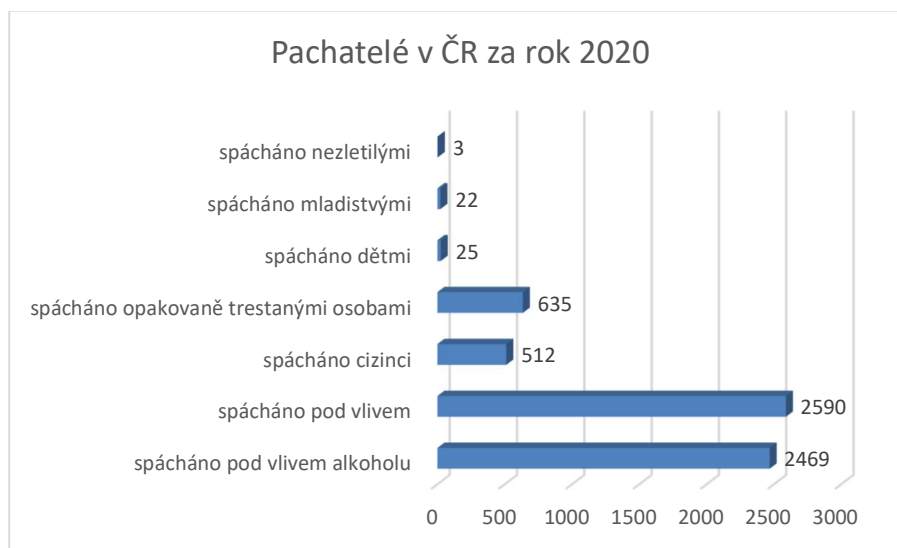
Z grafů lze vyčíst, že v ČR je pokles registrovaných TČ výrazně strmější než v Jihočeském kraji.

Co se týče dynamiky v ČR v letech 2010 – 2020 má tato v posledních letech spíše klesající charakter. V Jihočeském kraji není v počtu těchto registrovaných TČ velký znatelný rozdíl. Z celkového hlediska lze předpokládat, že i v budoucnu bude nadále trendem pokles těchto TČ, jak v ČR, tak i v Jihočeském kraji.<sup>112</sup>

<sup>111</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

<sup>112</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-02-22]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>

Graf č. 3<sup>113</sup>



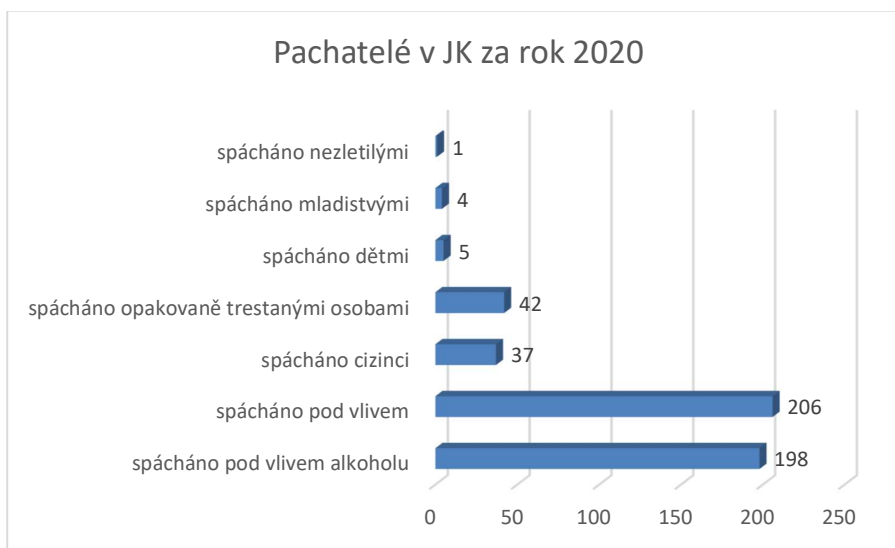
Zdroj: Vlastní zpracování

Z celkového počtu registrovaných skutků jich bylo 3 spácháno nezletilými, 22 mladistvými, 25 dětmi, 635 spácháno opakovaně trestanými osobami, 512 cizinci, 2 590 bylo spácháno pod vlivem návykových látek a alkoholu dohromady, 2469 pouze pod vlivem alkoholu.<sup>114</sup>

<sup>113</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-02-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>>

<sup>114</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-02-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>>

Graf č. 4 <sup>115</sup>



Zdroj: Vlastní zpracování

Z celkového počtu registrovaných skutků v Jihočeském kraji byl 1 spáchán nezletilými, 4 mladistvými, 5 dětmi, 42 spácháno opakovaně trestanými osobami, 37 cizinci, 206 pod vlivem a 198 pod vlivem alkoholu.<sup>116</sup>

Co se týče struktury pachatelů, je tato v podstatě stejná jak v ČR, tak i v Jihočeském kraji.

