

UNIVERZITA KARLOVA
Právnická fakulta

Kateřina Tamchynová

Trestné činy v silničním provozu

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jiří Krupička, Ph.D.

Katedra: Trestního práva

Datum vypracování práce: 2024

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala 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 128.485 znaků včetně mezer.

Kateřina Tamchynová

V Podsedicích dne 22. 12. 2024

Poděkování:

Ráda bych poděkovala panu JUDr. Jiřímu Krupičkovi, Ph.D. za veškeré rady a připomínky, které mi poskytl při zpracování této práce. Dále bych ráda poděkovala rodině a manželovi za podporu v průběhu celého studia.

Obsah

Obsah.....	4
Úvod.....	6
1. Obecná charakteristika trestných činů páchaných v silničním provozu.....	8
1.1. Doprava a silniční provoz.....	9
1.2. Dopravní nehody.....	12
1.3. Příčiny vzniku dopravních nehod.....	13
1.3.1. Subjektivní příčiny.....	14
1.3.2. Objektivní příčiny.....	17
2. Kriminologické aspekty trestných činů v silničním provozu.....	19
2.1. Typické znaky dopravní kriminality.....	19
2.2. Pachatelé trestných činů v silničním provozu.....	21
3. Trestněprávní aspekty trestných činů v silničním provozu.....	24
3.1. Pojmové znaky trestného činu.....	24
3.1.1. Objekt.....	25
3.1.2. Objektivní stránka.....	25
3.1.3. Subjekt.....	29
3.1.4. Subjektivní stránka.....	29
3.2. Nedbalostní zavinění.....	29
3.3. Přestupky v silničním provozu.....	32
4. Konkrétní trestné činy běžně páchané v silničním provozu.....	36
4.1. Usmrcení z nedbalosti.....	36
4.2. Ublížení na zdraví a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti.....	39
4.3. Obecné ohrožení.....	42
4.4. Neposkytnutí pomoci.....	45
4.5. Ohrožení pod vlivem návykové látky.....	48
5. Bezpečnostní a trestněprávní politika státu.....	51
5.1. Bezpečnostní dopravní politika.....	51
5.1.1. Pravidla silničního provozu.....	52
5.1.2. Bezpečnostní prvky v automobilech.....	52
5.1.3. Bezpečnostní prvky v infrastruktuře.....	54
5.1.4. Rychlostní omezení.....	59
5.1.5. Zajištění kompetentnosti řidičů motorových vozidel.....	60
5.2. Trestněprávní dopravní politika.....	63
5.2.1. Tresty.....	64
5.2.2. Tolerance alkoholu za volantem.....	66

5.3. Shrnutí.....	67
6. Zhodnocení stávající právní úpravy.....	69
Závěr.....	73
Seznam použitých zdrojů.....	74
Abstrakt.....	85
Abstract.....	86

Úvod

Tématem diplomové práce jsou *Trestné činy v silničním provozu*. Silniční provoz a doprava obecně představují velmi specifickou oblast, ve které je, jako ostatně ve všech oblastech lidského působení, rozsáhlý prostor pro páchaní trestné činnosti. Součástí dopravy, ať už v jakékoliv formě, je během svého života každý člověk bez rozdílu pohlaví nebo věku, v důsledku čehož se velmi snadno v zásadě každý běžný účastník silničního provozu může stát pachatelem nebo poškozeným dopravní trestné činnosti.

Vzhledem k množství dopravních nehod, ke kterým ročně dojde¹, je tato varianta i statisticky pravděpodobnější, než že se staneme pachatelem nebo poškozeným jiného druhu trestné činnosti.

Dle zveřejněných dat Českého statistického úřadu došlo od roku 1995 k dvojnásobnému zvýšení počtu osobních automobilů na silnicích. V roce 2022 bylo v České republice registrováno více než 6 milionů osobních automobilů. To znamená, že lze učinit závěr, že téměř každý dospělý člověk vlastní svůj osobní automobil.

S rozmachem dopravní infrastruktury a rozšířením automobilů je silniční trestná činnost ještě větším a důležitějším tématem, jak z hlediska prevence, tak z hlediska trestního řízení a trestání obecně, aby pachatelé, kteří v drtivé většině prožívají svoji první trestněprávní zkušenost, nebyli kvůli jednomu přehlédnutí „stopky“ dočista vyřazeni z běžného života.

Nevyhnutelnou skutečností zůstává fakt, že trestné činy v silničním provozu představují širokou paletu možných skutků, jež však není možné uspokojivě obsáhnout v rámci omezeného rozsahu diplomové práce. Za účelem zúžení předmětu této práce se tak budu zabývat pouze kriminalitou páchanou výhradně v rámci silničního provozu, a to pouze takovou kriminalitou, která přímo souvisí s dopravními nehodami.

Dopravní nehoda jako taková je také velmi zajímavým právním fenoménem, protože může být trestným činem, přestupkem, nebo trestným činem i přestupkem, anebo ani jedním.

V úvodní části diplomové práce se budu předně věnovat trestně právním aspektům dopravních nehod a specifickým trestné činnosti páchané na silnicích. Zaměřím se rovněž na kriminologickou stránku věci. V této části práce provedu podrobnou analýzu teoretické stránky

¹ V roce 2023 došlo k 94.945 dopravním nehodám z toho v 6.020 případech došlo ke spáchání trestného činu. Údaje vyplývají ze statistik vedených Policií České republiky za rok 2023.

dopravní kriminality v silničním provozu, a to s ohledem na obecná teoretická východiska trestního práva, se zvláštním zaměřením na osobu pachatele.

Ve druhé části práce identifikuji nejčastější skutkové podstaty trestných činů, k jejichž naplnění v silničním provozu nejběžněji dochází. V rámci popisu specifik jednotlivých skutkových podstat se zaměřím rovněž na judikaturní praxi, za účelem aplikace teoretických poznatků z úvodní části práce na skutečné případy trestního řízení.

V závěrečných kapitolách diplomové práce zevrubně analyzuji stávající právní úpravu trestných činů v silničním provozu, i s ohledem na specifika normotvorby v oblasti práva silničního provozu a trestných činů v dopravě. Budu se rovněž zabývat bezpečnostními a trestněprávními politikami a jejich vlivem na vznik, řešení a prevenci dopravních nehod.

Cílem diplomové práce je optikou všech zvláštností dopravní kriminality nastínit budoucí výzvy tématu.

1. Obecná charakteristika trestných činů páchaných v silničním provozu

Tématem diplomové práce jsou *Trestné činy v silničním provozu*, což je pojem často používaný, ať už v odborné nebo i laické veřejnosti, a jistě není problém, aby si každý pod daným pojmem představil relativně stabilní množinu, která se v čase a místě příliš nemění. I přesto považuji za důležité začít nadefinováním jednotlivých pojmů, abych tuto širokou množinu zúžila jen na specifickou podmnožinu skutků, kterými se chci v práci zabývat.

Definice trestného činu je obsažena v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (dále jen „trestní zákoník“) konkrétně v jeho ustanovení § 13 odst. 1: „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*“. Daná definice trestného činu je postavena na tzv. formálním pojetí trestného činu, kdy jednání pachatele, aby bylo shledáno jako trestný čin, musí být protiprávní a musí vykazovat znaky uvedené v zákoně.

Trestní zákon z roku 1961 jako jeden ze znaků trestného činu uváděl i společenskou škodlivost. Dnes aktuálně platný a účinný trestní zákoník zvolil cestu formálního pojetí trestného činu.² Hmotněprávní korektiv ale stále ve svém § 12 odst. 2³ obsahuje, ve kterém je formulována tzv. zásada subsidiarity trestní represe.

Na ústavní úrovni je zásada spojována s článkem 39⁴ Listiny základních práv a svobod. Ustálenou judikaturou Ústavního soudu k tomuto článku bylo stanoveno, že jeho porušení může mimo jiné spočívat i v porušení zásady subsidiarity trestní represe⁵.

Zásada vyjadřuje, že k trestnímu stíhání se má přistupovat pouze u takových protiprávních jednání, která jsou skutečně společensky škodlivá, a u kterých nepostačuje uplatnění mimo trestní právní normy. K použití nástrojů trestního práva se má přistoupit až jako poslední volby. Této zásady se má držet jak zákonodárce, kdy nebude kriminalizovat málo závažná protiprávní jednání (např. při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení, toto jednání není trestným činem, ale přestupkem dle zákona o silničním provozu § 125c odst. 1 písm. f, bod 1), a současně i orgány činné v trestním řízení při aplikaci

² § 13 odst. 1 Trestního zákoníku

³ „*Trestní odpovědnost pachatele a trestněprávní důsledky s ní spojené lze uplatňovat jen v případech společensky škodlivých, ve kterých nepostačuje uplatnění odpovědnosti podle jiného právního předpisu.*“

⁴ „*Jen zákon stanoví, které jednání je trestným činem a jaký trest, jakož i jaké jiné újmy na právech nebo majetku, lze za jeho spáchání uložit.*“

⁵ Nález Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 2523/10-3 ze dne 10. 2. 2011

trestních norem.⁶ Trestní právo má v demokratické společnosti hrát až podpůrnou, sekundární roli.⁷ Trestního práva jako nejsilnějšího prostředku, kterým stát disponuje, má být užito až teprve, když by jiné normy nebyly dostatečně účinné.

Trestné činy v silničním provozu tedy potom budou pouze takové protiprávní činy, které budou vykazovat znaky uvedené v zákoně (míněno trestní zákoník), nebude postačovat uplatnění jiného mimo trestního právního předpisu a budou spáchány v souvislosti se silničním provozem.

Dané má především význam pro odlišení trestných činů od přestupků, o kterých bude blíže pojednáno v kapitole 4.3. *Přestupky v silničním provozu*.

V rámci silničního provozu lze páchat trestné činy úmyslné i nedbalostní. I toto považuji za nutné odlišit, protože se v práci chci věnovat především trestným činům nedbalostním, které jsou zcela jistě mnohem čtenější v rámci silničního provozu než ty úmyslné.

Skutkové podstaty úmyslných trestných činů budou naplněny jednáním, které bude spočívat například v pašování osob i věcí přes hranice, unesení dopravního prostředku, unesení osob, krádeže dopravních prostředků, falšování dálničních známek (v minulosti, dnes již není možné vzhledem k zavedení elektronické dálniční známky), prudké agresivní vybrždění anebo teroristické útoky páchané najížděním dopravních prostředků do davu lidí, a mnoho dalších. Úmyslné trestné činy jsou velmi pestré a jistě svou závažností nejsou zanedbatelné, proto jsem považovala za důležité je alespoň okrajově zmínit, i přesto, že je tato práce zaměřena primárně na nedbalostní trestnou činnost.

Mezi nedbalostní trestné činy můžeme typicky zařadit jednání, jehož následkem bude laicky řečeno *dopravní nehoda*, které se budu věnovat v následujících kapitolách, a v návaznosti na vymezení pojmů *doprava* a *dopravní nehoda* vymezím i pojem *silniční provoz*.

