

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**TRESTNÉ ČINY ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH  
VOZIDEL NA TERITORIU ÚZEMNÍHO ODBORU  
SEMILY POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY V LETECH  
2016-2024**

**Autor práce: Jana Jebavá, DiS.**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: Mgr. et Mgr. Radek Fabian**

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

**2026**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jana Jebavá  
Studijní program: Bezpečnostně právní činnost  
Forma studia: Kombinovaná  
Místo studia: Příbram

**Název bakalářské práce: Trestné činy řidičů motorových vozidel na teritoriu Územního odboru Semily Policie České republiky v letech 2016–2024**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Criminal Offences Ommitted by Motor Vehicle Drivers on Territory of Territorial Department of Semily Police of the Czech Republic in Years 2016–2024**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií  
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): Mgr. et Mgr. Radek Fabian

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): leden 2025

### Cíl bakalářské práce:

Cílem bakalářské práce je identifikovat a právně charakterizovat nejčastější trestné činy spojené se silničním provozem na území územního odboru Policie České republiky Semily v letech 2016–2024 a navrhnout doporučení k prevenci a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.




Student:  
Jana Jebavá


20.6.2025

Vedoucí práce:  
Mgr. et Mgr. Radek Fabian

20.6.2025

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	23.6.2025	
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	23.6.2025	
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	23.6.2025	



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci 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 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 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.

.....

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucímu práce Mgr. et. Mgr. Radku Fabianovi za přínosnou metodickou pomoc, kterou mi při zpracování práce poskytl. Také děkuji svojí rodině za morální podporu, které si velice vážím, a to nejen při tvorbě bakalářské práce, ale po celou dobu mého studia.

## ABSTRAKT

JEBAVÁ, J. *Trestné činy řidičů motorových vozidel na teritoriu Územního odboru Semily Policie České republiky v letech 2016-2024: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 71 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. et Mgr. Radek Fabian.

**Klíčová slova:** doprava, dopravní nehoda, trestný čin, pozemní komunikace, pachatel.

Bakalářská práce se zabývá problematikou trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel a jejich příčinnými souvislostmi s nehodovým dějem. Cílem je analyzovat, jak jednotlivé trestné činy ovlivňují vznik a následky dopravních nehod.

Teoretická část práce se zaměřuje na vymezení základních pojmů, rozbor trestněprávních aspektů trestných činů v dopravě a přiblížení vybraných typů těchto trestných činů. Rozlišuje se zde mezi tzv. ohrožujícími trestnými činy, které samy o sobě nevedou ke vzniku nehodového děje, a poruchovými trestnými činy, jejichž spáchání je přímo v příčinné souvislosti s dopravní nehodou.

Praktická část pak na základě analýzy a dedukce zpracovává statistická data týkající se trestných činů v dopravě, spáchaných na teritoriu územního odboru Policie České republiky Semily v období let 2016 až 2024. Výsledky této analýzy mohou posloužit jako důležitý podklad pro zaměření preventivních opatření v oblasti silniční dopravy a přispět k efektivnějšímu předcházení protiprávního jednání řidičů motorových vozidel.

## **ABSTRACT**

JEBAVÁ, J. *Offences Against Drivers of Motor Vehicles in the Territory of the Semily Police Department of the Czech Republic in 2016-2024: Bachelor Thesis*. České Budějovice: College of European and Regional Studies, 2026. 71 p. Head of Bachelor's Thesis: Mgr. et Mgr. Radek Fabian.

**Key words:** Transport, Traffic Accident, Crime, Road, Offender.

The Head of the Bachelor's Thesis Deals with the Issue of Crimes Committed by Drivers of Motor Vehicles and Their Causal Connections with the Accident. The Aim is to Analyze How Individual Crimes affect the Occurrence and Consequences of Traffic Accidents.

The Theoretical Part of the Thesis Focuses on Defining Basic Concepts, Analyzing the Criminal Law Aspects of Traffic Crimes and Presenting Selected Types of These Crimes. A Distinction is Made Here Between so-called Threatening Crimes, which do not in Themselves Lead to the Occurrence of an Accident, and Disorder Crimes, the Commission of which is Directly Causally Related to a Traffic Accident.

The Practical Part Then, Based on Analysis and Deduction, Processes Statistical Data Regarding Traffic Crimes Committed in the Territory of the Territorial Department of the Police of the Czech Republic in Semily in the Period from 2016 to 2024. The Results of This Analysis Can Serve as an Important Basis for Focusing Preventive Measures in the Field of Road Transport and Contribute to More Effective Prevention of Illegal Actions by Motor Vehicle Drivers.

# Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce .....	12
2 Základní pojmy .....	13
2.1 Doprava .....	13
2.2 Dopravní nehoda .....	14
2.3 Pozemní komunikace .....	16
2.3.1 Dálnice .....	17
2.3.2 Silnice.....	17
2.3.3 Místní komunikace.....	18
2.3.4 Účelová komunikace.....	20
2.4 Porušení důležité povinnosti.....	20
2.5 Pachatel trestného činu v dopravě .....	21
3 Trestné činy v dopravě .....	23
3.1 Úmyslné trestné činy .....	26
3.1.1 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.....	26
3.1.2 Neoprávněné užívání cizí věci .....	27
3.1.3 Ohrožení pod vlivem návykové látky .....	28
3.1.4 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání .....	30
3.1.5 Vražda .....	32
3.2 Nedbalostní trestné činy .....	32
3.2.1 Usmrcení z nedbalosti .....	32
3.2.2 Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti .....	33
3.2.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti .....	34
3.2.4 Obecné ohrožení z nedbalosti .....	35
3.2.5 Poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti .....	36

4	Rozbor nápadu trestných činů .....	38
4.1	Cíl praktické části .....	38
4.2	Metody výzkumu .....	38
4.3	Analýza statistických dat .....	39
4.3.1	Trestné činy dle formy zavinění .....	45
4.3.2	Zpracování trestných činů službou dopravní a pořádkové policie .....	46
4.3.3	Podíl trestných činů v dopravě na celkovém nápadu .....	47
4.4	Vyhodnocení statistických dat .....	48
5	Prevenční činnost Policie České republiky v oblasti dopravní bezpečnosti a návrhy de lege ferenda k omezení dopravní kriminality .....	52
5.1	Prevenční činnost Policie České republiky v oblasti dopravní bezpečnosti ....	52
5.1.1	Dohled a cílené silniční kontroly .....	53
5.1.2	Spolupráce Policie České republiky s organizacemi v oblasti dopravní bezpečnosti .....	54
5.2	Návrhy de lege ferenda k omezení dopravní kriminality .....	58
5.2.1	Zahraničí .....	59
5.2.2	Návrh legislativních opatření pro Českou republiku .....	60
	Závěr .....	63
	Seznam použitých zdrojů .....	66
	Seznam tabulek a grafů .....	71

## Úvod

Doprava představuje klíčový prvek fungování moderní společnosti. Každodenní pohyb osob, zboží a služeb prostřednictvím pozemních komunikací, železnic, letecké či vodní dopravy je nezbytný pro zajištění ekonomické výměny, dostupnosti služeb, pracovních příležitostí i sociálních kontaktů. Díky své všudypřítomnosti je doprava nejen technickým a logistickým procesem, ale rovněž významným společenským fenoménem, který s sebou přináší řadu výzev – ať už v oblasti bezpečnosti, legislativy, infrastruktury či etiky chování účastníků provozu.

Jednou z vážných a stále aktuálních výzev současné společnosti je kriminalita v dopravě, především trestná činnost páchaná řidiči motorových vozidel na pozemních komunikacích. Tato forma kriminality je specifická nejen svou četností, ale zejména důsledky, které může mít pro zdraví a životy osob, pro celkovou bezpečnost silničního provozu a pro důvěru veřejnosti ve spravedlnost a právní řád.

Zatímco některé protiprávní činy v dopravě jsou kvalifikovány jako přestupky a řešeny v rámci správního řízení, jiné svou závažností naplňují znaky trestných činů ve smyslu trestního zákoníku a spadají tak do působnosti orgánů činných v trestním řízení. Typickými příklady jsou trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky, usmrcení z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti či obecné ohrožení.

Problematika dopravní kriminality má výrazný regionální rozměr. Policie České republiky evidovala v roce 2025 na teritoriu Územního odboru Semily celkem 742 dopravních nehod. Z tohoto počtu bylo 2 osoby těžce zraněny, 253 osob utrpělo lehká zranění a 4 osoby byly usmrceny. Celková hmotná škoda způsobená při těchto dopravních nehodách činila 52 894 500 Kč. Závažným zjištěním je také skutečnost, že v 114 případech řidič z místa nehody ujel, aniž by splnil zákonnou povinnost setrvat na místě a poskytnout potřebnou součinnost při objasňování nehody.

Uvedené statistické údaje jednoznačně potvrzují, že dopravní kriminalita představuje závažný společenský i bezpečnostní problém nejen na celostátní úrovni, ale i v rámci jednotlivých regionů. Vysoký počet dopravních nehod a jejich následků poukazuje na nutnost komplexního přístupu k prevenci, který by měl zahrnovat nejen důslednou kontrolní činnost Policie České republiky, ale také systematické vzdělávání řidičů, zvyšování dopravní gramotnosti a důsledné postihování protiprávního jednání

v dopravě. Pouze kombinací represivních a preventivních opatření lze dosáhnout dlouhodobého zlepšení bezpečnostní situace na pozemních komunikacích.

Česká republika nemá „trestný čin řidiče motorového vozidla“ vymezen jako samostatnou právní kategorii. Jde spíše o souhrnný pojem, který zahrnuje různé skutkové podstaty trestných činů spáchaných v souvislosti s řízením motorového vozidla. Mezi nejčastější patří ublížení na zdraví z nedbalosti, ohrožení pod vlivem návykové látky, maření výkonu úředního rozhodnutí, ale také případy usmrcení z nedbalosti. Jejich společným jmenovatelem je aktivní účast řidiče ve veřejném silničním provozu a potenciál ohrozit další osoby nebo majetek.

Význam a závažnost této problematiky potvrzuje i statistická realita – trestné činy spáchané řidiči motorových vozidel tvoří významnou část celkové kriminality registrované v České republice. Vedle přímých následků pro oběti nehod a jejich blízké jsou tyto delikty spojeny i s finančními náklady pro systém veřejného zdravotního pojištění, záchranné složky, pojišťovny a soudnictví. Navíc dochází k erodování důvěry veřejnosti v bezpečnost silničního provozu a v účinnost preventivních a represivních opatření.

Vzhledem ke komplexnosti této problematiky se na šetření a prevenci dopravní kriminality podílejí různé složky Policie České republiky – dopravní, pořádková i kriminální policie. Spolupráce těchto složek umožňuje cílenější a kvalifikovanější postup, neboť mnohé trestné činy v dopravě se prolínají s dalšími oblastmi kriminality. Specifická povaha těchto činů – například jejich provázanost s psychickým stavem pachatele, návykovými látkami nebo opakovaným porušováním zákona – vyžaduje rovněž mezioborovou spolupráci, například s psychology, sociálními pracovníky nebo specialisty na dopravní bezpečnost.

Nezanedbatelnou součástí problematiky je rozlišování mezi trestnými činy a přestupky, což je často komplikované nejen z právního hlediska, ale i z hlediska praxe. Hranice mezi přestupkem a trestným činem může být velmi tenká, a rozhodování o kvalifikaci konkrétního jednání vyžaduje důkladnou právní analýzu i zkušenosti vyšetřovatelů. Právě proto je při šetření těchto činů klíčový odborný a pečlivý přístup, podložený znalostí právní úpravy a praxe v silničním provozu.

Autorka této práce je díky své dlouhodobé praxi u Policie České republiky bezprostředně obeznámena s dynamickým vývojem dopravní kriminality. Denně se setkává s případy, které poukazují na stále se zvyšující nároky na vyšetřování

a prevenci těchto činů. Motivací k výběru tohoto tématu bylo nejen profesní zaměření, ale i osobní zájem o zvýšení bezpečnosti silničního provozu, osvětu veřejnosti a hledání efektivních opatření proti dopravní trestné činnosti.

Cílem práce je analyzovat nejčastější typy trestných činů páchaných v silničním provozu, jejich právní kvalifikaci, příčiny a důsledky, a dále provést statistické zhodnocení jejich výskytu na území územního odboru Policie České republiky Semily v období let 2016 až 2024.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

V teoretické části jsou vymezeny základní pojmy, přičemž je čerpáno z různých odborných zdrojů, právních předpisů a literatury. Dále se teoretická část zaměřuje na podrobný rozbor jednotlivých trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel v oblasti silniční dopravy, včetně jejich klasifikace, charakteristiky a právního hodnocení. Tato část poskytuje nezbytný teoretický základ pro pochopení problematiky trestné činnosti v dopravě a jejího významu v rámci celkové kriminality.

Praktická část bakalářské práce má za cíl zjistit, analyzovat a vyhodnotit trestnou činnost řidičů motorových vozidel na území územního odboru Policie České republiky Semily v období let 2016 až 2024. Toto období bylo zvoleno s ohledem na realizaci preventivních akcí pořádaných Policejním prezidiem a jednotlivými krajskými ředitelstvími, jejichž cílem bylo snížení četnosti dopravních nehod, zejména těch s vážnými zdravotními dopady. Předpokládá se, že díky těmto opatřením došlo k poklesu počtu nedbalostních trestných činů souvisejících s dopravou. Naopak u úmyslných trestných činů, jako je například trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, lze očekávat, že jejich četnost zůstane v průběhu sledovaného období relativně konstantní.

Pro zpracování bakalářské práce autorka využila širokou škálu zdrojů, mezi které patří odborné publikace, aktuální legislativní normy, internetové zdroje a především interní informační systém Policie České republiky – evidence trestního řízení (dále jen „ETŘ“). Díky svému zaměstnání u Policie České republiky má autorka přístup k aktuálním datům a průběžně sleduje vývoj a charakteristiku trestné činnosti v dopravě, což výrazně přispívá k věrohodnosti a relevanci praktické části práce.

Získáním a následným vyhodnocením statistických dat o trestných činech spáchaných v daném období na teritoriu územního odboru Semily vznikne přesný a ucelený přehled o vývoji této trestné činnosti. Tento přehled bude sloužit nejen jako podklad pro vyhodnocení účinnosti dosavadních preventivních opatření, ale zároveň jako důležitý zdroj informací pro tvorbu nových strategií a opatření zaměřených na prevenci a potírání trestné činnosti v dopravě. Výsledky a závěry této práce tak mohou být využity nejen v rámci sledovaného území, ale i v rámci celé České republiky, čímž přispějí k zlepšení bezpečnosti silničního provozu a ochraně zdraví a života občanů.

## 2 Základní pojmy

Trestné činy v dopravě zahrnují určité klíčové pojmy, které hrají významnou a specifickou roli při posuzování odpovědnosti za protiprávní jednání v silničním provozu. Tyto pojmy nejsou pouze terminologickými značkami, ale představují základní stavební kameny právního hodnocení jednotlivých skutků a umožňují správné aplikování zákonných norem v praxi. Jejich přesné vymezení a pochopení je proto nezbytné pro správné stanovení odpovědnosti, míry zavinění a následných právních důsledků, a to jak v rámci trestního, tak i přestupkového řízení.

Tyto pojmy jsou obsaženy v celé řadě právních předpisů, jako je například Trestní zákoník, Zákon o provozu na pozemních komunikacích, Zákon o odpovědnosti za přestupky, Zákon o některých přestupcích, ale také v široké odborné literatuře zabývající se právem a bezpečností silničního provozu. Vysvětlení těchto termínů nejenže přispívá k lepšímu porozumění legislativy, ale rovněž umožňuje hlubší analýzu a interpretaci jednotlivých případů trestné činnosti v dopravě, což je zásadní pro účinné vyšetřování a správné soudní rozhodování.

Mezi nejdůležitější pojmy patří například „přestupek“ a „trestný čin“, kde rozdíl mezi nimi určuje závažnost a typ sankcí, „nedbalost“ a „úmysl“ jako formy zavinění. Detailní definice těchto termínů a jejich právní charakteristika budou následně předmětem hlubšího rozboru, který umožní systematický přístup k tématu a zároveň vytvoří pevný základ pro praktickou část práce.

### 2.1 Doprava

Základní dělení dopravy odvozujeme od míst, kde dochází k pohybu dopravních prostředků. Jedná se o dopravu leteckou, vodní, silniční dopravu a železniční dopravu.

Definice silniční dopravy, které se tato práce věnuje, je uvedena v § 2 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, kdy silniční dopravu lze charakterizovat jako komplex činností spojených s přepravou osob, zvířat a materiálu prostřednictvím silničních vozidel. Do této oblasti spadá jak pravidelná linková doprava, kyvadlová a příležitostná přeprava osob či taxislužba, tak i nákladní doprava. Součástí silniční dopravy je rovněž samotný pohyb vozidel po dálniční a silniční síti, místních a veřejně přístupných účelových komunikacích, případně také ve volném terénu.

