

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Jakub Filip

Dopravní kriminalita a její prevence

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Bc. Jiří Říha, Ph.D.

Katedra: trestního práva

Datum vypracování práce: 21. 6. 2019

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou prací vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 148 805 znaků včetně mezer.

Diplomant

V Praze dne: 21. 6. 2019

Poděkování

Rád bych poděkoval svému vedoucímu diplomové práce JUDr. Bc. Jiřímu Říhovi Ph.D. za veškeré rady, poskytnuté materiály a připomínky. Velký dík patří rovněž všem, kdo mě podporovali a především prarodičům, kteří obětavě zkontrolovali v celé práci pravopis.

Obsah

Úvod.....	1
1 Dopravní kriminalita jako odvětví kriminologie.....	4
1.1 Pojem.....	4
1.2 Členění dopravy	8
1.2.1 Právní úprava silniční dopravy.....	9
1.3 Zvláštnosti dopravní kriminality	10
1.4 Dopravní trestné činy	12
2 Statistiky dopravní kriminality	18
2.1 Podíl dopravní kriminality na celkové kriminalitě.....	18
2.2 Statistiky nehodovosti na pozemních komunikacích	20
2.3 Nehody s účastí cyklistů.....	23
3 Dopravní trestné činy s účastí cyklistů v praxi.....	29
3.1 Poruchové trestné činy s účastí cyklistů v judikatuře	29
3.1.1 Nehody zaviněné cyklisty v judikatuře	30
3.1.2 Nehody zaviněné řidiči motorových vozidel v judikatuře	32
3.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky	36
3.3 Další související judikatura	42
3.3.1 Trest zákazu činnosti	42
3.3.2 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku.....	43
3.3.3 Pravidla silničního provozu při cyklistickém závodě.....	44
4 Prevence dopravní kriminality.....	46
4.1 Prevence kriminality v silniční dopravě obecně	46
4.1.1 Prevence dopravních nehod.....	47
4.2 Prevence dopravních nehod s účastí cyklistů.....	51
4.2.1 Pravidla pohybu cyklistů na komunikacích.....	51

4.2.2	Výbava a stav jízdního kola	54
4.2.3	Ochranná přilba	58
	Závěr	60
	Seznam použitých zkratk.....	62
	Seznam použitých zdrojů	63
	Seznam použité literatury.....	63
	Odborné články v časopisech.....	64
	Seznam statistických ročenek	64
	Seznam použitých internetových zdrojů	65
	Seznam použitých právních předpisů.....	66
	Seznam použité judikatury	66

Úvod

Doprava a dopravní kriminalita je téma dlouhodobě získávající na důležitosti a týkající se prakticky všech z nás. Každý účastník dopravního provozu je potenciální obětí nebo pachatelem trestné činnosti v dopravě. Já jsem se pro tento námět rozhodl, protože k dopravnímu provozu (silničnímu), mám blízko, jakožto jeho pravidelný účastník, kdy denně řídím motorové vozidlo nebo se pohybuji po silnicích na jízdním kole a ročně pomocí každého z prostředků urazím v průměru nejméně 20 000 km.

Dopravní kriminalita je velice široké téma a na rozsahu jedné diplomové práce rozhodně nemůže být postiženo v celém svém objemu vyčerpávajícím způsobem, zvláště musí-li zbyť prostor i na pojednání o její prevenci. Samotný pojem doprava označuje velkou množinu lidských činností, ale šíře problematiky pramení i z mnohosti hledisek, kterými k ní lze přistupovat. Téma můžeme rozebírat v rovině kriminologické, kriminalistické, trestněprávní nebo trestně politické, a to na úrovni silniční, drážní, vodní či letecké dopravy. Dokonce i zpracování pouze jednoho ze zmiňovaných odvětví je příliš rozsáhlé vymezení pro práci jako je tato. Proto bylo jasné, že bude nutno po určitém prostoru věnovaném obecné problematice dopravní kriminality, vybrat nějak úžeji vymezený okruh a zaměřit se na něho, jinak by bylo výsledkem zcela povrchní pojednání.

Já jsem zvolil pojetí především kriminologické, s jednou kapitolou věnovanou oblasti trestněprávní. Kromě obecného úvodu v první kapitole jsem se soustředil pouze na silniční dopravu, ale i po redukci zájmu na pozemní komunikace, zbývalo stále velice široké pole působnosti. Rozhodl jsem se věnovat zvláštní pozornost té části silniční dopravní kriminality, kde nějakým způsobem figurují cyklisté, buďto jako obětí nebo pachatelé trestných činů (dále nazývám jako dopravní kriminalita s účastí cyklistů). K zaměření tímto směrem mě vedla skutečnost, že se sám aktivně závodně věnuji silniční, a především dráhové cyklistice.

Přínos vidím hlavně v částech zaměřených na cyklistickou problematiku. Cílem práce je uceleně pojednat o obecných základech dopravní kriminality a potom se zaměřit na kriminalitu s účastí cyklistů, analyzovat a zhodnotit současný stav kriminality, trestněprávní praxi a prevenci v této oblasti. Dále pokud možno za využití vlastních zkušeností navrhnout zlepšení, zejména v úseku prevence.

První kapitola se zabývá základními poznatky z oboru, jako je vymezení pojmu doprava, druhy a členění dopravy, vymezení pojmu dopravní kriminalita, zvláštnosti dopravní kriminality jako kriminologického odvětví a vymezení dopravních trestných činů. Po definici

základních termínů jsem pojem doprava používal už jen ve významu dopravy na pozemních komunikacích. Pojednání o trestné činnosti v dopravě už počítá pouze s delikty páchanými na silnicích. Odvětví silničního provozu je problematika z dopravy běžnému člověku nejbližší a dochází zde k trestné činnosti několikanásobně častěji než ve všech ostatních dopravních oborech dohromady. Považoval jsem rovněž za vhodné zařadit do úvodní kapitoly ještě krátkou podkapitolu shrnující platnou právní úpravu pravidel silničního provozu.

Druhá kapitola je věnována kriminologickým statistikám. V první části je rozebírán podíl dopravní kriminality na celkové kriminalitě. Druhá část se věnuje dopravní nehodovosti jako jednomu z nejdůležitějších faktorů ovlivňujících dopravní kriminalitu. Ve třetí části se poprvé projevuje zaměření na kriminalitu s účastí cyklistů a je věnována statistikám nehod s účastí cyklistů. Výklad je obvykle doplněn grafy, v nichž jsou zaneseny údaje o probíraném jevu. Snažil jsem se za všech okolností sehnat co nejaktuálnější data, tedy pokud možno z roku 2018 či 2019, ne vždy se však tak podařilo (například oblast cyklistických nehod byla zatím zpracována jen pro rok 2017).

Třetí kapitola je především kazuistická a celá už je soustředěna pouze na oblast dopravní trestné činnosti s účastí cyklistů. Jsou zde uváděna důležitá (nebo alespoň zajímavá) soudní rozhodnutí přispívající k výkladu trestního zákoníku ve vztahu k cyklistům. Jezdec na jízdním kole byl buď pachatelem nebo poškozenou osobou. Každé rozhodnutí se snažím analyzovat a případně vyjadřuji i vlastní názor na věc, či přidávám vlastní zkušenosti. Zvolil jsem dělení do tří podkapitol. První a nejdelší se zabývá judikaturou k poruchovým trestným činům, tj. zejména porušování povinností jež vedly ke vzniku dopravní nehody. Samostatná podkapitola je věnována trestnému činu ohrožení pod vlivem návykové látky, jež je v dopravě velice frekventovaným deliktem. Šlo především o vyřešení otázky, zda je možné, aby skutkovou podstatu naplnil cyklista. Třetí podkapitola pak řeší další sporné otázky z oblasti, jako je trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel uložený za trestný čin spáchaný na jízdním kole nebo neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku. Na konec jsem si nemohl odpustit zmínit rozhodnutí řešící povinnost dodržovat dopravní předpisy při silničním cyklistickém závodě.

Čtvrtá kapitola se věnuje prevenci dopravní kriminality. Dělí se na dvě části, kdy první se zabývá obecně prevencí silniční kriminality se zvláštním prostorem pro prevenci dopravních nehod. Druhá část opět směřuje k cyklistické problematice. Samostatný prostor je vyčleněn pravidlům pohybu cyklistů po pozemních komunikacích, výbavě jízdních kol, a

nakonec krátká podkapitola věnovaná ochranným přilbám jako neúčinnějšímu prostředku prevence následků dopravních nehod cyklistů.

1 Dopravní kriminalita jako odvětví kriminologie

1.1 Pojem

Kriminalita v dopravě je fenomén, který v moderní době získává čím dál větší význam. Hustota dopravního provozu dlouhodobě narůstá, a to nejen v oblasti osobní dopravy. Prakticky každý člověk se denně účastní dopravního provozu, a tím se stává potenciálním pachatelem trestného činu spáchaného v dopravě nebo naopak riskuje, že se sám stane jeho obětí. Nejčastější forma účasti na dopravě je v oblasti silničního provozu. V současnosti drtivá většina průměrně ekonomicky prosperujících rodin disponuje nejméně jedním motorovým vozidlem, jež pravidelně používá. V automobilech o značné váze jsme zvyklí pohybovat se poměrně vysokou rychlostí, čímž každý řidič odpovídá za bezpečné usměrnění obrovské kinetické energie, schopné snadno způsobit škody velkých rozměrů nebo ztráty na životech. Přitom ne každý pociťuje významnější pocit nebezpečí či odpovědnosti, když usedá za volant.

O tom že hustota provozu roste a objem dopravní činnosti narůstá vypovídá i mnoho statistických údajů. Např.: v roce 2010 bylo v ČR registrováno 4 496 232 osobních automobilů, přitom na konci 3. kvartálu roku 2018 jich bylo už 5 774 422,¹ to znamená nárůst o více než 1.2 milionu kusů osobních automobilů během necelých 8 let. Odhlédneme-li od dopravy na silnicích, o celkovém nárůstu objemu dopravní činnosti vypovídají rovněž letecké statistiky: za rok 2003 bylo nad ČR evidováno 464 560 přeletů letadel všeho druhu,² zatímco za rok 2018 to bylo rekordních 912 817 přeletů, tedy vzdušný dopravní provoz nad ČR se stal v posledních 15 letech prakticky dvakrát hustším.³

Kriminalita v dopravě je ovlivňována mnoha faktory, které jsou pravidelně sledovány a vyhodnocovány policií, ale i státním zastupitelstvím či soudy. Výsledky jejich evidence potvrzují odůvodněnost pozornosti věnované tomuto odvětví. Například náhledem do policejních statistik zjistíme, že jen za leden letošního roku (2019) policie prošetřovala 8 371 dopravních nehod, při kterých bylo 89 osob zraněno těžce, 1 609 lehce, 26 osob usmrceno a celková škoda odhadovaná policií na místě nehody činila 552,7 milionů Kč.⁴ Z prošetřovaných dopravních nehod byly 2 klasifikovány jako úmyslné trestné činy a 601 jako

¹ Srov. Svaz dovozců automobilů. *Přehled stavu vozového parku* [online].

² Tzv. pohyby ve FIR Praha, což je vzdušný prostor nad celým územím ČR.

³ Srov. Řízení letového provozu České republiky. *Statistiky provozu* [online].

⁴ POLICIE ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v lednu 2019* [online]

nedbalostní,⁵ což jistě nejsou zanedbatelná čísla, přitom dopravní nehody tvoří jen jednu skupinu trestné činnosti v dopravě. Z těchto a podobných údajů jednoznačně vyplývá, že dopravní kriminalita utváří podstatnou část z celkové kriminality.

Vymezení pojmu dopravní kriminalita je pro celou práci velice důležitý krok, kterému je třeba věnovat náležitou pozornost. Způsob definice tohoto základního termínu má vliv na šíři celého tématu, zejména na okruh trestné činnosti, kterou lze pod dopravní kriminalitu podřadit.

Zákon neposkytuje definici pojmu dopravní kriminalita ani jiného srovnatelného termínu, ačkoli s nimi právní řád pracuje.⁶ Obrátíme-li pozornost k literatuře zjistíme, že v České republice není zcela běžné, aby obecné učebnice kriminologie obsahovaly zvláště vyčleněné pojednání na toto téma⁷ (největší prostor mu asi věnuje publikace *Kriminologie*, kde je autorem kapitoly J. ŘÍHA⁸). Dále se dopravní kriminalitě věnují některé články publikované v odborných periodikách.⁹ Podobná situace jako v českém prostředí je i v anglicky psané literatuře nebo třeba slovenské.¹⁰ V německy psané je zřejmě dopravní kriminalitě věnováno více pozornosti.¹¹

Příliš široké vymezení termínu dopravní kriminalita je nežádoucí. Mohlo by totiž nepřiměřeně rozšířit okruh trestné činnosti pod pojem podřaditelné, přitom hlavním důvodem kategorizace obecně je zahrnutí problémů se společnými prvky do jedné skupiny pro

⁵ POLICIE ČR. *Statistické přehledy kriminality za leden 2019* [online]

⁶ Např. § 2 odst. 2 písm. a) vyhlášky Ministerstva spravedlnosti České republiky č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy, kde je v rámci úpravy dělby práce na soudech uveden demonstrativní výčet specializovaných soudních oddělení a v bodě 3. je zmíněna specializace na dopravní kriminalitu. Obdobně také Čl. 2 odst. 1 písm. e) Pokynu obecné povahy nejvyššího státního zástupce ze dne 20. 3. 2000 jímž se upravuje způsob zřizování a obsazování specializací u státních zastupitelství, ve znění pozdějších předpisů, kde je užito formulace trestná činnost v dopravě.

⁷ Kapitulu například neobsahují: SVATOŠ, R., *Kriminologie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. 290 s.; NOVOTNÝ, O., ZAPLETAL, J., a kol., *Kriminologie*. Praha: Eurolex Bohemia, 2001. 419 s.

⁸ Plná citace: GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. 536 s. Dále ještě např. VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J., a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, 664 s Kapitola 10. §6 Trestná činnost v dopravě.

⁹ Např. POLCAR, M. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2015, roč. 19., č. 4. s. 4-16. nebo BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy a doprava. *Trestněprávní revue*. 2013, roč. 12, č. 11, s. 263-266.

¹⁰ Z USA neobsahují např.: CARRABINE, Eamonn. *Criminology: a sociological introduction*. 2nd ed. New York: Routledge, 2009. 530 s.; nebo BARLOW, Hugh D. *Introduction to criminology*. 7th ed. New York: HarperCollinsCollegePublishers, c1996. 596 s. Podobně jsem nic nenalezl ani v učebnicích z UK. Ze slovenské literatury např.: HOLCR, K., a kol. *Kriminológia*. Bratislava: IURA EDITION, spol. s. r. o. 2008. 403 s.

¹¹ Samostatnou kapitolu se mi podařilo najít například v KAISER, G., *Kriminologie: ein Lehrbuch*. 3., völlig neubearbeitete und erw. Aufl. Heidelberg: Müller, 1996. 1256 s.

usnadnění jejich zkoumání právě přes ony společné rysy. Úbytek společných znaků trestných činů, které budou zařazeny pod příliš široce vymezený termín dopravní kriminalita, je tedy nežádoucí.

Logickým začátkem vytváření definice je vymezení pojmu doprava. Tímto termínem se nejčastěji myslí „*záměrné organizované přemístování věcí a osob uskutečněné dopravními prostředky po dopravních cestách*“¹². Rozlišujeme pak tři základní složky dopravy: dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení (technické objekty sloužící dopravě např. letiště, nádraží, přístavy apod.). V literatuře se vyskytuje pojetí, jež podřazuje dopravu jako podmnožinu pojmu komunikace, což by mělo být souhrnné označení pro termíny doprava a spojení. Spojením se rozumí zajištění odesílání a přijímání zpráv a informací.¹³ „*Činnost obou odvětví se však úzce prolíná a není proto mezi nimi možné vést přesnou hranici.*“¹⁴ Pro úplnost je třeba od pojmu doprava odlišit pojem přeprava, která je nehmotným výsledkem dopravy. Jedná se tedy o cílevědomé přemístění pomocí dopravy.¹⁵

Definovat dopravní kriminalitu jako trestné činy, pro které je specifickým znakem, že „*jejich společenská nebezpečnost vyplývá pouze z toho, že k nim došlo v souvislosti s dopravou*“¹⁶, shledávám jako definici příliš širokou a tedy nežádoucí, v jejímž důsledku by podle mého názoru bylo možno do pojmu zahrnout i takovou trestnou činnost, která nesouvisí s porušováním předpisů dopravního provozu a spadaly by sem například i pojistné podvody okolo havárií, krádeže dopravních prostředků nebo případy, kdy je dopravní prostředek použit pouze jako nástroj trestné činnosti či zbraň (například situace, kdy pachatel užije nákladního vozidla ke spáchání atentátu evidentně patří do kategorie teroristické kriminality a nikoli dopravní kriminality).

Jako lepší způsob jak pojem vymežit shledávám kombinaci pozitivní a negativní definice, kdy pozitivní říká, že se jedná o „*trestnou činnost ve spojitosti s užitím dopravního prostředku v rozporu s pravidly provozu, které vede k ohrožení či porušení zájmu společnosti*“

¹² BRINKE, Josef. *Úvod od geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. s. 4.

¹³ Tamtéž

¹⁴ Tamtéž

¹⁵ Tuto terminologii respektuje například i současný Občanský zákoník nebo zákon o silniční dopravě.

¹⁶ VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J., a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 542. V textu se hovoří o trestné činnosti v dopravě nikoli o dopravní kriminalitě. Tyto termíny však považuji za synonyma.

na ochraně života, zdraví a majetku cizích osob“¹⁷ a negativní část definice doplňuje, že se sem neřadí: „*trestná činnost jiného druhu (např. majetková), při níž je dopravní prostředek jen hmotným předmětem útoku či nástrojem pro spáchání trestného činu.*“¹⁸ Z takto vymezené dopravní kriminality bude také vycházet tato práce.

Které konkrétní skutkové podstaty ze zvláštní části trestního zákoníku můžeme podřadit pod výše zmíněnou definici dopravní kriminality, rozebírá tato kapitola později. Z kriminologického hlediska však můžeme trestnou činnost v dopravě rozdělit do tří skupin:

1. Trestné činy spočívající v řízení dopravního prostředku pod vlivem návykové látky.
2. Trestné činy spočívající v řízení dopravního prostředku bez příslušného oprávnění nebo přes uložení zákazu.
3. Trestné činy spáchané způsobením dopravní nehody či ve spojitosti s ní.¹⁹

Omezit rozsah trestné činnosti pouze na případy dopravních nehod by bylo dle mého názoru závažné zjednodušení, protože například ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274 TZ) nemusí být nutně spácháno v souvislosti s dopravní nehodou, a přitom se jedná o jeden z nejčastěji se vyskytujících trestných činů v dopravě.

Nicméně dopravní nehoda patří k nejzávažnějším poruchovým jevům v dopravě, a proto by se měla jako pojem definovat. V literatuře můžeme najít například takovouto definici: „*škodné události v dopravě způsobené dopravními prostředky či jinými účastníky dopravního provozu, které způsobily škodlivý následek na životech, zdraví osob nebo na majetku. Jde o nezamýšlenou, nepředvídatelnou událost v dopravě. Dopravní nehoda je zpravidla výsledkem srážky*“²⁰. S touto částí definice se dá z mého pohledu celkem souhlasit, ačkoli policejní statistiky kriminality znají termín úmyslná dopravní nehoda, což by byl ve světle této definice protimluv, protože takto vymezený termín nepředpokládá úmyslné zavinění dopravní nehody. Dále ve stejném díle autor specifikuje, že srážka, kterou je nehoda způsobena, je střetem „*alespoň dvou účastníků dopravy, z nichž alespoň jeden se dopravoval*

¹⁷ GRIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 375

¹⁸ Tamtéž.

¹⁹ Rozdělení přejato z výše citované publikace s. 378

²⁰ VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J., a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 541

ve vozidle, nebo havárie s účastí jen jediného vozidla“²¹ nebo se jedná o událost „při níž dojde k poškození vozidla v důsledku jeho technické poruchy nebo špatného ovládní.“²² S touto druhou částí definice už nelze souhlasit jako s obecnou a vyčerpávající definicí pojmu dopravní nehoda, protože platí pouze pro oblast silniční dopravy a nepočítá s leteckou, lodní či drážní nehodou.

1.2 Členění dopravy

Pojem doprava nelze omezit pouze na dopravu silniční, stejně tak pojem dopravní prostředek nelze omezit pouze na silniční motorová vozidla. Rozlišujeme mnoho druhů dopravy, a to především podle typů dopravních cest, používaných dopravních prostředků nebo druhu přepravovaného nákladu. Užijeme-li jako rozlišovací hledisko druh dopravní cesty, nabízí se dělení na: silniční, leteckou, vodní (říční a mořská), drážní (kolejovou) a nekonvenční (například parovody, ropovody apod.).²³ Vezmeme-li jako klasifikační kritérium užitý dopravní prostředek, známé je dělení na dopravu motorovými a bezmotorovými dopravními prostředky.²⁴ Bez významu není ani členění podle povahy přepravovaného nákladu na: dopravu osobní a nákladní. Osobní dopravu pak lze rozlišit na hromadnou a individuální.²⁵ Nejdůležitější je však dělení podle druhu dopravní cesty.

Každé z uvedených odvětví má svá kriminologická specifika. Například v silniční dopravě nemotorovými dopravními prostředky bude významně nižší (prakticky nulová) incidence páchaní trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky než v případě dopravy motorovými vozidly.²⁶ Lze se také dopustit zvláštních trestných činů pro dané dopravní odvětví, což je ve světě typické především pro silniční dopravu. Český trestní zákoník sice

²¹ VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J., a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 541

²² Tamtéž.

²³ GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 375

²⁴ V budoucnu může získat zásadnější význam také dělení na dopravu pilotovanými (osobně řízenými) a bezpilotními (automatickými) dopravními prostředky.

²⁵ Toto dělení má význam nejen protože pro hromadnou dopravu platí některá zvláštní dopravní pravidla, ale i kvalifikace trestněprávních provinění může být odlišná (například ohrožení pod vlivem návykové látky má v § 274 odst. 2 písm. b) TZ upravenou kvalifikovanou skutkovou podstatu výslovně cílící na řidiče hromadných dopravních prostředků).

²⁶ Jízda na jízdním kole (typický příklad dopravy bezmotorovými dopravními prostředky) pod vlivem návykové látky dokonce obecně vůbec nedosahuje intenzity trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky (srov. rozhodnutí Rt. 1/1966). Podrobněji ve třetí kapitole.

neupravuje žádnou skutkovou podstatu trestného činu specializovanou výhradně na jeden typ dopravy,²⁷ ale například Trestní zákoník Spolkové republiky Německo upravuje hned několik skutkových podstat, směřujících výhradně na silniční dopravu.²⁸

Jak bylo řečeno v úvodu, tato práce se bude nadále zabývat pouze silniční dopravou a pojem doprava bude používán pouze ve významu silniční dopravy.

1.2.1 Právní úprava silniční dopravy

Jak jsem uvedl výše, tato práce se zabývá především kriminalitou v silniční dopravě, proto považuji za vhodné zařadit pro vymezení rámce krátkou podkapitolu shrnující právní úpravu silniční dopravy a pravidel provozu na silnicích.

Základ pravidel silničního provozu nalezneme v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů, což platí i pro další uvedené předpisy) nazývaný též zákonem o silničním provozu (takto bude nazýván i v celém zbytku práce), prováděný: vyhláškou Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod a vyhláškou Ministerstva dopravy č. 3/2007 Sb., o celostátním dopravním informačním systému. Prováděcím předpisem je rovněž nařízení vlády č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy.²⁹

Proces získávání řidičského oprávnění je upraven v zákoně č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Pro odpovědnostní vztahy řidičů při řízení je důležitý zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.³⁰

²⁷ Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TZ se vztahuje na řidiče všech dopravních prostředků, nejen těch silničních (srov. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník II. § 140 až 421. Komentář*. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2012, s. 1598). Domnívám se, že do kategorie dopravní kriminalita lze zařadit i § 291 TZ ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku a civilního plavidla, kde logickým argumentem a contrario docházím k výkladu, že se ho nelze dopustit v silniční dopravě, nicméně není směřován výhradně na jeden typ dopravy.