1.1. Doprava a silniční provoz

Doprava je přemísťování osob a majetku z jednoho bodu do bodu druhého, které se děje za použití dopravní cesty a dopravního prostředku.⁸

⁶ ŠÁMAL, Pavel. Subsidiarita trestní represe ve vztahu k jednotlivým skutkovým podstatám trestných činů v trestním zákoníku. *Trestněprávní revue* [online]. 2010(5)

⁷ Komentář k § 12 odst. 2 Trestnímu zákoníku, *Trestní zákoník*, 1. vydání (2. aktualizace, 2022): J. Provazník

⁸ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6, s. 5

Silniční doprava je definována v § 2 odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě jako: „*Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemístování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.*“

Silniční provoz je v odborné literatuře definován „*jako pohyb činitelů dopravy (subjektu a objektu dopravy, tedy řidiče nebo jiného účastníka dopravy a dopravního prostředku) po dopravní cestě v určitých objektivních podmínkách*“.⁹

Vztah pojmů *doprava* a *silniční provoz* je takový, že pojem *doprava* je nadřazeným pojmem vůči pojmu *silniční provoz*, kdy *silniční provoz* (*silniční doprava*) je jedním z druhů *dopravy* obecně.

Podle druhu použitého dopravního prostředku se *doprava* dělí zejména na *dopravu silniční*, *lodní*, *leteckou*, *vodní* a *železniční*. Dále se uvádí i různé nekonvenční způsoby *dopravy* (např. *potrubní doprava*), ale pro účely práce tyto nebudou brány v potaz.¹⁰

V práci se budu zabývat pouze *dopravou silniční*, jelikož zbylé druhy *dopravy* jsou z hlediska množství páchaných trestných činů málo časté¹¹, nikoliv však zanedbatelné, kdy z hlediska závažnosti lze za jistě závažnější trestný čin označit unesení letadla a jeho nasměrování do mrakodrapů než *dopravní nehodu*, při které je i třeba způsobena statisícová škoda, ale nedochází mnohdy ani ke způsobení újmy na zdraví, natož úmrtí.

Silniční provoz je pohyb dopravních prostředků po pozemních komunikacích a jako takový je upraven v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „*zákon o silničním provozu*“).

Rovněž je vhodné definovat pojem účastníka *silničního provozu*. Jedná se o osoby, které se buď přímo účastní *silničního provozu*, a tedy jsou řidiči dopravních prostředků na pozemních komunikacích (řidiči osobních automobilů, motorek, kamionů či cyklisté)¹², nebo se nepřímo účastní

⁹ CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0, s. 17.

¹⁰ GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014. s. 375.

¹¹ GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. Opt. cit. s. 376.

¹² Přímý účastník je pojetí, které používá i zákon o silničním provozu v § 2 písm. a): „*Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.*“ Definice v této práci použitá je tedy širší, než ta uvedená v zákoně o silničním provozu, kdy tato práce definuje i tzv. účastníka nepřímého.

silničního provozu (chodci, osoby vyskytující se na nebo v bezprostřední blízkosti pozemních komunikací).

V práci bude také hodně pracováno s pojmem *dopravní kriminalita*. Dopravní kriminalita je druh kriminality, která se odehrává v rámci silničního provozu. Jedná se o významný fenomén posledních třiceti let, kdy dochází k nejvýraznějšímu nárůstu počtu vozidel na pozemních komunikacích. Dané odráží i samotný fakt, že za účelem jejího potírání existuje speciální odbor služby dopravní policie. Za zmínku stojí, že historie dopravní policie ovšem sahá až do roku 1919.¹³

S pojmem pracuje i vyhláška Ministerstva spravedlnosti č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy v ustanovení § 2 odst. 2 písm. a bod 3. Toto ustanovení vyhlášky stanovuje pravidlo, že s přihlédnutím k personálnímu obsazení soudu, má být na příslušném soudu zajištěno specializované soudní oddělení na dopravní kriminalitu. Tuto specializaci má následně respektovat rozvrh práce daného soudu.

Pojem užívá i pokyn obecné povahy Nejvyššího státního zástupce č. 4/2009 ze dne 27. července 2009, Vzorový organizační řád, kdy pokyn dopravní kriminalitu řadí pod obecnou kriminalitu. V čl. 2 uvádí, že státní zástupce vyřizuje věci dle své specializace.

Z daného lze učinit závěr, že při organizaci orgánů činných v trestních řízeních je na dopravní kriminalitu nahlíženo jako na fenomén, který si zaslouží svojí specializaci z důvodu své nezanedbatelnosti.

Lze tedy uzavřít, že trestné činy v silničním provozu, tedy tak jak budou chápány v této práci, budou především nedbalostní trestné činy, které jsou páčány v rámci silniční dopravy, a jejich následkem většinou bude dopravní nehoda. Nebo se bude jednat i o úmyslné trestné činy, které ovšem budou spáchány takovým jednáním, kterému se zákonodárce snaží předcházet, právě aby v jeho přímém důsledku nedošlo k dopravní nehodě (např. obecné ohrožení nebo ohrožení pod vlivem návykové látky), anebo jednání, které následuje po způsobení dopravní nehody, ale v souvislosti s ní (např. neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku nebo neposkytnutí pomoci).

Závěrem této kapitoly bych chtěla jen krátce na důkaz důležitosti zabývat se komplexně fenoménem dopravy uvést, že výzkumy amerického města Los Angeles, což je město s nejhorsími dopravními zácpami na světě, prokázaly, že každodenní trávení času v dopravních zácpách,

¹³ *90 let dopravní historie*. Online. Úvodní strana – Policie České republiky.

Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>. [cit. 2024-10-18].

zvyšuje riziko vzniku domácího násilí o 9 %. Autoři výzkumu se věnovali otázce stresu, který je způsobován a zhoršován každodenním dojížděním do práce, a současně se jim podařilo najít spojitost se stresem způsobeným dopravou a nárůstem domácího násilí ve večerních hodinách, kdy se lidé vrací z práce domů po tom, co strávili podstatný čas stáním v dopravní zácpě.¹⁴

1.2. Dopravní nehody

Nejtypičtějším následkem dopravní trestné činnosti je vznik dopravní nehody.

Dopravní nehoda je definována v zákoně o silničním provozu v § 47 odst. 1: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“

V odborné literatuře je dopravní nehoda popsána také jako **škodní událost způsobená účastníky dopravního provozu**, nebo také jako **nepředvídatelná a nezamýšlená událost v dopravě**, jejímž důsledkem je škoda na majetku a újma na zdraví osob. Nejčastěji je dopravní nehoda způsobena srážkou dvou účastníků silničního provozu.¹⁵

Z výše uvedených definic lze tedy vyvodit základní znaky dopravní nehody, kterými jsou:

- nepředvídatelnost;
- událost v dopravě;
- škoda na majetku nebo újma na zdraví osob (nebo velmi často obojí najednou).

Nepředvídatelnost dopravní nehody souvisí s příčinami dopravních nehod, kdy se většinou jedná o kombinaci takových náhodných podmínek na silnici, které ve svém souhrnu způsobí dopravní nehodu. Například dopravní nehodu může způsobit unavený řidič, který se zcela nevěnuje řízení (subjektivní příčiny), a současně panuje na silnici špatné počasí, kdy během jízdy usilovně prší, čímž dojde ke snížení přilnavosti pneumatik (objektivní příčiny).

K předvídatelnosti dopravní nehody se vyjadřovala i soudní praxe a to konkrétně v rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1257/2005, ze dne 26. 7. 2006, ve kterém Nejvyšší soud stanovil, že: „*Samotná skutečnost, že zasněžená vozovka nebyla v době nehody posypána,*

¹⁴ BELAND, Louis-philippe a BRENT, Daniel A. *Traffic and crime*. Online. Journal of public economics. 2018, roč. 160, s. 96-116. ISSN 0047-2727. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2018.03.002>. [cit. 2023-10-04].

¹⁵ VÁLKOVÁ, H. a KUČHTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Beckovy mezioborové učebnice. V Praze: C.H. Beck, 2012. s. 541.

nepředstavuje závadu ve sjízdnosti, jestliže řidič při jízdě do zatáčky na zasněžené neposypané silnici v únoru mohl nebezpečí smyku předvídat.“

Dané souvisí s tím, že dopravní nehoda je jako taková sice nepředvídaná, nezamýšlená událost, ale současně je předvídatelná.¹⁶ To znamená, že se jedná o událost za takových podmínek, které zrovna na silnici panují, které by každý běžně opatrný řidič byl objektivně schopen posoudit jako podmínky nebezpečné, nebo alespoň podmínky vyžadující zvláštní obezřetnost, protože se s přihlédnutím ke všem okolnostem jeví jako takové, které by mohly vést k dopravní nehodě.¹⁷

Újma na zdraví a škoda na majetku způsobená právě vlivem těchto náhodných podmínek mají dále pak vliv na právní kvalifikaci jednání pachatele.¹⁸

1.3. Příčiny vzniku dopravních nehod

Dopravní nehody jsou označovány za *multifaktorový jev*, protože k dopravní nehodě obvykle dochází současným působením člověka, vozidla a objektivních podmínek panujících na silnici v rámci silničního provozu.¹⁹ Nejčastější příčinou dopravní nehody je ovšem selhání člověka, a nejčastěji právě řidiče dopravního prostředku.²⁰ Selhání řidiče dopravního prostředku většinou znamená porušení jeho povinností dané mu zákonem o silničním provozu nebo generální prevenční povinnosti dle § 2900 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.²¹

Typickým znakem příčin dopravních nehod je také skutečnost, že příčiny jako takové často existují dřív, než dochází k jednání pachatele, které následně způsobuje trestněprávně relevantní následek.²²

Příčiny dopravních nehod můžeme členit na objektivní, tedy na ty, které nejsou odrazem jednání pachatele (vznikají nezávisle na vůli účastníka dopravy), jeho osobnosti a jeho fyzických

¹⁶ MUSIL, Jan; KONRÁD, Zdeněk a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika*. Beckovy mezioborové učebnice. V Praze: C.H. Beck, 2001. ISBN 80-7179-362-0, s. 449.

¹⁷ PORADA, Viktor a STRAUS, Jiří. *Kriminalistika: (výzkum, pokroky, perspektivy)*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-477-0, s. 592-593

¹⁸ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Opt. cit. S. 105

¹⁹ KUČHTA, J. *Trestná činnost v dopravě*. In KUČHTA, J., VÁLKOVÁ, H. a kol., 2005, s. 455.

²⁰ VÁLKOVÁ, H. a KUČHTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Opt. cit. s. 546.

²¹ TIBITANZLOVÁ, Alena. *Vybrané otázky zvláštní části trestního zákoníku*. Vydání: první. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-533-2, s. 10.