Dopravu definuje také Porada jako souhrn aktivit zajišťujících pohyb dopravních prostředků po příslušných trasách (např. jízda, plavba či let) a současně také přemísťování osob a materiálu prostřednictvím dopravních prostředků nebo zařízení.<sup>1</sup> Taktéž obdobně definuje pojem dopravy Chmelík, kdy dopravu lze chápat jako proces přesunu předmětů práce, výrobních prostředků a hotových produktů, stejně jako lidských pracovních sil. Tento přesun probíhá za využití dopravních prostředků po dopravních trasách a spojuje místa, která jsou od sebe prostorově oddělena.<sup>2</sup>

## 2.2 Dopravní nehoda

Pohledem teorie dopravních nehod dopravní nehoda představuje neočekávanou a nepředvídanou událost vzniklou v silničním provozu na veřejných komunikacích v souvislosti s provozem dopravních prostředků, jejímž důsledkem je újma na životě či zdraví osob, případně škoda na majetku.<sup>3</sup> Ne každá událost, která nastane při provozu vozidla v dopravě, je dopravní nehodou. Je zapotřebí, aby k ní došlo na pozemních komunikacích, kde platí v celém rozsahu pravidla silničního provozu. Dále musí dojít k reálné škodě na životě, zdraví nebo majetku a konečně tento škodlivý následek je v příčinné souvislosti s nehodou.<sup>4</sup>

Právně je definice dopravní nehody zakotvena v § 47 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Termínem dopravní nehoda rozumíme neplánovanou událost na pozemní komunikaci, která je bezprostředně spojena s pohybem vozidla. Důsledkem takové události, ať už jde o srážku či havárii, je vznik materiální škody, újma na zdraví nebo ztráta života.

Kriminologie pohlíží na dopravní nehodu jako na nešťastný následek dovoleného rizika, jemuž jsou vystaveni všichni účastníci silničního provozu.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000, s. 5. ISBN 80-7201-212-6.

<sup>2</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 11. ISBN 978-80-7380-211-0.

<sup>3</sup> Tamtéž, s. 183

<sup>4</sup> KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání. Praha: Prospektrum, 1998, s. 8 – 11, ISBN 80-7175-068-9.

<sup>5</sup> PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000, s. 112, ISBN 80-7201-212-6.

Kuchta ve své definici shrnuje v podstatě vše výše uvedené. Dle něj je třeba dopravní nehodu chápat jako škodní událost v dopravě způsobenou dopravními prostředky či jinými účastníky dopravního provozu, které způsobili škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku. Jde o nezamýšlenou, nepředvídanou událost v dopravě, která je zpravidla výsledkem srážky jako střetu alespoň dvou účastníků dopravy, z nichž alespoň jeden se dopravoval ve vozidle, nebo havárie s účastí jen jediného vozidla nebo událost, při níž dojde k poškození vozidla v důsledku jeho technické poruchy nebo jeho špatného ovládání.<sup>6</sup>

Základním znakem dopravní nehody je primárně nepředvídatelnost. Ve většině případů žádný z účastníků nejedná s úmyslem způsobit dopravní nehodu. Na rozdíl od nedbalostního jednání může pachatel jednat vědomě a je si vědom, že jeho jednání může vést ke vzniku dopravní nehody. Úmysl může mít podobu přímého úmyslu, kdy pachatel usiluje o způsobení nehody, nebo nepřímého (eventuálního) úmyslu, kdy řidič ví, že jeho jednání může vést ke střetu, a tuto možnost akceptuje. Úmyslné zavinění nelze presumovat a musí být prokázáno na základě objektivních okolností případu, zejména způsobu jízdy, chování řidiče před nehodou a po ní, a dostupných důkazních prostředků. Určit, které okolnosti jsou pro účastníky silničního provozu předvídatelné, a které již nikoliv, není v mnoha případech jednoduché. Z hlediska trestněprávního jde o důležitý znak mající význam pro naplnění subjektivní stránky skutkové podstaty trestného činu.<sup>7</sup> Základní podmínkou je, že k dopravním nehodám může docházet pouze na místech, kde platí pravidla silničního provozu, tedy na dálnicích, silnicích, místních i účelových komunikacích.

Dopravní nehody můžeme rozdělit z hlediska jejich charakteru do tří základních skupin:

- **srážky** - jde o střet dvou nebo více účastníků silničního provozu, z nichž alespoň jeden se pohyboval pomocí dopravního prostředku. Může jít o srážky čelní, boční, náraz zezadu, náraz dopravního prostředku na pevnou překážku, střet dopravního prostředku s chodcem nebo se zvířetem,

---

<sup>6</sup> VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J., HULMÁKOVÁ, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2019, s. 472. ISBN 978-80-7400-732-3.

<sup>7</sup> PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000. s. 101 - 102, ISBN 80-7201-212-6.

- **havárie** - na dopravní nehodě má účast pouze jediné silniční vozidlo,
- **jiné nehody** - tyto nelze zařadit do kategorie srážek nebo havárií, jedná se např. o vypadnutí osoby z jedoucího vozidla, zranění cestujících pádem na podlahu autobusu při intenzivnějším brždění apod.

Toto členění dopravních nehod je poměrně rozsáhlé. Na základě praktických zkušeností z policejní praxe jej lze dále rozšířit o následující kategorizaci:

- **účastníků nehody** - nehody s účastí vozidel, nehody s účastí cyklistů, nehody s účastí chodců,
- **typu kolize** čelní srážka, boční srážka, náraz zezadu, převrácení vozidla, vyjetí mimo komunikaci, srážka s překážkou,
- **podle závažnosti** - havarijní nehoda, nehoda s lehkým zraněním, nehoda s těžkým zraněním, dopravní nehoda se smrtelným zraněním.

Dopravní nehoda sama o sobě není trestným činem, tím je jen pokud při ní došlo alespoň k ublížení na zdraví a zároveň byla porušena důležitá povinnost, případně došlo k souběhu dalších okolností, např. výkonu činnosti ve stavu vylučujícím způsobilost, ať již požitím alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek.<sup>8</sup> Také řídí-li osoba vozidlo přesto, že jí byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a tento trvá.

### 2.3 Pozemní komunikace

Ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, definuje pozemní komunikaci jako dopravní cestu určenou pro využívání silničními a jinými vozidly i chodci. Součástí této komunikace jsou rovněž pevná zařízení nezbytná pro její provoz a zajištění bezpečnosti.

Dříve byl užíván pro všechny veřejné pozemní dopravní cesty určené pro nekolejová vozidla pojem silnice. Dnes zákon silnicí rozumí již toliko jednu z kategorií pozemních komunikací. Přesto se však v obecném jazyce termínem „silnice“ stále často označují všechny pozemní komunikace (obecně jsou užívána spojení jako „silniční provoz“, „silniční vozidlo“, „silniční doprava“ apod.). V každém jednotlivém

---

<sup>8</sup> HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3.vydání. Praha: C.H. Beck, 2009. s. 1139 – 1140, ISBN 978-80-7400-059-1.

případě je proto třeba správně rozlišit, v jakém z těchto významů je slovo „silnice“ použito. Stejně jako dálnice je i silnice (jako kategorie pozemní komunikace podle platného práva) vymezena prostřednictvím svého určení a dopravního významu. Naopak stavebně technické uspořádání zákon o pozemních komunikacích u silnic jako jejich pojmový znak nestanoví.<sup>9</sup>

Pozemní komunikace zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

### **2.3.1 Dálnice**

Dálnice je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice se vnitřně člení na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy. Zákon pouze lakonicky stanoví, že k tomuto členění dochází na základě určení a dopravního významu. Žádná bližší kritéria stanovena nejsou. Je tedy na správním uvážení silničního správního úřadu, kterým je ve věcech dálnic ministerstvo dopravy, aby posoudil, zda má být nová dálnice zařazena (či stávající dálnice přeřazena) do I. nebo II. třídy.<sup>10</sup>

### **2.3.2 Silnice**

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť a rozdělují se do těchto tříd

Podle dopravního významu se silnice dělí do tří kategorií:

I. třídy, jsou-li určeny zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu,

II. třídy, jsou-li určeny pro dopravu mezi okresy,

III. třídy, jsou-li určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Silnice I. třídy slouží podobně jako dálnice zejména dálkové a mezistátní (nikoli však „rychlé“) dopravě včetně tranzitní dopravy. Cílené odklonění tranzitní dopravy

---

<sup>9</sup> KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2021. s. 12 – 13, ISBN 978-80-7400-848-1.

<sup>10</sup> KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2021. s. 11 – 12, ISBN 978-80-7400-848-1.

na silnice nižších tříd má být výjimkou a lze jej uplatnit za podmínky, že nepřinese závažná negativa pro okolí těchto silnic nižších tříd. Stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích lze vymístit tranzitní nákladní dopravu ze silnic nižších tříd na silnice I. třídy a dálnice, což platí i v případě, kdy jsou tyto silnice a dálnice zpoplatněny. Vedle toho však silnice I. třídy ve vysoké míře zpravidla slouží také regionální, místní nebo příměstské dopravě. Zákon proto správně uvádí, že dálková a mezistátní doprava je jejich hlavním, nikoli výlučným dopravním významem.

Dopravní význam silnic II. třídy spočívá ve spojení mezi okresy. Samozřejmě tyto silnice mohou sloužit i místní dopravě, pro jejich zařazení (vyřazení) je však důležitá spojovací funkce mezi okresy. Okresy byly zřízeny zákonem č. 36/1960 Sb., o územním členění státu, a jejich území vymezeno vyhláškou č. 564/2002 Sb. o stanovení území okresů České republiky a území obvodů hlavního města Prahy s účinností od 1. 1. 2021 jsou však nově upraveny zákonem č. 51/2020 Sb., o územně správním členění státu, a to prostřednictvím správních obvodů obcí s rozšířenou působností (které jsou podobně jako dřívější okresy vymezeny prostřednictvím území obcí a vojenských újezdů). Stále však platí, že okresy jsou jednotkou územního členění středního stupně, tj. mezičlánkem mezi obcemi a kraji.

Silnice III. třídy spojují jednotlivé obce anebo je napojují na jiné pozemní komunikace. Rovněž tyto silnice budou však zpravidla využívány i k místní dopravě po obci, neboť je běžné, že probíhají skrz obec a jsou na ně napojeny místní komunikace.<sup>11</sup>

### **2.3.3 Místní komunikace**

Místní komunikace je zákonem definována jako veřejně přístupná komunikace sloužící převážně místní dopravě na území obce. Společným pojmovým znakem všech uvedených tříd místních komunikací je jejich dopravní význam.

Rozdělení místních komunikací do tříd je trochu odlišné od rozdělení stanoveného pro dálnice a silnice.

**Místní komunikaci I. třídy** zákon nijak blíže necharakterizuje. Jedná se o dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech. Ještě podrobnější

---

<sup>11</sup> KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2021. s. 13 – 15, ISBN 978-80-7400-848-1.

charakteristiku obsahuje norma ČSN 73 6100-1, podle níž je tato komunikace určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Tato definice stanovená normou však spíše odpovídá pojetí místní komunikace označené jako silnice pro motorová vozidla.

**Místní komunikace II. třídy** je slovy zákona „*dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí*“. Jedná se o „sběrné komunikace, které spojují části měst navzájem nebo napojují města, případně jejich části na pozemní komunikace vyšší třídy nebo kategorie“. Pro charakteristiku místních komunikací II. třídy je tak obzvláště důležitý jejich dopravní význam. Musejí plnit sběrnou funkci a zároveň navzájem spojovat části měst (nikoliv obcí, které status města nemají) nebo města napojovat na vyšší kategorie pozemních komunikací. Pro úplnost je třeba souhrnně dodat, že místní komunikace I. a II. třídy se mohou nacházet pouze v obcích, které mají status města.

**Místní komunikace III. třídy** jsou „*obslužné místní komunikace ve městech a obcích umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů, pokud jsou přístupné běžnému provozu motorových vozidel*“. Dopravní význam těchto místních komunikací tedy není (na rozdíl od místních komunikací I. a II. třídy) sběrný, ale obslužný. Musejí však být přístupné provozu motorových vozidel, nemůže se tedy jednat o komunikace určené pouze pro nemotorová vozidla, chodce, jezdce na zvířatech a průvodce hnaných a vedených zvířat, byť i pro tyto způsoby dopravy mohou být fakticky určeny.

**Místní komunikace IV. třídy** je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz. Od ostatních tříd se tedy liší zejména svým určením. Musí být buď nepřístupná motorovým vozidlům, nebo být přístupná tzv. smíšenému provozu. Tento pojem není definován, je však použit ve vztahu k motorovým vozidlům. Lze tedy předpokládat, že se jím míní komunikace určená především pro chodce a nemotorová vozidla, která je však v omezeném rozsahu určena i motorovým vozidlům. Zde uvádím demonstrativní výčet těchto místních komunikací, přičemž se jedná zejména o „samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky,

cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.“<sup>12</sup>

### 2.3.4 Účelová komunikace

Účelová komunikace je definována v § 7 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích tak, že spojuje jednotlivé nemovitosti dle potřeb jejich vlastníků nebo spojuje nemovitosti s okolními komunikacemi. Řadíme sem i polní a lesní cesty nebo komunikace v uzavřeném prostoru či objektu. Účelové komunikace mohou být dvojího druhu. Prvním je veřejná přístupná účelová komunikace, kterou je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí, nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi, nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Druhým je neveřejně přístupná komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu sloužící k potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru, nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník, nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu.<sup>13</sup>

## 2.4 Porušení důležité povinnosti

Pojem „důležitá povinnost“ není v současné legislativě nikde přesně definován. Např. Chmelík uvádí, že za porušení důležité povinnosti lze považovat pouze takové jednání, jehož následkem je v konkrétní situaci zpravidla vznik rizika pro lidský život nebo zdraví. Chceme-li konstatovat, že se jedná o porušení této povinnosti, musí být prokázána existence příčinné souvislosti mezi samotným porušením a vzniklým následkem. Posouzení této otázky je nezbytné provádět vždy s ohledem na konkrétní okolnosti spáchaného trestného činu v silniční dopravě.<sup>14</sup>

Jak již bylo řečeno, není možné jednoznačně nadefinovat všechny „důležité povinnosti“ a vždy záleží na pohledu státního zástupce a výkladu soudu. Ze své praxe

---

<sup>12</sup> KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2021. s. 15 – 18, ISBN 978-80-7400-848-1.

<sup>13</sup> VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, POTĚŠIL, Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ, Eva, ADAMEOVÁ, Zuzana a BOHUSLAV, Lukáš. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck 2016. s. 40. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.

<sup>14</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 27. ISBN 978-80-7380-211-0.

mohu jednoznačně říci, pohled orgánů činných v trestním řízení a soudů je kraj od kraje naprosto odlišný. Lze však uvést některá závažná porušení pravidel silničního provozu, která zpravidla mají za následek dopravní nehodu s vážnými následky na životě nebo zdraví osob, nebo zpravidla způsobí škodu na majetku, např.:

- řízení dopravního prostředku pod vlivem alkoholu,
- nepřiměřená rychlost,
- předjíždění v místech, kde je to zakázáno,
- couvání s nákladním automobilem bez zajištění náležitě poučenou osobou,
- špatný technický stav vozidla,
- nedání přednosti v jízdě,
- jízda na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno,
- bezohledná jízda atd.

## **2.5 Pachatel trestného činu v dopravě**

Pachatel trestného činu je definován v § 22, odst. 1,2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Primárně je pachatelem trestného činu osoba, která svým jednáním naplní všechny znaky skutkové podstaty daného trestného činu, případně se dopustí jeho pokusu či přípravy, je-li trestná.

Zákon však za pachatele považuje i toho, kdo k provedení činu využije jinou osobu jako nástroj. Jedná se o situace, kdy tato využitá osoba není trestně odpovědná, typicky z důvodu nízkého věku, nepřičetnosti, jednání v omylu, nebo proto, že konala v nutné obraně, krajní nouzi či za jiné okolnosti vylučující protiprávnost. Dále je organizátor považován za pachatele, i když zneužitá osoba sice je odpovědná, ale chybí jí zákonem vyžadovaný zvláštní úmysl či pohnutka pro spáchání konkrétního trestného činu. Je důležité dodat, že trestní odpovědnost oné zneužité osoby za jiný trestný čin, kterého se svým jednáním dopustila, tímto není vyloučena.

Trestné činy v dopravě jsou v převážné většině případů spáchány právě z nedbalosti, a to ve formě nedbalosti vědomé. Toto se typicky projevuje tím, že řidič porušuje dopravní předpisy, ale spoléhá na to, že z tohoto porušení nevzejde žádný

trestněprávně relevantní následek.<sup>15</sup> Pachatelé v převážně většině případů nechtějí spáchat trestný čin, kdy se u pachatelů zpravidla nedá prokázat úmyslné jednání ani snaha o pokračování v trestné činnosti neboť pokud by tak bylo opačně, nejednalo by se o dopravní nehodu. Subjektem, tedy pachatelem trestného činu, potom bývají často bezúhonné osoby, které doposud žádný trestní ani správně právní předpis a nebyly za obdobné jednání v minulosti sankcionovány.<sup>16</sup>

U trestných činů v silniční dopravě se vždy jedná o fyzickou osobu, která pro to, aby ji bylo možno označit pojmem „pachatel“ trestného činu, musí být trestně odpovědná. Trestní odpovědnost je dána dovršením patnáctého roku věku za současného splnění předpokladu, že osoba byla v době činu příčetná. Trestně odpovědný pachatel je obecným znakem trestného činu. Nesplňuje-li pachatel požadavky na něj kladené, není zde trestný čin a taková (již ne pachatel) osoba nemůže být stíhána ani pro přípravu, pokus, nemůže být ani účastníkem.<sup>17</sup>

Bezpečnost v silniční dopravě je do jisté míry přímo spojena s nejrizikovějším faktorem při řízení vozidla. Tím, jak bylo řečeno, zůstává člověk.<sup>18</sup>

Nicméně je důležité si uvědomit, že dopravní kriminalita je specifický fenomén, který se na rozdíl do klasické kriminality často odehrává ve veřejném prostoru a bývá páchaný osobami (pachateli), které jinak nejeví sklony k trestné činnosti. Z toho důvodu je potřeba odlišný přístup k těmto pachatelům a dalším opatřením.<sup>19</sup>

---

<sup>15</sup> HIRT, Miroslav a kol. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*, Praha: nakladatelství Grada Publishing, a.s., 2012, s. 132 – 133, ISBN 978-80-247-4308-0.