²⁸ Například § 315b nebezpečný zásah do silničního provozu, § 315c ohrožení silničního provozu, § 316a loupežný útok na řidiče motorového vozidla.

²⁹ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H., *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 23. V některých případech uvádí zastaralou úpravu, nahradil jsem tedy za aktuální stav.

³⁰ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H., *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 24

Pro oblast silniční dopravy je základním předpisem zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, který je prováděn mnoha vyhláškami především vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě. Významnými prameny práva jsou zde mezinárodní smlouvy. Např. Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).³¹

1.3 Zvláštnosti dopravní kriminality

Prvním významným specifikem trestné činnosti páchané v dopravě, jsou pachatelé trestných činů. Protože dopravnímu provozu se v současném světě prakticky nelze vyhnout, okruh potencionálních pachatelů je obrovský a spadá do něho víceméně každý kdo se „odváží“ vyjít na ulici. Navíc podstatné části trestných činů v dopravě se lze dopustit nedbalostí, tedy nevyžadují zločinný úmysl. V důsledku toho jsou pachateli z velké většiny lidé, kteří nikdy neměli v plánu dát se takzvaně na cestu zločinu a jsou to zcela normálně sociálně zařazení jedinci, bez zjevných patologických fyzických či psychických anomálií, nejsou protispolečenského smýšlení a jejich jednání není motivováno pomstou, touhou obohatit se nebo jinými pohnutkami typickými pro jiné oblasti kriminality. Typická je i nižší míra recidivy, trestný čin spáchaný v dopravě je často jediným významnějším deliktním jednáním, jehož se za svůj život pachatel dopustí.

Velmi charakteristickým rysem trestné činnosti v dopravě je nedbalostní zavinění (to platí pro všechna odvětví, a nejen pro silniční dopravu) především v oblasti dopravních nehod. Nedbalosti se pachatel dopouští porušením zákonné povinnosti, plynoucí z předpisů upravujících pravidla dopravního provozu, a to převážně zákona o silničním provozu. Zavinění dopravní nehody často není v celém rozsahu na straně pachatele, ale určitý podíl mívá i poškozený, který se mohl v rozhodující moment zachovat odlišně (lépe) a následky nehody mohly být redukovány, či by ke střetu vůbec nemuselo dojít.³² Způsobení srážky na silnici je mnohdy otázkou velice krátkého okamžiku, kdy řidič špatně vyhodnotí nastalou dopravní situaci, zazmatkuje nebo zareaguje neadekvátně. Tento fakt se odráží i v systematice policejních statistik kriminality, kde najdeme kolonky pro: *„dopravní nehody silniční nedbalostní; dopravní nehody letecké nedbalostní; dopravní nehody vod. plavidel*

³¹ KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H., *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, s. 25

³² Například užívání ochranné přilby při jízdě na kole, je pro osoby starší 18 pouze dobrovolnou možností nikoli povinností. Avšak při srážce může být absence užití ochranné přilby vyhodnocena jako porušení obecné prevenční povinnosti (plynoucí z občanského zákoníku) za něhož je přičtena poškozenému určitá spoluúčast na vzniklé škodě. Srov. Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2258/2008 (více ve třetí kapitole).

*nedbalostní*³³ a nad těmito třemi uvedenými jedna samostatná kategorie souhrnná pro veškeré dopravní nehody úmyslné.³⁴ Způsob uspořádání statistiky má své opodstatnění pramenící z praktické zkušenosti s dopravními nehodami, které jsou ve valné většině zaviněny nedbalostí. Teoretická definice dopravní nehody uvedená výše v části o pojmu dopravní kriminality dokonce vůbec nepočítá s možností úmyslného zavinění dopravní nehody.

Dalším specifickým znakem je nízká míra společenského odsudku pachatelů. Obecně delikty v oblasti dopravy jsou veřejností vnímány jako méně závažné, dokonce se do určité míry považuje za zcela normální, být čas od času potrestán za některý z dopravních přestupků. Trestné činy spáchané dopravními nehodami bývají považovány za nešťastné náhody, které jsou nepříjemnými důsledky provádějící běžně vykonávanou činnost. Přitom každoročně počet usmrčených osob při dopravních nehodách několikanásobně převyšuje počet zavražděných. V roce 2018 bylo při dopravních nehodách usmrceno 565 osob, oproti tomu zavražděných 116.³⁵ Lhostejnost proto rozhodně není na místě.

Za zmínku ještě stojí zvláštní princip uplatňovaný v oblasti dopravní kriminality zvaný princip omezené důvěry. Jeho podstata spočívá v tom, že účastníci dopravního provozu se mohou spolehnout na to, že ostatní účastníci se nebudou chovat v rozporu s dopravními předpisy. Toto pravidlo neplatí v případě, kdy lze na základě konkrétní situace předpokládat, že se jiný účastník pravidly řídit nebude. Pro pochopení pojmu lze vymezit pojmy princip nedůvěry, podle kterého by se řidič po komunikacích musel pohybovat s takovou opatrností, která nepředpokládá předpisové chování ostatních účastníků, a naopak hypotetický princip absolutní důvěry, kdy by řidič mohl za všech okolností očekávat od ostatních předpisové jednání.³⁶ Příkladem případu, kdy se řidič nesmí spolehnout na dodržení předpisů jiným účastníkem je situace, kdy se vozidlo jedoucí po hlavní silnici blíží k přehledné křižovatce, kde by mělo mít podle předpisů přednost, ale z pohybu vozidla na vedlejší křižící se komunikaci je zřejmé, že řidič do křižovatky vjede, aniž by přednost dal. Vozidlo jedoucí na hlavní silnici musí zareagovat a upravit rychlost jízdy tak, aby nedošlo k nehodě. Naopak vinu za nehodu nelze přičítat řidiči, do kterého při nájezdu na hlavní silnici z vedlejší, zezadu

³³ POLICIE ČR. *Statistické přehledy kriminality* [online]

³⁴ Například v roce 2018 došlo pouze k 22 úmyslným dopravním nehodám a 6 531 nedbalostním.

³⁵ Viz. POLICIE ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2018* [online] a POLICIE ČR. *Statistické přehledy kriminality* [online]

³⁶ V minulosti byl uplatňován princip nedůvěry (ospravedlněný názorem, že motorová vozidla jsou sama o sobě nebezpečná a znalost dopravních předpisů není rozšířena), nicméně od padesátých let je v ČR užíván princip omezené důvěry. Princip absolutní důvěry nikdy zaveden nebyl.

narazí vozidlo jedoucí sice po hlavní silnici, ale enormně překračující rychlost (např. na silnici s omezením rychlosti na 50km/h jede 100km/h).³⁷

1.4 Dopravní trestné činy

Trestní zákoník neobsahuje samostatnou hlavu ani díl upravující speciálně trestné činy v dopravě. „*Pokusy o vytvoření samostatné hlavy zvláštní části trestního zákona byly uskutečněny od roku 1972, ale do současné doby se nenašli dostatečné důvody, které by ospravedlňovaly vytvoření samostatné hlavy či dílu o trestných činech proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.*“³⁸ Trestněprávní ochrana je v dopravní oblasti poskytována skrze skutkové podstaty chránící obecné zájmy jako je zdraví, život či majetek. Podle názoru některých odborníků³⁹ by byla zvláštní úprava pro trestné činy nadbytečná a zbytečně by poskytovala speciální úpravu pro případy dostatečně podchycené současnou úpravou. Výslovnou vazbu na dopravu nalezneme pouze v ustanovení § 151 TZ neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku a u ohrožení pod vlivem návykové látky § 274 odst. 2 písm. a) upravujícím kvalifikovanou skutkovou podstatu výslovně zmiňující dopravní nehodu.

Pro zkoumání dopravní kriminality jako samostatného oboru v rámci kriminologie, je poměrně zásadní odpovědět na otázku, které trestné činy do této sféry patří a naopak nepatří. Náhledem do odborné literatury přitom zjistíme, že v problematice zařazení skutkových podstat do skupiny dopravních trestných činů, rozhodně nepanuje jednomyslná shoda. Ve třetí části této kapitoly byla uvedena výchozí definice pojmu dopravní kriminalita, podle níž by se mělo jednat o „*trestnou činnost ve spojitosti s užitím dopravního prostředku v rozporu s pravidly provozu, které vede k ohrožení či porušení zájmu společnosti na ochraně života, zdraví a majetku cizích osob*“⁴⁰s tím že se do ní neřadí „*trestná činnost jiného druhu (např. majetková), při níž je dopravní prostředek jen hmotným předmětem útoku či nástrojem pro spáchání trestného činu.*“⁴¹ V dalších odstavcích uvedu z literatury několik výčtů trestných

³⁷ Srov. POLCAR, M. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2015, roč. 19., č. 4. s. 4-16.

³⁸ POLCAR, M. Některé trestné činy v dopravě, páchané řidiči motorových dopravních prostředků na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2014, roč. 18, č. 4. s. 15

³⁹ Např. právě Miroslav Polcar se tak vyjadřuje ve výše zmíněném článku.

⁴⁰ GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 375

⁴¹ Tamtéž

činů řadících se podle autorů do oblasti dopravní kriminality a pokusím se je podrobit kritice ve světle výše uvedené definice.

V díle *Základy kriminologie a trestní politiky*⁴² kvalifikuje autor jako trestnou činnost v dopravě: poruchové trestné činy – těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti a usmrcení z nedbalosti (§ 143, 147, 148 TZ); trestné činy ohrožovací – ohrožení pod vlivem návykové látky a obecné ohrožení (§ 274, 272, 273 TZ); speciální trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 TZ); trestné činy, v nichž hraje dopravní prostředek roli předmětu útoku – krádež, neoprávněné užívání cizí věci a poškození cizí věci (§ 205, 207, 228 TZ). Pro doplnění kontextu je třeba zopakovat, že publikace obecně vymezuje trestné činy spáchané v dopravě jako ty, jejichž „*společenská nebezpečnost vyplývá pouze z toho, že k nim došlo v souvislosti s dopravou.*“⁴³

S prvně uvedenou skupinou, tedy trestnými činy poškozujícími jistě lze souhlasit. Při dopravních nehodách běžně dochází k ublížení na zdraví či úmrtí. Autoři do této skupiny nezařadili vraždu, těžké ublížení na zdraví ani ublížení na zdraví (§ 140, 145, 146 TZ) a uvádějí pouze jejich nedbalostní formy. To pravděpodobně pramení z jimi vymezené definice dopravní nehody, kdy nepředpokládají její úmyslné zavinění a tím pádem asi i vylučují úmyslné poškozující trestné činy z oblasti dopravní kriminality.⁴⁴ Jsem názoru, že do oblasti dopravní kriminality patří i úmyslné formy poškozujících trestných činů, přestože se jedná o jev ojedinělý.⁴⁵

S další uvedenou skupinou tzv. trestných činů ohrožujících (ohrožení pod vlivem návykové látky a obecné ohrožení) lze jako s možnými páchanými v dopravě jediné souhlasit. Konec konců jsou uváděny i veškerými dalšími odbornými zdroji, které jsem měl možnost prostudovat. Není nijak těžké představit si u každého z nich případ, kdy je skutková podstata

⁴² Kompletní citace: VÁLKOVÁ, H., KUČTA, J., a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, 664 s.

⁴³ Tamtéž s. 542

⁴⁴ Zajímavé je, že publikace ve své definici dopravní kriminality nijak nevylučuje případy, kdy je dopravní prostředek pouze nástrojem spáchání trestného činu a jediným jejím kritériem je souvislost s dopravou. Teoreticky by tedy neměli vyloučit případy, kdy je např. motorové vozidlo užito k úmyslnému usmrcení jiného, tedy k vraždě podle § 140 TZ.

⁴⁵ Jako příklad spáchání úmyslného poškozujícího trestného činu jsem vymyslel následující situaci: řidič mnohatunové cisterny za větrného počasí chce projet vysokou rychlostí jen několik centimetrů okolo cyklisty pohybujícího se na kraji silnice (aby mu dal najevo, že podle něho cyklista na silnici nepatří). Silný náraz vzduchu od vozidla v už tak větrném počasí odhodí cyklistu do příkopu, což může skončit i velmi vážným zraněním. Vůz však pokračuje v jízdě dál, a řidiči jsou následky jeho jednání lhostejné. Jsem přesvědčen, že forma zavinění bezohledného řidiče by měla být v tomto případě posouzena jako úmysl (nepřímý).

naplněna v souvislosti s užitím dopravního prostředku, za současného porušení dopravních předpisů, a přitom dopravní prostředek není pouze předmětem útoku či nástrojem spáchání deliktu. Ohrožení pod vlivem návykové látky je přímo typickým dopravním trestným činem.

Dalším uvedeným trestným činem je neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 TZ). Zda k tomuto trestnému činu může dojít v souvislosti s použitím dopravního prostředku nemůže být sporu. Otázku by však mohlo vyvolat, jestli při něm dochází k porušení dopravních předpisů, a ne pouze obecné povinnosti pomoci podle svých sil osobám v tísní. Jak už bylo uvedeno, základem úpravy provozu v silniční dopravě je zákon č. 361/2000 Sb., tzv. zákon o silničním provozu. Ten v § 47 odst. 3 písm. b) ukládá povinnost všem účastníkům dopravní nehody poskytnout podle schopností první pomoc, došlo-li při nehodě ke zranění a přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby. Z toho vyplývá, že jednání naplňující skutkovou podstatu § 151 TZ je v přímém rozporu se zákonem o silničním provozu, a tedy i s dopravními předpisy. Do kategorie dopravních trestných činů proto jednoznačně patří. Výše zmíněné ustanovení zákona o silničním provozu ukládá povinnost pomoci zraněnému při dopravní nehodě všem účastníkům dopravní nehody, tedy například i spolujezdci. Ti se pak nesplněním povinnosti dopouštějí trestného činu neposkytnutí pomoci (§ 150 TZ), který lze uznat rovněž dopravním trestným činem.

Problém nastává v případě posledně uvedené skupiny. Autoři ji nazývají trestné činy, v nichž hraje dopravní prostředek roli předmětu útoku. Druhá část definice dopravní kriminality, ze které jsem se v této práci rozhodl vycházet, výslovně vylučuje trestné činy, kdy dopravní prostředek hraje úlohu nástroje či předmětu útoku. Proto nesouhlasím se zařazením krádeže (§ 205 TZ) a neoprávněným užíváním cizí věci (§ 207 TZ) do skupiny dopravních trestných činů. Odlišné stanovisko zaujímám vzhledem k poškození cizí věci (§ 228 TZ). Právní úprava zde vyžaduje úmyslné zavinění, proto k němu při dopravních nehodách bude docházet jen výjimečně, nicméně výše jsem již zastával názor, že se lze v dopravě dopustit úmyslné formy ublížení na zdraví a v těch samých případech bude často docházet i k poškození cizí věci.⁴⁶

⁴⁶ Vezmeme-li například situaci uvedenou jako příklad úmyslného ublížení na zdraví (výše v poznámkách pod čarou), k poškození cizí věci by snadno došlo, pokud by sraženému cyklistovi vznikla následkem pádu na jeho vybavení škoda převyšující 5000 Kč.

V odborném článku *Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích*⁴⁷ uvádí autor shodně skupinu nedbalostních poškozujících trestných činů (tj. § 143, 147, 148 TZ), dále obě formy neposkytnutí pomoci (§ 150 a 151 TZ). Z hlavy VII. zvláštní části TZ vybírá obecné ohrožení z nedbalosti, ohrožení pod vlivem návykové látky a poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 273, 274, 277 TZ). V hlavě VIII. zvláštní části TZ upozorňuje na poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti (§ 294 TZ); zmiňuje dva vojenské trestné činy z hlavy XII. a sice porušení služební povinnosti vojáka a porušení služební povinnosti příslušníka bezpečnostního sboru (§ 393, 398 TZ). Do dopravní kriminality také shodně zařazuje některé majetkové trestné činy jako krádež, neoprávněné užívání cizí věci nebo pojistný podvod (§ 205, 207, 210 TZ). Výčet zakončuje trestným činem opilství (§ 360 TZ).

Nebudu se znovu vyjadřovat k trestným činům, které byly (nebo naopak nebyly) uvedeny ve výčtu předchozí citované publikace a soustředím se jen na odlišnosti.

Nově se objevuje ohrožení a poškození provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti. Vzhledem k tomu, že obecně prospěšným zařízeními jsou i zařízení pro veřejnou dopravu nebo některé důležité dopravní značky⁴⁸, není pochyb, že k takovému poškození může snadno dojít hrubou nedbalostí (která je v tomto případě zákonem požadována) při dopravní nehodě. Stejně jako u poškozujících trestných činů z hlavy I. jsem i zde názoru, že se v dopravě lze dopustit úmyslné formy tohoto deliktu (§ 276 TZ).⁴⁹

Dá se rovněž souhlasit s tím, že skutkovou podstatu ohrožení a poškození životního prostředí z nedbalosti (§ 294 TZ) lze naplnit v dopravě například zaviněním dopravní nehody řidičem cisterny vezoucí agresivní chemické látky, která následkem srážky vyteče ze silnice do řeky, čímž způsobí rozsáhlé těžko napravitelné škody. Trestní zákoník rovněž upravuje úmyslnou formu tohoto trestného činu, jsem však toho názoru, že v drtivé většině úmyslných případů by dopravní prostředek hrál pouze roli nástroje spáchání. Myšlenka zařadit do dopravní kriminality některý z trestných činů proti životnímu prostředí přináší otázku, zda se jedná opravdu jen o § 294 nebo tato hlava trestního zákoníku obsahuje více potenciálních

⁴⁷ Kompletní citace: POLCAR, M. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2015, roč. 19., č. 4. s. 4-16

⁴⁸ Konkrétně svislé zákazové nebo příkazové dopravní značky a dopravní značky upravující přednost viz. § 132 TZ (co jsou svislé značky, značky upravující přednost a svislé zákazové značky viz. §62 a 63 zákona o silničním provozu).

⁴⁹ Celkem snadno si lze představit, jak někdo úmyslně srazí svou „neoblíbenou“ dopravní značku (např. zákaz vjezdu).

kandidátů na dopravní trestný čin. Stejnou logikou jako ohrožení a poškození životního prostředí z nedbalosti je podle mého názoru možné zařadit i poškození vodního zdroje (§ 294a TZ) nebo poškození chráněných částí přírody (§ 301 TZ). Bude se však jednat o případy extrémně výjimečné a jejich spáchání významně ovlivní náhoda (kde dojde k dopravní nehodě) a nevidím proto smysl jejich statistické evidenci v oblasti dopravní kriminality.

Podobně je tomu i u zmiňovaných vojenských trestných činů (§ 393, 398 TZ). Oba spočívají v porušení služební povinnosti, které vede ke vzniku škod na vojenském materiálu.⁵⁰ Teoreticky si lze představit případ, kdy k naplnění těchto skutkových podstat dojde při použití dopravního prostředku v rozporu s dopravními předpisy.⁵¹ Stejně jako u trestných činů proti životnímu prostředí půjde o velmi výjimečné případy, jejichž zařazení do oblasti dopravní trestné činnosti nemá podle mého názoru praktický význam.

Naposledy uváděný trestný čin opilství (§ 360 TZ) do oblasti dopravní kriminality patří skrze kvazidelikty, jichž se pachatelé v rámci opilství dopouštějí. Vzhledem k tomu, že oním kvazideliktem může být jakýkoli jiný trestný čin včetně ohrožení pod vlivem návykové látky,⁵² do sféry dopravní kriminality ho můžeme bez problému zařadit.

V publikaci *Kriminologie*⁵³ nalezneme výčet trestných činů, který zahrnuje víceméně vše, co již bylo uvedeno (včetně úmyslných forem) a doplňuje je ještě o maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání [§ 337 odst. 1 písm. a) TZ]. To je jistě významný příspěvek, protože tento trestný čin postihuje případy, kdy motorové vozidlo řídí osoba nemající příslušné oprávnění nebo řídící i přes uložený zákaz.

Pro úplnost ještě doplňuji, že soudní statistiky, vycházející z údajů ze statistických listů, sledují jako trestné činy v silniční dopravě všechny dopravní nehody v silničním

⁵⁰ Konkrétně způsobení snížení použitelnosti vojenského materiálu (§ 393 TZ) nebo snížení použitelnosti výzbroje, výstroje nebo jiných věcných prostředků (§ 398 TZ)

⁵¹ Například řidič voják hrubou nedbalostí způsobí dopravní nehodu armádního transportního vozidla, v jejímž důsledku dojde k poškození vojenského nákladu.

⁵² Srov. ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník II. §140 až 421. Komentář*. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2012, s. 3337

⁵³ Úplná citace: GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 378

provozu včetně neposkytnutí pomoci po dopravní nehodě, řízení vozidla i přes trest zákazu činnosti a řízení pod vlivem návykové látky, aniž by muselo dojít k dopravní nehodě.⁵⁴

⁵⁴ GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 377

2 Statistiky dopravní kriminality

Tvorba a analýza statistik je jednou ze základních kriminologických metod umožňující především bližší poznání stavu kriminality v daném odvětví. Proto jsem se v rámci kriminologicky zaměřené části práce rozhodl zařadit kapitolu věnovanou statistickým údajům. Nejprve přichází kapitoly o stavu silniční dopravní kriminality a silniční nehodovosti obecně a na závěr je umístěna nejrozsáhlejší kapitola soustředující se na nehody s účastí cyklistů, jakožto předmět speciálního zaměření celé práce. V oblasti dopravy jsou statistiky zpracovávány mnoha různými institucemi, jež čerpají výchozí data buďto ze své činnosti nebo zpracovávají údaje nashromážděná jinými subjekty. Rozhodl jsem se vycházet především z údajů veřejných institucí, a to zejména policejních statistik v oblasti nehodovosti a statistických ročenek kriminality Ministerstva spravedlnosti, v poslední části zaměřené na cyklistiku využívám především ročenek Ministerstva dopravy, konkrétně oddělení BESIP.

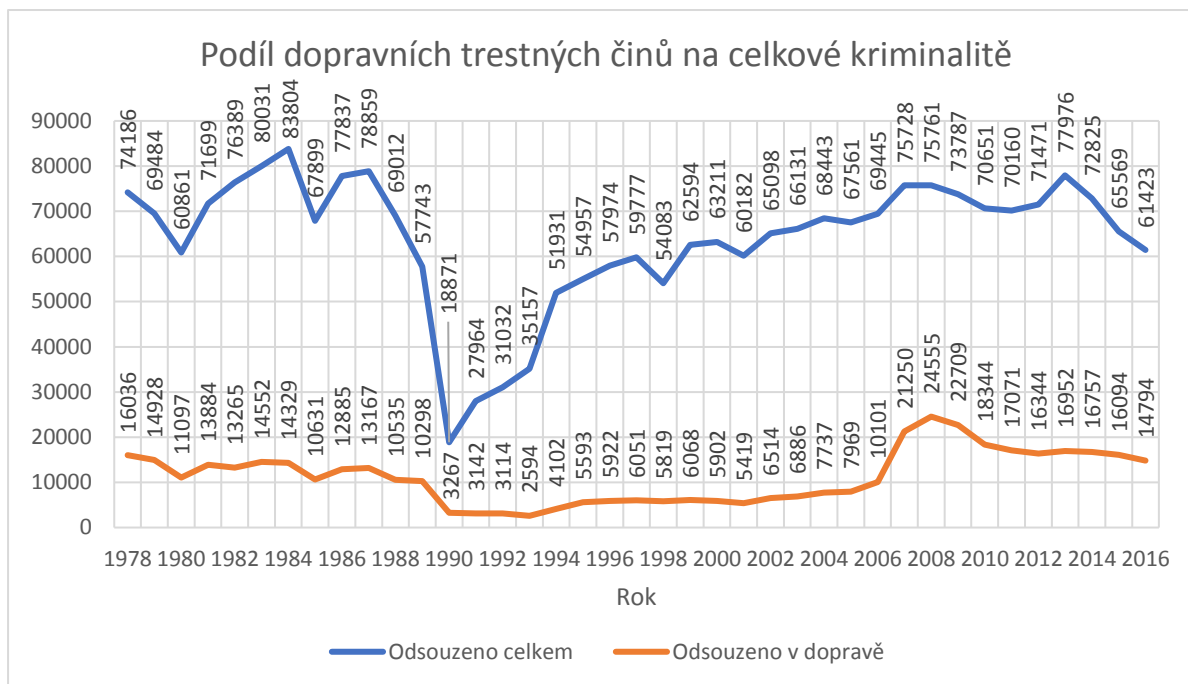
2.1 Podíl dopravní kriminality na celkové kriminalitě

V níže uvedeném grafu jsou zaneseny údaje ze statistické ročenky kriminality⁵⁵ o celkovém počtu odsouzených za veškerou trestnou činnost a počtu odsouzených osob za trestné činy v dopravě v období od roku 1978 do roku 2016. Z údajů je patrné, že počet odsouzených v dopravě každoročně tvoří podstatnější část z celkové sumy odsouzených. Do roku 1990, kdy došlo k výraznému statistickému výkyvu, tvořil počet odsouzených v dopravě podíl 15 až 22 %.