²² KONRÁD, Zdeněk; PORADA, Viktor; STRAUS, Jiří a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0, s. 303.

i psychických schopnostech, a na subjektivní, tedy na ty, které jsou přímým odrazem jednání pachatele.²³

1.3.1. Subjektivní příčiny

Mezi nejčastější subjektivní příčiny dopravních nehod můžeme řadit nesprávný způsob jízdy, nepřiměřenou rychlost jízdy, tzv. mikrospánek, zkušenosti s dopravou, osobnostní vlastnosti pachatele (povrchnost, arogance, agresivita, ...), nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, neznalost dopravního značení, jízda v protisměru, lehkomyšlná jízda, nepřizpůsobení jízdy podmínkám na silnici, zdravotní stav pachatele a nepozornost (způsobená rádiem, telefonem, spolucestujícím, ...).^{24,25}

Současně lze uvést, že z psychologických výzkumů vyplývá, že nemalá část pachatelů dopravních trestných činů jsou osoby, které mají tendence k rizikovým chováním, jsou impulzivní a v zátěžových situacích se chovají nevyrovnaně.²⁶

Stejně tak bylo i prokázáno, že lidé, kteří vykazují rizikové chování v osobním životě, vyznačují se například nedostatkem sebekontroly, jsou obecně náchylnější i ke způsobení dopravní nehody.²⁷ Dálo bylo výzkumy zjištěno, že nedostatek sebekontroly, která se většinou projevuje už v raném dětství, je velmi výrazným a především přímým faktorem, který způsobuje agresivitu v řízení, která následně vede ke způsobení dopravní nehody. Autoři výzkumu ovšem nepochybnili, že by na agresivní řízení neměly vliv i jiné nepřímé faktory (sociální zázemí apod.).²⁸

Studie dokonce prokázaly i to, že lidé s kriminální minulostí vykazují vysokou míru dopravně nebezpečného chování, které může velmi často vyústit až v dopravní nehodu, protože se jedná o skupinu osob, které obecně méně respektují jakákoliv pravidla, natož dopravní pravidla.²⁹

²³ VÁLKOVÁ, H. a KUČTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Opt. cit. s. 547.

²⁴ GRIVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. Opt. cit. s. 392.

²⁵ VÁLKOVÁ, H. a KUČTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Opt. cit. s. 547-548.

²⁶ VÁLKOVÁ, H. a KUČTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Opt. cit. s. 547.

²⁷ JUNGER, M., WEST, R., & TIMMAN, R. (2001). Crime and Risky Behavior in Traffic: An Example of Cross-Situational Consistency. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 38(4), s. 439-459.

²⁸ LIN, Yusheng. *Aggressive driving insights derived from psychology's general aggression model*. El Paso: LFB Scholarly Publishing, 2013. ISBN 1-59332-717-X.

²⁹ BRACE, Charlotte; SCULY, Michelle; CLARK, Belinda a OXLEY, Jennie. The Relationship Between Crime and Road Safety. *The Relationship Between Crime and Road Safety*. 2010.

Konkrétně agresivita je z pohledu bezpečnosti silničního provozu velmi nebezpečným jevem, protože často agresivní jízda jednoho řidiče způsobuje agresivitu více řidičů, kteří pod vlivem stresu a náhlé změny situace špatně reagují na dopravní situaci v silničním provozu a způsobují dopravní nehodu. Ke snižování agresivity řidičů může docházet za pomoci řádného vzdělávání a přípravy na stresové situace a současně i vhodnou volbou vzhledu pozemní komunikace, kdy řádně navržená komunikace přirozeně chování řidičů usměřuje (např. kruhové objezdy).³⁰

Příčiny dopravních nehod je potřeba zkoumat velmi pečlivě, protože mohou nalézt svůj odraz v otázce zavinění pachatele, a tedy jestli pachatel jednal nedbalostně, úmyslně, anebo ani jedno, a tedy bez zavinění.

Za pozornost stojí závěr Nejvyššího soudu, který učinil v rozsudku vedeném pod sp. zn. 3 Tz 139/2000 ze dne 29. 6. 2000, kdy řidič způsobil dopravní nehodu mimo jiné v důsledku špatného zdravotního stavu (bolesti žlučníku). Soud druhého stupně pachatele zprostil viny, protože nabyl dojmu, že jeho jednání nebylo kryto zaviněním. Nejvyšší soud vyzdvihl, že pachatel nastoupil v den autonehody do zaměstnání po nočních bolestech žlučníku, které se projevíly i na kvalitě jeho spánku. Ten den vstával již ve 4.00 hodiny ráno. Dále byl krátce po ukončení pracovní neschopnosti z důvodu problému se žlučníkem. Současně si byl vědom, že v den dopravní nehody bude muset absolvovat velkou pracovní zátěž. Pachatel i přiznal, že si byl vědom, že v minulosti měl s tzv. mikrospánkem problémy. Nejvyšší soud uvedl, že všechny výše popsané skutečnosti v celkovém důsledku vyústily v jeden okamžik nepozornosti, který způsobil dopravní nehodu.

Dále Nejvyšší soud uvedl, že pachatel věděl o existenci skutečností snižujících jeho způsobilost k řízení a bez přiměřeného důvodu spoléhal na to, že k nehodě nedojde. Jednání tedy bylo kryto zaviněním ve formě vědomé nedbalosti.

Další typickou příčinou dopravní nehody v praxi je nedání přednosti v jízdě.

Typickým příkladem může být skutek, který byl projednáván Nejvyšším soudem pod sp. zn. 6 Tdo 538/2002, kdy cyklista nedal přednost v jízdě při odbočování z hlavní silnice vlevo protijedoucímu osobnímu vozidlu. Řidička osobního automobilu ve snaze zabránit bezprostřednímu střetu s cyklistou, strhla řízení vozidla vpravo a následně vjela mimo vozovku,

³⁰ ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3, s. 21-22.

kde přední částí vozidla narazila do sloupu elektrického vedení. V důsledku střetu vozidla se sloupem řidička i spolujezdec utrpěli vážná zranění, kterým spolujezdec později podlehl.³¹

Policejní statistiky evidují pouze příčiny u těch nehod, které způsobil řidič motorového vozidla, tedy u 82,3 % dopravních nehod. Mezi nejčastější příčiny dopravních nehod, které zavinil řidič motorového vozidla, patří nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Mezi další příčiny patří přejetí do protisměru, bezohledná agresivní jízda a nedodržení dostatečná vzdálenosti.³²

Za pozornost stojí fakt, že dle statistik Policie ČR v roce 2023 nejvíce úmrtí bylo způsobeno nesprávným způsobem jízdy (183).³³

Policií České republiky, mi bylo na základě dotazu dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím sděleno, že pod *nesprávný způsob jízdy* jsou řazena tato jednání řidičů:

Ad 2) Hlavní příčina dopravní nehody označovaná v evidenci dopravních nehod termínem nesprávný způsob jízdy zahrnuje následujících 16 dílčích příčin dopravní nehody

- jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru,
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,
- nesprávné otáčení nebo couvání,
- chyby při udání směru jízdy,
- bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda,
- náhlé bezdůvodné snížení rychlosti jízdy, zabrzdění nebo zastavení,
- porušení povinnosti řidiče plně se věnovat řízení vozidla,
- samovolné rozjetí nezajištěného vozidla,
- vjetí na nezpevněnou krajnici,
- nezvládnutí řízení vozidla,
- jízda jednosměrnou ulicí, silnicí v protisměru,
- nehoda v důsledku použití prostředků k násilnému zastavení vozidla (policejním orgánem),
- nehoda v důsledku použití služební zbraně (policejním orgánem),
- nehoda při provádění služebního zákroku (pronásledování pachatele policejním orgánem apod.),
- jiný druh nesprávného způsobu jízdy.

Obrázek č. 1

³¹ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 538/2002 ze dne 4. 12. 2002

³² Statistiky nehodovosti PČR za rok 2023.

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

³³ Statistiky nehodovosti PČR za rok 2023.

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

1.3.2. Objektivní příčiny

Mezi nejčastější objektivní příčiny dopravních nehod, které nejsou ovšem tak časté jako příčiny subjektivní, můžeme zařadit špatný technický stav vozidla způsobený opotřebením, stářím, špatnou péčí, korozí, špatný stav pozemní komunikace, nedostatečné nebo chybné označení pozemních komunikací, chybné fungování zabezpečovacích zařízení (semafony, závory před železničním přejezdem apod.), hustota provozu, nedostatečný rozvoj dálniční sítě, srážka se zvířetem a počasí.³⁴

V roce 2023 došlo k 117 dopravním nehodám vlivem technické závady na vozidle z toho jedna osoba byla usmrcena, dále došlo k 369 dopravním nehodám vlivem závady komunikace a k 11 117 nehodám vlivem srážky se zvířetem.³⁵

Objektivní příčinu z praxe, která měla vliv na vznik dopravní nehody, popisují Řehák a Drahotský ve svém článku „*Koroze a porucha na vozidle jako příčina dopravní nehody*“. V článku popisují skutečný případ dopravní nehody, jejíž příčinou byla koroze brzdného systému automobilu. Dále popisují, že objektivní příčiny dopravních nehod, které spočívají v technickém selhání automobilu, nelze vždy dobře zjistit, pokud nejsou zjištěny ihned na místě autonehody, protože následně po manipulaci s vozidlem jsou stopy po technické závadě narušeny, a proto ze statistik tento druh příčin příliš nevyplývá.³⁶

Řidiči motorového vozidla je v § 5 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu stanovena povinnost užít pouze takové vozidlo, které **splňuje technické podmínky** stanovené zvláštním právním předpisem³⁷, v písm. c) **přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla** nebo fyzickým vlastnostem zvířete a v písm. e) pokud během jízdy řidič **zjistí závadu, buď ji ihned na místě odstranit**, anebo pokračovat do nejbližšího místa, kde ji odstraní a současně musí jízdu této závadě přizpůsobit.

Dané potvrzuje výše zmíněné tvrzení, že většinové příčiny dopravních nehod jsou subjektivní příčiny, protože, i když je vozidlo postiženo nějakou závadou, jejíž způsobení dopravní nehody by jinak vedlo k závěru o objektivní příčině, tak řidič vozidla má povinnost ji zjistit a

³⁴ GRIVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. Opt. cit. s. 393.

³⁵ Statistiky nehodovosti PČR za rok 2023.

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

³⁶ ŘEHÁK, M. a DRAHOTSKÝ, I. *Koroze a porucha na vozidle jako příčina dopravní nehody*. Online. *Koroze a ochrana materiálu*. 2015, roč. 59, č. 2, s. 66-72. Dostupné z: <https://doi.org/10.1515/kom-2015-0011>. [cit. 2024-03-04].

³⁷ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

vozidlo postižené závadou neřídít³⁸, tak nakonec dojdeme k závěru o subjektivní příčině, protože řidič zanedbal svoje povinnosti dané mu zákonem o silničním provozu.

2. Kriminologické aspekty trestných činů v silničním provozu

Kriminologie je vědní disciplína, která se obecně zabývá kriminalitou, neboli zločinností. Kriminologii můžeme rozdělit na obecnou část, která se například zabývá pojmem pachatele, oběti a prevencí kriminality, a na zvláštní část, která se zabývá jednotlivými druhy trestné činnosti (např. mravnostní kriminalita, majetková kriminalita, kyberkriminalita, ...). Zvláštní část kriminologie zkoumá tzv. dopravní trestnou činnost, ale trestní zákoník hlavu zabývající se pouze dopravní trestnou činností neobsahuje a v praxi se proto používají trestné činy, které lze spáchat i zcela odlišným jednáním (např. ublížení na zdraví z nedbalosti, usmrcení z nedbalosti, ...).³⁹

Kriminalita v dopravě je v posledních letech velkým fenoménem a předmětem zkoumání kriminologie, protože s neustále narůstající motorizací je její podíl na celkové kriminalitě nemalý. Z policejní statistiky nehodovosti za rok 2023 vyplývá, že k dopravní nehodě došlo každých šest minut.⁴⁰ Současně pravděpodobnost, že se člověk stane obětí nebo pachatelem dopravní trestné činnosti je mnohem větší než u zbylých kategorií trestné činnosti, protože určitým způsobem je

³⁸ Za předpokladu, že se jedná o závadu, kterou lze před jízdou zjistit, a ne o takovou závadu, která se projevila až během jízdy.

