

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

KRIMINALITA V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Autor práce: Pavel Kutíš

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Prezenční

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

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2023

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Pavel Kutiš

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Kriminalita v silniční dopravě

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Criminality in road transport


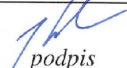
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

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

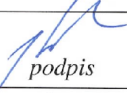


Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): Březen 2019

Cíl bakalářské práce:

Cílem bakalářské práce je zjistit a popsat, jaká je fenomenologie kriminality v dopravě, analyzovat příčiny této kriminality a navrhnout opatření, která by mohla vést ke snížení kriminality v dopravě a vyhodnotit současnou situaci dopravní kriminality.

Student: Kutiš Pavel	20. 4. 2019 datum	 podpis
Vedoucí práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	6. 5. 2019 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	6. 5. 2019 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	4. 5. 19 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	13. 5. 2019 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) 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 VŠERS, 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 vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucí(mu) bakalářské práce doc. JUDr. Romanovi Svatošovi,
Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

KUTIŠ, P. Kriminalita v silniční dopravě: *bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2023. ??? s. Vedoucí bakalářské práce: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

Klíčová slova: Kriminalita, doprava, trestné činy v dopravě

Bakalářská práce se zabývá tím, jaká je fenomenologie kriminality v dopravě. Zjišťuje příčiny této kriminality a navrhuje opatření, která by mohla vést ke snížení kriminality v dopravě a analyzuje dopravní kriminalitu. Následně popisuje podmínky vzniku dopravní kriminality a její nejčastější příčiny. Zaměřuje se na možnosti její prevence a následně komparuje teorie dopravních expertů s příslušníky Policie ČR (Dopravní inspektorát) v řízeném rozhovoru. Pro splnění cílů bude využita zejména rešerše odborné literatury a analýza dokumentů, dále metoda dotazování za využití techniky řízených rozhovorů.

ABSTRACT

KUTIŠ, P. *Criminality in road transport: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2023. ??? pp. Supervisor: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

Key words: Criminality, transport, crimes committed in transport

The bachelor thesis deals with the phenomenology of traffic crime. It investigates the causes of this crime and proposes measures that could lead to a reduction in traffic crime and analyzes traffic crime. Subsequently, it describes the conditions for the occurrence of traffic crime and its most common causes. It focuses on the possibilities of its prevention and subsequently compares the theories of transport experts with members of the Police of the Czech Republic (Transport Inspectorate) in a controlled interview. In order to achieve the objectives, the research of professional literature and the analysis of documents will be used, as well as the method of questioning using the technique of guided interviews

Obsah

Úvod	9
Cíl a metodika práce	11
1. Vymezení základních pojmů	12
1.1 Dopravní kriminalita	12
1.2 Dopravní nehody	13
1.3 Trestné činy v dopravě	14
2. Fenomenologie dopravní kriminality	16
2.1 Pachatel a zavinění	16
2.2 Dopravní nehoda	17
2.3 Dopravní kriminalita – statistika	18
3. Podmínky a příčiny kriminality v dopravě	25
3.1 Nepřiměřená rychlost	25
3.2 Předjíždění a objíždění	27
3.3 Nedání přednosti v jízdě	30
3.4 Nesprávný způsob jízdy	31
3.5 Příčiny dopravních nehod dle statistik	34
4. Prevence a represe kriminality v dopravě	37
4.1 Prevence kriminality v dopravě	37
4.2 Represe	38
5. Výzkum	41
Cíl výzkumu	41
Výzkumné otázky	41
Metodika	41
Metodika sběru dat	41
Technika sběru dat	41

Výzkumný soubor	42
Realizace výzkumu	42
Analýza dat	42
Etika výzkumu	44
Výsledky	45
6. Návrhová část (diskuse)	47
Závěr	49
Seznam použitých zdrojů	50
Seznam zkratk	52
Seznam grafů a tabulek	52

Úvod

V současné době, tedy v době nárůstu počtu osobních automobilů a zvýšení automobilové dopravy, je otázka kriminality silniční dopravy aktuální. Statistiky ohledně dopravní kriminality a dopravních nehod ukazují, že dopravní kriminalita je velmi častým problémem současné společnosti, a proto je vhodné zkoumat podmínky a příčiny kriminality v silniční dopravě a následně se zamyslet na tím, jaká opatření přijmout, aby došlo ke snížení četnosti kriminality silniční dopravy.

Hlavním cílem práce je vymežit hlavní příčiny a podmínky kriminality v silniční dopravě a zasadit to do kontextu kriminality silniční dopravy. Jako první jsou vymezeny hlavní pojmy, které následně práce používá. Jsou to především pojmy dopravní kriminality, dopravní nehody a trestné činy v dopravě.

Dále se práce soustředí na fenomenologii dopravní kriminality, kdy zkoumá jednotlivé stránky této problematiky, ať už jde o pachatele a zavinění nebo dopravní nehodu. Kromě toho na základě statistických údajů práce nastíní četnost a příčiny dopravní kriminality. Pozornost je zaměřena i na pachatele.

Další kapitola zkoumá v teoretické rovině podmínky a příčiny kriminality v dopravě. Na základě zákonných předpisů a komentářové literatury jsou nastíněny nejčastější příčiny v dopravě, jak je vymezuje současný český právní řád. Jedná se o nepřiměřenou rychlost, předjíždění a objíždění, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy. Dále je pozornost teoretické části soustředěna na prevenci kriminality v dopravě, která je nejprve osvětlena v obecné rovině a následně je pozornost zaměřena na represii.

Hlavním cílem praktické části je na základě řízených rozhovorů získat vhled do problematiky kriminality silniční dopravy a zodpovědět hlavní výzkumné otázky, kterými jsou: jaké jsou příčiny kriminality v silniční dopravě, a jaké jsou podmínky kriminality v silniční dopravě.

Hlavními prameny pro teoretickou část práce byly především zákony, tedy konkrétně zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů atd.

Využita byla i odborná a komentářová literatura – např. komentář P. Šámala s názvem *Trestní zákoník: komentář*, který vyšel v nakladatelství C. H. Beck v roce 2012. Byla použita i publikace P. Vetešníka a kol. s názvem *Dopravní právo*, která vyšla ve stejném nakladatelství v roce 2016. V teoretické části práce byl využit i komentář H. Kučerové *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*.

Ve výzkumné části práce byly vedeny řízení rozhovory s příslušníky dopravní policie, který byly položeny obě výzkumné otázky a dle jejich reakcí byly pokládány další doplňující otázky.

Cíl a metodika práce

Cílem bakalářské práce je zjistit a popsat, jaká je fenomenologie kriminality v dopravě, analyzovat příčiny této kriminality a navrhnout opatření, která by mohla vést ke snížení kriminality v dopravě a vyhodnotit současnou situaci dopravní kriminality.

V teoretické části byla provedena rešerše literatury a legislativních zdrojů a provedena jejich analýza. V praktické části byla využita strategie kvalitativní, kdy byla využita metoda dotazovaná a technika sběru dat polostrukturované řízené rozhovory, které byly provedeny s příslušníky Policie ČR. Výsledky získané z dotazníkového šetření byly poté podrobeny analýze a provedena komparace výsledků získaných z teoretické části s výsledky získanými v praktické práci.

1. Vymezení základních pojmů

1.1 Dopravní kriminalita

Přestože by se mohlo zdát, že se jedná o poměrně jednoduchý termín, je třeba ho ukotvit především z právního, resp. trestněprávního hlediska. Jinak je logické, že dopravní kriminalita je kriminalitou spáchanou na poli dopravy, tedy jedná se o protiprávní jednání, ke kterému dojde v rámci nebo v souvislosti se silničním nebo jiným dopravním provozem. Samotný pojem kriminalita se váže především na protiprávní činy, které jsou trestnými činy. Trestným činem je podle § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní zákoník“ nebo „TZ“) „protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.“

Jinými slovy je možné dovést, že trestný čin je takový čin, který zákon explicitně za trestný čin uvádí, a to ve smyslu *nullum crimen sine lege*, což je zásada stanovená Listinou základních práv a svobod která znamená „žádný zločin bez zákona“. Aby tedy bylo možné konkrétní jednání označit za trestný čin, je nutné, aby bylo toto jednání v zákoně uvedeno jako trestný čin.

Pokud jde o pojem kriminalita, je možné konstatovat, že kriminalita je pak „masovým, hromadným jevem, skládajícím se z mnoha prvků.“¹ Tyto prvky zahrnují především rozsah kriminality, tedy údaje o spáchaných trestných činech na konkrétním území, úroveň kriminality, strukturu kriminalita apod.²

Samotný pojem dopravní kriminality ovšem zákon přesně nespecifikuje, nicméně odborná literatura poskytuje, jak pozitivní, tak negativní vymezení tohoto fenoménu. V případě pozitivního vymezení je dopravní kriminalita charakterizována jako trestná činnost, která je spojena s dopravou, tedy zpravidla se jedná o takovou trestnou činnost, která je protiprávní z hlediska zákonů upravující pravidla provozu a zároveň se jedná o takové skutky, které zákon za trestné činy uznává. Negativní vymezení je pak takové, že

¹ GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 30.

² GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 31.

do pojmu dopravní kriminality nepatří jiná kriminalita, kdy dopravní prostředek slouží například jako předmět útoku nebo nástroj ke spáchání trestného činu.³ Kriminalita v dopravě tedy zahrnuje především trestné činy spáchané v silniční dopravě, tedy trestné činy, které souvisejí s porušením pravidel silničního provozu.

1.2 Dopravní nehody

V souvislosti s tématem je tato část zaměřena především na dopravní nehodu silniční, nikoliv tedy na nehodu železniční nebo leteckou, které by také pod pojem dopravní nehoda logicky náležely. Podle odborné literatury je silniční dopravní nehoda „*událost v provozu na pozemních komunikacích, např. havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“⁴

Tedy v případě výše uvedené definice je možné vyvodit základní pojmové znaky dopravní nehody, kterými jsou v první řadě souvislost s provozem na pozemní komunikaci, dalším znakem je pak újma na životě či zdraví nebo škoda na majetku. Není vymezeno, či zdraví nebo život je dopravní nehodou poškozen, tedy je možné dovodit, že se může, ale také nemusí jednat o řidiče, může jít například i o spolujezdce nebo jiného účastníka silničního provozu či osoby, která se v oblasti pozemní komunikace pohybuje. Stejně tak i majetkem nemusí být myšlen pouze dopravní prostředek, ale mohou tím být myšleny i objekty nacházející se na pozemní komunikaci nebo blízko ní. J. Brázda pak vymezuje dopravní nehodu jako „*neúmyslnou a společensky škodlivou událost, nezaviněnou nebo zaviněnou nedbalostním jednáním, událost, ke které dojde při provozu na veřejných komunikacích, a jeho událostí nezamýšlenou, nepředvídatelnou..., která má za následek smrt osoby, zranění nebo hmotnou škodu.*“⁵

³ GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. *Kriminologie*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014, s. 375.