Vlivem změny politického režimu, která se odrazila i v oblasti kriminální politiky, došlo v roce 1990 ke skokovému poklesu odsouzených osob (meziročně téměř o 39 000). V té době došlo rovněž k poklesu odsouzených v oblasti dopravy (ze zhruba 10 000 ročně na 3000) a podíl odsouzených v dopravě tak zůstal v mezích nastavených předcházejícími léty (konkrétně činil 17,31 %).

V následujících 4 letech počet odsouzených za dopravní trestnou činnost významně nepřesáhl hranici 4000 provinilců, zatímco celková kriminalita rostla o něco rychleji. Tak se stalo, že v roce 1993 byl podíl historicky nejnižší a dosahoval pouze 7,3 %. Do roku 2005 s nepatrnými odchylkami, počet odsouzených poměrně plynule stoupal a vyšplhal se až na počet 8 000 odsouzených ročně čímž tvořil zhruba 12 % podíl na celkové kriminalitě.

⁵⁵ Ministerstvo spravedlnosti ČR. *Statistická ročenka kriminality* [online].



V roce 2006 vlivem legislativních změn, a to úpravy ustanovení trestního zákona o ohrožení pod vlivem návykové látky, zavedením institutu bodového systému v registru řidičů a za současného přísného postihu řízení bez řidičského oprávnění v rámci trestního řízení,⁵⁶ došlo ke skokovému nárůstu dopravní kriminality na dva a půl násobek. V roce 2008 tak činil počet odsouzených v dopravě rekordních 24 555 což tvořilo 32,4 % z celkové sumy odsouzených a znamenalo nárůst téměř o 18 % v horizontu 2 let.

S účinností nového trestního zákoníku (1. 1. 2010) dochází v oblasti dopravy k mírné dekriminalizaci. Procentuální podíl odsouzených osob za dopravní trestné činy se od té doby drží okolo 24 % a dosahuje absolutních počtů odsouzených nepřesahující 17 000. Statisticky posledně zpracovaný rok 2016 znamenal mírný meziroční pokles celkové kriminality i kriminality dopravní a počet odsouzených nepřesáhl 15 000.

Statistika je rovněž ovlivněna zavedením odklonů v trestním řízení v 90. letech, které jsou v oblasti dopravy hojně používány. Jejich vlivem často nedojde k odsouzení pachatele, protože je trestní řízení podmíněně zastaveno nebo je schváleno narovnání, a tak se případ neobjeví ani ve statistice odsouzených v oblasti dopravní trestné činnosti. V této souvislosti byla provedena významná legislativní změna trestního řádu účinná od 1. 9. 2012 (§ 307 odst. 2), umožňující uvalení povinnosti zdržet se řízení motorového vozidla po určitou dobu

⁵⁶ Srov. GRÍVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 379

a zaplatit částku na pomoc obětem trestné činnosti.⁵⁷ V roce 2016 rozhodly okresní soudy v 1903 případech o podmíněčném zastavení trestního stíhání⁵⁸ a v dalších 2857 tak učinili státní zástupci,⁵⁹ tato čísla bohužel zahrnují veškerá podmíněčná zastavení, a nejen ta z oblasti dopravní kriminality.

Dalším faktorem znehodnocujícím vypovídací hodnotu statistiky, je velmi vysoká míra latence, především v případě páchání ohrožení pod vlivem návykové látky a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní (tedy řízení navzdory trestu zákazu činnosti). Odhalování a registrace zmiňované trestné činnosti totiž podstatnou měrou závisí pouze na aktivitě policejních orgánů a četnosti namátkových kontrol. V případě trestných činů poškozujících, působených především dopravními nehodami pak iniciativu částečně přebírá poškozený, v jehož zájmu je vyšetření případu.⁶⁰

2.2 Statistiky nehodovosti na pozemních komunikacích

Výše bylo zmíněno, že k veškeré trestné činnosti v dopravě nutně nedochází při dopravních nehodách. Jen při nich, ale vznikají ztráty na majetku, zdraví a životech, proto si tato oblast zaslouží zvláštní pozornost.

V níže uvedeném grafu nalezneme data o počtu evidovaných dopravních (pouze silničních) nehod za období od roku 1988 do roku 2018.⁶¹ Ačkoli se jedná o statistiku s poměrně dobrou vypovídající hodnotou, je rovněž ovlivněna změnami právního řádu. Jelikož průběžně v čase vzrůstala hustota dopravního provozu a s tím přibývalo i dopravních nehod, vznikal problém, jak nehody vyřešit s relativně podobnými personálními možnostmi dopravní policie. Proto zákonodárce opakovaně posunoval hranici škody na majetku způsobené dopravní nehodou (při níž současně nedošlo k poškození pozemní komunikace, újmě na zdraví, usmrcení nebo ke škodě na majetku osoby bez účasti na nehodě), pod níž nemusí účastníci nehodu hlásit policii a smějí ji vyřešit dohodou mezi sebou. Současná hranice škody činí 100 000 Kč. Naposledy byla měněna novelou účinnou od 1. 1. 2009

⁵⁷ Dřívější úprava podmíněčné zastavení nespojovala v podstatě s žádnou sankcí.

⁵⁸ Ministerstvo spravedlnosti. *Statistický přehled soudních agend* [online]

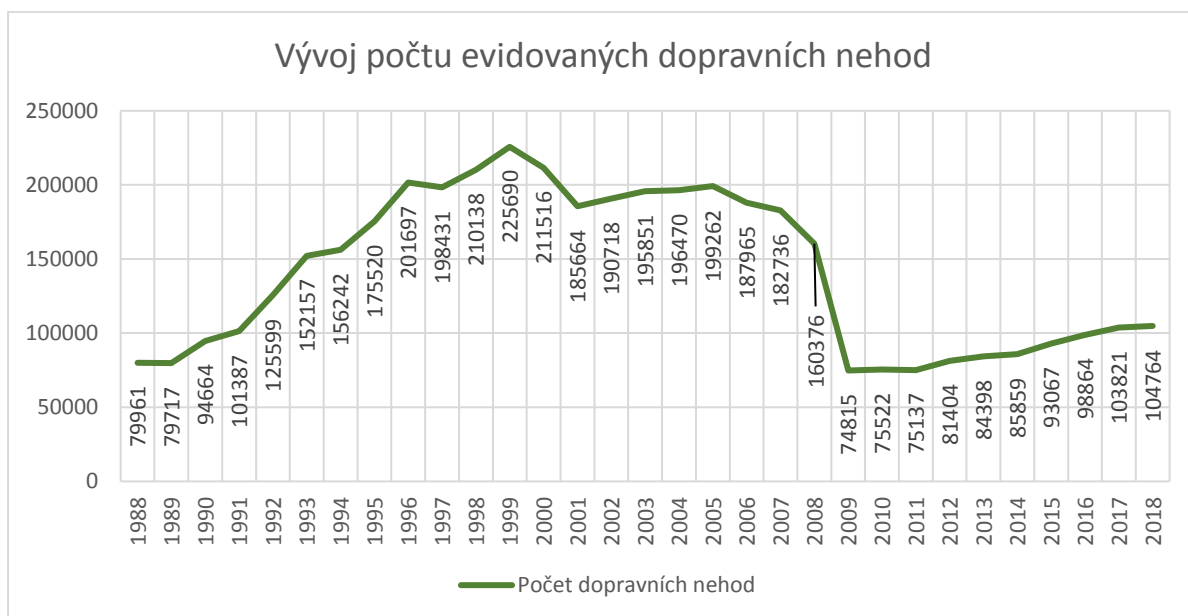
⁵⁹ Nejvyšší státní zastupitelství. *Zpráva o činnosti státních zastupitelství* [online]

⁶⁰ Srov. GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 381

⁶¹ Zdroj: Český statistický úřad. *Nehody v silniční dopravě*. [online]

z 50 000 Kč, tedy na dvojnásobek,⁶² a právě v tomto období můžeme v grafu sledovat skokový meziroční úbytek evidovaných nehod (konkrétně z 160 376 na 74 815 tj. na méně než polovinu).

Jinak se jedná o statistiku poměrně spolehlivou, v případě vzniku zranění, či úmrtí kontaktují policii často i osoby na neštěstí nezúčastněné a řidiči poškozených vozidel jsou motivováni událost hlásit kvůli náhradě vzniklé škody. Zohledníme-li tedy výkyvy vzniklé legislativními změnami, lze z údajů pozorovat strmý nárůst dopravních nehod od roku 1990, kdy došlo k významným systémovým změnám v české společnosti. Důvod můžeme hledat jednak v otevření českých hranic a přílivu zahraničních vozidel. V tomto ohledu měl jistě vliv vstup ČR do Evropské unie v roce 2004, s její politikou volného pohybu osob, zboží a služeb i vstup do Schengenského prostoru (2007). Česká republika je umístěna ve středu Evropy a slouží často jako tranzitní země. Dalším důvodem růstu nehodovosti může rovněž být i zvyšující se rychlost automobilů.⁶³



Skrze statistiky nehodovosti je možné sledovat účinnost zavedených preventivních opatření. Policejní orgány na základě jimi vedené evidence vytváří mapy dopravních nehod, časové rozložení vzniku dopravních nehod, a to nejen podle měsíců v roce, ale i podle dní

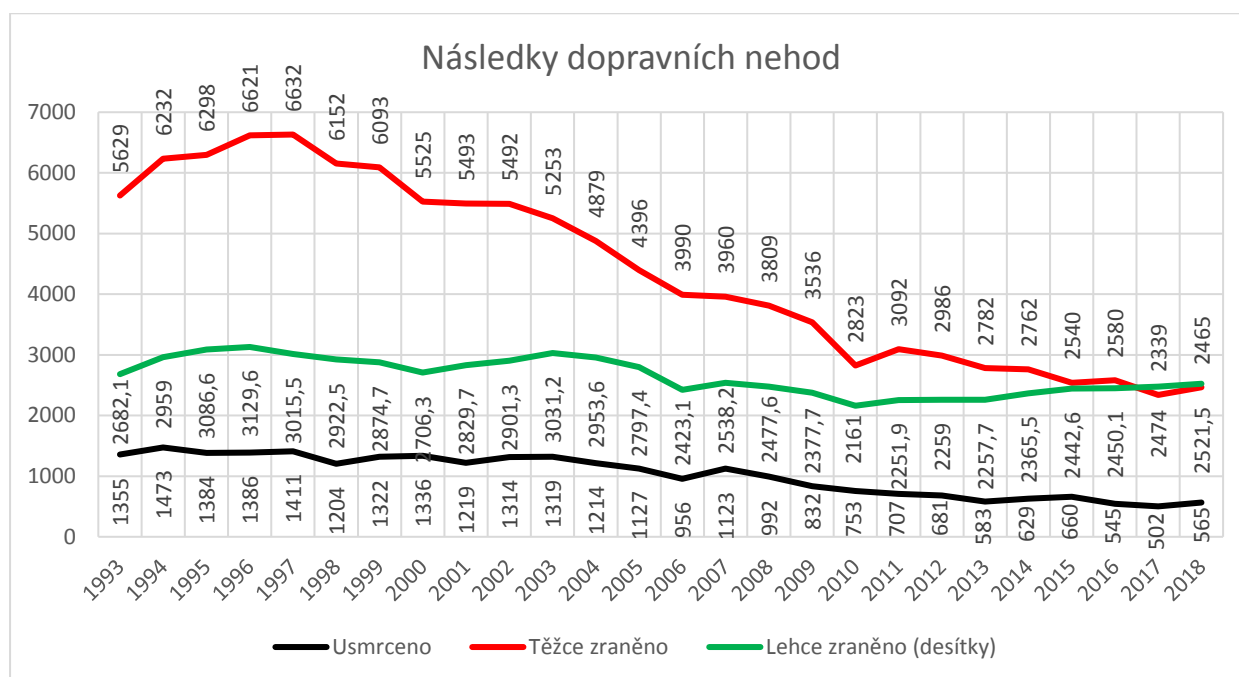
⁶² Do července 2007 byla hranice škody kdy je třeba nehodu oznámit Policii ČR 20 000 Kč. Od tohoto okamžiku můžeme v grafu sledovat výraznou sestupnou tendenci. Před účinností současného zákona o silničním provozu byla hranice nastavena na 1000 Kč.

⁶³ Srov. GRIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 390

v týdnu. V tomto ohledu má význam údaje porovnat ještě se statistikami vzniklých škod či počtu usmrcených a lehce či těžce zraněných osob.

I přes zjevný trend dlouhodobého nárůstu počtu dopravních nehod se od roku 1997 víceméně pravidelně daří snižovat počet vážně zraněných i usmrcených osob, jak můžeme vidět v následujícím grafu zachycujícím zdravotní následky dopravních nehod v období od roku 1993 až 2018.⁶⁴ Absolutní počet usmrcených v minulém roce (2018) nedosahoval ani poloviny cifry z roku 1994 kdy byla smrt při dopravní nehodě ve sledovaném období zaznamenána nejčastěji. Co se týká těžce zraněných, tam se počty dokonce velmi blíží jedné třetině oproti roku 1997, který byl v tomto ohledu nejhorší.

Důvod takto markantního zlepšení, lze jednoznačně hledat v technologickém posunu bezpečnosti moderních automobilů.⁶⁵ V porovnání s ostatními evropskými zeměmi si však ČR nijak výjimečně nevede. Vyjdeme-li z údajů zveřejněných v ročence Ministerstva dopravy zjistíme,⁶⁶ že například Dánsko, které má zhruba polovinu obyvatel oproti ČR, zaznamenalo v roce 2015 téměř čtvrtinu úmrtí při dopravních nehodách než v ČR. Výrazně lepší statistiky má rovněž Švédsko, Německo, Španělsko, Francie a o trochu lépe na tom je i Slovensko.



⁶⁴ Zdroj údajů v grafu: Policejní prezidium České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice* [online].

⁶⁵ Srov. GRIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 391

⁶⁶ Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy*. [online]

Zajímavý je rovněž postřeh, že v současnosti má zhruba čtvrtina dopravních nehod za následek alespoň lehké zranění. I zde je z dlouhodobého hlediska zaznamenáván pozitivní trend, kdy například v roce 2009 došlo při nehodách k poškození zdraví osob nejméně ve formě lehkého zranění v 37,6 % případů (zatímco v roce 2018 už jen v 27 % případů). Na tento údaj má samozřejmě zkreslující vliv všeobecnou inflaci fakticky klesající limitní hodnota poškození vozidel, nad kterou je zákonná povinnost účastníků nehody událost hlásit policii. Je však nepopiratelným faktem, že dopravních nehod přibývá, zatímco újmy na zdraví se redukuje.

K dopravním nehodám dochází v průběhu celého roku a ve všechny dny v týdnu. Lze, ale vysledovat určitou tendenci. Obecně se má za to, že k nejvíce dopravním nehodám dochází v pátek, v roce 2018 však došlo k prakticky shodnému množství nehod i v pondělí. Na druhou stranu tradičně zaznamenáváme nižší nehodovost ve víkendových dnech a lze také říci, že v neděli dochází k menšímu počtu nehod než v sobotu. Rozložení nehodovosti po měsících v roce vykazuje dlouhodobě tendenci zvýšení četnosti smrtelných nehod okolo prázdninových měsíců a září, ale například v roce 2018 bylo zaznamenáno nejvíce nehod v říjnu, ovšem nejvíce úmrtí bylo v srpnu a září (oba po 64 usmrcených).

Soustředíme-li se na místa nehod, nejméně k dopravním nehodám dochází na dálnicích (v roce 2018 došlo k 4053 nehodám). Naopak nejvíce nehod se odehraje na místních komunikacích (38 594 za rok 2018). Ve statistikách se výrazně odráží fakt, že se stoupající maximální povolenou rychlostí vozidel se zhoršují následky srážek. V minulém roce bylo nejvíce nehod evidováno na území obcí 71 831 při nichž zemřelo 169 osob, zatímco na dálnicích „pouze“ 4053 nehod s 33 mrtvými, takže počet usmrcených na sto nehod je na dálnici více než třikrát vyšší.

2.3 Nehody s účastí cyklistů

Jak bylo řečeno v úvodu, chci se v práci mimo obecnou problematiku dopravní kriminality a její prevence, zaměřit na specifickou část týkající se cyklistů. Než začnu uvádět různé „tradiční“ statistiky týkající se nehodovosti a kriminality, dovolil bych si pro dokreslení, ale i vzhledem k mému osobnímu vztahu k cyklistice, uvést několik příkladů dopravních nehod z poslední doby v nichž figurovali závodníci: v předminulém roce (2017) zemřela na tréninku pod koly nákladního vozidla italská legenda silniční cyklistiky a vítěz Závodu míru (2004) Michele Scarponi; v loňském roce byl motorovým vozidlem sražen čtyřnásobný vítěz Tour de France Christopher Froome, německý vítěz slavného Pekla severu (Paris – Roubaix

2015) John Degenkolb nebo americký sprinter Nate Koch, opět ve všech případech na tréninkových jízdách;⁶⁷ z českých závodníků byl loni kamionem brutálně sražen Petr Vakoč, Alois Kaňkovský narazil zezadu do osobního automobilu a v minulosti skončil pod koly také bývalý mistr ČR (2012) Milan Kadlec.⁶⁸ Kuriózní byla nehoda jejíž účastníkem se stal jihočeský profesionál Martin Hebík, kdy se na závodě Českého poháru proti pelotonu vyřítíl motocyklista, nevěda, že se pohybuje na trase cyklistického závodu. Ještě bych zmínil případ bývalého budějovického závodníka Richarda Faltuse, který byl fyzicky napaden řidičem motorového vozidla, potom co ho gestikulací upozornil na jeho nepřiměřeně rychlý a těsný průjezd.⁶⁹ Nakonec doplňuji, že i můj otec utrpěl velice vážná zranění, když se na tréninku střetl s osobním vozidlem.

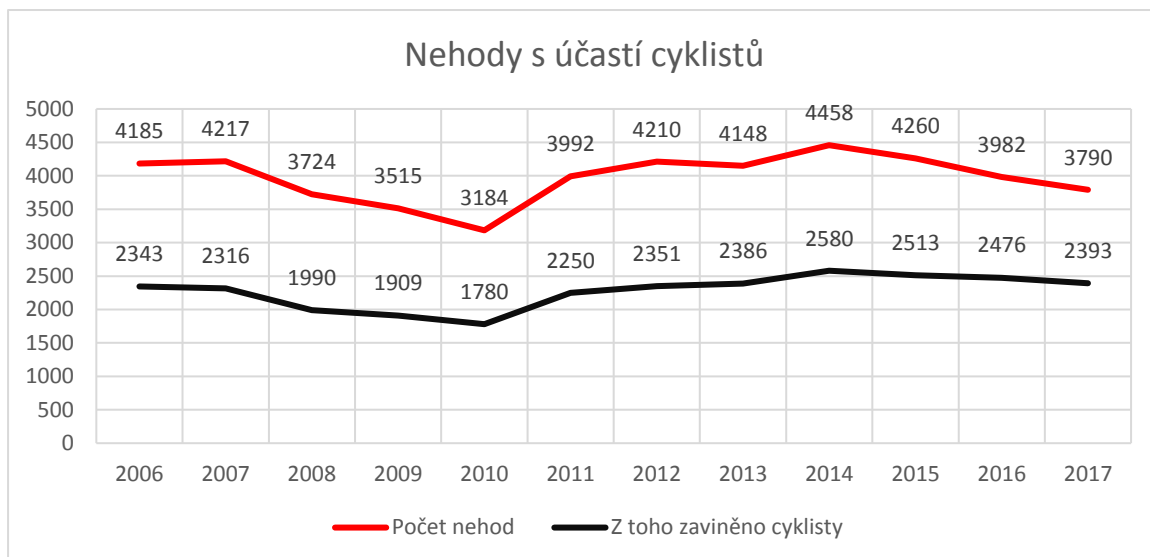
Jako první uvádím pro přehled graf, v němž jsou zanesena data o počtu dopravních nehod s účastí cyklistů a z nich nehody zaviněné cyklisty za období od roku 2006 do roku 2017.⁷⁰ Celková suma nehod s účastí cyklistů je ve sledovaném období stále podobná a pohybuje se okolo 4000 nehod ročně. Můžeme vidět, že i podíl nehod zaviněných jezdci na jízdnicích kolech tvoří dlouhodobě zhruba stejný podíl, kdy průměr v uvedeném období činí 57,25 % zavinění na straně cyklistů. Srovnáme-li roční výskyt nehod s účastí cyklisty s celkovým počtem dopravních nehod (viz. statistiky výše), zjistíme, že z celkové nehodovosti netvoří nijak podstatnou část (okolo 3 – 5 %).

⁶⁷ Froome a Koch oba našťastí bez vážnějších následků na zdraví, avšak zničena byla cyklistická technika v hodnotě stovek tisíc korun, John Degenkolb byl zraněn poměrně vážně, ale dnes už zase bojuje o vítězství na té nejvyšší úrovni.

⁶⁸ Byl kompletně přejet vlastním trenérem, řídícím doprovodné vozidlo, který si pro pohodlí pustil tempomat a když Milan při nájezdu do kopce zpomalil, vozidlo přes něho nezměněnou rychlostí pokračovalo.

⁶⁹ Případ prošetřovala policie jako ublížení na zdraví, protože rekonvalescence po operaci zlomeného nosu si vyžádala 7 dní.

⁷⁰ Zdroj: Policejní prezidium ČR. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice* [online]. Data za rok 2018 bohužel ještě nejsou k dispozici, statistická ročenka bývá vydávána až okolo června. Jsou dostupná pouze data zpracovaná ČSU, ale ty se ve svých údajích odlišují od policejních statistik.