³⁹ GRĚVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. Opt. cit. s. 23.

⁴⁰ Zaokrouhleno z 5,54 minuty.

Statistiky PČR za rok 2023.

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

účastníkem dopravy ve svém životě v zásadě téměř každý (chodci, řidiči, cestující v autobuse, cyklisté, ...).⁴¹

Dále se jedná o kategorii kriminality, která zasahuje do nejcennějších lidských statků (život a majetek), proto zájem na jejím zkoumání není bez významu.⁴²

2.1. Typické znaky dopravní kriminality

Dopravní kriminalita a trestné činy v silniční dopravě se z hlediska kriminologie vyznačují specifickými typickými znaky.

Těmito typickými znaky dopravní kriminality jsou zejména:⁴³

- **nedbalostní zavinění;**

V zásadě není v zájmu řidiče způsobit autonehodu, když zpravidla ohrozí rovněž sám sebe a svůj majetek v podobě přinejmenším svého vozidla.

- **nízká až nulová recidiva;**

Ačkoliv lze předpokládat možné opakování dopravních nehod způsobených konkrétními neopatrnými řidiči, v zásadě se nebude jednat o recidivu v pravém slova smyslu, když jednotlivé skutky nebudou spojeny úmyslem opakovat trestnou činnost, ale každý jednotlivý další skutek bude opět dílem opakující se náhody, nebo neplánované neopatrnosti řidiče.

- **pachatelé jsou integrováni ve společnosti;**

Jak již bylo uvedeno výše, pachateli jsou často běžní občané, čímž se odlišují od „typických“ pachatelů jiných druhů kriminalit. Pachatelé si sami sebe jako pachatele nedokážou představit a spáchání trestného činu je pro ně stejně traumatizující jako pro oběti.

- **pachatelé netrpí žádným druhem sociální deviace;**

Opět, jelikož se jedná o běžné lidi, nelze spatřovat společný znak v podobě sociálních deviací.

- **vnímání činu ze strany veřejnosti jako méně závažného i přesto, že dochází k zasahování do nejdůležitějších lidských statků.**

⁴¹ GRĚVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. Opt. cit. s. 374.

⁴² GRĚVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. Opt. cit. s. 374.

⁴³ GRĚVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. Opt. cit. s. 378-379.

Ačkoliv při dopravních nehodách často v důsledku chyby řidiče přijde někdo o život, či dojde ke vzniku škod v řádu stovek tisíc až milionů korun, i s ohledem na skutečnost, že se uvedené trestné činnosti dopouštějí běžní občané, a nikoliv jen sociálně vyloučené skupiny, má veřejnost tendenci přikládat této oblasti kriminality nižší závažnost, až ji bagatelizovat.

Dalším specifikem dopravní kriminality je její oznamování, které se velmi často děje přímo samotnými pachateli nejčastěji prostřednictvím telefonátů na linku Policie České republiky, nebo na linku Záchrané služby České republiky.

Účastníci dopravní nehody jsou povinni dopravní nehodu oznámit Policii České republiky, když dojde k:⁴⁴

- usmrcení osoby;
- zranění osoby;
- hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč;
- hmotné škodě na majetku třetí osoby;
- poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích;
- účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Pokud by účastníci dopravní nehodu neoznámili, dopustili by se přestupku dle § 125c odst. 1 písm. i) bod 2 zákona o silničním provozu. Z daného jsou ovšem vyňaty případy, kdy by účastníci dopravní nehodou spáchali trestný čin, protože na základě základní zásady trestního práva procesního platí zákaz nucení k sebeobviňování dle § 92 odst. 1 trestního řádu.

Dopravní trestná činnost je velmi četně sledovaným jevem a je také velmi věrně zanesena v každoročních statistikách Policie ČR. Během roku 2023 došlo k 94 945 dopravním nehodám.⁴⁵

⁴⁴ Zákon o silničním provozu, § 47 odst. 4 ve spojení s odst. 5

⁴⁵ Statistiky kriminality PČR za rok 2023.

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

2.2. Pachatelé trestných činů v silničním provozu

Kriminologie pojem pachatele chápe širěji nežli trestní zákoník. Kriminologie nepovažuje za pachatele pouze osobu, která je trestně odpovědná za spáchaný trestný čin, ale i osobu, která není trestně odpovědná z důvodu nedostatečného věku nebo nedostatku přičetnosti, protože svým jednáním fakticky naplnila znaky dané skutkové podstaty trestného činu. Pro kriminologii je významné i chování lidí, kteří jsou teprve pouze potenciálními pachateli, a současně za pachatele považuje i osoby, které skutek spáchaly, ale orgány činnými v trestním řízení nebyl tento skutek zjištěn a pachatel tedy nebyl uznán vinným.⁴⁶

Kriminologie vytváří typologie pachatelů pro různé druhy trestné činnosti na základě společných znaků typických pro tyto pachatele.⁴⁷ Právě pachatelé jsou zajímavostí trestných činů v silničním provozu, protože na rozdíl od jiných druhů kriminalit, kterými je tvořena zvláštní část kriminologie, nejsou sourodou homogenní skupinou, která by se jednoznačně vyznačovala konkrétními typickými znaky. Jedná se o nesourodou skupinu různých věkových kategorií a s různými zkušenostmi se silničním provozem.⁴⁸

Například typickým znakem pachatelů krádeží je vysoká recidivita, a typickým pachatelem počítačové kriminality je pachatel vzdělaný a inteligentní ve věku do 35 let.⁴⁹

Typologii pachatelů dopravních trestných činů nelze vytvořit, protože skupina se skládá ze všech skupin obyvatelstva. Nemusí se jednat o osoby zletilé a nemusí se ani jednat výlučně o řidiče dopravních prostředků. Pachatelé trestných činů v dopravě nemají tendence k pokračování v trestné činnosti a nemají žádné typické *modus operandi*, které by je charakterizovalo a odlišovalo od ostatních pachatelů trestných činů.⁵⁰

Trestná činnost v silničním provozu je tímto velmi charakteristická, a je proto potřeba k pachatelům této trestné činnosti přistupovat s potřebnou mírou empatie, aby byly zachovány všechny funkce trestního práva, protože se mnohdy jedná o první trestněprávní zkušenost dosud bezúhonných občanů.

⁴⁶ JELÍNEK, J. *Kriminologie*. Teoretik. Praha: Leges, 2021. s. 153.

⁴⁷ JELÍNEK, J. *Kriminologie*. Opt. cit. s. 155.

⁴⁸ HRIB, Nikolaj. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010. ISBN 978-80-7251-325-3, s. 13.

⁴⁹ KUČTA, Josef a VÁLKOVÁ, Helena. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Beckovy mezioborové učebnice. Praha: C.H. Beck, 2005. s. 507

⁵⁰ VÁLKOVÁ, H. a KUČTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Opt. cit. s. 542–543.

Potenciálním pachatelem dopravní trestné činnosti může být kterýkoliv účastník dopravy, a tedy každý člověk (řidič dopravního prostředku, cyklista, chodec, dítě, ...). Z policejních statistik nehodovosti za rok 2023 ovšem vyplývá, že většina pachatelů jsou řidiči dopravních prostředků.

Jediným kriminologickým specifíkem pachatelů tedy je, že jejich jednání bylo spácháno v rámci dopravy.⁵¹

Důkazem ze soudní praxe, že pachatelem dopravní trestné činnosti může být skutečně každý, a nikoliv pouze přímý účastník provozu na pozemních komunikacích, je případ, který je u Nejvyššího soudu veden pod sp. zn. 8 Tdo 90/2016-30.

V daném případě byla pachatelka odsouzena za trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti za to, že na straně vozovky venčila svého psa, který v době venčení nebyl uvázan na vodítku. Pes během venčení vběhl přijíždějícímu motocyklistovi v mírné levotočivé zatáčce v klesání z pravé strany do jízdní dráhy, v důsledku čehož došlo ke střetu motocyklu se psem a pádu motocyklisty na vozovku. Motocyklista během pádu utrpěl těžkou distorzi pravého kolene a přetržení předního křížového vazy vyžadující operaci a současně došlo k výraznému poškození motocyklu. Pachatelka byla odsouzena k trestu odnětí svobody v trvání šesti měsíců, jehož výkon jí byl podmíněně odložen na zkušební dobu v trvání jednoho roku, protože soudy učinily závěr, že majitelka psa měla jeho chování ovládat tak, aby svým volným pobíháním nemohl narušit bezpečnost a plynulost silničního provozu. Majitelka psa nesla odpovědnost za následek, protože porušila svoje povinnosti dané jí zákonem o silničním provozu chovat se na silnicích ohleduplně a ukázněně.

⁵¹ VÁLKOVÁ, H. a KUČTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Opt. cit. s. 542.

3. Trestněprávní aspekty trestných činů v silničním provozu

V této kapitole bude dopravní kriminalita se všemi jejími specifiky popsána z hlediska trestního práva hmotného.

3.1. Pojmové znaky trestného činu

Mezi pojmové znaky trestného činu právní teorie řadí⁵²:

- protiprávnost;
- obecné znaky trestného činu;
- typové znaky trestného činu.

Protiprávností je myšlen rozpor s celým právním řádem, a ne pouze rozpor s normami trestního práva.⁵³ V dopravní kriminalitě jsou například velmi významné normy správního práva, které stanovují porušení jednotlivých povinností účastníků silničního provozu, v jejichž důsledku právě potom dochází k trestněprávním relevantním následkům.

Skutkové podstaty jednotlivých řešených trestných činů jsou často tzv. *blanketní*, kdy odkazují právě na normy správního práva, které musí být porušeny, aby jednáním pachatelů došlo k naplnění skutkových podstat trestných činů.⁵⁴

⁵² NOVOTNÝ, František. Trestní právo hmotné. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4, s. 61.

⁵³ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 101.

⁵⁴ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8, s. 109.

Formulace použité zákonodárcem:

„...porušil **důležitou povinnost** vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.“ (§ 147 odst. 1 trestního zákoníku)

anebo

„...**hrubě porušil zákony** o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, ...“ (§ 147 odst. 2 trestního zákoníku)

Z tohoto hlediska je významnou normou správního práva už výše zmíněný **zákon o silničním provozu**.

Obecné znaky trestného činu jsou požadavky na subjekt, které jsou společné všem druhům trestných činů, a tedy se jedná o požadavky platné i pro dopravní kriminalitu. Konkrétně se jedná o věk, přičetnost a v případech mladistvých pachatelů i rozumová a mravní vyspělost.⁵⁵

Typové znaky trestného činu charakterizují jednotlivé trestné činy a ve svém souhrnu tvoří skutkovou podstatu trestného činu. Jedná se o objekt, objektivní stránku, subjekt a subjektivní stránku.⁵⁶

Tato práce si nedává za cíl podrobně popsat všechny obligatorní znaky skutkové podstaty trestného činu, ale pouze ta specifika, která jsou významná pro dopravní kriminalitu.

3.1.1. Objekt

Objekt vyjadřuje právní statky chráněné trestním právem. Souvisí s ochrannou funkcí trestního práva a má fragmentární povahu, kdy trestní právo chrání jen ty nejdůležitější právní statky a nikoliv všechny.⁵⁷

Objektem trestných činů páchaných v silničním provozu jsou život osob a zvířat, zdraví osob a zvířat, majetek, plynulost silničního provozu, zájem na udržení ekonomické funkce dopravy a obecně bezpečnost silničního provozu.