⁴ BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy)*: vědecká monografie. Praha: Police history, 2008, s. 19.

⁵ BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy)*: vědecká monografie. Praha: Police history, 2008, s. 21.

1.3 Trestné činy v dopravě

V této kapitole je řešena otázka kriminality v dopravě, a tedy vychází ze statistik kriminality na stránkách Policie ČR. Hlavní pozornost se soustředí na trestné činy, které jsou zahrnuty pod TSK (takticko-statistická klasifikace) 731, která zahrnuje trestné činy, které by mohly být označeny jako „*dopravní nehody silniční nedbalostní*“. Do této kategorie spadají trestné činy podle § 143, 147, 148, 273, 274, 277 a 360 TZ.

Na prvním místě do trestných činů, které jsou spáchány v rámci dopravní kriminality, je třeba řadit usmrcení z nedbalosti, které je uvedené v § 143 TZ. V případě usmrcení z nedbalosti se jedná o skutečnost, kdy pachatel zbaví jinou osobu života z nedbalosti. V takovém případě může být podle § 143 odst. 1 TZ, potrestán trestem odnětí svobody až na tři roky. Dotčené ustanovení samozřejmě obsahuje kvalifikovanou skutkovou podstatu uvedeného trestného činu, za kterou je trest až šest let odnětí svobody, k čemuž dojde v případě, že k usmrcení dojde v souvislosti s výkonem povolání, případně funkce apod. Druhá kvalifikovaná skutková podstata souvisí s dopravou, protože trest až ve výši osmi let je možné uložit tomu, kdo spáchal uvedený trestný čin v souvislosti s hrubým porušením zákonů vztahujících se k dopravě.

Další trestným činem, ke kterému na poli dopravy může docházet, je způsobení těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti. Skutková podstata tohoto trestného činu je stanovena v § 147 odst. 1 TZ. Jako trest za tento trestný čin je odnětí svobody až na dva roky nebo zákaz činnosti. Kvalifikovanou skutkovou podstatou je zde opět způsobení těžké újmy na zdraví v souvislosti s porušením zákonů na poli dopravy a v takovém případě může dojít k odnětí svobody až na osm let, a to podle § 147 odst. 3 TZ.

Pokud je řeč o dopravní kriminalitě, je možné zmínit i trestný čin, jehož skutková podstata je definovaná v § 148 TZ. Tímto trestným činem je ublížení na zdraví z nedbalosti. I zde je možné v souvislosti s dopravou konstatovat, že pokud jde tento trestný čin spáchán v souvislosti s porušením dopravních předpisů, je trest přísnější, konkrétně může být pachatel potrestán odnětím svobody až na tři roky.

Dalším trestným činem, ke kterému v rámci dopravní kriminality dochází, je obecné ohrožení z nedbalosti, které je definované v § 273 TZ. Obecné ohrožení může spočívat podle § 273 zákona odst. 1 TZ, buď v tom, že někdo vydá ostatní lidi v nebezpečí smrti nebo v nebezpečí těžké újmy na zdraví. Obecné ohrožení ale také může spočívat

v tom, že někdo vydá cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu. V obou případech však tím, 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, tedy například i dopravní nehodou.

Ohrožení pod vlivem návykové látky je trestný čin, jehož skutková podstata je vymezená v § 274 TZ. Podle tohoto paragrafu, konkrétně odstavce 1 se tohoto trestného činu dopustí, 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.

Dále je trestným činem poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti, podle § 277 TZ. Tento trestný čin spočívá v tom, že osoba z hrubé nedbalosti zničí, poškodí, odstraní nebo učiní neupotřebitelným obecně prospěšné zařízení nebo ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení, například i dopravní nehodou.

Jako poslední trestný čin je možné vzpomenout trestný čin podle § 360 TZ, kterým je opilství. Tento trestný čin spočívá ve skutečnosti, že se osoba požitím nebo jinou aplikací návykové látky (třeba i z nedbalosti) se dostane do stavu nepřičetnosti, ve kterém se dopustí trestného činu, tedy i při dopravní nehodě.

2. Fenomenologie dopravní kriminality

2.1 Pachatel a zavinění

Pachatel dopravní nehody je takový člověk, který svým jednáním naplní znaky skutkové podstaty trestného činu⁶, tedy jedná se o takovou osobu, která svým konáním nebo případně také opomenutím porušila dopravní předpisy (tedy zákony a další právní předpisy na poli dopravy) a následkem toho došlo k nehodě nebo k jiné události. Z logiky věci je možné konstatovat, že pachatelem dopravních trestných činů mohou být pouze osoby fyzické, tedy nemohou jimi být osoby právnické nebo podnikající fyzické osoby. Je to z toho důvodu, že to bude vždy a jedině fyzická osoba, která bude řidičem motorového vozidla nebo se jinak bude podílet na silničním provozu, a to i přes to, že například vozidlo, které bude ovládat, bude ve vlastnictví právnické osoby.

Pachatelem ovšem, jak vyplývá z výše uvedeného, nemusí být pouze osoba, která řídila vůz. Pachatelem může být i osoba, která předá řízení jiné osobě, o které ví, že je nezpůsobilá k řízení.⁷

O pachateli pak trestní zákoník stanoví, že trestně odpovědný je pouze ten, kdo dovršil patnáctý rok věku.⁸ Vzhledem ke skutečnosti, že řidičské oprávnění je možné získat až v 18 letech, budou zpravidla pachatelé osoby plnoleté, ale nemusí tomu tak být vždy. Současně pachateli nemohou být osoby trestně neodpovědné, podle § 26 TZ, tedy osoby nepřičetné, o kterých zákon stanoví, že „*kdo pro duševní poruchu v době spáchání činu nemohl rozpoznat jeho protiprávnost nebo ovládat své jednání, není za tento čin trestně odpovědný.*“

Pokud jde o zavinění, rozlišuje trestní zákoník, několik typů zavinění, mezi které patří:

- a) úmysl a
- b) nedbalost.

⁶ Podle § 22 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

⁷ ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře, s. 1503.

⁸ Podle § 25 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

V případě dopravních nehod půjde zpravidla o nedbalost – například usmrcení z nedbalosti, ublížení nebo těžké ublížení na zdraví z nedbalosti apod.

2.2 Dopravní nehoda

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, dopravní nehoda je nezamýšlenou, ale zpravidla předvídatelnou událostí, která má vztah k dopravě a vyznačuje se následkem, ať už újmou na zdraví nebo životě, nebo škodou na majetku. Pokud jde o předvídatelnost, je možné ji rozdělit na předvídatelnost reálnou a abstraktní. V případě předvídatelnosti reálné, „jde o takové předvídaní konkrétní události, k jejímuž průběhu s vysokou mírou pravděpodobnosti dojde v určitém prostoru a čase v případě, že existuje konkrétní příčina daná konkrétní událostí.“⁹ V případě předvídatelnosti abstraktní jde o předvídaní určité abstraktní události, která může, ale také nemusí nastat a v případě, kdy nastane, je třeba, aby k jejímu vzniku se naplnilo několik podmínek.¹⁰

Další významnou otázkou je pak dopravní cesta, silnice, ale může jí být i účelová komunikace. Dopravní nehoda má vždy svůj následek, tedy újmu na životě či zdraví nebo škodu na majetku. Současně, jak uvádí např. J. Chmelík, k dopravní nehodě je nutné, aby byly naplněny dva aspekty:

- a) Nehodové jednání,
- b) Nehodová událost.¹¹

Nehodové jednání je takové jednání účastníka dopravy, které spočívá v konání nebo opomenutí, nehodová událost je pak objektivní výsledek uvedeného konání nebo opomenutí – srážka, pád, havárie, náraz apod. Zároveň, co je důležité zmínit, že stejně jako v trestním právu je nutné, aby mezi jednáním (ať už konáním nebo opomenutím) a následkem existovala příčinná souvislost, tedy kauzální nexus, je toto nutné také v případě dopravní kriminality, tedy je nutné, aby kauzální nexus existoval i mezi nehodovým jednáním a nehodovou událostí.

Nehodové události je možné dále charakterizovat jako motivu prosté, tedy trestné činy související s dopravní nehodou nezahrnují motiv, rychlé vniklé, kdy příčina je dána

⁹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. 17.

¹⁰ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 17.

¹¹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 17.

dříve, než je dáno jednání pachatele a současně příčina spolu s jednáním pachatele zapříčiní dopravní nehodu pouze za určitých podmínek.¹²

2.3 Dopravní kriminalita – statistika

V rámci této kapitoly je cílem shrnout statistiku dopravních nehod od roku 2012 do roku 2021 a následně zhodnotit objasněnost, pachatele těchto trestných činů a procento trestných činů, které bylo spácháno pod vlivem omamné látky nebo alkoholu.

V roce 2021, tedy v loňském roce, došlo celkem k 5803 trestným činům na poli dopravy, tedy dle TSK k dopravním nehodám silničním nedbalostním. V porovnání s výskytem těchto trestných činů v posledních deseti letech (2012 – 2021) je možné konstatovat, že v roce 2021 byl patrný pokles počtu této kriminality (tabulka č. 1, graf č. 1).

Tabulka č. 1

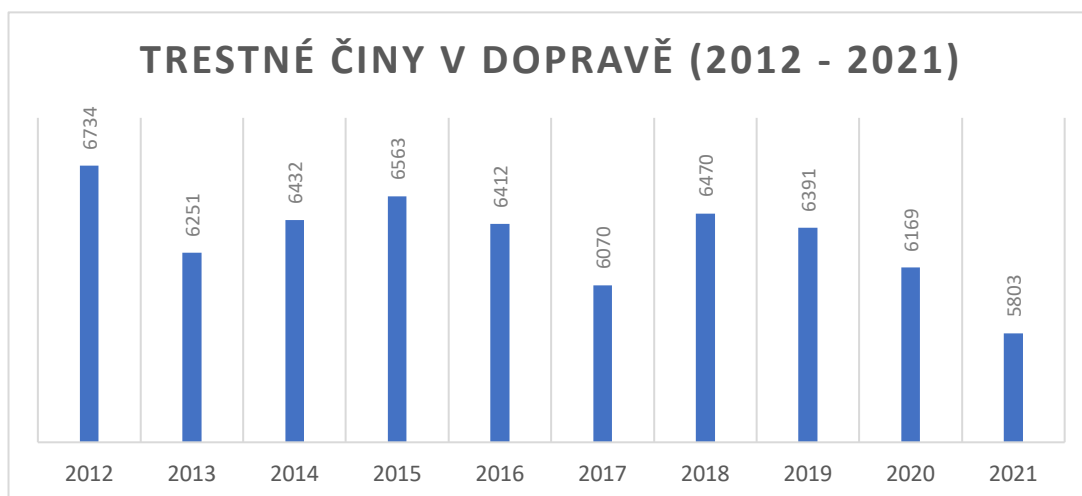
Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Počet trestných činů	6734	6251	6432	6563	6412	6070	6470	6391	6169	5803

Zdroj: Statistické přehledy kriminality¹³

¹² CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 18.