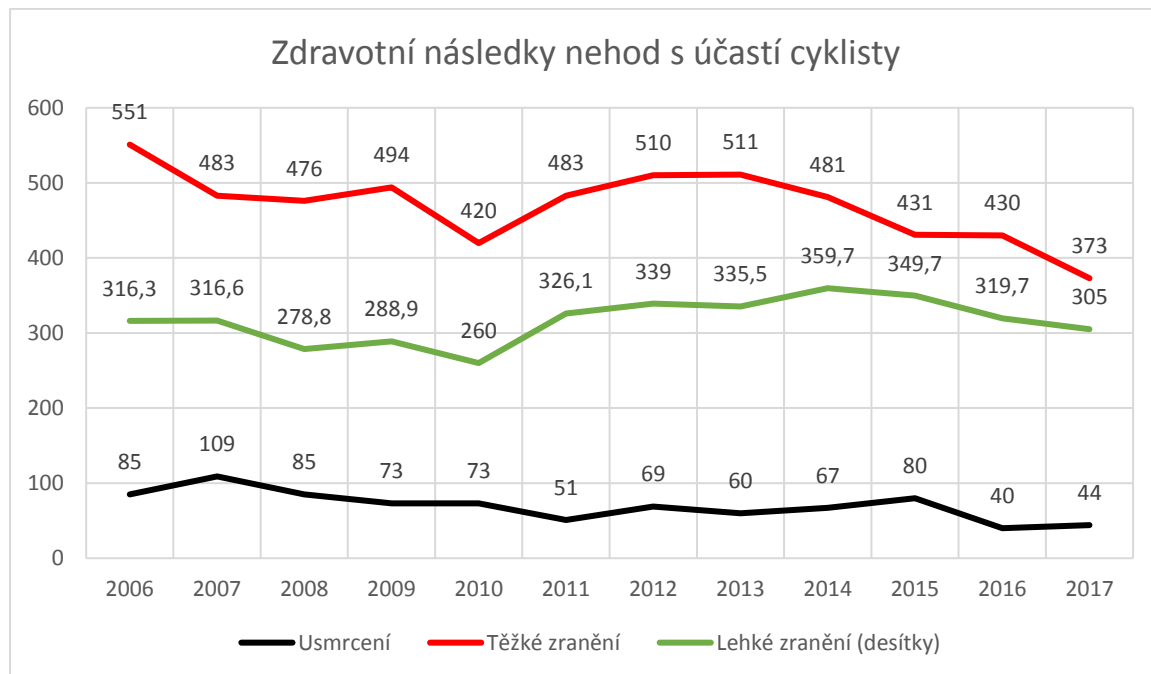
Ačkoli množství dopravních nehod s účastí cyklisty není nijak závratně vysoké (v kontextu celkového množství nehod), jejich následky už zanedbatelné nejsou. Z údajů o množství usmrcených a lehce či těžce zraněných osob při nehodách vyplývá (viz. graf níže),⁷¹ že často i ve více než sedmi osminách nehod (tj. více než 85 %) dojde alespoň k lehkému zranění. Jak bylo uvedeno výše v předchozí podkapitole, obecně při silničních dopravních nehodách v současnosti dochází ke zdravotním následkům klasifikovaným jako lehké zranění nebo těžší zhruba ve čtvrtině případů (rok 2018 ve 27 %) to znamená, že nehody na jízdním kole jsou téměř 3x nebezpečnější než běžné dopravní nehody. Nehody cyklistů jsou tak statisticky nebezpečnějšími než nehody motorových vozidel na dálnicích, kde v roce 2017 při o něco málo vyšším počtu nehod, než měli cyklisté (4387), zemřelo na dálnici „pouze“ 25 osob. Za povšimnutí stojí i údaj, že v roce 2017 pocházelo celých 16 % těžce zraněných osob a 8,8 % usmrcených při dopravních nehodách právě z těch, na kterých měli účast cyklisté ačkoli jejich podíl na celkové nehodovosti tvořil pouze 3,7 %. V roce 1996 byl počet usmrcených cyklistů na celkovém počtu dokonce 10,5 % když zemřelo 146 osob.⁷²

Důvodem je samozřejmě nechráněnost jezdce při kolizi na jízdním kole, jenž kolem sebe nemá žádnou ochranu karoserii jako řidič motorového vozidla, proto tak v drtivé většině

⁷¹ Zdroj údajů: Pro období 2006 – 2015 POLICIE ČR. *Nehody cyklistů v číslech a grafech* [online]. Období 2016 – 2017 Policejní prezidium ČR. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice* [online].

⁷² Srov. BESIP – Ministerstvo dopravy. *Cyklisté – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů* [online]

případů srážky s vozidlem dojde k újmě na zdraví pouze na straně cyklisty.⁷³ Navíc při nečekaném pádu z bicyklu je velice častým jevem silný úder do hlavy jezdce o vozovku, což působí zranění i s těmi nejvážnějšími následky.⁷⁴ O faktorech působících na počty a následky nehod bude pojednáno podrobněji ve čtvrté kapitole.



Co se týče časového rozložení nehod, dochází k nim v průběhu celého roku, ale nejsou rozloženy zdaleka tak rovnoměrně jako nehody motorových dopravních prostředků. Celkem pochopitelně zaznamenáváme strmý nárůst počtu nehod okolo měsíce května.⁷⁵ Počty zůstávají vysoké po všechny letní měsíce, kdy dochází v průměru výrazně přes 500 nehod měsíčně, například v roce 2017 došlo od května do srpna v průměru měsíčně k 525 nehodám. Rekordním byl měsíc srpen s 624 nehodami. Příčinou je zcela určitě nárůst hustoty cyklistického provozu v letních měsících, zapříčiněného příznivým počasím. Dá se také říci, že nebezpečnost nehod v zimních měsících několikanásobně stoupá, protože například v lednu zemřeli při 43 nehodách 2 lidé což činí téměř 5 % pravděpodobnost úmrtí při

⁷³ Například v roce 2016 zemřelo při nehodách s účastí cyklisty 40 osob a z toho bylo 39 cyklistů a v roce 2017 dokonce všichni usmrcení při nehodě byli z řad cyklistů. Srov. BESIP – Ministerstvo dopravy. *Cyklisté – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů* [online]

⁷⁴ Mohu doložit svojí osobní statistikou jako závodníka. Za poslední 2 roky jsem utrpěl 7 karambolů a z toho v 5 případech jsem se silně udeřil do hlavy. Od nejvážnějších následků mě zachránila pouze přilba.

⁷⁵ V roce 2017 bylo v květnu zaznamenáno dvakrát více nehod než v dubnu, ale například v předchozím roce byl nárůst pomalejší.

nehodě,⁷⁶ zatímco v srpnu, kdy zemřelo 7 osob při 624 nehodách byla pravděpodobnost smrti pouze 1,1 %. Důvod tohoto jevu, lze pravděpodobně hledat jednak ve zhoršené viditelnosti v zimních měsících (ať už kvůli brzkému stmívání, mlhám nebo sněhovým srážkám), jež může vést například ke sražení těžko viditelného cyklisty automobilem, což je typ nehody provázený obvykle vážnějšími zraněními. Druhou příčinou může být náledí vyskytující na vozovkách v zimních měsících, které působí cyklistům předem neočekávané karamboly, při kterých jezdec nestačí jakkoli zareagovat a udeří se při pádu bez zábran do hlavy nebo se zřítí do dopravní komunikace pod kola vozidel, což by mohla napovídat i statistika příčin smrtelných nehod, kde první místo obsazuje nezvládnutí řízení vozidla (jízdního kola).

Rozložení nehod do dnů v týdnu je relativně rovnoměrné. Nedá se říci, že k tragickým nehodám, které mají za následek usmrcení by docházelo pravidelně více například v pátek, ačkoli tomu tak bylo v roce 2016, protože hned v roce 2015 bylo zaznamenáno nejvíce úmrtí ve středu a čtvrtku a v roce 2017 zase ve čtvrtku a sobotu. Nicméně počty těžce zraněných jsou pravidelně vyšší v pátek a v sobotu. Bez zajímavosti není ani hodinové rozložení, kdy je zaznamenáváno nejvíce zraněných a usmrcených mezi 15. a 16. hodinou což je evidentně způsobeno zvýšeným provozem jak cyklistickým, tak motorovým (lidé se vrací z práce). Za povšimnutí stojí i fakt, že v roce 2017 mezi 20. a 21. hodinou nebylo evidováno žádné úmrtí nebo těžké zranění cyklisty, ale mezi 21. a 24. hodinou počty strmě narůstají.⁷⁷

Výrazná většina nehod se odehraje na území obce, v roce 2017 bylo 73 % těžce zraněných a 79 % lehce zraněných při nehodách na území obce. Můžeme také sledovat výskyt množství nehod podle krajů, kdy je pravidelně nejvíce nehod v Moravskoslezském kraji a nejméně Karlovarském kraji, což také odpovídá zalidnění těchto krajů. Pravidelně je zaznamenáván vyšší výskyt nehod s účastí cyklisty také ve Středočeském, Jihomoravském nebo Olomouckém kraji. Zajímavým úkazem je, že ve Středočeském kraji, ačkoli nemívají zdaleka nejvyšší počet nehod, pravidelně zaznamenávají vysoké počty usmrcených a těžce zraněných.⁷⁸

⁷⁶ Obdobně v roce 2016 v prosinci zemřelo rekordních 6 lidí při 115 nehodách což činí pravděpodobnost úmrtí 5,2 %.

⁷⁷ Srov. BESIP – Ministerstvo dopravy. *Cyklisté – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů* [online]

⁷⁸ Například v roce 2016 měli nejvíce usmrcených i nejvíce těžce zraněných nebo v roce 2015 měli druhý nejvyšší počet těžce zraněných, kdy je Moravskoslezský kraj převýšil pouze o jednoho těžce raněného.

Srov. BESIP – Ministerstvo dopravy. *Cyklisté – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů* [online]

Průměrný věk usmrčeného cyklisty při dopravní nehodě byl v roce 2017 téměř 60 let. Osob mladších 40 let zemřelo „pouze“ 6 z celkového počtu 44 usmrčených a nezemřel nikdo mladší 23 let zatímco 39 % byly osoby starší 65 let a dohromady 71 % obětí bylo starších 55 let. Věková statistika je velice podobná i v předcházejících letech.⁷⁹ Dá se tedy vyvodit celkem pochopitelný závěr, že riziko následků dopravní nehody pro cyklistu dramaticky stoupá zhruba od 55. roku života.

Z výše uvedených informací se můžeme pokusit sestavit profil typické oběti výše zmiňovaných nehod. Jedná se o osobu starší 60 let, pohybující se v letních měsících ulicemi města v čase dopravní špičky na kole bez ochranné přilby (86 % obětí nemá při nehodě na hlavě helmu. Jinak vliv ochranné přilby na následky dopravních nehod viz. kapitola 4.). Nejedná se tedy o osoby provozující cyklistiku jako sport, protože ti se zpravidla snaží jezdit mimo města a v současnosti drtivá většina helmu nosí.

Nakonec bych doplnil ještě jak si stojí v oblasti následků nehod s účastí cyklisty Česká republika v porovnání s ostatními evropskými zeměmi. V tomto ohledu je zajímavý žebříček, přepočítávající počet usmrčených cyklistů na 100 000 obyvatel. Asi nepřekvapivým vítězem této statistiky je Island, který je dlouhodobě umístěn na špici žebříčku, kdy v období od roku 2005 do roku 2016 zaznamenal pouze jednoho mrtvého cyklistu (a to v roce 2015). Na druhém místě se dlouhodobě drží Španělsko⁸⁰ a výborně si také vede Spojené království nebo Řecko. Při tomto způsobu hodnocení si vede nejhůře Nizozemí, je však nutné doplnit, že cyklistický provoz je v nizozemských městech extrémně hustý a nahlédneme-li do statistiky přepočítávající smrtelné nehody vzhledem k ujeté vzdálenosti, země tulipánů statistice jednoznačně vládne a dosahuje prakticky pětikrát lepších výsledků než ČR. Česká republika patřila historicky k absolutně nejhorším státům, kdy například v roce 2005 nebo 2007 zemřel více než jeden cyklista na 100 000 obyvatel, od roku 2008 se však úmrtnost českých cyklistů zlepšuje a v současnosti patříme k lepšímu průměru.⁸¹

⁷⁹ Například v roce 2016 bylo 66 % usmrčených starších 55 let a 33 % starších 65 let.

⁸⁰ Pro mě osobně velice překvapivý výsledek, protože cyklistika je ve Španělsku velice populární sport (vždyť i současný mistr světa legendární Alejandro Valverde pochází ze Španělska).

⁸¹ Srov. BESIP – Ministerstvo dopravy. *Cyklisté – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů* [online]; Ministerstvo dopravy. *Bezpečnost cyklodopravy* [online]

3 Dopravní trestné činy s účastí cyklistů v praxi

3.1 Poruchové trestné činy s účastí cyklistů v judikatuře

Jak bylo řečeno v první kapitole, v dopravě se lze dopustit mnoha poruchových trestných činů. Nejčastěji se jedná o delikty s nedbalostním zaviněním, a to především: usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti a ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 143, § 147, § 148 TZ). V úvahu výjimečně připadají i úmyslné formy zmiňovaných trestných činů nebo poškození cizí věci (§ 228) a v případě cyklistů bude rovněž zřídka docházet k poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení (úmyslně / z nedbalosti § 276, § 277 TZ).

Poruchové trestné činy jsou v dopravě páchany způsobením dopravní nehody, jež lze v případě cyklistů zjednodušeně rozlišit na tři nejčastější typy: srážka cyklisty s motorovým vozidlem, srážka cyklisty s cyklistou a srážka cyklisty s chodcem.⁸² V prvním případě bude v drtivé většině nehod osobou, jež zaznamenala újmu, cyklista. Ačkoli zavinění nehody může být na jeho straně (a podle statistik ve více než polovině případů), pachatelem trestného činu ve většině případů nebude, protože újmu na zdraví či usmrcení způsobí nehodou sobě. V dalších dvou případech jsou v ohrožení obě dvě strany střetu, s tím, že chodci budou při srážce logicky zranitelnější.

Proto, aby byl pachatel uznán vinným ze zavinění dopravní nehody, musí být prokázáno, že porušil zákonem mu uloženou povinnost, v důsledku čehož došlo ke vzniku dopravní nehody (příčinná souvislost). Ona porušovaná zákonná povinnost zpravidla plyne z ustanovení zákona o silničním provozu, a tak je celkem běžným jevem, že soudní kolegia orientovaná na trestní právo svou rozhodovací praxí tvoří judikaturu vykládající nikoli trestněprávní předpisy jako takové, ale zákon o silničním provozu, tedy předpis svou povahou typicky správní, ve vztahu k ustanovením trestního zákoníku. V následujících odstavcích uvedu několik zajímavých rozhodnutí Nejvyššího soudu z této oblasti, která jsem pro lepší orientaci rozdělil tematicky podle toho, zda byl obviněným cyklista či řidič jiného vozidla.

⁸² Teoreticky by bylo možné rozlišit ještě další druhy srážek jako například: srážku s koloběžkou, skateboardistou, bruslařem, povozem taženým zvířetem, srážka se samotným zvířetem... (Srážky cyklisty s povozem taženým koňmi se týká např. letité rozhodnutí R 30/1951.)

3.1.1 Nehody zaviněné cyklisty v judikatuře

Trestní zákoník v několika případech pracuje s formulací „*porušení důležité povinnosti uložené podle zákona*.“ Je tomu tak například ve vymezení kvalifikované skutkové podstaty usmrcení z nedbalosti (§ 143 odst. 2 TZ), kvalifikované skutkové podstaty těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 odst. 2 TZ) nebo dokonce základní skutkové podstaty ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 odst. 1 TZ), tedy v dopravní kriminalitě velmi frekventované delikty. Vystává otázka, zda a za jakých okolností se může cyklista při jízdě na jízdním kole dopustit takového porušení důležité povinnosti uložené zákonem. Nejvyšší soud v tomto ohledu přispěl v rozsudku sp. zn. 4 Tz 106/2009.⁸³ Řízení bylo vedeno na základě stížnosti pro porušení zákona podané ministryní spravedlnosti, v němž zastávala názor, že jízdou na kole se vůbec nelze dopustit porušení důležité zákonné povinnosti [ve smyslu tehdejšího ustanovení o ublížení na zdraví (§ 224 odst. 2 trestního zákona⁸⁴) jež je ekvivalentem dnešní kvalifikované skutkové podstaty z odst. 2 těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti]. Soud byl jiného názoru a konstatoval, že cyklista se zpravidla dopouští porušení důležité povinnosti stanovené mu podle zákona, pokud uskuteční „*jízdu na jízdním kole za situace, kdy současně poruší jak základní povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích, např. je-li jeho schopnost bezpečné jízdy ve smyslu 3 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, snížena požitými alkoholickými nápoji, což mu rovněž neumožňuje počínat si ohleduplně a ukázněně ve smyslu § 4 písm. a) téhož zákona, tak i specifické povinnosti cyklisty stanovené v § 57 a § 58 citovaného zákona a upravující chování cyklisty (...) např. poruší-li při jízdě na jízdním kole ve skupině více cyklistů povinnost jet jednotlivě za sebou nebo použije-li k jízdě v noci neosvětlené jízdní kolo*“ a je-li porušení těchto povinností příčinou dopravní nehody. Jinými slovy, aby bylo jednání cyklisty posuzováno jako důležité porušení zákonné povinnosti (ve smyslu např. § 147 odst. 2 TZ) je nutné, současné porušení jak nějaké ze základních povinností účastníka provozu na pozemních komunikacích (§ 3 a 4 z. o silničním provozu), tak zvláštní povinnost cyklisty (§ 57 a 58 téhož zákona) a porušení povinnosti musí být příčinou vzniku dopravní nehody.

⁸³ Jednalo se o noční srážku dvou vedle sebe jedoucích cyklistů. Pachatel byl v podnapilém stavu. Poškozený následkům nehody podlehl.

⁸⁴ Zákon č. 140/1961 Sb., Trestní zákon.

K tématu porušení důležité povinnosti uložené zákonem se hodí uvést ještě usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1339/2016. Obviněný byl v tomto případě shledán vinným za těžké ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 147 odst. 1 a 2 TZ. Pachatel při jízdě na jízdním kole srazil nezletilého chlapce, čímž mu způsobil vážná poranění na hlavě, která byla vyhodnocena jako těžká újma na zdraví (podle § 122 odst. 2 TZ). Odsouzenému byla při následné dechové zkoušce (provedené více než hodinu po nehodě) zjištěna hladina alkoholu v dechu 0,25 g/kg. Podle zjištěného skutkového stavu pachatel jedoucí z kopce dostatečně nepřizpůsobil jízdou situaci, když se proti němu na dopravní komunikaci pohybovali po obou stranách hloučky turistů a v důsledku nepřiměřeně blízkého průjezdu okolo skupiny chodců v rychlosti kolem 30 km/h srazil řídítky poškozeného, jež podle jeho slov neočekávaně vybočil z řady chodců. Prokázaným požitím alkoholu byla naplněna podmínka porušení obecné povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích, jak konkrétně uvádí i předešle citované rozhodnutí. Nepřizpůsobení jízdy okolnostem bylo vyhodnoceno jako porušení obecné povinnosti opatrnosti a pachatel podle slov soudu měl a mohl předvídat, že může porušit právem chráněný zájem v § 147 TZ. K tomu ještě dodává: *„je však třeba vždy zvážit, že správnou reakci na vzniklou situaci nelze zpravidla přímo vyvodit z pravidel silničního provozu, popř. jiných dopravních předpisů.“* V tomto případě, bylo tedy posouzeno jako porušení důležité povinnosti uložené zákonem jednání, spočívající v porušení obecné povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích (na kole jel pod vlivem alkoholu) a porušení povinnosti obecné opatrnosti, kterou podle mého názoru rovněž zakotvuje ustanovení § 4 písm. a) z. o silničním provozu, tedy ustanovení upravující obecné povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích. Stačilo tedy pouze dvojí porušení obecné povinnosti a nebylo zapotřebí porušit zvláštní povinnost ukládanou cyklistům (§ 57 a 58 téhož zákona).

O střet cyklisty s chodcem se jednalo rovněž v případě posuzovaném Nejvyšším soudem v usnesení sp. zn. 4 Tdo 270/2018. K nehodě došlo na pravouhlém křížení dvou stezek pro chodce a cyklisty na břehu slepého ramene řeky Malše v Českých Budějovicích. Křížení se nachází hned za vyústěním mostu přes slepé rameno řeky, po němž přicházel poškozený. Cyklista přijížděl z pohledu chodce z pravé strany po zhruba 4,5 metru široké asfaltové stezce. Nosný oblouk mostu je vyrobený ze dřeva a kovu, vysoký uprostřed zhruba 2 metry a neprůhledný, takže osoba pohybující se po něm nevidí, kdo přijíždí ze stran na

průsečík stezek až asi do poslední čtvrtiny mostu.⁸⁵ Obviněný podle vlastních slov spatřil poškozeného 50 metrů předem. V ten moment se pohyboval rychlostí zhruba 24 km/h a od této chvíle už nešlapal ani nebrzdil, tedy předpokládaná rychlost srážky byla okolo 20 km/h. Cyklista zvolil stopu tak, aby poškozeného minul ve vzdálenosti 2 metrů za jeho zády, když však chodec na poslední chvíli kolo spatřil, zpanikařil a udělal prudce několik kroků zpět. Došlo ke kolizi, jež měla za následek na straně poškozeného vážná zranění odpovídající těžké újmě na zdraví podle § 122 odst. 2 TZ. V obžalobě státní zástupkyně skutek klasifikovala jako těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 odst. 1 TZ). Okresní a krajský soud obviněného v plném rozsahu osvobodily. Všemi stupni soudní soustavy (včetně Nejvyššího soudu) bylo shodně konstatováno, že na křížení stezek pro chodce a cyklisty neplatí pravidla upravující provoz na křižovatkách, ale platí zde pouze obecná povinnost chodců neohrožovat cyklisty (§ 53 odst. 4 z. o silničním provozu) a povinnost cyklistů neohrožovat chodce (§ 57 odst. 5 téhož zákona). Chování chodce bylo v prvoinstančním i odvolacím řízení vyhodnoceno jako natolik nepředvídatelné, že ačkoli rychlost obviněného byla relativně vysoká, nelze mluvit z jeho strany o porušení zákonných povinností. Jiný názor zastával Nejvyšší soud. Zavrhl sice názor Nejvyššího státního zástupce, že se jedná dokonce o kvalifikovanou skutkovou podstatu těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti podle odst. 2, ale přisvědčil odůvodněnosti posoudit skutek podle § 147 odst. 1 TZ. Došel k názoru, že bylo v možnostech obou účastníků nehodě zabránit. Poškozený měl cyklistu spatřit dříve a na situaci reagovat adekvátním způsobem, nicméně rozhodujícím faktorem pro způsobení nehody byla rychlá jízda obviněného a zvolená trajektorie jízdy. Měl dostatek času jízdu upravit tak, aby mohl včas reagovat na krizovou situaci a případně úplně zastavit. Vzhledem k osobní zkušenosti s místem nehody, kterým na kole projíždím několikrát týdně, úplně souhlasím s verdiktem Nejvyššího soudu. Jedná se o místo vyhlášené svou nebezpečností a ačkoli sám mám tendenci k rychlé jízdě, v tomto křížení se pohybuji se zvýšenou opatrností, a to rychlostí nepřesahující 15 km/h připraven okamžitě brzdit. Vzhledem k šířce stezky hodnotím jako zbytečně riskantní i plán obviněného projet okolo chodce v rozestupu 1,5 až 2 metry.