<sup>115</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-02-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>>

<sup>116</sup> POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-02-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2020.aspx>>

## 6 EMPIRICKÁ ČÁST 2 – ANALÝZA INFORMACÍ ZÍSKANÝCH Z ŘÍZENÝCH ROZHovorŮ

Na základě čtyř řízených rozhovorů autor zjišťoval informace, jež by měly směřovat k naplnění cílů bakalářské práce, tedy jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě, jaké jsou jejich příčiny, dále navrhnout opatření k jejich eliminaci a posoudit, zda jsou rozdíly v indexech trestných činů v dopravě v ČR a v Jihočeském kraji, a pokud ano, tak proč.

### Výzkumné otázky

1. Jaké jsou nejčastější trestné činy v silniční dopravě?
2. Jaké jsou nejčastější příčiny trestných činů v silniční dopravě?
3. Jaké jsou rozdíly v indexech trestných činů v dopravě v ČR a v Jihočeském kraji, a pokud ano, tak proč?

### Metodika

Data byla získána z řízených rozhovorů. Otázky pro respondenty jim byly zaslány písemně – s ohledem na pandemickou situaci nebylo možné realizovat osobní setkání. Výzkumným souborem byl okruh respondentů pohybujících se v řešené problematice po několik let. Realizace výzkumu proběhla bez problému. Komunikace s respondenty byla také bezproblémová. Získaná data byla analyzována komparací s následným vyhodnocením. V etice výzkumu nebyl taktéž shledán žádný problém. Respondenti odpovídali věcně na položené otázky.

### Výsledky

Na základě odpovědí respondentů byly zjištěny **nejčastěji páchané trestné činy** v silniční dopravě. Mezi nejpočetnějšími ty, kde dochází k újmě na zdraví, jako je těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti. Mezi další čteně zmiňované bylo ohrožení pod vlivem návykové látky, opilství. Dále pak maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní. Sporadicky neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.

Tabulka č. 1 – Nejčastěji páchané trestné činy v silniční dopravě

Nejčastěji páchané trestné činy v silniční dopravě
těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
ublížení na zdraví z nedbalosti
ohrožení pod vlivem návykové látky
opilství
maření výkonu úředního rozhodnutí
neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Mezi nejčastěji zmiňovanými **příčinami trestné činnosti v dopravě** patřilo vědomé či nevědomé jednání pachatele, které je v příčinné souvislosti s provozem vozidla, kam patří jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Hlavní příčinou je zde bezohlednost řidičů, kteří se účastní provozu na pozemních komunikacích i v situacích, kdy ví, že jsou pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, nebo také neuvědomění si, že ještě mohou být pod vlivem. Zmiňovaná bezohlednost je spojována i s trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní, kdy řidiči usedají za volant, ačkoliv jim byl uložen zákaz řízení motorového vozidla soudem nebo správním orgánem. Další příčinou je nepřizpůsobení se rychlosti, nevěnování se řízení, nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem a způsob jízdy celkově. Dále bylo zmiňováno nerespektování obecných zákazů nastavených ve společnosti, nerespektování zákazů uložených soudem či jiným orgánem veřejné moci.

Co se týče **indexu trestných činů v ČR a Jihočeském kraji** v přepočtu na počet obyvatel, dotazovaní respondenti uváděli, že podle nich se tento index výrazně neliší. Co se týče Jihočeského kraje jedná se o jakýsi průměr v ČR. Počet dopravních nehod v Jihočeském kraji není největší. Vyšší index trestných činů v dopravě v Jihočeském kraji může být zapříčiněn tím, že Jižní Čechy jsou hojně navštěvovanou turistickou oblastí. V letních měsících dochází ke zvýšení podílu TČ, což je způsobeno větším provozem než v zimních měsících. Dalším důležitým faktorem pro index je výstavba a stav komunikací.

**K navrhovaným preventivním opatřením** uvedli respondenti následující:

Plk. Ing. Lubomír Veselý by navrhl, v případech, kdy bylo řidičské oprávnění odebráno za jízdu pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, aby při žádosti o vrácení řidičského oprávnění bylo povinností, ukotvenou v zákoně, doložit znalecký posudek o abstinenci, případně detoxikaci, po dobu uloženého zákazu řízení, tak aby se osoby

závislé na alkoholu či návykových látkách nevracely zpět do provozu na pozemních komunikacích.