<sup>16</sup> GRĚVNA, Tomáš a kol., *Kriminologie*. 4. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014. s. 392, ISBN 978-80-7478-614-3.

<sup>17</sup> NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017, s. 90. ISBN 978-80-7380-651-4.

<sup>18</sup> ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

<sup>19</sup> VOKOUN, Radek. *Kriminalita v dopravě*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2013. s. 69 – 70, ISBN 978-80-7380-471-7.

### 3 Trestné činy v dopravě

Základním právním dokumentem v oblasti trestné činnosti je zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Tento definuje trestný čin v § 13 odst. 1. Za trestný čin se považuje takové protiprávní jednání, které trestní zákoník výslovně klasifikuje jako trestné a které musí vykazovat všechny znaky skutkové podstaty v něm uvedené. Dále se v ustanovení § 111 trestným činem rozumí také příprava a pokus trestného činu, stejně jako organizátorství, návod či pomoc, pokud konkrétní ustanovení nestanoví jinak.

Trestný čin, jehož pachatelem je mladistvý, se v českém právním řádu označuje pojmem *provinění*. Pojem mladistvý je definován v zákoně č. 218/2003 Sb., o soudnictví ve věcech mládeže, a vztahuje se na osoby, které v době spáchání činu dovršily patnáctý rok svého života, avšak ještě nedosáhly osmnácti let věku. Vzhledem k odlišné úrovni rozumového a morálního vývoje mladistvých je s nimi v trestním řízení nakládáno specifickým způsobem. Zákon proto zavádí nejen zvláštní označení trestného činu mladistvého jako provinění, ale také specifické principy, postupy a opatření, jejichž cílem je především výchovné působení a prevence další trestné činnosti, nikoli primárně represivní sankce.

Trestná činnost v silniční dopravě se vyznačuje mnohými charakteristickými rysy: Základním společným rysem trestných činů v silniční dopravě je, že prostředkem k jejich spáchání je dopravní prostředek (motorové nebo nemotorové vozidlo) a pachatelem je osoba, která daný dopravní prostředek řídí a čin je spáchán v přímé souvislosti se silničním provozem.

Ve vztahu k posouzení závažnosti je u těchto trestných činů míra zavinění, kterou často lze vyjádřit až po zhodnocení všech faktorů. Nicméně základní profil těchto trestných činů je takový, že v převážně většině se jedná o trestné činy nedbalostní, což jsou zpravidla dopravní nehody. Pokud se jedná o úmyslné trestné činy nutno poukázat na skutečnost, že následky způsobené těmito trestnými činy jsou mnohdy velmi závažné.

Dalším zásadním charakteristickým rysem trestných činů v dopravě je osoba pachatele, kdy se z největší části jedná o normální, sociálně integrované jedince. Takto skutečnost plyne ze současné situace, tedy intenzity dopravy a hustoty dopravy, čímž se účastník silničního provozu velmi snadno může stát pachatelem. Tento rys se tedy

projevuje i v oblasti ukládání trestů za tyto trestné činy, kdy nepodmíněné tresty jsou ukládány pouze zcela výjimečně a to s ohledem na způsobený následek, zpravidla smrt.

Zajímavým charakteristickým rysem je jednání pachatelů, se kterým se v poslední době setkáváme čím dál častěji, kdy na rozdíl od vlastního vzniku a průběhu dopravní nehody jako nedbalostního jednání se pachatelé následně snaží vyhnout trestní odpovědnosti tím, že z místa nehody ujedou nebo alespoň odstraní případné stopy.<sup>20</sup>

Trestným činům spáchaných v dopravě není věnována samostatná hlava ve zvláštní části trestního zákona. K nejčastěji páchaným trestným činům v dopravě řadíme ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku, usmrcení z nedbalosti dle § 143 trestního zákoníku, ublížení na zdraví dle § 146 trestního zákoníku, ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 trestního zákoníku, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 trestního zákoníku, obecné ohrožení dle § 272 trestního zákoníku, obecné ohrožení z nedbalosti dle § 273 trestního zákoníku, maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání § 337 trestního zákoníku. K méně častým lze zařadit například neoprávněné užívání cizí věci dle § 207 trestního zákoníku, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 trestního zákoníku, poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti dle § 277 trestního zákoníku a vraždu § 140 trestního zákoníku. Zde však není uveden kompletní výčet trestných činů v dopravě a tedy do této kategorie trestných činů v dopravě lze řadit všechny trestné činy, které mohou být spáchány na pozemní komunikaci. Jednotlivé skutkové podstaty trestných činů v dopravě chrání konkrétní společenské zájmy, např. ochrana života a zdraví, ochrana majetku, veřejný zájem apod. Objektivní stránka těchto trestných činů je řízení motorového vozidla (jednání), hmotná škoda a škoda na zdraví (následek) a příčinný vztah mezi nimi. Subjektem trestných činů v dopravě je pachatel, fyzická osoba, nejčastěji řidič motorového vozidla, ale v jistých případech subjektem může být i spolujezdec, který svým jednáním ovlivní řízení vozidla, např. strhne řidiči volant, zakryje mu výhled nebo jinak zasáhne do řízení a způsobí nehodu či spolujezdec na motocyklu, který při průjezdu zatáčkou, z obavy z náklonu reagoval vychýlením těla mimo osu vozidla a důsledku nevhodného přenesení hmotnosti, byla narušena stabilita motocyklu, což vede ke ztrátě kontroly nad řízením a následnému pádu.

---

<sup>20</sup> CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. s. 22 – 24 ISBN 978-80-7380-211-0.

Subjektivní stránka trestných činů v silniční dopravě spočívá ve formě, zavinění úmyslné (dolózní) a zaviněné z nedbalosti (kulpózní). Základním rozdílem mezi formami zavinění je, že u formy zavinění z nedbalosti chybí volní složka, tedy jednání či opomenutí pachatele nesměřuje k úmyslnému porušení zájmu chráněnému zákonem, chybí motiv a není sledován konkrétní cíl.

Trestný čin, jenž spadá do kategorie dopravních nehod, kdy je následek často výsledkem několika různých a mnohdy na sobě nezávislých příčin, je vždy nutné důkladně posoudit, zda na základě jednání, tedy porušení konkrétní povinnosti v oblasti provozu na pozemních komunikacích, došlo k danému škodlivému následku – dopravní nehodě, resp. k jejím následkům, a to včetně zavinění i příčinné souvislosti. Pokud následek není výsledkem porušení právě dané konkrétní povinnosti v oblasti provozu na pozemních komunikacích, i když k jejímu porušení nepochybně došlo, nebude možné uplatňovat trestní odpovědnost za takový následek, případně bude nutné zkoumat, zda zároveň nedošlo k porušení i jiné povinnosti, se kterým je zavinění alespoň v hrubých rysech spojeno. V případě pro pachatele nepředvídatelného příčinného průběhu není zavinění obsaženo a pachatel za následek neodpovídá.<sup>21</sup> Například, řidič jede v obci rychlostí 70 km/h, tedy výrazně překračuje povolenou rychlost. Tím porušuje jednu z povinností řidiče v provozu na pozemních komunikacích. V tentýž okamžik však do silnice náhle vběhne chodec, který se rozhodl přejít mimo přechod, a navíc se před vstupem do vozovky nepřesvědčil, zda je bezpečná situace. Chodec vběhne přímo před jedoucí vozidlo ze zakrytého místa (například zpoza stojícího auta), takže ani řidič jedoucí povolenou rychlostí by neměl reálnou šanci střetu zabránit.

Scénářů dopravních nehod může být spousta a stejně tomu je i s příčinami dopravních nehod. Tyto lze rozlišovat na objektivní a subjektivní. Mezi objektivní lze řadit skutečnosti pro všechny účastníky provozu společné, jimi neovlivnitelné (například dopravní a technický stav vozovky, klimatické a povětrnostní podmínky, pohyb zvířete). Subjektivní jsou individuální mající původ v tom kterém účastníkovi provozu (například psychický stav, únava, zdravotní stav, zkušenosti a schopnosti, věk).

---

<sup>21</sup> POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. s. 18 – 19 ISBN 978-80-7251-345-1.

### 3.1 Úmyslné trestné činy

Úmyslné trestné činy v dopravě nejsou účastníky silničního provozu páčány v takové míře jako nedbalostní trestné činy a jsou zpravidla méně závažné. Trestní zákoník úmysl definuje:

Úmysl přímý nastává tehdy, když pachatel svým jednáním vědomě a chtěně směřuje k porušení nebo ohrožení zájmu, který trestní zákon chrání.

Nepřímý úmysl je dán tehdy, když si pachatel je vědom toho, že jeho jednání může vést k porušení či ohrožení chráněného zájmu, a pro případ, že k takovému následku dojde, je s tím vnitřně smířen.

#### 3.1.1 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Neposkytnutí pomoci po dopravní nehodě dle § 151 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku je považováno za závažný trestný čin, který je specificky upraven v trestním zákoníku. Povinností řidiče, který se účastnil dopravní nehody, je poskytnout potřebnou pomoc osobě, jež v důsledku nehody utrpěla újmu na zdraví. Neposkytnutí této pomoci je trestné zejména proto, že řidič se nachází přímo na místě události a má tedy reálnou možnost bezprostředně přispět ke zmírnění následků nehody.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně lidského života a zdraví. Objektivní stránka u skutkové podstaty v neposkytnutí (opomenutí). Pachatelem (na rozdíl od trestného činu neposkytnutí pomoci) může být pouze řidič dopravního prostředku (motorového i nemotorového) a dále byl účastníkem dopravní nehody. Účast na dopravní nehodě ovšem může mít jakoukoli podobu, tedy zavinění dopravní nehody, ale i role poškozeného. V § 2 písm. a) vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, se za účastníka dopravní nehody považuje každý, kdo se v čase a místě dopravní nehody přímým způsobem účastnil dopravní nehody. Po subjektivní stránce se žádá úmysl.

#### Příklad z praxe:

Dne 2. května 2020, v časovém rozmezí od 22:04 do 22:20 hodin, došlo na silnici I. třídy č. 14, na úseku mezi Hrabačovem a Valteřicemi, k dopravní nehodě způsobené neznámým řidičem nezjištěného vozidla. Řidič, jedoucí ve směru od Hrabačova na Valteřice, při jízdě do svahu po přímém úseku komunikace, způsobil střet s chodcem

V. F. Po nehodě neznámý řidič místo opustil, aniž by nehodu oznámil, jak stanoví příslušné právní předpisy.

Neznámý řidič je podezřelý z toho, že se při řízení neprojevil jako ohleduplný a ukázněný účastník silničního provozu, a svým jednáním ohrozil život, zdraví nebo majetek jiných osob, případně i svůj vlastní. Dále je podezřelý z porušení povinnosti neprodleně oznámit dopravní nehodu příslušným orgánům, neposkytnutí první pomoci podle svých schopností a nevyrozumění zdravotnické záchranné služby. Rovněž se nezdržel na místě nehody, čímž mohl ztížit řádné vyšetření této události, a opustil místo před příjezdem policistů.

### 3.1.2 Neoprávněné užívání cizí věci

Trestní zákoník v § 207 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník stanoví trestní odpovědnost za neoprávněné užívání cizí věci. Typicky jde o situace, kdy pachatel užívá cizí věc bez souhlasu jejího vlastníka či oprávněného držitele, přičemž chybí úmysl trvale se věci zmocnit (na rozdíl od trestného činu krádeže). Tímto ustanovením je tak chráněno vlastnické právo a majetkové hodnoty jiných osob, přičemž důraz je kladen na dočasné, avšak neoprávněné užívání.

Objektem trestného činu je především vlastnictví věci. Rozdíl mezi krádeží podle § 205 trestního zákoníku je zmocnění se cizí věci s úmyslem trvale ji přivlastnit, čímž dochází k jejímu odnětí z majetkové sféry vlastníka ve prospěch pachatele nebo jiné osoby. Oproti tomu trestný čin neoprávněného užívání cizí věci dle § 207 spočívá v tom, že pachatel nemá v úmyslu věc trvale přisvojit, ale využívá ji pouze dočasně, což se typicky vztahuje zejména na motorová vozidla, která po určité době opustí či vrátí.<sup>22</sup>

Objektivní stránka zde může být ve dvou formách:

- pachatel se věci nikoli malé hodnoty nebo motorového vozidla zmocní v úmyslu ji (ho) přechodně užívat,
- pachatel neoprávněně takových věcí, které mu byly svěřeny, přechodně užívá a způsobí tím škodu nikoli malou na cizím majetku.

---

<sup>22</sup> JANOŠEK, Vladimír. *Rozdíl mezi krádeží a neoprávněným užíváním cizí věci*. Butiková advokátní kancelář se specializací na trestní právo [online]. [cit. 2025-09-02]. Dostupné z: <https://www.akjanosek.cz/2021/01/19/rozdil-mezi-kradezi-a-neopravnenym-uzivanim-cizi-veci/>

Pachatelem může být v prvním případě kterákoli osoba i právnická osoba a v druhém případě jen osoba byla cizí věc nikoli malé hodnoty nebo motorové vozidlo svěřena. Obě formy jednání jsou úmyslné.

#### **Příklad z praxe:**

V době od 6. června 10:00 hodin do 10. června 2022 18:00 hodin došlo k neoprávněnému užití osobního vozidla Volkswagen Passat. Neznámý pachatel, odjel s tímto vozidlem zaparkovaným v ulici Jana Weise u čísla popisného 635 nezjištěným směrem. V blízkosti místa zvaném U obrázku vozidlo následně zanechal. Neznámý pachatel svým jednáním způsobil poškozenému P. S. na vozidle škodu 45.000,- Kč.

### **3.1.3 Ohrožení pod vlivem návykové látky**

Trestní zákoník v § 274 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, vymezuje skutkovou podstatu trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky. Podstatou je skutečnost, že pachatel vykonává zaměstnání nebo jinou činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, a tím může ohrozit lidský život, zdraví nebo způsobit značnou škodu na majetku. Zvláštní důraz je kladen na případy, kdy je tato činnost spojena s vyšší mírou odpovědnosti, jako je řízení hromadného dopravního prostředku.

Objektivní stránka spočívá v tom, že pachatel vykonává zaměstnání či jinou činnost ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky. Pojem „stav vylučující způsobilost“ není právními předpisy přesně vymezen, jelikož jednotlivé návykové látky působí na lidský organismus rozdílným způsobem a mohou různě ovlivňovat schopnost vykonávat konkrétní činnost. Proto je v každém případě nutné individuálně posoudit, do jaké míry byla způsobilost pachatele vykonávat danou činnost ovlivněna užitou návykovou látkou.<sup>23</sup> Lékařská věda, vědeckými výzkumy, v průběhu let prokázala, že za hranici kdy řidič není bezpečně schopen ovládat motorové vozidlo je hladina alkoholu v krvi 1,0g/kg (tedy 1 promile). To je také hranice, která se v českém trestním právu ustálila jako hraniční pro spáchání trestného činu (první judikát R 54/1968). Zde je patrné, že problematika ovlivnění alkoholem při řízení motorového vozidla prošla v českém soudnictví dlouhým vývojem a došlo k ustálení. Oproti tomu

---

<sup>23</sup> ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. Praha: C. H. Beck, 2023. s 3621 - 3636 ISBN 978-80-7400-893-1.

ovlivnění jinou návykovou látkou řeší soudy relativně krátkou dobu, kdy posouzení stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorového vozidla bylo posuzováno jednotlivě, zpravidla na základě znaleckého posudku z oboru psychiatrie. Zásadní změnu doznalo soudnictví v roce 2020, kdy Nejvyšší soud ČR přistoupil ke zpracování stanoviska trestního kolegia sp. zn. Tpin 300/2000 které vymezilo obdobným způsobem jako u alkoholu hranice koncentrace látek v krevním séru, které vylučují způsobilost. Řidič se nachází ve stavu vylučujícím způsobilost, pokud řídí motorové vozidlo po užití jiné návykové látky než alkoholu, jejíž koncentrace v krevním séru dosáhne nejméně níže uvedených hodnot:

10 ng/ml delta-9-terahydrokanabinolu (9-THC),

150 ng/ml methamfetaminu,

150 ng/ml amfetaminu,

150 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDMA),

150 ng/ml 3,4-methylendioxyamfetaminu (MDA),

75 ng/ml kokainu,

200 ng/ml morfinu.

Pachatelem může být kterákoliv fyzická osoba (obecný subjekt). Po subjektivní stránce se žádá úmysl.

### **Příklad z praxe § 274 odst. 1**

Dne 23. listopadu 2022 jel řidič J. S. vozidlem Ford po silnici druhé třídy číslo 286. V 10:15 hodin byl v obci Vítkovice zastaven hlídkou Policie ČR. Řidič byl vyzván k provedení vyšetření na alkohol přístrojem Dräger s výsledkem pozitivním. První dechová zkouška byla provedena v 10:36 hodin s výsledkem 1,9 promile, druhá dechová zkouška byla provedena v 10:44 hodin s výsledkem 1,81 promile. Odběr krve neproveden. Řidič J. S. je podezřelý, že se nechoval ohleduplně a ukázněně, že řídil vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, kdy byl ještě pod jeho vlivem. Výše uvedeným jednáním je J. S. podezřelý, že vykonával ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, činností, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku a uvedeným činem způsobil dopravní nehodu.