3.1.2 Nehody zaviněné řidiči motorových vozidel v judikatuře

Porušení důležité povinnosti uložené zákonem se týká i rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 574/2015 tentokrát ve vztahu k řidiči motorového vozidla odsouzeného za

⁸⁵ Ne všechny uvedené údaje o místě nehody pochází ze soudního rozhodnutí. Pocházím totiž z Českých Budějovic a místo důvěrně znám (například šířku stezky, jsem byl osobně změřit).

usmrcení z nedbalosti (§ 143 odst. 1 a 2 TZ) v souběhu s pokusem o neposkytnutím pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151 TZ). V posuzovaném případě bylo zjištěno, že řidič kamionu srazil cyklistu při předjíždění, čímž mu způsobil zranění v jejichž důsledku okamžitě zemřel. Vozidlo narazilo do oběti pravým předním zrcátkem a pravým bokem, tedy řidič nedodržel bezpečný boční odstup. Stalo se tak v táhlém stoupání krátce před horizontem, na němž se silnice stáčela vpravo. Těsný průjezd okolo cyklisty řidič evidentně zvolil kvůli nedostatečnému výhledu na vozovku před sebou, protože nemohl přejet do protisměrného jízdního pruhu, aniž by riskoval srážku s případným protijedoucím vozidlem. Roli jistě hrála samotná šíře kamionu, který sám o sobě zabírá prakticky celý jízdní pruh. Soud vyhodnotil chování obviněného jako porušení povinnosti plynoucí z ustanovení § 17 odst. 5 písm. a), b), c) z. o silničním provozu upravujících pravidla pro předjíždění, kdy jednak nesměl předjíždět neměl-li před sebou rozhled na vzdálenost potřebnou pro bezpečné předjetí [písm. a)], jestliže se nemohl bezpečně zařadit před předjížděné vozidlo [písm. b)] a jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích [písm. c)]. Obviněný v obhajobě argumentoval, že příčinou nehody mohlo být náhlé vybočení cyklisty z přímého směru jízdy, způsobené částečně pomalejší jízdou ve stoupání, ale především vlivem alkoholu zjištěného v krvi oběti v koncentraci 0,67 g/kg. Soud však konstatoval, že takto nízká míra ovlivnění alkoholem nemohla být ani v kombinaci s jízdou do kopce, příčinou pro změnu směru jízdy cyklisty tak výraznou, aby ji řidič při předjíždění v takovém místě nebyl povinen předpokládat. Jinými slovy, to že byl poškozený pod vlivem alkoholu je porušení právního předpisu, ale nebylo v příčinné souvislosti se vznikem nehody.⁸⁶ Soud tak projevil určitou míru schovávavosti k požívání alkoholu před jízdou na jízdním kole a rozhodl v rozporu s obecnou představou společnosti, že je-li jeden z účastníků nehody pod vlivem alkoholu, stává se „automaticky“ odpovědným za vznik dopravní nehody.⁸⁷

⁸⁶ K příčinné souvislosti porušení povinnosti a zaviněním nehody ještě např. srov. usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 242/2017 nebo usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 15 Tdo 944/2015.

⁸⁷ Osobně se vůbec nedivím, že k nehodě došlo. Řidiči kamionů se k cyklistům chovají bezohledně zcela běžně a podle mého názoru v mnoha případech kolem nás projíždějí v těsné blízkosti záměrně. Neberou přitom v potaz povětrnostní podmínky, nebo tlakovou vlnu, jež před sebou plochý předek nákladního vozidla tlačí a které musí jezdec při průjezdu čelit. V tomto případě navíc o zjevné bezohlednosti pachatele vypovídá i jeho ujetí z místa nehody, aniž by se pokusil sraženému pomoci, přestože musel o sražení vědět vzhledem k tomu, že cyklista byl zasažen předním zpětným zrcátkem.

Principiálně podobná situace se řešila i v již starším rozhodnutí Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky sp. zn. 6 Tz 35/75.⁸⁸ Cyklista rovněž porušoval určitou zákonem uloženou povinnost, když se za snížené viditelnosti pohyboval na neosvětleném jízdním kole, přičemž byl sražen protijedoucím motorovým vozidlem, které předjíždělo autobus. Vinným ze způsobení nehody byl i přes tuto okolnost shledán řidič motorového vozidla, protože nepřizpůsobil jízdu podmínkám a zvolil k předjíždění místo, kde neměl vzhledem ke snížené viditelnosti dostatečný výhled na vzdálenost potřebnou k předjetí autobusu. K nehodě došlo 1. 11. 1974 na komunikaci mezi obcemi Malinovo a Tomašov v 18:25. V tento den na tomto místě zapadalo slunce v čase 16:33,⁸⁹ z toho vyplývá, že v čase nehody už musela být absolutní tma. Komunikace, na které k nehodě došlo není vybavena veřejným osvětlením ani v současnosti. Jedná se navíc o naprosto rovnou silnici s jízdním pruhem v každém směru, přiměřeným místem za krajnicí mimo jízdni pruhy a vodorovné dopravní značení zde povoluje předjíždění.⁹⁰ Každý, kdo pravidelně řídí auto v noci ví, že neosvětlený cyklista na neosvětlené silnici, je ve tmě prakticky neviditelný. Aplikace názoru vysloveného soudem v tomto případě, by v praxi podle mého názoru reálně znamenala, že na neosvětlených komunikacích se v noci nesmí předjíždět, protože je zde nebezpečí výskytu v protisměru se pohybujících neviditelných osob (ať už chodců nebo cyklistů), a to nikoli za krajnicí, ale ve vozovce (jako v tomto případě). Přitom cyklisté mají zákonem jasně stanovenou povinnost být za snížené viditelnosti osvětleni. S takovou aplikací dopravních předpisů nesouhlasím a jsem toho názoru, že jak cyklisté, tak chodci pohybují-li se na silnici ve tmě neosvětlení, jedná se z jejich strany o natolik nebezpečné porušení zákonné povinnosti, že se musejí sami zachovat tak, aby k nehodám nedocházelo.

Dalším rozhodnutím týkajícím se problematiky porušení důležité povinnosti uložené podle zákona, je usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 663/2016. Skutkový stav byl zjištěn zhruba takto: řidič autobusu městské hromadné dopravy, při vjíždění na hlavní komunikaci z vedlejší, srazil ve velice nízké rychlosti (4 až 6 km/h) cyklistku jedoucí z po hlavní komunikaci zprava. Následný pád poškozené způsobil velmi vážná zranění na hlavě, ale i

⁸⁸ Po federalizaci Československa měla slovenská i česká část státu vlastní Nejvyšší soud, nad nimiž byl nadřazen společný federální Nejvyšší soud ČSSR, tedy rozhodnutí vzniklo v relevantním prostředí.

⁸⁹ Čas západu slunce zjištěn výpočtem provedeným online na adrese: <http://zhola.com/vychodySlunce/formular.php>

⁹⁰ Zjištěno přes náhled online na adrese: <https://www.google.cz/maps/@48.1472831,17.322621,3a,60y,308.68h,79.4t/data=!3m6!1e1!3m4!1sTsH9P9QgFBLxi3BnhEh9Kg!2e0!7i13312!8i6656>

trupu, posouzená jako těžká újma na zdraví (§ 122 odst. 2 TZ). Zavinění pachatele bylo spatřováno v nedostatečném ověření si dopravního stavu na hlavní komunikaci, čímž neuposlechl povinnost plynoucí ze svislého dopravního značení P4 „*dej přednost v jízdě*“ a porušil zákonné ustanovení § 4 písm. a), § 5 odst. 1 písm. b) a § 22 odst. 1 z. o silničním provozu. Zvláštností tohoto případu je, že jednání pachatele bylo právně klasifikováno jako těžké ublížení z nedbalosti podle § 147 odst. 1 TZ a nikoli už jako kvalifikovaná skutková podstata podle odst. 2. Nebylo tedy shledáno porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho postavení nebo uložené mu podle zákona, ačkoli nerespektování pravidel přednosti v jízdě patří mezi ta nejzávažnější porušení, zvláště je-li příčinou nehody se závažnými následky. Nebylo shledáno ani jakékoli porušení povinnosti právního předpisu ze strany poškozené a argumentace řidiče, že nebylo v jeho silách sledovat zároveň situaci v protisměru, na komunikaci napravo, a ještě v místech kam se pohyboval, byla kategoricky odmítnuta s odůvodněním, že přijíždějící cyklistku řidič vidět měl a mohl. Soud v rozhodnutí neklasifikovat jednání jako kvalifikovanou skutkovou podstatu z odst. 2, což vysvětlil jednak částečnou účastí poškozené na samotném vzniku nehody, když bylo znaleckým posudkem prokázána její „*nepravděpodobná*“ trajektorie jízdy těsně před srážkou, jež nebyla sice v rozporu s předpisy, ale bezpečnější by bylo zvolení stopy vedoucí ve větším odstupu od autobusu. Jako druhý důvod byla uvedena spoluúčast poškozené na následcích nehody, způsobená nepoužitím ochranné přilby. Poškozená přitom byla starší 18 let a neměla zákonnou povinnost přilbu nosit. Nemohu se zbavit dojmu, že v tomto případě bylo ustoupeno od klasifikace skutku jako kvalifikované skutkové podstaty podle odst. 2, jen proto, aby soud vyjádřil určitou míru „*pochopení*“ k jednání pachatele vzhledem k okolnostem. Podle mého názoru trajektorie jízdy poškozené a absence ochranné přilby nemají souvislost s důležitostí povinnosti dát přednost v jízdě. Jistě jsou to důvody pro uložení mírnějšího trestu, ale systematicky správnější se mi jeví konstatovat i porušení důležité zákonné povinnosti podle odst. 2.

V souvislosti s užitím ochranné přilby se hodí ještě krátce zmínit rozhodnutí Nejvyššího soudu v civilní sporu sp. zn. 25 Cdo 2258/2008. V posuzovaném případě opět osoba starší 18 let za jízdy na kole neměla na hlavě ochranou přilbu a při nehodě, kterou nezavinila, utrpěla vážná zranění hlavy. Spor se vedl o výši náhrady škody. Soud absenci ochranné přilby vyhodnotil jako porušení obecné prevenční povinnosti zakotvené Občanským

zákoníkem⁹¹ a vypočetl spoluúcast poškozeného na vzniklé škodě ve výši 10 %. Osobně vnímám rozhodnutí jako správné, zejména v souvislosti se statistikami následků nehod cyklistů s a bez použití ochranné přilby.⁹²

Další důležité pravidlo zmiňuje usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 649/2012, řešící situaci, kdy motorové vozidlo při odbočování ze silnice na účelovou komunikaci srazilo cyklistku, jedoucí po stezce pro chodce a cyklisty souběžně vedoucí se silnicí, ze které vozidlo odbočovalo. Stezka pro chodce a cyklisty nebyla žádným dopravním značením v místě kde křížila účelovou komunikaci přerušena, podle soudu se tedy cyklistka nemusela řídit ustanovením § 57 odst. 8 z. o silničním provozu upravujícím chování na přejezdech pro cyklisty a nemusela se řídit ani pravidly pro chování na křižovatce, protože se nejednalo o křižovatku. Naopak bylo konstatováno porušení povinnosti řidičem motorového vozidla a sice obecné povinnosti opatrnosti z § 4 písm. a) z. o silničním provozu a povinnosti zvýšené opatrnosti při odbočování zakotvené v § 21 odst. 1 téhož zákona. Obviněný namítal, že není v silách řidiče sledovat a zjistit režim cyklostezek. Na argument mu bylo ze strany soudu odpovězeno, že řidič si nesmí nejasnou dopravní situaci vykládat ve svůj prospěch. Kromě zmíněné poučky je na rozhodnutí zajímavá i právní klasifikace skutku, který byl vyhodnocen jako těžké ublížení na zdraví z nedbalosti v základní podobě podle § 147 odst. 1 a nebylo konstatováno porušení důležité povinnosti vyplývající z postavení nebo uložené zákonem podle odst. 2.

3.2 Ohrožení pod vlivem návykové látky

Řízení pod vlivem alkoholu či drog je jedním z velice často se vyskytujících neduhů moderní doby, který jistě není radno podceňovat. V roce 2018 bylo zjištěno požití alkoholu nebo drog u 4 886 viníků dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno celkem 76 osob.⁹³ Vezmeme-li v potaz pouze nehody s účastí cyklistů v roce 2017 bylo cyklisty pod vlivem alkoholu nebo drog zaviněno 642 dopravních nehod při nichž bylo 5 osob usmrceno, 57 těžce zraněno a 517 zraněno lehce. V 506 případech, u nichž zemřeli 4 z 5 usmrcených, bylo u

⁹¹ Tehdy upraveno v § 415 z. č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník. Obdobným ustanovením účinným v současnosti by mohl být § 2900 z. č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník.

⁹² V roce 2017 tvořil podíl usmrcených cyklistů bez helmy 84 % na celkovém podílu usmrcených cyklistů.

⁹³ Policejní prezidium ČR. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice* [online].

provinilce detekováno více jak 1 g/kg alkoholu.⁹⁴ Přitom v České republice jednoznačně panuje přesvědčení, že „odpovědný“ konzument alkoholu se dostaví do restauračního zařízení na kole nikoliv automobilem.

Míra negativního ovlivnění schopností řidiče alkoholem, bude jistě velice individuální. Obecně účinky alkoholu zhoršují zrakové vnímání, schopnost rychlých reakcí, postřeh a koordinaci pohybů. Přitom ovlivnění je možné pozorovat už od 0,2 g/kg alkoholu v těle. Ve vyšších koncentracích pak významně narušuje úsudek, sebekontrolu a může svádět k riskantnímu chování. Účinky drog jsou velice různé podle druhu požití látky, například konopné látky narušují vnímání v podobných ohledech jako alkohol, odlišně se projevuje v oblasti narušení sebereflexe a řidiči pod vlivem THC nejeví tak častý sklon k riskantní jízdě jako pod vlivem alkoholu. Halucinogenní látky působí poruchy orientace, poruchy vnímání barev a tvarů a při komplexních halucinacích se může stát chování řidiče absolutně nevyzpytatelným. Amfetamin a kokain zase působí poruchy pozornosti a zvyšují agresivitu řidičů, výsledkem jsou často kolize ve velké rychlosti.⁹⁵

Trestní zákoník výkon zaměstnání a činností, jejichž nedbalým provedením lze ohrozit životy či zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, pod vlivem alkoholu a drog, sankcionuje v ustanovení § 274 jako trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Jedná se o jeden z nejfrekventovanějších trestných činů, například v roce 2018 policie evidovala 8 289 případů (do cifry jsou zahrnuty i případy trestného činu opilství § 360 TZ).⁹⁶ Tento trestný čin lze spáchat víceméně v jakémkoli oboru lidské činnosti, jejíž bezpečný výkon vyžaduje soustředěnost, schopnost správně vnímat a pohotově reagovat na různé situace při tom vznikající. Reálně je naprostá většina spáchána v dopravě řidiči motorových vozidel.⁹⁷

Historicky se tento delikt do roku 1990 nazýval opilstvím (§ 201) a kromě názvu určitým vývojem prošlo i znění skutkové podstaty. Až do přejmenování na ohrožení pod vlivem návykové látky (1. 7. 1990) zákon postihoval pouze alkohol a nepočítal s požíváním drog. Mezi lety 1990 a 2006 byla trestní odpovědnost za ohrožení pod vlivem návykové látky

⁹⁴ BESIP – Ministerstvo dopravy. *Cyklisté – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů* [online]

⁹⁵ Srov. ŠŤASTNÁ L., ŠUCHA M., ZÁMEČNÍK P., *Vliv návykových látek na kognitivní funkce při řízení* [online]

⁹⁶ POLICIE ČR. *Statistické přehledy kriminality za rok 2018* [online]

⁹⁷ GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 382

podmíněna kromě výkonu činnosti ve stavu vylučujícím způsobilost také naplněním jedné ze čtyř alternativních podmínek (např. recidiva nebo řízení hromadného dopravního prostředku). Tyto podmínky byly od roku 2006 přesunuty ze základní skutkové podstaty do druhého odstavce jako kvalifikační okolnosti. Další změnou tehdy byla možnost spáchání trestného činu nedbalostí. Trestní zákoník pak nedbalostní zavinění zase zrušil a vypustil jako kvalifikační okolnost recidivu. Úprava je tak v současnosti velice podobná jako před rokem 1990, jen postihuje veškeré návykové látky, a ne pouze alkohol.⁹⁸

Otázkou je, zda sankcionovat jako trestný čin i jízdu na jízdním kole pod vlivem alkoholu či drog. Nejvyšší soud se v tomto ohledu vyjádřil už před více než padesáti lety v judikátu uveřejněném pod č. 1/1966 Sb. rozh. tr. (uvádí i prof. Šámal ve svém komentáři), kdy rozhodl jízdu na kole v podnapilém stavu neklasifikovat jako trestný čin. V odůvodnění nejprve uvádí zákonem požadovanou potenciální nebezpečnost vykonávané činnosti, při níž i menší snížení pozornosti či pohotovosti vyvolává možnost vzniku ohrožení životů a zdraví lidí či vznik značné škody. Dále upozorňuje na vyjádření zákonodárce v důvodové zprávě trestního zákona, který výslovně uvádí jako příklad kýžené činnosti řízení motorového vozidla a nakonec konstatuje:

„Ohrožení takové intenzity spojené s jízdou motorových vozidel naproti tomu obecně nevyplývá z jízdy podnapilého cyklisty, jehož vozidlo v důsledku své konstrukce, malé váhy a zejména nedostatku motorické síly nemá značnější kinetickou energii.

Toto ohrožení sice může za určitých okolností vzniknout, avšak v takovém případě vyplývá jen z dané konkrétní situace, nikoliv ze samotné povahy vozidla a jízdy na něm v podnapilém stavu; nebezpečnou situaci v tomto smyslu může v konkrétním případě vytvořit podnapilá osoba i jinou činností, jako tažením vozíku, a dokonce i závadnou chůzí. Je proto zřejmé, že ustanovení § 201 tr. zák. na tyto případy nedopadá, takže trestní postih i takovýchto případů pouhého ohrožení by přesahoval záměr zákona, naznačený v důvodové zprávě.“

Jak už bylo výše řečeno, zmiňované rozhodnutí je poměrně letité, ale změnilo se za tu dobu něco podstatného? Soud se domnívá, že intenzita ohrožení není dostatečná, protože jízdní kolo má malou hmotnost a postrádá motorickou sílu. Pokud byla v roce 1965 kola příliš lehká, tak dnes jsou díky technickému pokroku ve vývoji nových materiálů ještě lehčí. Elektrické motory se do kol sice v současnosti montují stále častěji, ale podle nařízení

⁹⁸ GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. s. 382

Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013 [článek 2 odst. 2 písm h)] však nesmí motor podávat výkon vyšší než 250 wattů,⁹⁹ a to maximálně do rychlosti 25 km/h, což podle mého názoru nebezpečnost vozidla významně nezvyšuje. Výše bylo rovněž uvedeno, že ani právní úprava trestného činu se v podstatě nezměnila, takže použití tohoto rozhodnutí jako argumentu v soudním řízení by bylo jistě legitimní.

Při studiu judikatury v souvislosti se psaním této práce, jsem však ještě narazil na rozsudek, publikovaný ve sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek, který byl do sbírky umístěn, podle právní věty, především kvůli přínosu k tématu porušení důležité zákonné povinnosti cyklistou a uložení trestu zákazu činnosti (rozsudek Rt 9/2011). Nejvyšší soud zde přezkoumával rozhodnutí, ve kterém byl pachatel odsouzen za ublížení na zdraví (tehdy podle § 224 odst. 1, 2 trestního zákona) spáchaného v jednočinném souběhu s ohrožením pod vlivem návykové látky [§ 201 odst. 1, 2 písm. c) trestního zákona]. Řízení bylo vedeno na základě stížnosti pro porušení zákona podané ministryní spravedlnosti. Ta ve stížnosti cituje výše zmíněné rozhodnutí v části o nízké hmotnosti a absenci motorické síly jízdního kola a uvádí i právní názor, že dojde-li zaviněním podnapilého cyklisty ke vzniku poruchy vykazující znaky některého trestného činu, (např. trestného činu ublížení na zdraví) je třeba skutek posoudit podle povahy a závažnosti následku jen jako poruchový trestný čin a nikoli v souběhu s trestným činem ohrožení pod vlivem návykové látky. Soud se s její argumentací vyrovnal slovy: *„Nejvyšší soud se s tímto právním názorem v obecné rovině neztotožnil. Neboť jednočinný souběh trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 201 tr. zák. s trestným činem ublížení na zdraví podle § 224 tr. zák. je možný a neporušuje zákaz dvojího přičítání téže skutečnosti ve smyslu § 31 odst. 3 tr. zák., i když stav vylučující způsobilost v důsledku požití alkoholických nápojů je zároveň porušením důležité povinnosti uložené podle zákona řidiči motorového vozidla (srov. rozhodnutí pod č. 24/1963 Sb. rozh. tr.). Uvedené trestné činy nejsou mezi sebou v takovém vztahu, aby jeden z nich byl trestným činem speciálním vůči druhému. Pokud došlo v důsledku jednání pachatele, jež má znaky úmyslného trestného činu, i k naplnění znaků trestného činu spáchaného z nedbalosti, nejde o vztah trestných činů, v němž by bylo možné za jakýchkoli skutkových okolností považovat úmyslný trestný čin za prostředek ke spáchání trestného činu nedbalostního,*

⁹⁹ Jen pro představu průměrně trénovaný 80 kg vážící člověk šlape na svém výletě v průměru zhruba 170 wattů. Závodník vážící 72 kg, který dokončí závod Českého poháru v pelotonu, podává v průběhu 160 km dlouhého závodu v průměru výkon okolo 350 wattů. Síla dodávaná elektromotorem tedy není malá, ale ani zdaleka není nezvladatelná.

popřípadě za jeho vedlejší produkt. “ Nutno podotknout, že případ byl posuzován podle trestní úpravy účinné před současným trestním zákoníkem počítající i s nedbalostním spácháním trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky.

Nejvyšší soud své odůvodnění staví na usnesení publikovaném pod č. 24/1963 Sb. rozh. tr. v němž byl projeven právní názor: „*v případě havárie motorového vozidla zaviněné opilým řidičem, při němž dojde k ublížení na zdraví další osobě, jde vždy o souběh trestného činu opilství podle § 201 tr. zák. s trestným činem ublížení na zdraví (...)*“. Toto rozhodnutí řešilo případ, kdy byl provinilcem řidič motorového vozidla a nikoli cyklista. Navíc se jedná o usnesení starší a tedy předcházející, rozhodnutí judikujícímu nemožnost posuzování jízdy na kole pod vlivem alkoholu jako trestný čin opilství, nemůže být tudíž řeč o derogaci starého pravidla novějším. Soud se v odůvodnění vůbec nevyrovnal s předešle judikovaným názorem, že jízda na kole nedosahuje dostatečné intenzity nebezpečnosti (především kvůli hmotnosti a absenci motorické síly), jak bylo tvrzeno v rozhodnutí, na něž ministryně ve stížnosti upozorňovala, což vnímám jako velký nedostatek.

Máme zde tedy 2 rozhodnutí, kdy novější se neřídí praxí zavedenou rozhodnutím starším. Teoreticky by měl platit princip nahrazení staršího názoru novým, ale podle mého přesvědčení je novější rozhodnutí v části řešící ohrožení pod vlivem návykové látky nedostatečně odůvodněno a praxe by se měla nadále držet argumentace z rozhodnutí staršího. Koneckonců i uznávaný komentář k trestnímu zákoníku prof. Šámala nebo komentář prof. Jelínka výslovně uvádějí ono starší rozhodnutí publikované v roce 1966,¹⁰⁰ komentář JUDr. Draštíka na rozhodnutí neodkazuje a k problematice cyklistů pod vlivem návykových látek se výslovně nevyjadřuje.

Ještě bych chtěl věnovat prostor zamyšlení nad správností trestněprávního postihu řízení jízdního kola pod vlivem návykových látek, bez ohledu na výše zmíněná rozhodnutí. Za tímto účelem se pokusím v dalších odstavcích shrnout argumenty pro a proti trestněprávnímu postihu.

Hlavním důvodem, proč tolik lidí nepovažuje jízdu na kole pod vlivem alkoholu za riskantní je podle mého názoru fakt, že za pouhé řízení, u něhož nedojde k nehodě, jim v praxi

¹⁰⁰ Prof. Jelínek se dokonce omezuje pouze na větu: „*Jízda na jízdním kole ve stavu podnapilosti není činností ve smyslu § 274 tr. zák.*“ (JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou: zákon o soudnictví ve věcech mládeže, zákon o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, advokátní tarif*. 7. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2017. Glosátor. 416 s.)

ze strany státu nehrozí žádný postih.¹⁰¹ Pokud by se v případě alkoholu aplikační praxe nastavila stejně jako u motorových vozidel, tedy nad koncentraci 1 g/kg alkoholu je vždy vyloučena způsobilost řídit vozidlo, a tím pádem se jedná o trestný čin,¹⁰² jistě by si mnoho spoluobčanů dvakrát rozmyslelo, zda se odváží jízdu riskovat. K tomu by bylo samozřejmě nutné veřejnost o změně dostatečně informovat. Jinými slovy, hrozba trestněprávního postihu by mohla být opatření s reálným účinkem, což je nutno považovat za nesporné pozitivum (ale i jediné pozitivum).

