

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PRÁVNICKÁ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Trestné činy v dopravě

Tomáš Kubelka

Plzeň 2023

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2022/2023

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Tomáš KUBELKA**  
Osobní číslo: **R18M0202P**  
Studijní program: **M6805 Právo a právní věda**  
Studijní obor: **Právo**  
Téma práce: **Trestné činy v silniční dopravě**  
Zadávací katedra: **Katedra trestního práva**

## Zásady pro vypracování

1. Úvod
2. Prameny upravující problematiku silniční dopravy a trestných činů v dopravě
3. Obecné vymezení trestných činů v silniční dopravě
4. Zaměření na konkrétní trestné činy v silniční dopravě
5. Statistika trestných činů v silniční dopravě
6. Prevence dopravních nehod
7. Závěr

Rozsah diplomové práce:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

## Seznam doporučené literatury:

### Knižní zdroje:

- CHMELÍK, Jan a kolektiv. Dopravní nehody. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0
- GRŮVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5.
- JELÍNEK, Jiří a kolektiv. Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3.
- JELÍNEK, Jiří a kolektiv. Trestní právo procesní. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3.
- STRAUS, Jiří a kolektiv. Kriminalistická taktika. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-095-6.
- STRAUS, Jiří a kolektiv. Úvod do kriminalistiky. 3., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-367-4.
- STRAUS, Jiří a kolektiv. Kriminalistická metodika. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-124-3.
- STRAUS, Jiří a kolektiv. Kriminalistická technika. 3., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012. ISBN 978-80-7380-409-1.

### Právní předpisy:

- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, ve znění pozdějších předpisů

Vedoucí diplomové práce:

**JUDr. Milan Tomeš**

Katedra trestního práva

Datum zadání diplomové práce:

**9. března 2022**

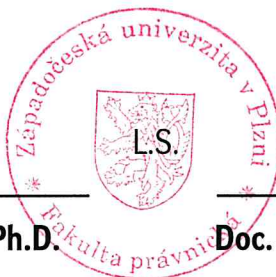
Termín odevzdání diplomové práce:

**31. března 2023**



**JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.**

děkan



**Doc. JUDr. František Vavera, Ph.D., LL.M.**

vedoucí katedry

V Plzni dne 8. srpna 2022

Čestné prohlášení

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně, a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

V Plzni, 30. března

.....

Tomáš Kubelka

### Poděkování

Rád bych poděkoval panu JUDr. Milanu Tomešovi za jeho cenné rady a připomínky, které mi poskytl při zpracování této diplomové práce. Poděkování patří také mé rodině, která mě v průběhu celého studia a zpracování práce podporovala.

# Obsah

1. Úvod.....	3
2. Prameny upravující problematiku silniční dopravy a trestných činů v dopravě. .4	
2.1. Prameny správního práva.....	5
2.2. Prameny trestního práva.....	8
2.3. Soukromoprávní prameny.....	9
2.4. Sekundární prameny.....	10
3. Obecné vymezení trestných činů v silniční dopravě.....	11
3.1. Zavinění.....	12
3.2. Příčiny vzniku dopravních nehod.....	13
3.3. Porušení důležité povinnosti v dopravě.....	15
3.4. Princip omezené důvěry v dopravě.....	17
3.5. Pachatelé trestných činů v silniční dopravě.....	20
3.5.1. Příčetnost.....	21
3.5.2. Věk.....	23
3.6. Trestní řízení u trestných činů v dopravě.....	24
3.7. Trestní sankce.....	26
4. Zaměření na konkrétní trestné činy v silniční dopravě.....	27
4.1. Trestné činy proti životu a zdraví.....	28
4.1.1. Usmrcení z nedbalosti – § 143.....	29
4.1.2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti – § 147.....	30
4.1.3. Ublížení na zdraví z nedbalosti – § 148.....	32
4.1.4. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku - § 151.....	33
4.2. Trestné činy obecně nebezpečné.....	35
4.2.1. Obecné ohrožení z nedbalosti – § 273.....	36
4.2.2. Ohrožení pod vlivem návykové látky – § 274.....	38
4.3. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných.....	44
4.3.1. Přijetí úplatku a podplácení – § 331 a § 332.....	44
4.3.2. Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání - § 337.....	45
4.4. Trestné činy spadající do jiných hlav trestního zákona.....	47
4.4.1. Pojistný podvod - § 210.....	47
4.4.2. Teroristický útok § 311.....	50

5. Statistika trestných činů v silniční dopravě.....	54
6. Prevence dopravních nehod.....	59
6.1. Prevence dopravních nehod represí.....	60
6.1.1. Policie České republiky.....	60
6.1.2. Tresty.....	61
6.2. Prevence dopravních nehod vzděláváním.....	62
6.2.1. BESIP.....	62
6.2.2. Autoškoly.....	62
6.3. Prevence nehod zvyšováním bezpečnosti vozidel.....	63
7. Závěr.....	67
8. Seznam použitých zdrojů.....	69
8.1. Monografie.....	69
8.2. Právní předpisy.....	69
8.3. Judikatura.....	70
8.4. Internetové zdroje.....	71
9. Cizojazyčné resumé.....	75



# 1. Úvod

Tato diplomová práce je zaměřena na trestné činy v dopravě, které představují značnou část celkové kriminality. Tato skutečnost bývá často opomíjena, a tématu kriminality v dopravě není z mého pohledu věnována v odborných kruzích dostatečná pozornost. Tato práce bude zaměřena na silniční dopravu, která je běžnému člověku nejbližší.

Řidičské oprávnění k řízení silničních motorových vozidel vlastní většina osob, které splňují podmínky způsobilosti. To může představovat rizikový faktor v silniční dopravě, kdy je značný podíl individuální dopravy, čímž se liší od dopravy letecké, lodní či drážní. V těchto druzích dopravy, figuruje jako osoba odpovědná za vedení dopravního prostředku ve většině případů profesionál. Na velitele takového dopravního prostředku, jsou kladeny mnohem vyšší požadavky z hlediska způsobilosti, a to především odborné. U těchto profesionálů probíhají pravidelná odborná školení, lékařské prohlídky a další zkoušky.

Jedním ze sekundárních cílů práce je proto představit i základní problematiku prevence silničních nehod, což zahrnuje i problematiku vzdělávání řidičů a získávání řidičských oprávnění. Další sekundární cíl je analyzovat statistiku trestných činů v silniční dopravě. Hlavním cílem práce je však zhodnotit současnou právní úpravu problematiky trestných činů v silniční dopravě. Součástí této diplomové práce je představit obecnou charakteristiku těchto trestných činů. Analýza bude poté v práci zaměřena i na konkrétní trestné činy.

Zpracování diplomové práce na toto téma považuji za přínosné, jelikož je to téma aktuální a počet automobilů vzrůstá. Problematika silniční dopravy je mým zájmem, kterému bych se chtěl věnovat v budoucí profesní kariéře.

## **2. Prameny upravující problematiku silniční dopravy a trestných činů v dopravě**

Trestné činy v silniční dopravě a silniční doprava obecně je upravena rozsáhlou právní úpravou, která je převážně veřejnoprávního charakteru. Podstatně štihlejší soukromoprávní úpravu představuje zejména problematika náhrady škod z dopravních nehod – předpisy vztahující se k pojištění motorových vozidel, či ustanovení občanského zákoníku o škodě z provozu dopravních prostředků. V této části práce budou představeny jak primární prameny práva, tak sekundární, kdy hlavním cílem bude představit prameny pro bližší poznání problematiky trestných činů v dopravě, nikoliv pouze jako prameny pro kontinentální právní kulturu závazné.

Diplomová práce se téměř výhradně zabývá osobní silniční dopravou, která je upravena především vnitrostátními normami. Většinu silniční dopravy tvoří především doprava osob, která nepřesahuje hranice České republiky. Tím se liší od dopravy letecké či lodní, která častěji obsahuje mezinárodní prvky, a tudíž má rozsáhlejší mezinárodní úpravu.

Mezinárodní právní úprava se zaměřuje především na nákladní silniční dopravu. Právní úprava EU do osobní silniční dopravy zasahuje více. Mimo právní úpravy volného pohybu zboží, služeb, kapitálu a osob, ponechává EU zásadní normotvornou činnost vztahující se k silniční dopravě na vnitrostátní úpravě. Jediným významnějším zásahem je harmonizace dopravních předpisů v oblasti technické a bezpečnostní.<sup>1</sup>

### **2.1. Prameny správního práva**

Stěžejní úpravu k pravidlům silniční dopravy najdeme v zákoně č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Tento zákon stanoví pravidla provozu na pozemních komunikacích, základní ustanovení týkající se řídičských oprávnění a řídičských průkazů, včetně ustanovení o pozbývání řídičských

---

<sup>1</sup> PERNICE, Davide. *Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. Fakta a čísla o Evropské unii* [online]. 2022 [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>

průkazů, a lékařských prohlídek řidičů. Zákon dále pojednává o registru řidičů a státní správě ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Z hlediska protiprávního jednání zákon upravuje přestupky v provozu na pozemních komunikacích, sankce, a tzv. bodový systém.

Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem o provozu na pozemních komunikacích, laicky nazýván bodový systém, stanoví bodové hodnocení za nejméně závažnější protiprávní jednání v silniční dopravě. Po spáchání přestupku či trestného činu se řidiči do registru řidičů přičte počet bodů dle sazby uvedené v příloze zákona o provozu na pozemních komunikacích. V současné době existuje pět bodových sazeb dle závažnosti porušené povinnosti, a to 2, 3, 4, 5, 7 bodů. Dle § 123c odst. 7 ZPPK, řidič, který získá 12 bodů pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území ČR v délce 1 roku. Nutno podotknout, že další případné řízení bez řidičského oprávnění naplňuje znaky skutkové podstaty trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí dle § 337 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, a vystavuje se trestu odnětí svobody až na dvě léta.

V současné době probíhá práce na novelizaci ZPPK, kdy plánována účinnost má být od 1. 1. 2024.<sup>2</sup> Jedním z bodů novely je například zjednodušení bodových sazeb za protiprávní jednání v silničním provozu, což je jistě vítaná změna, jelikož nyní jsou sazby pro jejich počet nepřehledné. Z výše pěti zmíněných bodových sazeb by měly být nově pouze tři – 2, 4, 6 bodů. Také má být v ohledu trestání zvýšen počet udělených „trestných“ bodů za některé přestupky.<sup>3</sup>

Další projednávaná změna má být cílená na začínající řidiče. Diskutuje se především o možnosti řídit vozidla, které jsou zařazena do řidičského oprávnění pro skupinu B dle § 80a odst. 1 písm. f) ZPPK, řidiči staršímu 17 let, který bude mít tzv. řidičský průkaz na zkoušku pod dohledem mentora.<sup>4</sup>

---

2 *Přehlednější bodový systém schválila vláda, zavádí také možnost řídit auto už od 17 let s doprovodem. Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehlednejsi-bodovy-system-schvalila-vlada,-zavadi>

3 *Legislativní rada vlády se zabývala novelou zákona o silničním provozu. Vláda České republiky* [online]. Praha, 2022 [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/lrv/tiskove-zpravy/legislativni-rada-vlady-se-zabyvala-novelou-zakona-o-silnicnim-provozu-201091/>

4 *Přehlednější bodový systém schválila vláda, zavádí také možnost řídit auto už od 17 let s doprovodem. Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehlednejsi-bodovy-system-schvalila-vlada,-zavadi>

Takzvaný řidičák na zkoušku se týká osob, které mají řidičské oprávnění kratší dobu než 2 roky. Pokud v této lhůtě spáchá řidič přešůpek nebo trestný čin, který spadá do sazby 6 bodů, bude muset tato osoba podstoupit dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů. V případě nepředložení potvrzení o absolvování psychologického pohovoru a školení do 3 měsíců od výzvy k absolvování, pozbývá dle § 102g odst. 2 navrhované novely řidič řidičské oprávnění.<sup>5</sup>

Další podstatnou změnou má být zvýšení rychlosti na dálnicích. Úprava dálniční rychlosti byla naposledy změněna v roce 1997, kdy byla maximální rychlost na dálnici zvýšena ze 110 km/h na 130 km/h.<sup>6</sup> Stávající maximální rychlost 130 km/h tedy zůstala beze změn přes 25 let a automobilový průmysl prošel za tuto dobu podstatnou řadou změn, jak v otázkách konstrukčních rychlostí vozidel, tak v jejich bezpečnosti. Zvýšení maximální dálniční rychlosti na 150 km/h je tedy vítanou změnou.

Problematika úpravy silniční provozu je poměrně rozsáhlá, a jen analýza současné právní úpravy by vystačila na samotnou diplomovou práci. Níže jsou uvedeny zásadní prameny správního práva k této problematice:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který definuje jednotlivé druhy komunikací, jejich výstavbu, užívání a ochranu. V zákoně jsou také definovány silniční pozemky, součásti a příslušenství pozemních komunikací, inteligentní dopravní systém a státní správa a dozor ve věcech pozemních komunikací. Obsahem je i úprava mýtného a podmínky sjízdnosti komunikací.
- zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů
- vyhláška č. 31/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o řidičských průkazech a o registru řidičů
- zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

---

<sup>5</sup> Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Čj. OVA 1204/22. Dostupné z:

<https://www.odok.cz/portal/veklep/material/ALBSCGFL5VG1/>

<sup>6</sup> (§ 16 odst. 2 vyhlášky č. 99/1989 Sb. federálního ministerstva vnitra o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu) - znění od 01.10.1997).

- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Tento právní předpis je obecným východiskem při projednávání přestupků. ZPPK je k tomuto zákonu ve vztahu speciality. Nachází se zde i úprava nejčastějšího typu správního řízení, které je užíváno u přestupků v provozu na pozemních komunikacích – příkaz na místě a příkazy blok dle § 92.
- nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.
- zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek. Tento zákon definuje pojem alkoholický nápoj a v hlava V. upravuje vyšetření přítomnosti alkoholu a jiných návykových látek
- vyhláška č. 32/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o evidenci dopravních nehod
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Tento zákon upravuje podmínky podnikání v silniční dopravě. Stanoví také přestávky a dobu odpočinku řidičů
- vyhláška č. 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče
- vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě
- vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel
- vyhláška č. 82/2012 Sb., o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách)
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- vyhláška č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel

Převážná část právních vztahů na pozemních komunikacích spadá do odvětví správního práva. Drtivá většina protiprávních jednání na pozemních komunikacích je se zásadou subsidiarity práva klasifikována jako přestupky a upravena výše zmíněným zákonem o provozu na pozemních komunikacích a zákonem o některých přestupcích. Jedním z nejčastějších řešení protiprávního

jednání splňující znaky přestupku je vyřešení přestupku uložením pokuty příkazem na místě.<sup>7</sup>

## 2.2. Prameny trestního práva

Stěžejní úpravu trestných činů v silniční dopravě představuje zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Trestní zákon nemá pro většinu trestných činů v dopravě soustředěnou a specifickou úpravu. Formální znaky skutkových podstat jsou až na výjimky stanoveny obecně, bez ohledu na zvláštnosti dopravy. Úmyslná trestná činnost se v silniční dopravě vyskytuje pouze menšinově. Spojitost ustanovení nedbalostních trestných činů s dopravou lze dovodit především z kvalifikované skutkové podstaty, kde se odkazuje na porušení povinnosti uložené dle zákona.<sup>8</sup> Jedná se tedy především o případy porušení povinností stanovených v zákoně o provozu na pozemních komunikacích.<sup>9</sup> Zákon dále výslovně uvádí v § 143 odst. 3 TrZ. porušení dopravních zákonů v souvislosti s hrubou nedbalostí.

Některé trestné činy jsou však definovány přímo ve spojitosti s dopravou. Nejlepším příkladem je neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 TrZ, kdy speciálním subjektem je řidič, který měl na dopravní nehodě účast.<sup>10</sup>

Vzhledem k četnosti trestných činů v dopravě vyvstává otázka, zda by nezasluhovaly tyto trestné činy vymezení ve vlastní hlavě trestního zákoníku.

Stěžejní úpravu trestných činů v dopravě nalezneme v níže uvedených předpisech:

- zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim
- zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů (zákon o soudnictví ve věcech mládeže)

---

<sup>7</sup> § 91 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

<sup>8</sup> např. § 143 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>9</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 22

<sup>10</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 22

- zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky
- zákon č. 45/2013 Sb., o obětech trestných činů a o změně některých zákonů (zákon o obětech trestných činů)

Pro posuzování trestných činů jsou ovšem důležité i prameny zmíněné v kapitole 2.1 – Prameny správního práva.

### 2.3. Soukromoprávní prameny

Soukromoprávní právní předpisy, které mají vztah k trestným činům v silniční dopravě jsou především ty, které řeší náhradu škod z nehod či pojištění vozidel.

Stěžejní předpis je zákon č. 89/2012., občanský zákoník. Tento předpis vymezuje v § 2927–2932 úpravu škod z provozu dopravních prostředků. Určuje, který subjekt je povinen nahradit škodu způsobenou provozem dopravního prostředku, a podmínky odpovědnosti za škodu. V § 2758–2872 je stanovena obecná úprava pojišťovacího práva.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) stanoví smluvní přímus sjednat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Jinak také nazýváno povinné ručení vozidla.

### 2.4. Sekundární prameny

Silniční doprava je dle mého názoru jedním z nejrychleji rozvíjejícím se druhem dopravy ve směru inovací. Tyto změny jsou patrné zejména na vozidlech, jejich technické výbavě a způsobu jejich řízení.

Ačkoliv řidičské oprávnění vlastní téměř každá osoba, která je k tomu způsobilá, není trestným činům v silniční dopravě věnována dostatečná pozornost a počet publikací s tímto tématem je značně omezen.

Pro studium právních aspektů silniční dopravy jsem vycházel především z publikace Chmelík – Dopravní nehody (2009).<sup>11</sup> Tato publikace je velice zdařilá

---

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

a zahrnuje nejen veškerou problematiku silniční dopravy, ale i dopravy železniční, lodní a letecké. Nicméně je tato publikace zpracována dle starého trestního zákona, a zasloužila by aktualizované vydání.<sup>12</sup> Tato publikace neřeší některé aktuální otázky, kterým je v této diplomové práci věnována pozornost, například autonomní řízení

Další hodnotná publikace, která na toto téma vyšla, je od autorského kolektivu Draštík, Engelmann, Flídr, *Silniční doprava – trestná činnost* (2011).<sup>13</sup> Znovu se jedná o publikaci staršího rázu, kde chybí aktualizované vydání. Navíc jsou také obě tyto publikace již v knihkupectvích rozebrané a čtenáři jsou dostupné omezeně pouze v antikvariátech.

Pro skutečné pochopení souvislostí je ovšem nutné studium judikatury trestných činů v silniční dopravě, se zaměřením na judikaturu porušení důležité povinnosti v dopravě. Problematice silniční trestné činnosti se také věnují odborné články, které jsou však poměrně úzce zaměřené. Hlavní náplní takových článků je poté princip omezené důvěry v dopravě a porušení důležité povinnosti v dopravě.

### **3. Obecné vymezení trestných činů v silniční dopravě**

Trestné činy v silniční dopravě mají charakteristické společné znaky. Tyto trestné činy jsou většinou spáchány motorovým dopravním prostředkem, odehrávají se na pozemních komunikacích, a je zde vysoký podíl trestných činů zaviněných z nedbalosti. Průvodním jevem u nedbalostních trestných činů bývá dopravní nehoda.<sup>14</sup> Nedbalost v silniční dopravě je ve většině případů úzce spojena s porušením důležité povinnosti, která je stanovena v ZPPK. Převažující úmyslné trestné činy se vyznačují menší závažností.