Mjr. Mgr. Bc. Lukáš Malý by navrhoval větší pozornost tzv. mladým řidičům, kteří se dopouštějí TČ na úseku silniční dopravy častěji, styl jízdy mají riskantnější a často požívají omamné látky.

Npor. Bc. Michal Chmela navrhl ukládání přísnějších trestů a jejich medializaci, za účelem docílení generální prevence.

Npor. Mgr. Jan Rychtecký uvedl, že nejlepší prevence spočívá ve správné výchově a následném vzdělávání.

Co se týče navrhovaných represivních opatření, byla uváděna zejména rychlá, účinná a efektivní vykonatelnost práva, zavedení mnohem přísnějších trestů, tak aby nedocházelo k tomu, že jsou osoby řádně potrestány – nepodmíněný trest odnětí svobody, až po několikatém dopuštění se úmyslného trestného činu v dopravě. S tím související i zvýšení peněžitých trestů, či přísnější dohled nad výkonem obecně prospěšných prací, tak aby nedocházelo k jejich obcházení. Efektivnější využívání stávajících represivních opatření, která jsou často v rámci zkráceného přípravného řízení navržena státnímu zastupitelství, ale v návrhu na potrestání je soud neakceptuje a trest neuloží (např. odnětí / propadnutí věci).

## 7 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

Prevenčí dopravních nehod v silničním provozu, dle literatury, je myšlen soubor takových opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu s cílem předejít jejich konfliktnímu chování v tomto provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věci.<sup>117</sup>

Preventivní působení má mnoho forem, kam mimo jiné lze zařadit vytváření bezpečného dopravního prostředí formou dopravně inženýrských opatření, výchovu a výcvik jednotlivých účastníků silničního provozu, včetně výcviku v autoškolách a zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění, kvalitní legislativa, upravující technický stav vozidel a pozemních komunikací a kontrola jejího dodržování. Určitá represivní opatření může fungovat také preventivně.<sup>118</sup>

Základním pravidlem práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu a prevence nehod je pravidlo „3E“ z anglického education, enforcement, engineering, tzn. výchova, tvorba a prosazování práva a dopravního inženýrství, někdy označováno jako „4E“, kdy se k výše zmiňovaným přidá ještě evaluation, neboli zhodnocení. Toto vyjadřuje nutnost komplexního přístupu k danému problému a nutnost spolupráce jednotlivých zúčastněných složek. Co se týče prevence nehod je důležitá i místní a regionální úroveň realizovaných opatření.<sup>119</sup>

Z analýzy literárních zdrojů a řízených rozhovorů vychází najevo, že nejdůležitějším preventivním opatřením se jeví nezanedbaná výchova mladých v této oblasti. Na základních školách se sice vyučuje správné chování na silnicích, ale z pohledu chodců, jezdců na kole, proto by autor navrhoval **zařadit dopravní výchovu i mezi předměty na středních školách**, hlavně ve věku, kdy většina žáků dosahuje zletilosti a mnozí z nich, ne-li většina, či všichni, si chodí do autoškoly a dělají si svá vlastní řidičská oprávnění. V ten moment to potřebují znát nejvíce, potřebují vědět, jak se správně chovat na silnici jako účastník silničního provozu, nejen jako chodec, ale jako ten, který sedí za volantem a má vše ve svých rukách. Bohužel ne každá autoškola dokáže připravit žáka tak, aby uměl a zvládl správně reagovat na nejrůznější nastalé

---

<sup>117</sup> ŠTIKAR, Jiří. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. S 89.

<sup>118</sup> ŠTIKAR, Jiří. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. Tamtéž.

<sup>119</sup> ŠTIKAR, Jiří. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. Tamtéž.

situace. S dopravní výchovou nedílně souvisí i výuka první pomoci, která by neměla být opomíjena.

Dalším opatřením, jak preventivním, tak i represivním se jeví **zpřísnění legislativy**, kdy jsou ukládány mírné tresty, které neodráží závažnost situace. Právě zmiňované zpřísnění by za prvé působilo preventivně, protože by si lidé chovali opatrněji, ale také represivně, jelikož když už by se něco stalo, dobře by si rozmysleli, zda by to udělali podruhé.