Na druhou stranu jízda na jízdním kole rozhodně zdaleka není tak potenciálně nebezpečná činnost jako řízení motorového vozidla o hmotnosti stovek kilogramů. Trestání stejným způsobem jednání, která mají zjevně naprosto odlišnou intenzitu nebezpečnosti se tak jeví jako neproporcionální. Navíc cyklisté jsou za případné negativní výsledky svého neodpovědného počínání normálně sankcionováni v rámci poruchových trestných činů.

Dalším negativním důsledkem případného trestněprávního postihu, pokud by se začalo ovlivnění návykovými látkami fakticky kontrolovat, by byl jistě výrazný nárůst kriminality, s nímž by se soudy a ostatní orgány činné v trestním řízení museli nějak vyrovnat.

Jednání cyklisty pod vlivem návykové látky je dle současné právní úpravy přestupek podle § 125c odst. 1 písm. b) z. o silničním provozu. Pokud by chtěla státní správa opravdu redukovat počet podnapilých cyklistů na silnicích, jako adekvátní řešení se mi jeví nejprve začít s reálným postihem na úrovni přestupků (zavést namátkové dechové zkoušky alespoň v místech kde je výskyt podnapilých cyklistů vysoký). I v tomto světle se jeví trestněprávní sankcionování jako nelogické, když dané jednání není v současnosti běžně stíháno ani jako přestupek.

Nakonec bych ještě zmínil senátní návrh v současnosti projednávaný v poslanecké sněmovně, zavádějící mírnou toleranci alkoholu při řízení jízdního kola na cyklostezkách a místních komunikacích. Povolenu hranicí by mělo být požití dvou desetistupňových piv nebo dvou decilitrů vína (tj. 0,5 g/kg alkoholu). Osobně na věc nemám úplně vyhraněný názor,

¹⁰¹ Osobně jsem se nikdy nesetkal s namátkovou policejní kontrolou, jež by podrobovala cyklisty dechové zkoušce i když jistě někdy nějaké proběhly. (V Jižních Čechách máme například zařízení, vyhlášená v letních měsících jako tzv. „cyklohospody“, kam když cyklista dorazí, tak se před ním na stole objeví alkoholické pivo, aniž by bylo nutno jakkoli komunikovat s obsluhou. Nezaznamenal jsem, že by zde policie kdy něco řešila.)

¹⁰² Srov. usnesení Nejvyššího soudu R 26/2008

nicméně jsem si jistý, že případné schválení návrhu nebude žádnou katastrofou. Ostatně stejná úprava je zavedena například v Německu.

3.3 Další související judikatura

3.3.1 Trest zákazu činnosti

Na první pohled spornou by se mohla jevit otázka, zda lze pachateli dopravního trestného činu, jehož se dopustil při jízdě na kole uložit trest zákazu činnosti. Ustanovení zákona mluví celkem jasně ohledně činnosti, kterou lze zákazem postihnout, a sice v § 73 odst. 3 TZ kde se praví „*trest zákazu činnosti spočívá v tom, že se odsouzenému po dobu výkonu tohoto trestu zakazuje výkon určitého zaměstnání, povolání nebo funkce nebo takové činnosti, ke které je třeba zvláštního povolení, nebo jejíž výkon upravuje jiný právní předpis.*“ Je tedy zřejmé, že v rámci tohoto druhu trestu nelze zakázat jízdu na jízdním kole, protože se nejedná ani o činnost upravenou jiným právním předpisem, ani k ní není třeba žádného zvláštního povolení.

O něco méně jasnější je situace v otázce uložení zákazu činnosti spočívajícím v řízení motorových vozidel za trestný čin spáchaný na jízdním kole. Právní úprava nám říká: „*soud může uložit trest zákazu činnosti na jeden rok až deset let, dopustil-li se pachatel trestného činu v souvislosti s touto činností.*“ Otázkou je, zda lze počítat spáchání trestného činu jako v souvislosti se zakazovanou činností, když se trest týká motorových vozidel a delikt byl spáchán na nemotorovém vozidle.¹⁰³ V minulosti byl trest vyměřen za dopravní trestný čin (resp. několik trestných činů spáchaných v souběhu) Okresním soudem v Litoměřicích v rozsudku sp. zn. 6 T 342/2006, kdy viníku noční srážky dvou cyklistů uložil tříletý trest zákazu řízení všech motorových vozidel. Pro úplnost nutno podotknout, že případ byl posuzován ještě podle předcházející úpravy, tj podle trestního zákona, jež upravoval trest zákazu činnosti v § 49 a 50 (současný TZ tak činí v § 73 a 74). Úprava není sice doslovně totožná s dnešní, ale v rysech podstatných pro uvedený případ je shodná.

Ministryně spravedlnosti podala následně proti rozsudku stížnost pro porušení zákona, jež byla vyřízena v rozhodnutí (zmiňovaném již v několika souvislostech) Rt 9/2011. Nejvyšší soud napadené rozhodnutí zrušil a přikázal k novému projednání. Na téma trest zákazu činnosti judikoval následující: „*pokud byl trest zákazu činnosti definován jako zákaz řízení*

¹⁰³ Ustanovení by působilo dle mého názoru jednoznačněji, byla-li by užitá formulace: „*dopustil-li se trestného činu při této činnosti.*“

všech motorových vozidel, pak takto vymezený trest zákazu činnosti nemá oporu v ustanovení § 49 odst. 1 tr. zák., neboť obviněný se nedopustil trestné činnosti v souvislosti s řízením motorového vozidla, za které nelze považovat jízdní kolo.“

Osobně jsem toho názoru, že ustanovení šlo vyložit i v neprospěch pachatele. Mezi řízením nemotorového vozidla (jízdního kola) a motorového vozidla, lze jistě najít mnoho souvislostí. Kupříkladu: obě činnosti se odehrávají na pozemních komunikacích, pravidla řízení obou vozidel jsou upravena stejným zákonem, oba řidiči jsou účastníky silničního provozu a v mnoha ohledech se na ně vztahují stejná ustanovení. V tomto konkrétním případě pachatel porušil (mimo jiné) povinnost vztahující se jak na řidiče motorových, tak nemotorových vozidel (byl pod vlivem alkoholu). Na základě uvedených souvislostí, tak bylo podle mého názoru možné usoudit, že trestný čin byl spáchán v souvislosti se zakazovanou činností. Systematicky by se nejednalo ani o úplně nestandardní odchýlení, vezmeme-li například v úvahu ustanovení § 196a TZ, jež sice formálně nemluví o trestu zákazu činnosti, ale je na jeho základě dosahováno velice podobného efektu, když pachatelům trestného činu zanedbání povinné výživy, soud ukládá omezení zdržet se řízení motorových vozidel.

3.3.2 Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

V souvislosti s trestným činem neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 TZ může vyvstat otázka, zda se přečinu může dopustit i cyklista. Proto jsem se rozhodl tomuto problému věnovat alespoň krátkou podkapitolu.

Zákon nám stanovuje, že předmětného deliktu se dopustí: „*Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného.*“ Sporným momentem je pojem dopravní prostředek a co všechno pod množinu dopravních prostředků spadá.

Prvním vodítkem ve výkladu tohoto termínu nám může být již velice staré rozhodnutí okresního soudu v Senici sp. zn. 412/50, které bylo vybráno k publikaci v tehdejší Sbírce rozhodnutí československých soudů (č. 30/1951), právě kvůli jeho přínosu ve věci trestněprávního výkladu pojmu dopravní prostředek (rozhodnutí uvádí i prof. Šámal ve svém komentáři k TZ). Příklad se týkal noční srážky neosvětleného povozu taženého koňmi a cyklistky. Viníkem nehody byl shledán řidič povozu, který navíc od zraněné cyklistky ujel,

aniž by jí poskytl potřebnou pomoc.¹⁰⁴ Pachatel v rámci obhajoby argumentoval, že povoz s koňmi nelze podřadit pod pojem dopravní prostředek. Na to mu bylo ze strany soudu odpovězeno: „*Kedže zákon tu hovorí všeobecne o vodičovi dopravného prostriedku, ktorý po dopravnej nehode, na ktorej mal účasť, úmyslne neposkytne potrebnú pomoc poškodenému, plynie z toho, že tu zákon má na mysli vodičov dopravných prostriedkov akéhokol'vek druhu (...)*¹⁰⁵.“ K tomu dále dodává, že společenská nebezpečnost, ujetí od nehody bez poskytnutí pomoci zraněnému, je stejná pro všechny dopravní prostředky, a proto není důvodu k odlišnému přístupu.

Směrem k cyklistům a neposkytnutí pomoci se pak úplně konkrétně vyjádřil o dva roky později Krajský soud v Bratislavě v rozhodnutí publikovaném pod číslem 6/1953 Sb. rozhodnutí ČS soudů, kdy se vyjádřil, že za řidiče dopravního prostředku ve smyslu trestního zákona,¹⁰⁶ nutno považovat i jezdce na jízdním kole.

Dle mého názoru lze se závěry tehdejších Československých soudů jedině souhlasit. Ačkoli jde o judikaturu velice starou (není dosud ani digitalizována) a vzniklou na území, jež v současnosti není součástí České republiky, v této oblasti se nic nezměnilo a ujíždění od dopravních nehod bez poskytnutí pomoci zraněným, je stále stejně nežádoucí a je na místě takové chování trestat nejen u cyklistů, ale i u jezdců na skateboardu, inline bruslích, koloběžkách a segwayích.

3.3.3 Pravidla silničního provozu při cyklistickém závodě

Na závěr bych si dovolil ještě krátkou kritiku rozsudku Krajského soudu v Ústí nad Labem sp. zn. 42 Ca 17/2007. Jedná se sice o rozsudek správního soudu, ale právní názor, se kterým byl publikován, by v případě, kdyby se z něho stalo obecné pravidlo, mohl mít vliv i na mnoho trestních řízení, zejména ve vztahu k porušování důležité povinnosti stanovené zákonem (např. § 143 odst. 2 TZ).

Rozsudek byl publikován s touto právní větou: „*Pouze při úplné uzávěře provozu na pozemní komunikaci na základě rozhodnutí příslušného orgánu dopravy, na niž probíhá sportovní soutěž (cyklistický závod), nemusí účastník této soutěže dodržovat povinnosti, které*

¹⁰⁴ Přesněji řečeno pachatel se na nátlak svědka jedoucího na motocyklu k poškozené vrátil a pomoc nakonec zajistil, ale jeho prvotní reakcí bylo ujetí z místa činu.

¹⁰⁵ *teda aj pohoniča, ktorý vedie voz s koňmi*

¹⁰⁶ Tehdy byl účinný z. č. 86/1950 Sb. Trestní zákon, jež v § 228 upravoval neposkytnutí pomoci řidiči dopravních prostředků prakticky totožným způsobem jako současný § 151 TZ.

běžně vyplývají účastníkům provozu na pozemních komunikacích ze zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Pokud sportovní soutěž, která vede po pozemní komunikaci, probíhá jen za částečné asistence Policie ČR, tíží účastníky sportovní soutěže stejné povinnosti, jaké mají ostatní účastníci provozu na dotyčné pozemní komunikaci dle zákona o silničním provozu.“

Problém spočívá v tom, že v ČR většina závodů na delší vzdálenost neprobíhá za úplné uzavírky,¹⁰⁷ nicméně trať bývá velmi zřetelně vyznačena a každý kdo na ni vstupuje si toho nemůže nevšimnout. Obvyklé je uzavření jednoho jízdního pruhu a zastavování vozidel jedoucích v protisměrném jízdním pruhu policií, pohybující se před závodním polem, takže je závodníkům většinu trati k dispozici i levý pruh. Na mnoha místech je však třeba objet několik zastavených automobilů. Obávám se, že takové opatření nenaplnuje podmínky výše zmíněného rozhodnutí, a proto jsou teoreticky všichni jezdci vázáni dopravními předpisy. Jako účastník několika desítek silničních závodů konstatuji, že dodržovat ustanovení z. o silničním provozu při závodě je absolutně nemožné. Z podstaty nelze dodržet zejména povinnost cyklistů jet jednotlivě za sebou (§ 57 odst. 3) nebo dodržovat bezpečné rozestupy, ale běžná je i jízda v protisměru (především na kruhových objezdech), překračování povolené rychlosti (zejména v obci je-li pod kopcem), dále není možné respektovat zákaz předjíždění z pravé strany nebo některá dopravní značení jako třeba svíslá dopravní značka „*Stůj, dej přednost v jízdě!*“ apod.

Na druhou stranu ani při závodě by člověk neměl mít právo chovat se zcela bezohledně ke svému okolí a souhlasím, že za případné škodlivé následky svého chování by měli být závodníci odpovědní. Myslím, že by bylo nesprávné stíhat závodníky například za těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, srazil-li chodce, který nečekaně vstoupil do trati závodu s odůvodněním, že se jezdec pohyboval nepřiměřeně rychle a v protisměru. Samozřejmě by hrálo roli, zda chodec věděl, že na trať vstupuje. Trestní postih by mohl být na místě, pokud škodlivý následek vznikne po opuštění trati jezdce (nechá se vynést v zatáčce například). Na místě by jistě bylo zvážit za určitých okolností i odpovědnost pořadatele závodu.

¹⁰⁷ Za plné uzavírky neprobíhá ani populární první jarní „klasika“ Velká Bíteš – Brno – Velká Bíteš.

4 Prevence dopravní kriminality

4.1 Prevence kriminality v silniční dopravě obecně

Jak už bylo řečeno v první kapitole, v dopravě se lze dopustit mnoha rozličných trestných činů. Pro problematiku prevence dopravní kriminality považuji za vhodné rozdělit trestnou činnost do dvou skupin:

1. Trestné činy spáchané způsobením dopravní nehody.
2. Ostatní trestné činy v dopravě.

Do prvně zmíněné budou patřit poruchové dopravní trestné činy (především § 143, 147 a 148 TZ). Do druhé patří všechny ostatní (především ohrožující § 274, 273 TZ, ale i maření úředního rozhodnutí a vykazání § 337 TZ nebo obě formy neposkytnutí pomoci § 150 a 151 TZ). Toto rozdělení jsem zvolil, protože většina preventivních opatření, použitelných pro skupinu nazvanou jako ostatní, je zároveň účinná i pro poruchové trestné činy, zatímco opatření směřovaná na zabránění a snížení následků dopravních nehod mají vliv pouze v této oblasti.

Přesvědčit řidiče, aby nesedali za volant pod vlivem alkoholu nebo i přes zákaz řízení motorových vozidel jistě není lehký úkol. Domnívám se, že v této oblasti by bylo nejlepších výsledků dosaženo především důsledným vymáháním citelných trestů uložených těm, kdo se deliktního jednání dopustí především na správní přestupkové úrovni a v trestněprávní rovině až druhotně. Je třeba v účastnících silničního provozu vytvořit přesvědčení reálné hrozby postihu ze strany státu, budou-li se chovat v rozporu s předpisy. K tomu je samozřejmě nutné disponovat odpovídající silou policejního personálu, jež bude odvádět kvalitní, dobře organizovanou práci především v podobě častých namátkových kontrol. Důležité jsou nejen lidské, ale i materiální stavy policie, jejíž příslušníci musejí být vybaveni kvalitními technickými prostředky. V tomto směru jsou důležité především přesné testery ovlivnění alkoholem či jinými návykovými látkami, moderní vozidla a zavedení systémů pro zadržení ujíždějících motorových vozidel.

Současný zákon o silničním provozu klasifikuje řízení vozidla (tj. i jízdního kola) a jízdu na zvířeti pod vlivem alkoholu jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. b) nebo c). Za tento delikt stanovuje trest uložení pokuty ve výši 2 500 Kč až 20 000 Kč jde-li o přestupek podle písm. b), tedy řidič je pod vlivem návykové látky, ale není ještě ve stavu vylučujícím způsobilost [§ 125c odst. 5 písm. a) téhož zákona]. Je-li ovlivnění návykovou látkou zjištěno

ve výši hodnocené jako vylučující způsobilost, jedná se o klasifikaci podle ustanovení písm. c) a zde je sankce pokuty ve výši 25 000 Kč až 50 000 Kč. Stav vylučující způsobilost řídit vozidlo nebo jízdu na zvířeti zákon o silničním provozu neupravuje. V praxi se ustanovení vykládá stejně jako v trestním zákoníku v případě ohrožení pod vlivem návykové látky, tedy nad koncentraci 1 g/kg alkoholu v krvi se považuje každý i nadprůměrně disponovaný řidič za nezpůsobilého řízení, není však vyloučeno, v konkrétních případech, dokázat stav vylučující způsobilost (především pomocí znaleckého posudku) i s nižšími naměřenými hodnotami. V případě jiných návykových látek, je třeba identifikovat o jakou látku se jedná a posoudit, jak moc byla osoba v konkrétním případě ovlivněna.¹⁰⁸ Za přestupek jak podle písmena b) i c) rovněž hrozí trest zákazu činnosti.

Vyvstává otázka, zda sankce až 50 000 Kč je dostatečně citelným trestem. Přísnost pokuty se samozřejmě vlivem inflace v průběhu času snižuje, ale jsem toho názoru, že pro většinu občanů České republiky se stále jedná o podstatnou hrozbu. Vezmeme-li například v úvahu, průměrnou hrubou mzdu, jež činila v roce 2018 částku 33 840 Kč¹⁰⁹, po odečtení odvodu na zdravotní pojištění, sociální zabezpečení a daně z příjmu zjistíme, že maximální výše pokuty převyšuje dvouměsíční příjem průměrného občana, což lze podle mého názoru již považovat za velmi citelnou sankci.

Nemyslím si tedy, že je bezodkladně nutné zpřísnovat v tomto ohledu legislativu. Většího účinku by bylo pravděpodobně dosaženo, znásobila-li by se četnost namátkových kontrol třeba i zaměřených pouze na testování ovlivnění alkoholem (či jinou návykovou látkou), a to především v hodinách a místech, kdy je výskyt nejčastější, tak aby hrozba odhalení protiprávního jednání byla skutečně reálná.¹¹⁰

4.1.1 Prevence dopravních nehod

Téma preventivních opatření v oblasti dopravních nehod na pozemních komunikacích je velice široké a mohlo by být samo o sobě předmětem diplomové práce. V této kapitole je

¹⁰⁸ Srov. Jemelka, L., Vetešník, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 148 - 178 s.

¹⁰⁹ Srov. ČSÚ. *Průměrné mzdy - 4. čtvrtletí 2018* [online]

¹¹⁰ Sám mám řidičské oprávnění již 7 let a za poslední 4 roky ujeďu v průměru automobilem 20 000 km ročně, k tomu ještě dalších nejméně 20 000 km ročně na kole a nikdy v životě jsem nebyl policií podroben dechové zkoušce.

tak uveden jen obecný přehled a příklady důležitých či jinak zajímavých preventivních opatření a systémů jež se v oboru používají. Ani zdaleka se nejedná o vyčerpávající výklad.

Problematiku prevence dopravních nehod, a tak i prevenci trestné činnosti spočívající ve způsobení dopravní nehody, můžeme rozdělit na dvě základní témata: prevenci vzniku dopravních nehod a prevenci následků dopravních nehod. Chceme-li provádět účinnou prevenci vzniku nehod, je třeba analyzovat důvody, proč k dopravním neštěstím dochází. Za tímto účelem rozlišujeme tři základní příčiny vzniku nehody a sice: chyba člověka, chyba techniky a objektivní podmínky provozu.

Náhledem do statistik zjistíme absolutní procentuální dominanci lidské chyby jako příčiny dopravní nehody. V roce 2018 z celkového evidovaného počtu 104 764 nehod bylo zaviněno pouze 0,6 % nehod technickou závadou vozidla nebo závadou komunikace. Dalších 12,3 % bylo zaviněno lesní zvěří nebo domácími zvířaty což lze rovněž řadit do skupiny příčin z objektivních podmínek provozu. Zbytek nehod (tj. zhruba 87 %) připadá na lidskou chybu. Nejvíce nehod způsobili celkem nepřekvapivě řidiči motorových vozidel a sice 82,7 % z celkového počtu nehod, na druhém místě byli řidiči nemotorových vozidel s 2,8 % a následně chodci s 1,1 %. Nejčastější příčinou nehody způsobenou řidičem motorového vozidla bylo v roce 2018 nevěnování se řízení (17 266 případů), nedání přednosti (14 162 případů), nepřiměřená rychlost (13 336 případů) a nesprávné otáčení nebo couvání (9 085 případů). Co se týká následků, tak nejzávažnější nehody vznikly následkem nepřiměřeně rychlé jízdy, při nichž bylo usmrceno 214 osob což činí 41,1 % z celkového počtu usmrcených při dopravních nehodách.¹¹¹

Z výše uvedených statistik můžeme vyvodit, že preventivní opatření, směřovaná do oblasti lidských chyb za volantem motorového vozidla, jsou ta nejpodstatnější. Zvláštní pozornost si zaslouží především nepřiměřeně rychlá jízda, jakožto velice častá příčina nehody se ztrátami na hodnotě nejcennější. Účinným preventivním opatřením v oblasti překračování povolené rychlosti jsou samozřejmě policejní kontroly pomocí mikrovlnných radarů či laserových měřičů rychlosti. Řidiče rovněž často přinutí snížit rychlost pouze měřící zařízení (klasicky umístěné na začátku obce), jež měří rychlost přijíždějícího vozidla, výsledek promítá na obrazovku a nevyvozuje z překročení rychlosti žádné sankční důsledky. Na překračování povolené rychlosti rovněž upozorňují některé GPS navigace, což je praktické,

¹¹¹ Srov. Policejní prezidium České republiky. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice* [online]

zejména je-li zabudovaná přímo v palubní desce automobilu a je tak v provozu po celou dobu jízdy vozidla. Dle mého názoru je v této oblasti také funkčním opatřením výstavba dálnic, jež řidičům umožňují cestovat vysokou rychlostí a nejsou tak pokoušeni k překračování povoleného limitu. Přitom dálnice je statisticky nejbezpečnější typ dopravní komunikace, dochází zde ročně pouze zhruba k 4 000 nehodám (jejich následky však často patří mezi ty nejvážnější).

Ačkoli selhání vozidla je příčinou dopravní nehody jen v naprostém minimu případů, výbava vozidel má významný vliv na bezpečnost silničního provozu. Dobře vybavený automobil totiž nejen neselže, ale je schopen eliminovat mnoho lidských pochybení, ať už tím, že na chybu pouze upozorní, nebo chybu umožní ještě následně napravit, upozorní na chybu nebo ji řidiče ani nenechá udělat. Zařízení vozidla bránící vzniku havárií se nazývají prvky aktivní bezpečnosti. Základním aktivním prvkem je fungující brzdový systém, jehož základem jsou především výkonné brzdy, ale také systém bránící zablokování kol při prudkém brždění (tzv. ABS) nebo moderní radarový systém (tzv. Front assistant) upozorňující řidiče na významný rozdíl rychlostí oproti předmětům pohybujícím se před vozidlem jež v krizové situaci začne automaticky brzdit sám. Přínosný je rovněž systém automatického rozsvícení výstražných světel, pokud dochází k brždění přesahující určitou hranici rychlosti brždění.

Automobilový průmysl věnuje nemalé prostředky rozvoji bezpečnostních technologií a prakticky každý rok se na trhu objeví nové zařízení. Z dalších moderních systémů aktivní bezpečnosti motorových vozidel stojí za zmínku například asistent držení vozidla v jízdním pruhu (Lane assistant),¹¹² adaptivní tempomat, systém City safe drive (asistence jízdy v nízkých rychlostech s možností automatického brždění), systém kontroly pozornosti řidiče, automatické rozsvícení světel při snížené viditelnosti či automatické tlumení dálkových světel při detekci protijedoucího vozidla nebo systém rozpoznávání dopravních značek. Zajímavý je i projekt chytrých dálnic, jež vysílají do vozidel informace o dopravní situaci a řidiče mohou včas varovat před případnými problémy. V České republice se však dlouhodobě potýkáme s problémem zastaralého vozového parku, kdy průměrné stáří registrovaných motorových vozidel všeho druhu bylo na konci roku 2018 ostudných 17,7 roku.¹¹³ Automobily starších ročníků moderními technologiemi samozřejmě nedisponují.