Značná část trestných činů v silniční dopravě je spojena se vznikem dopravní nehody. Jedná se tedy o trestné činy poruchové. Dále můžeme rozlišovat trestné činy ohrožovací, které jsou spojeny s konfliktními situacemi, např. obecné ohrožení z nedbalosti.<sup>15</sup> Poslední kategorii představují trestné činy spojené se silniční dopravou, které nemusí být nutné spojeny se vznikem

---

12 Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

13 DRAŠTÍK, Antonín, Jan ENGELMANN a Aleš FLÍDR. *Silniční doprava - trestná činnost*. Český Těšín: Poradce, [2011]. ISBN 978-80-7365-327-9.

14 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 22–23

15 § 273 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník



konfliktní situace či dopravní nehodou. Do této poslední kategorie můžeme řadit trestné činy maření výkonu rozhodnutí a vykázání,<sup>16</sup> či podplácení<sup>17</sup>. Ovšem i u trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí lze diskutovat, zda není ohrožováním již samotné řízení osoby, které byl vysloven zákaz řízení motorových vozidel.

Mimo dopravní nehody jsou pro trestní právo významné také tzv. silniční dopravní konflikty. Ze silničních dopravních konfliktů lze vyvodit trestné činy ohrožovací.

Konfliktní situace je událost, kdy přímo hrozí vznik dopravní nehody, ale jednáním některého ze zúčastněných řidičů je nehodě zabráněno. Typickým příkladem je hrozící kolize vozidel v křižovatce z důvodu nedání přednosti. Oba řidiči mají povinnost na danou situaci reagovat, pokud to je v jejich silách, a srážce vozidel zabránit. To může obsahovat i povinnost řidiče upravit rychlost a směr vozidla, ačkoliv měl právo přednosti v jízdě.<sup>18</sup>

Ač jsou konfliktní situace nebezpečné, skrývají i pozitivum. V případě zabránění nehody může být konfliktní situace cennou zkušeností v řešení krizových situací. Dále představuje jakési varování pro řidiče, který konfliktní situaci zavínil, že by měl změnit své řidičské návyky, a zachovávat vyšší míru opatrnosti. Nebezpečným jevem ovšem je, pokud řidič zavínil konfliktní situaci, aniž by si poté své jednání uvědomil.

V případě nezvládnutí konfliktní situace nastává dopravní nehoda. Vznik a průběh dopravní nehody je vždy tvořen ze dvou složek. První složkou je nehodové jednání, což lze označit za konání či opomenutí, kterým způsobil účastník silničního provozu nehodovou událost (např. nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě). Druhá složka je samotná nehodová událost, což je konkrétní průběh a následek nehody (např. srážka, havárie).<sup>19</sup>

Definici dopravní nehody lze najít v § 47 odst. 1 ZPPK: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde*

---

16 § 337 tamtéž

17 § 332 tamtéž

18 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 164

19 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 182

*k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“*

Dopravní nehodu lze klasifikovat v případě nedbalostních trestných činů jako událost nezamýšlenou a nepředvídanou.<sup>20</sup>

Objektem ochrany u dopravních nehod je především život a zdraví osob, majetek, bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, a také ochrana životního prostředí jako celku.<sup>21</sup>

### **3.1. Zavinění**

Pro vznik trestní odpovědnosti je třeba zavinění. V případě typických trestných činů dopravě, které se spojují s dopravní nehodou, se nejčastěji vyskytuje zavinění z nedbalosti, tedy porušení povinnosti zachovávat určitou míru opatrnosti. V následujících kapitolách bude rozebrán princip omezené důvěry a institut porušení důležité povinnosti. Tyto instituty také úzce souvisí s nedbalostí. U dopravních nehod jde zpravidla o nedbalost vědomou, nelze však vyloučit ani nedbalost nevědomou.<sup>22</sup> V případě posuzování nedbalostních trestných činů rozlišujeme objektivní a subjektivní kritérium nedbalosti.<sup>23</sup>

Objektivní kritérium je dáno předpisy, které upravují provoz na pozemních komunikacích. U nedbalostních trestných činů musí být porušena určitá míra povinné opatrnosti, která je dána pro každého stejně. V dopravě je však zákonem vyžadována opatrnost vyšší, kvalifikovanější.<sup>24</sup> Řidič má tedy povinnost předvídat možné porušení či ohrožení zájmů chráněných zákonem. Pokud řidič zachoval objektivní míru opatrnosti, nelze jeho jednání klasifikovat jako trestný čin, i kdyby došlo k dopravní nehodě.<sup>25</sup>

Subjektivní kritérium je posuzováno individuálně. Stanoví, jakou míru opatrnosti byl řidič schopen vynaložit v konkrétním případě. Schopnost dodržovat potřebnou míru opatrnosti je posuzována jak z vlastností řidiče (věk, řidičské

---

20 Tamtéž. S. 183

21 Tamtéž. S. 277

22 Tamtéž. S. 181–182

23 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 548

24 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 255

25 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 246–247

zkušenosti, zdravotní stav), tak z konkrétních okolností případu (viditelnost, charakter komunikace, povětrnostní podmínky).<sup>26</sup>

Nedbalostní trestný čin musí splňovat obě tato kritéria.<sup>27</sup> Spoluzavinění se bude věnovat kapitola 3.3 – Porušení důležité povinnosti v dopravě.

### 3.2. Příčiny vzniku dopravních nehod

Zkoumání příčin vzniku dopravních nehod je důležité nejen pro trestní řízení, ale také pro prevenci dopravních nehod. Příčiny dopravních nehod lze dělit na příčiny objektivní a subjektivní. Objektivní příčinou dopravních nehod může být například technický stav vozidla, stav pozemní komunikace či střet se zvěří. Subjektivní příčinou vzniku dopravních nehod může být selhání řidiče při dodržování pravidel silničního provozu, nebo nezpůsobilost k řízení motorového vozidla.<sup>28</sup>

Nejčastěji jsou nehody zaviněny subjektivní příčinou, tedy selháním řidiče. Nejvíce rizikový faktor v dopravě je tedy ten lidský. Jako příčina téměř 80 % všech dopravních nehod je uváděno zavinění řidiče motorového vozidla. Překvapivým zjištěním může být, že druhou nejčastější příčinou vzniku dopravních nehod, je příčina objektivní. Nehody zaviněné lesní zvěří, či domácím zvířetem, představují každoročně kolem 15 % všech dopravních nehod.<sup>29</sup> Statisticky lze sledovat zajímavý trend, kdy se procentuální počet nehod zaviněných řidičem motorového vozidla snižuje.. Jako jeden z nejvýznamnějších prostředků ke snižování nehodovosti zaviněné subjektivní příčinou vidím v bezpečnostních systémech automobilů.

Statistiky nehodovosti každoročně vydávané Policií České republiky uvádí pořadí deseti nejčastějších příčin dopravních nehod. Každoroční pořadí příčin dopravních nehod zůstává téměř neměnné. Za rok 2022 je statistika nejčastějších příčin nehod zaviněných řidiči motorových vozidel následující:

1. řidič se plně nevěnoval řízení vozidla – 15 913 případů
2. nesprávné otáčení nebo couvání – 8 916 případů

<sup>26</sup> Tamtéž 247–248

<sup>27</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 1. 4. 2020, sp. zn. 7 Tdo 289/2020

<sup>28</sup> CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 191–194

<sup>29</sup> INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022. In: *Statistika nehodovosti* [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-02-24]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

3. jiný druh nesprávné jízdy – 7 784 případů
4. nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky – 5 383 případů
5. nezvládnutí řízení vozidla – 5 265 případů
6. nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem – 5 156 případů
7. vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu – 4 509 případů
8. nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky – 3 419 případů
9. nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!" – 3 379 případů
10. přejetí do protisměru – 2 515 případů<sup>30</sup>

Nejtragičtějšími příčinami nehod řidičů motorových vozidel bylo v roce 2022 nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (19 % usmrcených osob), přejetí do protisměru (16,3 % usmrcených osob) a nevěnování se řízení (14,1 % usmrcených osob).<sup>31</sup>

### 3.3. Porušení důležité povinnosti v dopravě

Jak již bylo zmíněno, nejčastější příčinou dopravní nehody je selhání lidského faktoru, kdy jsou porušena pravidla pohybu na pozemních komunikacích. Některé základní, případně kvalifikované skutkové podstaty nedbalostních trestných činů odkazují na situace, kdy pachatel poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.<sup>32</sup> V případě nedbalostních trestných činů v silniční dopravě se jedná zejména o porušení důležité povinnosti stanovené v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Zákon o provozu na pozemních komunikacích ukládá účastníkům provozu značné množství povinností. Jako příklad porušení důležitých povinností lze uvést výrazné překročení maximální povolené rychlosti, nedání přednosti v jízdě, nevěnování se řízení, řízení motorového vozidla pod vlivem návykových látek, nedovolené přejetí do protisměru, nesledování technického

30 INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022. In: *Statistika nehodovosti* [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-02-24]. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

31 INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022. In: *Statistika nehodovosti* [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-02-24]. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

32 § 143 odst. 2 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

stavu vozidla.<sup>33</sup> Porušení důležité povinnosti je také neočištění vozidla před jízdou, pokud je znečištěním omezen výhled. Tato povinnost je porušována zejména v zimních měsících, kdy bývá čelní sklo automobilu zamlženo, nebo je pokryto námrazou a sněhem.

Vzhledem k množství povinností kladených na řidiče, nelze každé porušení pravidel silničního provozu považovat za porušení důležité povinnosti. Porušením důležité povinnosti nemusí být například nerespektování zákazu vjezdu vozidel s dodatkovou tabulí dopravní „Mimo dopravní obsluhy“. Vždy však také záleží na posouzení příčinné souvislosti mezi účelem porušeného ustanovení a následkem porušení.<sup>34</sup>

*„Porušení důležité povinnosti lze spatřovat především v takovém porušení pravidel silničního provozu, které se zřetelem na sílu, rychlost a váhu motorových vozidel může mít za následek vážnou dopravní nehodu a které podle všeobecné zkušenosti takovýto následek skutečně často mívá.“<sup>35</sup>*

Také lze uvést, že následkem nehody způsobené porušením důležité povinnosti je většinou újma na majetku, zdraví a životě osob.<sup>36</sup>

Mezi porušením důležité povinnosti a následkem musí být kauzální nexus. V souladu s principem gradace příčinné souvislosti, je třeba hodnotit každou příčinu pro vznik následku. Je třeba vyhodnotit dopravní situaci, charakter komunikace, viditelnost, denní dobu, případné spoluzavinění poškozeného a míru porušení důležité povinnosti obviněného.<sup>37</sup> Pokud poškozený svým spoluzaviněním významně přispěje k důsledkům nehody, kdy protiprávní jednání poškozeného lze považovat za srovnatelné s jednáním pachatele, nelze v souladu s principem gradace příčinné souvislosti odůvodnit závěr, že jednání pachatele splňuje znaky porušení důležité povinnosti.<sup>38</sup>

Je nutné také zmínit míru porušení důležité povinnosti. Pokud je spáchán trestný čin, kde není shledáno porušení důležité povinnosti, může takové jednání

---

33 ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel, GRIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří, KRATOCHVÍL, Vladimír, PŮRY, František, RIZMAN, Stanislav, ŠÁMALOVÁ, Milada, VÁLKOVÁ, Helena, VANDUCHOVÁ, Marie. *Trestní zákoník (EVK)*. 2.vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2012, s. 1500. ISBN 978-80-7400-428-5.

34 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2022, sp. zn. 5 Tdo 118/2022

35 Rozhodnutí Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky ze dne 14. 9. 1971, sp. zn. 2 Tz 85/71 – vlastní předklad

36 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 251

37 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015

38 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 7. 2016, sp. zn. 6 Tdo 903/2016

stále naplňovat základní skutkovou podstatu trestného činu. Naopak, pokud je možné shledat více porušení důležitých povinností, lze takové jednání posuzovat jako hrubou nedbalost.<sup>39</sup> Dobrým příkladem je například těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, které dle § 147 odst. 1 TrZ představuje základní skutkovou podstatu, v § 147 odst. 2 kvalifikovanou skutkovou podstatu porušení důležité povinnosti, a nakonec odst. 3 stanoví kvalifikovanou skutkovou podstatu se zaviněním z hrubé nedbalosti.

V případě ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 TrZ je v odst. 1 stanovena pouze základní skutková podstata, která předpokládá porušení důležité povinnosti, a odst. 2 poté představuje zavinění z hrubé nedbalosti. V případě, kdy dojde k ublížení na zdraví v silniční dopravě, ačkoliv nebude porušena důležitá povinnost stanovená ZPPK, nebude naplněna skutková podstata trestného činu. Takové jednání bude poté vyhodnoceno jako přestupek.<sup>40</sup>

Porušení důležité povinnosti v dopravě se bude věnovat další část práce.

### **3.4. Princip omezené důvěry v dopravě**

Provoz na pozemních komunikacích je ovlivněn specifickou zásadou, která je užívána i v ostatních druzích dopravy. Jedná se o tzv. princip omezené důvěry v dopravě. Tento mezinárodně uznávaný princip, který je stejně jako mnoho právních zásad v právním řádu nekodifikován, platí v českém právním prostředí od druhé poloviny 20. století.<sup>41</sup> Pramenem poznání principu omezené důvěry v dopravě je především judikatura.

Tento princip spočívá v důvěře řidiče, že ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích budou jednat v souladu s pravidly silničního provozu, pokud z konkrétní situace nebude vyplývat opak. Nejčastěji je tento princip uváděn v souvislosti s úpravou přednosti na křižovatkách. Řidič, který jede po hlavní silnici, má právo předpokládat, že mu náleží právo přednosti v jízdě vůči řidičům přijíždějícím po vedlejší silnici, a nebude nucen náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.<sup>42</sup> Toto právo je ovšem, jak již z názvu plyne, omezené. Řidič, který

---

39 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 28

40 Tamtéž. S. 27

41 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 255

42 § 2 písm. q) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

sám výrazně porušil pravidla silničního provozu, nemá právo dovolávat se principu omezené důvěry, jelikož jeho vlastní chování narušuje princip omezené důvěry v dopravě ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.<sup>43</sup> Tuto problematiku bych nazval kolizí principu omezené důvěry v dopravě.

Příkladem je řidič A nacházející se na vedlejší komunikaci, který má povinnost dát přednost v jízdě vozidlu řidiče B, jedoucím po hlavní komunikaci. Řidič B dle principu omezené důvěry v dopravě předpokládá, že mu bude dána přednost řidičem A. Řidič A v souladu s principem předpokládá, že řidič B dodržuje pravidla silničního provozu a pohybuje se rychlostí stanovenou pro daný úsek komunikace. Pokud tedy řidič B výrazně překročí maximální povolenou rychlost, a řidič A vjede do křižovatky s důvěrou, že křižovatku stihne bezpečně projet, může dojít ke střetu, který v souvislosti s principem omezené důvěry v dopravě nemohl řidič A spravedlivě předpokládat. Řidič B, ačkoliv měl dle platné právní úpravy přednost v jízdě, výrazně překročil maximální povolenou rychlost a vyvolal nepředvídatelnou událost, na kterou s ohledem na princip omezené důvěry v dopravě nemohl řidič A, jedoucí po vedlejší silnici, reagovat.

Pokud řidič přijíždějící po hlavní silnici jede rychlostí povolenou, respektive přiměřenou, a řidič přijíždějící po vedlejší silnici mu přednost v jízdě nedá, je v obvyklých případech odpovědnost za kolizi a případné další následky na řidiči, jenž vjel do křižovatky po vedlejší silnici. Pokud však řidič na hlavní silnici jede rychlostí, která maximální povolenou rychlost výrazně překračuje, a řidič přijíždějící do křižovatky po vedlejší silnici nemá důvod předpokládat takové překročení, za případnou kolizi musí nést odpovědnost řidič jedoucí po hlavní silnici.<sup>44</sup>

Pojem výrazné překročení maximální povolené rychlosti nelze paušálně stanovit a je nutné překročení rychlosti posuzovat individuálně. Míra překročení povolené rychlosti je většinou posuzována v procentních bodech a hranici, kdy je překročení považováno za výrazné, je třeba stanovit s ohledem na maximální povolenou rychlost v daném úseku. V některých rozhodnutích soudů je hranice stanovena již v případě překročení maximální povolené rychlosti o 30 %.

Princip omezené důvěry v dopravě má také další omezení. Jedním ze zásadních a nejčastěji citovaných je rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 29. 11.

---

43 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004

44 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004

2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011, které stanoví, že se tento princip neuplatní v případech, kdy je na řidiče dán požadavek dbát zvýšené opatrnosti nebo s předstihem reagovat na situaci, aby bylo zabráněno kolizi „...*(na komunikacích nebo v jejich blízkosti se pohybují děti, osoby těžce zdravotně postižené, přestárlé, zjevně volně pobíhající zvířata nebo to vyplývá z existence instalovaných dopravních značek)*.“

Další případ, kdy nebude aplikován princip omezené důvěry v dopravě je, pokud řidič mohl předpokládat z konkrétních okolností provozu, že jiný účastník pravidla silničního provozu nedodrží.<sup>45</sup> Častým nešvarem českých řidičů je neznalost či lhostejnost k užívání pravidel znamená o změně směru jízdy, a to zejména při objíždění dle § 16 ZPPK či průjezdu křižovatkou. Představme si počínání řidiče, který podle trajektorie vozidla, rychlosti jízdy, natočení kol vozidla a ostatních okolností hodlá objíždět překážku, přestože takový řidič nedává znamení o změně směru jízdy. Povinností ostatních řidičů je na danou situaci adekvátně reagovat a vyvarovat se případné kolizi. Pokud ostatní řidiči mohli vyvodit, že jiný účastník nedodrží pravidla stanovené pro objíždění, nemohou se odvolávat na princip omezené důvěry v dopravě. Účelem této výjimky je prioritou bezpečnosti provozu nad striktním lpěním na dodržování právních předpisů.

Nad principem omezené důvěry v dopravě mohou být vedeny rozsáhlé diskuze. Je tématem mnoha odborných článků a rozebrán mnoha judikáty. Hlavní účel tohoto principu vidím především po stránce právní, kdy řidičům dodává jistotu, že pravidla silničního provozu budou, a mají být dodržována. To významně přispívá také k plynulosti provozu, kdy řidič nemusí před každou křižovatkou, kde má právo přednosti v jízdě, významně měnit rychlost vozidla a obávat se o právní důsledky případných nehod, které by měl jinak povinnost předvídat v podstatě v každé situaci.

Zajímavostí zajisté je, že před začátkem uplatňování principu omezené důvěry v dopravě platil princip opačný. Takzvaný princip nedůvěry ukládal řidičům motorových vozidel povinnost předpokládat porušení pravidel silničního provozu na každém kroku, ve všech možných situacích. Princip nedůvěry byl uplatňován zejména kvůli omezené znalosti předpisů týkajících se dopravy, a také

---

45 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 11. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011



kvůli nízké frekvenci dopravy.<sup>46</sup> Pro srovnání lze uvést počet automobilů na obyvatele. Roku 1936 bylo v ČSR registrováno 200 282 vozidel<sup>47</sup> na 10 872 519 obyvatel,<sup>48</sup> což po zaokrouhlení činí cca 1 motorové vozidlo na 54 obyvatel. Údaje z roku 2021 uvádí 8 747 712 motorových vozidel<sup>49</sup> na 10 500 850<sup>50</sup> obyvatel, takže 1 motorové vozidlo na 1,2 obyvatele.