Rizikovou skupinou jsou tzv. „sváteční řidiči“, tedy ti, jenž vyrážejí na silnici jen zřídka kdy a ohrožují tak bezpečnost nejen cizí ale i tu svou. Jedná se převážně o osoby staršího věku, u kterých by bylo dobré zavést, jako preventivní opatření, **častější zdravotní prohlídky způsobilosti**, aby nedocházelo ke zbytečnému ohrožování.



## ZÁVĚR

K uvedení do problematiky silniční dopravy bylo zapotřebí trochu historie, tak abychom si uvědomili, že doprava – přesun osob z místa na místo - je s lidstvem spjata již od nepaměti. Prošla mnohým vývojem, kdy některé změny byly velice prospěšné, např. dopravní značení, světelné signální značení, a jiné se zas až tolik nepovedly, dle autorova názoru např. příliš časté změny zákonných norem v této oblasti.

Dalším bodem k ujasnění si tématu bylo rozebrání a popsání základních pojmů, tak aby bylo všem čtenářům přiblíženo dané téma co možná nejvíce, ať už pro všeobecný přehled nebo pro lepší orientaci a seberozvoj. Toto bylo popsáno v kapitole č. 2, kdy byla autorem rozebrána právní úprava daného tématu, pojem trestního práva, trestného činu, skutkové podstaty trestného činu, pojem silniční dopravy a silničního vozidla.

Jako další byly rozebrány jednotlivé trestné činy v silniční dopravě, tyto byly rozděleny na trestné činy proti životu a zdraví, trestné činy obecně ohrožující a trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných. V těchto podkapitolách pak autor rozebral jednotlivé trestné činy s trestního zákoníků, týkající se dané problematiky.

K naplnění cíle bakalářské práce, pak bylo třeba zjistit a rozebrat příčiny dopravních nehod, kdy nejčastější příčinou bylo selhání člověka, dopravní prostředí nebo technický stav vozidla.

V neposlední řadě bylo zapotřebí zjistit aktuální statistické výsledky v ČR a Jihočeském kraji, analyzovat je a komparovat.

Druhou empirickou částí mimo analýzy statistických dat byla analýza informací získaných z řízených rozhovorů. Tato přinesla subjektivní pohledy respondentů, pohybujících se ve zkoumané problematice, zvláště navrhovaná opatření byla dle autorova názoru velice zajímavá.

Cílem bakalářské práce, jak již lze vyčíst z názvu, bylo co nejvíce přiblížit trestnou činnost v silniční dopravě a zjistit její příčiny v ČR a Jihočeském kraji. Tohoto se autor snažil docílit shora popsáním způsobem. Dále navrhl opatření, která by, dle něho, prospěla k eliminaci trestných činů v silniční dopravě. Zejména se jedná o důslednější kontrolu účastníků silničního provozu a také přísnější legislativu, tak aby opatření měla jak preventivní, tak i represivní charakter. Dle autora cílů bakalářské práce bylo dosaženo.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Literární zdroje

ČERMÍN, Stanislav. *Kriminalistika-dopravní nehody: vyšetřování dopravních nehod*. Vyd. 1. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1968. 224 s.

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

FRYŠTÁK, Marek. *Trestní právo hmotné: stav k 1.9.2012*. 3., aktualiz. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2012. Právo (Key Publishing). 170 s. ISBN 978-80-7418-159-7.

KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). 420 s. ISBN 978-80-87212-10-3.

KONRÁD, Zdeněk. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 2. rozš. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 1996. 219 s. ISBN 80-85981-39-4.

KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998. Právo do kapsy. 198 s. ISBN 80-7175-068-9.

KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146 s. ISBN 80-903184-9-5.

MITLÖHNER, Miroslav. *Trestní právo hmotné*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2010. 119 s. ISBN 978-80-7435-069-6.

NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004. Právnícké učebnice (Aleš Čeněk). 310 s. ISBN 80-86473-67-8.

NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. 583 s. ISBN 978-80-7357-960-9.

NOVOTNÝ, Oto, Tomáš GŘIVNA, Pavel ŠÁMAL a Rudolf VOKOUN. *Trestní právo hmotné. 2. Zvláštní část*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. 599 s. ISBN 978-80-7357-509-0.

ŠTIKAR, Jiří. *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.