⁵⁵ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 102.

⁵⁶ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 101.

⁵⁷ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 102.

3.1.2. Objektivní stránka

Objektivní stránka charakterizuje způsob spáchání trestného činu a jeho následek. Do objektivní stránky trestného činu řadíme jednání, následek a příčinnou souvislost mezi jednáním a následkem.⁵⁸

Jednání je projev vůle ve vnějším světě. Trestný čin v silničním provozu lze spáchat jak konáním (příklad ze soudní praxe: *Řidič autobusu v nevhodné obuvi (pánských pantoflích) se plně nevěnoval řízení, nepřizpůsobil rychlost jízdy svým schopnostem a vlastnostem vozidla a specifickým podmínkám v prostoru nádraží. Při rozjíždění z odstavného parkoviště prudkým sešlápnutím plynového pedálu aktivoval tzv. systém "kick down", který autobus uvedl do nepřiměřeného zrychlení, na které nebyl stěžovatel schopen zareagovat brzděním. Strhl řízení vlevo mimo silniční komunikaci, kde ovšem najel do hloučku pěti dětí. Jedno z dětí utrpělo zranění neslučující se životem.*⁵⁹), tak i opomenutím (příklad ze soudní praxe: *Při řízení nákladního vozidla se řidič plně nevěnoval řízení, zvláště pak dostatečně nesledoval situaci v silničním provozu před sebou, v důsledku čehož narazil do pravé zadní části před ním ve stejném směru pomaleji jedoucího vozidla.*⁶⁰).⁶¹

Některé trestné činy lze současně spáchat jak konáním, tak i opomenutím, ty potom právní teorie nazývá nepravé omisivní trestné činy. Pro vyvození trestní odpovědnosti za nepravé omisivní trestné činy musí dojít k porušení tzv. zvláštní povinnosti konat.⁶²

Zdroje tzv. zvláštní povinnosti konat jsou uvedeny v § 112 trestního zákoníku:

- a) v důsledku dobrovolného převzetí povinnosti konat;

Jedná se například o situace, kdy by řidič projíždějící kolem dopravní nehody zastavil, a začal by se snažit zabraňovat nebo odvracet negativním následkům dopravní nehody (např. zahájil by první pomoc, začal by vyprošťovat uvězněné osoby, ohlásil by dopravní nehodu integrovaného záchrannému systému, ...). Jeho jednání by bylo jasným signálem pro kolem projíždějící vozidla, že je o dopravní nehodu „postaráno“, a že tedy oni mohou jet nerušeně dál, ale tento řidič by svoje jednání v průběhu přerušil, a od dopravní nehody se bez rozumného důvodu vzdálil.

⁵⁸ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 106.

⁵⁹ Usnesení Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 3266/23 ze dne 17. 1. 2024

⁶⁰ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 817/2023 ze dne 26. 9. 2023

⁶¹ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. aktualizované vydání. Student. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-576-0, s. 185.

⁶² JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. Opt. cit. s. 188.

b) vyplývala-li taková jeho zvláštní povinnost z jeho předchozího ohrožujícího jednání;

Bude se například jednat o situace, kdy by pracovníci poskytující servis autobusům vědomě zanedbali svoje povinnosti, a v důsledku tohoto zanedbání by došlo k dopravní nehodě, které by se jinak dalo poctivou údržbou autobusu vyvarovat.

c) k němuž byl z jiného důvodu podle okolností a svých poměrů povinen.

Bude se jednat o situace, kdy záchranář přivolaný k nehodě osobě poskytne první pomoc nedostatečně, a osoba na následky zranění zemře, čemuž by se dalo ale poskytnutím první pomoci *lege artis* vyvarovat.⁶³

Následek je porušení nebo ohrožení trestním právem chráněného zájmu, tedy objektu. V rámci dopravní kriminality lze spáchat trestné činy, k jejichž dokonání dochází jak porušením (příklad ze soudní praxe: *Usmrcení z nedbalosti se řidička dopustila tak, že s ohledem na robustní karoserii svého vozu neměla dostatečný výhled na vozovku, nepřizpůsobila jízdu technickým vlastnostem vozidla, a srazila nezletilou, čímž jí způsobila smrtelné zranění v podobě mnohočetných zlomenin lebky a rozhmoždění mozku.*⁶⁴), tak i pouze ohrožením chráněného zájmu (např.: *Jízda řidičem na dálnici v protisměru.*⁶⁵).⁶⁶

Příčinná souvislost určuje spojení mezi jednáním a následkem, a tedy, že jednání pachatele musí skutečně způsobit trestněprávně relevantní následek. Pokud mezi jednáním osoby a následkem nelze vysledovat příčinnou souvislost, nelze ani vyvozovat trestní odpovědnost. Orgány činné v trestním řízení tedy musí zkoumat, které všechny faktory, které současně na silnici působily, byly trestněprávně relevantní pro způsobení následku vyžadovaného trestním právem.⁶⁷

V praxi je existence příčinné souvislosti zjišťována za pomoci zásad: teorie podmínky, zásady gradace příčinné souvislosti a zásady umělé izolace jevů.⁶⁸

K zásadě gradace příčinné souvislosti, která je korektivem obecné zásady podmínky při posuzování příčinné souvislosti, Nejvyšší soud uvedl: „*Intenzita porušení příslušných*

⁶³ Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 2 Tzn 72/97 ze dne 18. 9. 1997

⁶⁴ Usnesení Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 1872/23 ze dne 5. 9. 2023

⁶⁵ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 1025/2007 ze dne 31. 10. 2007

⁶⁶ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. str. 151.

⁶⁷ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. str. 154.

⁶⁸ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. str. 114.

ustanovení dopravních předpisů obviněným (např. jízda dvojnásobnou rychlostí v obci) ve spojení s jejich dalšími porušeními, kdy kumulativně porušil podstatně více povinností než poškozený, přičemž i význam a důležitost povinností porušených obviněným je z hlediska korektivu gradace příčinné souvislosti značně vyšší na straně obviněného, mohou vést k závěru, že jednání poškozeného (např. jeho spoluzavinění dopravní nehody) nemělo takový kauzální význam, který by měl odůvodnit příznivější kvalifikaci skutku obviněného.“⁶⁹

Soudy dále řešily případ, kdy řidič, který si v řadě souběžně jedoucích vozidel vynucoval agresivní jízdou zprava možnost předjetí vozidla řidiče jedoucího v levém pruhu. Řidička, která na vzniklou situaci reagovala úlekem, najela na obrubník a způsobila dopravní nehodu.

Obecné soudy dovodily, že jednání agresivního řidiče bylo **přerušeno jednáním řidičky**, a ona tedy je plně odpovědná za způsobenou škodu, a tedy trestněprávní následek.

Nejvyšší soud obecným soudům **nedal** za pravdu a k tomuto uvedl: „*Nesprávné počínání žalobkyně při řízení vozu tedy není novou a od celého průběhu kolizní situace izolovanou skutečností, která by do působení příčin a následků vstoupila nezávisle na jednání nezjištěného řidiče; naopak je zřejmé, že způsob jeho jízdy měl na řidičský výkon žalobkyně natolik přímý vliv, že vyvolal její nesprávnou reakci vedoucí následně k dopravní nehodě.*“

Nejvyšší soud tedy shrnul, že jednání agresivního řidiče nebylo přerušeno jednáním řidičky, ale jednalo se jen o další jím vyvolanou skutečnost, která v důsledku vedla ke způsobení dopravní nehody.⁷⁰

K příčinné souvislosti také Nejvyšší soud v usnesení sp. zn. 6 Tdo 974/2023 ze dne 3. 1. 2024 ještě uvedl, že: „*To znamená, že příčinná souvislost mezi jednáním pachatele a následkem se nepřerušuje, jestliže k jednání pachatele přistoupí ještě další skutečnost, jež spolupůsobí ke vzniku následku, ovšem za předpokladu, že jednání pachatele zůstává takovou skutečností, bez níž by k následku nebylo došlo.*“ Porušení povinností jednoho účastníka silničního provozu neznamená automaticky přerušování příčinné souvislosti mezi jednáním druhého účastníka a trestněprávně relevantním následkem.

Řidička osobního motorového vozidla neměla před přechodem pro chodce dostatečný výhled na přilehlý chodník, protože byla oslněna protisvětlem, i přesto pokračovala v jízdě a nezpomalila. V prostoru vyznačeného přechodu pro chodce pravou přední částí vozidla narazila do

⁶⁹ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 346/2024 ze dne 16. 5. 2024

⁷⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 562/99 ze dne 28. 11. 2000

chodkyně, která při pohybu po chodníku ve stínu s nasazenými sluchátky v uších, bez zastavení a bez dostatečného rozhlédnutí jí zprava vstoupila do vozovky. Vozidlo vlivem nárazu chodkyni odhodilo do vozovky a byla jí tak způsobena těžká újma na zdraví.

Řidička se bránila tím, že její porušení povinností bylo přerušeno porušením povinností chodkyně. Nejvyšší soud učinil závěr, jak je uvedeno shora, s tím, že uvedl, že se nejedná o přerušení příčinné souvislosti, ale o zesílení závažnosti následku, kdy by čistě hypoteticky působením pouze jedné porušené povinnosti mohlo dojít pouze k ublížení na zdraví a ne těžkému ublížení na zdraví. Z hlediska trestního práva se tedy jedná o spoluzavinění.

3.1.3. Subjekt

Subjektem trestného činu je pachatel.⁷¹ Pachatelům trestných činů v silničním provozu se věnuje kapitola 3.2. *Pachatelé trestných činů v silničním provozu*, proto nepovažuji za důležité závěry z této kapitoly zde znovu rozebírat.

3.1.4. Subjektivní stránka

Subjektivní stránka je tvořena zaviněním, které spáchání trestného činu charakterizuje z pohledu psychiky pachatele. Jednou ze základních zásad trestního práva hmotného je odpovědnost za zavinění, která znamená, že bez zavinění (bez vnitřního vztahu pachatele o jím vyvolaných okolnostech) nelze vyvozovat trestní odpovědnost.⁷²

Zavinění je tvořeno složkou vědění, která zahrnuje to, jak pachatel vnímá objektivní realitu, a složku volní, která obsahuje vůli pachatele vyvolat svým jednáním rozhodné skutečnosti.⁷³

Trestní zákoník zná dvě formy zavinění – úmyslné a nedbalostní. Rozdíl mezi dvěma formami zavinění představuje složka volní, kdy u nedbalostní formy zavinění pachatel nemá vůli svým jednáním vyvolat rozhodné skutečnosti.⁷⁴

Ke specifikům zavinění u trestných činů v silničním provozu je blíže pojednáno v následující kapitole.

⁷¹ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 120.

⁷² ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 203.

⁷³ NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. S. 125.

⁷⁴ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 210.

3.2. Nedbalostní zavinění

V následující kapitole bude blíže pojednáno o nedbalostním zavinění, protože se jedná o jednu z několika charakteristik, kterými lze definovat dopravní kriminalitu jako fenomén.

Jednoznačně nejčastější formou zavinění u trestných činů v silničním provozu je nedbalost. Nedbalostní forma zavinění je upravena v § 16 trestního zákoníku, kde je upravena ve dvou variantách – nedbalost vědomá a nevědomá.

Nedbalost vědomá (§ 16 odst. 1 písm. a trestního zákoníku) je definována jako situace, kdy pachatel „*věděl, že může způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí*“.