¹³ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

Graf č. 1



Zdroj: Statistické přehledy kriminality¹⁴

Jak vyplývá z uvedeného grafu a tabulky, roční průměrný počet dopravních nehod silničních nedbalostních za posledních deset let je 6330, přičemž nejvíce těchto trestných činů bylo spácháno v roce 2012 (celkem 6734) a nejméně v roce 2021 (celkem 5803). Od roku 2018 je patrná klesající tendence počtu těchto trestných činů. Pokud jde o objasňenost, v roce 2021 byla objasňenost 71,4 %, v roce 2020 73,2 %.

Dále je možné z policejních statistik vyvodit, jací pachatelé tyto trestné činy spáchali. Jednak je možné na pachatele hledět z pohledu jejich věku, tedy zda se jednalo o zletilé pachatele nebo nezletilé, jednak je možné na pachatele pohlížet z hlediska trestní recidivy, tedy zda byly trestné činy spáchány opakovaně trestanými pachateli a jednak z hlediska, zda trestný čin spáchali pod vlivem alkoholu návykových látek nebo bez jejich vlivu.

Pokud jde o otázku věku, policejní statistiky rozdělují pachatele na děti (jedince staré 1 rok až 17 let), které dále dělí na nezletilé (jedince mladší 15 let) a mladistvé (jedince od 15 do 17 let). Ve sledovaném období, tedy v letech 2012–2021 spáchaly děti v rámci celkových počtů kriminality zanedbatelné procento trestných činů. Nicméně počty trestných činů spáchaných dětmi, mladistvými a nezletilými je přesto vhodné uvést a analyzovat.

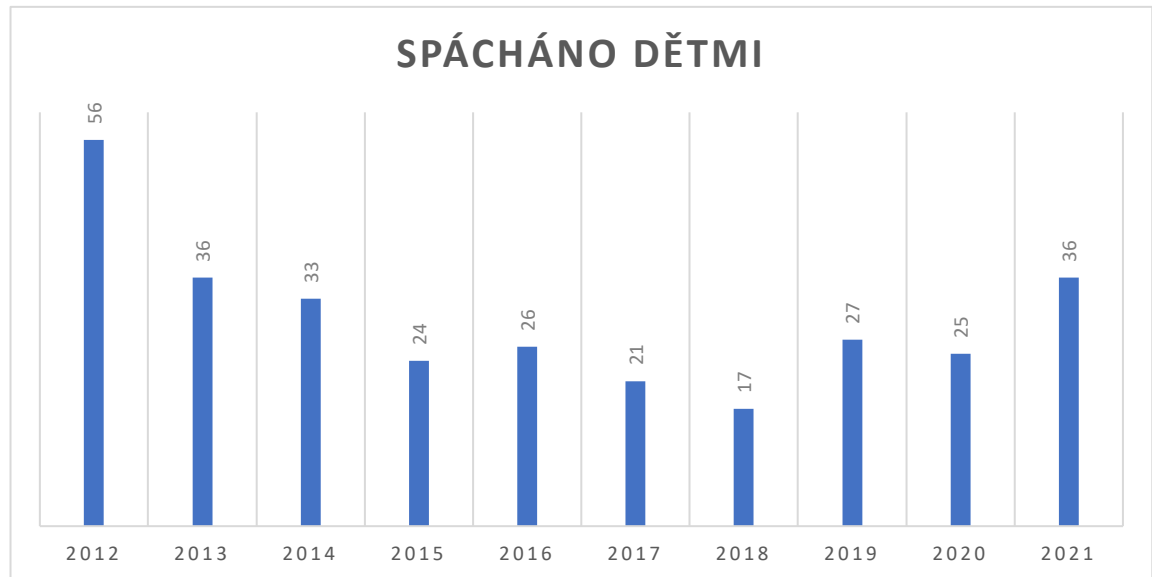
¹⁴ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

Tabulka č. 2

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Spácháno dětmi 1-17	56	36	33	24	26	21	17	27	25	36

Zdroj: Statistické přehledy kriminality¹⁵

Graf č. 2



Zdroj: Statistické přehledy kriminality¹⁶

Pokud jde o trestné činy na poli dopravy spáchané dětmi, je možné konstatovat, že se vzrůstajícími nebo klesajícími počty celkových trestných činů, klesá a stoupá i počet trestných činů spáchaných dětmi. Ovšem s výjimkou období po roce 2018, kdy je v celkovém počtu trestných činů patrný markantní pokles, zatímco v celkovém počtu trestných činů spáchaných dětmi je možné pozorovat spíše vzestup a následně v roce 2021 je spácháno trestných činů na poli kriminality dětmi celkem 36, což je nejvíce od roku 2013.

¹⁵ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

¹⁶ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

Tabulka č. 3

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Spácháno nezletilými 1-14	10	4	8	4	9	7	3	3	3	11

Zdroj: Statistické přehledy kriminality¹⁷

Tabulka č. 4

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Spácháno mladistvými 15-17	46	32	25	20	17	14	14	24	22	25

Zdroj: Statistické přehledy kriminality¹⁸

Jak vyplývá z tabulky č. 3 a tabulky č. 4, většina trestných činů na poli dopravy, které spáchaly děti, byla spáchána mladistvými, tedy jedinci staršími 15 let, ale mladšími 18 let. Průměrně za posledních deset let tvoří procento trestných činů spáchaných mladistvými, z celkového počtu trestných činů spáchaných dětmi, asi 80% (viz tabulka č. 5).

Tabulka č. 5

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Spácháno dětmi	56	36	33	24	26	21	17	27	25	36
Spácháno mladistvými	46	32	25	20	17	14	14	24	22	25
Procento	82 %	89 %	76 %	83 %	65 %	67 %	82 %	89 %	88 %	69 %

Zdroj: Statistické přehledy kriminality¹⁹

¹⁷ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

¹⁸ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

¹⁹ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

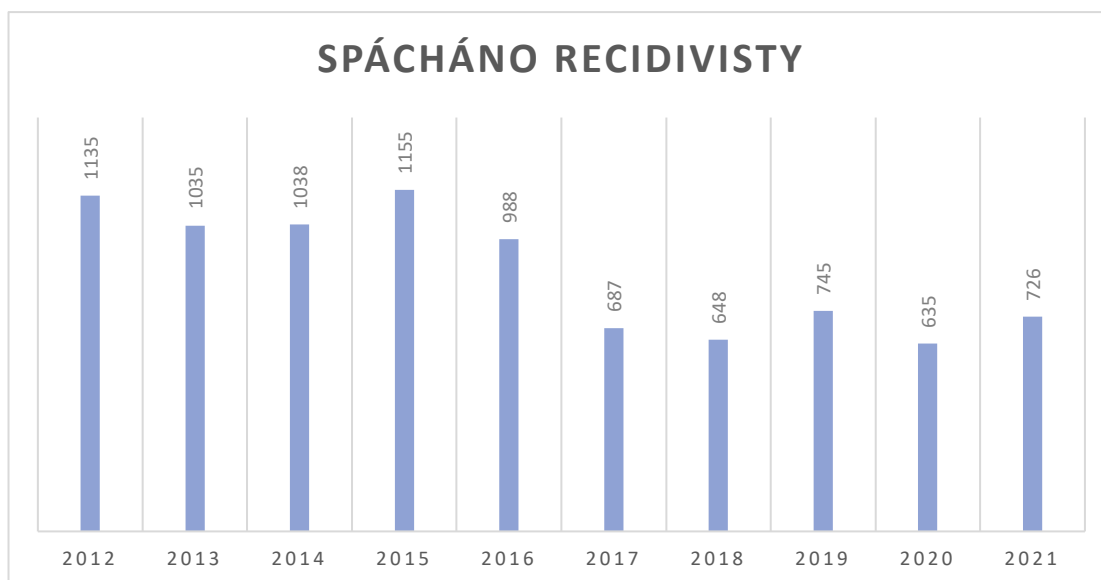
Další zajímavý aspekt je, kolik trestných činů z celkového počtu bylo spácháno opakovaně trestanými osobami (tabulka č. 6).

Tabulka č. 6

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Počet trestných činů	6734	6251	6432	6563	6412	6070	6470	6391	6169	5803
Spácháno opakovaně trestanými	1135	1035	1038	1155	988	687	648	745	635	726
Procento	17 %	17 %	16 %	18 %	15 %	11 %	10 %	12 %	10 %	13 %

Zdroj: Statistické přehledy kriminality²⁰

Graf č. 3



Zdroj: Statistické přehledy kriminality²¹

Z grafu č. 3 je možné dovodit, že nejvíce trestných činů na poli dopravy bylo recidivisty spácháno v roce 2015, kdy statistiky uvádějí celkový počet 1155 takovýchto trestných činů, přesto rok 2015 není rokem, kdy bylo spácháno nejvíce trestných činů na poli dopravy celkem, tím je rok 2012. Stejně jako u celkového počtu trestných činů je i

²⁰ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

²¹ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

v počtu trestných činů spáchaných recidivisty patrný po roce 2015 určitý pokles, ale není tak markantní jako v případě celkového počtu trestných činů. Nejméně trestných činů na poli dopravy bylo spácháno v roce 2020, kdy šlo o 635 trestných činů. Trestné činy spáchané recidivisty tvoří v průměru 14 % z celkového počtu trestných činů na poli dopravy.

Posledním, ale neméně důležitým a zajímavým ukazatelem, je počet trestných činů spáchaných pod vlivem a pod vlivem alkoholu. Prvním ukazatelem je tedy počet trestných činů na poli dopravy spáchaných pod vlivem. Do této kategorie je možné zařadit takové trestné činy, které byly spáchané pod vlivem omamné a psychotropní látky, ale i takové, které byly spáchané pod vlivem alkoholu.