### **Příklad z praxe § 274 odst. 1, 2a**

Dne 26. června 2022 okolo 11:30 hodin v obci Lomnice nad Popelkou řidič M. M. řídil osobní motorové vozidlo Volkswagen Touran ulicí Pivovarská ve směru od křižovatky s ulicí Novoměstská a na klesajícím úseku komunikace u domu číslo popisné 338 vyjel částečně vpravo, mimo komunikaci, a narazil pravou přední částí vozidla do lampy veřejného osvětlení, kterou poškodil. Z místa dopravní nehody řidič ujel. Následně řidič M. M. projížděl ulicí Poděbradova ve směru ke křižovatce s ulicí Háalkova, na klesajícím úseku komunikace u domu číslo popisné 667 vyjel z komunikace doleva, do prostoru chodníku, kde o betonovou podezdívku zábradlí poškodil levé přední kolo vozidla. K poškození betonové podezdívky zábradlí nedošlo. Z místa dopravní nehody řidič ujel do ulice Smetanova, kde poškozené vozidlo odstavil, a to poblíž domu číslo popisné 696. Řidič byl bezprostředně po dopravní nehodě vypátrán hlídkou Policie ČR a s řidičem byla provedena dechová zkouška přístrojem Alcotest 7510 s výsledkem 3,23 promile alkoholu v krvi v 11:50 hodin a s výsledkem 3,07 promile alkoholu v krvi ve 12:05 hodin. Ke zranění osob při žádné z obou dopravních nehod nedošlo. Technická závada vozidla, jako příčina dopravní nehody, nebyla ohledáním vozidla zjištěna ani řidičem uplatněna. Řidič M. M. je podezřelý, že se nechoval ohleduplně a ukázněně, že se neřídil pravidly provozu na pozemních komunikacích, že řídil vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, kdy byl ještě pod vlivem alkoholu, že na pozemní komunikaci nejel vpravo, při pravém okraji vozovky. Dále je řidič podezřelý, že při dopravní nehodě, při které došlo ke hmotné škodě na majetku třetí osoby a k poškození příslušenství pozemní komunikace, neprodleně neohlásil dopravní nehodu policistovi, nezdržel se jednání, které bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidla, a že nesetřval na místě dopravní nehody až do příchodu policisty. Výše uvedeným jednáním je M. M. podezřelý, že vykonával ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, činnost, při které by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku a uvedeným činem způsobil dopravní nehodu.

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

Tento trestný čin v § 337 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku chrání autoritu a účinnost rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci. Pachatelem je ten, kdo svým jednáním maří nebo podstatně ztěžuje výkon takového rozhodnutí, přičemž

typickým příkladem je situace, kdy osoba vykonává činnost, která jí byla soudem zakázána.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na řádném výkonu rozhodnutí orgánů veřejné moci, a to jak soudu (trestních rozhodnutí), tak jiných orgánů veřejné moci (např. správního orgánu ukládajícího v přestupkovém řízení trest zákazu činnosti). Objektivní stránka spočívá v tom, že pachatel maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána (typicky zákaz řízení motorových vozidel) nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění, typicky tedy pokud pachatel pozbude řidičské oprávnění po získání 12 bodů v bodovém systému. Subjektem tohoto trestného činu může být každý, proti němuž směřuje konkrétní trest či výkon rozhodnutí, tedy tzv. speciální subjekt. Po subjektivní stránce se vyžaduje úmysl.

#### **Příklad z praxe:**

Dne 15. května 2022 v 14:30 hodin v obci Semily řidič J. L. řídil osobní motorové vozidlo Škoda Yeti ke křižovatce ulice Nádražní ve směru od vlakového nádraží a odbočoval vpravo do ulice Lhotecké. Při průjezdu křižovatkou řidič J. L. narazil přední částí vozidla Škoda Yeti do levého boku osobního vozidla Volkswagen Golf řidičky M. H., která projížděla křižovatkou z ulice Požárnické do ulice Nádražní ve směru do centra města. Při dopravní nehodě došlo k lehkému zranění spolujedoucí z osobního vozidla Volkswagen Golf N. D. S oběma řidiči byla provedena dechová zkouška přístrojem Alcotest s negativním výsledkem. Lustrací v evidenci řidičů bylo zjištěno, že řidič J. L. není držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu motorových vozidel, neboť rozhodnutím Okresního soudu v Semilech č.j. 5T 36/2021-58 ze dne 16.06.2021, které nabylo právní moci dne 30.06.2021, mu byl kromě jiného uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu 24 měsíců, jehož výkon trvá. Řidič J. L. je podezřelý, že se nechoval ohleduplně a ukázněně, že se neřídil pravidly provozu na pozemních komunikacích a že na pozemní komunikaci nejel vpravo, při pravém okraji vozovky. Výše uvedeným jednáním je J. L. podezřelý, že mařil výkon rozhodnutí soudu tím, že vykonával činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána.

### **3.1.5 Vražda**

Trestný čin vraždy dle § 140 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku není zcela typickým trestným činem v dopravě. Jestliže však pachatel usmrtit pouze sám sebe, avšak zvolený způsob spáchání sebevraždy např. čelní srážkou s protijedoucím vozidlem reálně zahrnuje i hrozbu o život jiné osoby, tak se bude jednat o trestný čin vraždy. Tento trestný čin v tomto výčtu uvádím úmyslně, neboť k podobnému jednání pachatele na teritoriu územního odboru Semily skutečně došlo, kdy řidič motorového vozidla během cesty zastavil stopaři, který do vozidla nasedl, a dále společně pokračovali v jízdě. V průběhu jízdy řidič najednou (dle výpovědi poškozeného) sdělil, že se zabije a s vozidlem v plné rychlosti čelně narazil do betonové zdi.

## **3.2 Nedbalostní trestné činy**

Obecně lze říci, že u trestných činů v dopravě je vyšší podíl trestných činů z nedbalosti, kdy zavinění z nedbalosti zahrnuje:

Vědomá nedbalost nastává tehdy, když si pachatel uvědomuje, že jeho jednání může porušit nebo ohrozit zákonem chráněný zájem, avšak neopodstatněně spoléhá na to, že k takovému následku nedojde.

Nevědomá nedbalost nastává tehdy, když si pachatel neuvědomuje, že jeho jednání může vyvolat porušení či ohrožení chráněného zájmu, ačkoli vzhledem k okolnostem a svým schopnostem měl a mohl takovou možnost předvídat.

### **3.2.1 Usmrcení z nedbalosti**

Tento trestný čin dle § 143 trestního zákoníku postihuje situace, kdy pachatel z nedbalosti způsobí smrt jiné osoby. Základní skutková podstata vychází z prostého následku usmrcení, přičemž vyšší trestní sazby jsou stanoveny tehdy, pokud pachatel poruší zvláště důležitou povinnost, případně pokud dojde k usmrcení více osob nebo k porušení specifických právních předpisů, např. v oblasti bezpečnosti práce, dopravy či ochrany životního prostředí.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně lidského života. Objektivní stránka spočívá ve způsobení smrti. Subjektem tohoto trestného činu může být kdokoli. To se týká i trestných činů v silniční dopravě, kde pachatelem je sice zpravidla řidič motorového vozidla, ale může to být i jiný řidič (řidič nemotorového vozidla nebo tramvaje, vozka nebo jezdec na zvířeti) nebo jiný účastník provozu na pozemních

komunikacích (např. chodec nebo průvodce hnaných zvířat). Z hlediska subjektivní stránky se vyžaduje nedbalost.

### **Příklad z praxe:**

Dne 2. července 2021 v době 22:04 hodin na silnici první třídy číslo 16 řídil neznámý řidič nezjištěné vozidlo ve směru od obce Horka u Staré Paky na Čistou. Při jízdě po přímém úseku komunikace se střetl s chodcem P. K., který šel po levé straně komunikace. Následkem střetu chodec utrpěl zranění neslučitelná se životem. Řidič po střetu z místa ujel a dopravní nehodu neoznámil, jak mu ukládá zákon. Neznámý řidič je podezřelý, že se nechoval ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, že neoznámil v případech stanovených zákonem a že v případě, kdy došlo k usmrcení osoby neprodleně neohlásil dopravní nehodu policistovi, nezdržel se jednání, které bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody a nesetrval na místě dopravní nehody až do příchodu policisty. Svým jednáním způsobil jinému smrt.

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

Tento trestný čin dle § 147 trestního zákoníku se vztahuje na případy, kdy pachatel z nedbalosti způsobí jinému těžkou újmu na zdraví. Základní skutková podstata je postihována mírněji, zatímco přísnější trestní sazby jsou stanoveny v situacích, kdy pachatel poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho profese či právního postavení, anebo když svým hrubým porušením předpisů ohrozí více osob najednou, typicky v oblasti bezpečnosti práce, dopravy nebo ochrany životního prostředí.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně zdraví člověka. U těžké újmy na zdraví musí jít vždy o vážnou poruchu zdraví nebo jiné vážné onemocnění. Je nezbytné, aby tato vážná porucha zdraví či vážné onemocnění naplňovaly některou z taxativně vymezených forem těžké újmy na zdraví uvedených v § 122 odst. 2 písm. a) až i) zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník. Objektivní stránka spočívá ve způsobení těžké újmy na zdraví jinému v důsledku nedbalostního jednání. Spáchání trestného činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s dopravní nehodou. Pachatelem tohoto trestného činu může být kdokoli. Z hlediska subjektivní stránky postačí zavinění z nedbalosti.

### **Příklad z praxe:**

Dne 02. února 2022 v 06:58 hodin řidička P. B. v osobním motorovém vozidle Škoda Octavia v Semilech v ulici Jizerská vyjížděla ze slepé místní komunikace od panelového domu a na čtyřramenné křižovatce místních komunikací odbočovala vlevo směrem k ulici Textilní. V průběhu odbočování došlo ke střetu osobního vozidla s chodkyní J. O., která přecházela místní komunikaci, zleva z pohledu řidičky, a která po střetu upadla na komunikaci. Vliv alkoholu byl u řidičky i chodkyně vyloučen orientačním vyšetřením. Chodkyně J. O. při dopravní nehodě utrpěla těžké zranění. Řidička P. B. je podezřelá, že se nechovala ohleduplně a ukázněně, že se nevěnovala plně řízení vozidla a nesledovala situaci v provozu na pozemních komunikacích, a že ohrozila chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidička odbočovala. Výše uvedeným jednáním je P. B. podezřelá, že jinému z nedbalosti způsobila těžkou újmu na zdraví porušením důležité povinnosti uložené jí podle zákona.

### **3.2.3 Ublížení na zdraví z nedbalosti**

Tento trestný čin dle § 148 trestního zákoníku se vztahuje na případy, kdy pachatel z nedbalosti způsobí jinému ublížení na zdraví, a to za podmínky, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo uloženou zákonem. Přísnější trestní sazba je stanovena tehdy, pokud dojde k ublížení na zdraví více osob následkem hrubého porušení právních předpisů, zejména v oblasti bezpečnosti práce, dopravy, ochrany životního prostředí nebo hygieny.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně zdraví člověka. Objektivní stránka spočívá ve způsobeném ublížení na zdraví jinému v důsledku nedbalostního jednání. Spáchání trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti v souvislosti s dopravní nehodou předpokládá, aby porušení dopravního předpisu bylo v příčinné souvislosti s dopravní nehodou. Ublížením na zdraví se rozumí takový stav záležející v poruše zdraví nebo jiném onemocnění, který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu, obvyklý způsob poškozeného a který vyžaduje lékařské ošetření. Pomocným časovým kritériem je délka této doby, která je nejméně sedm dnů. Pachatelem tohoto trestného činu může být kdokoli. Z hlediska subjektivní stránky se vyžaduje nedbalost.

### **Příklad z praxe:**

Dne 17. prosince 2022 v 18:18 hodin jel řidič K. S. vozidlem Seat po silnici druhé třídy číslo 293 od Studence na Horku u Staré Paky. Na rovném, mírně stoupajícím, úseku před horizontem předjížděl před sebou vlevo osobní motorové vozidlo, a to v době, kdy jelo protijedoucí vozidlo VW Passat od obce Horka u Staré Paky. Řidička A. J. za účelem odvrácení čelního střetu strhla řízení vpravo a vyjela mimo vozovku do zasněženého silničního příkopu a došlo k převrácení vozidla přes střechu s dopadem na kola. Řidič K. S. na místě dopravní nehody nezastavil a pokračoval v jízdě. Při nehodě došlo ke zranění řidičky A. J. s níž byla provedena dechová zkouška na alkohol přístrojem Dräger a test na jiné návykové látky soupravou DrugWipe 5S negativní. Řidič K. S. byl policií zjištěn přes svědka dopravní nehody a na telefonickou výzvu policie se vrátil zpět na místo dopravní nehody, kdy ve 20:32 hod. dechová zkouška na alkohol přístrojem Dräger a test na jiné látky soupravou DrugWipe 5S negativní. Řidič K. S. je podezřelý, že se nechoval ohleduplně a ukázněně, že při předjíždění neměl před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí a že ohrozil a omezil protijedoucího řidiče. Dále je řidič K. S. podezřelý, že neprodleně nezastavil vozidlo, že neoznámil v případech stanoveným zákonem nehodu policii, že neprodleně neohlásil dopravní nehodu policistovi, nezdržel se jednání, které je na újmu řádného vyšetření dopravní nehody a nesetřval na místě dopravní nehody do příchodu policisty, kdy došlo k dopravní nehodě se zraněním osoby.

### **3.2.4 Obecné ohrožení z nedbalosti**

Tento trestný čin dle § 273 trestního zákoníku chrání život, zdraví osob a cizí majetek před následky jednání, které svou povahou vytváří obecně nebezpečnou situaci. Pachatel se ho dopustí, pokud z nedbalosti vyvolá obecné ohrožení, například požárem, povodní či škodlivým účinkem výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných obdobně nebezpečných látek a sil. Přísnější trestní sazby se uplatní tehdy, pokud dojde k těžším následkům, jako je těžká újma na zdraví, smrt či rozsáhlá majetková škoda, anebo pokud pachatel jednal v souvislosti s porušením zvláště důležité povinnosti vyplývající z jeho profese nebo zákona.

Objektem tohoto trestného činu je zájem na ochraně života nebo zdraví lidí anebo zájem na ochraně cizího majetku. Objektívni stránka je představována jednáním pachatele, který obecné nebezpečí:

- způsobí,
- zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění.

Pachatelem může být kterákoliv fyzická osoba. Z hlediska subjektivní stránky se vyžaduje nedbalost.

V praxi je typickým způsobením obecného ohrožení z nedbalosti řízení hromadného dopravního prostředku (zejména autobusu), kdy řidič nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povaze komunikace a dalším okolnostem, přičemž vlivem rychlosti jízdy havaroval a převážené osoby utrpěly zranění. Praxe se ustálila na tom, že musí být ohroženo nejméně 7 lidí.

#### **Příklad z praxe:**

Dne 16. prosince 2021 v 11:09 hodin řídil J. H. autobus SOLARIS. Při pújezdu obcí Bradlecká Lhota ve směru od Ploužnice na Železnici, po projetí pravotočivé zatačky na přímém mírně klesajícím úseku komunikace poblíž domu číslo popisné 76 najel řidič pravými koly autobusu na pravou nezpevněnou krajnici, pravý bokem v zadní části autobusu narazil do sloupu elektrického vedení, následně autobus sjel ze svahu a převrátil se na pravý bok do koryta Kyjského potoka s nárazem střechy autobusu do stromů. U řidiče byl proveden odběr krve, rozbor krve byl negativní. Při dopravní nehodě došlo k těžkému zranění řidiče autobusu a cestující M. P. a lehkým zraněním cestujících Š. K., V. B., M. M., ml. M. M., P. Š. a ml. E. Z. Řidič J. H. je podezřelý, že se nechoval ohleduplně a ukázněně, že se neřídil pravidly provozu na pozemních komunikacích, že se nevěnoval plně řízení vozidla a nesledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích, že nebyl za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, že vjel na krajnici a to bez zjevného důvodu a nedbal přitom zvýšené opatrnosti.

#### **3.2.5 Poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti**

Smyslem tohoto ustanovení dle § 277 trestního zákoníku je ochrana obecně prospěšných zařízení, tedy zařízení, jejichž funkce je významná pro širší okruh obyvatel, jako jsou například zařízení energetická, vodohospodářská, dopravní, komunikační nebo zdravotnická. Pachatel se trestného činu dopustí tehdy, jestliže z hrubé nedbalosti tato zařízení poškodí, zničí, odstraní, učiní neupotřebitelnými nebo ohrozí jejich provoz. Přísnější trestní sazba je stanovena v případě, že čin má za následek škodu velkého rozsahu nebo je spáchán za mimořádných podmínek, například za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

Objektem trestného činu je zájem na ochraně provozu a řádného fungování obecně prospěšných zařízení. Objektivní stránka záleží v jednání pachatele, který:

obecně prospěšné zařízení

- zničí,
- poškodí,
- odstraní nebo
- ho učiní neupotřebitelným, anebo
- ohroží provoz obecně prospěšného zařízení.

Pachatelem může být kterákoliv fyzická osoba. Z hlediska subjektivní stránky se vyžaduje nedbalost.