Nedbalost nevědomá (§ 16 odst. 1 písm. b) je definována jako situace, kdy pachatel „*nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl*“.

Při objasňování naplnění subjektivní i objektivní stránky trestného činu v rámci trestných činů v silničním provozu slouží jako pomocná hlediska tři zásady:⁷⁵

- zachovalá míra opatrnosti;
- zásada omezené důvěry;
- zásada sekundární nedbalosti.

Každý účastník silničního provozu je povinen v rámci dopravy zachovávat **určitou míru opatrnosti**. V některých případech je požadována pouze „běžná“ opatrnost a v jiných případech zákon o silničním provozu hovoří o tzv. zvýšené opatrnosti, kterou například v § 55 odst. 1 zákona o silničním provozu vyžaduje od chodců při přecházení železničního přejezdu, stejně tak i od řidičů při přejíždění železničního přejezdu v § 28 odst. 1, dále ji například vyžaduje v § 5 odst. 1 písm. d) od řidičů ve vztahu k dětem, osobám s omezenou schopností pohybu anebo ve vztahu k řidičům začátečnickům.

K zachovalé míře opatrnosti účastníků silničního provozu judikatura dodává, že se při jejím posuzování musí brát na zřetel jak subjektivní okolnosti každého jednotlivé účastníka, ale i objektivní příčiny panující na silnici.⁷⁶ Situaci nastalou na silnici nelze posuzovat pouze

⁷⁵ TIBITANZLOVÁ, Alena. *Vybrané otázky zvláštní části trestního zákoníku*. Opt. cit. s. 11.

⁷⁶ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 231.

hypoteticky, ale musí být učiněn přesvědčivý závěr o všech okolnostech, které k nedodržení nutné míry opatrnosti vedly.⁷⁷

Základním ukazatelem dodržení potřebné míry opatrnosti je dodržení všech povinností daných zákonem o silničním provozu.

Nejvyšší soud se potřebnou mírou opatrnosti u účastníků silničního provozu zabýval také ve svém usnesení vedeném pod spisovou značkou 3 Tz 182/2001 ze dne 6. 9. 2001. V daném případě šlo o situaci, kdy řidič osobního vozidla řídil mimo obec a rychlost jízdy nepřizpůsobil vzdálenosti, na kterou měl rozhled, a po přepnutí světel vozidla z dálkových na potkávací a rychlosti jízdy v rozmezí 85-114 km/hod narazil do podnapilého chodce pohybujícího se na vozovce, který na místě dopravní nehody srážce podlehl.

Soud prvního stupně řidiče zprostil obžaloby. Proti rozsudku podal ministr spravedlnosti stížnost k Nejvyššímu soudu, který rozhodl tak, že řidič za následek není odpovědný. Nejvyšší soud pečlivě zhodnotil celou situaci, kdy se právě zabýval mírou opatrnosti u řidiče osobního vozidla, a zjistil, že z hlediska objektivních okolností panujících na silnici (nehoda se stala v noci, kdy podnapilý chodec bloumal po silnici) se skutečně nešlo nehodě vyvarovat.

Daný případ ukazuje, že dodržení povinností daných zákonem o silničním provozu je pouze základním kritériem, ale nikoliv jediným. Protože řidič sice nedodržel všechny svoje povinnosti (překročení limitu pro nejvyšší povolenou rychlost, rychlost nebyla přizpůsobena vzdálenosti, na kterou měl rozhled), ale i přesto jednání chodce se natolik nedalo předvídat, že za následek nenesl trestněprávní odpovědnost.

Další zásadou je **tzv. sekundární nedbalost**, a tedy správná reakce na vzniklou událost na silnici. Tato zásada vyžaduje komplexní sledování situace na silnici a vyhodnocování chování všech účastníků silničního provozu a všech možných důsledků jejich chování, které mohou nastat. Účastníci silničního provozu se nepohybují v uzavřených bublinách, ale dopravní nehoda, nebo pouze dopravně nepřehledná situace často vzniká právě až v souhrnu chování vícero účastníků. Proto účastníci mají povinnost sledovat i chování ostatních účastníků silničního provozu.⁷⁸

Příkladem porušení této zásady může sloužit případ vedený u Nejvyššího soudu pod sp. z. 4 Tdo 243/2016. Řidič nákladní soupravy s návěsem na přepravu dřeva jel nedovolenou rychlostí a nedbal zvýšené opatrnosti vůči nezletilému chlapci, který šel po pravé straně vozovky na chodníku.

⁷⁷ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 182/2001 ze dne 6. 9. 2001

⁷⁸ ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. II, § 140-271. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1, s. 1920.

Chování chlapce, které následovalo, měl řidič předvídat a měl jeho chování dostatečně sledovat, aby mohl na nastalou situaci dostatečně včas zareagovat. Chlapec vstoupil zprava z chodníku do jeho jízdní dráhy mimo přechod pro chodce a řidič ho pravou přední částí tahače srazil. Chlapec na následky zranění následně zemřel.

Při posuzování nedbalosti u účastníků silničního provozu se také uplatňuje **tzv. zásada omezené důvěry**, která spočívá v tom, že řidič motorového vozidla může spoléhat na dodržení dopravních předpisů ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích, nevyplývá-li z konkrétní situace opak. Účastník silničního provozu tedy při svém počínání na silnicích nemusí zohledňovat případné porušení pravidel jinými účastníky silničního provozu.⁷⁹

Zásadou omezené důvěry se zabýval Ústavní soud ve svém nálezu vedeném pod spisovou značkou IV. ÚS 3159/15 ze dne 25. 10. 2016, ve kterém se zabýval případem stěžovatele, který byl trestně stíhán pro trestný čin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti, kterého se měl dopustit tím, že při odbočování vlevo omezil a ohrozil předjíždějícího motocyklistu, který do něj narazil. Řidič motocyklu utrpěl závažné poranění hlavy s trvalými následky a doživotním postižením.

Dopravní nehoda se stala na křižovatce, které předcházel rovný úsek silnice mimo obec opatřený značkou zákaz předjíždění. Motocyklista předjížděl řadu vozidel. Stěžovatel započal odbočování vlevo, kterému předcházelo signalizování a dostatečně včas začal i zpomalovat. Motocyklista do stěžovatelovo zadní části vozidla naboural a skončil ležet na silnici.

Nalézací soudy zhodnotily, že stěžovatel mohl nehodě zabránit, kdyby se včas před odbočováním podíval do zpětných zrcátek, kterými by zjistil, že řada vozidel za ním je předjížděna motocyklistou.

Ústavní soud nalézacím soudům **nedal za pravdu** a došel k závěru, že stěžovatel nemůže nést za nehodu trestní odpovědnost a je ve vztahu k ní bez zavinění, protože závěr o vině by připadal v úvahu pouze, kdy by byla prokázána vědomost stěžovatele o tom, že se za ním pohybuje motocykl. Stěžovatel mohl ovšem v souladu s principem omezené důvěry v dopravě spoléhat na to, že pokud s dostatečným předstihem dává ostatním účastníkům silničního provozu najevo svoji vůli odbočit vlevo, může v odbočovacím manévru pokračovat, aniž by si musel ověřovat, že jiný účastník silničního provozu neporušuje pravidla silničního provozu.

⁷⁹ ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. I, § 1-139. Opt. cit. s. 374.

3.3. Přestupky v silničním provozu

Považují za významné se i krátce vyjádřit k přestupkům páchaných v rámci silničního provozu, kdy k jejich spáchání často vedou stejné příčiny jako u trestných činů, ale odlišují se **závažností způsobeného následku**, stupeň jejich společenské škodlivosti je obecně podstatně nižší, a také **zaviněním**, které je pro vyvození odpovědnosti za přestupek vyžadováno, kdy tedy pro vyvození odpovědnosti za přestupek zásadně stačí zavinění ve formě nedbalosti, pokud není uvedeno, že se vyžaduje zavinění ve formě úmyslu, kdežto pro vyvození odpovědnosti za trestné činy je potřeba zavinění ve formě úmyslu, pokud není stanoveno jinak.⁸⁰

Přestupek je: „*společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.*“⁸¹ Jedná se o legální definici právního deliktu, který správní právo označuje jako přestupek. Přestupek je méně závažné jednání, než je trestný čin, ale současně ne natolik málo závažné, aby bylo postihováno pouze v rámci norem soukromého práva.

Přestupky nejsou na rozdíl od trestných činů všechny souhrnně uvedeny v jednom právním předpisu, ale v zásadě každý právní předpis správního práva obsahuje svůj vlastní výčet přestupků fyzických, právnických osob a podnikajících fyzických osob.

Dva hlavní zákony, kterými se rozhodování o přestupcích řídí, jsou zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Zákon významný z hlediska přestupků v dopravě je zákon o silničním provozu.

Povinnosti uvedené v zákoně o silničním provozu jsou povinnosti účastníků silničního provozu, které mají zabraňovat vzniku dopravní nehody. Jejich pouhé porušení i bez vzniku škodlivého následku je samo o sobě přestupkem.

Při posuzování naplnění všech znaků skutkové podstaty trestných činů těžké ublížení a ublížení na zdraví z nedbalosti, obecné ohrožení a obecné ohrožení z nedbalosti je také posuzováno, zda pachatel:

- porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona (např. nedání přednosti v jízdě);
- hrubě porušil zákony o bezpečnosti dopravy (např. značné překročení maximální povolené rychlosti);

⁸⁰ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 122.

⁸¹ Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, § 5

- se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání (např. jízda v protisměru na dálnici).

Pro určení, zda se účastník silničního provozu dopustil porušení důležité povinnosti nebo hrubě porušil povinnost, slouží povinnosti uvedené v zákoně o silničním provozu, jejichž porušením může dojít ke spáchání nejenom přestupku, tak ale i trestného činu. Obsahově se tedy bude jednat o to samé jednání, které ovšem za určitých okolností bude přestupkem, a za trochu pozměněných okolností se stane trestným činem.

Například řidič motorového vozidla bude předjíždět v zatáčce, do které nemá dostatečný rozhled na silnici, na které je namalovaná tzv. plná dělicí čára. Samo o sobě je jeho jednání přestupkem. Pokud ovšem zrovna v protijedoucím pruhu pojede další motorové vozidlo a střetnou se, dopustí se trestného činu⁸². Jestli se v konečném důsledku řidič dopustí trestného činu nebo pouze přestupku, záleží na okolnostech, které nemá řidič zcela ve své moci.

Přestupky v dopravě můžeme rozdělit na dvě skupiny:

První skupinu tvoří přestupky spáchané jednáním, které by mohlo být shledáno současně i trestným činem, ale chybí některý z pojmových znaků trestného činu. Nejčastěji obsahově stejné jednání nebude trestným činem, protože nedojde ke způsobení trestněprávně relevantního následku, který je obligatorním znakem objektivní stránky trestného činu.