## Elektronické zdroje

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, Obyvatelstvo, [online], [cit. 2021-03-01]. Dostupné z WWW: [https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo\\_lide](https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_lide)

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2010.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2011.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2012.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2013.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2014.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2015.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2016.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2017.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2018.aspx>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-03-07]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, Statistické přehledy kriminality, [online], [cit. 2021-02-22]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2021.aspx>>

UNECE: Aggressive driving behaviour [online]. 2004 [cit. 2021-03-14]. Dostupné z: <https://unece.org/aggressive-driving-behaviour-background-paper>

### **Legislativní dokumenty**

ČESKO, zákon číslo 111 z 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In Sbírka zákonů České republiky. 1994, částka 37. Dostupné také z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111?text=zakon+o+silnicni+doprave>>

ČESKO, zákon číslo 361 z 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98. Dostupné také z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>

ČESKO, zákon číslo 250 z 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In Sbírka zákonů České republiky. 2016, částka 98. Dostupné také z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-250#cast2>>

ČESKO, zákon číslo 40 z 08. ledna 2009, trestní zákoník. In Sbírka zákonů České republiky. 2009, částka 40. Dostupné také z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>

## **SEZNAM ZKRATEK**

Aj. – a jiné

ČR – Česká republika

JK – Jihočeský kraj

Mjr. - major

Např. – například

Npor. – nadpraporčík

Plk. - plukovník

TČ – trestný čin

Tj. – tj.

TZ – trestní zákoník

Tzn. – to znamená

Tzv. – tak zvaně

ZOOZP – zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

ZOPPK – zákon o provozu na pozemních komunikacích

ZOSD – zákon o silniční dopravě

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka č. 1 – Nejčastěji páchané trestné činy v silniční dopravě

## **SEZNAM GRAFŮ**

Graf č. 1 – Registrované / zjištěné TČ 2010-2020 v ČR

Graf č. 2 - Registrované / zjištěné TČ 2010-2020 v Jihočeském kraji

Graf č. 3 – Pachtelé v ČR za rok 2020

Graf č. 4 – Pachtelé v Jihočeském kraji za rok 2020

## PŘÍLOHY

### Příloha č. 1 - Rozhovor s plk. Ing. Lubomírem Veselým

Vedoucí Odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje plk. Ing. Lubomír Veselý, působící u dopravní policie od roku 1994. Zabývající se zejména metodickou a kontrolní činností vůči podřízeným dopravním inspektorátům v Jihočeském kraji, dále řídící, kontrolní a metodickou činností vůči přímo podřízeným útvarům (dálniční oddělení, oddělení silničního dohledu), výkonem správního řízení (zejména přezkumná a odvolací řízení) a dopravně-inženýrskou činností. Rozhovor pořízen dne 09.02.2021 v Českých Budějovicích.

1. Jaké trestné činy v dopravě jsou nejčastěji páchany v Jihočeském kraji?

- § 143 Usmrcení z nedbalosti
- § 147 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 148 Ublížení na zdraví z nedbalosti
- § 360 Opilství
- § 274 Ohrožení pod vlivem návykové látky
- § 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání
- § 150 Neposkytnutí pomoci
- § 273 Obecné ohrožení z nedbalosti
- § 277 Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení

2. Jaké jsou nejčastější příčiny trestné činnosti v dopravě u jednotlivých druhů nejčastěji páchaných trestných činů v dopravě?

Jedná se o vědomé či nevědomé jednání pachatele zpravidla v příčinné souvislosti s provozem vozidla.

3. Myslíte si, že index trestných činů v dopravě na počet obyvatel je v Jihočeském kraji větší, stejný nebo menší než v celé republice? Svůj názor vysvětlete.

Nemyslím si, že by index TČ v Jihočeském kraji se nějak významně vymykal od průměru v ČR či v jiném kraji. Pro porovnání využijte statistický přehled, který jistě zveřejňuje Policejní prezídium.

4. Navrhl byste některá preventivní opatření směřující k eliminaci trestné činnosti v dopravě? Pokud ano, tak jaká, svůj názor vysvětlete.

Ano, navrhl bych například při žádosti o vrácení řidičského oprávnění, které bylo odebráno za jízdu pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky povinnost takové osobě doložit (při žádosti o vrácení řidičského oprávnění) znalecký posudek o abstinenci (detoxikaci) po dobu uloženého zákazu řízení. Tato nařízená abstinence by měla být, ale ukotvena v trestním zákoně, resp. zákoně o přestupcích či zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Důvod – aby se osoby závislé na AL či NL nevracely zpět do silničního provozu.

5. Navrhl byste některá represivní opatření směřující k eliminaci trestné činnosti v dopravě? Pokud ano, tak jaká, svůj názor vysvětlíte.

Represivních opatření je dostatek, jde spíš o rychlou, účinnou a efektivní vykonatelnost práva.

6. Je něco, na co jsem se Vás nezeptala a co byste chtěl k tomuto tématu říct?

Není.