Tabulka č. 7

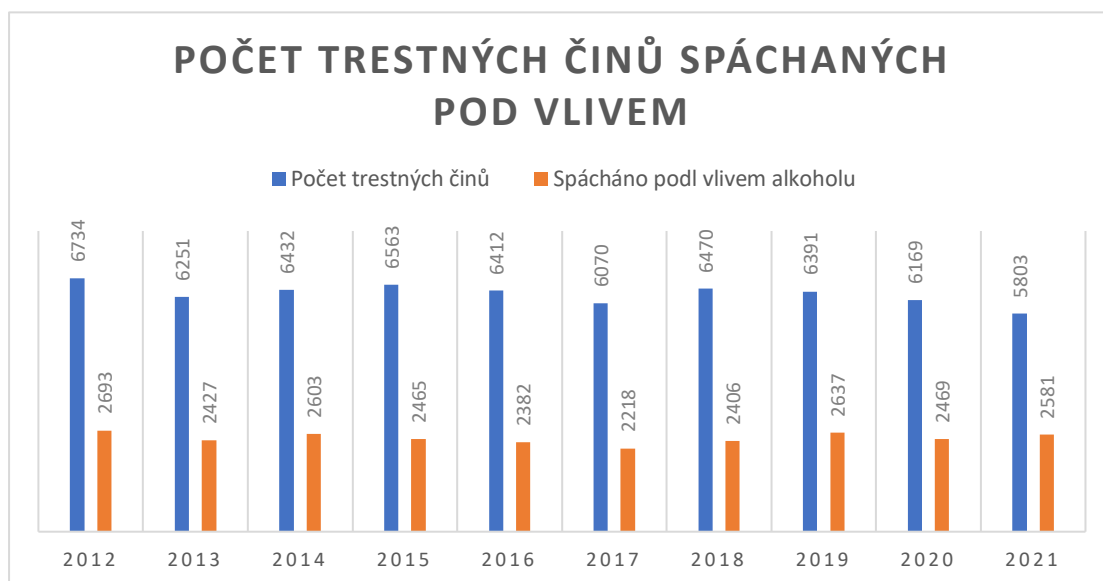
Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Počet trestných činů	6734	6251	6432	6563	6412	6070	6470	6391	6169	5803
Spácháno pod vlivem	2774	2515	2685	2567	2504	2313	2517	2766	2590	2759
procento	41 %	40 %	42 %	39 %	39 %	38 %	39 %	43 %	42 %	48 %

Zdroj: Statistické přehledy kriminality²²

Jak je patrné z tabulky č. 7, počet trestných činů spáchaných pod vlivem tvoří kolem 40 % z celkového počtu trestných činů. Největší procento, které dosahuje téměř poloviční hranice, bylo v roce 2021, kdy téměř každý druhý trestný čin spáchaný na poli dopravy byl spáchán pod vlivem.

²² Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

Graf č. 4



Zdroj: Statistické přehledy kriminality²³

Většina trestných činů spáchaných pod vlivem byla spáchána pod vlivem alkoholu, jak dokládá tabulka č. 8.

Tabulka č. 8

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Spácháno pod vlivem alkoholu	2693	2427	2603	2465	2382	2218	2406	2637	2469	2581
Spácháno pod vlivem	2774	2515	2685	2567	2504	2313	2517	2766	2590	2759
Procento	97%	97%	97%	96%	95%	96%	96%	95%	95%	94%

²³ Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

3. Podmínky a příčiny kriminality v dopravě

V této kapitole je nutné stručně uvést, jak jsou v obecné rovině způsobovány dopravní nehody. Budou především vysvětleny nejdůležitější pojmy, které následně bude práce v praktické a návrhové části používat. Silniční dopravní nehody jsou zpravidla způsobeny porušením předpisů v oblasti dopravy, konkrétně zákonem č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“ nebo „ZOPPK“), tedy nerespektováním řidiče platných právních předpisů. Nejčastěji se jedná o nepřiměřenou rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě nebo nesprávný způsob jízdy obecně. Níže uvedené podmínky a příčiny kriminality v dopravě byly vybrány na základě statistik policie.²⁴

3.1 Nepřiměřená rychlost

Pokud jde o nepřiměřenou rychlost, je nutné nejprve rychlost jízdy dle právních předpisů definovat. Podle § 18 odst. 1 ZOPPK *„rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“*

Tedy zákon vymezuje několik faktorů, které musí být při rozhodování řidiče o tom, jakou rychlostí pojede, zohledněny. Na prvním místě především zákon jmenuje schopnosti řidiče, což je aspekt, který je subjektivní. Podle K. Havlíka je možné schopnosti související s řízením vozidla rozdělit do několika skupin: rozumové, psychomotorické a mechanické.²⁵ Mezi rozumové schopnosti patří především myšlení, paměť, poznání a řešení, mezi psychomotorické schopnosti koordinace očí a rukou, reagování a mezi mechanické schopnosti pak *„porozumění vztahu mezi předměty a manipulací s jejich částmi“*²⁶. K Havlík ještě dodává, jaké by měly být základní

²⁴ *Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online].* Praha, 2021 [cit. 2023-01-13]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

²⁵ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti.* Praha: Portál, 2005.

²⁶ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti.* Praha: Portál, 2005.

schopnosti motoristy. Je jím v první řadě schopnost percepční, pod kterou zahrnuje vnímání, vizuální, auditivní, kinestetické, koncentrace pozornosti, prostorovou orientaci. Dále pak v případě řidiče motorového vozidla jsou nutné schopnosti psychomotorické jako je rychlost a přesnost reagování, koordinace pohybu, flexibilita, v případě schopností intelektových pak jsou důležité pozorování, hodnocení, logické, analytické, praktické i kritické myšlení a zraková paměť.²⁷

Řidič pak dále podle § 18 odst. 1 ZOPPK musí dbát na vlastnosti vozidla a nákladu a na základě vyhodnocení těchto faktorů pak přizpůsobit svou jízdu také těmto faktorům, dále pak stavu komunikace, počasí a dalším okolnostem, které podle zákona by měl řidič předvídat. Jinými slovy, jak dovozuje komentářová literatura, kromě explicitního výčtu aspektů, které musí řidič zahrnout do hodnocení rychlosti vozidla v konkrétním čase a na konkrétním místě, musí zohlednit ještě i faktory, které nejsou v zákoně uvedené, ale které mají vliv na rychlost vozila a které může řidič předvídat. Podle Kovalčíkové a Šandery „*liberovat se z této odpovědnosti může pouze tehdy, když se prokáže, že nastalou okolnost nešlo předvídat. Důkazní břemeno je na řidiči vozidla.*“²⁸

V souvislosti s rychlostí pak zákon o provozu na pozemních komunikacích vymezuje v § 18 odst. 2 dva zákazy, které musí řidič vozidla v souvislosti s rychlostí respektovat. Jednak „*řidič nesmí snížit rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.*“²⁹ Tedy řidič musí dodržovat plynulost rychlosti a v případě, že to není nutné, nezastavovat ani výrazně rychlost nesnižovat. Druhý zákaz pak spočívá v tom, že řidič „*nesmí omezovat plynulost na pozemních komunikacích, k čemuž může docházet buď bezdůvodně pomalou jízdou nebo pomalým předjížděním*“.³⁰

Dále zákon vymezuje maximální povolenou rychlost pro řidiče vozidla určitých vlastností a také maximální rychlost pro všechny řidiče, a to na základě místních okolností. V případě omezení řidiče z hlediska vlastností vozidla je nutné respektovat, že podle § 18 odst. 3 ZOPPK může vozidlo o hmotnosti do 3 500 kg, případně autobus, jet

²⁷ HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005.

²⁸ KOVALČÍKOVÁ, Daniela. ŠANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. s. 69–70.

²⁹ Podle § 18 odst. 2 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

³⁰ Podle § 18 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

mimo obec maximální rychlostí 90 km/h, na dálnici pak maximálně 130 km/h. V případě, že motorové vozidlo převyšuje hmotnost 3 500 kg, nesmí být jeho rychlost vyšší než 80 km/h. K vlastnostem vozidla je pak možné zařadit ještě podmínku, že v případě, že vozidlo používá sněhové řetězy, může jet maximální rychlostí 50 km/h, což zákon stanoví v § 18 odst. 9 ZOPPK.

V souvislosti s místními okolnostmi je nutné zmínit, že v případě, že řidič řídí motorové vozidlo v obci, je povinen dodržovat maximální rychlost 50 km/h a v případě, že se jedná o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla pak musí dodržovat maximální rychlost 80 km/h.³¹

Zároveň je řidič povinen respektovat nejvyšší povolenou rychlost vozidla, kterou také nesmí podle ustanovení § 18 odst. 5 ZOPPK, překročit. Současně zákon stanoví, že v případě, že je stanovena maximální rychlost pro jedno vozidlo soupravy, musí tuto rychlost dodržovat všechna vozidla. Dále v odst. 6 a 7 § 18 ZOPPK počítá s možností místního zvýšení nebo snížení rychlosti oproti limitům uvedeným výše, nicméně s tím, že v případě zvýšení rychlosti je tak možné učinit o maximálně 30 km/h.

Z povinnosti dodržovat rychlosti 90 km/h mimo obec, 50 km/h v obci, 130 km/h na dálnici a 50 km/h v případě použití sněhových řetězů jsou vyňata zákonem některá vozidla. Jsou to především vozidla zpravodajských služeb podle zákona č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a vozidla policie a celních orgánů, pokud jde to nezbytné k výkonu jejich úkolů.

3.2 Předjíždění a objíždění

Mezi další příčiny dopravní nehody je možné počítat i nesprávné předjíždění nebo objíždění. Pokud jde o objíždění, tak podle § 16 ZOPPK *„řidič, který při objíždění vozidla, jež zastavilo nebo stojí, nebo při objíždění překážky provozu na pozemních komunikacích anebo chodce vybočuje ze směru své jízdy, nesmí ohrozit ani omezit protijedoucí řidiče a ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy.“* Objíždění může být vyvoláno jak stacionárním předmětem, kterým může být například stojící vozidlo, strom apod., ale i pohybující se překážkou, např. chodcem, osobou na vozíku, stádem zvířat apod. Odborná

³¹ Podle § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

literatury k tomuto uvádí určitý problematický aspekt, který může nastat v případě, že *„řidič částečně objíždí zprava vozidlo stojící před ním v prostoru křižovatky a hodlající odbočit vlevo, a dává znamení o změně směru jízdy. Pro ostatní účastníky provozu pak nemusí být předem zřejmé, zda půjde o odbočovací nebo objízdny manévr.“*³²

Pokud jde o předjíždění, zákon stanoví v § 17 odst. 1 věta první ZOPPK, že se předjíždí vlevo. Nicméně předjíždění vpravo není zcela vyloučeno, protože může jít o případ, na který také zákon pamatuje, a to v případě, že se jedná o předjíždění vozidla, které mění směr jízdy vlevo a není už pochybnosti o směru jeho jízdy. Současně podle § 17 odst. 1 ZOPPK *„při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu. Odbočovací pruh je přídatný jízdní pruh určený pro odbočování (vyřazování) vozidel z průběžného jízdního pruhu.“*

Zákon současně zakotvuje určité povinnosti, které musí předjíždějící řidič respektovat. Jedná se především o povinnost dát znamení v případě, že vybočuje ze směru své jízdy nebo mění směr jízdy a současně nesmí ohrozit řidiče vozidel, která jedou za ním. Zákon explicitně stanoví nutnost dát znamení o směru jízdy při předjíždění cyklisty. Povinnost dát znamení je stanovena i pro případ, kdy se řidič opět po předjetí vozidla nebo cyklisty zařazuje do svého pruhu. Zákon stanoví přísný zákaz, a to v § 17 odst. 4 ZOPPK, že řidič vozidla, které je předjížděno, nesmí zvyšovat rychlost ani předjíždění bránit.