Například se jedná o přestupky:

- dle § 125c odst. 1 písm. f bod 9 – osoba v rozporu s § 29 zákona o silničním provozu vjíždí na železniční přejezd v případě, kdy je to zakázáno -> Za určitých okolností by dané jednání mohlo být shledáno i trestným činem obecné ohrožení z nedbalosti. K danému je blíže pojednáno v kapitole 5.3. Obecné ohrožení.
- dle § 125c odst. 1 písm. f bod 10 – osoba na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla jede v protisměru -> Toto jednání by za určitých okolností by mohlo být shledáno i trestným činem obecné ohrožení z nedbalosti. K danému je blíže pojednáno v kapitole 5.3. Obecné ohrožení.
- dle § 125c odst. 1 písm. c – osoba řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky -> Toto jednání obsahově odpovídá trestnému činu ohrožení pod vlivem návykové látky, kdy rozdíl je pouze v množství

⁸² Předpokládejme, že čelní střet dvou motorových vozidel může vyústit v takový následek, který je vyžadován trestným činem ublížení na zdraví z nedbalosti.

alkoholu v krvi řidiče při řízení. K danému je blíže pojednání v kapitole 5.5. Ohrožení pod vlivem návykové látky.

Druhá skupina jsou přestupky, které trestnými činy být nemohou, protože jednání v jejich skutkových podstatách obsahově neodpovídá žádné skutkové podstatě v trestním zákoníku.

Například se jedná o přestupky:

- dle § 125c odst. 1 písm. a bod 1 – na vozidle není umístěna tabulka registrační značky;
- dle § 125c odst. 1 písm. d – osoba se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou;
- dle § 125c odst. 1 písm. e – osoba, která řídí vozidlo, není držitelem řidičského oprávnění;
- dle § 125c odst. 1 písm. f bod 11 – osoba neoprávněně označí vozidlo parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením.

Druhá skupina přestupků sice sama o sobě obsahově žádné skutkové podstatě trestného činu neodpovídá, ale v celkovém souhrnu postihují jednání, která jsou z hlediska objektů chráněných trestním právem velmi nebezpečná. Například povinnost řídit motorové vozidlo pouze s příslušným řidičským oprávněním. Jedná se o povinnost, která sice přímo nechrání žádný ze zájmů chráněných trestním právem, ale nepřímě na ně dopadá, protože lze presumovat, že osoby, které projdou školením a řidičským výcvikem, budou lépe na jízdu po pozemních komunikacích připravené, a tedy se tím snižuje riziko, že svým jednáním způsobí dopravní nehodu.

4. Konkrétní trestné činy běžně páchané v silničním provozu

V této části diplomové práce se budu zabývat rozbořem jednotlivých skutkových podstat trestných činů nejčastěji páchaných v silničním provozu.

Trestné činy rozebírané v podkapitolách níže lze rozčlenit na nedbalostní a úmyslné trestné činy a současně je lze i rozčlenit dle časového měřítka podle toho, kdy přesně ve vztahu k dopravní nehodě přicházejí.

Lze tedy členit na trestné činy, ke kterým dochází:

- *před dopravní nehodou*, a zákonodárce jednání kriminalizuje právě proto, že v důsledku uvedeného jednání velmi často dojde k dopravní nehodě (trestné činy obecné ohrožení a obecné ohrožená z nedbalosti, ohrožení pod vlivem návykové látky);
- *současně s dopravní nehodou*, dopravní nehoda je příčinou následku daného trestného činu (trestné činy usmrcení z nedbalosti, ublížení a těžké ublížení z nedbalosti);
- *následně až po dopravní nehodě* (neposkytnutí pomoci, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku).

4.1. Usmrcení z nedbalosti

Trestný čin usmrcení z nedbalosti je upraven v § 143 trestního zákoníku. Pachatel daného trestného činu se může v rámci dopravní trestné činnosti dopustit základní skutkové podstaty v odstavci 1, ale současně i všech kvalifikovaných skutkových podstat v odstavcích 2 až 4.

K naplnění znaků základní skutkové podstaty stačí jednáním způsobit následek smrti z nedbalosti.⁸³

K naplnění znaků kvalifikovaných skutkových podstat dojde, pokud pachatel:

- porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona;
- spáchá trestný čin proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony;
- způsobí smrt nejméně dvou osob.

⁸³ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 619.

V rámci dopravní kriminality se může pachatelem tohoto trestného činu stát kterýkoliv účastník silničního provozu, nemusí se jednat pouze o řidiče automobilu. Pachatelem se osoba stane, když svým nedbalostním jednáním způsobí smrt a případně současně ještě i naplní jednu z podmínek uvedených v kvalifikovaných skutkových podstatách. Spoluzavinění pachatele a poškozeného není vyloučeno.

V roce 2023 bylo v důsledku dopravních nehod předčasně ukončeno 455 životů, z toho 178 řidičů osobních vozidel a 74 chodců. Dalšími častými oběťmi byli ještě například řidiči motocyklů (70), spolujezdci na předním sedadle (46), cyklisté (39) nebo řidiči nákladních vozidel (24).

Usmrcení člověka lze jednoznačně považovat za nejzávažnější následek dopravní nehody.

Příklady ze soudní praxe

V praxi k usmrcení v rámci silničního provozu došlo například za situace, kdy se řidič nevěnoval plně řízení a srazil chodce, který přecházel vozovku z levé strany na pravou v blízkosti vyznačeného přechodu pro chodce. Řidič do chodce čelně narazil a odhodil jej do jiné části vozovky. Chodec svým zraněním na místě podlehl.⁸⁴

Řidič se jako odsouzený pachatel obrátil s dovoláním na Nejvyšší soud, protože byl přesvědčený, že *„neměl důvodu a ani nebyl povinen se domnívat, že by poškozený hodlal vstoupit do jeho jízdní dráhy. Zdůraznil, že řidič není povinen reagovat na veškeré osoby nacházející se v blízkosti komunikace či v kterékoliv její části tím, že významně sníží rychlost pod povolený limit či vozidlo zastaví, není-li zřejmé a očekávatelné, že by mohlo dojít ke střetu takové osoby s vozidlem. Jiná situace by byla, pokud by se poškozený již pohyboval v jeho jízdním pruhu či na přechodu pro chodce.“* Odsouzený se tedy dovolával aplikace principu omezené důvěry.

Dovolací soud uzavřel, že vzhledem k místu a času nehody si měl řidič být vědom toho, že se v blízkosti vozovky mohou vyskytovat lidé.

Dovolací soud svoje rozhodnutí odůvodnil: *„Se zřetelem k dovolatelem vzneseným námitkám je dále nutno připomenout a zároveň zdůraznit, že při posuzování okolností, které může či nemůže řidič předvídat, je třeba vždy vycházet ze stávající dopravní situace, která je tvořena určitými (specifickými) faktory. Z hlediska dovození zavinění z nedbalosti to pak znamená, že kromě míry povinné opatrnosti vyplývající z pravidel silničního provozu zde existuje i subjektivní vymezení vztahující se k míře opatrnosti, kterou je schopen řidič v konkrétním případě vynaložit. ... Hranice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat, přitom nelze vymezovat jen v hypotetické*

⁸⁴ Usnesení Nejvyššího soudu č. j. 3 Tdo 486/2014-51 ze dne 16. 4. 2014

rovině (neboť pak by musel předvídat v podstatě cokoliv), ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů (tj. určitým místem, povahou komunikace, chováním dalších účastníků silničního provozu, apod.). ...“

V praxi se často řeší i otázka spoluzavinění dvou účastníků silničního provozu a jak významné jejich spoluzavinění bylo vzhledem k odsouzení pouze jednoho účastníka. Takový případ řešil Nejvyšší soud ve svém usnesení pod sp. zn. 8 Tdo 63/2018 ze dne 14. 3. 2018.

Řidič řídil osobní vozidlo, jehož majitelem byla Zdravotnická záchranná služba, tedy vozidlo s právem přednostní jízdy (sanitka). Projížděl křižovatkou, kterou chtěl projet v přímém směru, a při projíždění touto křižovatkou na signál s červeným světlem „Stůj!“ rychlostí 42 km/hod, kdy objížděl vlevo vozidla stojící v jeho jízdním pruhu a najel tak částečně do protisměrného pruhu, sice užil zvláštního výstražného světla modré barvy a zvláštního zvukového výstražného znamení, avšak nedbal potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a vjel do uvedené křižovatky, aniž by měl jistotu, že tak může bez nebezpečí učinit, a to v době, kdy do křižovatky vjelo současně i nákladní vozidlo. Následně došlo v prostoru křižovatky ke střetu obou vozidel. Nákladní vozidlo bylo odraženo směrem k cyklistovi, kterého vozidlo srazilo. Cyklista následně v nemocnici zraněním podlehl. Dále byla vážně zraněna chodkyně.

Odsouzený (řidič sanitky) nebyl spokojen se závěry soudu prvního a druhého stupně především proto, že soudy měly zvážit i významné spoluzavinění ze strany druhého řidiče, který se na následcích dopravní nehody podílel, což však soudy do výroku o vině nepromítly, a proto podal dovolání.

Odsouzený argumentoval především tím, že během rekonstrukce bylo prokázáno, že řidič druhého vozidla včas slyšel výstražné zvuky a měl tedy zpomalit jízdu a zvýšit svoji opatrnost, protože kdyby tak učinil, ke střetu vozidel by nedošlo.

Dovolací soud rozsudky obou nalézacích soudů zrušil a vrátil případ k dalšímu projednání soudu prvního stupně s odůvodněním, že se dostatečně nezabýval skutečnou situací před a v křižovatce a nezhodnotil reálnou možnost řidiče sanitky do křižovatky vidět. *„Na řidiči se požaduje přizpůsobit rychlost jízdy takovým okolnostem, které může předvídat. To však neznamená, že řidič je povinen vozidlo zvládnout za absolutně všech okolností, tedy i nepředvídatelných. Řidič by neměl být právně odpovědný za nepřizpůsobení rychlostí jízdy takové okolnosti, kterou s ohledem na danou situaci předvídat nemohl. Naopak tomu bude v případě, kdy*

např. v blízkosti základní školy, ze které vycházejí děti, nepřihlédne při volbě rychlosti k tomu, že do vozovky může dítě z nerozvážnosti vběhnout. Při určování rychlosti s ohledem na tzv. dohlednou vzdálenost je nutné vycházet z požadavku, aby vzdálenost, na kterou lze vozidlo zastavit, nebyla větší, než na jakou je rozhled (viditelnost) (...).“ Řidič sanitky tedy dle dovolacího soudu nemohl předvídat, že mu jiný účastník silničního provozu nedá přednost. Řidič sanitky neřídil nezodpovědně ani neohleduplně.

Případ, kdy se poškozeným stala osoba jedoucí na elektrické koloběžce, která v dnešní době představuje velkou výzvu v otázce bezpečnosti na silnicích, protože se jedná o stroje, které jsou schopné vyvinout i rychlost až 100 km/h, ale běžně se pohybují v pěších zónách a nepřiměřenou rychlostí objíždí zmatené turisty třeba například v dolní části Václavského náměstí, a k jejich řízení není potřeba žádného speciálního povolení, byl řešen v usnesení Nejvyššího soudu pod sp. zn. 4 Tdo 108/2024 ze dne 20. 2. 2024.

Účastník silničního provozu řídil nákladní soupravu složenou z nákladního vozidla a přívěsu a na přímém úseku vedoucím do kopce po projetí levotočivé zatáčky započal předjíždění elektrické koloběžky, kterou v tu chvíli řídil poškozený, a odsouzený při předjíždění v místě, kde jsou jízdní pruhy odděleny příčnou čarou souvislou nedodržel bezpečný boční odstup, v důsledku čehož došlo k pádu poškozeného na komunikaci pod pravá kola dvou zadních náprav přívěsu, kterými poškozeného přejel a způsobil mu tak rozsáhlá zranění na celém těle, že jim na místě podlehl.