Pro spáchání tohoto trestného činu je vyžadována hrubá nedbalost, která je definována v § 16 zákona č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník jako takový stav, kdy *„přístup pachatele k požadavku náležité opatrnosti svědčí o zřejmé bezohlednosti pachatele k zájmům chráněným trestním zákonem.“*

#### **Příklad z praxe:**

Dne 28. června 2021 v 16:40 hod. jela řidička P. A. s vozidlem Hyundai i30 ke křižovatce po hlavní silnici č. II/284 ve směru od centra na Stružinec. Řidička P. A. po projetí křižovatky, kde se hlavní silnice stáčí vlevo, vyjela vpravo mimo vozovku u konce křižovatky a v počátku chodníku narazila do svislé dopravní značky P2 „Hlavní pozemní komunikace“ a následně narazila do sloupu veřejného osvětlení. Po nárazu řidička bez zastavení pokračovala v jízdě s poškozenou pneumatikou pravého předního kola směrem na Stružinec., kdy dopravní nehodu policii neoznámila dle zákona. Řidička P. A. byla policií zjištěna v obci Slaná, kam s vozidlem dojela po ráfku. Při dopravní nehodě ke zranění osob nedošlo.

## **4 Rozbor nápadu trestných činů**

Tato část práce je zaměřena na porovnání vývoje trestných činů v dopravě na území územního odboru Semily, který je součástí Libereckého kraje. Okresem prochází několik významných a dopravně velmi zatížených komunikací, mezi které patří dálnice D10 a silnice I/10, I/14, I/16 a I/35. Významný dopravní tlak je také na silnicích druhých tříd č. 282, 283, 284, 286, 288, 289, 290, 292, 293, 294, 295 a 610, které jsou zejména v dopravních špičkách zatíženy na hranici své kapacity.

Rostoucí dopravní intenzita je jedním z faktorů zvyšování počtu vozidel na všech typech komunikací, přestože rozvoj dopravní infrastruktury neprobíhá dostatečným tempem. To vede k omezení plynulosti provozu kvůli přetížení kapacitních možností komunikací. S ohledem na rozlohu okresu přibližně 700 km<sup>2</sup> lze konstatovat, že se zde nachází velmi hustá síť komunikací o délce cca 700 km, která je vystavena značně intenzivnímu dopravnímu provozu.

### **4.1 Cíl praktické části**

Cílem praktické části práce je, prostřednictvím analýzy, zmapovat a porovnat vývoj trestné činnosti v silniční dopravě na teritoriu územního odboru Semily. Bude analyzována trestná činnost v dopravě na základě statistických ukazatelů v letech 2016 - 2024. Výsledkem práce by mělo být vyhodnocení sledovaných událostí vedených ve statistikách Policie České republiky, které potvrdí nebo vyvrátí stanovené předpoklady:

1. Předpokládáme, že počet úmyslných trestných činů v daném období nevykazuje vzrůstající tendenci.
2. Předpokládáme, že počet nedbalostních trestných činů v daném období vykazuje vzrůstající tendenci.

### **4.2 Metody výzkumu**

Pro účely tohoto výzkumu byla zvolena analýza statistických dat a deduktivní přístup vycházející ze zjištěných údajů. Tato metoda byla zvolena zejména proto, že pracuje s přesně stanovenými a ověřenými daty, která nelze zpětně měnit ani ovlivnit. Statistická data jsou čerpána z oficiálních materiálů Ministerstva vnitra ČR a Policejního prezidia Policie ČR, které evidují trestnou činnost v silniční dopravě a poskytují základní

přehled o dopravní nehodovosti. Tato databáze nabízí velmi přehledné a podrobné informace o trestné činnosti v dopravě nejen v rámci celé České republiky, ale i na úrovni jednotlivých krajů a územních odborů. Díky tomu analýza statistických údajů umožňuje získat jasný a srozumitelný přehled o vývoji trestné činnosti v silniční dopravě a jejím podílu na celkovém nápadu trestné činnosti.

### 4.3 Analýza statistických dat

Statistiky trestné činnosti na území územního odboru Semily udávají konkrétní údaje, které jasně ilustrují vývoj trestné činnosti ve sledovaném období let 2016 až 2024. Tyto statistiky poskytují přehledný obraz o vývoji trestné činnosti v oblasti dopravy. Výzkumná část práce srovnává vybrané druhy trestných činů, uvedených v teoretické části, a to za jednotlivé kalendářní roky v daném období. Získaná data budou následně analyzována a vyhodnocena, což umožní posoudit případné trendy, nárůsty či poklesy v jednotlivých kategoriích dopravních trestných činů.

#### Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

Statistický výstup u trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku jednoznačně ukazuje, že se jedná o zcela ojedinělý trestný čin, kdy k jeho spáchání dochází v průměru jednou za rok. Byť následek tohoto trestného činu může být velmi závažný, jeho četnost je zanedbatelná a tedy i podíl tohoto trestného činu je v celkovém součtu trestných činů v dopravě je téměř nulový nemá významný vliv na celkovou statistiku trestné činnosti v této oblasti.



Graf č. 1 - Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.

## Neoprávněné užívání cizí věci

Statistické výstupy ukazují, že u trestného činu neoprávněného užívání cizí věci (motorového vozidla) lze konstatovat, že se nejedná o častý trestný čin a jeho procentuální podíl na trestné činnosti je zanedbatelný. Z grafu je patrné, že v jednotlivých letech páchaní tohoto činu mírně kolísá, přičemž se pohybuje v rozmezí 10 – 20 skutků, s výjimkou roku 2021, kdy jeho četnost je nejnižší, naopak v roce 2022 docházelo k jeho spáchání častěji.

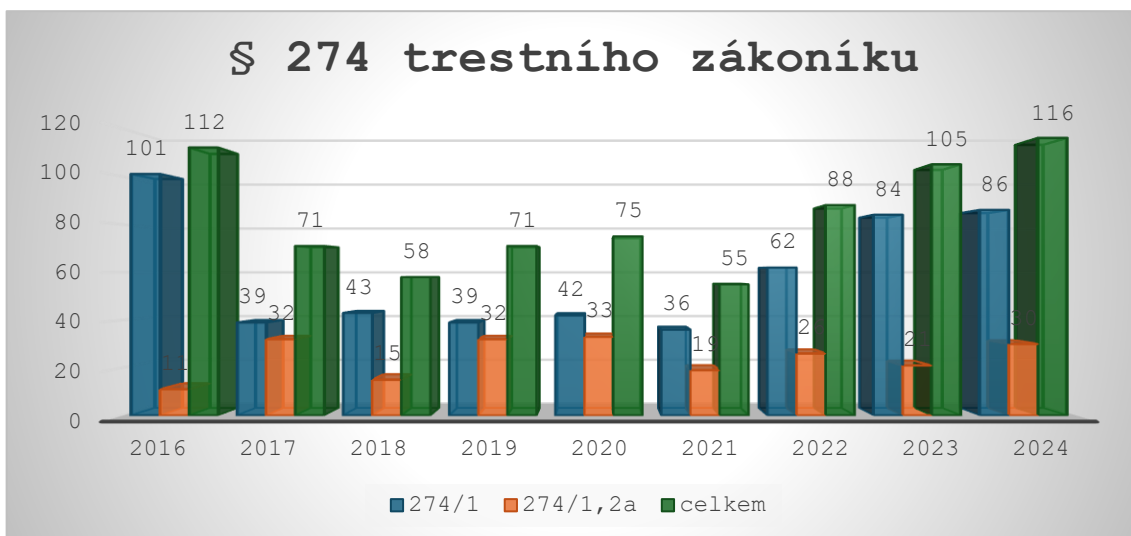


Graf č. 2 - Neoprávněné užívání cizí věci.

## Ohrožení pod vlivem návykové látky

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, jak vyplývá ze statistických dat, je hojně páchaným trestným činem. Z grafu č. 3 je zřejmé, že jeho páchaní řidiči motorových vozidel vzrůstá a to značně výrazně. V roce 2016 bylo na silnicích v teritoriu územního odboru Semily spácháno celkem 112 trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky. V roce 2017 následoval pokles, avšak od roku 2022 se řidiči tohoto trestného činu dopouštějí častěji. Je tedy zřejmé, že nárůst této trestné činnosti je zanedbatelný. V grafu je tento trestný čin rozdělen na trestný čin dle § 274 odst. 1, tedy řidič vykonává činnost a na čin dle § 274 odst. 1,2 a, tedy vykonává činnost a tím způsobí dopravní nehodu. Z tohoto poměru je zřejmé, že podíl trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky s následkem dopravní nehody je výrazně nižší, nežli samotné

řízení motorového vozidla bez způsobeného následku. Procentuálně je podíl, kdy řidič řídí vozidlo pod vlivem návykové látky a způsobí dopravní nehodu v tabulce č. 1.



Graf č. 3 - Ohrožení pod vlivem návykové látky.

### Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

Statistické údaje k trestnému činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání zahrnují výhradně skutky spojené se silniční dopravou. Z grafu č. 4 je zřejmé, že tato trestná činnost má stoupající tendenci, kdy v roce 2016 bylo spácháno 18 trestných činů, oproti tomu, v roce 2022, vzrostl počet spáchaných těchto trestných činů na 98, což je téměř stoprocentní nárůst a v následujících letech je tendence páchaní tohoto trestného činu mírně klesající.



Graf č. 4 - Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

## Usmrcení z nedbalosti

Trestný čin usmrcení z nedbalosti v oblasti silniční dopravy reflektuje počet usmrcených osob při dopravních nehodách na území územního odboru Semily. Statistický výstup zahrnuje pouze případy trestných činů spojených s dopravou, nikoliv všechny trestné činy prověřované dle tohoto paragrafu. Tento typ trestného činu má význam nejen z hlediska trestněprávního, ale je rovněž důležitým ukazatelem v rámci národní strategie bezpečnosti silničního provozu a z pohledu činnosti dopravní policie v celé České republice. Obecně lze konstatovat, že trestný čin usmrcení z nedbalosti vykazuje klesající tendenci, ačkoliv jeho výskyt je do značné míry obtížně ovlivnitelný, jelikož bývá často důsledkem nečekaných a specifických okolností jednotlivých nehod.



Graf č. 5 - Usmrcení z nedbalosti.

## Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Statistické údaje k trestnému činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti zahrnují výhradně případy spojené se silniční dopravou, tedy byly spáchány v přímé souvislosti s dopravní nehodou, při které došlo ke zranění osoby. Z grafu č. 6 je jednoznačně patrné, že následky na zdraví způsobené při dopravních nehodách jsou ve sledovaném období ve stádiu poklesu a to zejména v letech 2017 až 2022, což je příznivý ukazatel z hlediska následků dopravních nehod.



Graf č. 6 - Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.

### Ublížení na zdraví z nedbalosti

Obdobně jako u § 147 byly do statistických údajů k trestnému činu ublížení na zdraví z nedbalosti zahrnuty pouze ty trestné činy, které mají souvislost se silničním provozem, tedy ke zranění osob došlo v přímé souvislosti s dopravní nehodou. Z grafu č. 7 je zřejmé, že trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti je ve sledovaném období v poměrně konstantní rovině a jejich počet nijak nevybočuje z poměru ke způsobeným dopravním nehodám. Výjimkou je pouze rok 2021, kdy je evidentní pokles těchto trestných činů a to o více jak polovinu.



Graf č. 7 - Ublížení na zdraví z nedbalosti.

## Obecné ohrožení z nedbalosti

Trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti je jednoznačně zcela ojedinělý, neboť k jeho spáchání nedochází ani v průměru jednou ročně. Byť následek tohoto trestného činu může být velmi závažný, jeho četnost je zanedbatelná a tedy i podíl tohoto trestného činu je v celkovém součtu trestných činů v dopravě je téměř nulový.



Graf č. 8 - Obecné ohrožení z nedbalosti.

## Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti

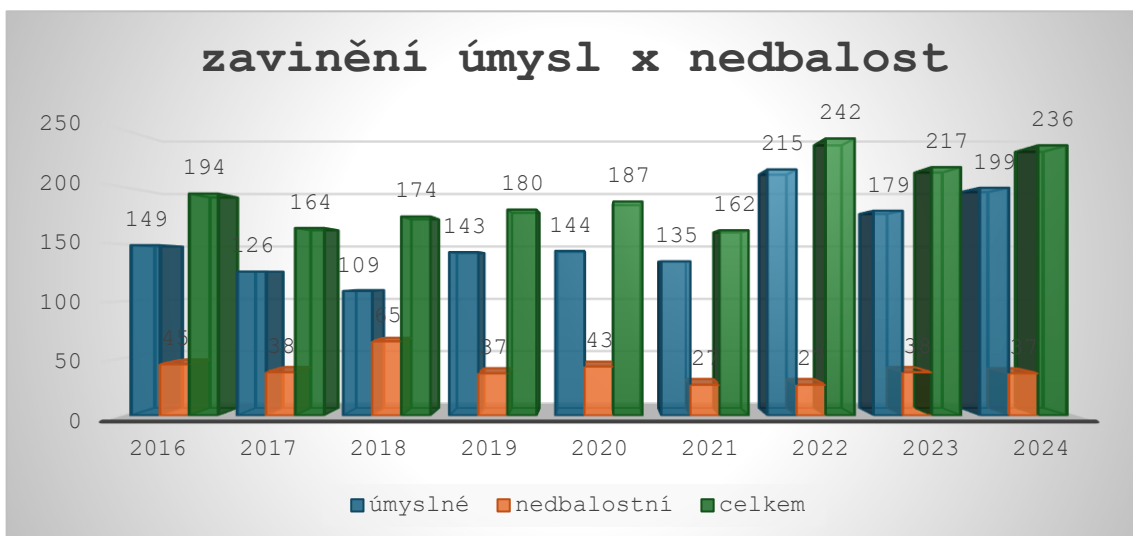
Graf č. 9 ukazuje, že trestný čin poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení se vyskytuje zcela výjimečně, v průměru jednou za rok. Jeho četnost je zanedbatelná a tedy i podíl tohoto trestného činu je v celkovém součtu trestných činů v dopravě je téměř nulový.



Graf č. 9 - Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti.

#### 4.3.1 Trestné činy dle formy zavinění

Dalším porovnávaným ukazatelem je poměr trestných činů z hlediska zavinění, tedy nedbalost a úmysl. Z grafu č. 10 je patrné, že většinu trestných činů v silniční dopravě tvoří úmyslné trestné činy, kdy jejich podíl stoupá oproti klesajícímu podílu nedbalostních trestných činů.



Graf č. 10 – Podíl trestných činů dle zavinění.

	zavinění úmyslné		zavinění nedbalostní	
<b>2016</b>	149	76,8 %	45	23,2 %
<b>2017</b>	126	76,8 %	38	23,2 %
<b>2018</b>	109	62,6 %	65	37,4 %
<b>2019</b>	143	79,4 %	37	20,6 %
<b>2020</b>	144	77,0 %	43	23,0 %
<b>2021</b>	135	83,3 %	27	16,7 %
<b>2022</b>	215	88,8 %	27	11,2 %
<b>2023</b>	179	82,5 %	38	17,5 %
<b>2024</b>	199	84,3 %	37	15,7 %

Tabulka č. 1 - Podíl trestných činů dle zavinění v procentech

#### 4.3.2 Zpracování trestných činů službou dopravní a pořádkové policie

Údaje, zobrazené v grafu č. 11, ukazují, že trestné činy v silniční dopravě nezpracovává pouze služba dopravní policie, ale značnou měrou se na nich podílí také služba pořádkové policie. Ve sledovaném období, letech 2016 – 2024 je poměr zpracovaných trestných činů vyrovnaný. Tento poměr se pohybuje okolo 50 %, avšak od roku 2021 podíl na zpracování těchto trestných činů službou pořádkové policie výrazně stoupá, kdy v roce 2022 dosahuje 71,9 % všech trestných činů v silniční dopravě.



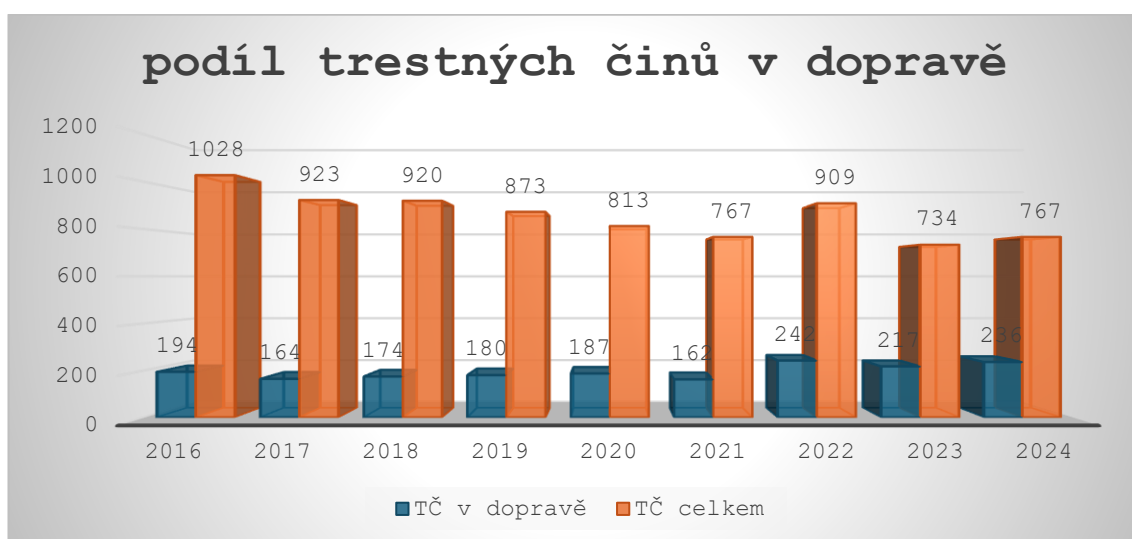
Graf č. 11 - Podíl zpracování trestných činů službou dopravní a pořádkové policie

	dopravní policie		pořádková policie	
<b>2016</b>	85	43,8 %	109	56,2 %
<b>2017</b>	86	52,4 %	78	47,6 %
<b>2018</b>	80	45,9 %	94	54,1 %
<b>2019</b>	86	47,7 %	94	52,3 %
<b>2020</b>	92	49,1 %	95	50,9 %
<b>2021</b>	60	37,0 %	102	63,0 %
<b>2022</b>	68	28,0 %	174	72,0 %
<b>2023</b>	64	29,5 %	153	70,5 %
<b>2024</b>	60	25,4 %	176	74,6 %

Tabulka č. 2 – podíl trestných činů zpracovaných službou dopravní a pořádkové policie v procentech

### 4.3.3 Podíl trestných činů v dopravě na celkovém nápadu

Jedním ze zásadních ukazatelů je podíl trestných činů v silniční dopravě na celkovém nápadu trestných činů. V roce 2016 došlo na teritoriu územního odboru Semily ke spáchání 1028 trestných činů, z toho 194 jich bylo v souvislosti se silničním provozem, což je 18,9 %. V roce 2024 bylo spácháno 767 trestných činů, z toho 236 v souvislosti se silničním provozem, což je 30,8 %.