Stejně jako většina právní úpravy provozu na pozemních komunikacích, tak i princip omezené důvěry, případně nedůvěry představuje konflikt mezi požadavkem bezpečnosti a požadavkem plynulosti provozu. Princip omezené důvěry favorizuje plynulost, zatímco princip nedůvěry favorizuje bezpečnost. Nad tím, jaký z principů je pro silniční provoz vhodnější, lze vést rozsáhlé debaty. Pro stávající princip omezené důvěry v dopravě hovoří především plynulost provozu a přenesení větší části odpovědnosti za porušení pravidel silničního provozu na osobu, která dané ustanovení porušila.

V praxi se však principem nedůvěry stále řídí část řidičů. Zvláště mezi řidiči motocyklů koluje rčení: „Jezdi tak, jako by tě všichni chtěli zabít.“ Protože také vlastním motocykl, princip nedůvěry sám při jízdě na motocyklu uznávám, což se mi již několikrát vyplatilo. V případě kolizí motocyklistů dochází často k vážným zraněním až smrti. Vzhledem k menším rozměrům motocyklu, je větší šance, že nebude motocyklista ostatními řidiči zaznamenán. Také nezkušení účastníci provozu mnohdy nesprávně odhadují vzdálenost a rychlost motocyklu přibližujícímu se ke křižovatce, a hrozí, že motocyklistovi nebude dána přednost v jízdě.

### 3.5. Pachatelé trestných činů v silniční dopravě

Silniční provoz představuje největší možné riziko pro jednotlivce, jak se stát potenciálním pachatelem trestného činu. Kriminologie charakterizuje

---

46 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 255

47 BUŘÍK, Lukáš. Povinné ručení slaví jubileum, je mu 100 let. *FINANCE.CZ* [online]. 2008 [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/zpravy/finance/161904-povinne-ruceni-slavi-jubileum-je-mu-100-let/>

48 *Obyvatelstvo - roční časové řady: tabulka č. 3* [online]. 2022 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/obytelstvo\\_hu](https://www.czso.cz/csu/czso/obytelstvo_hu)

49 Přehled stavu vozového parku. *Svaz Dovozců Automobilů* [online]. 2023 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>

50 *Obyvatelstvo - roční časové řady: tabulka č. 3* [online]. 2022 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/obytelstvo\\_hu](https://www.czso.cz/csu/czso/obytelstvo_hu)

pachatele trestných činů v dopravě jako osoby, které jsou nejčastěji zcela normální, bez zjevných psychických, fyzických či jiných deviací. Jejich jednání nemá konkrétní nežádoucí motivy či pohnutky.<sup>51</sup>

Pachatel trestného činu je obligatorním znakem skutkové podstaty trestného činu. Právní úprava silniční dopravy klade důraz zejména na řidiče, tudíž bude následující výklad směřován pouze na fyzické osoby, které se dopouštějí většiny trestných činů v dopravě.

Řidič jako pachatel dle platné právní úpravy musí splňovat zákonné znaky:

- a) fyzická osoba, která je v době činu
- b) příčetná,
- c) dovršila patnáctý rok věku,
- d) je rozumově a mravně vyspělá, jde-li o mladistvého pachatele provinění,
- e) podle okolnosti jde o osobu charakterizovanou zvláštními znaky (tzv. konkrétní subjekt, tzv. speciální subjekt, tzv. vlastnoruční delikty).<sup>52</sup>

Kapitoly níže budou věnovány obecným znakům trestných činů, a to věku a příčetnosti. ZPPK jako takový stanoví v § 3 odst. 1 podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích s ohledem na věk a příčetnost.

*„Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.“*

### **3.5.1. Příčetnost**

Trestní zákoník ve svých ustanoveních nedefinuje příčetnost. V trestním zákoníku jsou vymezeny pouze stavy nepřičetnosti a zmenšené příčetnosti. Nepřičetností a zmenšenou příčetností se rozumí stavy, kdy je osoba v době spáchání činu stížena duševní poruchou.<sup>53</sup> Pojem duševní porucha je

---

51 KUCHTA, Josef a Helena VÁLKOVÁ. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Praha: C.H. Beck, 2005. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-813-4. S. 452–453

52 JELÍNEK, Jirí. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 207–208

53 § 26 a § 27 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

demonstrativně vymezen v § 123 trestního zákoníku. Zákonodárce pod tento pojem mimo duševní poruchu vyplývající z duševní nemoci řadí i poruchu vědomí, mentální retardaci, těžkou asociální poruchu osobnosti nebo jinou těžkou duševní nebo sexuální odchylku.<sup>54</sup> Vzhledem k intenzivním pokrokům ve vědě nelze přesně definovat pojem duševní poruchy s konečnou platností.<sup>55</sup>

Výchozí hledisko v nahlížení na pachatele je presumpce přičetnosti.<sup>56</sup> Posuzování nepřičetnosti je otázkou právní a její posouzení náleží orgánům činným v trestním řízení. Pokud v průběhu dokazování vyplyne nutnost zpracování znaleckého posudku, přibere se znalec z daného oboru.<sup>57</sup> Při určování přičetnosti se jedná především o znalce z oboru psychiatrie.<sup>58</sup>

Jako nepřičetný je shledán pachatel, který v době činu trpěl duševní poruchou, a v důsledku toho postrádá schopnost rozpoznat protiprávnost svého činu či ovládnout své jednání. Teorie o těchto schopnostech hovoří jako o kritériích přičetnosti. První rozeznávané je kritérium biologické (lékařské), které zkoumá přičetnost z pohledu duševní poruchy. Druhé je kritérium psychologické (juristické), které zkoumá schopnost rozpoznávání protiprávnosti činu, a schopnost ovládat své jednání. Pro nepřičetnost je podstatné, aby alespoň jedna z uvedených schopností byla zcela vymizelá.<sup>59</sup> Jak již bylo zmíněno výše, zákonným znakem pachatele je přičetnost. V případě nepřičetnosti je tudíž taková osoba trestně neodpovědná.<sup>60</sup>

V případě zmenšené přičetnosti je podstatně snížena pachatelova schopnost rozpoznávací či ovládací, ale žádná ze schopností není zcela vymizelá. Stav zmenšené přičetnosti nezabavuje pachatele trestní odpovědnosti, avšak má zákonem stanovené obligatorní a fakultativní důsledky.<sup>61</sup> Obligatorním důsledkem u dospělého pachatele je dle § 40 odst. 1 TrZ přihlídnutí k této okolnosti při stanovení druhu trestu a jeho výměry, pokud nebyl pachatel ve stavu zmenšené přičetnosti v důsledku návykových látek. Fakultativní důsledky jsou spojeny

---

54 § 123 tamtéž

55 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 214

56 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 11. 2020, sp. zn. 3 Tdo 1167/2020

57 § 105 odst. 1 zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)

58 § 116 odst. 1 tamtéž

59 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 212–213

60 § 26 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

61 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 216

především s ukládáním ochranných opatření typu ochranného léčení či zabezpečovací detence.<sup>62</sup>

*„Ztráta rozpoznávací nebo ovládací schopnosti musí být důsledkem duševní poruchy. Mezi duševní poruchou a ztrátou alespoň jedné z obou schopností musí být příčinná souvislost. Samotná existence duševní poruchy tedy nezbavuje trestní odpovědnosti. O vyloučení přičetnosti hovoříme jen v případě, že duševní porucha zbavuje postiženou osobu buď schopnosti rozpoznávací, nebo schopnosti ovládací, případně obou schopností. Pojem přičetnosti tedy není identický s pojmem duševní zdraví nebo normalita.“<sup>63</sup>*

Nemoci, vady, nebo stavy vylučující nebo podmiňující způsobilost k řízení motorových vozidel jsou stanoveny v příloze č. 3 vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Pod pojem duševní poruchy lze zařadit především nemoci obsažené v části VI., VII., VIII. a IX. této přílohy. Jedná se například o mentální retardaci, poruchy osobnosti a chování, epilepsii, diabetes mellitus a poruchy spánku.

Duševní porucha může být vyvolána i požitím návykových látek. Problematice návykových látek je věnována trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky.

### 3.5.2. Věk

Jedním z trendů posledních let je rozšiřující skupina mladistvých řidičů. Řidičské oprávnění, které lze získat již od 15 let, se těší v současně době značné oblibě. Řidičské oprávnění skupiny AM opravňuje k řízení motocyklů a tzv. mini aut. Zvláštností vozidel této skupiny je jejich konstrukční rychlost, která je omezena na 45 km/h. Toto řidičské oprávnění může vyvolávat kontroverze ze dvou hledisek.

První hledisko je z pohledu právního, kdy zákon umožňuje podstoupit výcvik v autoškole osobě mladší 15 let, tudíž osobě trestně neodpovědné.<sup>64</sup> Je na pováženou, zda by se osoba, která nemůže být trestně odpovědná měla účastnit provozu na pozemních komunikacích. Zejména se zákonným požadavkem na vyšší míru opatrnosti v silniční dopravě. Skutečností nicméně zůstává snížená

62 Tamtéž. S. 217

63 Tamtéž. S. 215

64 § 13 odst. 1, písm b), zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

nebezpečnost řidičů řidičské oprávnění skupiny AM vůči okolí, s přihlédnutím k omezené rychlosti a hmotnosti daných motorových vozidel.

Druhé hledisko je ryze praktické. Zmíněná miniauta vytvářejí na pozemních komunikacích s maximální povolenou rychlostí 90 km/h nebezpečnou situaci, na kterou jsou ostatní řidiči povinni adekvátně reagovat. Jedná se o razantní snížení rychlosti vozidla z 90 km/h na 45 km/h, čímž je na frekventovaných silnicích vytvářena kolona vozidel, a závada v plynulosti provozu. Řidiči ostatních vozidel jedoucí ve stejném směru jízdy mají poté tendenci k předjíždění, někdy i značně riskantnímu. Řidiči motocyklů s konstrukční rychlostí do 45 km/h se někdy snaží ulehčit předjíždění ostatním řidičům a drží se těsně u pravého okraje vozovky ve stylu cyklistů, což však často vede ke stejnému postupu jako při předjíždění cyklistů, a to předjíždění bez dostatečného odstupu, což představuje značné riziko pro motocyklistu.

V silniční dopravě není věk pouze hledisko pro získání řidičského oprávnění určité skupiny. Jako každý člověk, i každý řidič je individuální bytostí. Řidiče může definovat mnoho parametrů – nejčastěji se uvádí věk, řidičské zkušenosti a osobnostní rysy. Je obecně známo, že mladí lidé jsou většinou v lepší fyzické a zdravotní kondici, což má dopad na reflexy, únavu, zrak, zranění z nehod a mnohé další. Starší řidiči ovšem mají mnohdy výhodu bohatých řidičských zkušeností a méně riskují.<sup>65</sup>

Poslední dobou se v médiích skloňuje vysoký věk řidičů s dálniční jízdou v protisměru. Příčinou jízdy v protisměru bývá špatná orientace, špatný zrak, pomalejší uvažování. Prevencí způsobilosti řidičů se zabývá další část práce.

### **3.6. Trestní řízení u trestných činů v dopravě**

V roce 2021 trestné činy v silniční dopravě představovali 30,91 % z celkové kriminality. Celkově bylo stíháno 19 893 osob, přičemž obžaloba, či návrh na potrestání byl podán na 18 400 osob.<sup>66</sup>

Kvantum trestných činů v dopravě kladou velkou tíhu na bedra orgánům činných v trestním řízení. Se zřetelem k danému množství trestných činů, je

65 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 167–168

66 *Zpráva o činnosti státního zastupitelství* [online]. Brno, 2022 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: [https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C\\_2021-textov%C3%A1%C4%8D%C3%A1st.pdf](https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C_2021-textov%C3%A1%C4%8D%C3%A1st.pdf)

žádoucí urychlit trestní řízení. K tomu napomáhá institut zkráceného přípravného řízení a institut odklonů v trestním řízení.

Jelikož jsou trestné činy v silniční dopravě ve většině případů klasifikovány jako přečin, je většina těchto řízení vedena ve zkráceném přípravném řízení. Zkrácené přípravné řízení má za cíl vyhledat důkazy a postavit obviněného co v nejkratším čase před soud.<sup>67</sup> Vhodnost vést zkrácené přípravné řízení je dána především snadným zajištěním důkazních prostředků a zajištěním svědků. Dopravní nehody se dějí na frekventovaných komunikacích a případné nehody se utajují jen obtížně. I při případném útěku pachatele z místa nehody je vozidlo většinou ponecháno na místě.<sup>68</sup> Vyšetřování napomáhá také trend posledních let, kdy stále více řidičů motorových vozidel využívá ve svých vozidlech kamery, které snímají celý průběh jízdy. V posledních letech se také z hlediska inovací v automobilovém průmyslu zvažuje zavedení tzv. černých skříněk, po vzoru letecké dopravy, které by také významně usnadnilo a urychlilo vyšetřování.

V roce 2021 bylo vedeno zkrácené přípravné řízení proti 79,39 % osobám stíhaných pro trestnou činnost v dopravě. S tím následně souvisí i vyšší podíl odklonů v trestním řízení. Poměrně velký podíl (6,8 %) vyřízení věci také představovalo vyřízení trestní věci podmíněným zastavením trestního stíhání či podmíněným odložením návrhu na potrestání.<sup>69</sup>

Pro trestné činy v silniční dopravě jsou tedy odklony v trestním řízení typické. Pojem odklonu není legislativně spolehlivě definován. Za odklon v trestním řízení, jsou považovány alternativní způsoby trestního řízení, kdy zpravidla nedochází ke standardnímu projednání věci v hlavním líčení.<sup>70</sup>

Mezi odklony jsou řazeny následující instituty:

- a) podmíněné zastavení trestního stíhání
- b) podmíněné odložení podání návrhu na potrestání
- c) narovnání

---

67 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. S. 496

68 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 255

69 *Zpráva o činnosti státního zastupitelství* [online]. Brno, 2022 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: [https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C\\_2021-textov%C3%A1\\_%C4%8D%C3%A1st.pdf](https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C_2021-textov%C3%A1_%C4%8D%C3%A1st.pdf)

70 Odklony (alternativní způsoby trestního procesu). *Veřejná žaloba: Státní zastupitelství* [online]. [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/vice-o-sz/vse-podstatne-o-trestnim-rizeni/odklony/>

- d) řízení o schválení dohody o vině a trestu
- e) trestní příkaz
- f) odstoupení od trestního stíhání v řízení o provinění<sup>71</sup>

V případě vážných dopravních nehod někdy dochází ke specifické situaci, která se v takové míře u jiných trestných činů nevyskytuje. Nebezpečnost silničního provozu může provázet jev, kdy následkem dopravní nehody zemře sám pachatel. Pachatel v takovém případě často umírá bezprostředně v čase a místě nehody, či ve velmi krátkém intervalu poté (hodiny, dny). Taková událost poté vede k nepřipustnosti trestního stíhání.<sup>72</sup>

### 3.7. Trestní sankce

Typickým trestem ukládaným v souvislosti s trestnou činností v dopravě je zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Tento trest může být uložen až na 10 let.<sup>73</sup> Dle informace podané na základě žádosti dle zákona č. 106/1999., o svobodném přístupu k informacím, byl u Okresního soudu v Jablonci nad Nisou nejčastějším trestným činem spojeným s dopravou trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 TrZ.<sup>74</sup> Za tento trestný čin byl nejčastěji ukládán trest podmíněného odsouzení k trestu odnětí svobody společně se zákazem řízení motorových vozidel. V roce 2015 byl u tohoto okresního soudu tento trest uložen v 82 případech, z celkového počtu 110 odsouzených.<sup>75</sup>

Nepodmíněný trest odnětí svobody je za trestný čin v silniční dopravě ukládán výjimečně.<sup>76</sup> Jedním z důvodů je zavinění z nedbalosti u vážných trestných činů, případně menší závažnost úmyslných trestných činů.<sup>77</sup> Druhý důvod vyplývá z ochranné funkce trestního práva. Hlavní funkce trestního práva

71 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo procesní*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha:

Nakladatelství Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-278-3. S. 735–736

72 § 11 odst. 1, písm. e) zákona č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)

73 § 73 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

74 Žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

*Justice.cz* [online]. Jablonec nad Nisou, 2017 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z:

[https://www.justice.cz/documents/29689/1093876/Si\\_30\\_2017\\_-\\_odpov%C4%9B%C4%8F\\_Redigov%C3%A1no.pdf/4f7d8485-f1dd-469c-87d1-d0661678a48a](https://www.justice.cz/documents/29689/1093876/Si_30_2017_-_odpov%C4%9B%C4%8F_Redigov%C3%A1no.pdf/4f7d8485-f1dd-469c-87d1-d0661678a48a)

75 Žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

*Justice.cz* [online]. Jablonec nad Nisou, 2017 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z:

[https://www.justice.cz/documents/29689/1093876/Si\\_30\\_2017\\_-\\_odpov%C4%9B%C4%8F\\_Redigov%C3%A1no.pdf/4f7d8485-f1dd-469c-87d1-d0661678a48a](https://www.justice.cz/documents/29689/1093876/Si_30_2017_-_odpov%C4%9B%C4%8F_Redigov%C3%A1no.pdf/4f7d8485-f1dd-469c-87d1-d0661678a48a)

76 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 24

77 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 23

je ochrana společnosti před protiprávním jednáním jednotlivců. Nebezpečnost jednotlivce v silničním provozu spočívá v řízení motorových vozidel. Ochrana společnosti by tedy měla být dostatečně zajištěna uložením trestu zákazu řízení motorových vozidel pachatelům trestných činů v silniční dopravě. Nutno ovšem podotknout, že taková ochrana je v některých případech nedostatečná a pachatel nerespektuje uložený zákaz řízení. Tomuto tématu se podrobněji věnuji v další části práce. Proto považuji za vhodné spolu se zákazem řízení motorových vozidel, se zřetelem k osobnosti pachatele, ukládat trest podmíněného odsouzení k trestu odnětí svobody.



## 4. Zaměření na konkrétní trestné činy v silniční dopravě

V této části práce budou rozebrány jednotlivé trestné činy, které jsou pro provoz na pozemních komunikacích typické. Tento výčet není taxativní. Jedná se především o trestné činy proti životu a zdraví, trestné činy obecně nebezpečné nebo trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných. Samostatně pak stojí trestný čin pojistného podvodu, který přes svou četnost v silniční dopravě. Nedostává zdaleka pozornost, kterou by si zasluhoval. Konec této části bude představovat problematika teroristického útoku, který ač není kvantitativně významný, jeho následky jsou zdaleka nejzávažnější.