V neposlední řadě vymezuje zákon několik pravidel, resp. zákazů, kdy řidič vozidla předjíždět nesmí. V první řadě je to především absence rozhledu, který je třeba k bezpečnému předjetí, dále pak nemožnost se zařadit zpět do pruhu, ze kterého řidič vybočil. Zákaz předjíždění platí i pro případy, kdy by došlo k omezení protijedoucích vozidel. Předjíždět se také nesmí na přechodu pro chodce, na přejezdu pro cyklisty nebo na železničním přejezdu, případně bezprostředně před nimi. Předjíždění je zakázáno i v případě, že řidič vpředu dává znamení o změně směru jízdy. Předjíždění je zakázáno i na křižovatce s následujícími výjimkami. Je to především předjíždění vpravo, které je upraveno v § 17 odst. 1 ZOPPK. Dále pak je výjimkou případ, kdy se jedná o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku. Uvedená výjimka ze zákazu předjíždění je zakotvena v § 17 odst. 5 písm. f) bod 2 ZOPPK. Zákaz předjíždění na

³² KOVALČÍKOVÁ, Daniela. ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. s. 66.

křižovatce a v její těsné blízkosti neplatí také v případech, která uvádí § 17 odst. 5 písm. f) bod 3 ZOPPK, kdy se jedná o předjíždění na hlavní komunikaci a také § 17 odst. 5 písm. f) bod 4 ZOPPK, tedy na křižovatce s řízeným provozem.

3.3 Nedání přednosti v jízdě

Přednost v jízdě je opět stanovena zákonem o provozu na pozemních komunikacích, a to především v souvislosti s odbočováním (§ 21) a s jízdou křižovatkou (§ 22). V případě, že řidič projíždí křižovatkou, je nutné, aby tak činil s nejvyšší opatrností, dal znamení o směru jízdy a neohrožoval řidiče, kteří jedou za ním. V případě odbočování vpravo se řidič musí podle § 21 odst. 3 ZOPPK zařadit co nejbližší k pravému okraji vozovky, a to především s ohledem na velikost a rozměry vozidla. Pro odbočování vlevo se také musí zařadit co nejdříve vlevo v části vozovky, která je pro něj určená.

Současně § 21 odst. 5 ZOPPK vymezuje přednost v jízdě tak, že v případě, pokud řidič odbočuje vlevo, musí dát přednost v jízdě jak motorovým, tak nemotorovým vozidlům, ale i jezdcům na zvířeti nebo protijedoucím organizovaným útvarům chodců, případně průvodcům hnaných zvířat se zvířaty a tramvajím, které jsou nebo jednou v obou směrech. Současně musí řidič dát přednost vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdni pruh vyhrazen. Přednost je také vymezena i v případě, že řidič odbočuje vpravo, kdy musí dát přednost v jízdě vozidlům, která jedou ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento pruh vyhrazen. Současně v případě, že je v konkrétním úseku povolena jízda podél tramvaje, musí dát přednost v jízdě i tramvaji. Tramvaj navíc podle § 21 odst. 7 ZOPPK *„která při odbočování nebo jiné změně směru jízdy křižuje směr jízdy vozidla jedoucího po její pravé nebo levé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost v jízdě.“*

Přednost v jízdě je také stanovena pro jízdu křižovatkou, kterou upravuje § 22 ZOPPK. Jednak má povinnost dát přednost v jízdě řidič, který přijíždí z vedlejší komunikace, jež je označena značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě!“. V takovém případě musí dát přednost všem řidičům, kteří přijíždí po hlavní pozemní komunikaci. V případě, že ale pozemní komunikace není označena jednou z uvedených značek, musí dát přednost v jízdě vozidlům a dalším účastníkům silničního provozu zprava. Současně zákon stanoví zákaz vjezdu do křižovatky, pokud to situace nedovoluje tak, že by musel zastavit vozidlo v křižovatce.

Současně podle § 22 odst. 4 ZOPPK má řidič povinnost zastavit v případě výše uvedených značek na místě, odkud dobře vidí na křižovátku. Jak dovozuje komentářová

literatura: „*Tento příkaz je nutno chápat tak, že není nutné striktně zastavit před příslušnou značkou, ale tam, kde je dostatečný rozhled do křižovatky. Stojí-li více vozidel za sebou a všechna mají dostatečný rozhled, pak další vozidla stojící za prvním z nich při vjezdu na křižovatky již nemusejí opětovně zastavovat, pokud samozřejmě nedávají přednost v jízdě.*“³³ Obdobně musí dát řidič přednost v jízdě v případě, že vjíždí na kruhový objezd označený značkami „Kruhový objezd“ společně se značkou „Dej přednost v jízdě!“ nebo „Kruhový objezd“ společně se značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Přednost v jízdě je relevantní také v případě vjezdu na pozemní komunikaci, a to zpravidla z místa, které se nachází mimo pozemní komunikaci. Tyto situace postihuje § 23 ZOPPK, který stanoví, že v takovém případě musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům na této komunikaci.

3.4 Nesprávný způsob jízdy

Pod nesprávný způsob jízdy je možné zahrnout všechna ostatní porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích, který může ohrozit řidiče motorového vozidla, případně další účastníky silničního provozu. Hlavním ustanovení v tomto případě je § 3 ZOPPK, který vymezuje, které osoby se mohou účastnit provozu na pozemních komunikacích. Uvedené ustanovení v odstavci 1 negativně vymezuje, kdo se provozu na pozemních komunikacích účastnit nesmí. Jsou to takové osoby, které „*by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem*“ mohly způsobit ohrožení nebo omezení dopravního provozu. Nicméně zákon stanoví, že uvedené osoby se provozu na pozemních komunikacích účastnit mohou v případě, že učinily taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu nedošlo.

Vzhledem k výše uvedenému je možné konstatovat, že provozu se nemohou účastnit osoby, které na to nemají dostatečný věk podle zákona nebo jiných předpisů – například řídit motorové vozidlo nemůže osoba mladší 18 let. V takovém případě není

³³ KOVALČÍKOVÁ, Daniela. ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. s. 77.

možné uvažovat o možnosti liberace, kterou stanoví § 3 odst. 1 ZOPPK, neboť není možné učinit taková opatření, aby byl tento nedostatek zhojen. Aktuální bude tato možnost v případě spíše tělesného nebo psychického postižení. Jak uvádí komentářová literatura: „*Pokud někdo využije výjimky z tohoto pravidla, tak má objektivní odpovědnost za jednání uvedených osob. Nemůže se tudíž dovolávat toho, že přes všechna přijatá opatření k ovládnutí jednání osob nízkého věku nebo osob handicapovaných, která bylo možno považovat za dostatečná, došlo k faktickému ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (např. dítě vedené na chodníku dospělou osobou za ruku se neočekávaně vytrhne a vběhne do vozovky před projíždějící vozidla).*“³⁴

Kromě toho jsou zákonem o provozu na pozemních komunikacích stanoveny povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích, které mají zajistit jednak bezpečnost a jednak plynulost provozu a současně co nejvíce omezit nehodovost. Povinnosti účastníka silničního provozu je možné rozdělit do dvou kategorií – první z nich jsou povinnosti všech účastníků provozu, které jsou stanoveny v § 4 ZOPPK, a do druhé kategorie spadají pak povinnosti řidičů motorových vozidel, které jsou zakotveny v § 5 ZOPPK.

Obecně pro všechny účastníky provozu platí, že mají povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně, a to především tak, aby svým jednáním neohrožovali „*život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní*“, nepoškozovali životní prostředí nebo neohrozil život zvířat. Současně je každý povinen přizpůsobit se stavu pozemní komunikace, ale také počasí a dalším okolnostem. Všichni pak jsou povinni řídit se pravidly silničního provozu, které jsou upraveny především zákonem o provozu na pozemních komunikacích, případně dalšími předpisy. Všichni pak musí respektovat signalizaci (akustické signály, vizuální signály apod.).

Větší výčet povinností pak stanoví zákon o provozu na pozemních komunikacích, pro řidiče. Tyto povinnosti jsou vymeteny jednak pozitivně, a to v § 5 odst. 1 ZOPPK jako skutečnosti, kterých se musí řidič držet a musí je respektovat, ale uvedené ustanovení obsahuje také negativní vymezení povinností, tedy zákazy, které řidič nesmí překročit, ty jsou stanoveny v § 5 odst. 2 ZOPPK.

³⁴ KOVALČÍKOVÁ, Daniela. ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. s. 16 – 17.

V případě povinností je třeba především užívat takové vozidlo, které je technicky způsobilé pro jízdu na pozemní komunikaci. Způsobilost vozidla je stanovena některými právními předpisy, tedy především zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Dále má řidič motorového vozidla povinnost plně se věnovat řízení a sledovat provoz na pozemních komunikacích a přizpůsobit jízdu vlastnostem vozidla. Další povinnosti je pak zakotvena v § 5 odst. 1 písm. d) ZOPPK, který stanoví, že řidič je povinen „*dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu.*“

Řidič motorového vozidla, které má poruchu, je povinen závadu vozidla odstranit a přijmout taková opatření, aby jeho vůz nebo jeho manipulace s vozidlem neohrožovala provoz po pozemní komunikaci. Dále pak má řidič povinnost spolupracovat s policisty případně s příslušníky Vojenské policie, která spočívá například v tom, že se podrobí vyšetření podle zvláštního předpisu, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou omamnou látkou.

K povinnostem řidiče patří podle § 5 odst. 1 písm. h) ZOPPK, že musí „*snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, sníží-li rychlost jízdy nebo zastaví-li vozidlo před přechodem pro chodce i řidiči ostatních vozidel jedoucích stejným směrem.*“ Řidič současně musí zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a mít oděvní doplňky podle § 5 odst. 1 písm. l) ZOPPK.