¹¹² Jistě praktická záležitost, která zabrání mnoha nehodám způsobeným nevěnováním se řízení či tzv. mikrospánkem. Osobně mám však negativní zkušenost s tímto systémem, když se mě snažil držet mezi jízdními pruhy v místě rekonstruované dálnice, kde bylo třeba nerespektovat značení na vozovce.

¹¹³ Srov. Svaz dovozců automobilů. *Přehled stavu vozového parku* [online]

Podstatný vliv na bezpečnost provozu mají i dopravní komunikace. Stejně jako u vozidel, závada na silnici je příčinou nehody jen v nepatrném množství případů, nicméně svým uspořádáním, značením a dalším vybavením mohou vzniku nehod předcházet. Kritickými místy jsou tradičně křižovatky, proto žádaným opatřením jsou mimoúrovňová křížení, kruhové objezdy či odbočovací pruhy. Dále za zmínku stojí ještě například osvětlení silnic či odstavné pruhy. Podstatná je i šířka silnic, kde mohou být pomalejší vozidla bezpečně předjížděna. V zimních měsících je zcela zásadní odstraňování sněhu a posyp silnic bránící tvoření ledové vrstvy.

Podstatným prvkem prevence lidských chyb za volantem, je samotný systém udílení řidičských oprávnění, jejich odebrání a opětovné znovuzískávání. Jistě pozitivní vliv mělo v této oblasti zavedení tzv. bodového systému v registru řidičů, kdy jsou řidičská oprávnění odebrána, pokud se osoba dopouští příliš často bodovaných přestupků. V souvislosti s bodovým systémem se mi jeví jako výborný, v poslední době diskutovaný návrh tzv. „řidičáků na zkoušku“, kdy první dva roky po získání oprávnění by bodový systém platil dvakrát přísněji a na odebrání oprávnění by tak stačilo dosažení pouze 6 bodů.¹¹⁴ Výsledky mohou mít rovněž psychologické testy při znovuzískávání oprávnění.

Prevence následků dopravních nehod má těžiště v tzv. pasivních prvcích bezpečnosti nacházejících se ve výbavě vozidel. Základním opatřením jsou zádržné systémy (tzv. pásy) umístěné na všech sedadlech automobilu. Statisticky nepřipoutaní řidiči umírají při dopravních nehodách 14x častěji a nepřipoutaní spolujezdci 6x častěji. Největší význam má zádržný systém při nehodách v nižších rychlostech zejména v obcích, kdy 42 % řidičů usmrcených v obci, 51 % spolujezdců a 71 % osob cestujících na zadních sedadlech, nemá zapnutý bezpečnostní pás.¹¹⁵ Nutno ještě dodat, že zádržný systém je v případě dětí účinný jen pokud je použit v kombinaci s povinnou dětskou sedačkou. Tento prvek některé automobilky zdokonalují například automatickým přitažením pásů v případě, kde je rozpoznáno nechtěné opuštění vozovky či blížící se náraz. Následky čelních střetů jsou podstatně redukovány airbagy, jejichž účinnost stoupá při současném použití zádržného systému, deformačními zónami karoserie a ochranou prostoru pro posádku vozidla.

¹¹⁴ Nejsem si zcela jist, zda 6 bodů není až příliš tvrdá hranice, sám bych tak ve zkušební době totiž řidičský průkaz pozbyl (omylem jsem v prvním půl roce projel v noci na červenou, za což systém uděluje 7 bodů).

¹¹⁵ Srov. BESIP. *Bezpečnostní pásy* [online]

4.2 Prevence dopravních nehod s účastí cyklistů

Jak bylo řečeno v úvodu práce, chci věnovat zvláštní pozornost oblastem týkajícím se cyklistů. Proto jsem se rozhodl zařadit i do této části podkapitulu specializovanou na prevenci dopravních nehod tohoto druhu. I zde lze rozlišovat opatření směřující k prevenci vzniku nehod a prevenci následků nehod. Jednotlivé prvky prevence lze realizovat mnoha způsoby např. zvyšováním požadavků na jezdce, úpravou povinné výbavy jízdních kol, úpravou pozemních komunikací nebo úpravou pravidel provozu na pozemních komunikacích v legislativě.

Nejprve však krátký přehled příčin dopravních nehod s účastí cyklistů. K této problematice jsou bohužel dostupné údaje naposledy z roku 2015, nemyslím si však, že by jejich vypovídací hodnota za uplynulá léta nějak významně klesla.¹¹⁶ Druhým nedostatkem je fakt, že získaná data hovoří pouze o příčinách nehod, jež jsou cyklisty zaviněny a nemluví už o důvodech vzniku nehod, kde je viníkem buď chodec nebo řidič motorového vozidla. Nejčastější příčinou dopravní nehody zaviněné cyklistou je nezvládnutí řízení vozidla (zhruba 28 % případů), jež je však přibližně stejně častým důvodem jako nevěnování se jízdě (zhruba 25 % případů). Na třetím místě máme nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, zde se však už jedná jen zhruba o 8 % případů. V nehodovosti hraje také pravidelně roli alkohol či jiné návykové látky, v roce 2017 bylo téměř u 15 % nehod zaviněných cyklisty zjištěna přítomnost alkoholu (více údajů v předchozí kapitole u výkladu o ohrožení pod vlivem návykové látky).¹¹⁷

4.2.1 Pravidla pohybu cyklistů na komunikacích

Základním prvkem prevence nehod cyklistů je právní úprava pravidel pro jejich pohyb na pozemních komunikacích. V českém právním řádu tak činí z. o silničním provozu. Na cyklisty se vztahují především obecná ustanovení Hlavy II. ustanovení § 3 odst. 1, 2 (a teoreticky i § 6); § 4, 5 a 7. Dále jsou především podstatná ustanovení § 57, 58 jež se zabývají speciálními pravidly jen pro jízdu na jízdních kolech, ale závazná jsou i ustanovení oddílu 3. v Díle 3. upravující obecně jízdu vozidly. Další zvláštní úpravu nalezneme ještě v § 73, kde jsou stanovena pravidla světelné signalizace pro cyklisty, závazná je však celá úprava řízení

¹¹⁶ Porovnáme-li čísla s údaji např. z roku 2007 nebo 2004 nenalezneme významnější změny.

¹¹⁷ Srov. POLICIE ČR. *Nehody cyklistů v číslech a grafech* [online]

provozu na pozemních komunikacích Dílu. 4 a samozřejmě se cyklistů týká i mnoho z úpravy přestupků (§ 125c).

Z obecných ustanovení zákona je důležitý zákaz účasti na provozu osobě, jež by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo. Tento zákaz je doplněn ještě o pravidlo, že řídit vozidlo (jízdní kolo) může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla, v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla a předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Z toho vyplývá pro bezpečnost podstatný závěr, že děti a osoby s určitými mentálními či jinými zdravotními poruchami se nesmí účastnit provozu bez dozoru. Obecné pravidlo je doplněno ještě zvláštním ustanovením pro cyklisty v § 58 odst. 2, jež stanovuje nutnost doprovodu dítěte mladšího 10 let osobou starší 15 let.

Dále je pro každého účastníka silničního provozu, a tedy i cyklistu stanovena povinnost *„chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.“* (§ 4) Tímto je stanovena obecná povinnost opatrnosti a ohleduplnosti jež je vyžadována v celém provozu na pozemních komunikacích, a tedy i při pohybu na stezkách pro chodce a cyklisty, kde například neplatí pravidla pro provoz na křižovatkách.¹¹⁸ Pravidlo je doplněno ještě speciálním ustanovením § 57 odst. 5 zvláště zmiňujícím povinnost neohrozit chodce při pohybu na společné stezce.

Důležitá jsou rovněž obecná pravidla, jako věnovat se řízení vozidla, věnovat zvýšenou opatrnost směrem k dětem a osobám zdravotně indisponovaným, snížit rychlost či zastavit před přechodem pro chodce apod. V neposlední řadě je zakázána jízda pod vlivem alkoholu a stanovena povinnost podrobit se případnému vyšetření ovlivnění alkoholem (či jiné návykové látky).

Zvláštní ustanovení § 57 upravující způsob jízdy a povinnosti cyklistů stanovuje povinnost užití jízdního pruhu pro cyklisty, vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty, stezky

¹¹⁸ Srov. usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 270/2018.

pro cyklisty jsou-li zřízeny, nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty. K tomuto ustanovení si neodpustím poznámku. Jistě každý cyklista rád užije vyhrazených prostor pro kola, ale tyto musí být pro jízdu bezpečnější než pohyb v jiných místech komunikace. Konkrétně v Praze je naprosto běžné, že pruh vede těsně kolem souvislé řady zaparkovaných automobilů, kde v každý moment hrozí nepředvídatelné otevření dveří, nebo jinde zase vede přes koleje tramvají takovým způsobem, že i zkušený jezdec má strach, aby mu do kolejiště nezapadlo kolo. Velkým trendem poslední doby jsou piktogramové koridory pro cyklisty, jež nemají onen závazný charakter užití jako například cyklostezka či vyhrazený pruh a mají jen doporučující charakter (viz. vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích). Jejich primárním účelem je upozornit řidiče na zvýšený pohyb cyklistů, což lze jistě jako nápad vnímat jen pozitivně. Bohužel jako cyklista mám s těmito koridory velice špatné zkušenosti. Vznikají často na místech absolutně nevhodných a nepřizpůsobených současnému pohybu cyklistů a vozidel. Problém je v tom, že většina řidičů nerozlišuje mezi piktogramovými koridory a vyhrazenými pruhy, pokud cyklista pruh opustí (protože vede v místech, kde je jízda na kole riskantní, například skrze kolejiště tramvaje, nebo podél řady zaparkovaných aut), je ihned ostatními účastníky provozu osočován z nepředloženého chování. Česká republika by si v tomto ohledu mohla vzít vzor například v Německu, kde mají systém cyklistických cest často velice dobře propracovaný a na mnoha místech jsou cyklisté od motorových vozidel úplně odděleni.

Pokud není k dispozici pruh pro cyklisty (či obdobný prostor) musí se jezdec pohybovat při pravém okraji a neohrožuje-li tím chodce, může se pohybovat na krajnici. Jedou-li motorová vozidla pomalu nebo stojí ve frontě, je povoleno předjetí z pravé strany po okraji vozovky ovšem jedině za zvýšené opatrnosti a pokud je pro manévr dostatek prostoru. Je navíc zapovězeno předjíždět vozidla odbočující vpravo. Dalšími podstatnými ustanoveními jsou: povinnost cyklistů jezdit jednotlivě za sebou,¹¹⁹ povinnost setrvávat nohama na pedálech v průběhu jízdy (zákon používá výraz šlapadla) a držet se oběma rukama řídicích; nesmí se na kole převážet předměty jež znesnadňují řízení kola nebo ohrožují ostatní účastníky (například lyže); pravidla pro přepravu více osob naráz na jednom kole nebo připojení závěsného vozíku; povinnost být osvětlen za snížené viditelnosti (červeně zezadu a bílým světlem vpředu).

¹¹⁹ Ustanovení jistě správné, musím však ač nerad konstatovat, že je nejčastěji porušováno právě závodními cyklisty, a to nejen při závodě, ale i na tréninku (při jízdě za sebou je totiž významně ztížena vzájemná komunikace).

K těmto ustanovením bych snad jen dodal, že jsou bezpochyby rozumná a legitimní, jen pravidlo držet se oběma rukama řídítek je nutno porušovat v zájmu dávání znamení o změně směru jízdy.

Myslím, že by ještě stálo za zvážení zavedení speciálního zákazu pro cyklisty týkajícího se používání sluchátek za jízdy. Z vlastní zkušenosti vím, že sluch je na silnici jeden z klíčových smyslů jezdce. Navíc ani relativně aktivní amatérští cyklisté nejsou často schopni otočit se za jízdy a zkontrolovat vozovku za sebou, aniž by vybočili z přímého směru jízdy, a tak je sluch jediný způsob, jak mohou být upozorněni na zezadu přijíždějící vozidla. Nečekaný rychlý a těsný průjezd nákladního vozu za větrného počasí, je přitom často těžko zvladatelná situace i pro profesionála.

4.2.2 Výbava a stav jízdního kola

Jak bylo řečeno výše, nejčastější příčinou dopravních nehod s účastí cyklistů je lidská chyba a sice nezvládnutí řízení vozidla. Jeden ze způsobů, jak chyby jezdců eliminovat je kontrola určitého předepsaného stavu a vybavení kol. Pokud má cyklista možnost na kole účinně brzdit nebo je pro ostatní účastníky dobře viditelný, zvyšuje se prostor pro nápravnou reakci, buďto z jeho strany nebo od ostatních účastníků provozu. Samozřejmě na kole v dobrém stavu s dobrou ovladatelností, je pravděpodobnost chyby v řízení významně nižší. Už bylo řečeno, že Česká republika trpí problémem zastaralého vozového parku v oblasti motorových vozidel. Jsem přesvědčen, že nedostatek máme i v oblasti zastaralých neservisovaných jízdních kol, zejména těch užívaných k jízdě po městě a nikoli k sportovním účelům (tzv. urban bikes), bohužel tento jev nemohu doložit žádnou oficiální statistikou. Nemyslím si, že je zastaralost jízdních kol pouze odrazem ekonomické situace jezdců. Mnoho lidí vnímá špatný stav svého dopravního prostředku jako pozitivum v tom smyslu, že nemusí mít strach o jeho odcizení, zatímco bude zaparkováno někde mimo dohled majitele (na tento argument se těžko hledá odpověď, množství odcizených kol je alarmující¹²⁰). Přitom u staršího neservisovaného kola se zhoršují všechny podstatné jízdní vlastnosti a šance nezvládnutí jízdy se zvyšuje.

V jakém stavu a jakou výbavu musí jízdní kolo mít, upravuje vyhláška č. 341/2014 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na

¹²⁰ V roce 2018 evidovala policie 4 723 krádeží jízdních kol. Srov. POLICIE ČR. *Statistické přehledy kriminality* [online].

pozemních komunikacích v příloze č. 12 písm. C). Jízdní kolo musí být vybaveno: vždy 2 nezávislými účinnými brzdami (kromě kol pro předškolní děti s volnoběžným nábojem); přední a zadní odrazkou, nejméně jednou boční odrazkou umístěnou ve výpletu kol (vyhláška používá výraz „paprsky“ kola) a k tomu ještě odrazkami na obou stranách pedálů (předpis používá výrazu „šlapátka“). V případě jízdy za snížené viditelnosti je dále povinnost kolo vybavit předním světlem bílé barvy a zadním světlem červené barvy. Kromě toho konce řídítek musí být utěsněny zátkami a veškeré hrany páček, řídítek, křídlových matic a blatníků musí být zaobleny. Pneumatiky¹²¹ a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny ani jiné deformace.

Většina pravidel předepsaných pro výbavu kol je jistě správná. Jako důležité vnímám především povinnost 2 nezávislých účinných brzd, což je ustanovení v praxi zhusta porušované. Starší kola mají velice často jen jednu brzdu, a to ještě ve formě tzv. „torpéda“, jejichž účinnost se stářím a absencí servisu dramaticky klesá. Jako extrémně nebezpečný vnímám trend poslední doby, v němž nalézají zálibu především mladí lidé hlásící se ke stylu tzv. hipsterů, kteří jezdí po městě na kole postrádajícím jakoukoli brzdu a mající navíc na náboji zadního kola přímý převod (tzv. furtšlap), tedy zařízení nedovolující za jízdy přestat točit klikami (spojení mezi pastorkem a kolem je pevné bez tzv. cvrčka, a tak jsou otáčky klik přímo úměrné otáčkám zadního kola)¹²². Jezdci nejen, že nemají šanci účinnějšího brždění, ale při průjezdu zatáčkou jim hrozí náraz vnitřního pedálu do silnice (to je způsobeno právě nemožností přestat šlapat), což obvykle vede k nekontrolovatelnému pádu. Cyklisté na těchto kolech jsou extrémně nebezpeční jak na silnicích, tak na chodníku, a to i v nízké rychlosti. Takto zařízená kola jsou určena pro dráhovou cyklistiku, kde jsou zatáčky klopené a trasa snadno předvídatelná. Navíc jízda na dráze je povolena pouze akreditovaným cyklistům a za povinného použití ochranné přilby. Osoby užívající tato kola ve městech nebývají z řad zkušených cyklistů (kolo vnímají jako módní doplněk), což jejich nebezpečnost v provozu ještě zvyšuje. Nakonec bych dodal, že německá policie se již na tento trend zaměřila a kontroluje, zda jsou kola vybavena alespoň jednou brzdou, jinak hrozí i zabavení.

Dalším důležitým preventivním prvkem je povinnost osvětlení za snížené viditelnosti. Každý, kdo v noci řídil motorové vozidlo na neosvětlené komunikaci ví, že cyklista

¹²¹ Pneumatiky je výraz použitý ve vyhlášce, jedná se jistě o souhrnné označení pro pláště a galusky.

¹²² Jedná se o tzv. fixie style. V současnosti se stávají populární i závody na těchto kolech bez brzd a s přímým převodem. Trasa obvykle vede ulicemi města, a i přestože běžný provoz bývá na závod uzavřen, jedná se o extrémně rizikové závody s velkým množstvím těžkých pádů.

nevybavený světly je i za použití dálkového svícení prakticky neviditelný. Smysl má i část ustanovení o úhlu jež musí světla na kole zaujímat vůči vozovce. Zde by možná nebylo špatné doplnit vyhlášku ještě o minimální svítivost světel. Principiálně je jistě správné i ustanovení o nutnosti umístění všech předních, zadních a bočních odrazek.¹²³

Na první pohled by se mohla zdát nesmyslná povinnost zašpuntování a obalení konců řídítek. Jedná se však o účinnou prevenci následků nehod, kdy zejména na silničních a cyklokrosových kolech s řídítky ve tvaru tzv. beranů, může dojít k zabodnutí nezašpuntovaného konce řídítek do části těla.

Požadavek na neporušený stav plášťů a ráfků je samozřejmě rovněž na místě. Zkřivení ráfku je jeden z prvků snižující ovladatelnost jízdního kola. Špatná kvalita plášťů může zase vést k nepředvídatelnému defektu a ztrátě tlaku v duši kola, což může způsobit i pád, či ztrátu rovnováhy a způsobení nehody. Ještě by stálo za úvahu zařadit ustanovení o minimální kvalitě ložisek, zejména v hlavovém složení kola, protože ta mohou být příčinou buď špatné manévrovatelnosti řídítky nebo i tendence vracet se do určité pozice. Také by šlo požadavky doplnit o povinnost směřování představce (součástka upevňující řídítka k vidlici) do stejného směru jakým směřuje přední kolo. Jedná se o častou závadu starých kol, jež řiditelnost podstatně snižuje.

Vyhláška se také věnuje možnostem přídavných motorů na jízdní kola. V současnosti je velmi významný trend tzv. elektrokol. Například v roce 2017 tvořil v Belgii (kde je prodej kol velmi přesně monitorován) objem prodaných elektrokol 45 % na celkovém objemu prodaných kol.¹²⁴ Podstatná jsou ustanovení regulující konstrukční maximální rychlost na 25 km/h a maximální výkon přídavného motoru na 1 kW (tedy 1000 wattů!). Omezení rychlosti se jeví jako rozumné a průměrně zdatný člověk by neměl mít problém kolo v takové rychlosti ovládnout. Jako velice problematické se mi jeví omezení přídavného motoru na 1 kW což je síla schopná vyprodukovat opravdu velice silné zrychlení. Pro přiblížení, pokud se chce závodník například na Tour de France zbavit ostatních jezdců, kteří se za ním vezou ve „větrném pytli“, obvykle postačí vyvinout sílu okolo 800 wattů po dobu několika málo vteřin. Nemyslím si, že běžný uživatel elektrokola je připraven ovládat takhle značnou sílu zrychlení. Naštěstí se výrobci a prodejci elektrokol musí řídit ještě přímo aplikovatelným

¹²³ Je však faktem, že odrazky na závodních kolech vypadají odpudivě („pravověrného“ cyklistu nedonutí k namontování odrazek do výpletu kola ani pohrůžka bezprostředním násilím). Co se týče odrazek na pedálech, tak na sportovní pedál není ani možnost, jak odrazku umístit.

¹²⁴ Srov. I Velo. *Elektrokola v roce 2018* [online]

nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013 [článek 2 odst. 2 písm h)], jež sílu dopomoci limituje na 250 wattů, což už je síla poměrně snadno zvládnutelná a prakticky každý člověk je schopen ji vlastní silou při rozjíždění překročit. Není však výjimkou, že si majitelé elektrokol limitaci rychlosti na 25 km/h nechají odstranit (tzv. načipování), čímž se v podstatě z jízdního kola stává elektrický motocykl schopný vyvinout i rychlosti 55 km/h, přitom jezdci se na strojích nadále řídí pravidly pro pohyb cyklistů a nikoli motorových vozidel.¹²⁵ Při pohybu takovými rychlostmi je třeba umět předvídat co bude v provozu následovat, a rovněž je nutné významně snižovat rychlost před zatáčkami. Elektrokola si ve většině případů kupují nezkušení cyklisté („opravdový“ cyklista nemá potřebu něco jako elektrokolo používat), často v pokročilém věku, kteří na takto upravených kolech působí velice nebezpečně nejen sobě, ale i okolí. Na internetu snadno nalezneme mnoho stránek legálně nabízejících úpravy elektrokola¹²⁶ a doneslo se mi, že i někteří z velkých výrobců tuto možnost zákazníkům sami nabízejí. Myslím, že tento jev je velice nežádoucí a bylo by na místě zavedení nějakých protiopatření, ať už na legislativní úrovni nebo prováděním kontrol.

Nakonec bych si dovolil jen krátce uvést ještě rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 722/2005 týkající se absence povinné výbavy na kole a souvisejícího porušení povinnosti předcházet škodě podle občanského zákoníku. Jednalo se o případ, kdy cyklistka pohybující se na kole, jež bylo vybaveno nedostatečně účinnou zadní brzdou, se střetla s desetiletým dítětem hrajícím si na silnici. Soud v tomto případě judikoval, že „*cyklista jedoucí na kole nevybaveném účinnými brzdami, splní svou povinnost předcházet škodě, jestliže preventivním přibrzděním zpomalí svoji jízdu natolik, aby byl schopen v případě potřeby zastavit či provést úhybný manévr, a upozorní-li na svůj příjezd výstražným zvukovým znamením děti hrající na silnici míčovou hru. V opačném případě cyklista nese spoluzavinění za újmu vzniklou mu pádem z kola při vběhnutí dítěte do jízdni dráhy*“. K tomu ještě nutno dodat, že v současnosti není v povinné výbavě jízdního kola zvonek ani jiné zařízení schopné produkovat zvuková výstražná znamení.

¹²⁵ Rychlost 55 km/h po úpravě je nabízena například na následujícím odkazu: <https://www.akumo.cz/bosch-chip-tuning-navyseni-rychlosti-elektrokola-50km-h>

¹²⁶ Kromě výše zmíněného ještě například: <https://ekolo.cz/tuning-elektrokol>; <https://www.velofiala.cz/n/zvyseni-rychlosti-elektrokola-az-na-50-kmh1> nebo <https://www.beznamahy.cz/tuning-elektrokola/zvyseni-rychlosti-elektrokola-odblokovani> a šlo by pokračovat ještě dlouho dále.