V případě trestných činů, které se vyskytují ve dvojici, a to úmyslného a nedbalostního zavinění (například obecné ohrožení dle § 272 TrZ a obecné ohrožení z nedbalosti dle § 273 TrZ), budou uvedeny jen trestné činy spáchané z nedbalosti. Tato selekce vychází ze skutečnosti, že pokud se trestné činy vyskytují ve dvou formách zavinění, je v silniční dopravě častější právě zavinění z nedbalosti.<sup>78</sup>

Rád bych také zmínil některé další trestné činy spojené s dopravními prostředky. Jedná se o trestný čin podvodu, zejména při prodeji automobilů.<sup>79</sup> Trestný čin krádeže, kdy jsou kradena nejen vozidla, ale v některých případech pouze jejich části či přepravovaný náklad.<sup>80</sup> Trestný čin spáchaný poškozením cizí věci v případě úmyslného zavinění.<sup>81</sup> Trestný čin organizování a umožnění nedovoleného překročení státní hranice, který byl zejména v posledních letech skloňován v souvislosti s imigrační krizí.<sup>82</sup>

---

78 Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022. Ministerstvo dopravy České republiky [online]. 2023 [cit. 2023-03-19]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2022-7/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx>

79 § 210 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

80 § 205 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,

81 § 228 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,

82 § 340 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník,

## 4.1. Trestné činy proti životu a zdraví

Trestné činy proti životu a zdraví lze nalézt v hlavě I. zvláštní části TrZ. Zařazením do hlavy I. zvláštní části zdůrazňuje zákonodárce nejvyšší možný zájem na zachování těchto společenských hodnot. Objektem těchto trestných činů je život a zdraví člověka, kdy objektivní stránka spočívá ve způsobení smrti nebo újmy na zdraví. Následek můžeme dělit na tři druhy – usmrcení, těžkou újmu na zdraví a ublížení na zdraví. Subjektivní stránka stanoví pro tyto trestné činy jak úmysl, tak nedbalost.<sup>83</sup>

V případě trestných činů proti životu a zdraví převažují úmyslné trestné činy. Výjimkou jsou trestné činy v dopravě, kdy se jedná převážně o nedbalostní trestné činy.<sup>84</sup> Vzhledem k zaměření diplomové práce na trestné činy v dopravě, budou v této kapitole rozebrány, s výjimkou trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, pouze trestné činy spáchané z nedbalosti.

### 4.1.1. Usmrcení z nedbalosti – § 143

Skutková podstata tohoto trestného činu spočívá v objektivní stránce způsobení smrti. Nedostatek trestního zákoníku spatřuji ve skutečnosti, že pojem smrt není vymezena ve výkladových ustanoveních, na rozdíl od ublížení na zdraví a těžké újmy na zdraví.<sup>85</sup> Smrt, jako konec lidského života, je právně zakotvena v § 2 písm. e) zákona č. 285/2002 Sb., transplantační zákon. Smrtí se podle transplantačního zákona rozumí „*nevratná ztráta funkce celého mozku, včetně mozkového kmene, nebo nevratná zástava krevního oběhu.*“

Od ostatních trestných činů proti životu se usmrcení v § 143 TrZ liší zaviněním, kdy tohoto trestného činu se pachatel dopouští z nedbalosti. Pachatel v tomto případě nemá v úmyslu způsobit smrt, těžkou újmu na zdraví ani ublížit na zdraví.<sup>86</sup>

Dle § 143 odst. 1 TrZ bude ten, který jinému z nedbalosti způsobí smrt, potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

---

83 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7. aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 533–534

84 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7. aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 533–534

85 § 122 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

86 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7. aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 547

Pro trestné činy v silniční dopravě je typická kvalifikovaná skutková podstata uvedená v § 143 odst. 2 TrZ, která stanoví trest odnětí svobody na jeden rok až šest let, pokud pachatel usmrtí jiného z nedbalosti porušením důležité povinnosti, která plyne „z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.“

Důležitá povinnost v dopravě vyplývá z porušení povinností uložených dle ZPPK. Nelze však považovat všechny povinnosti stanovené v ZPPK za důležité. Musí být prokázána příčinná souvislost mezi účelem porušeného ustanovení a následkem porušení.<sup>87</sup>

Ještě přísněji bude potrestán pachatel, který dle § 143 odst. 3 TrZ usmrtí jiného v souvislosti s hrubým porušením zákonů o ochraně životního prostředí nebo bezpečnosti práce nebo hygienické zákony nebo dopravní zákony.

Hrubé porušení dopravních předpisů uvádí judikatura jako takové jednání, kdy je hrubě porušeno více norem ZPPK, které mají zásadní význam pro bezpečnost na pozemních komunikacích. Za hrubé porušení dopravních předpisů lze považovat také ustanovení, jehož porušení má za následek zpravidla způsobení těžké újmy na zdraví nebo smrti více osob.<sup>88</sup> V judikatuře bývá hrubé porušení vykládáno také jako úmyslné či hrubě nedbalé porušení předpisů.<sup>89</sup>

Pokud bude hrubým porušením předpisů způsobena smrt nejméně dvou osob, uloží soud pachateli trest odnětí svobody na tři léta až deset let dle § 143 odst. 4 TrZ.

Příkladem usmrcení z nedbalosti porušením důležité povinnosti stanovené v ZPPK, je případ přejetí dítěte na odstrkovadle v Brně roku 2020. Řidička vozidla typu SUV, v rozporu se zákazovou značkou „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“, vjela do obytné zóny, kde si na odstrkovadle hrálo devatenáctiměsíční dítě. Řidička zaznamenala v ulici několik dětí a jejich rodičů. Matka zmíněného dítěte spoluzavinila vznik nehody krátkodobou ztrátou pozornosti a její dítě se blížilo k vozidlu obžalované. Obžalovaná dle znaleckého posudku nemohla, vzhledem ke své drobné postavě a karoserii mohutného vozidla, vidět na 9 metrů před vozidlo. Obviněná, ač si vědoma skutečnosti

---

87 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2022, sp. zn. 5 Tdo 118/2022

88 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 1. 2014, sp. zn. 7 Tdo 1356/2013

89 Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 11. 11. 1971, sp. zn. Tzv 27/71

o přítomnosti dětí a omezeném výhledu z vozidla, nedbala zvýšené opatrnosti a zmíněné dítě svým vozidlem přejela, čímž způsobila dítěti smrt.<sup>90</sup>

Městský soud v Brně klasifikoval trestný čin jako usmrcení z nedbalosti dle § 143 odst. 1 TrZ. Státní zástupce však podal odvolání ke Krajskému soudu v Brně, který klasifikoval jednání jako trestný čin usmrcení z nedbalosti dle § 143 odst. 1, 2 TrZ. Proti tomuto rozhodnutí bylo následně podáno dovolání obviněnou. Nejvyšší soud následně rozhodnutí Krajského soudu v Brně zrušil s argumentací, že dopravní značka „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ neslouží primárně k ochraně života a zdraví lidí. Nerespektování dopravního značení nelze bez dalšího posuzovat jako porušení důležité povinnosti dle ZPPK.<sup>91</sup>

#### 4.1.2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti – § 147

Objektivní stránka tohoto trestného činu je způsobení těžké újmy na zdraví. Trestní zákoník, na rozdíl od pojmu smrt, definuje pojem těžké újmy ve výkladových ustanoveních. Dle § 122 odst. 2 TrZ se za těžkou újmu považuje jen vážná porucha zdraví nebo jiné závažné onemocnění. Trestní zákon v § 122 odst. 2 písm. a) až i) TrZ dále taxativně vyjmenovává jednotlivé pojmy, které se pro účel trestního zákona považují za těžkou újmu na zdraví. Jedná se o případy zmrzačení, ztráty nebo podstatného snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráty nebo podstatného oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohyzdění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivých útrap nebo delší dobu trvající poruchy zdraví. Tyto stavy jsou však dále definovány ustálenou judikaturou. Při posuzování následků je nutné ublížení na zdraví posuzovat komplexně, a to ze všech hledisek uvedených v písm. a) až i). U těžké újmy na zdraví se pak musí posoudit všechna hlediska uvedená v § 122 odst. 2 písm. a) až i) TrZ. Pokud tato újma na zdraví odpovídá více hlediskům, nelze se spokojit s klasifikací trestného činu pouze jedním z nich.<sup>92</sup>

O naplnění těchto znaků rozhoduje soud na základě lékařských zpráv a znaleckých posudků.<sup>93</sup> Stav zdravotního stavu po činu směřujícím vůči

---

90 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2022, sp. zn. 5 Tdo 118/2022

91 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2022, sp. zn. 5 Tdo 118/2022

92 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 552

93 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 551

poškozenému, se porovnává se zdravotním stavem před daným činem, a tím je stanoven rozhodný stav pro posouzení následku trestného činu a jeho závažnosti. Individuální psychický či fyzický stav poškozeného, který mohl přispět k závažnější újmě, není při posuzování trestnosti činu relevantní.<sup>94</sup> Psychický stav je relevantní z hlediska psychických následků vzniklých z ublížení na zdraví či způsobené těžké újmy. Soud musí zkoumat povahu i dobu trvání psychických následků.<sup>95</sup> Pokud jde o psychické následky poškozeného, můžeme sem řadit i posttraumatickou stresovou poruchu, která se u účastníků vážných dopravních nehod může vyskytnout. Posttraumatická stresová porucha může být posuzována jako těžká újma na zdraví, pokud se po delší dobu projevuje jako vážná porucha zdraví.<sup>96</sup>

Základní skutková podstata těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti v § 147 odst. 1 TrZ stanoví trest odnětí svobody až na dvě léta nebo zákaz činnosti.

Kvalifikovaná skutková podstata v odst. 2 spočívá v porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo porušení důležité povinnosti uložené pachateli dle zákona. Výklad k porušení důležité povinnosti viz. předchozí kapitoly. Za těžké ublížení na zdraví z nedbalosti porušením důležité povinnosti je ukládán trest odnětí svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitý trest.

Přísnější trest je stanoven v § 147 odst. 3 TrZ, v případě způsobení těžké újmy v souvislosti s hrubým porušením předpisů. Za hrubé porušení zákonů je ukládán trest odnětí svobody na dvě léta až osm let.

#### **4.1.3. Ublížení na zdraví z nedbalosti – § 148**

Pojem ublížení na zdraví je definován ve výkladových ustanovení TrZ. Dle § 122 odst. 1 TrZ se ublížením na zdraví rozumí takový stav, který spočívá v poruše zdraví nebo jiném onemocnění. Tento stav také musí být porušením normálních tělesných či duševních funkcí, kdy je znesnadněn v důsledku poruchy obvyklý způsob života poškozeného. Ublížení na zdraví musí znesnadňovat obvyklý způsob života nikoli jen po krátkou dobu, a vyžaduje lékařské ošetření. Ublížení na zdraví a těžké újma na zdraví se liší také dobou, po kterou je

94 NOVOTNÝ, Oto. Trestní právo hmotné. 3. přeprac. vyd. Praha: Codex, 1997. ISBN 80-85963-24-8. S. 27

95 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 11. 2013, sp. zn. 4 Tdo 1065/2013

96 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 3. 2018, sp. zn. 6 Tdo 320/2018

ovlivněno zdraví poškozeného. Ublížení na zdraví stanoví dobu nikoliv krátkou, kterou soudní praxe stanoví na dobu nejméně 7 dní. V případě těžké újmy na zdraví se dle § 122 odst. 2 písm. i) TrZ rozumí delší dobou doba nejméně 6 týdnů.<sup>97</sup>

*„Pokud jde o to, že ublížení na zdraví „vyžaduje lékařské ošetření“, je třeba vycházet z toho, že není důležité, zda skutečně k lékařskému ošetření došlo, poněvadž se poškozený k takovému ošetření dostavil, ale zda objektivně a pravidelně k takovému ošetření dochází.“<sup>98</sup>*

Ke spáchání trestného činu ublížení z nedbalosti nestačí pouhá nedbalost. Dle § 148 odst. 1 TrZ je trestní odpovědnost pachatele dána, pouze pokud pachatel ublíží na zdraví z nedbalosti v souvislosti s porušením důležité povinnosti. Typicky tedy porušení důležité povinnosti stanovené v ZPPK. Pachateli, který z nedbalosti ublíží na zdraví jinému, se splněním podmínky porušení důležité povinnosti, bude uložen trest odnětí svobody až na jeden rok nebo zákaz činnosti.

Kvalifikovaná skutková podstata uvedená v § 148 odst. 2 stanoví podmínku hrubého porušení předpisů. Za takové jednání bude pachatel potrestán trestem odnětí svobody až na tři léta.

#### **4.1.4. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku - § 151**

V případě silniční nehody, klade ZPPK na řidiče povinnosti, jak se má zachovat. § 47 odst. 2 stanoví, že řidič, který měl účast na nehodě, je povinen neprodleně zastavit vozidlo, zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiných návykových látek, učinit opatření k zabránění dalším majetkovým škodám, a spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Řidič by tedy měl po dopravní nehodě zastavit bezpečně vozidlo, obléknout si reflexní vestu, zkontrolovat zdravotní stav všech zúčastněných osob na dopravní nehodě, kdy v případě zranění je povinen poskytnout pomoc. Pokud nejsou zranění účastníků vážná, je důležité neprodleně umístit výstražný trojúhelník a zabránit další případné nehodě. Vzhledem k okolnostem nehody mohou poté následovat další kroky, včetně přivolání složek integrovaného záchranného systému.

---

97 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 554–555

98 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 3. 2014, sp. zn. 3 Tdo 232/2014

Tento trestný čin spočívá v jednání, kdy řidič dopravního prostředku, který měl na nehodě účast, neposkytne pomoc osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví. Povinnost poskytnout pomoc nemusí být splněna, pokud by řidiči dopravního prostředku či jiné osobě hrozilo nebezpečí. Řidiči, který takovou pomoc neposkytne, bude uložen trest odnětí svobody až na pět let nebo zákaz činnosti.

Neposkytnutí pomoci řidičem vozidla je v poměru speciality vůči trestnému činu neposkytnutí pomoci.<sup>99</sup>

Pojem řidič dopravního prostředku je třeba chápat ve smyslu § 2 písm. d) ZPPK. Řidičem je osoba, která řídí motorové či nemotorové vozidlo, tramvaj nebo zvíře. Nejčastěji jde však o řidiče motorového vozidla. Okruh pachatelů je tedy omezený a skutkovou podstatu může naplnit pouze řidič dopravního prostředku, který se účastnil na dopravní nehodě.<sup>100</sup>

Účastníky nehody jsou myšleni především řidič, který nehodu způsobil, a řidič poškozený. Účastník na nehodě je kromě výše zmíněných každý, jehož jednání se podílelo na vzniku a průběhu dopravní nehody. Trestní odpovědnost se dle § 151 TrZ přisuzuje pouze řidiči dopravního prostředku. Ostatní účastníci na nehodě mohou pouze naplnit skutkovou podstatu trestného činu neposkytnutí pomoci.<sup>101</sup>

Povinnost poskytnout pomoc řidičem dopravního prostředku závisí především na možnosti takovou pomoc poskytnout, a zároveň na možnost tuto pomoc poskytnout bez nebezpečí pro sebe nebo jiného. Nelze tudíž požadovat poskytnutí pomoci od řidiče, který toho není schopen, ať již z důvodu vlastního zranění či jiné znemožňující okolnosti.<sup>102</sup>

Povinnost poskytnout pomoc řidič nemusí, pokud je zraněné osobě již pomoc poskytována, a řidič svým jednáním dále nemůže k pomoci přispět.<sup>103</sup>

Nebezpečím pro řidiče či jinou osobu je myšlena především újma na zdraví či smrt. Jako nebezpečí pro řidiče dopravního prostředku nelze chápat

---

99 § 150 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

100 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 565

101 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 565

102 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 565

103 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 565

obavu řidiče z možných trestních následků jeho účasti na dopravní nehodě. Právní zásada *nemo tenetur se ipsum accusare* se v případech neposkytnutí pomoci neaplikuje. Právní povinnost poskytnout pomoc ve smyslu § 150 a § 151 nelze považovat za nezákonné donucení povinné osoby k poskytnutí důkazů proti sobě samému.<sup>104</sup>

Poskytnutí potřebné pomoci spočívá především v učinění opatření, které přispěje k ochraně života a zdraví zraněných osob.<sup>105</sup> Ve většině případů se jedná o poskytnutí první pomoci a přivolání složek integrovaného záchranného sboru.

Potřebnou pomocí není ovšem telefonát, kdy pachatel poskytne pouze obecné, neúplné či nepravdivé informace, aniž by poskytl složce integrovaného záchranného systému potřebnou součinnost.<sup>106</sup>

Se zavedením nových bezpečnostních systémů v dopravě je zajímavé usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 3. 2020, sp. zn. 7 Tdo 213/2020-213. Dle usnesení nelze za potřebnou pomoc považovat případ, kdy je vozidlo vybaveno automatickým odesláním zprávy v případě nehody, kdy zpráva obsahuje pouze informaci o nehodě, ale nikoliv o stavu účastníků dopravní nehody, a případnou potřebu poskytnutí pomoci.<sup>107</sup>

Nutno zmínit, že objektivní stránka tohoto trestného činu je naplněna i v případě, kdy nenastane účinek v podobě smrti či újmy na zdraví.<sup>108</sup> U této skutkové podstaty je trestný čin dokonán, pokud řidič neposkytne pomoc neprodleně po nehodě. Pokud v průběhu nehody nebyla žádná osoba zraněna či usmrcena, nejedná se o dokonáný trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Pokud však řidič od nehody úmyslně ujede či uteče, aniž by se přesvědčil o stavu účastníků nehody, lze takové jednání klasifikovat jako trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku ve stadiu pokusu.<sup>109</sup>

V některých případech nemusí vzniklou nehodu řidič dopravního prostředku ani zaznamenat, například při srážce cyklisty s nákladním

---

104 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 3. 2019, sp. zn. 8 Tdo 136/2019-33

105 Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 9. 4. 1969, sp. zn. 3 To 102/69

106 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 3. 2020, sp. zn. 7 Tdo 213/2020-213

107 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 3. 2020, sp. zn. 7 Tdo 213/2020-213

108 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 561

109 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 565



automobilem. V takovém případě je třeba znaleckého posudku, zda byl cyklista pro řidiče nákladního automobilu viditelný.

Subjektivní stránka trestného činu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku vyžaduje úmysl.

## 4.2. Trestné činy obecně nebezpečné

Trestné činy obecně nebezpečné lze řadit mezi trestné činy ohrožovací. K jejich dokonání postačí ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem. Následek těchto trestných činů spočívá ve vyvolání reálného nebezpečí. Porucha tedy není vyžadována, ačkoliv může nastat.<sup>110</sup>

Nebezpečí lze rozlišovat na nebezpečí konkrétní (bezprostřední) a nebezpečí abstraktní (vzdálené). Mezi nebezpečí bezprostřední řadíme například trestné činy obecného ohrožení dle § 272 TrZ a obecného ohrožení z nedbalosti dle § 273 TrZ. Bezprostřednost nebezpečí těchto trestných činů spočívá právě v bezprostředním ohrožení chráněných zájmů. U těchto trestných činů bylo již nebezpečí vyvoláno.<sup>111</sup>

Mezitím u nebezpečí abstraktního nemusí nebezpečí vzniknout, ale jedná se o situace, z nichž konkrétní nebezpečí vzniká. Pro trestné činy v silniční dopravě se za abstraktní nebezpečí považuje ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 TrZ.<sup>112</sup>

Subjektivní stránkou trestných činů obecně nebezpečných je úmysl, který je také označován jako ohrožovací úmysl. Takový úmysl nesměřuje přímo ke vzniku poruchy, ale spočívá v možnosti vzniku takové poruchy. Subjektivní stránkou může být ovšem i nedbalost, která se vyskytuje u trestného činu ohrožení z nedbalosti dle § 273 TrZ a u trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky v případě způsobení havárie, dopravní či jiné nehody dle § 274 odst. 2 písm. a) TrZ.<sup>113</sup>

---

110 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 744

111 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 744

112 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 744

113 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 746

#### 4.2.1. Obecné ohrožení z nedbalosti – § 273

Obecné ohrožení patří mezi nejpřísněji trestané činy v silniční dopravě. Nejčastěji se s nimi lze setkat při zběsilých jízdách za vysokých rychlostí či při ohrožení hromadného dopravního prostředku.