Naopak negativně vymezené povinnosti jsou formulovány v zákoně formou zákazů. Řidič především nesmí požit alkoholický nápoj nebo návykovou látku během jízdy ani bezprostředně před jízdou. Současně nesmí řídit vozidlo v případě, že jsou jeho řidičské schopnosti sníženy v důsledku jeho zdravotního stavu. Dle komentářové literatury: „*Toto ustanovení míří na případy, kdy jde o časově omezené snížení schopnosti k řízení vozidla či zvířete, kdy určité zdravotní indispozice jsou způsobené například přechodnou nemocí nebo poúrazovým stavem.*“³⁵

³⁵ KOVALČÍKOVÁ, Daniela. ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. s. 28.

Řidič také nesmí předat řízení vozidla osobě, která není způsobilá k řízení vozidla, případně která je pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky. Řidiči je také podle § 5 odst. 2 písm. e) ZOPPK vyházovat předměty z vozidla. Podle § 5 odst. 2 písm. f) ZOPPK „řidič nesmí ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní komunikaci po přechodu pro chodce nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní komunikaci po přechodu pro chodce, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce; tyto povinnosti se nevztahují na řidiče tramvaje.“ Současně řidič má zakázáno ohrozit chodce, kteří přecházejí pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje.

Další povinnosti jsou vymezeny v § 6 ZOPPK a zahrnují především povinnost být připoutaný bezpečnostním pásem, povinnost umístit dítě do dětské sedačky, případně povinnost za jízdy na motocyklu nebo na mopedu mít na hlavě nasazenou helmu.

3.5 Příčiny dopravních nehod dle statistik

Použitá statistika pro tuto kapitolu se neshoduje se vstupy předchozích kapitol pro širší záběr dat, ze kterých byly sestaveny otázky pro kvalitativní výzkum v praktické části.

Podle Policie ČR³⁶ byly v roce 2020 nejčastější příčiny dopravní nehodovosti nesprávný způsob jízdy, který zapříčinil celkem 67,4 % z celkového počtu dopravních nehod. Celkově Policie ČR zaznamenala v roce 2020 94 794 dopravních nehod, přičemž během těchto nehod bylo usmrceno 460 osob a 1 807 bylo těžce zraněno a 20 880 lehce zraněno.

Jak bylo uvedeno výše, příčinou dopravních nehod v roce 2020 byl především nesprávný způsob jízdy, tedy nerespektování dopravních předpisů, které nespočívalo v nepřiměřené rychlosti, nesprávném předjíždění nebo nedání přednost, což jsou samostatné kategorie příčin dopravní nehodovosti. Pokud jde o nepřiměřenou rychlost, tento aspekt zapříčinil 16 % dopravních nehod.

Pokud tedy jde o hlavní příčiny dopravních nehod, je možné je vyčíst ze statistik Policie ČR pro rok 2020, nicméně je patrné, že tyto příčiny jsou v obdobném poměru zastoupeny i v dalších obdobích. Kromě nepřiměřené rychlosti a nesprávného způsobu

³⁶ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020. Policejní prezidium ČR 2021, s. 5.

jízdy, které se na dopravní kriminalitě podílely 16 a 67,4 %, pak nedání přednost způsobilo 14,9 % dopravních nehod a nesprávné předjíždění 1,8 %.³⁷

Dále je nutné zmínit i konkrétní příčiny nehod, které byly zaviněné řidiči motorových vozidel v roce 2020. Nejzávažnější příčinou byla skutečnost, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla. Uvedeným způsobem bylo zapříčiněno 15 383 dopravních nehod, což je z celkového počtu asi 16 %. Další velmi často zastoupenou příčinou je nesprávné otáčení nebo couvání, přičemž takto bylo způsobeno 7 904 dopravních nehod, z celkového počtu tedy asi 8 %. Mezi další významné příčiny dopravních nehod, které byly identifikovány u více než 5 000 dopravních nehod, byl jiný druh nesprávné jízdy, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti za vozidlem a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.

Téměř 5% podíl na dopravní kriminalitě pak mají příčiny, jako jsou nezvládnutí řízení vozidla, vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu a nepřizpůsobení rychlosti vozidla technickému stavu vozovky. Dále příčinou, která byla identifikována u 3 428 dopravních nehod, je nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ a více než 2 000 dopravních nehod bylo zapříčiněno přejetím do protisměru.

Statistika Policie ČR dále uvádí, jaké příčiny dopravních nehod byly nejtragičtějšími, přičemž do úvahy se v tomto případě bere ukazatel počtu usmrcených osob během dopravních nehod. Mezi příčiny dopravních nehod, které způsobily největší počet úmrtí, bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky a přejetí do protisměru. Tyto příčiny dopravních nehod měly za následek 137 usmrcených. Více než 40 mrtvých bylo v důsledku nehod, jejichž příčinou byla skutečnost, že se řidič plně nevěnoval řízení vozidla nebo nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky. Až 31 úmrtím došlo v důsledku dopravních nehod, které byly způsobeny nepřizpůsobením rychlosti vlastnosti vozidla a nákladu.

Méně než 20 mrtvých si vyžádaly dopravní nehody, jejichž příčiny byly nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“, nezvládnutí řízení vozidla,

³⁷ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020. Policejní prezidium ČR 2021, s. 6.

kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění, nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu a nedání přednosti upravené dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě.“³⁸

³⁸ Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020. Policejní prezidium ČR 2021, s. 6.

4. Prevence a represe kriminality v dopravě

Snaha o zamezení kriminality v dopravě má v zásadě dvě složky, jednu preventivní a jednu represivní. Preventivní složkou snahy o zamezení dopravní kriminality je podle L. Tržila³⁹ systémové vzdělávání všech v rámci školního systému, systémové vzdělávání řidičů, kampaně poukazující na negativní vlivy nebo negativní chování a systémové ovlivňování účastníků silničního provozu.

4.1 Prevence kriminality v dopravě

Pokud jde o dopravní vzdělávání ve školách. Je možné poukázat na zpracování dopravních témat v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání, přičemž v rámci tohoto dokumentu jsou stanoveny cíle a návrhy na učivo z oblasti dopravy na prvním a druhém stupni základních škol. Na prvním stupni základní školy je především cílem seznámit žactvo s pravidly bezpečného silničního provozu, tedy představit jim tuto problematiku tak, aby pochopili, jak bezpečně se mají jako účastníci silničního provozu chovat. Na konci prvního stupně by měl pak žák umět rozeznat jednotlivé účastníky silničního provozu a měl by vědět, jak bezpečně se na silnici, ulici či chodníku chovat.⁴⁰

Cílem dopravní výuky na druhém stupni základních škol je rozvíjet roli chodce nebo cyklisty a jeho bezpečného chování v rámci silničního provozu. Současně se učivo soustředí na sociální vztahy a způsob chování jednotlivce. Žáci druhého stupně základních škol by pak měli být schopni v rámci silničního provozu jako chodci nebo jako cyklisté zvládat svoje reakce a agresivitu jak svoji, tak agresivitu ostatních účastníků silničního provozu.⁴¹

Pokud jde o vzdělávání řidičů, je třeba konstatovat, že toto vzdělání je zajištěno především prostřednictvím systém, který je stanovený pro získání řidičského průkazu. V rámci zkoušky musí uchazeči o řidičské oprávnění prokázat nejen praktickou

³⁹ TRŽIL, Leoš. Ovlivňování dopravní nehodovosti. In: KONEČNÝ, Jaroslav, ed. Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní konference. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. s. 51.

⁴⁰ Témata dopravní výchovy jsou v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání (RVP ZV). Metodický portál RVP.CZ [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html>.

⁴¹ Témata dopravní výchovy jsou v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání (RVP ZV). Metodický portál RVP.CZ [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html>

dovednost řídit vůz, ale také teoretickou znalost právních předpisů a bezpečného chování v rámci silničního provozu.

Pokud jde o samotné kampaně a ovlivňování účastníků silničního provozu, pak je třeba na tomto místě zmínit především BESIP, hlavní koordinační orgán bezpečného provozu a současně i expertní orgán, který působí v rámci Ministerstva dopravy.⁴² V souvislosti s BESIP je nutné zmínit i Strategii BESIP 2021–2030 (dále jen „Strategie“), která navázala na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011–2020.⁴³ Strategie se zaměřuje na některé konkrétní problémy v dopravě jako je rychlost, což je faktor, který ovlivňuje četnost a také závažnost dopravních nehod. V rámci tohoto faktoru si Strategie dala za cíl jednak zajistit dohled nad dodržováním rychlosti, zvýšit motivaci dodržovat rychlost (např. pomocí systému podporující dodržování rychlostních limitů) apod. Dále se strategie zaměřuje na mladé řidiče, přičemž stanovila například jako cíl snížit počet pokusů o získání řidičského oprávnění před nutným opakováním celého výcviku.⁴⁴

4.2 Represe

Pokud jde o represy, je třeba konstatovat, že v rámci represivní složky je třeba zmínit trestání v rámci trestního řízení za spáchání trestného činu. Trestání ovšem může být i v rovině správní, neboť ne vždy se jedná o trestný čin, ale konkrétní skutek může být posouzen jako přestupek a může být trestán správním orgánem. Jaké mohou být ukládány tresty za trestné činy spáchané v dopravě bylo rozepřáno v kapitole 1.3.

V případě trestního postihu rozhoduje o vině a trestu soud. Nicméně jsou zde důležité i další subjekty trestního řízení, mezi které náleží „*státní orgány a fyzické nebo právnické osoby, které mají a vykonávají vlastním jménem vliv na průběh řízení a kterým zákon dává k uskutečnění vlivu určitá procesní práva nebo určité procesní povinnosti.*“⁴⁵ Jedná se na jedné straně o orgány činné v trestním řízení (soud, státní zástupcem a policejní orgán) a o osobu, proti které se vede řízení.

⁴² BESIP [online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://besip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>.

⁴³ Strategie BESIP 2021–2030. Ministerstvo dopravy ČR online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/nsbsp/2021-Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>.

⁴⁴ Strategie BESIP 2021–2030. Ministerstvo dopravy ČR online], [cit. 10. 7. 2022]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/nsbsp/2021-Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>, s. 17 an.

⁴⁵ FENYK, Jaroslav, Tomáš GŘIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. *Trestní právo procesní*. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 114.

Významnou roli v trestním řízení hraje Policie ČR, která působí jako policejní a jako vyšetřovací orgán. Kromě Policie ČR je vyšetřovacím orgánem podle § 161 zákona č. 141/1961 Sb., trestního řádu ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní řád“ nebo „TŘ“) ještě státní zástupce, generální inspekce bezpečnostních sborů atd. Nicméně v případě dopravní kriminality je to Policie ČR. Vyšetřovací orgán je jediným orgánem, který může vykonávat vyšetřování.