## **Příloha č. 2 - Rozhovor s mjr. Mgr. Bc. Lukášem Malým**

Vedoucí kanceláře územního odboru České Budějovice, do 01.07.2020 vedoucí dopravního inspektorátu policie České republiky, územní odbor České Budějovice. U policie ČR působící od roku 2003. V rámci funkce vedoucí kanceláře působí jako jeden ze služebních funkcionářů celého územního odboru a podílí se na řízení služby v souvislosti s plněním služebních úkolů. Jako vedoucí dopravního inspektorátu řídil a koordinoval chod celého útvaru, který se zabýval šetřením dopravních nehod, dohledem nad bezpečností silničního provozu a úsekem dopravního inženýrství. Plánování výkonu služby, dopravně bezpečnostních akcí, koordinací lidí, kontrolou spisů atd. Rozhovor pořázen dne 12.02.2021 v Českých Budějovicích.

1. Jaké trestné činy v dopravě jsou nejčastěji páchany v Jihočeském kraji?

Trestné činy v dopravě jsou v rámci JČK nejčastější – jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání – to jsou úmyslné trestné činy, pak nedbalostní - ublížení na zdraví z nedbalosti v souvislosti s dopravní nehodou a sporadicky neposkytnutí pomoci řidičem motorového vozidla či neoprávněné užití cizí věci – toto jsou také úmyslné trestné činy, ale dochází k nim velice sporadicky.

2. Jaké jsou nejčastější příčiny trestné činnosti v dopravě u jednotlivých druhů nejčastěji páchaných trestných činů v dopravě?

Určitě zde musíme rozdělit trestné činy úmyslné, kterými jsou: Jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky: Zde je samozřejmě nejčastější příčinou bezohlednost



daných řidičů, kteří usednou za volant, ačkoliv jsou ještě pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky. Poté je to také nevědomost či nevědomění si, že ještě pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky mohou být, usednou za volant a při následné kontrole se zjistí, že ještě pod značným vlivem jsou. Pouze bezohlednost patří i k trestnému činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, protože řidiči usedají za volant, ačkoliv jim byl uložen zákaz řízení motorového vozidla soudem nebo správním orgánem.

Poté jsou trestné činy nedbalostní a to u dopravních nehod, kde je nejčastější příčina nepřizpůsobení rychlosti, nevěnování se řízení a jako třetí všeobecně způsob jízdy například přejetí do protisměru.

3. Myslíte si, že index trestných činů v dopravě na počet obyvatel je v Jihočeském kraji větší, stejný nebo menší než v celé republice? Svůj názor vysvětlete.

Index trestných činů není v rámci ČR nijak větší, spíše se jedná o jakýsi průměr ČR. Počet dopravních nehod zde není největší, i když jsme turistická oblast. Samozřejmě je podíl TČ větší v letních měsících, kdy je zde provoz mnohonásobně větší než například v zimě.

4. Navrhl byste některá preventivní opatření směřující k eliminaci trestné činnosti v dopravě? Pokud ano, tak jaká, svůj názor vysvětlete.

Preventivních opatření je po celé ČR již celkem dost a nenapadá mě žádné další. Určitě bych vyzdvihl více se věnovat tzv: mladým řidičům, kteří se trestných činů dopouštějí častěji. Při jízdě mnohdy více riskují, více využívají tzv. omamné látky.

5. Navrhl byste některá represivní opatření směřující k eliminaci trestné činnosti v dopravě? Pokud ano, tak jaká, svůj názor vysvětlete.

Represivní opatření bych zavedl jediné a to daleko přísnější tresty než jsou doposud a jaké si pravidlo, že například 2-3x se člověk dopustí úmyslného trestného činu v dopravě a bude mít doživotní zákaz řízení. V souvislosti s tím také zvýšit peněžité tresty, které jsou před soudem často menší ve srovnání, jaké jiný řidič dostává ve správním řízení.

6. Je něco, na co jsem se Vás nezeptala a co byste chtěl k tomuto tématu říct?

Nevím, co dále bych chtěl k tomu říct.

### **Příloha č. 3 - Rozhovor s npor. Bc. Michalem Chmelou**

Vedoucí dopravního inspektorátu policie ČR, územní odbor Písek. U policie ČR od roku 2007. Dříve působící na službě kriminální policie a vyšetřování. Zabývající se zejména řešením a vedením zpracování dopravních nehod, přestupků v dopravě a dále problematice na dopravně inženýrském úseku, neboli vyjadřování se k dopravní infrastruktuře tak, aby byly dodržovány zákonné normy a předpisy. Rozhovor pořízen dne 15.02.2021 v Písku.