Objektivní stránka trestného činu spočívá v jednání, kdy pachatel obecné nebezpečí způsobí, zvýší nebo ztíží jeho odvrácení či zmírnění.<sup>114</sup>

*„Obecným nebezpečím se rozumí situace, kdy v důsledku obecně nebezpečného jednání pachatele nastane nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví více osob nebo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku.“<sup>115</sup>*

Pro trestné činy v silniční dopravě je charakteristická kvalifikovaná skutková podstata v § 273 odst. 2 písm. b) TrZ. Speciálním subjektem je zde osoba, která porušila důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo mu uloženou podle zákona. Tuto kvalifikovanou skutkovou podstatu splní řidič, pokud se dopustí obecného ohrožení z nedbalosti tím, že porušil důležitou povinnost uloženou mu dle ZPPK. Takové jednání představuje například jízda na dálnici v protisměru či srážka s vlakem.

*„Pokud je obecné nebezpečí spojováno s jízdou osobním motorovým vozidlem, musí být nepřijatelný způsob jízdy v těsném spojení se vznikem obecně nebezpečného následku, jakým je kupř. bezprostřední ohrožení cestujících plně obsazeného autobusu.“<sup>116</sup>*

Ustálenou judikaturou je dovozeno, že pro trestný čin obecného ohrožení je nutné ohrozit nejméně 7 lidí, kterým hrozí smrt či těžká újma na zdraví. Pokud by hrozilo pouhé ublížení na zdraví, nemůže být naplněna skutková podstata trestného činu obecného ohrožení.<sup>117</sup> Obecné ohrožení z nedbalosti je v poměru speciality k ublížení na zdraví z nedbalosti a těžkému ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 a § 148 TrZ. Jednočinný souběh těchto trestných činů je tedy vyloučen.<sup>118</sup>

---

114 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7. aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 747

115 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7. aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 747

116 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. 6. 2011, sp. zn. 8 Tdo 709/2011

117 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7. aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 747

118 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část. 7. aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 751

Mimo ohrožení života či zdraví osob, naplní pachatel skutkovou podstatu obecného ohrožení z nedbalosti také vystavením cizího majetku škodě velkého rozsahu. Škoda velkého rozsahu je dle § 138 odst. 1 písm. e) TrZ, škoda v částce nejméně 10 000 000 Kč. Ohrožení vlastního majetku nezakládá obecné nebezpečí.<sup>119</sup>

Řidiči, který naplní skutkovou podstatu dle § 273 odst. 2 písm. b) TrZ, bude uložen trest odnětí svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti. Následující odst. 3 stanoví v případě poruchy trest odnětí svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitý trest v případě, kdy pachatel způsobí činem uvedeným v odst. 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví. § 274 odst. 4 postihuje závažněji poruchu, kdy pachatel způsobí činem uvedeným v odst. 2 písm. b) smrt. V případě zaviněné smrti bude uložen trest v odnětí svobody na tři léta až deset let.

Po subjektivní stránce je v rámci trestných činů obecně nebezpečných obecné ohrožení z nedbalosti výjimkou, kdy je u většiny těchto trestných činů vyžadován úmysl.

#### **4.2.2. Ohrožení pod vlivem návykové látky – § 274**

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky je jedním z nejčtenějších trestných činů. To lze přičíst na vrub společenskému vnímání požívání návykových látek, kdy zejména na požívání alkoholu nebývá příliš negativně nahlíženo.

Jedná se o další z řady trestných činů obecně nebezpečných, který se řadí do abstraktních ohrožovacích trestných činů. Pachatel se dopustí ohrožení pod vlivem návykové látky v případě, kdy ve stavu vylučujícím způsobilost vykonává zaměstnání či jinou činnost, při které může být ohrožen život, zdraví nebo může být způsobena značná škoda na majetku.

Zaměstnání nebo jiná činnost musí být takového charakteru, že vyžaduje od pachatele schopnost správně vnímat a reagovat, jinak by mohly být ohroženy zájmy chráněné trestním zákonem. Mezi činnostmi, při kterých může být ohrožen

---

<sup>119</sup> JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 747

život, zdraví nebo může být způsobena značná škoda, patří i řízení motorového vozidla.<sup>120</sup>

Stav vylučující způsobilost se musí vztahovat k danému zaměstnání či jiné činnosti. V případě řízení motorového vozidla je způsobilost vyloučena v důsledku užití návykové látky. Předpokladem trestnosti zde není užití návykové látky, ale způsobení si nezpůsobilosti k výkonu zaměstnání či činnosti požitím takové látky.<sup>121</sup> Dle § 130 TrZ se návykovou látkou rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, definuje v § písm. f) 2 pojem alkoholické nápoje jako nápoje, které obsahuje více než 0,5 % objemových ethanolu.

Zjišťování přítomnosti návykových látek a jejich dopad na způsobilost řidiče lze dělit především na alkohol a jiné návykové látky (omamné, psychotropní látky, atd.).

V případě posuzování vyloučené způsobilosti v důsledku požití alkoholu je uplatňována fikce, kdy je řidič ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorového vozidla vždy, pokud zjištěná hodnota alkoholu v krvi dosáhla 1 promile. Hranice 1 promile je stanovena s ohledem na poznatky lékařské vědy, kdy při této hranici není dle nauky řidič schopen bezpečně řídit motorové vozidlo. Tato hranice je nazývána jako absolutní nezpůsobilost k řízení motorového vozidla.<sup>122</sup> Stanovení hranice 1 promile, jako hranice vylučující způsobilost, považují za právní fikci z důvodu, že alkohol působí na každou osobu individuálně. Je dobré zmínit, že v České republice je u řidičů motorových vozidel nulová tolerance alkoholu v krvi. Pokud se ovšem podíváme na právní úpravu v zahraničí, je tolerance vyšší. Německo, Rakousko, Španělsko, Itálie i Francie stanoví hranici tolerance na 0,5 promile, poté se již jedná o protiprávní jednání.<sup>123</sup>

Ještě vyšší hranice alkoholu, který je za volantem tolerován mají USA, Kanada, Irsko, Singapur a další. V těchto zemích je hranice stanovena až na 0,8

---

120 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 752

121 Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 67 To 341/2012

122 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 751

123 Tolerance alkoholu za volantem v Česku i Evropě [online]. 2021 [cit. 2023-03-12]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/tolerance-alkoholu-za-volantem-v-cesku-i-evrope>

promile.<sup>124</sup> Otázkou tedy je, jak může být striktně posuzována hranice 1 promile jako hranice vylučující způsobilost, když mírně nižší hranice u řidičů v mnohých vyspělých zemích, nezakládá nezpůsobilost k řízení motorových vozidel. V České republice hodnota 1 promile alkoholu v krvi zakládá trestní odpovědnost, zatímco v zahraničí hodnoty o 0,2 menší nezakládají ani odpovědnost za přestupek.

Ačkoliv jsem zastáncem nulové tolerance alkoholu při řízení motorových vozidel, konstrukce založena čistě na překročení hranice 1 promile alkoholu v krvi mi přijde zavádějící. Alkohol působí na každého jedince specificky. Častým pitím alkoholu se receptory v mozku postupně adaptují na účinky požití alkoholu, a vytváří se alkoholová tolerance jednotlivce. Jedinec s vyšší alkoholovou tolerancí bude mít zpravidla vyšší způsobilost k některým úkonům.<sup>125</sup>

Oproti absolutní nezpůsobilosti k řízení motorového vozidla stojí nezpůsobilost relativní. V případě, kdy je u řidiče zjištěn alkohol v krvi, avšak nedosahuje množství pro stanovení absolutní nezpůsobilosti, je nutné takovou nezpůsobilost prokázat. Prokázaná nezpůsobilost musí být v takovém rozsahu, že pachatel nemohl bezpečně ovládat motorové vozidlo.<sup>126</sup>

Do roku 2020 přetrvával aplikační problém, kdy nebyla stanovena hranice pro absolutní nezpůsobilost v případě jiných návykových látek, než je alkohol. Řešení přineslo až stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020, kterým byla stanovena hodnota koncentrace návykových látek v krevním séru, od které lze považovat řidiče motorového vozidla za nezpůsobilého. Tyto minimální hodnoty v krvi byly stanoveny následovně:

- 10 ng/ml Delta-9-tetrahydrokanabinolu (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,

---

124 Tolerance alkoholu v USA [online]. 2022 [cit. 2023-03-12]. Dostupné z:

<https://www.portalridice.cz/clanek/tolerance-alkoholu-v-usa>

125 The risks of alcohol tolerance [online]. 2021 [cit. 2023-03-17]. Dostupné z:

<https://www.drinkaware.co.uk/advice/i-need-advice-to-stop-my-drinking/how-to-take-a-break-and-reset-your-tolerance>

126 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. 751–752

- 200 ng/ml Morfinu.

Tímto stanoviskem byla odstraněna nejednotnost posuzování stavu vylučujícího způsobilost k řízení motorového vozidla užitím jiné návykové látky, než alkoholu, kdy taková rozhodnutí se opírala především o nejednotné znalecké posudky z oboru zdravotnictví a psychiatrie.<sup>127</sup>

K odhalení řidičů pod vlivem návykových látek dochází nejčastěji při kontrolním zastavení vozidla Policií České republiky. Toto právo jim náleží dle § 124 odst. 12 písm. f) ZPPK. Zastavení vozidla a následná kontrola může být zcela náhodná, nebo se jedná o řidiče, u kterých je podezření ze spáchání protiprávního jednání. Náležitosti silniční kontroly se řídí závazným pokynem policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.. Dle čl. 17 odst. 1 písm. d) tohoto pokynu spočívá každá kontrola řidiče v dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a v případě podezření i jiných návykových látek.

Kontrola na přítomnost alkoholu v krvi řidiče se tedy provádí vždy. V § 20 zákoně č. č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek je právně upraveno orientační vyšetření a odborné lékařské vyšetření na alkoholické a jiné návykové látky. Silniční kontrola prováděná Policií České republiky spočívá v orientačním měření alkoholu v dechu analyzátozem typu Dräger. Pokud je naměřená hodnota alkoholu v krvi, která zakládá odpovědnost za přestupek či trestný čin, je zkouška přístrojem Dräger opakována v intervalu pěti minut. Opakované měření alkoholu v krvi, které se neliší od prvního měření o více než 10 %, je považováno za odborné měření, a lze ho použít jako důkaz v dalším řízení.<sup>128</sup>

Dle § 20 odst. 3 zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek se odborné lékařské vyšetření neprovede, pokud bylo orientační vyšetření na alkohol provedené přístrojem splňující podmínky stanovené ve vyhlášce č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu. Přístroj Dräger stanovené podmínky splňuje.<sup>129</sup>

---

127 Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020

128 KUČERA, Jiří. Alkohol za volantem: Právní aspekty dechových a krevních zkoušek. Kučera & Associates [online]. 2019 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.kuceralegal.cz/alkohol-za-volantem/>

129 VOKUŠ, Jiří. Kalibrace analyzátorů alkoholu v dechu. Policie České republiky [online]. 2014 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/kalibrace-analyzatoru-alkoholu-v->

V případě kdy je odchylka mezi prvním a druhým měřením vyšší než 10 %, nebo jsou jiné pochybnosti o naměřených hodnotách, provede se odborné lékařské vyšetření. Lékařské vyšetření se také provede v případech nesprávné funkčnosti měřicího přístroje, zmaření měření, či odmítnutí orientačního měření.<sup>130</sup> Pokud řidič odborné lékařské vyšetření odmítne, hledí se na něj, jako by byl pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.<sup>131</sup>

V případě dopravní nehody je měření alkoholu v krvi provedeno vždy. V případě nehody, kdy je řidič neschopen odmítnout vyšetření na návykové látky, se vztahuje usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 4. 2011, sp. zn. 7 Tdo 88/2011-17. V tomto řízení namítal obviněný procesní nepoužitelnost protokolu o lékařském vyšetření při ovlivnění alkoholem, kdy byl odběr proveden v bezvědomí obviněného.

Předně soud argumentoval, že protokol o lékařském vyšetření není důkazem, ale pouze částí výsledku laboratorní zkoušky vzorku krve, kdy až tento výsledek vyšetření je důkazem. Dále soud argumentoval jednak neodkladností a neopakovatelností odběru krve v případě zjišťování alkoholu, a jednak povinností dle § 114 odst. 2 TrŘ, kdy je osoba, o kterou jde, povinna strpět odběr krve, pokud není takový odběr spojen s nebezpečím pro zdraví této osoby. Takový zásah není považován za zásah do tělesné integrity, jelikož i nedotknutelnost osoby dle čl. 7 odst. 1 Listiny základních práv a svobod připouští omezení nedotknutelnosti zákonem.<sup>132</sup>

Zjišťování jiných návykových látek Policií České republiky upravuje již zmíněný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v čl. 17 odst. 1 písm. d). Dle tohoto pokynu se vyšetření na jiné návykové látky, než je alkohol, provádí pouze pokud má policista podezření, že osoba pod vlivem takových látek je. Vyšetření se provádí testem na drogy typu DrugWipe. Tento test detekuje ve slinách či potu některé z nejčastějších návykových látek jako cannabis, kokain, opiáty, amfetaminy, metamfetaminy a extázi. Odebrání vzorku probíhá zpravidla výtěrem

---

dechu.aspx

130 Usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 5. 2016, sp. zn. 2 As 146/2015

131 § 20 odst. 2 zákona č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek

132 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 4. 2011, sp. zn. 7 Tdo 88/2011-17

z dutiny ústní. Vyšetření na jiné návykové látky než alkohol je v případě silniční kontroly pouze orientační.<sup>133</sup>

Pokud vyšetření vyhodnotí přítomnost návykové látky, je přistoupeno k odbornému lékařskému vyšetření, které se provádí z krve či moči.<sup>134</sup>

Řidič motorového vozidla má povinnost podrobit se vyšetření na zjištění návykových látek dle § 5 odst. 1 písm. g) ZPPK. V případě odmítnutí orientačního vyšetření a následného odmítnutí odborného lékařského vyšetření se pachatel dopustí přestupku dle § 125c odst. 1 písm. d). Za tento přestupek bude řidiči uložen trest v zákazu činnosti na jeden rok až dvě léta a pokuta v rozmezí 25 000 – 50 000 Kč. Správní trest za odmítnutí vyšetření lze považovat za právní fikci, kdy je presumováno zavinění ve smyslu požití návykové látky. Ačkoliv se může zdát, že je taková fikce k pachateli přísná, bývá odmítnutí vyšetření způsobem k vyhnutí se trestní odpovědnosti v případech, kdy si je pachatel vědom požití návykové látky, a to v hranici zakládající trestní odpovědnost dle § 274 TrZ. Odmítnutím vyšetření se pachatel vyhne možnému trestu odnětí svobody. Zákazu činnosti spočívajícím v řízení motorových vozidel se však pachatel nevyhne.

V případě vyloučené způsobilosti z důvodu požití návykových látek naplní pachatel skutkovou podstatu ohrožovacího trestného činu a bude mu dle § 274 odst. 1 TrZ uložen trest v odnětí svobody až na jeden rok, peněžitý trest nebo zákaz činnosti. Pokud ovšem pachatel naplní kvalifikovanou skutkovou podstatu v § 274 odst. 2 TrZ tím, že ohrožením pod vlivem návykové látky způsobí dopravní nebo jinou nehodu, ublíží jinému na zdraví, nebo způsobí větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek, bude mu uložen trest odnětí svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitý trest nebo zákaz činnosti. Stejně bude potrestán pachatel, který se dopustí ohrožení pod vlivem návykové látky při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek. Stejný trest bude uložen v případě odsouzení za stejný trestný čin během posledních dvou let či pokud byl pachatel propuštěn z výkonu trestu odnětí svobody za takový čin.

---

133 Drogové testy z potu, z vlasů, ze slin a moči. Portál řidiče [online]. 2021 [cit. 2023-03-15].

Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/drogove-testy-z-potu-z-vlasu-ze-slin-a-moci>

134 Policejní testy na drogy - odmítnutí a pozitivní výsledek. Portál řidiče [online]. 2021 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/policejni-testy-na-drogy-odmitnuti-a-pozitivni-vysledek>



Subjektivní stránkou se trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky řadí mezi trestné činy úmyslné. Výjimkou je § 274 odst. 2 písm. a) TrZ, kdy po stránce zavinění postačí nedbalost.<sup>135</sup>

Ve vztahu k trestnému činu obecného ohrožení je jednočinný souběh s ohrožením pod vlivem návykové látky vyloučen.<sup>136</sup> Ohrožení pod vlivem návykové látky může být také kvazideliktem v případě trestného činu opilství.<sup>137</sup>

V případě nedosažení stanovených hranic ovlivnění návykovými látkami pro absolutní nezpůsobilost, a neshledání relativní nezpůsobilosti je jediným protiprávním jednáním přestupek za řízení pod vlivem návykových látek dle § 125c odst. 1 písm. b) nebo písm. c) ZPPK.

Je nutné poukázat, že v posledních letech se pozvolna zvyšuje podíl ovlivnění omamnou či psychotropní látkou v trestné činnosti v dopravě.<sup>138</sup> Je možné tedy předpokládat, že orientační vyšetření na jiné návykové látky než alkohol, bude ze strany Policie České republiky prováděno častěji.

### 4.3. Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných

Trestné činy proti pořádku ve věcech veřejných chrání základní hodnoty a fungování demokratického státu. Tyto trestné činy směřují proti orgánům veřejné moci či jinak ohrožují pořádek ve věcech veřejných.

Mezi tyto trestné činy patří i opilství dle § 360 TrZ. Opilství v této diplomové práci dále rozebráno není. Důvodem je, že ač je opilství možné spojit s trestnou činností v dopravě, součet trestných činů klasifikovaných jako opilství v souvislosti s dopravou, se za rok 2020–2022 rovná počtu 0.<sup>139</sup>

---

135 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 746

136 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 753

137 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 894

138 *Zpráva o činnosti státního zastupitelství* [online]. Brno, 2022 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: [https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C\\_2021-textov%C3%A1%C4%8D%C3%A1st.pdf](https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C_2021-textov%C3%A1%C4%8D%C3%A1st.pdf)

139 Statistiky přestupků a trestných činů: Ročenky za rok 2020 až 2022 [online]. 2023 [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky?mssf=Silni%C4%8dn%C3%ad+doprava&mssf=Statistiky+k+bodov%C3%a9mu+hodnocen%C3%ad>

#### 4.3.1. Přijetí úplatku a podplácení – § 331 a § 332

Jedním z trestných činů, kterého se může řidič silničního motorového vozidla dopustit, je podplácení dle § 332 TrZ. Dle odst. 1 spočívá tento trestný čin v poskytnutí, nabídnutí či slíbení úplatku v souvislosti s obstaráváním věci obecného zájmu nebo v souvislosti s podnikáním. Za takové jednání hrozí odnětí svobody až na dvě léta či peněžitý trest.

Pro trestné činy v silniční dopravě je relevantní především kvalifikovaná skutková podstata obsažena v odst. 2 písm. b), kdy pachatel spáchá trestný čin podplácení vůči úřední osobě. Za což hrozí trest odnětí svobody na jeden rok až šest let, propadnutím majetku nebo peněžitým trestem.

S tímto trestným činem se lze setkat především v případě zastavení vozidla Policií České republiky či Celní správou České republiky. Pachatelem je většinou řidič, který je zastaven po spáchání protiprávního jednání, za které hrozí zákaz činnosti či trest odnětí svobody. Jedná se především o řidiče, kteří již mají uložen zákaz činnosti řízení motorových vozidel a osoby pod vlivem návykových látek. Minimální hranice úplatku není zákonem stanovena. Společenskou škodlivost je třeba posuzovat individuálně se zohledněním chráněného obecného zájmu.<sup>140</sup>

V případě přijetí úplatku úřední osobou bude naplněna kvalifikovaná skutková podstata trestného činu přijetí úplatku dle § 331 odst. 3 písm. b), kdy pachatelem může být pouze speciální subjekt - úřední osoba. Trestem je odnětí svobody na tři léta až deset let nebo propadnutí majetku. Trestní sazba je zde tedy výrazně vyšší se zájmem na výkon nestranné veřejné moci.