Graf č. 12 – Podíl trestných činů v silniční dopravě v celkovém nápadu trestné činnosti

	<b>trestné činy</b>	<b>trestné činy v dopravě</b>	<b>trestné činy v dopravě v %</b>
<b>2016</b>	1028	194	18,9 %
<b>2017</b>	923	164	17,8 %
<b>2018</b>	920	174	18,9 %
<b>2019</b>	873	180	20,6 %
<b>2020</b>	813	187	23,0 %
<b>2021</b>	767	162	21,1 %
<b>2022</b>	909	242	26,6 %
<b>2023</b>	734	217	29,6 %
<b>2024</b>	767	236	30,8 %

Tabulka č. 3 - Podíl trestných činů v silniční dopravě v celkovém nápadu trestné činnosti v procentech

#### 4.4 Vyhodnocení statistických dat

Úvodní část analýzy se zaměřuje na vyhodnocení dat týkajících se úmyslných trestných činů v dopravě.

Trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 trestního zákoníku byl ve sledovaném období zaznamenán pouze v jednom případě ročně. Výjimku představuje rok 2021, kdy nebyl tento trestný čin zaznamenán vůbec. Přestože se jedná o mimořádně závažné jednání pachatele, který způsobí zranění jiné osobě a následně z místa nehody ujede bez poskytnutí pomoci, jeho výskyt v rámci celkové dopravní kriminality je zanedbatelný.

Dalším sledovaným úmyslným trestným činem je neoprávněné užívání cizí věci dle § 207 trestního zákoníku, konkrétně neoprávněné užívání motorového vozidla. Počet těchto skutků se pohyboval v rozmezí 20 až 26 případů ročně, přičemž v roce 2021 byl zaznamenán výrazný pokles na pouhých osm případů. I v tomto případě lze konstatovat, že se jedná o relativně okrajový jev v rámci celkové trestné činnosti v dopravě.

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku byl pro účely této práce rozčleněn na případy dle odst. 1 (řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky) a případy dle odst. 1 a 2a (řízení pod vlivem návykové látky spojené se způsobením dopravní nehody).

Vývoj počtu těchto trestných činů ve sledovaném období je následující:

	§ 274/1		§ 274/1, 2a	
<b>2016</b>	101	90,2 %	11	9,8 %
<b>2017</b>	39	54,9 %	32	45,1 %
<b>2018</b>	15	25,9 %	43	74,1 %
<b>2019</b>	32	45,1 %	39	54,9 %
<b>2020</b>	33	44,0 %	42	56,0 %
<b>2021</b>	19	34,5 %	36	65,5 %
<b>2022</b>	26	29,5 %	62	70,5 %
<b>2023</b>	84	80,0 %	21	20,0 %
<b>2024</b>	86	74,1 %	30	25,9 %

Tabulka č. 4 – počet trestných činů vyjádřený v procentech, zdroj: evidence trestního řízení PČR

Uvedené údaje ukazují na zvyšující se počet případů řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek, což představuje znepokojivý vývoj. Tento vývoj jasně ukazuje na potřebu posílení preventivních i represivních opatření, neboť ovlivnění řidiče alkoholem nebo jinou návykovou látkou výrazně snižuje jeho schopnost bezpečného řízení a vede ke zvýšenému riziku vzniku závažných dopravních nehod.

Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání dle § 337 trestního zákoníku spočívající v řízení motorového vozidla i přes uložený zákaz řízení, zaznamenal nárůst z 18 případů v roce 2016 na 98 případů v roce 2022. V následujících dvou letech došlo k mírnému poklesu. Tento trend však potvrzuje nízkou míru respektu některých řidičů k uloženým zákazům řízení.

Oba výše uvedené trestné činy – ohrožení pod vlivem návykové látky a maření výkonu úředního rozhodnutí – zaznamenaly ve sledovaném období významný nárůst, a to téměř dvojnásobný. To klade zvýšené nároky na Policii ČR, která by měla reagovat intenzivnějším dohledem nad silničním provozem a důslednější kontrolní činností, vedoucí ke zvýšení kázně účastníků silničního provozu.

Trestný čin usmrcení z nedbalosti dle § 143 trestního zákoníku je klíčovým ukazatelem bezpečnosti silničního provozu. Ve sledovaném období 2016–2024 se počet těchto případů držel na srovnatelné úrovni, přičemž výjimku tvoří rok 2022, kdy nebyl na území územního odboru Semily zaznamenán žádný takový případ.

K trestnému činu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 trestního zákoníku docházelo v letech 2016–2020 v průměru 17–20 krát ročně. Od roku 2021 byl zaznamenán pokles až na osm případů v roce 2024, což lze považovat za pozitivní vývoj.

Trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 trestního zákoníku se ve sledovaném období rovněž pohyboval v rozmezí 18–20 případů ročně. Výjimkou byl opět rok 2021 s osmi případy. Přestože by se na první pohled mohlo zdát, že těchto případů bude více než v případě § 147, statistická data ukazují srovnatelné počty. To lze vysvětlit tím, že mnoho případů je původně vedeno jako ublížení na zdraví, ale na základě lékařských zpráv dochází následně k jejich překvalifikování na těžkou újmu na zdraví.

Trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti dle § 273 trestního zákoníku je na území územního odboru Semily extrémně vzácný – byl zaznamenán pouze ve dvou případech v letech 2016–2024. Většinou totiž nejsou naplněny znaky skutkové podstaty tohoto činu. Typickým příkladem může být například nehoda autobusu řízeného pod vlivem návykové látky či střet vozidla s vlakem s potenciálem způsobit rozsáhlé škody.

### **Porovnání a další hlediska**

Graf č. 10 ukazuje, že v letech 2016–2024 došlo k celkovému nárůstu počtu trestných činů v dopravě. Nejvyšší počet byl zaznamenán v roce 2022 (242 případů), zatímco nejnižší v roce 2021 (135 případů). Tento pokles lze přičíst dopadům pandemie COVID-19, která mimo jiné vedla k omezení pohybu mezi okresy i snížení intenzity silničních kontrol.

Graf č. 11 ukazuje, že více než 50 % trestných činů v dopravě zpracovává služba pořádkové policie. V letech 2021 a 2022 tento podíl vzrostl až na 72 %. Tento nárůst souvisí s poklesem počtu nedbalostních trestných činů, které standardně řeší dopravní policie, a současným zvýšením počtu úmyslných trestných činů, jejichž zpracování se věnuje právě pořádková policie.

Nutno dodat, že policisté krajských oddělení dopravní služby (např. oddělení silničního dohledu) často trestné činy vyhledají, ale jejich následné zpracování přenechávají místně příslušným obvodním oddělením. V rámci územního odboru Semily se jedná o jeden dopravní inspektorát a šest obvodních oddělení.

Graf č. 12 ukazuje, že trestné činy v dopravě tvoří přibližně 20 % z celkového počtu trestných činů evidovaných územním odborem Semily. Tento podíl je stabilní

napříč sledovaným obdobím a vzhledem k tomu, že se většinou jedná o trestné činy se známým pachatelem, pozitivně se odráží i v míře jejich objasnění.

## **5 Prevenční činnost Policie České republiky v oblasti dopravní bezpečnosti a návrhy *de lege ferenda* k omezení dopravní kriminality**

Tato kapitola se proto zaměřuje jak na jednotlivé formy prevence realizované Policií České republiky, tak na spolupráci s dalšími subjekty v oblasti dopravní bezpečnosti. Zároveň jsou zde nastíněny možné návrhy *de lege ferenda*, které by mohly přispět ke zvýšení efektivity stávajících opatření a k dalšímu omezení dopravní kriminality. V následujících podkapitolách budou podrobněji rozebrány konkrétní nástroje a aktivity prevence, jejich význam a přínos pro bezpečnost silničního provozu.

### **5.1 Prevenční činnost Policie České republiky v oblasti dopravní bezpečnosti**

Policie České republiky hraje v oblasti prevence dopravních nehod zásadní roli. Jako orgán státní moci s pravomocí kontrolovat dodržování pravidel silničního provozu a zasahovat proti jeho porušování se podílí nejen na represivní složce dopravní politiky, ale aktivně realizuje i cílené preventivní programy. Systematicky jsou shromažďována a analyzována data o dopravních nehodách, která slouží zejména jako podklad pro návrh preventivních opatření. Na základě těchto statistik je možné identifikovat tzv. „nehodová místa“ nebo rizikové skupiny řidičů, na které pak cíleně směřují preventivní kampaně a zvýšený dohled, který je směřován do míst, kde dochází k častým nehodám, např. rizikové úseky silnic, nepřehledné křižovatky nebo úseky s vysokou intenzitou dopravy. V těchto oblastech dochází nejen k častějším kontrolám, ale také ke spolupráci s obcemi na návrzích úprav infrastruktury – doplnění dopravního značení, nasvícení přechodů nebo instalace zpomalovacích prvků.

Preventivní aktivity Policie ČR představují jeden z nejdůležitějších nástrojů v boji proti dopravní nehodovosti. Jejich síla spočívá v kombinaci kontroly, informovanosti, výchovy a spolupráce s dalšími složkami dopravního systému. Význam Policie České republiky v této oblasti spočívá nejen v jejích zákonných pravomocích, ale především v její každodenní přítomnosti v terénu, kde může bezprostředně ovlivnit chování účastníků silničního provozu.

### **5.1.1 Dohled a cílené silniční kontroly**

Jak již bylo zmíněno, základním prostředkem Policie České republiky je každodenní dohled nad bezpečností silničního provozu. Policisté (a nejen policisté služby dopravní policie) provádějí rutinní kontroly zaměřené na dodržování pravidel silničního provozu – především rychlosti, technického stavu vozidel, používání bezpečnostních pásů, držení hovorového zařízení a dodržování pravidel u přechodů pro chodce. Četnost a zaměření těchto kontrol se přizpůsobují aktuální nehodovosti a jejím příčinám v konkrétních lokalitách. Kromě těchto běžných silničních kontrol Policie České republiky pravidelně organizuje dopravně bezpečnostní akce. Tyto představují důležitý nástroj prevence dopravní nehodovosti a zajištění bezpečnosti silničního provozu. Akce jsou zaměřeny především na kontrolu dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a na eliminaci rizikového chování účastníků silničního provozu.

Policie České republiky organizuje tyto akce pravidelně i nepravidelně, a to jak na celostátní, tak na regionální úrovni. Zvýšená kontrolní činnost je zpravidla realizována na dopravně významných pozemních komunikacích, zejména na silnicích I. třídy, kde dochází k vyšší intenzitě dopravy a zvýšenému riziku dopravních nehod. Mezi hlavní cíle dopravně bezpečnostních akcí patří zejména kontrola dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, odhalování řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, zákaz používání mobilních telefonů za jízdy a kontrola technického stavu vozidel. Důraz je kladen také na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté. Tyto akce mají nejen represivní, ale i preventivní charakter. Přítomnost policie na komunikacích působí na řidiče preventivně a přispívá ke zvyšování jejich kázně. Současně dochází k informování veřejnosti o rizicích v dopravě a k posilování povědomí o bezpečném chování na pozemních komunikacích. Dopravně bezpečnostní akce tak představují významný prvek v systému opatření směřujících ke snížení dopravní nehodovosti a ochraně zdraví a života účastníků silničního provozu.

Další významnou akcí Policie České republiky je Speed Marathon je celorepubliková akce zaměřená na kontrolu dodržování nejvyšší dovolené rychlosti řidičů. Tuto akci organizuje Policie České republiky zpravidla ve spolupráci s Evropská síť dopravních policíí ROADPOL, a probíhá současně ve více evropských státech. Hlavním cílem akce je snížení počtu dopravních nehod způsobených nepřiměřenou nebo překročenou rychlostí. Policisté během akce provádějí intenzivní měření rychlosti na

předem vytipovaných úsecích, které bývají často rizikové z hlediska nehodovosti. Do výběru těchto míst je často zapojena i veřejnost, která může navrhnout lokality, kde dochází k častému porušování rychlostních limitů na internetových stránkách <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-informace-mapy/speedmarathon>.<sup>24</sup>

Významnou oblastí spolupráce je také realizace dopravně bezpečnostních akcí. Policie České republiky při těchto akcích zajišťuje především kontrolní a represivní složku, zatímco partnerské organizace se podílejí na preventivní části. Ta zahrnuje například distribuci informačních materiálů, komunikaci s řidiči či organizaci doprovodných vzdělávacích aktivit. Tento komplexní přístup umožňuje efektivněji působit na účastníky silničního provozu.

### **5.1.2 Spolupráce Policie České republiky s organizacemi v oblasti dopravní bezpečnosti**

Spolupráce Policie České republiky s organizacemi působícími v oblasti dopravní bezpečnosti představuje jeden z klíčových pilířů prevence dopravní nehodovosti. Samotná represivní činnost policie není dostatečná k dlouhodobému snížení počtu dopravních nehod, a proto je nezbytné doplňovat ji systematickou preventivní a osvětovou činností realizovanou ve spolupráci s dalšími subjekty.

Mezi nejvýznamnější partnery Policie České republiky patří zejména BESIP a Tým silniční bezpečnosti. Tyto organizace se dlouhodobě věnují problematice dopravní bezpečnosti a realizují široké spektrum aktivit zaměřených na prevenci, vzdělávání a zvyšování povědomí veřejnosti o rizicích v silničním provozu.

#### **BESIP**

Hlavní koordinační orgán v oblasti bezpečnosti silničního provozu v České republice se podílí na tvorbě národních strategií a koncepcí dopravní bezpečnosti. Je samostatným oddělením Ministerstva dopravy. Ve spolupráci s Policií České republiky organizuje celostátní preventivní kampaně zaměřené na klíčové rizikové faktory, mezi které patří zejména nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, nepoužívání bezpečnostních pásů či nepozornost při řízení. Tyto

---

<sup>24</sup> POLICIE ČR. *Speed Marathon 2026* [online] [cit. 17. 3. 2026]. Dostupné z: <[https://policie.gov.cz/clanek/speed-marathon-26.aspx?utm\\_source=chatgpt.com](https://policie.gov.cz/clanek/speed-marathon-26.aspx?utm_source=chatgpt.com)>

kampaně jsou často doprovázeny mediální podporou, která zvyšuje jejich dosah a účinnost.

Spolupráce se neomezuje pouze na kampaně a jednorázové akce, ale probíhá i na dlouhodobé a systematické úrovni. Důležitou roli hraje zejména dopravní výchova dětí a mládeže, která je realizována ve školách a na dopravních hřištích. Policie České republiky se společně s partnerskými organizacemi podílí na výuce správného chování v silničním provozu a na budování základních návyků bezpečného pohybu na pozemních komunikacích.<sup>25</sup> Jedná se o speciálně upravené prostory, které simulují reálný silniční provoz a umožňují praktický nácvik správného chování na pozemních komunikacích v bezpečném prostředí. Na dopravních hřištích se děti seznamují se základními pravidly silničního provozu, dopravními značkami, světelnou signalizací a zásadami bezpečného pohybu jako chodci či cyklisté. Výuka probíhá zpravidla kombinací teoretické a praktické části, přičemž důraz je kladen především na získání správných návyků a dovedností. V teoretické části se mladí cyklisté seznamují se základními pravidly provozu na pozemních komunikacích, přičemž na závěr své znalosti ověřují formou testu. Praktická část je zaměřena na jejich využití v praxi – účastníci absolvují jízdu na dětském dopravním hřišti, kde si procvičují správné chování v silničním provozu, a dále jízdu zručnosti na jízdním kole, která rozvíjí jejich cyklistické dovednosti. Součástí je také seznámení se zásadami poskytování první pomoci, doplněné o praktickou ukázkou.