1. Jaké trestné činy v dopravě jsou nejčastěji páchany v Jihočeském kraji?

V rámci zkušeností napříč Jihočeským krajem se dá říci, že nejčastější páchaná trestná činnost v dopravě je ta, kde dochází k újmě na zdraví. Jedná se o ublížení na zdraví dle ustanovení § 148 tr. zákoníku, tak i dle ustanovení § 147 tr. zákoníku, což je těžké ublížení na zdraví z nedbalosti. Další častou trestnou činností je ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení § 274 tr. zákoníku a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle ustanovení § 337 tr. zákoníku.

2. Jaké jsou nejčastější příčiny trestné činnosti v dopravě u jednotlivých druhů nejčastěji páchaných trestných činů v dopravě?

V rámci trestných činů ohrožující zdraví a život je to již dlouhodobá příčina a to nevěnování se řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti, přejetí do protisměru a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Můžeme vycházet ze statistických údajů v rámci šetření a zpracování dopravních nehod. U trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky dle ustanovení 274 tr. zákoníku je zakázáno vykonávat určité zaměstnání nebo činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, kterou si pachatel přivodil vlivem právě návykové látky. Z tohoto dovozují, že je to nerespektování obecných zákazů nastavených v naší společnosti. U trestného činu maření úředního rozhodnutí a vykázání dle ustanovení § 337 tr. zákoníku je zájem na řádném výkonu rozhodnutí soudů a dalších orgánů veřejné moci. Rovněž se tedy jedná o nerespektování zákazů, které v tomto případě uložil soud či jiný orgán veřejné moci.

3. Myslíte si, že index trestných činů v dopravě na počet obyvatel je v Jihočeském kraji větší, stejný nebo menší než v celé republice? Svůj názor vysvětlete.

Domnívám se, že je srovnatelný napříč Českou republikou, ale záleží i na mnoha faktorech. Důležitým faktorem je výstavba a stav komunikací, rovněž je patrné větší zatížení v turisticky více navštěvovaných oblastech a další. Například okres České

Budějovice byl dlouhá léta na pomyslném vrcholu ohledně počtu dopravních nehod a tím docházelo i k více nehodám, kde docházelo k ublížení na zdraví.

4. Navrhl byste některá preventivní opatření směřující k eliminaci trestné činnosti v dopravě? Pokud ano, tak jaká, svůj názor vysvětlíte.

Prevenici bych spojil s ukládáním přísnějších trestů a jejich následné medializaci. Tím by se docílilo tzv. generální prevence.

5. Navrhl byste některá represivní opatření směřující k eliminaci trestné činnosti v dopravě? Pokud ano, tak jaká, svůj názor vysvětlíte.

Osobně bych byl zastáncem právě ukládání přísnějších trestů, jak jsem uvedl v předchozí otázce. V průběhu praxe jsem se často setkal s řidičem, který měl vysloveno několik zákazů činnosti spočívajících v zákazu řízení motorových vozidel a k tomu odpovídající podmíněné odsouzení k odnětí svobody. Ale až například u pátého až sedmého případu došlo k tomu, že osoba byla odsouzena k nepodmíněnému trestu odnětí svobody. V současné době je kladen důraz i na ukládání peněžitých trestů a ukládání trestu obecně prospěšných prací, které moc nefungují. U peněžitých trestů se jedná o směšné částky i vzhledem k možnostem pachatele. U obecně prospěšných prací se jedná zase o obcházení výkonu této činnosti i ve spojení se subjekty, u kterých se má práce vykonat.

6. Je něco, na co jsem se Vás nezeptala a co byste chtěl k tomuto tématu říct?

Dle mého názoru ne.

#### **Příloha č. 4 - Rozhovor s npor. Mgr. Janem Rychteckým**

Vedoucí dopravního inspektorátu policie ČR, územní odbor Tábor. Působící od roku 1992. jako vedoucí dopravního inspektorátu na územním odboru Tábor od roku 2006. Zabývající se zejména plánováním, organizováním a kontrolováním práce podřízených policistů. V okruhu své působnosti řeší dopravně inženýrská opatření, vyhodnocování nehodových míst, šetření příčin dopravních nehod, směřování výkonu služby do míst, kde dochází k porušování zákona, kontrole dodržování sociálních předpisů, přepravy nebezpečných látek, kontroly technického stavu vozidel, chování chodců a cyklistů, spolupracuje se samosprávou a státní správou, řeší zejména trestné činy a přestupky v dopravě. Rozhovor pořizen dne 07.03.2021 v Táboře.