*„V případě trestného činu přijetí úplatku je možný jednočinný souběh s trestným činem zneužití pravomoci úřední osoby podle § 329.“* U všech třech zmíněných trestných činů je z hlediska subjektivní stránky požadován úmysl.

V roce 2020 se vyskytl případ, kdy dva policisté zastavovali především řidiče luxusních vozidel, kteří překročili maximální povolenou rychlost, a poté požadovali úplatky, aby nebyl řidič sankcionován.<sup>141</sup>

---

140 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 854

141 VACULÍK, Radim. *Policisté se nechali uplácat od řidičů luxusních aut*. Novinky [online]. 2020 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-policiste-se-nechali-uplacet-od-ridicu-luxusnich-aut-40336711>

Kromě silničních kontrol bezpečnostními sbory byla v minulosti medializována také kauza získávání řidičských oprávnění za úplatu v Libereckém kraji.<sup>142</sup>

#### 4.3.2. Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání - § 337

Jedním z nejčastějších trestů za trestné činy spáchané v silniční dopravě, představuje trest zákazu činnosti dle § 52 odst. 1 písm. g), který spočívá v zákazu řízení motorových vozidel. Tento alternativní trest bývá ukládán, pokud je spáchán trestný čin v souvislosti s motorovým vozidlem.

Porušením tohoto zákazu naplní pachatel skutkovou podstatu trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Řidič takovým jednáním naplní skutkovou dle § 337 odst. 1 písm. a). Dle tohoto ustanovení bude trestem odnětí svobody až na dvě léta potrestán ten, *„kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu či jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl.“*

Dle § 94 odst. 1 ZPPK pozbývá řidičské oprávnění ten, komu byl soudem uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, případně mu bylo v souvislosti s trestním řízením omezeno řízení motorových vozidel. Řidičské oprávnění pozbývá také osoba, které byl uložen správní trest zákazu řízení motorových vozidel.

Dle stanoviska trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 27. 10. 2010, Tpjn 302/2010, lze chápat pozbytí řidičského oprávnění dle § 123c ZPPK, jako odnětí příslušného oprávnění dle jiného právního předpisu ve smyslu ustanovení § 337 odst. 1 písm. a) TrZ. Tudíž i osoba, která má v registru řidičů zaznamenáno 12 nasbíraných bodů, může spáchat trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

---

142 NOHL, Radek. Korupce v autoškole: Policie má komisaře. Teď jde po novopečených řidičích. Seznam Zprávy [online]. 2022 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domaci-zivot-v-cesku-korupce-v-autoskole-policie-natocila-komisare-jak-za-uplatky-vyplnuji-testy-201840>

Z hlediska zavinění je požadován úmysl, kdy pachatelem může být pouze speciální subjekt, vůči kterému směřuje trest, správní trest, ochranné opatření či výkon rozhodnutí spočívající v pozbytí řidičského oprávnění.<sup>143</sup>

Specifickým případem je, pokud řidič řidičské oprávnění dané skupiny nikdy nevlastnil. Takové protiprávní jednání je poté kvalifikováno jako přestupek dle § 125c / 1e) 1. ZPPK. Za tento přestupek je uložena pokuta od 25 000 do 50 000 Kč (§ 125c odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu) a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorového vozidla od jednoho do dvou let. (§ 125c odst. 6 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu). V takovém případě pachatel pozbývá řidičské oprávnění, a v případě dalšího řízení motorového vozidla je již možné takové jednání kvalifikovat jako maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní.

Absence řidičského oprávnění sama o sobě nezakládá porušení důležité povinnosti v dopravě. Porušení důležité povinnosti v dopravě v souvislosti s absencí řidičského oprávnění je třeba posuzovat individuálně, s ohledem na typ porušené povinnosti a následky takového porušení.<sup>144</sup>

Zajímavostí je, že před přijetím trestního zákoníku č. 40/2009, bylo řízení vozidla bez předchozího získání řidičského oprávnění, kvalifikováno jako trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění dle § 180d odst. 1 zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon – znění od 1. 7. 2006.

O tom, zda by mělo být řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění trestným činem, či přestupkem, lze vést diskuzi. Argumentem pro kvalifikaci takového jednání jako přestupku budiž skutečnost, že řídit vozidlo není pro průměrného člověka příliš složité. Účastníky provozu na pozemních komunikacích se stáváme ve své podstatě od raných let, a proto máme mnohá pravidla silničního provozu zažitá.

Argumentem pro kvalifikaci řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění jako trestný čin je nebezpečnost silničního provozu. Ačkoliv určitá pravidla silničního provozu člověk pochytlí za svůj život, nedají se znalosti zcela srovnávat se znalostmi nabytými v autoškole, díky vlastní zkušenosti pod dozorem instruktora. Zejména s ohledem na interpretaci pravidel a pochopení

---

143 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 861

144 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 252

pravidel v praxi z pohledu řidiče motorového vozidla. Potřebnou znalost ovládání motorového vozidla a znalost právních předpisů ověřuje zkouška odborné způsobilosti dle § 38 a násl. zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Složení odborné zkoušky prokazuje určitý standard řidičských dovedností.

Starý trestní zákoník řadil řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění do hlavy čtvrté, pod trestné činy obecně nebezpečné. Sám se přikláním k názoru, že řízení bez řidičského oprávnění vykazuje známky chování pro společnost nebezpečného, a mělo by být klasifikováno jako trestný čin ohrožovací.

## **4.4. Trestné činy spadající do jiných hlav trestního zákona**

### **4.4.1. Pojistný podvod - § 210**

V případě provozu na pozemních komunikacích vznikají škody na majetku, které běžně dosahují statisícové až milionové částky. V případě speciálních vozidel, nákladních vozidel a střetu silničního vozidla s drážním vozidlem může být škoda klasifikována i jako škoda velkého rozsahu dle § 138 odst. 1 písm. e) TrZ. Vzhledem k rozsahu škod, je proto vhodné, aby byla vozidla pojištěna.

Pojištění motorových vozidel se zpravidla dělí na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a na majetkové škodové pojištění. Tyto produkty pojišťoven bývají označovány jako povinné ručení a havarijní pojištění.

Povinné ručení musí být uzavřeno pro každé silniční vozidlo, které je zapsáno v registru silničních vozidel a jeho pojištění je podmínkou účasti provozu na pozemních komunikacích.<sup>145</sup>

Havarijní pojištění je pojištění vozidla, které se sjednává pro případ škod zaviněných převážně jinou okolností, než nehodou způsobenou jiným účastníkem provozu. Jedná se především o nehodu způsobenou řidičem vozidla, vandalismus, střet se zvěří, odcizení vozidla, živelnou událostí, atd.<sup>146</sup>

---

<sup>145</sup> § 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

<sup>146</sup> Havarijní pojištění. ČPP [online]. 2023 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z:

<https://www.cpp.cz/klientsky-servis/dokumenty/pojisteni-vozidel?path=%2Fpojisteni-vozidel>

Pokud je škoda v provozu na pozemních komunikacích způsobena úmyslně, nebo po požití alkoholu, není taková škoda kryta pojištěním, a v tom případě je taková škoda vymáhána po pojištěném. Podmínky pojištění lze nalézt v § 2758 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Trestný čin pojistného podvodu je v poměru speciality k trestnému činu podvodu dle § 209 TrZ. Ustanovení o podvodu má dvě základní a čtyři kvalifikované skutkové podstaty.

Objektivní stránka pojistného podvodu v odst. 1 spočívá v uvedení nepravdivých nebo hrubě zkreslených údajů či podstatnému zamlčení údajů, a to při uzavírání či změny pojistné smlouvy, v souvislosti s likvidací pojistné události, nebo při uplatnění práva z pojistného či obdobného plnění. Tento trestný čin je předčasně dokonáný ve stadiu přípravy, kdy stačí uvedení nepravdivých relevantních informací pro pojistnou smlouvu, případně zatajení takových údajů.<sup>147</sup>

Skutková podstata obsažená v odst. 2 předpokládá vznik nebo předstírání pojistné události, se kterou je spojeno plnění, nebo pachatel stav vyvolaný pojistnou událostí udržuje. Předpokladem je vznik škody nikoliv nepatrné na cizím majetku. „*Škodou způsobenou trestným činem je částka, která se rovná rozdílu mezi skutečně poskytnutým pojistným plněním na straně jedné a pojistným plněním, které by náleželo s přihlédnutím k jeho důvodnému zkrácení na straně druhé.*“<sup>148</sup>

Pokud pachatel úmyslně přispěl k dopravní nehodě, aby si opatřil majetkový prospěch z pojistného plnění, není vyloučena klasifikace jednání pachatele jako pojistný podvod dle § 210 odst. 2 TrZ.<sup>149</sup>

V případě naplnění znaků základních skutkových podstat v odst. 1 či odst. 2 uloží soud trest odnětí svobody až na dvě léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci.

Odst. 3 – 6 představují kvalifikované skutkové podstaty. Odst. 3 stanoví přísnější trest v délce odnětí svobody šest měsíců až tři léta v případě recidivy. Odst. 4 stanoví trest odnětí svobody na jeden rok až pět let nebo peněžitý trest v případě způsobení větší škody. Odst. 5 stanoví trest odnětí svobody na dvě léta

---

147 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 667

148 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 6. 2009, sp.zn. 6 Tdo 335/2009

149 Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 8. 2019, sp. zn. 4 Tdo 999/2019

až osm let, pokud je pojistný podvod spáchán v rámci organizované skupiny, pokud měl pachatel zvlášť uloženou povinnost hájit zájmy poškozeného, nebo způsobil-li značnou škodu. Odst. 6 stanoví trest odnětí svobody na pět až deset let, pokud je způsobena škoda velkého rozsahu, nebo je pojistný podvod spáchán v úmyslu umožnit nebo usnadnit spáchání teroristického trestného činu, trestného činu financování terorismu nebo vyhrožování teroristickým trestným činem.

Každý rok je za pojistné podvody odsouzeno cca 200 – 300 pachatelů. Ze všech pojistných podvodů jsou podvody v pojištění motorových vozidel nejčastější. Tato skutečnost vyplývá z rozsahu škod a počtu škodných událostí. Většinou je uložen podmíněný trest odnětí svobody.<sup>150</sup>

Počet pojistných podvodů v oblasti pojištění vozidel se dlouhodobě zvyšuje. Jedním z důvodů je trvalá nepříznivá ekonomická situace, která je zapříčiněna jak pandemií covid-19, tak neustále rostoucí inflací. Důsledkem toho jsou navyšovány prostředky na odhalování pojistných podvodů. Pojišťovny pro svou ochranu mají své specializované detektivní týmy, které se zabývají odhalováním pojistných podvodů. K tomu jim slouží také specializované softwarové programy a forenzní analýza dat.<sup>151</sup> Můžeme tedy říci, že největší podíl na odhalování pojistných podvodů mají samy pojišťovny.

Trendem posledních let jsou podvody v pojištění motorových vozidel, kdy jsou nahlašovány škody nikoli nepatrné v domnění, že prověřováním a odhalováním těchto škod se pojišťovny příliš nezabývají.<sup>152</sup>

Pachatelem pojistného podvodu je mimo pojištěného či pojistníka také osoba, která úmyslně pojistnou událost vyvolá či udržuje, ať již v dohodě s pojištěným, či nikoliv.<sup>153</sup>

*„Velmi častými případy podvodu motoristů jsou fingované nebo i dohodnuté nehody, které mají „pokrýt“ předchozí škody vzniklé jinde a jinak.“<sup>154</sup>*

150 Pojistný podvod: Otázky a odpovědi - 1. díl. Opojisteni.cz [online]. 2012 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/pojistny-trh/pojistny-podvod-otazky-a-odpovedi-1-dil/c:4071/>

151 Pojistný podvod: Otázky a odpovědi - 1. díl. Opojisteni.cz [online]. 2012 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/pojistny-trh/pojistny-podvod-otazky-a-odpovedi-1-dil/c:4071/>

152 Pojistný podvod: Otázky a odpovědi - 1. díl. Opojisteni.cz [online]. 2012 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/pojistny-trh/pojistny-podvod-otazky-a-odpovedi-1-dil/c:4071/>

153 JELÍNEK, Jirí. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 669

154 UNIQA pojišťovna eviduje za loňský rok prudký nárůst počtu pojistných podvodů. Opojisteni.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z:

<https://www.opojisteni.cz/spektrum/tiskove-zpravy/uniqa-pojistovna-eviduje-za-lonsky-rok->

Ačkoliv je pojistný podvod úmyslným trestným činem, je pouze menšina případů, kdy je sjednáno pojištění přímo za účelem spáchání pojistného podvodu. Nejčastěji dojde k pojistné události, kdy se poté pachatel, negativně ovlivněn událostmi nehody snaží uplatnit vyšší škodu.<sup>155</sup>

#### 4.4.2. Teroristický útok § 311

Teroristický útok je jeden z nejzávažnějších trestných činů. Teroristický útok je definován v § 311 TrZ. Jedná se o útok, kdy pachatelovým úmyslem je poškodit ústavní zřízení nebo obranyschopnost České republiky nebo mezinárodní organizace, závažným způsobem zastrašit obyvatelstvo nebo protiprávně přinutit vládu nebo jiný orgán veřejné moci nebo mezinárodní organizaci, aby něco konala, opominula nebo trpěla. O tomto trestném činu se zmíním, přestože ho lze zatím vnímat pouze jako potenciální riziko pro Českou republiku, z důvodu nízkého výskytu extremistických skupin. Rizikem je značná imigrace, a to z důvodu současné imigrační krize, nicméně Česká republika je pro migraci především tranzitní zemí.

Se zaměřením na trestné činy v dopravě bude v této kapitole kladen důraz především na odst. 2, který představuje skutkovou podstatu, kdy je bezprostředně v ohrožení především lidské zdraví či život.

Jednotlivá písmena poté definují jednání potřebné k naplnění tohoto trestného činu. Pro trestné činy spáchané v dopravě či dopravním prostředkem jsou důležitá zejména tato písmena ustanovení § 311 odst. 2 TrZ:

- „a) provede útok ohrožující život nebo zdraví člověka s cílem způsobit smrt nebo těžkou újmu na zdraví,*
- b) zmocní se rukojmí nebo provede únos,*
- c) zničí nebo poškodí ve větší míře veřejné prostranství, majetek nebo veřejné zařízení, dopravní nebo telekomunikační systém, pevnou plošinu na pevninské mělčině, energetické, vodárenské, zdravotnické nebo jiné důležité zařízení, včetně počítačového systému, na jehož fungování takové*

---

[prudky-narust-poctu-pojistnych-podvodu/c:24621/](https://www.opojisteni.cz/prudky-narust-poctu-pojistnych-podvodu/c:24621/)

155 Detektivové GČP odhalili pojistné podvody za více než půl miliardy korun. Opojisteni.cz [online]. 2022 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z:

<https://www.opojisteni.cz/spektrum/tiskove-zpravy/detektivove-gcp-odhalili-pojistne-podvody-za-vice-nez-pul-miliardy-korun/c:22338/>



*zařízení, systém nebo plošina závisejí, s cílem ohrozit tím lidské životy nebo bezpečnost takového prostranství, zařízení, systému nebo plošiny,*  
e) *zmocní se letadla, lodi, jiného prostředku osobní či nákladní dopravy nebo pevné plošiny na pevninské mělčině nebo nad takovým dopravním prostředkem nebo pevnou plošinou vykonává kontrolu anebo zničí nebo vážně poškodí navigační zařízení nebo ve větším rozsahu zasahuje do jeho provozu anebo sdělí důležitou nepravdivou informaci, čímž ohrozí život nebo zdraví lidí nebo bezpečnost takového dopravního prostředku,*  
g) *vydá lidi v obecné nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví tím, že způsobí požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání, nebo takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění.“*

Za naplnění skutkové podstaty dle odst. 2 § 311 TrZ hrozí trest odnětí svobody v délce pět až patnáct let. Odst. 3 stanoví kvalifikovanou skutkovou podstatu, kdy lze uložit trest odnětí svobody na dvanáct až dvacet let, případně i výjimečný trest dle § 54 TrZ. Podmínkou naplnění skutkové podstaty odst. 3 je především okolnost, kdy pachatel spáchal teroristický útok jako člen organizované skupiny, způsobí-li těžkou újmu na zdraví či smrt, způsobí-li škodu velkého rozsahu. U teroristického útoku je vždy stanovena možnost společně s trestem odnětí svobody uložit trest propadnutí majetku.

Subjektivní stránka trestného činu teroristického útoku vyžaduje zavinění úmyslné. Mezi fakultativní znaky subjektivní stránky teroristického útoku patří i pohnutka. Pohnutkou je závažným způsobem zastrašit obyvatelstvo.<sup>156</sup>

Teroristické útoky na území České republiky jsou výjimečné. Příhodné je, že jediným případem, kdy byl pachatel uznán vinen z teroristického útoku v České republice, je teroristický útok spojen s dopravou. Nicméně tento čin je spojen se železniční dopravou. Jedná se o teroristické útoky na vlaky na Mladoboleslavsku v roce 2017.<sup>157</sup>

Pachatel J. B. ve dvou případech povalil na železniční trať stromy, s úmyslem vykolejit vlak. V obou případech došlo ke střetu vlaků s kmenem v rychlostech cca 70 km/h. Jen shodou náhod nebyl ani v jednom z případů nikdo

---

156 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 812

157 Rozhodnutí Krajského soudu v Praze ze dne 14. 1. 2019, sp. zn. 3 T 60/2018

zraněn. Pachatel jednal se záměrem, aby odpovědnost za tyto útoky byla přičítána imigrantům vyznávajícím islámské náboženství. Toho hodlal docílit zanecháváním letáků na nádražích a místech nehod s výhrůžnými vzkazy, které odkazovaly na islámské náboženství. To mělo vést k nesnášenlivosti a strachu obyvatel z islámu a imigrace. Jednání J. B. bylo klasifikováno jako teroristický útok dle § 311 odst. 1 písm. g) TrZ a vyhrožováním teroristickým činem dle § 312f odst. 1, odst. 2 písm. b) TrZ. J.B. byl odsouzen k nepodmíněnému trestu odnětí svobody v délce čtyř let, který byl dle § 40 odst. 2 TrZ uložen pod dolní hranicí trestní sazby, vzhledem ke shledané zmenšené přičetnosti z důvodu organické poruchy osobnosti.<sup>158</sup>

Nejblíže k teroristickému útoku, spáchanému prostřednictvím silničního motorového vozidla, měla nejblíže Olga Hepnarová, poslední žena popravena v Československu. Olga Hepnarová měla v úmyslu pomstít se společnosti, jelikož měla pocit, že jí společnost ubližuje. Mezi původní plány útoku patřilo vykolejení vlaku, útok výbušninou, střelba ze zbraně. Nakonec byla zvolena nejsnazší varianta a pachatelka si opatřila nákladní automobil. Tím dne 10. 7. 1973 najela do skupiny lidí, kteří čekali na zastávce tramvaje. Útok si vyžádal 8 lidských životů a zraněno bylo několik dalších lidí.