Projekt „Zebra se za tebe nerozhledne“ je preventivní projekt zaměřený na zvýšení bezpečnosti chodců v silničním provozu. Jejím hlavním cílem je upozornit na skutečnost, že ani přechod pro chodce nezaručuje absolutní bezpečí, a že každý chodec musí při přecházení vozovky dbát zvýšené opatrnosti. Projekt je realizován ve spolupráci Policie České republiky a BESIP a je zaměřen především na nejzranitelnější účastníky silničního provozu, zejména děti a seniory. Kampaň zdůrazňuje zásady bezpečného přecházení, jako je rozhlédnutí se před vstupem do vozovky, navázání očního kontaktu s řidičem a odhad vzdálenosti a rychlosti příjíždějících vozidel. Součástí kampaně jsou osvětové akce, přednášky ve školách, distribuce informačních materiálů a mediální propagace. Důležitým prvkem je také přímá komunikace s chodci v rámci preventivních akcí, kde jsou upozorňováni na rizika spojená s nepozorností nebo nesprávným chováním při přecházení. Kampaň „Zebra se za tebe nerozhledne“ tak přispívá ke zvyšování povědomí

---

<sup>25</sup> BESIP. Dopravní soutěž mladých cyklistů [online]. Dostupné z: <<https://besip.gov.cz/Vzdelavani/Projekty-a-souteze/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu>>

o bezpečnosti chodců a k prevenci dopravních nehod, jejichž účastníky jsou právě chodci. Její význam spočívá především v dlouhodobém působení na změnu chování účastníků silničního provozu a ochraně jejich života a zdraví.<sup>26</sup>

Významným projektem je „Nultá hodina autoškoly“ představuje důležitý preventivní nástroj zaměřený na středoškolskou mládež, jehož cílem je utváření odpovědného přístupu budoucích řidičů k silničnímu provozu. Program je realizován ve spolupráci odborníků z praxe, zejména Policie České republiky, složek integrovaného záchranného systému a dalších subjektů působících v oblasti dopravní bezpečnosti. Prostřednictvím praktických ukázek a tematických stanovišť jsou účastníci seznamováni s reálnými dopravními situacemi, včetně průběhu silniční kontroly či řešení dopravních nehod. Hlavním cílem projektu je upozornit mladé řidiče na rizikové faktory a přispět k omezení dopravní nehodovosti této skupiny.<sup>27</sup>

### **Tým silniční bezpečnosti**

Tým silniční bezpečnosti se zaměřuje především na praktickou realizaci vzdělávacích projektů a přímou práci s veřejností. Ve spolupráci s Policií České republiky organizuje přednášky, besedy a interaktivní programy určené pro různé cílové skupiny, jako jsou děti, studenti, začínající řidiči, senioři nebo profesionální řidiči. Tyto aktivity mají za cíl nejen předávání informací, ale také ovlivňování postojů a chování účastníků silničního provozu.

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ve spolupráci s Týmем silniční bezpečnosti realizuje tradiční preventivní projekt zaměřený na vzdělávání a zdokonalování řidičů motocyklů s názvem „Kolama dolů – učme se přežít“. Součástí projektu je organizovaná společná vyjížďka po předem stanovené trase, která začíná na určeném místě a probíhá za doprovodu dopravních policistů na služebních motocyklech. Po příjezdu do výcvikového centra navazuje připravený program, jehož součástí je bezplatná ukáзка výcviku na polygonu. Zde si účastníci mohou po zimním období obnovit své dovednosti a upevnit správné jízdňí návyky. V rámci programu si

---

<sup>26</sup> POLICIE ČR. Zebra se za tebe nerozhledne [online]. [cit. 2026-03-17]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz>>

<sup>27</sup> TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. Projekt „Nultá hodina autoškoly“ po roce opět Libereckém kraji. Oslovil téměř tisíc středoškoláků [online]. 19. 02. 2026 [cit. 2026-03-17]. Dostupné z: <<https://www.tymbezpecnosti.cz/novinka/1238/projekt-nulta-hodina-autoskoly-po-roce-opet-libereckem-kraji-oslovil-temer-tisic-stredoskolak.html>>

účastníci vyzkouší například rychlý slalom a výhybný manévr pod odborným dohledem instruktorů. Na místě je rovněž prezentována technika dopravní policie, která přispívá k větší informovanosti a atraktivitě celé akce.<sup>28</sup>

Projekt „Na kole jen s přilbou“ je zaměřen nejen na aktivní cykloturisty, ale také na běžné uživatele jízdních kol ve městech, včetně jezdců na koloběžkách a jejich elektrických variantách. Klíčovou součástí projektu je kontaktní kampaň, v jejímž rámci jsou cyklistům předávány důležité preventivní informace prostřednictvím metodických materiálů a praktických ukázek. Na realizaci projektu se aktivně podílí Policie České republiky, záchranáři Horské služby ČR i městské policie, a to v rámci své preventivní a vzdělávací činnosti. Policie České republiky každoročně organizuje stovky akcí, při nichž využívá materiály a metodiku projektu. S rostoucím počtem cyklistů, zejména v městském prostředí, však dochází i ke zvýšení dopravní nehodovosti. Z tohoto důvodu se projekt zaměřuje mimo jiné na problematiku legislativních povinností v oblasti elektromobility v cyklistice a na bezpečnostní aspekty s ní spojené. Důraz je kladen také na vzájemnou ohleduplnost mezi cyklisty a motoristy. Z provedených dotazníkových šetření zároveň vyplývá, že témata bezpečné cyklistiky a související kampaně jsou ze strany cyklistů vnímána jako důležitá a přínosná. Hlavním cílem projektu je přispět ke snížení počtu úrazů cyklistů, zejména těch s vážnými následky. Již čtrnáctým rokem se mohou cyklisté setkávat s hlídkami Týmu silniční bezpečnosti po celé České republice, a to nejen v horských oblastech a turisticky atraktivních lokalitách, ale také ve městech. Zájemci mohou využít těchto setkání k krátké přestávce, během níž získají cenné informace o bezpečném pohybu na jízdním kole nejen na silnicích. Současně mají možnost konzultovat své dotazy s odborníky a rozšířit si své znalosti v oblasti dopravní bezpečnosti.<sup>29</sup>

Dalším velmi významným projektem je „Markétina dopravní výchova“. Tento projekt je zaměřen na vytváření podmínek pro efektivní vzdělávání dětí i dospělých v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jeho hlavním cílem je prostřednictvím systematické dopravní výchovy přispět ke snižování dopravní nehodovosti, a především ke snížení počtu zranění a úmrtí na pozemních komunikacích. Každý člověk se totiž

---

<sup>28</sup> Kolama dolů – učme se přežít [online]. Dostupné z: <<https://www.ucmeseprezit.cz/typy-akci/detail/4/kolama-dolu-s-policii-cr>>

<sup>29</sup> Na kole jen s přilbou [online]. Dostupné z: <<https://www.nakolejensprilbou.cz/public-module.pages/default/24>>

každodenně pohybuje v silničním provozu v různých rolích – jako chodec, cyklista, cestující nebo řidič – a je proto důležité, aby znal zásady bezpečného chování. Statistiky dopravních nehod přitom dlouhodobě poukazují na závažnost této problematiky, neboť na českých silnicích každoročně dochází ke ztrátám na životech, včetně dětí a mladistvých.

Projekt Markétina dopravní výchova zahrnuje široké spektrum aktivit a není zaměřen pouze na děti, jak by se mohlo zdát. Cílovou skupinu tvoří rovněž pedagogové, rodiče, preventisté Policie České republiky i další odborná veřejnost. V rámci projektu jsou realizovány vzdělávací programy pro všechny věkové kategorie – od dětí v mateřských školách až po studenty vysokých škol. Součástí projektu je také tvorba a distribuce tištěných i online materiálů, které podporují celoživotní vzdělávání v oblasti dopravní bezpečnosti. Projekt zároveň vhodně doplňuje výuku na dopravních hřištích tím, že poskytuje systematickou podporu školám a napomáhá začlenění dopravní výchovy do výuky i mimoškolních aktivit. Díky tomu přispívá k rozvoji správných návyků a odpovědného chování účastníků silničního provozu.<sup>30</sup>

Koordinovaná spolupráce Policie České republiky s organizacemi v oblasti dopravní bezpečnosti přináší efekt, kdy se vzájemně doplňují represivní a preventivní nástroje. Tento komplexní přístup je nezbytný pro dlouhodobé snižování dopravní nehodovosti a zvyšování bezpečnosti na pozemních komunikacích. Spolupráce Policie České republiky s organizacemi, jako jsou BESIP a Tým silniční bezpečnosti, je nezastupitelnou součástí moderního systému dopravní prevence. Díky propojení odborných znalostí, praktických zkušeností a vzdělávacích aktivit dochází k efektivnímu ovlivňování chování účastníků silničního provozu a k ochraně jejich života a zdraví.

## **5.2 Návrhy de lege ferenda k omezení dopravní kriminality**

Celková kriminalita v České republice v posledních letech spíše klesá, zejména v oblasti majetkových trestných činů, což souvisí s lepším zabezpečením majetku, širším využíváním bezhotovostních plateb, demografickými změnami i rostoucí životní úrovní. Naopak dopravní kriminalita, tedy řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, zůstává stabilně vysoká, což lze vysvětlit kombinací silně zakořeněné tradice konzumace alkoholu (hodně lidí bere řízení po alkoholu na lehkou váhu), vysoké míry

---

<sup>30</sup> Markétina dopravní výchova [online]. Dostupné z: <<https://www.dopravnivychova.cz>>

motorizace i skutečností, že policie tyto přestupky intenzivněji kontroluje a odhaluje. Proto na rozdíl od majetkové kriminality, kde strukturální faktory vedou k ústupu trestné činnosti, dopravní kriminalita přetrvává jako dlouhodobý problém ovlivněný kulturními zvyklostmi a životním stylem společnosti.

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku patří mezi nejčastější skutkové podstaty vůbec – v roce 2024 bylo takto stíháno více než 10 000 osob, což jej řadí na třetí příčku mezi všemi trestnými činy.<sup>31</sup> Z hlediska prevence se jako klíčové ukazuje zvláště řešení recidivy a obcházení sankcí, typicky situací, kdy pachatel řídí přes uložený zákaz řízení, užívá vozidla rodinných příslušníků nebo zaměstnavatele, případně odmítá podrobit se zkoušce na alkohol či drogy.

### 5.2.1 Zahraníčí

Dánsko přijalo v roce 2021 novelu trestního zákona, která zavedla institut *vanvidskørsel* („šílená jízda“). Tento institut umožňuje obligatorní propadnutí vozidla při zvlášť závažných přestupcích, mezi něž patří mj. řízení s koncentrací alkoholu nad 2,0 ‰ nebo extrémní překročení rychlosti. Propadnutí nastává bez ohledu na vlastnictví vozidla – tedy i v případech, kdy jde o automobil ve firemním leasingu či zapůjčený.<sup>32</sup>

Ve Švédsku byl již v roce 2012 rozvinut systém tzv. alkoholových zámeků (*alcolock*). Pachatel, jemuž by jinak hrozil zákaz řízení, může být zařazen do programu, který mu umožňuje nadále řídit vozidlo, avšak pouze vybavené *alcolockem*. Program je diferencován: u prvopachatelů s nižší hladinou alkoholu (0,2–0,9 ‰) trvá rok, u recidivistů a osob s vyšší hladinou alkoholu ( $\geq 1,0$  ‰) trvá dva roky. Nedílnou součástí je léčba nebo poradenský program zaměřený na závislost. Výzkumy ukazují, že kombinace technické kontroly a léčby výrazně snižuje recidivu.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Ministerstvo vnitra ČR, Kriminalita za rok 2024 [online]. Dostupné z: <<https://www.mvcr.cz>>

<sup>32</sup> DENMARK. LOV nr 534 af 27/03/2021: *Lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)* [online] [cit. 11. 9. 2025] Dostupné z: <<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/534>>.

<sup>33</sup> SWEDEN. *Alcolock programme for drink-driving offenders*. Trafikverket, 2012. In: EUROPEAN MONITORING CENTRE FOR DRUGS AND DRUG ADDICTION. *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs* [online]. 2021 [cit. 26. 9. 2025]. Dostupné z: <<https://www.drugsandalcohol.ie/36199/1/Prevention%20of%20driving%20under%20the%20influence%20of%20alcohol%20and%20drugs.pdf>>

Slovenská právní úprava je v oblasti silničního provozu v řadě ohledů přísnější než česká. Platí zde zásada nulové tolerance alkoholu a jiných návykových látek u řidičů motorových vozidel. Řízení vozidla pod vlivem návykové látky, stejně jako odmítnutí vyšetření ke zjištění její přítomnosti, je kvalifikováno jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 289 trestního zákoníku Slovenské republiky. Za tento trestný čin lze uložit mimo jiné trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, a to až na doživotí. Jedná se o tzv. princip „3× a dost“, který je zakotven v trestním zákoníku Slovenské republiky jako obligatorní uložení doživotního zákazu řízení. V případě opakovaného spáchání trestného činu ohrozenia pod vlivem návykové látky jako řidič dopravního prostředku je soud povinen tento trest uložit, aniž by měl prostor pro individuální uvážení.

## **5.2.2 Návrh legislativních opatření pro Českou republiku**

### **Propadnutí vozidla při recidivě nebo silné opilosti**

Jedním z navrhovaných opatření je možnost propadnutí vozidla v případech, kdy řidič spáchá nejzávažnější formy dopravních trestných činů. Týkalo by se to zejména opakovaných pachatelů (recidivistů), řidičů s velmi vysokou hladinou alkoholu (1,5 promile a více) nebo těch, kteří odmítnou test po nehodě. Inspirací je dánský model, kde se podobné opatření již uplatňuje. Vlastník vozidla by měl možnost se „vyvinít“, pokud by prokázal, že udělal vše pro to, aby zabránil zneužití vozidla (např. nedovolil řízení osobě se zákazem). Tento přístup by spojoval represivní prvek vůči nebezpečným řidičům s ochranou poctivých vlastníků, kteří své povinnosti plní.

### **Kriminalizace odmítnutí vyšetření**

V současnosti je odmítnutí dechové nebo krevní zkoušky pouze přestupkem. Navrhuje se, aby v závažnějších případech, například při opakovaném odmítnutí, nehodě s újmou na zdraví nebo při zjevné opilosti řidiče — šlo již o trestný čin. Cílem je zamezit situacím, kdy se řidiči záměrně vyhýbají testování, aby se vyhnuli trestnímu postihu za řízení pod vlivem alkoholu. Přísnější postih by měl působit jako odstrašující prostředek a zároveň zvýšit férovost a důslednost systému.

### **Rozšíření pravomocí obecní policie**

Návrh dále předpokládá rozšíření oprávnění obecní policie zastavovat vozidla v případech, kdy řidič spáchal přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Toto oprávnění by umožnilo efektivnější výkon dohledu na místní úrovni

a vytvořilo by zákonný rámec pro navazující úkony, zejména provedení dechové zkoušky, čímž by přispělo k včasnému odhalování řidičů pod vlivem alkoholu a ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Např. ve Francii je postavení městské policie upraveno zejména v Code de la route. Příslušníci police municipale disponují oprávněním zastavovat vozidla, kontrolovat řidiče a provádět orientační úkony, například dechové zkoušky, což představuje inspirativní model.<sup>34</sup>

Další zemí s rozšířenou pravomocí je Itálie. Zde jsou pravomoci městské policie zakotveny zejména v Codice della strada, konkrétně v člancích 11 a 12, které ji řadí mezi orgány dohledu nad silničním provozem a opravňují ji k zastavování vozidel a kontrole dodržování dopravních předpisů. V oblasti prevence dopravní nehodovosti je významný rovněž článek 186, jenž upravuje kontrolu řízení pod vlivem alkoholu a umožňuje provádění dechových zkoušek.<sup>35</sup>

### **Zavedení programu „alkolock“**

Dalším navrhovaným opatřením je zavedení systému alkoholových zámek (alkolock), které zabrání nastartování vozidla v případě, že řidič při dechové zkoušce prokáže přítomnost alkoholu. Tento systém by byl určen výlučně pro případy do 1,0 ‰ alkoholu v krvi, a to jako alternativa k zákazu řízení a zároveň jako výchovný a preventivní nástroj. Uložení povinnosti používat alkoholový zámek by přicházelo v úvahu na dobu jednoho roku u prvního porušení s nižší hladinou alkoholu a na dobu dvou let u recidivistů. Cílem tohoto opatření je umožnit pachateli zachovat sociální a pracovní začlenění, aniž by byla ohrožena bezpečnost silničního provozu. V případech, kdy hladina alkoholu přesáhne 1,0 ‰, by již použití alkoholového zámku nepřicházelo v úvahu. Namísto toho by následovalo přísnější opatření spočívající v zajištění vozidla, jak je blíže rozvedeno níže.

### **Graduované sankce a okamžité zajištění vozidla**

Další návrh se týká postupného zvyšování sankcí podle závažnosti protiprávního jednání, zejména podle hladiny alkoholu v krvi a podle míry recidivy. Sankční systém by tak lépe reflektoval rozdílnou společenskou škodlivost jednotlivých případů. Policie

---

<sup>34</sup> POLICEMUNICIPALE.FR. *Compétence police municipale* [online]. [cit. 2026-03-17]. Dostupné z: <[https://www.policemunicipale.fr/connaitre/competence/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.policemunicipale.fr/connaitre/competence/?utm_source=chatgpt.com)>

<sup>35</sup> ITALY. Codice della strada [online]. [cit. 2026-03-17]. Dostupné z: <[https://www.normattiva.it/eli/stato/DECRETO\\_LEGISLATIVO/1992/04/30/285/ORIGINAL?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.normattiva.it/eli/stato/DECRETO_LEGISLATIVO/1992/04/30/285/ORIGINAL?utm_source=chatgpt.com)>

by rovněž mohla okamžitě zajistit vozidlo (například jeho odtažením) jako preventivní opatření reagující na bezprostřední ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Na návrh dotčené osoby by následovalo přezkoumání tohoto opatření do 48 hodin příslušným orgánem. Takto nastavený mechanismus by umožnil rychlou a efektivní reakci na nebezpečné situace na silnici, přičemž by současně zachoval procesní spravedlnost, neboť možnost přezkumu by zajišťovala účinný dohled nad rozhodnutím policie.