1. Jaké trestné činy v dopravě jsou nejčastěji páčány v Jihočeském kraji?

V Jihočeském kraji jsou v dopravě nejčastěji páchany trestné činy proti životu a zdraví, trestné činy obecně nebezpečné a trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných.

2. Jaké jsou nejčastější příčiny trestné činnosti v dopravě u jednotlivých druhů nejčastěji páchaných trestných činů v dopravě?

U trestných činů proti životu a zdraví jsou nejčastějšími příčinami nedání přednosti v jízdě a nepřizpůsobení rychlosti jízdy. Trestné činy obecně nebezpečné páchané v dopravě jsou zapříčiněny požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky bezprostředně před řízením vozidla nebo v takové době před jeho řízením, kdy by mohl být řidič ještě pod jejich vlivem. A u poslední kategorie trestných činů je to zpravidla nerespektování zákazu činnosti, který byl uložen jako trest rozhodnutím soudu nebo jako sankce uložená správním orgánem.

3. Myslíte si, že index trestných činů v dopravě na počet obyvatel je v Jihočeském kraji větší, stejný nebo menší než v celé republice? Svůj názor vysvětlete.

Index trestných činů v dopravě na počet obyvatel v Jihočeském kraji je v porovnání s některými kraji menší, např. Moravskoslezský kraj, Plzeňský, a naopak v porovnání s některými jinými větší, např. Zlínský nebo Pardubický kraj. Domnívám se, že kriminalita v dopravě je dána mnoha faktory, která nelze jednoduše popsat a vysvětlit. Mezi ně můžeme zařadit především průmyslový význam kraje (velké průmyslové aglomerace, velká logistická centra, strategicky významná infrastruktura apod.), míra nezaměstnanosti, sociálně-demografická struktura obyvatel v kraji (věk, vzdělání, pohlaví atd.).

4. Navrhl byste některá preventivní opatření směřující k eliminaci trestné činnosti v dopravě? Pokud ano, tak jaká, svůj názor vysvětlete.

Navrhnout preventivní opatření k eliminaci trestné činnosti v dopravě není vůbec jednoduché. Mnoho preventivních akcí bylo neúspěšných nebo nenaplnila jejich očekávání (preventivní akce na středních školách, účast policistů na školení řidičů, samotné preventivní akce organizované policií, reklamní spoty v mediálním prostoru, činnost neziskových společností apod.). Nemám však k dispozici žádné studie, které by skutečný dopad na snížení kriminality v dopravě prokázaly. Usuzuji tak z hlediska lokálního a z každodenní práce. Nejlepší prevence spočívá ve správné výchově a následném vzdělávání populace.

5. Navrhl byste některá represivní opatření směřující k eliminaci trestné činnosti v dopravě? Pokud ano, tak jaká, svůj názor vysvětlete.

Policie České republiky (dále jen policie) je represivní složka státu. Vykonává určitou část „moci“ státu směřující k zajištění vnitřního pořádku České republiky. Já jsem spíše zastáncem represivní části činnosti policie a její preventivní část bych spíše přenechal např. ministerstvům, aktivu BESIP, neziskovým organizacím apod. Represivních opatřeních má policie a další orgány činné v trestním řízení dostatek. Nemyslím si, že je třeba navrhovat nová, ale efektivněji využívat stávající. Jako příklad mohu uvést trest propadnutí věci (ust. § 70 z.č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších změn a doplnění). Náš útvar plně využívá institut vydání, resp. odnětí věci

dle ust. § 78 a násl. tr. zákoníku. Týká se především motorových vozidel. V rámci zkráceného přípravného řízení (ust. § 179a z.č. 141/1961 Sb., trestní řád, ve znění pozdějších změn a doplnění) dáváme podnět státnímu zastupitelství k postupu dle ust. § 70 trestního zákoníku. Bohužel ve většině případů není obsažen v návrhu na potrestání, a pokud ano, tak soud návrh neakceptuje a trest neuloží. Osobně považuji trest propadnutí věci-motorového vozidla, za velice efektivní trest, kterým významně zasahujeme do možnosti pachatele trestného činu takový trestný čin opakovat. Tento institut využíváme především u podezřelých ze spáchání trestných činů obecně nebezpečných a trestných činů proti pořádku ve věcech veřejných.

6. Je něco, na co jsem se Vás nezeptala a co byste chtěl k tomuto tématu říct?

Není.