Pachatelka se k činu přiznala a byla odsouzena pro trestný čin obecného ohrožení dle § 179 zákona č. 140/1961 Sb., trestního zákona. Olga Hepnarová byla odsouzena k trestu smrti a stala se poslední popravenou ženou v Československu. Trest byl vykonán dne 12. 3. 1975 v pankrácké věznici v Praze oběšením.<sup>159</sup>

Teroristické útoky jsou více rozšířené v zahraničí. Velký nárůst teroristických činů v Evropě je spojován s imigrační krizí a s postupným rozšiřováním islámského náboženství. Proto je také jedna z Evroplem rozlišovaných kategoriích teroristických útoků, útoky nábožensky motivované. Nábožensky motivovaný terorismus je označován také jako džihádistický terorismus. V roce 2014 byly v Evropě spáchány 2 nábožensky motivované teroristické útoky, které měly 4 oběti. Od roku 2015 se počet útoků i obětí drasticky zvedl. Například roku 2015 bylo těchto útoků 17 a obětí 150, ale od roku 2015 se poté počet teroristických útoků s náboženským motivem zvyšoval.

---

158 Rozhodnutí Krajského soudu v Praze ze dne 14. 1. 2019, sp. zn. 3 T 60/2018

159 Soud SP. Pantharei [online]. 2016 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z:

<https://pantharei.estranky.cz/clanky/soud/soud-sp.html>

Nejvíce útoků se odehrává především ve Francii, Německu, Itálii, Španělsku a UK.<sup>160</sup> Nakolik lze skutečně spojovat nábožensky motivovaný terorismus s nezvládnutou imigrační politikou, ponechávám jiným pracím.

Tyto teroristické útoky byly spáchány různými prostředky. Nejčastěji se jedná o výbušniny, střelné a chladné zbraně či motorizované dopravní prostředky. Dopravní prostředek je jako zbraň volen z několika důvodů. V porovnání s jinými prostředky, jsou motorová vozidla snadná k získání, jsou vzhledem ke své hmotnosti a rychlosti účinné, k jejich obsluze není třeba zvláštních znalostí.

Mezi významné teroristické útoky v Evropě spáchané silničním dopravním prostředkem patří tyto:

- 2016 - Teroristický útok v Nice. Útočník nákladním automobilem najel do davu lidí při oslavě Dne pádu Bastily - 84 mrtvých.
- 2016 - Teroristický útok na vánoční trhy v Berlíně. Útočník vjel nákladním automobilem do davu lidí, kteří se účastnili vánočních trhů na náměstí - 12 mrtvých.
- 2017 - Teroristické útoky v Katalánsku. Během tří útoků zemřelo celkem 16 lidí. Spolu s útočníky zemřelo 24 lidí. K útoku byla použita dodávka, střelné zbraně, výbuch plynových lahví - celkem 14 obětí zemřelo po střetu s dodávkou.
- 2017 - Teroristický útok v Londýně. Dodávka najela do lidí. Pachatelé poté vystoupili z dodávky a pobodali další lidi - 8 mrtvých.<sup>161</sup>

Všechny tyto útoky lze charakterizovat jako nábožensky motivované. K odpovědnosti za všechny z těchto útoků se přihlásil Islámský stát.<sup>162</sup>

Teroristické útoky silně ovlivnily vnímání imigrace a bezpečnostní politiky. Dopad na společnost mohl být pozorován zejména v bezpečnostních opatřeních, která byla zavedena v reakci na zvyšující se počet teroristických útoků v Evropě.<sup>163</sup>

---

160 Terorismus v EU v číslech: počty útoků, obětí a zatčení v roce 2020. Zpravodajství Evropský parlament [online]. 2021 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z:

<https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20210628STO07262/terorismus-v-eu-pocty-utoku-obeti-a-zatceni-v-roce-2020>

161 KRATOCHVÍL, Martin. Dvacet let teroru v Evropě: za útoky nestáli jen islamističtí fanatici. Deník.cz [online]. 2020 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/staty-eu/20-let-teroru-v-evrope-20201103.html>

162 TOUŠEK, Petr. Teroristické útoky v České republice a v Evropě. Rexter.cz [online]. 2018 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: [https://www.rexter.cz/rubriky/politika/teroristicke-utoky-v-ceske-republice-a-v-evrope\\_214.html](https://www.rexter.cz/rubriky/politika/teroristicke-utoky-v-ceske-republice-a-v-evrope_214.html)

163 Vláda potvrdila vyhlášení prvního stupně ohrožení terorismem. Vláda České republiky [online]. 2016 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z:

## 5. Statistika trestných činů v silniční dopravě

Kriminalita v dopravě je moderní fenomén, který se projevuje značnou kvantitou, a tak trestná činnost v dopravě představuje vysoký podíl na celkové kriminalitě.<sup>164</sup> Dle zprávy o činnosti státního zastupitelství za rok 2021, představovaly trestné činy v dopravě 30,91 % celkové kriminality.<sup>165</sup>

Trestná činnost v dopravě je dynamický jev, závislý na řadě faktorů. Je nutné ji zkoumat a vyhodnocovat. (428 Krimi) Každoroční statistiky, které se zabývají kriminalitou v dopravě, jsou vydávány především ze strany Policie České republiky, Ministerstva dopravy České republiky a státního zastupitelství ve zprávách o jeho činnosti.

Nejpodrobněji trestné činy v silniční dopravě rozvádí statistika přestupků a trestných činů Ministerstva dopravy České republiky. Tato každoročně publikovaná statistika uvádí nejdůležitější statistické údaje vztahující se ke kriminalitě v silniční dopravě.

Níže je předložena tabulka s kompletním přehledem evidovaných trestných činů v silniční dopravě za rok 2022.

**Trestné činy v silniční dopravě za rok 2022**

Par.	Odst.	Písm.	Jednání	Celkem	Ženy
274	1		Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7504	919

<https://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-potvrdila-vyhlaseni-prvniho-stupne-ohrozeni-terorismem---141711/>

164 GRIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. Kriminologie. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5. S. 428

165 Zpráva o činnosti státního zastupitelství [online]. Brno, 2022 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: [https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C\\_2021-textov%C3%A1\\_%C4%8D%C3%A1st.pdf](https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C_2021-textov%C3%A1_%C4%8D%C3%A1st.pdf)

Par.	Odst.	Písm.	Jednání	Celkem	Ženy
337	1	a	Maření nebo podstatné ztěžování výkonu rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci vykonáváním činnosti, která byla pachateli takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu (řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění - v době po jeho pozbytí na základě uloženého zákazu činnosti či jeho odnětí rozhodnutím správního orgánu)	4585	402
274	2	a	Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - se způsobením havárie, dopravní nebo jiné nehody, ublížením jinému na zdraví nebo způsobením větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku	1536	245
147	1		Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti	190	65
274	2	c	Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn	174	23
147	2		Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti - porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona	169	58

Par.	Odst.	Písm.	Jednání	Celkem	Ženy
148	1		Ublížení na zdraví z nedbalosti – nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost jízdě	97	42
148	1		Ublížení na zdraví z nedbalosti v důsledku porušení povinností vyplývajících z povolání, zaměstnání, funkce nebo postavení nebo stanovených zákonem - při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky	24	4
143	1		Usmrcení z nedbalosti	20	5
143	2		Usmrcení z nedbalosti - porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona	14	4
148	1		Ublížení na zdraví z nedbalosti v důsledku porušení důležité povinnosti uložené zákonem (Předjíždění - § 17 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.)	13	1
148	1		Ublížení na zdraví z nedbalosti – v důsledku nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo pokyn "Stůj!"	13	8
148	1		Ublížení na zdraví z nedbalosti v důsledku ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	10	3
274	2	b	Ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky - při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek	7	1

Par.	Odst.	Písm.	Jednání	Celkem	Ženy
148	1	a	Ublížení na zdraví z nedbalosti – při předjíždění ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.	5	1
273	2	b	Obecné ohrožení - z nedbalosti, porušením důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce pachatele nebo uložené mu podle zákona	4	0
148	1		Ublížení na zdraví z nedbalosti v důsledku porušení důležité povinnosti uložené zákonem (ovlivnění JNL nebo alkoholem nad 0,3 promile)	4	2
151			Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku – neprodleně nezastavil vozidlo nebo nedovoleně opustil místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátil na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci.	3	1
277	1		Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti – z hrubé nedbalosti poškodil obecně prospěšné zařízení v souvislosti s porušením § 29 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.	3	0
148	1		Ublížení na zdraví z nedbalosti v důsledku porušení důležité povinnosti uložené zákonem (Jízda v jízdách pruzích - § 12 odst. 5 a násl. zákona č. 361/2000 Sb.)	3	0

Tabulka č. 1<sup>166</sup>

Z dat tabulky vyplývá, že většina trestných činů v silniční dopravě je zaviněna úmyslně. Drtivou většinu představuje trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky a trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Je vysoká pravděpodobnost, že by v případě trestného činu ohrožení pod vlivem

166 Tabulka č. 1 – zpracována z: Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022. Ministerstvo dopravy České republiky [online]. 2023 [cit. 2023-03-20]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)

návykové látky mohla být čísla ještě vyšší. Z materiálu Ministerstva dopravy České republiky vyplývá, že v rozporu s výzvou k podrobení se vyšetření na návykové látky, se v 7073 případech řidič vyšetření nepodrobil.<sup>167</sup>

Zajímavým údajem je zajisté podíl pachatelů z řad žen. V případě úmyslných trestných činů se jedná o podíl, který dosahuje maxima zhruba 20 %. V případě nedbalostních trestných činů, je však podíl značně vyšší.

Domnívám se, že značnému kvantu trestných činů v dopravě, lze předcházet lepší prevencí, která by se měla zaměřit především na návykové látky u řidičů. Toho lze docílit především zvýšenou činností Policie České republiky v oblasti kontrol řidičů a zavedením alkoholových imobilizérů.

Úmyslné trestné činy však nemají tak závažné následky, jako trestné činy nedbalostní, kde dochází k usmrcení či újmě na zdraví. Následující část práce bude tedy věnována především prevenci dopravních nehod.

---

167 Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022. Ministerstvo dopravy České republiky [online]. 2023 [cit. 2023-03-19]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)



## 6. Prevence dopravních nehod

Stát má logicky zájem na zachování bezpečnosti lidí a majetku. Státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává ministerstvo dopravy, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností, Ministerstvo vnitra a policie.

### 6.1. Prevence dopravních nehod represí

#### 6.1.1. Policie České republiky

Účinným prostředkem, jak předcházet silničním nehodám a trestným činům v dopravě je dohled nad bezpečností a plynulostí provozu ze strany Policie České republiky (dále jen „policie“).

Policie dle § 124 odst. 11 ZPPK vykonává dohled na pozemních komunikacích následovně:

- a) kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení,
- b) objasňuje dopravní nehody,
- c) vede evidenci dopravních nehod,
- d) projednává příkazem na místě přestupky podle tohoto zákona,
- e) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

K tomu má Policie rozsáhlá oprávnění, mezi které patří například dávání pokynů k řízení provozu na pozemních komunikacích, zastavování vozidel, vyšetřování na přítomnost návykových látek, či zákaz další jízdy řidiči na nezbytně dlouhou dobu. K vynucení svých oprávnění je policie oprávněna použít i donucovacích prostředků, včetně násilného zastavení vozidla.<sup>168</sup>

Policie v rámci hlídkové činnosti provádí také kontrolu dodržování pravidel silničního provozu dle ZPPK. Typicky spočívá tento dohled i v měření rychlosti vozidel. Porušení ustanovení o maximální rychlosti je jeden z nejčastěji řešených přestupků, kdy v roce 2022 toto porušení představovalo 29,54 % všech protiprávních jednání, za které byly uloženy řidiči body.<sup>169</sup>

<sup>168</sup> § 55 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR

<sup>169</sup> Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022. Ministerstvo dopravy České republiky [online]. 2023 [cit. 2023-03-19]. Dostupné z:

### 6.1.2. Tresty

Tresty za protiprávní jednání v dopravě lze dělit na tresty dle TrZ a na správní tresty, které lze nalézt především v ZPPK. Jedna z významných funkcí trestů je funkce preventivní. Tresty mají vést k individuální a generální prevenci.<sup>170</sup> Z hlediska trestů ukládaných dle TrZ se jedná ve většině případů opodmíněné odnětí svobody ukládané spolu se zákazem činnosti.<sup>171</sup> Z hlediska prevence se tyto tresty zdají mírné, je však třeba vzít v úvahu, že v případě úmyslných trestných činů se z velké části jedná o méně závažná jednání. Závažnější trestné činy jsou poté ve většině případů spáchány z nedbalosti.<sup>172</sup>

Jedinou mnou navrhovanou změnou by představovalo přísnější trestání trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky a trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.

Z pohledu správního trestání jsou nejčastěji ukládány pokuty. Sazby ukládaných pokut jsou však dle mého názoru nízké. Někteří řidiči například překračují úmyslně maximální povolenou rychlost s vědomím, že případná pokuta pro ně nebude výrazným postihem. Z důvodu, že jsou sankcionovány porušení povinností, které mohou mít za následek způsobení dopravní nehody, byla by dle mého názoru i účinnou prevencí proti dopravním nehodám a nedbalostním trestným činům vyšší sazby ukládaných pokut.

Příklad si lze vzít například z Finska, kde pokuty za dopravní přestupky jsou ukládány dle výše příjmů pachatele.<sup>173</sup> Takové pokuty se zdají být spravedlivější a více v souladu se zásadou individualizace sankcí. Tím mohou dosáhnout i milionových částek v Kč.

---

[https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)

170 JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. Student (Leges). ISBN 978-80-7502-380-3. S. 402–403

171 *Zpráva o činnosti státního zastupitelství* [online]. Brno, 2022 [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: [https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C\\_2021-textov%C3%A1\\_%C4%8D%C3%A1st.pdf](https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C_2021-textov%C3%A1_%C4%8D%C3%A1st.pdf)

172 CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0. S. 23

173 Traffic violations and traffic penalty fees. TRAFICOM [online]. 2020 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.traficom.fi/en/transport/road/traffic-violations-and-traffic-penalty-fees>

## 6.2. Prevence dopravních nehod vzděláváním

Pravidla provozu na pozemních komunikacích jsou vštěpovány dětem již od útlého věku. Vzdělávání v oblasti pravidel provozu na pozemních komunikacích začíná v pozici chodců, a dále se postupně vyvíjí. Vzdělávání probíhá jak ze strany rodinných příslušníků, škol, tak i státních organizací. Vzdělávání vrcholí následně v případě výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla.

### 6.2.1. BESIP

Významnou organizací, která se stará o osvětu a prevenci v oblasti silničního provozu, je BESIP. Tato organizace spadá přímo pod Ministerstvo dopravy České republiky. Hlavní strategií je snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob v silniční dopravě. Činnost organizace BESIP sestává především z akcí pro veřejnost, informační kampaně, výuky dopravní výchovy na základních školách, budování a správa dopravních hřišť.<sup>174</sup>

### 6.2.2. Autoškoly

Cesta k řídičskému oprávnění vede výukou a vzděláváním v autoškole, až po zkoušky odborné způsobilosti k získání řídičského oprávnění. Nejrozšířenější je řídičské oprávnění pro skupinu vozidel B. Do této skupiny spadají především čtyřkolová motorová vozidla, nepřevyšující hmotnost 3500 kg.<sup>175</sup> Minimální požadavky pro tuto skupinu je 36 hodin teoretické výuky a 34 hodin praktického výcviku.<sup>176</sup> Součástí závěrečné zkoušky odborné způsobilosti, je teoretický test a praktická jízda. Výcvik a závěrečná zkouška nejsou zvlášť náročné a od začínajícího řídiče nelze čekat zcela jisté ovládní vozidla.

Výcvik a výuku pro řídičské oprávnění skupiny B nepokládám v současné době za dostatečné. Pro řídičská oprávnění skupiny AM, A1, A2 a A, které opravňují žadatele především k řízení motocyklů, je výcvik náročnější. Výcvik a zkouška vyžadují, aby žadatel ovládal zvláštní jízdní úkony. Mezi tyto úkony

---

174 Kdo jsme. BESIP [online]. [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>

175 § 80a odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

176 Příloha č. 3 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

patří například jízda po dráze ve tvaru „8“, slalom, vyhýbání se překážce a nouzové brzdění.<sup>177</sup> Řidič, který absolvoval výcvik pro skupinu AM, A1, A2 nebo A, má tak mnohem vyšší předpoklad zvládnout konfliktní situace v provozu na pozemních komunikacích. Nedostatky vzdělávání žadatelů řidičského oprávnění skupiny B tedy spatřuji v absenci výcviku řešení konfliktních situací.

Z hlediska vzdělávání bych také doporučil zavést „kondiční jízdy“. Každý řidič by měl povinnost jednou ročně absolvovat evaluační jízdu, kde by mohl případně zkušební komisař, či učitel autoškoly napravit určité nedostatky v řidičských dovednostech.

### **6.3. Prevence nehod zvyšováním bezpečnosti vozidel**

Z hlediska prevence je významná i role EU, která si do roku 2050 stanovila cíl „nulového počtu úmrtí“ při dopravních nehodách. Právní úprava EU se zaměřuje na technický stav vozidel, přepravu nebezpečných věcí, Inteligentní dopravní systémy, bezpečnost silniční infrastruktury a prevenci dopravních nehod způsobených alkoholem.<sup>178</sup>

Významnými prvky bezpečnosti a prevence v silniční dopravě jsou bezpečnostní systémy vozidel, které přispívají k aktivní ochraně pasažérů. Takové systémy mají za úkol předcházet nehodám, či jejich následky zmírňovat. Každé nové vozidlo, které je uvedeno na trh od roku 2022 musí mít povinně dle čl. 6 Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 následující bezpečnostní systémy:

- a) inteligentní regulace rychlosti;
- b) usnadnění montáže alkoholového imobilizéru;
- c) upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče;
- d) vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče,
- e) signál nouzového brzdění;
- f) detekce zpětného chodu; a

---

<sup>177</sup> § 19 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 167/2002 Sb., vyhláška, kterou se provádí zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

<sup>178</sup> PERNICE, Davide. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. Fakta a čísla o Evropské unii [online]. 2022 [cit. 2023-02-21]. Dostupné z:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-abezpecnostni-predpisy>

g) zapisovač údajů o události.

Tyto funkce jsou dále rozebrány v čl. 3 zmíněného nařízení.

Ad a), inteligentní regulací rychlosti je myšlen omezovač rychlosti, který řidič nastaví na požadovanou rychlost. Automobil poté nedovolí řidiči tuto rychlost překročit, s výjimkou razantního stlačení pedálu akcelérátoru, které může sloužit k potřebnému zrychlení v krizových situacích

Ad b), usnadnění montáže alkoholového imobilizéru je myšleno montáží standardizovaného rozhraní, které usnadní případnou montáž alkoholových imobilizéru. Takové zařízení by požadovalo po řidiči dýchnutí do přístroje, a v případě naměření alkoholu v dechu, by nebylo možné spustit motor vozidla. Z mého pohledu měla být schválena rovnou instalace alkoholového imobilizéru.

Ad c), systém, který sleduje chování řidiče, a v případě vyhodnocení zvláštností v jeho chování (např. pozdní brždění, trhavé pohyby volantu), doporučí řidiči nepokračovat v jízdě.

Ad d), systém na podobném principu, který upozorní řidiče, aby věnoval pozornost řízení.

Ad e), systém, který pomocí světelné signalizace upozorní ostatní řidiče na prudké brždění vozidla.

Ad f), systém, který prostřednictvím kamerového obrazu či akustickým signálem upozorňuje na lidi či předměty nacházející se za vozidlem.