Vyšetřováním se myslí trestní stíhání od zahájení trestního stíhání podle § 160 TŘ, do podání obžaloby. Nicméně podání obžaloby nemusí být jediným ukončením vyšetřování. Tím může být i podání návrhu na schválení dohody o vině a trestu, postoupení věci jinému orgánu nebo zastavení trestního stíhání a další.

Podle odborné literatury je hlavním úkolem policejního orgánu „*prověřit a objasnit skutečnosti nasvědčující tomu, že by spáchán trestný čin.*“⁴⁶ Tedy hlavním úkolem policie je postavit na jisto, že čin byl spáchán a že se jedná o trestný čin, a ne například o přestupek. Hlavní zásady, kterých se musí policejní orgán držet, je především zásada oficiality, což znamená, že Policie ČR postupuje z úřední povinnosti. Další důležitou zásadou je zásada nestrannosti a snaha o zjištění skutkového stavu věcí tak, aby zde neexistovaly důvodné pochybnosti.

Za zákonný průběh před podáním obžaloby je zodpovědný státní zástupce, který je zodpovědný také za činnost policejního orgánu. V této fázi policejní orgán může požadovat vysvětlení od osob nebo orgánů, může požádat o odborný posudek, může si obstarávat důkazy nebo provádět ohledání místa činu nebo věcí. Při vyšetřování pak policejní orgán postupuje tak, aby byl zjištěn stav věcí, a to co nejrychleji a tak, aby nebyly důvodné pochybnosti, a to podle § 2 TŘ.

Hlavním těžištěm trestního řízení je zpravidla hlavní líčení, ve kterém je následně rozhodnuto o vině a trestu obžalovaného. K hlavnímu líčení ovšem v některých případech dojít nemusí, a to v případě, že je věc postoupena jinému orgánu, zastaví se trestní stíhání apod. Dále k hlavnímu líčení nemusí dojít v případě, že mimo hlavní líčení je trestní

⁴⁶ FENYK, Jaroslav, Tomáš GŘIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. *Trestní právo procesní*. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 184.

stíhání zastaveno, podmíněně zastaveno nebo je schváleno narovnání, případně pokud se vydá trestní příkaz.⁴⁷

Hlavní líčení je pak možné rozdělit na několik fází – na počátek hlavního líčení, které je stanoveno v § 205–206 TŘ, dokazování v hlavním líčení podle § 207 až 217 TŘ, dále potom závěr hlavního líčení, jehož průběh je popsán v § 216–218 TŘ a rozhodnutí soudu v hlavním líčení podle § 220 až 230 TŘ.

Následně tedy rozhodne soud o vině a trestu a je nutno konstatovat, že proti nepravomocnému rozsudku soudu prvního stupně je možné podat odvolání. Lhůta k podání odvolání je podle § 248 TŘ dlouhá osm dní a běží od doručení písemného vyhotovení rozsudku. Odvolání je možné učinit v jakékoliv formě stanovené pro podání. Dovoláním je možné napadnout výrok nebo výroky rozsudku, potom i skutečnost, že některý z výroků chybí, předmětem odvolání může být také řízení, které samotnému rozsudku předcházelo.⁴⁸

V případě trestního řízení je pak nutné zmínit i vykonávací řízení, které přichází na řadu tehdy, je-li součástí rozsudku obsah, který je třeba vykonat.

Další represivním faktorem je správní trestání v oblasti dopravy. Správní trestání znamená, že na poli dopravy je spáchán přešupek, který je řešen orgánem policie, případně strážníkem obecní policii příkazem na místě nebo správním orgánem v rámci přešupkového řízení. Jedná se o přešupky, které jsou uvedeny v § 125c a následujících zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Pro přešupkové řízení je subsidiárně použit zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich ve znění pozdějších předpisů. V rámci přešupkového řízení jsou osoby – fyzické, podnikající fyzické nebo právnické – trestány za přešupky. Za přešupky v dopravě je možné uložit napomenutí, pokutu nebo zákaz činnosti.

⁴⁷ FENYK, Jaroslav, Tomáš GŘIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. *Trestní právo procesní*. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 284.

⁴⁸ FENYK, Jaroslav, Tomáš GŘIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. *Trestní právo procesní*. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. s. 598.

5. Výzkum

Cíl výzkumu

Hlavním cílem výzkumu je zjistit, jaké jsou příčiny dopravní kriminality a dále jaká opatření by měla být přijata, aby se snížila kriminalita v dopravě.

V teoretické části bylo zjištěno, jaké skupiny pachatelů se dopouští dopravní kriminality, v jaké míře, a také bylo vyloženo, jaké trestné činy fyzické osoby v dopravní kriminalitě páchají. Pokud teoretická část vytyčila některé příčiny dopravní nehodovosti, není ovšem možné tyto příčiny považovat za příčiny dopravní kriminality jako takové. Je nutné vzít v úvahu, že některé příčiny dopravních nehod, které uváděla statistika Policie ČR, vedly pouze ke spáchání přestupku, nikoliv ke spáchání trestného činu.

Výzkumné otázky

1. Jaké jsou nejčastější příčiny kriminality v dopravě?
2. Jaká opatření by měla být přijata, aby se snížil počet trestných činů v dopravě?

Metodika

Metodika sběru dat

V rámci praktické části byla použita při výzkumu strategie kvalitativní. Konkrétně byla použita metoda dotazování. Byly dotazovány kompetentní osoby, tedy konkrétně dopravní experti – příslušníci dopravní policie, Policie ČR.

Technika sběru dat

Jako technika sběru dat byly použity řízené rozhovory. Celý rozhovor se soustředil na dvě základní otázky. V rámci výzkumné části práce byla diskutována otázka příčin dopravní kriminality a možností snížení její incidence. Otázka byla v případě potřeby doplněna o související podotázky v rámci řízeného rozhovoru. Samotné rozhovory probíhaly v rámci osobního setkání.

Výzkumný soubor

Selekce byla konzultována s vedoucím odboru, aby pomohl vybrat ideální kandidáty pro dotazování. První respondent je 24 let starý muž s délkou služebního poměru 3 let z důvodu „svěžícího“ pohledu na danou problematiku. Dosáhl bakalářského vzdělání primárně pro možnost kariérního postupu v rámci odboru. Druhý respondent je muž 32 let s délkou služby 12 let. Byl přeřazen z jiné lokality, a proto by mohl být zajímavým respondentem, protože působil v jiném regionu a jiném kolektivu. Není ovlivněn společností v regionu pro svoji neznámost. Poslední respondent příslušného oddělení je nejstarší z dotazovaných, s délkou služby 33 let ve věku 53 let a s dosaženým maturitním vzděláním. Jeho zkušenosti a přístup ho staví do pozice významné osoby nejenom při dohledové činnosti, ale i při preventivních akcích výchovy a osvěty všech generací (primárně mladších) v dopravních výchovách, a účasti na kurzech. Posledním respondentem je 27letý příslušník vojenské policie na dlouhodobém školení na dopravním inspektorátu.

Realizace výzkumu

Výzkum byl realizován během srpna 2022 během několika dnů, kdy došlo k setkání s respondenty, se kterými byl následně proveden řízený rozhovor.

Analýza dat

Nejprve se výzkum zaměřil na příčiny dopravní kriminality. Všem čtyřem respondentům byla položena otázka „Jaké jsou nejčastější příčiny kriminality v dopravě?“ Dále jim byly nabídnuty čtyři konkrétní příčiny, které vyplynuly z teoretické části, a též mohli sami uvést další příčiny. Podle významu měly být respondenty jednotlivé příčiny rozlišeny na pětistupňové škále, přičemž stupeň č. 5 byl považován za nejvýznamnější. Jak výše uvedeno, byly vybrány takové příčiny, které vyplynuly z teoretické části: nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě nebo nesprávný způsob jízdy (viz kapitola 3).

Tabulka č. 9

Otázka č. 1: Jako jsou nejčastější příčiny kriminality v dopravě?						
Na stupnici od 1 do 5 (1 nejnižší četnost, 5 nejvyšší četnost)						
Respondent	Číslo 1	Číslo 2	Číslo 3	Číslo 4	Četnost celkem	Pořadí dle četnosti
Nesprávné předjíždění	4	4	4	3	15	2.
Nedodržování rychlosti	3	3	3	4	13	3.
Nedání přednosti v jízdě	5	5	5	2	17	1.
Nesprávný způsob jízdy	2	2	2	5	11	4.
Jiné	Nevěnování se řízení	Nevěnování se řízení	Nevěnování se řízení	Nevěnování se řízení		

Dále byla respondentům položena otázka „Jaká opatření by měla být přijata, aby se snížil počet trestných činů v dopravě?“ Každé opatření, které bylo respondenty navrženo, mělo být také „ohodnoceno“ významem. Tedy jej měli respondenti „ohodnotit“ od jedné do pěti, kdy pět byl největší význam.

Tabulka č. 10

Otázka č. 2: Jaká opatření by měla být přijata, aby se snížil počet trestných činů v dopravě?					
Respondent	Číslo 1	Číslo 2	Číslo 3	Číslo 4	Četnost celkem
Působení na osobní odpovědnost	5	5	5	5	20
Rychlost a správnost soudních řízení	4	4	4	4	16
Zdravotní způsobilost	3	3	3	3	12
Progresivní tresty	2	2	2	2	8

Etika výzkumu

Etika výzkumu spočívala především ve skutečnosti, že výběr respondentů do řízených rozhovorů probíhal na dobrovolné bázi. Byla oslovena větší skupina respondentů, nicméně se zapojili pouze čtyři oslovení. Všichni zúčastnění byli seznámeni s cílem výzkumu a byla jim zdůvodněna potřeba řízených rozhovorů pro využití a analýzu v rámci bakalářské práce.

Respondenti byli nejprve seznámeni s otázkami, které jim následně budou kladeny, stejně jako se skutečností, že budou dotázány na doplňující informace. Všichni zúčastnění respondenti s daným postupem souhlasili.

Respondentům bylo současně sděleno, že jejich jméno nebude v práci nikde uvedeno a řízený rozhovor bude anonymizovaný. Vzhledem ke skutečnosti, že informace, které respondenti poskytli, nebyly informacemi citlivými nebo tajnými, nebylo třeba činit další opatření.

Výsledky

Na základě provedeného výzkumu je patrné, že dopravní kriminalita je každodenním problémem nemalého procenta populace. Z praktických znalostí dotázaných vyplynulo, že je shoda mezi statistikou PČR a odpověďmi respondentů. I přes intenzivní mediální propagaci těchto příčin dopravní kriminality (Dokument 13 minut a osvětové a vzdělávací kampaně BESIPu) se stále setkáváme s nepřipouštěním si, že se lze stát pachatelem kriminality v dopravě zrovna díky těmto skutečnostem.