## Závěr

Problematika trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel představuje významnou součást kriminality, která úzce souvisí s bezpečností silničního provozu a ochranou života, zdraví a majetku osob. Silniční doprava je v současnosti jedním z nejrozšířenějších způsobů přepravy osob i zboží a je nedílnou součástí fungování moderní společnosti. Umožňuje mobilitu obyvatel, podporuje hospodářský rozvoj a usnadňuje každodenní život lidí. S rostoucí intenzitou silničního provozu však zároveň narůstají i rizika spojená s dopravními nehodami a protiprávním jednáním účastníků silničního provozu. Trestná činnost v dopravě proto představuje významný bezpečnostní i společenský problém, který má přímý dopad na ochranu základních hodnot společnosti, především života a zdraví osob.

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat problematiku trestných činů spáchaných řidiči motorových vozidel, objasnit jejich právní charakteristiku a především provést statistickou analýzu jejich výskytu na teritoriu územního odboru Policie České republiky Semily v období let 2016 až 2024. Důležitou součástí práce bylo rovněž vyhodnocení vývoje této trestné činnosti a identifikace hlavních faktorů, které mohou ovlivňovat její výskyt. Analýza statistických dat umožnila vytvořit ucelený přehled o vývoji dopravní kriminality v daném regionu a zároveň poskytla prostor pro formulaci závěrů týkajících se prevence a možných opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Teoretická část práce byla zaměřena na vymezení základních pojmů souvisejících s dopravou a dopravní kriminalitou. Byly zde definovány pojmy jako doprava, dopravní nehoda, pozemní komunikace nebo pachatel trestného činu v dopravě. Tyto pojmy tvoří základní terminologický rámec pro pochopení celé problematiky dopravních trestných činů a jejich právního posuzování. Teoretická část se dále zabývala jednotlivými skutkovými podstatami trestných činů, které jsou v souvislosti s provozem motorových vozidel nejčastěji páchaný. Mezi tyto trestné činy patří například ohrožení pod vlivem návykové látky, ublížení na zdraví z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, usmrcení z nedbalosti nebo maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

Z provedeného teoretického rozboru vyplynulo, že trestná činnost v dopravě má několik specifických znaků. Jedním z nejvýznamnějších je skutečnost, že pachatelé těchto trestných činů jsou často osoby, které jinak vedou řádný život a nemají kriminální

minulost. Dopravní trestné činy tak ve většině případů nevznikají z úmyslu poškodit jinou osobu, ale jsou důsledkem momentální chyby, nepozornosti nebo podcenění rizika při řízení motorového vozidla. Přesto však mohou mít tyto trestné činy velmi závažné následky, které mohou ovlivnit život nejen samotného pachatele, ale i poškozených osob a jejich rodin.

Významným faktorem, který se podílí na vzniku dopravních nehod a následné trestné činnosti, je lidský faktor. Řidič jako účastník silničního provozu musí neustále reagovat na proměnlivou dopravní situaci a současně dodržovat pravidla silničního provozu. Jakékoli selhání lidského faktoru může vést k dopravní nehodě, která může mít závažné následky. Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod patří zejména nepřiměřená rychlost, nevěnování se plně řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, únava řidiče nebo řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Tyto faktory výrazně zvyšují pravděpodobnost vzniku dopravní nehody a představují významné riziko pro bezpečnost silničního provozu.

Praktická část práce byla zaměřena na analýzu statistických údajů o trestných činech v dopravě na teritoriu územního odboru Semily v období let 2016 až 2024. Z provedené analýzy vyplynulo, že počet těchto trestných činů v průběhu sledovaného období kolísal. Nejvyšší počet byl zaznamenán v roce 2022, zatímco nejnižší počet byl zaznamenán v roce 2021. Tento pokles lze do určité míry vysvětlit dopady pandemie COVID-19, která vedla k omezení mobility obyvatel a ke snížení intenzity silničního provozu. Menší pohyb osob na pozemních komunikacích se tak přirozeně projevil i v poklesu počtu dopravních nehod a s nimi souvisejících trestných činů.

Dalším významným zjištěním je vývoj podílu trestných činů v dopravě na celkovém nápadu trestné činnosti. Z analyzovaných dat vyplývá, že tento podíl v průběhu sledovaného období postupně rostl. Zatímco v roce 2016 tvořily trestné činy v dopravě přibližně pětinu všech evidovaných trestných činů, v roce 2024 již představovaly téměř třetinu celkové kriminality na teritoriu územního odboru Semily. Tento trend naznačuje, že dopravní kriminalita představuje stále významnější složku celkové kriminality a je proto nutné věnovat jí odpovídající pozornost.

Analýza rovněž ukázala, že na objasňování a zpracování trestných činů v dopravě se významnou měrou podílí nejen dopravní policie, ale také služba pořádkové policie. Zatímco v první části sledovaného období byl poměr mezi těmito složkami relativně vyrovnaný, v posledních letech dochází k výraznému nárůstu podílu pořádkové policie

na zpracování těchto trestných činů. Tento vývoj může souviset s organizační strukturou Policie České republiky i s charakterem jednotlivých trestných činů.

Součástí práce bylo také ověření stanovených výzkumných předpokladů. První předpoklad vycházel z domněnky, že počet úmyslných trestných činů nebude vykazovat vzrůstající tendenci. Na základě analyzovaných dat však lze konstatovat, že tento předpoklad nebyl plně potvrzen. Úmyslné trestné činy tvoří významnou část dopravní kriminality a jejich počet v některých letech dokonce vzrostl.

Druhý výzkumný předpoklad předpokládal nárůst nedbalostních trestných činů v dopravě. Tento předpoklad se rovněž nepotvrdil v plném rozsahu. Statistická data ukazují spíše stabilní nebo mírně klesající trend. Tento vývoj může souviset s technologickým pokrokem v oblasti bezpečnosti vozidel, rozvojem asistenčních systémů a také se zvyšující se informovaností účastníků silničního provozu.

Výsledky práce potvrzují, že dopravní kriminalita je komplexní problém, jehož řešení vyžaduje kombinaci represivních a preventivních opatření. Vedle důsledného postihování pachatelů je nezbytné zaměřit se také na prevenci, která může významně přispět ke snížení počtu dopravních nehod i trestných činů v dopravě.

Velmi důležitou roli v této oblasti hraje Policie České republiky, která prostřednictvím dopravně bezpečnostních akcí kontroluje dodržování pravidel silničního provozu. Tyto akce jsou zaměřeny například na kontrolu rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek nebo používání bezpečnostních pásů. Neméně důležitá je také dopravní výchova a vzdělávání účastníků silničního provozu.

Na základě provedené analýzy lze konstatovat, že problematika trestných činů v dopravě je velmi komplexní a vyžaduje spolupráci celé řady institucí. Vedle Policie České republiky se na jejím řešení podílejí také soudy, státní zastupitelství, zdravotnické složky, dopravní experti a další organizace zabývající se bezpečností silničního provozu.

Závěrem lze shrnout, že trestná činnost řidičů motorových vozidel představuje významný bezpečnostní problém, který má přímý dopad na ochranu života, zdraví a majetku obyvatel. Z tohoto důvodu je nezbytné věnovat této problematice dlouhodobou pozornost a zaměřit se nejen na postih pachatelů, ale především na prevenci a zvyšování odpovědnosti všech účastníků silničního provozu.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.
2. POLCAR, Miroslav. *Trestné činy v dopravě na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2011. ISBN 978-80-7251-345-1.
3. NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4.
4. PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice. Praha: Linde, 2000. ISBN 80-7201-212-6.
5. ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. 3. vydání. Velké komentáře. Praha: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.
6. HENDRYCH, Dušan. *Právnický slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. Beckovy odborné slovníky. V Praze: C.H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-059-1.
7. KOPECKÝ, Zdeněk. *Občan a dopravní nehoda*. 1. vydání. Praha: Prospektrum, 1998. ISBN 80-7175-068-9.
8. HIRT, Miroslav. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4308-0.
9. GŘIVNA, Tomáš. *Kriminologie*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2014. ISBN 978-80-7478-614-3.
10. ŠUCHA, Matúš a kolektiv. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0
11. VETEŠNÍK, Pavel, JEMELKA Luboš, POTĚŠIL Lukáš, VETEŠNÍKOVÁ Eva, ADAMEOVÁ Zuzana a BOHUSLAV Lukáš. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4.
12. KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Beckovy komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2021. ISBN 978-80-7400-848-1.

13. VÁLKOVÁ, Helena; KUČTA, Josef a HULMÁKOVÁ, Jana. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vydání. Beckovy mezioborové učebnice. V Praze: C.H. Beck, 2019. ISBN 978-80-7400-732-3.
14. POLÁK, Petr. *Dopravní kriminalita a její prevence*. Praha: Policejní akademie ČR, 2021. ISBN 978-80-7251-534-8.
15. ŠČERBA, Filip, a kol. *Trestní zákoník. Komentář*. 1. vydání (3. aktualizace) [online]. Praha: C. H. Beck, 2024 [cit. 2025-12-01]. Dostupné z: <<https://app.beck-online.cz/bo/document-view.seam?documentId=nnptembsgvpwk232ge4dcxzt>>.
16. VOKOUN, Radek. *Kriminalita v dopravě*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-471-7.

### Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 111/1994 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In Sběrka zákonů České republiky. 1994. částka 37. Dostupné z WWW: <<https://e-sbirka.cz/sb/1994/111?zalozka=text>>.
2. ČESKO. Zákon č. 13/1997 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sběrka zákonů České republiky. 1997. částka 3. Dostupné z WWW: <<https://e-sbirka.cz/sb/1997/13?zalozka=text>>.
3. ČESKO. Zákon č. 40/2009 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In Sběrka zákonů České republiky. 2009. částka 11. Dostupné z WWW: <<https://e-sbirka.cz/sb/2009/40?zalozka=text>>.
4. ČESKO. Silniční doprava: Pozemní komunikace : změny zákona od 1.3.2024 ; Veřejné služby v přepravě cestujících ; Dráhy : změny zákona o drahách : redakční uzávěrka 22.4.2024. ÚZ : úplné znění. Ostrava: Sagit, [2024]. ISBN 978-80-7488-636-2.
5. ČESKO. Trestní předpisy: trestní zákoník, trestní řád, ochrana svědka, výkon trestu odnětí svobody, zabezpečovací detence, výkon vazby, Probační a mediační služba, Rejstřík trestů, soudnictví ve věcech mládeže, zajištění majetku, oběti trestných činů, amnestie, zákon o trestní odpovědnosti právnických osob : změny TR, TZ a dalších předpisů k 1. 1. 2025 : redakční uzávěrka 20. 1. 2025. ÚZ : úplné znění. Ostrava: Sagit, 2025. ISBN 978-80-7488-662-1.

6. ČESKO. Zákon č. 361/2000 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů České republiky. 2000. částka 98. Dostupné z WWW: <<https://e-sbirka.cz/sb/2000/361?zalozka=text>>.
7. ČESKO. Zákon č. 111/1994 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In Sbíрка zákonů České republiky. 1994. částka 37. Dostupné z WWW: <<https://e-sbirka.cz/sb/1994/111?zalozka=text>>.
8. ČESKO. Zákon č. 13/1997 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů České republiky. 1997. částka 3. Dostupné z WWW: <<https://e-sbirka.cz/sb/1997/13?zalozka=text>>.
9. ČESKO. Zákon č. 40/2009 ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník. In Sbíрка zákonů České republiky. 2009. částka 11. Dostupné z WWW: <<https://e-sbirka.cz/sb/2009/40?zalozka=text>>.
10. ČESKO. Zákon č. 51/2020 ze dne 29. ledna 2020 o územně správním členění státu. In Sbíрка zákonů České republiky. 2020. částka 22. Dostupné z WWW: <<https://e-sbirka.cz/sb/2020/51?zalozka=text>>.
11. DENMARK. LOV nr 534 af 27/03/2021: *Lov om ændring af færdselsloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel)* [online] [cit. 11. 9. 2025] Dostupné z: <<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/534>>.
12. SLOVENSKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 300/2005 Z. z., Trestný zákon. Ve znění pozdějších předpisů. [online] [cit. 11. 9. 2025] Dostupné z: <<https://www.slovlex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2005/300/>>.

## Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- BESIP. *Dopravní soutěž mladých cyklistů* [online]. Dostupné z: <<https://besip.gov.cz/Vzdelavani/Projekty-a-souteze/Dopravni-soutez-mladych-cyklistu>>
- JANOŠEK, Vladimír. *Rozdíl mezi krádeží a neoprávněným užíváním cizí věci*. Butiková advokátní kancelář se specializací na trestní právo [online]. [cit. 2025-09-02]. Dostupné z: <<https://www.akjanosek.cz/2021/01/19/rozdil-mezi-kradezi-a-neopravnenym-uzivanim-cizi-veci/>>

- ČSN 73 6100-1 (736100) A *Názvosloví pozemních komunikací. Část 1, Základní názvosloví = Terminology of roads. Part 1, General terminology*. Praha: Český normalizační institut, 2008. Dostupné z: <<http://csnonline.agentura-cas.cz/>>
- ITALY. *Codice della strada* [online]. [cit. 2026-03-17]. Dostupné z: <[https://www.normattiva.it/eli/stato/DECRETO\\_LEGISLATIVO/1992/04/30/285/ORIGINAL?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.normattiva.it/eli/stato/DECRETO_LEGISLATIVO/1992/04/30/285/ORIGINAL?utm_source=chatgpt.com)>
- Kolama dolů – učme se přežít [online] [cit. 17. 3. 2026]. Dostupné z: <<https://www.ucmesepezit.cz/typy-akci/detail/4/kolama-dolu-s-policiii-cr>>
- Markétina dopravní výchova [online]. [cit. 17. 3. 2026]. Dostupné z: <<https://www.dopravnivychova.cz>>
- Ministerstvo vnitra ČR. *Kriminalita za rok 2024* [online] [cit. 11. 9. 2025]. Dostupné z: <<https://www.mvcr.cz>>
- Na kole jen s přilbou [online] [cit. 17. 3. 2026]. Dostupné z: <<https://www.nakolejensprilbou.cz/public-module.pages/default/24>>
- POLICIE ČR. *Zebra se za tebe nerozhledne* [online]. [cit. 2026-03-17]. Dostupné z: <<https://www.policie.cz>>
- POLICIE ČR. *Speed Marathon 2026* [online] [cit. 17. 3. 2026]. Dostupné z: <[https://policie.gov.cz/clanek/speed-marathon-.aspx?utm\\_source=chatgpt.com](https://policie.gov.cz/clanek/speed-marathon-.aspx?utm_source=chatgpt.com)>
- POLICEMUNICIPALE.FR. *Compétence police municipale* [online]. [cit. 2026-03-17]. Dostupné z: <[https://www.policemunicipale.fr/connaitre/competence/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.policemunicipale.fr/connaitre/competence/?utm_source=chatgpt.com)>
- TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI. *Projekt „Nultá hodina autoškoly“ po roce opět Libereckém kraji. Oslovil téměř tisíc středoškoláků* [online]. 19. 02. 2026 [cit. 2026-03-17]. Dostupné z: <<https://www.tymbezpecnosti.cz/novinka/1238/projekt-nulta-hodina-autoskoly-po-roce-opet-libereckem-kraji-oslovil-temer-tisic-stredoskolak.html>>
- SWEDEN. Alcolock programme for drink-driving offenders. Trafikverket, 2012. In: EUROPEAN MONITORING CENTRE FOR DRUGS AND DRUG ADDICTION. *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs* [online]. 2021 [cit. 26. 9. 2025]. Dostupné z: <<https://www.drugsandalcohol.ie/36199/1/Prevention%20of%20driving%20under%20the%20influence%20of%20alcohol%20and%20drugs.pdf>>

- Ústavný súd Slovenskej republiky. Nález č. 341/2024 Z. z. – časť zákona o doživotnom zákaze činnosti vodičov je protiústavná [online]. Bratislava: Ústavný súd SR, 25. 9. 2024. [cit. 26. 9. 2025] Dostupné z: <[https://www.slovlex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/SK/ZZ/2024/341/vyhlasene\\_znenie](https://www.slovlex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/SK/ZZ/2024/341/vyhlasene_znenie)>

## Seznam tabulek a grafů

Tabulka č. 1 - Podíl trestných činů dle zavinění v procentech.

Tabulka č. 2 - Podíl trestných činů zpracovaných službou dopravní a pořádkové policie v procentech.

Tabulka č. 3 - Podíl trestných činů v silniční dopravě v celkovém nápadu trestné činnosti v procentech.

Tabulka č. 4 – počet trestných činů vyjádřený v procentech.

Graf č. 1 - Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.

Graf č. 2 - Neoprávněné užívání cizí věci.

Graf č. 3 - Ohrožení pod vlivem návykové látky.

Graf č. 4 - Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

Graf č. 5 - Usmrcení z nedbalosti.

Graf č. 6 - Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.

Graf č. 7 - Ublížení na zdraví z nedbalosti.

Graf č. 8 - Obecné ohrožení z nedbalosti.

Graf č. 9 - Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti.

Graf č. 10 – Podíl trestných činů dle zavinění.

Graf č. 11 - Podíl zpracování trestných činů službou dopravní a pořádkové policie.

Graf č. 12 – Podíl trestných činů v silniční dopravě v celkovém nápadu trestné činnosti.