Ad g), zapisovač údajů o události lze nazvat „černou skříňkou“. Tento zapisovač bude zaznamenávat všechny relevantní údaje před a během nehody. Zapisovač bude snímat např. rychlost vozidla, polohu pedálu akcelérátoru, užití brzd a jejich funkci, natočení volantu, atd. Tento prvek přispěje zejména k vyšetřování dopravních nehod a trestných činů. Získané výstupy poté poslouží i v oblasti prevence.

Mezi další bezpečnostní systémy, které zabraňují nehodám řadíme:

- Systém rozpoznávání chodců a cyklistů s funkcí automatického brždění
- Systém hlídání mrtvého úhlu
- Automatické volání tísňové linky v případě nehody (eCall)
- Asistent pro udržení vozu v jízdním pruhu

Všechny tyto systémy mohou významně přispět k zamezení dopravních nehod. Určitou nevýhodou je, že většina z těchto systémů jde řidičem vypnout. Někteří řidiči považují takové bezpečnostní systémy za nežádoucí, a obávají se případných zásahů do řízení. Nutno podotknout, že dnešní automobily lze považovat za „počítačové systémy na kolech“. Z toho plyne i riziko, že bude-li tento počítačový systém dálkově napaden, bude možné tímto způsobem sabotovat ovládání těchto vozidel, což může pramenit ve vážné nehody.

Osobně však vidím v těchto systémech přínos, a pokud jsou součástí výbavy vozidla, aktivně je využívám. Postupným zaváděním těchto a dalších bezpečnostních systémů, lze předpokládat snížení podílu nejvíce rizikového faktoru, a to lidského, na dopravních nehodách.

Pokročilým stadiem vývoje jsou již vozidla, která jsou označována jako autonomní. Příkladem jsou vozidla značky Tesla, které jsou do jisté míry schopna autonomního řízení, tedy řízení bez zásahu řidiče. Tato vozidla se spoléhají na nepřehledné množství senzorů, kamer a umělé inteligence. Z právního hlediska probíhají diskuze nad případnou odpovědností za protiprávní jednání, ve kterém hrálo roli autonomní vozidlo. V současné chvíli však panuje shoda, že řidič musí být vždy připraven převzít kontrolu nad vozidlem, a případná odpovědnost tak náleží řidiči.

V kapitole usmrcení z nedbalosti je například zmíněn případ přejetí malého dítěte v obytné zóně. V tomto případě obžalovaná argumentovala pochybením systému varujícího před překážkou, který měl dítě zaznamenat. Soud však stanovil, že řidič má povinnost se plně věnovat řízení, a situaci sledovat.<sup>179</sup>

Na širší dopady nových bezpečnostních systémů si však budeme muset počkat. Průměrné stáří osobních automobilů v roce 2022 bylo 15,93 let.<sup>180</sup> Stáří vozového parku má pak dopad na následky dopravních nehod nejen absencí moderních bezpečnostních systémů, ale také zastaralou bezpečnostní konstrukcí, a technickým stavem těchto vozidel.

## Prevence nehod snižováním rizikových jevů

<sup>179</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2022, sp. zn. 5 Tdo 118/2022

<sup>180</sup> Přehled stavu vozového parku. Svaz Dvozců Automobilů [online]. 2023 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>

V posledních letech byly přijaty úpravy, která mají za cíl ochránit nejzranitelnější účastníky provozu na pozemních komunikacích, a to chodce a cyklisty. S účinností od roku 2016 je stanovena povinnost, aby chodec pohybující se za snížené viditelnosti mimo obec nebo po kraji vozovky, kde není veřejné osvětlení, měl na sobě retroreflexní prvky.<sup>181</sup> Toto ustanovení má za cíl odstranit nežádoucí jev – neosvětlené chodce. Případy, kdy automobil srazí v noci chodce nejsou ojedinělé.

Další z nežádoucích jevů je předjíždění cyklistů bez dostatečného odstupu. V účinnosti od roku 2022 je povinnost dodržet bezpečný boční odstup při předjíždění. Za bezpečný odstup je považována vzdálenost nejméně 1,5 m.<sup>182</sup> Bezpečný odstup je důležité dodržet zejména kvůli možnosti pádu cyklisty. Rychlý průjezd většího vozidla v nedostatečné vzdálenosti může také vyvolat poryv větru a cyklistu shodit.

Posledním jevem, který je z hlediska bezpečnosti provozu nežádoucí, ač z hlediska ekologického a estetického žádoucí, je zejména výskyt stromořadí podél komunikací. Nejzásadnější problém, který představuje strom nebo stromořadí, je vytvoření pevné překážky v blízkosti komunikace, do které v případě dopravní nehody automobil naráží. Následky střetu vozidla se stromem bývají často fatální. Stromořadí může také poskytovat útočiště živočichům. Z celkového počtu nehod v roce 2022 bylo až 15 % nehod zaviněno lesní zvěří, či domácím zvířetem.<sup>183</sup> Další riziko představují stromy v období padání listí, kdy zejména mokré listí může výrazně snižovat adhezi, a přispívat tak k různým dopravním nehodám.

---

181 § 53 odst. 9 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

182 § 17 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

183 INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022.

In: Statistika nehodovosti [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-02-24]. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

## 7. Závěr

Jak bylo předestřeno v úvodu této diplomové práce, problematice trestných činů v silniční dopravě není v odborných kruzích věnována dostatečná pozornost, což může vést k vysokému podílu těchto trestných činů na celkové kriminalitě. Tuto situaci proto považuji za alarmující. Právní úprava provozu na pozemních komunikacích bude vždy představovat konflikt mezi požadavkem bezpečnosti a požadavkem plynulosti silničního provozu. Tato problematika je z mého pohledu aktuální z důvodu neustálého nárůstu počtu automobilů, a tím pádem logicky i v nárůstu trestných činů. Proto je celá tato tematika velkým prostorem pro další následnou výzkumnou činnost, a to zejména ve směru vyšetřování dopravních nehod, vlivu návykových látek na řidiče a úpravu autonomních vozidel.

Tato nedostatečná pozornost na tuto oblast může vést k nedostatečné prevenci. Dnešní společnost nahlíží na problematiku trestných činů v dopravě poměrně nezaujatě. Vážné dopravní nehody jsou ve většině případů zaviněny z nedbalosti. Málokterý řidič si při řízení uvědomuje všechna rizika, která se s provozem na pozemních komunikacích pojí, proto řidiči často ignorují povinnosti stanovené v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Za největší rizika v silniční dopravě spatřuji alkohol za volantem, nevěnování se řízení, překračování maximální povolené rychlosti a nedůsledné trestání pachatelů, které pro ně není dostatečně odstrašující.

Práce měla hlavní cíl v analýze současné právní úpravy vztahující se k problematice kriminality v silniční dopravě, a to s přihlédnutím k současné judikatuře. Domnívám se, že v diplomové práci jsem postihl zásadní poznatky trestných činů v silniční dopravě a představil možné budoucí změny. Z hlediska právní úpravy vidím jako žádoucí vytvořit zejména soustředěnou a specifickou úpravu trestných činů v dopravě. Do budoucna se bude muset právní úprava vypořádat s rozšiřujícím se trendem autonomních vozidel, která i přes řadu výhod mohou přinášet doposud nepoznaná rizika.

Sekundárním cílem této diplomové práce bylo představit statistiku trestných činů v silniční dopravě. Ze statistiky je možné jednoznačně doložit alarmující trend úmyslných trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání. Další sekundární cíl práce bylo



představit prevenci dopravních nehod. Prevence byla zaměřena s důrazem na vzdělávání a bezpečnostní systémy vozidel. Z toho hlediska, že nejrizikovější faktor v silniční dopravě je ten lidský, lze s příchodem nových bezpečnostních systémů očekávat v následujících letech snížení počtu dopravních nehod zaviněných řidičem.

## 8. Seznam použitých zdrojů

### 8.1. Monografie

CHMELÍK, Jan a kolektiv. *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7380-211-0

GŘIVNA, Tomáš, Miroslav SCHEINOST a Ivana ZOUBKOVÁ. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 978-80-7598-554-5.

JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 7. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. *Student (Leges)*. ISBN 978-80-7502-380-3

KUCHTA, Josef a Helena VÁLKOVÁ. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Praha: C.H. Beck, 2005. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 80-7179-813-4. S. 452–453

ŠÁMAL, Pavel. § 143 [Usmrcení z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel, GŘIVNA, Tomáš, HERCZEG, Jiří, KRATOCHVÍL, Vladimír, PÚRY, František, RIZMAN, Stanislav, ŠÁMALOVÁ, Milada, VÁLKOVÁ, Helena, VANDUCHOVÁ, Marie. *Trestní zákoník (EVK)*. 2. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2012, s. 1500. ISBN 978-80-7400-428-5.

### 8.2. Právní předpisy

- Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon
- Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon – znění od 1. 7. 2006.
- Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)
- Vyhláška č. 99/1989 Sb. federálního ministerstva vnitra o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu) - znění od 01.10.1997
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Čj. OVA 1204/22. Dostupné z: <https://www.odok.cz/portal/veklep/material/ALBSCGFL5VG1/>
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
- Zákon č. 285/2002 Sb., transplantační zákon
- Vyhláška č. 167/2002 Sb., vyhláška, kterou se provádí zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

- Vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
- Zákon č. 89/2012., občanský zákoník
- Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek
- Pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

### **8.3. Judikatura**

- Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 9. 4. 1969, sp. zn. 3 To 102/69
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky ze dne 14. 9. 1971, sp. zn. 2 Tz 85/71 – vlastní předkla
- Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 11. 11. 1971, sp. zn. Tzv 27/71
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2004, sp. zn. 5 Tdo 1173/2004
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. 6. 2009, sp.zn. 6 Tdo 335/2009
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 4. 2011, sp. zn. 7 Tdo 88/2011-17
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23 . 6. 2011, sp. zn. 8 Tdo 709/2011
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 11. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011
- Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 10. 10. 2012, sp. zn. 67 To 341/2012
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 11. 2013, sp. zn. 4 Tdo 1065/2013
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 1. 2014, sp. zn. 7 Tdo 1356/2013
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 3. 2014, sp. zn. 3 Tdo 232/2014
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015
- Usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 5. 2016, sp. zn. 2 As 146/2015
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 7. 2016, sp. zn. 6 Tdo 903/2016
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 3. 2018, sp. zn. 6 Tdo 320/2018

- Rozhodnutí Krajského soudu v Praze ze dne 14. 1. 2019, sp. zn. 3 T 60/2018
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 8. 2019, sp. zn. 4 Tdo 999/2019
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 3. 2019, sp. zn. 8 Tdo 136/2019-33
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 3. 2020, sp. zn. 7 Tdo 213/2020-213
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 1. 4. 2020, sp. zn. 7 Tdo 289/2020
- Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 11. 11. 2020, sp. zn. 3 Tdo 1167/2020
- Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2022, sp. zn. 5 Tdo 118/2022

#### 8.4. Internetové zdroje

- BUŘÍK, Lukáš. Povinné ručení slaví jubileum, je mu 100 let. FINANCE.CZ [online]. 2008 [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/zpravy/finance/161904-povinne-ruceni-slavi-jubileum-je-mu-100-let/>
- Detektivové GČP odhalili pojistné podvody za více než půl miliardy korun. Opojisteni.cz [online]. 2022 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/spektrum/tiskove-zpravy/detektivove-gcp-odhalili-pojistne-podvody-za-vice-nez-pul-miliardy-korun/c:22338/>
- Drogové testy z potu, z vlasů, ze slin a moči. Portál řidiče [online]. 2021 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/drogove-testy-z-potu-z-vlasu-ze-slin-a-moci>
- Havarijní pojištění. ČPP [online]. 2023 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.cpp.cz/klientsky-servis/dokumenty/pojisteni-vozidel?path=%2Fpojisteni-vozidel>
- INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022. In: Statistika nehodovosti [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-02-24]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
- KRATOCHVÍL, Martin. Dvacet let teroru v Evropě: za útoky nestáli jen islamističtí fanatici. Deník.cz [online]. 2020 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/staty-eu/20-let-teroru-v-evrope-20201103.html>
- KUČERA, Jiří. Alkohol za volantem: Právní aspekty dechových a krevních zkoušek. Kučera & Associates [online]. 2019 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.kuceralegal.cz/alkohol-za-volantem/>

- Legislativní rada vlády se zabývala novelou zákona o silničním provozu. Vláda České republiky [online]. Praha, 2022 [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/lrv/tiskove-zpravy/legislativni-rada-vlady-se-zabyvala-novelou-zakona-o-silnicnim-provozu-201091/>
- NOHL, Radek. Korupce v autoškole: Policie má komisaře. Teď jde po novopečených řidičích. Seznam Zprávy [online]. 2022 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/domaci-zivot-v-cesku-korupce-v-autoskole-policie-natocila-komisare-jak-za-uplatky-vyplnuji-testy-201840>
- Obyvatelstvo - roční časové řady: tabulka č. 3 [online]. 2022 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo\\_hu](https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_hu)
- Odklony (alternativní způsoby trestního procesu). Veřejná žaloba: Státní zastupitelství [online]. [cit. 2023-03-24]. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/vice-o-sz/vse-podstatne-o-trestnim-rizeni/odklony/>
- PERNICE, Davide. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. Fakta a čísla o Evropské unii [online]. 2022 [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>
- Pojistný podvod: Otázky a odpovědi - 1. díl. Opojisteni.cz [online]. 2012 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/pojistny-trh/pojistny-podvod-otazky-a-odpovedi-1-dil/c:4071/>
- Policejní testy na drogy - odmítnutí a pozitivní výsledek. Portál řidiče [online]. 2021 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/policejni-testy-na-drogy-odmitnuti-a-pozitivni-vysledek>
- Přehled stavu vozového parku. Svaz Dovozců Automobilů [online]. 2023 [cit. 2023-02-25]. Dostupné z: <https://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>
- Přehlednější bodový systém schválila vláda, zavádí také možnost řídit auto už od 17 let s doprovodem. Ministerstvo dopravy ČR [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-01-30]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehlednejsi-bodovy-system-schvalila-vlada,-zavadi>
- Soud SP. Pantharei [online]. 2016 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://pantharei.estranky.cz/clanky/soud/soud-sp.html>
- Statistiky přestupků a trestných činů: Ročenky za rok 2020 až 2022 [online]. 2023 [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky?mssfd=Silni%20%26%20doprava&mssff=Statistiky+k+bodov%20%26%20mu+hodnocen%20%26%20ad>

- Terorismus v EU v číslech: počty útoků, obětí a zatčení v roce 2020. Zpravodajství Evropský parlament [online]. 2021 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20210628STO07262/terorismus-v-eu-pocty-utoku-obeti-a-zatceni-v-roce-2020>
- Tolerance alkoholu v USA [online]. 2022 [cit. 2023-03-12]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/tolerance-alkoholu-v-usa>
- Tolerance alkoholu za volantem v Česku i Evropě [online]. 2021 [cit. 2023-03-12]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/tolerance-alkoholu-za-volantem-v-cesku-i-evrope>
- TOUŠEK, Petr. Teroristické útoky v České republice a v Evropě. Rexter.cz [online]. 2018 [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: [https://www.rexter.cz/rubriky/politika/teroristicke-utoky-v-ceske-republice-a-v-evrope\\_214.html](https://www.rexter.cz/rubriky/politika/teroristicke-utoky-v-ceske-republice-a-v-evrope_214.html)
- UNIQA pojišťovna eviduje za loňský rok prudký nárůst počtu pojistných podvodů. Opojistení.cz [online]. 2023 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.opojisteni.cz/spektrum/tiskove-zpravy/uniqa-pojistovna-eviduje-za-lonsky-rok-prudky-narust-poctu-pojistnych-podvodu/c:24621/>
- VACULÍK, Radim. Policisté se nechali uplácet od řidičů luxusních aut. Novinky [online]. 2020 [cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/krimi-policiste-se-nechali-uplacet-od-ridicu-luxusnich-aut-40336711>
- Vláda potvrdila vyhlášení prvního stupně ohrožení terorismem. Vláda České republiky [online]. 2016 [cit. 2023-03-11]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-potvrdila-vyhlaseni-prvniho-stupne-ohrozeni-terorismem---141711/>
- VOKUŠ, Jiří. Kalibrace analyzátorů alkoholu v dechu. Policie České republiky [online]. 2014 [cit. 2023-03-15]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/kalibrace-analyzatoru-alkoholu-v-dechu.aspx>
- Žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. Justice.cz [online]. Jablonec nad Nisou, 2017 [cit. 2023-03-03]. Dostupné z: [https://www.justice.cz/documents/29689/1093876/Si\\_30\\_2017\\_-\\_odpov%C4%9B%C4%8F\\_-Redigov%C3%A1no.pdf/4f7d8485-f1dd-469c-87d1-d0661678a48a](https://www.justice.cz/documents/29689/1093876/Si_30_2017_-_odpov%C4%9B%C4%8F_-Redigov%C3%A1no.pdf/4f7d8485-f1dd-469c-87d1-d0661678a48a)
- Zpráva o činnosti státního zastupitelství [online]. Brno, 2022 [cit. 2023-03-01]. Dostupné z: [https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C\\_2021-textov%C3%A1\\_%C4%8D%C3%A1st.pdf](https://verejnazaloba.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zo%C4%8C_2021-textov%C3%A1_%C4%8D%C3%A1st.pdf)

- The risks of alcohol tolerance [online]. 2021 [cit. 2023-03-17]. Dostupné z: <https://www.drinkaware.co.uk/advice/i-need-advice-to-stop-my-drinking/how-to-take-a-break-and-reset-your-tolerance>
- Statistiky přestupků a trestných činů za rok 2022. Ministerstvo dopravy České republiky [online]. 2023 [cit. 2023-03-19]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)
- Traffic violations and traffic penalty fees. TRAFICOM [online]. 2020 [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://www.traficom.fi/en/transport/road/traffic-violations-and-traffic-penalty-fees>
- Kdo jsme. BESIP [online]. [cit. 2023-03-18]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>
- INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022.
- In: Statistika nehodovosti [online]. Praha, 2023 [cit. 2023-02-24]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

## 9. Cizojazyčné resumé

Insufficient attention is being paid to the issue of criminal offenses in road traffic, which I consider distressing given the high proportion of such offenses in overall crime. The legal regulation of road traffic will always represent a conflict between the demands of safety and the demands of traffic flow. In my view, this issue is current and requires further research, particularly in the areas of investigating traffic accidents, the impact of addictive substances on drivers, and the regulation of autonomous vehicles.

This lack of attention leads to inadequate prevention. Society views the issue of criminal offenses in traffic relatively impartially. Serious traffic accidents are mostly caused by negligence and therefore do not receive much attention from society's perspective. Few drivers are aware of all the risks associated with driving on public roads, and as a result, they often ignore the obligations stipulated in the road traffic law.

The biggest risks in road traffic are driving under the influence of alcohol, distracted driving, exceeding the maximum speed limit, and inconsistent punishment of offenders.

The main goal of this work was to analyze the current legal regulation related to criminality in road traffic, taking into account judicial precedents. I believe that the goal has been achieved, and possible future changes have also been presented. From a legal standpoint, it is desirable to create a focused and specific regulation of criminal offenses in traffic. The legal regulation must also address the expanding trend of autonomous vehicles in the future.

A secondary goal was to present statistics on criminal offenses in road traffic. From the statistics, an alarming trend of intentional criminal offenses endangering others under the influence of addictive substances and obstruction of official decisions and eviction can be observed.

Another secondary goal of this work was to present the prevention of traffic accidents. Prevention was focused on education and vehicle safety systems. With the arrival of new safety systems, which aim to reduce the number of traffic



accidents caused by human error, the risks associated with driving have been lowered.