Výsledky popisují, jak příčiny viz. Tab. 9, tak navrhovaná opatření viz. Tab. 10. Za nejzásadnější lze považovat zejména níže uvedené příčiny.

Respondenti z řad policie jednohlasně odpověděli, že největší příčinou, dle jejich zkušeností, je **nedání přednosti v jízdě**. V odůvodnění uváděli slabé schopnosti především starších řidičů pohotově reagovat a adaptovat se na hustotu provozu, jeho rychlost a agresí účastníků.

Druhou nejčastější odpovědí dotázaných bylo **nesprávné předjíždění**. Tento výsledek a jeho důležitost podkládali svojí zkušeností z provozu, protože se zvyšující se hustotou provozu a zároveň stoupající agresí některých řidičů dochází k obrovským materiálním škodám a fatálním následkům těchto situací.

Nedodržování rychlosti jako předposlední příčina dopravní kriminality v tomto dotazování je závažná, ale nemá podle respondentů takovou váhu, jako předchozí. Se zdůvodněním tohoto výsledku bylo poukázáno na technický pokrok v automobilovém průmyslu a pocity v majitelích silnějších automobilů. V době, kdy jsou vozy považovány za symbol statusu a jejich výkon se oproti předchozím dekadám výrazně navýšil, je pro řidiče snadné povolenou rychlost záměrně i neúmyslně překračovat.

Respondenti se jednohlasně shodli na problematice používání mobilních telefonů při řízení vozidla. Dnešní doba stojí výhradně na technologiích, a právě proto výrobci automobilů implementují do vozidel stále složitější způsoby ovládání vozidel skrz „infotainmentový“ panel ve vozidle. Proto se tato problematika netýká pouze mobilních telefonů a záznamových zařízení.

Z tabulky č. 10 vyplývá několik kritických skutečností pro maximální zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

Působení na osobní odpovědnost – nejvýznamnějším bodem v této problematice je přijetí osobní odpovědnosti a úvaha nad možnými dopady jednání účastníků silničního provozu na své okolí. Klíčovou roli v této problematice by mělo hrát formální i neformální vzdělávání a celková osvěta. V neposlední řadě může hrát roli také zdravý selský rozum a ohleduplnost.

Rychlost a správnost soudních řízení – toto je palčivým problémem ve výchově a následném řešení recidivistů v dopravní kriminalitě. Bohužel praxe v této problematice ukazuje, že soudem uložené tresty za maření úředního výkonu při zakázané činnosti, nedosahují zamýšlené efektivity hlavně kvůli rychlosti soudů při rozhodování zejména v této oblasti a také kvůli nedostatečné výši trestů.

Zdravotní způsobilost – často se v roli pachatele objevují senioři, kteří už by na základě věku a zdravotního nebo psychického stavu neměli řídit.

Progresivní tresty – zajímavá myšlenka inspirující se v zahraničí. Pro někoho může být finanční sankce 2 000 Kč v dnešní době likvidační a pro jiné nemá výchovný účel. Respondenti uvedli, že myšlenka sankcí vypočtených podle výše příjmu nemusí být úplně mylná.

6. Návrhová část (diskuse)

Jak praktická, tak teoretická část vytyčily konkrétní příčiny a podmínky dopravní kriminality. Mezi příčiny dopravní kriminality je možné zahrnout nepřiměřenou rychlost, nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě a nesprávné předjíždění. Tyto příčiny dopravní kriminality jsou porušeními zákonných povinností, které pro řidiče stanoví především zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Jako příčiny, proč jsou porušována ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, byly identifikovány: řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky, nesprávný odhad řidičských schopností a nevěnování se plně řízení vozidla. Podmínky těchto příčin pak spočívají v tom, že řidiči nerespektují dopravní předpisy, především pak zákaz řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo drog. Jako další příčinu lze uvést, že se jedná o začínajícího řidiče, případně že řidič špatně odhadne vnější okolnosti, které spočívají ve stavu vozovky, případně v povětrnostních podmínkách. V případě příčiny nevěnování se plně řízení vozidla je možné jako důvod vymezit únavu nebo telefonování, případně v obecné rovině věnování se telefonu či jinému obdobnému zařízení za jízdy.

Pokud jde o otázku spáchání trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky, tedy že řidič řídil vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost a dopustil se dopravní nehody, pak by bylo nasnadě zvýšení trestní sazby, tedy možností potrestání pachatele například odnětím svobody až na dobu pěti let, došlo ke snížení kriminality v dopravě, která je způsobena alkoholem nebo jinými návykovými látkami.

Nesprávný odhad řidičských schopností, který může být způsoben skutečností, že řidič nemá dostatečnou praxi, by bylo možné omezit změnou přístupu autoškol. Úspěšné absolvování kurzů by nebylo závislé na konkrétním počtu hodin, rozsah školení by se stanovoval individuálně. V případě, že řidič nemá dostatek zkušeností s odhadováním rizikových situací spojených s vnějšími podmínkami, např. počasí, stav silnice apod., je potřeba tuto skutečnost zohlednit v rámci přípravy řidiče. Autoškola by měla povinnost každého začínajícího řidiče prakticky seznámit s jízdou ve zhoršených povětrnostních podmínkách v bezpečném prostředí dopravního cvičiště nebo polygonu.

V posledním případě, tedy když se řidič plně nevěnuje řízení, je možné vytyčit dvě podmínky, jak odhalila praktická část. Je to únava, jednak telefonování nebo používání telefonu či obdobného přístroje během řízení.

Navrhovaná opatření přímo vychází z výsledků řízených rozhovorů.

Závěr

Dopravní kriminalitu je možné vymezit jako kriminalitu spáchanou na poli dopravy. Je tedy možné říci, že se jedná o takové protiprávní jednání, ke kterému dochází v souvislosti s dopravním provozem. Hlavním pojmem, který je s dopravní kriminalitou spojován, je pojem dopravní nehody, která je událostí vzniklou při provozu na pozemních komunikacích, jež vznikla v souvislosti s provozem vozidla a během níž vznikla škoda nebo

Příčiny dopravní kriminality jsou různé, nicméně jako nejčastější se uvádí nepřiměřená rychlost, předjíždění a objíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy. Jak vyplynulo z teoretické i praktické části podmínky kriminality v dopravě jsou především nerespektování zákonem stanovených povinností, případně nedodržování stanovených zákazů.

Příčinami dopravní kriminality může být i špatný odhad řídičských schopností. Podmínkou pro spáchání tohoto trestného činu může být nedostatek zkušeností řidiče, případně nestandardní podmínky v době řízení vozidla. V tomto ohledu by mohla k eliminaci uvedených podmínek přispět změna výukových metod v autoškolách, které by mohly být zaměřeny více individuálně, případně zahrnovat povinnost minimálně jedné jízdy za špatných povětrnostních podmínek.

V navrhovaných opatřeních se potkala praxe ve službě jako přínosná hlavně pro odbornou část veřejnosti, a to díky její specializaci. Nicméně pro každého z nás může vést k zamyšlení, jestli opravdu spěchám na tolik, abych vsázel svůj život nebo životy ostatních.

Cíl této bakalářské práce byl naplněn.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

BRÁZDA, Jan. *Fenomén silniční dopravní nehody: (objasňování a základní postupy)*: vědecká monografie. Praha: Police history, 2008. ISBN 978-80-86477-44-2.

ČERNÍN, Karel et al. *Zákon o pozemních komunikacích (č. 13/1997 Sb.). Komentář*. Praha: Nakladatelství Wolters Kluwer ČR 2015. ISBN 978-80-7478-652-5.

FENYK, Jaroslav, Tomáš GŘIVNA a Dagmar CÍSAŘOVÁ. *Trestní právo procesní*. 6., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-750-8

GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. *Kriminologie*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-614-3.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál 2005. ISBN 80*7178-542-3.

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

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020. Policejní prezidium ČR 2021.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela. ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy texty zákonů s komentářem. ISBN 978-80-7400-418-6.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. Praha: Leges 2016. ISBN 978-80-7502-105.

ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-428-5.

TRŽIL, Leoš. Ovlivňování dopravní nehodovosti. In: KONEČNÝ, Jaroslav, ed. *Dopravní nehodovost a návrh opatření na její eliminaci: sborník příspěvků z mezinárodní*

konference. Jihlava: Vyšší policejní škola ministerstva vnitra v Jihlavě, 2012. ISBN 978-80-260-3621-0, s. 51–57.

VETEŠNÍK, Pavel et al. *Dopravní právo*. Praha: Vydavatelství a nakladatelství C. H. Beck 2016. ISBN 978-80-7400-409.

ALLEN, S., WATON, A. The Effect of Unemployment: Experience and Response. In ALLEN, S., eds. *The Experience of Unemployment*. London: Macmillan, 1986. s. 20.

Elektronické zdroje

Strategie BESIP 2021-2030. Ministerstvo dopravy ČR [online]. Dostupné z WWW: <https://www.czrso.cz/nsbsp/2021-Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>.

Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/statistiky-kriminalita.aspx?q=Y3BpPTI%3d>.

Statistické přehledy kriminality. Kriminalita. Policie ČR [online]. Praha, 2021 [cit. 2023-01-13]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

ANDRÝSEK, P. Zlepšování přístupu a návratu na trh práce pro osoby obtížně integrovatelné. In *Analýza situace ČR ve vztahu k jednotlivým tematickým oblastem Iniciativy Společenství EQUAL* [online]. Praha: Fondy Evropské unie, 2006 [cit. 2007-08-10]. Dostupné z WWW: <http://www.strukturalni-fondy.cz/equal/2-2-1-zlepsovani-pristupu-a-navratu-na-trh-prace-pro-osoby-obtizne-integrovatelne>.

Legislativní dokumenty

ČESKOSLOVENSKO. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád) In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1961

ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000

ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2009

ČESKO. Zákon č. 550/1991 Sb., o všeobecném zdravotním pojištění. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1991

ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2016

ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In Sběrka zákonů, Česká republika. 2001

ČESKO. Zákon č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky. In Sběrka zákonů, Česká republika. 1994

Seznam zkratek

TZ – Trestní zákoník

ZOPPK – Zákon o provozu na pozemních komunikacích

TŘ – Trestní řád

TČ – Trestný čin

PČR – Policie České republiky

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

AČR – Autoklub České republiky

TSK – Takticko – statistická klasifikace

Seznam grafů a tabulek

Tabulka 1

Tabulka 2

Tabulka 3

Tabulka 4

Tabulka 5

Tabulka 6

Tabulka 7

Tabulka 8

Tabulka 9

Tabulka 10

Graf 1 Trestné činy v dopravě (2012 - 2021)

Graf 2 Spácháno dětmi

Graf 3 Spácháno recidivisty

Graf 4 Počet trestných činů spáchaných pod vlivem