4.2.3 Ochranná přilba

Ochranná přilba (termín z. o silničním provozu) mezi lidmi, a především cyklisty nazývaná pouze „helma“, je typickým opatřením prevence následků dopravních nehod a v oblasti cyklistiky jednoznačně také nejúčinnějším prostředek, proto považují za vhodné věnovat helmám alespoň krátkou samostatnou podkapitolu.

Statistiky o použití ochranné přilby hovoří jasně. 85 % usmrčených cyklistů v období mezi lety 2009 až 2017 nemělo při nehodě nasazenou helmu! V naposledy statisticky zpracovaném roce byl poměr prakticky totožný, když bez přilby zemřelo 37 z celkového počtu 44 osob.¹²⁷ Statistika v tomto ohledu vykazuje tak železnou pravidelnost, že se dá podle mého názoru hovořit o faktickém poznatku a helma více než pětikrát snižuje pravděpodobnost úmrtí při nehodě na jízdním kole. Je to jistě způsobeno tím, že v hlavě je uložen jeden z nejdůležitějších, a přitom snadno zranitelných orgánů. Pád z kola navíc přirozeně směřuje k úderu do hlavy a pokud cyklista karambol vyloženě neočekává, kromě helmy, nárazu o silnici či chodník nic nezabrání.

Ze své zkušenosti mohu říci, že v současnosti prakticky každý člověk užívající jízdní kolo ke sportovním nebo i jen výletním účelům, považuje za normální nosit na hlavě za jízdy helmu. Finanční dostupnost esteticky přijatelných helem se navíc v poslední době zlepšila především díky nástupu řetězců jako např. Decathlon, kde lze zakoupit relativně důstojně vyhlížející přilbu, splňující veškeré bezpečnostní požadavky již zhruba od 500 Kč.

Významným krokem rozšíření přesvědčení, že helma na kolo opravdu patří bylo podle mého názoru zavedení povinného nošení helmy v profesionálním cyklistickém pelotonu, kde bylo dříve užívání přilby zcela dobrovolné a bohužel většina jezdců volila variantu bez ochrany hlavy. První pokus o zavedení povinného nošení byl proveden na legendárním jarním etapovém závodě Paříž – Nice (také nazýván The Race to the Sun) v roce 1991. Klíčovým podnětem ke změně postoje byla smrt ruského cyklisty Andreye Kivileva v roce 2003 paradoxně právě na francouzském závodě za sluncem. Mezinárodní cyklistická unie (UCI) tak ještě v tomtéž roce změnila pravidla a Giro d'Italia 2003 už všichni jezdci museli absolvovat s helmou na hlavě. Nějakou dobu se ještě držela výjimka v závěrečných stoupání

¹²⁷ Srov. Srov. BESIP – Ministerstvo dopravy. *Cyklisté – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů* [online]

etap končících na vrcholu kopce, kdy bylo povoleno helmu sundávat, ale v současnosti je nošení povinné vždy a všude.¹²⁸

Podstatný význam mělo rovněž zavedení zákonné povinnosti používat ochrannou přilbu (§ 58 odst. 1 z o silničním provozu) nejprve pro osoby mladší 15 let a později (od 1. 6. 2006) pro osoby mladší 18 let. Ustanovení zákona požaduje helmu schváleného typu,¹²⁹ jež je řádně připevněná k hlavě. Vzhledem k údajům plynoucích ze statistik zmiňovaných v druhé kapitole a výše zde, jsem toho názoru, že by bylo vhodné zavedení povinného užívání helmy pro všechny věkové kategorie. V tomto stanovisku mě upevňuje především průměrný věk usmrčených osob při nehodách, jež činí rovných 60 let a fakt, že nejohroženější věková skupina při nehodách na jízdním kole nejsou děti mladší 18 let (jejich úmrtí nejsou evidována naštěstí prakticky žádná), ale osoby starší 55 let. Přitom jak jsme výše viděli, helma má na následky nehod opravdu blahodárny vliv. Jediným reálným záparem povinného zavedení používání ochranné přilby je nutnost jejího zakoupení, na což navíc přispívá prakticky každá pojišťovna a pokud by tomu tak nebylo, bylo by rozumné, aby koupě dotoval stát (jak bylo řečeno, výdaje nemusí být v současnosti nijak astronomické).¹³⁰ Odůvodněnost mého tvrzení podporují i již zmiňovaná rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 663/2016 nebo sp. zn. 25 Cdo 2258/2008.

¹²⁸ Zdroj: ústní svědectví pamětníka a bývalého skvělého závodníka (několikanásobný mistr světa závodu za motorovým vodičem a účastník olympijských her) Reinera Podlesche (74 let). (Data byla pro jistotu ověřena v internetových zdrojích)

¹²⁹ Mělo by se jednat o helmu splňující technickou normu ČSN EN 1078+A1 *Přilby pro cyklisty a pro uživatele skateboardů a kolečkových bruslí*.

¹³⁰ Ještě by mohli například dámy namítat, že odmítají helmy nosit, protože jim nesluší. Módní trendy se však mění každým okamžikem a se zákonnou povinností používat ochranu přilbu by se jistě rychle rozšířil i sortiment dámských modelů vhodných pro jízdu ve městě.

Závěr

Dopravní kriminalita je odvětví kriminologie s dlouhodobě se zvětšujícím významem. Dopravní provoz houstne prakticky ve všech oblastech dopravy, a s tím se zvyšuje i objem trestné činnosti zaznamenávaný v jeho souvislosti. Účast na silničním dopravním provozu je v současnosti pro každého z nás prakticky nevyhnutelná, přitom při dopravních nehodách dochází k mnoha zraněním a není výjimkou ani usmrcení.

Jedná se o téma velice široké, nabízející velkou škálu možných přístupů a není jej možno odpovídajícím způsobem postihnout v rámci jedné diplomové práce kompletně. Kromě obecného úvodu jsem tedy redukoval pozornost pouze na silniční dopravu, jako na odvětví mně, ale i běžnému člověku nejblíží. Pro ještě větší zúžení okruhu pozornosti jsem několik specializovaných částí práce zaměřil pouze na dopravní kriminalitu v souvislosti s pohybem cyklistů na pozemních komunikacích. K rozhodnutí věnovat se konkrétně této oblasti mě vedla má osobní vášeň pro cyklistiku, již se sám závodně věnuji.

Cílem práce bylo nejprve uceleně pojednat o základech dopravní kriminality, její prevenci a ve zvláštních částech se zaměřit na oblast cyklistů v dopravě. Zde provést analýzu současného stavu kriminality, trestněprávní praxe a prevence. Dále pokud možno navrhnout zlepšení za využití vlastních zkušeností jako pravidelného účastníka dopravního provozu, ať už v pozici motoristy nebo cyklisty.

První kapitola pojednává o obecných znalostech z oblasti dopravní kriminality jako je pojem doprava, dopravní nehoda, druhy dopravy, specifika dopravní kriminality jako oboru, a především dopravní trestné činy. V této části nebylo snadné přijít s nějakým vlastním přínosem, ale pokusil jsem se alespoň shromáždit a navzájem porovnat publikované názory řešící otázku, co lze považovat za trestnou činnost v dopravě.

Druhá kapitola je ryze statistická. V prvních dvou podkapitolách pojednává o stavu silniční dopravní kriminality obecně a o silniční nehodovosti. Třetí podkapitola se poprvé týká cyklistů, konkrétně nehodovosti cyklistů ze všech možných hledisek. Je zde vyjádřeno, jaký podíl na celkové nehodovosti mají nehody s účastí cyklistů; jakou část zaviní cyklisté a ostatní účastníci; jaké je věkové složení obětí nehod; jaké je rozložení nehod v průběhu roku a další podobné údaje. Pro celou kapitolu jsem se snažil vytvořit přehledné grafy, získávat data co nejaktuálnější a nejdůvěryhodnější. Bohužel v některých případech se nepodařilo sehnat údaje z loňského roku, protože ještě nebyla zveřejněna (například naposledy byla Ministerstvem spravedlnosti vydána ročenka mapující kriminalitu pro rok 2016). Myslím však, že vypovídací

hodnota údajů týkajících se cyklistů není špatná, protože odvětví neprochází nijak zvláště rychlými změnami.

Třetí kapitola je zaměřena především na trestněprávní kazuistiku a shrnuje důležitou (nebo jinak zajímavou) judikaturu z oblasti dopravní trestné činnosti s účastí cyklistů. Základním zdrojem použitých rozhodnutí byl můj vedoucí práce, který mě na nejzásadnější rozhodnutí upozornil. Na několik dalších jsem pak narazil skrze odkazy v jiných judikátech nebo v komentáři k trestnímu zákoníku. Všechna rozhodnutí jsem se snažil pečlivě analyzovat a rozebrat jejich možné dopady (to vedlo ve dvou případech například i k nutnosti vyhledat plné znění rozhodnutí v ještě nedigitalizované sbírce soudních rozhodnutí a vypořádat se se slovenským zněním odůvodnění). Největší pozornost byla věnována rozhodnutím týkajícím se poruchových trestných činů, ale prostor zbyl i na ohrožení pod vlivem návykové látky, trest zákazu činnosti, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku nebo na nutnost dodržovat dopravní předpisy při cyklistickém závodě.

Čtvrtou kapitolu o prevenci, jsem znovu rozdělil na část obecně o silniční dopravě a část soustředěnou na cyklisty. Vzhledem k tomu, jak širokým tématem je prevence kriminality, a především nehod v silniční dopravě, je úsek věnovaný této problematice jen obecným seznámením s pozorností soustředěnou na několik prvků. Druhá část věnovaná cyklistům nejprve uvádí statistický přehled příčin nehod a potom se ve třech podkapitolách zabývá nejprve pravidly pohybu cyklistů v silničním provozu, dále výbavě a stavu jízdních kol, a nakonec krátká podkapitola věnovaná nošení ochranné přilby jako nejúčinnějšího prostředku prevence následků nehod. Ve všech třech podkapitolách vyjadřuji své názory a návrhy na zlepšení jako např. zavedení zákazu nošení sluchátek za jízdy, uzákonění povinnosti použití helmy pro všechny věkové kategorie nebo upozorňuji na nebezpečnost tzv. fixies, rozmáhajících se v českých městech. Jako největší problém České republiky vnímám nedostatek vhodných cyklostezek a vyhrazených cyklistických pruhů v našich městech, a rovněž ohleduplnost českých řidičů vůči cyklistům je na pováženu.

Seznam použitých zkratk

TZ – Trestní zákoník

TŘ – Trestní řád

Z. o silničním provozu – Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých předpisů

Seznam použitých zdrojů

Seznam použité literatury

BARLOW, Hugh D. *Introduction to criminology*. 7th ed. New York: Harper Collins, 1996. ISBN 0-673-52421-3.

BRINKE, Josef. *Úvod od geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.

CARRABINE, Eamonn. *Criminology: a sociological introduction*. 2nd ed. New York: Routledge, 2009. 530 s. ISBN 978-0-415-46450-5.

DRAŠTÍK, A. *Trestní zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-790-4.

GŘIVNA, T., SCHEINOST, M., ZOUBKOVÁ, I. a kol. *Kriminologie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. 536 s. ISBN 978-80-7478-614-3

HOLCR, K., a kol. *Kriminológia*. Bratislava: IURA EDITION, spol. s. r. o. 2008. 403 s. ISBN 978-80-8078-206-1

HRDLIČKA, P., KNĚŽÍNEK, J., MLSNA, P. *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009. 645 s. ISBN 978-80-7357-477-2.

JELÍNEK, J. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 6. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2017. Student (Leges). 976 s. ISBN 978-80-7502-236-3.

JELÍNEK, J. *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou: zákon o soudnictví ve věcech mládeže, zákon o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, advokátní tarif*. 7. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2017. Glosátor. 1312 s. ISBN 978-80-7502-230-1.

JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. *Zákon o přestupcích a přestupkové řízení*. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, 632 s. ISBN 978-80-7400-501-5

KAISER, G., *Kriminologie: ein Lehrbuch*. 3., völlig nebearbeitete und erw. Aufl. Heidelberg: Müller, 1996. 1256 s. ISBN 3-8114-6096-x.

KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H., *Silniční právo*. 1. vydání. Praha: Leges, 2009, 416 s. ISBN 978-80-87212-10-3

NOVOTNÝ, O., ZAPLETAL, J., a kol., *Kriminologie*. Praha: Eurolex Bohemia, 2001. 419 s. ISBN 80-86432-08-4

SVATOŠ, R. *Kriminologie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012. 290 s. ISBN 978-80-7380-389-6.

ŠÁMAL, P. a kol. *Trestní zákoník II. §140 až 421. Komentář*. 2. vydání. Praha: C.H.Beck, 2012, 2150 s. ISBN 978-80-7400-428-5

ŠÁMAL, P., NOVOTNÝ, O., GRÍVNA, T., HERCZEG, J., VANDUCHOVÁ, M., VOKOUN, R. *Trestní právo hmotné*. 8., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-358-7.

VÁLKOVÁ, H., KUČHTA, J., a kol. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, 664 s. ISBN 978-80-7400-429-2

Odborné články v časopisech

BLAŽEJOVSKÝ, M. Drogy a doprava. *Trestněprávní revue*. 2013, roč. 12, č. 11, s. 263-266. ISSN 1213-5313

POLCAR, M. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2015, roč. 19., č. 4. s. 4-16. ISSN 1211-2860

POLCAR, M. Některé trestné činy v dopravě, páchané řidiči motorových dopravních prostředků na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2014, roč. 18, č. 4. s. 14 – 23. ISSN 1211-2860

Seznam statistických ročenek

Český statistický úřad. *Nehody v silniční dopravě*. [online] Dostupné z:

https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady

POLICIE ČR. *Statistické přehledy kriminality* [online]. Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2019.aspx>

Policejní prezidium ČR. *Ročenka nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice* [online]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

Policejní prezidium ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice* [online]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy*. [online] Dostupné z:

<https://www.mdcr.cz/Statistiky>

Ministerstvo spravedlnosti. *Statistický přehled soudních agend* [online] Dostupné z:

<https://eslav.justice.cz/InfoData/statisticke-rocenky.html>

Ministerstvo spravedlnosti ČR. *Statistická ročenka kriminality* [online]. Dostupné z:

<https://eslav.justice.cz/InfoData/statisticke-rocenky.html>

Ministerstvo dopravy. *Statistický přehled o silničních vozidlech registrovaných v ČR* [online]. Dostupné z:

[https://www.mdcr.cz/Statistiky?mssfd=Silni%C4%8Dn%C3%AD+doprava&mssff=Archiv+-+Dopravn%C3%AD+park+\(do+roku+2015\)](https://www.mdcr.cz/Statistiky?mssfd=Silni%C4%8Dn%C3%AD+doprava&mssff=Archiv+-+Dopravn%C3%AD+park+(do+roku+2015))

Nejvyšší státní zastupitelství. *Zpráva o činnosti státních zastupitelství* [online] Dostupné z:

<https://www.justice.cz/web/msp/statisticke-udaje-z-oblasti-justice>

Řízení letového provozu České republiky. *Statistiky provozu* [online]. Dostupné z: <http://www.rlp.cz/spolecnost/vykonnost/StatistikyProvozu/Stranky/StatistikyProvozu.aspx?rok1=2018&mesic=12>

Seznam použitých internetových zdrojů

BESIP – Ministerstvo dopravy. *Cyklisté – Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů* [online] Dostupné z:

[https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2018-\(1\)/Cykliste/Cykliste.pdf](https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2018-(1)/Cykliste/Cykliste.pdf)

BESIP. *Bezpečnostní pásy* [online] dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Tematicke-stranky/Cestujeme-autem/Asistencni-systemy-v-autech/Pasivni-bezpecnost/Bezpecnostni-pasy>

ČSÚ. *Průměrné mzdy - 4. čtvrtletí 2018* [online] dostupné z:

<https://www.czso.cz/csu/czso/ci/prumerne-mzdy-4-ctvrtleti-2018>

I Velo. *Elektrokola v roce 2018* [online] Dostupné z:

https://www.ivelo.cz/casopis_clanek/elektrokola-roce-2018-nas-ceka-nemine/

POLICIE ČR. *Nehody cyklistů v číslech a grafech* [online] dostupné z:

<https://cse.google.com/cse?cx=015489265366623571386%3Aa8ctlccxurg&q=nehody+cyklist%C5%AF+v+%C4%8D%C3%ADslech&ok.x=9&ok.y=9>

Ministerstvo dopravy. *Bezpečnost cyklo dopravy* [online] dostupné z:

<https://www.cyklo doprava.cz/file/bezpecnost-clanky-o-bezpecnosti-cyklistu-bezpecnost-cyklo dopravy/>

Svaz dovozců automobilů. *Přehled stavu vozového parku* [online] dostupné z:

<http://portal.sda-cia.cz/clanek.php?id=6304&v=m>

ŠŤASTNÁ L., ŠUCHA M., ZÁMEČNÍK P., *Vliv návykových látek na kognitivní funkce při řízení* [online] Dostupné z: http://psych.upol.cz/wp-content/uploads/2014/02/Vliv-n%C3%A1vykov%C3%BDch-l%C3%A1tek-na-kognitivn%C3%AD-funkce-p%C5%99i-%C5%99%C3%ADzen%C3%AD_2.pdf

Seznam použitých právních předpisů

Trestní zákoník Spolkové Republiky Německo z roku 1871 ve znění vyhlášky ze dne 13. listopadu 1998 (naposledy novelizovaný 22. března 2019)

Zákon č. 86/1950 Sb., Trestní zákon

Zákon č. 140/1961 Sb., Trestní zákon

Zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník

Vyhláška č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Pokyn obecné povahy nejvyššího státního zástupce ze dne 20. 3. 2000 jímž se upravuje způsob zřizování a obsazování specializací u státních zastupitelství, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník

Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník

Vyhláška č. 341/2014 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

Seznam použité judikatury

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. 8. 2007, sp. zn. 5 Tdo 874/2007, uveřejněné pod číslem 26/2008 Sbírkou soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 12. 1962, sp. zn. 2 Tz 11/62, uveřejněno pod číslem 24/1963 Sbírký soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 10. 2016, sp. zn. 7 Tdo 1339/2016

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2015, sp. zn. 7 Tdo 574/2015

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 6. 2016, sp. zn. 6 Tdo 663/2016

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 8. 2012, sp. zn. 7 Tdo 649/2012

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 4. 2017, sp. zn. 8 Tdo 242/2017

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2016, sp. zn. 15 Tdo 944/2015, uveřejněné pod číslem 32/2016 Sbírký soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 8. 3. 2018, sp. zn. 4 Tdo 270/2018

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 8. 2006, sp. zn. 25 Cdo 722/2005

Usnesení Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky ze dne 30. 7. 1975 sp. zn. 6 Tz 35/75, uveřejněno pod číslem 21/1976 Sbírký soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 1. 2010, sp. zn. 25 Cdo 2258/2008

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 1. 2010, sp. zn. 4 Tz 106/2009, uveřejněný pod číslem 9/2011 Sbírký soudních rozhodnutí a stanovisek, část trestní

Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 27.10.2010, čj. 42 Ca 17/2007 - 33

Rozsudek Okresního soudu v Senici z 3. 11. 1950, sp. zn. T 412/50, uveřejněno pod číslem 30/1951 Sbírký rozhodnutí Československých soudů.

Rozsudek Krajského soudu v Bratislavě z 7. 2. 1952, sp. zn. 7 Tk 616/52, uveřejněného pod číslem 6/1953 Sbírký rozhodnutí Československých soudů.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. 12. 1965, sp. zn. 2 Tz 15/65, uveřejněno pod číslem 1/1966 Sbírký soudních rozhodnutí a stanovisek.

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE, ABSTRAKT A KLÍČOVÁ SLOVA V ČESKÉM JAZYCE

Název diplomové práce v českém jazyce: Dopravní kriminalita a její prevence

Abstrakt:

Tématem práce je dopravní kriminalita včetně její prevence. Jedná se o oblast kriminologie, jež v posledních desetiletích nabývá čím dál více na důležitosti, jelikož dopravní provoz stále houstne a prakticky denně se ho účastní každý z nás, čímž se stáváme potenciálními oběťmi či pachateli trestné činnosti páchané v dopravě.

Jedná se o téma velice široké a jednou diplomovou prací nelze obsáhnout vyčerpávajícím způsobem. Cílem práce bylo podat ucelený výklad o základních poznacích dopravní kriminality a pak se zaměřit na jednu úžeji vymezenou problematiku, za kterou jsem zvolil část dopravní kriminality, v níž figurují cyklisté ať už jako pachatelé nebo oběti. Toto zaměření jsem zvolil, protože je cyklistika mou vášní a aktivně se jí věnuji závodně na silnici a dráze.

Práce se skládá ze čtyř kapitol. První z nich se věnuje těm nejobecnějším otázkám jako je vymezení pojmu doprava, druhy a členění dopravy, vymezení pojmu dopravní kriminalita, zvláštnosti dopravní kriminality jako kriminologického odvětví a vymezení dopravních trestných činů.

Druhá kapitola se věnuje dopravně kriminalistickým statistikám. Rozebírá se zde podíl dopravní kriminality na celkové kriminalitě, následují statistiky nehodovosti na pozemních komunikacích a poslední část kapitoly je specializována na statistiky nehodovosti cyklistů. Všechny uváděné údaje jsou následně analyzovány a doplněny jednoduchými leč přehlednými grafy.

Třetí kapitola uvádí a komentuje důležitá (či zajímavá) soudní rozhodnutí ve věcech, kde cyklisté nějakým způsobem figurují, a to nejčastěji jako obviněný nebo poškozený.

Čtvrtá kapitola pojednává o prevenci dopravní kriminality. První polovina rozebírá obecné otázky prevence v silniční dopravě a druhá část je opět směřována na cyklisty.

Přínos práce shledávám především v pasážích soustředěných na cyklistiku, kde jsem přispěl svými zkušenostmi s tímto druhem dopravy, ale obecně v průběhu celé práce se snažím o kritický přístup a navrhopat zlepšení současného stavu. Rovněž bylo snahou udržet práci co nejvíce aktuální, především použitím co nejčerstvějších statistických dat nebo vyjadřováním se k aktuálně probíraným otázkám jakou je například tolerance alkoholu při řízení jízdního kola.

Klíčová slova: Doprava, trestná činnost, prevence

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE, ABSTRAKT A KLÍČOVÁ SLOVA V ANGLICKÉM JAZYCE

Název diplomové práce v českém jazyce: Traffic crime and its prevention

Abstrakt:

The topic of this thesis is traffic crime and its prevention. It is an area of criminology, which recently has been becoming more and more important, due to constant increase of traffic in general. Nearly every human participates in traffic every day, therefore we all are becoming potential victims or perpetrators of traffic crimes.

This topic is too wide for one thesis and it is impossible cover the whole subject in total. So the aim of this thesis is first to give a comprehensive presentation of basic knowledge about traffic criminality, and then focus on more narrowly defined subject, for which I chose criminality with participation of cyclists. I decided for this specialization, because cycling is deep in my heart and I am an active road and track racer.

The thesis consists of four chapters. The first chapter deals with the most basic issues like: definition of the term traffic, types and division of traffic, definition of the term traffic criminality, features of traffic criminality as branch of criminology and determination of traffic crimes.

The second chapter is about traffic crime statistics. It is discussed what is the proportion of traffic criminality on the whole criminality, then the statistics of accident rate on the roads generally are introduced and finally the chapter focuses on cyclist accidents. All figures are subsequently analyzed and all the data accompanied by transparent charts.

The third chapter presents important (or interesting) judicial decisions in cases, where cyclists are involved (most often as injured or accused person).

The last chapter deals with prevention of traffic crimes. The first part is about traffic prevention in general, the second part is focused on criminality with participation of cyclists.

The contribution of the thesis can be found especially in the parts of the thesis where I deal with a cycling and cyclist in the context of traffic crime as it is based on my personal experience with this type of traffic. Overall in the whole thesis I take a critical approach and come up with improvements. More than that, the thesis is kept up to date, especially by using the latest statistics and commenting on current public topics like alcohol tolerance while riding bicycle.

Key words: Traffic, crimes, prevention