4.2. Ublížení na zdraví a těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

Ublížení na zdraví lze jednoznačně považovat za druhý nejzávažnější následek, který dopravní nehoda může způsobit. Z policejních statistik nehodovosti za rok 2023 vyplývá, že během roku bylo v důsledku dopravní nehody těžce zraněno 1.751 osob a lehce zraněno 23.936 osob.

Trestný čin těžké ublížení na zdraví a trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti jsou uvedeny v § 147 trestního zákoníku a § 148 trestního zákoníku.

Rozdíl mezi těmito je uveden v § 122 trestního zákoníku, kde je v odstavci prvním uvedena legální definice ublížení na zdraví, která je důležitá pro odlišení trestného činu od přestupku v § 7 odst. 1 písm. b) zákona o některých přestupcích, a v odstavci druhém legální definice těžkého ublížení na zdraví.

Dalším rozdílem mezi danými dvěma trestnými činy je, že pro vyvození odpovědnosti za trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 148 trestního zákoníku se vyžaduje porušení důležité povinnosti už v jeho základní skutkové podstatě, kdežto k vyvození odpovědnosti za trestný čin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti dle § 147 trestního zákoníku se porušení důležité povinnosti vyžaduje až u kvalifikované skutkové podstaty v odst. 2.

Ustanovení § 122 trestního zákoníku tedy obsahuje dva druhy stavu poškození zdraví člověka, kdy tyto jsou použity jak v samostatných skutkových podstatách, tak se používají i pro vymezení okolností pro použití vyšší trestní sazby, a tedy se objevují v kvalifikovaných skutkových podstatách trestných činů napříč celým trestním zákoníkem.

Ublížením na zdraví je stav náležející v:

- poruše zdraví nebo jiném onemocnění;
- který porušením normálních tělesných nebo duševních funkcí znesnadňuje, nikoli jen po krátkou dobu⁸⁵, obvyklý způsob života^{86,87};
- vyžaduje lékařského ošetření.

Výše uvedené podmínky jsou kumulativní a musí tedy dojít k jejich naplnění současně.

Těžkou újmou na zdraví je jen vážná porucha zdraví nebo jiné vážné onemocnění, což zákonodárce blíže specifikuje taxativním výčtem v § 122 odst. 2 trestního zákoníku (zmrzačení, ztráta nebo podstatné snížení pracovní způsobilosti, ochromení údu, ztráta nebo podstatné oslabení funkce smyslového ústrojí, poškození důležitého orgánu, zohydění, vyvolání potratu nebo usmrcení plodu, mučivé útrapy, delší dobu trvající porucha zdraví).

Oba trestné činy může pachatel dopravní kriminality spáchat jak v základní skutkové podstatě, tak i v kvalifikovaných skutkových podstatách.

Za okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby zákonodárce považuje:

- porušení důležité povinnosti vyplývající ze zaměstnání, povolání, postavení, funkce nebo uloženou podle zákona (za okolnost podmiňující použití vyšší trestní sazby je považováno pouze u § 147 trestního zákoníku);

⁸⁵ Soudní praxe (rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 38/65 ze dne 2. 9. 1965) považuje za dobu nikoliv jen krátkou sedm dní.

⁸⁶ Jedná se o narušení běžných složek (pracovní, rodinné, kulturní, sportovní, ...) života poškozeného, které není schopeno nadále za běžných okolností bez omezení naplňovat.

⁸⁷ ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. I, § 1-139. Opt. cit. s. 1703.

- způsobení újmy na zdraví nejméně dvou osob proto, že jsou hrubě porušeny zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony. Tato okolnost je společná pro oba trestné činy.

Příklady ze soudní praxe

Dlouhodobě ustálený názor Nejvyššího i Ústavního soudu na tom, co je porušení důležitých povinností je, že se nejedná o každé porušení povinností stanovených zákonem, ale „*jen porušení takové povinnosti, které má zpravidla za následek usmrcení nebo způsobení těžké újmy na zdraví.*“⁸⁸

Porušení důležité povinnosti jako okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby v § 147 odst. 2 trestního zákoníku bylo v praxi shledáno například v jednání chodkyně, která při chůzi na okraji vozovky venčila svého psa tzv. na volno (bez uvázání na vodítku) a na její pokyn „*k noze*“ pes reagoval vběhnutím do silnici přímo do dráhy kolem projíždějícího motocyklisty. Srážka se psem vyústila v pád motocyklisty na vozovku, čímž mu bylo způsobeno těžké ublížení na zdraví.⁸⁹

V praxi například dále k poškození zdraví dochází jednáním řidičů, kteří nedobře ukončí předjížděcí manévr. Řidička osobního automobilu předjížděla elektrokoloběžku a elektrokolo zleva a při následném vracení se do pravého pruhu zadní částí vozidla srazila řidičku elektrokoloběžky.⁹⁰

K dopravní nehodě často nedochází pouze vlivem jedné příčiny, ale naopak v důsledku současně působících a na sobě nezávislých několika příčin, jak je vysvětleno v kapitole 2.3. *Příčiny vzniku dopravních nehod.* Soudy následně musí řešit míru spoluzavinění více účastníků, anebo z hlediska příčinné souvislosti, která příčina měla na způsobený následek nejvýraznější vliv. Tuto otázku soudy řešily v případě, kdy obviněný přijížděl levým jízdním pruhem ke křižovatce rychlostí, která byla dvojnásobně vyšší než nejvyšší povolená rychlost. S vozidlem před sebou, i vzhledem ke svojí vysoké rychlosti, neudržoval bezpečnou vzdálenost. Když vozidlo před ním začalo prudce brzdit, přešel z levého jízdního pruhu do prostředního jízdního pruhu. Před ním se ovšem nacházela křižovatka, přes kterou, i přes světelný signál „*Stůj*“, začali přecházet chodci, do kterých z důvodu své vysoké rychlosti přední částí vozidla narazil v rychlosti 49 km/h. Jeden z poškozených byl těžce zraněn a druhý zemřel.

⁸⁸ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR sp. zn. 1 Tz 36/63 ze dne 28. 7. 1963

⁸⁹ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 90/2016-30 ze dne 25. 2. 2016

⁹⁰ Usnesení Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 1716/24 ze dne 1. 7. 2024

Obviněný nesouhlasil se závěry obecných soudů, kdy trval na své nevinně, a proto podal k Nejvyššímu soudu dovolání, které zejména opíral o argumenty spoluzavinění poškozených, které bylo mnohem výraznější než jeho. Obecné soudy shledaly spoluzavinění poškozených a obviněného stejně zásadní pro způsobený následek.

Nejvyšší soud k danému uvedl: „42. *Byť je porušení ustanovení § 4 zákona o silniční provozu poškozenými nepopíratelné, kauzální význam jejich neodpovědného jednání pro vznik dopravní nehody je značně nižší než v případě jednání obviněného. Nelze totiž pomíjet objektivní skutečnost danou okamžikem vstupu poškozených na přechod (v čase 9,1 až 7,7 sekundy před střetem), tedy v době, kdy příjíždějící vozidla byla relativně dostatečně vzdálena. Jak vyplynulo z odborných závěrů revizního znaleckého posudku, při respektování dopravního značení týkajícího se povolené rychlosti v daném místě by ke střetu vozidla řízeného obviněným s chodci vůbec nedošlo, přičemž poruchovému následku bylo možno zabránit i tehdy, pokud by se obviněný pohyboval rychlostí (i výrazně) nerespektující toto značení (viz zjištění soudů zmíněná výše), ale nižší, než kterou jel.“*

Nejvyšší soud tedy shrnul, že jednání obviněného bylo v celém souhrnu průběhu děje, který v důsledku vedl k jednomu úmrtí a jednomu těžkému zranění, mnohem významnější než jednání poškozených, kteří sice také svoje povinnosti porušili, ale jejich míra je pro způsobený následek mnohonásobně nižší, než míra porušených povinností ze strany obviněného.

Řidiči nemusí vždy jezdit vysokou rychlostí, aby spáchali trestný čin, někdy stačí i jenom chvilka nepozornost ve velmi nízké rychlosti. Řidička projížděla městem, ve kterém se zrovna konaly slavnosti, a město tak bylo zaplněno lidmi. Řidička projížděla davem lidí, s tím, že jela doslova *krokem*, a přitom z nepozornosti srazila poškozeného, kterému přejela ruku a nohu, čímž mu způsobila újmu na zdraví.⁹¹

4.3. Obecné ohrožení

Obecné ohrožení je trestný čin, který kriminalizuje jednání, které má potenciál vést ke způsobení smrti, těžké újmy na zdraví nebo škody velkého rozsahu na cizím majetku. Následek, který by pak jednáním hrozil, většinou nezáleží na pachateli, ale na specifických okolnostech daného případu.

Způsobení obecného ohrožení je postihováno trestním právem, jak v nedbalostní, tak i v úmyslné variantě.

⁹¹ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 53/2024, 20 ze dne 2. 2024

Trestný čin obecného ohrožení je uveden v § 272 trestního zákoníku a trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti je uveden v § 273 trestního zákoníku.

Jedná se o tzv. ohrožovací trestné činy, kdy není potřeba poruchy (není potřeba účinku), ale stačí pouze hrozba ohrožení zájmu chráněného trestním zákoníkem.⁹²

Oba trestné činy mají v odstavci prvním dvě základní skutkové podstaty, kdy první vyžaduje jednání pachatele, který jednáním obecné nebezpečí způsobí, a druhá vyžaduje jednání pachatele, který toto obecné nebezpečí zvýší anebo ztíží jeho odvrácení nebo zmírnění.

Za obecné nebezpečí je považován stav, ve kterém jsou intenzivně ohroženy životy a zdraví více osob (dle soudní praxe nejméně sedmi) a majetek velkého rozsahu.⁹³ Stav obecného nebezpečí je i situace požáru, povodní nebo výbuchu, nebo škodlivých účinků plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil.

Kvalifikované skutkové podstaty ustanovení § 272 trestního zákoníku obsahují tyto okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby:

- spáchání jako člen organizované skupiny;
- spáchání opětovně v krátké době;
- škoda velkého rozsahu;
- těžká újma na zdraví nejméně dvou osob;
- smrt;
- spáchání za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.

Kvalifikované skutkové podstaty ustanovení § 273 trestního zákoníku obsahují tyto okolnosti podmiňující použití vyšší trestní sazby:

- těžká újma na zdraví;
- smrt;
- porušení důležité povinnosti vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona;
- značná škoda;
- škoda velkého rozsahu.

⁹² JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. Opt. cit. s. 770.

⁹³ tamtéž

Jednáním, které bude shledáno jako trestněprávně relevantní, musí dojít k bezprostřednímu obecnému nebezpečí, ne pouze k potenciálnímu ohrožení trestním právem chráněných zájmů, např. až při splnění ještě dalších podmínek. K dokonání trestného činu musí být hrozba reálná a bezprostřední.⁹⁴

V rámci dopravní kriminality lze spáchat jak úmyslnou, tak i nedbalostní variantu trestného činu.

Ze soudní praxe

Soudní praxe v minulosti jako obecné ohrožení například shledala jízdu opilého řidiče s rozměrnou jízdní soupravou, která se v důsledku jeho živelné jízdy pohybovala přes oba jízdní pruhy. Několikrát během jízdy narazil i do svodidel. K poruše zájmů chráněných trestním zákoníkem nedošlo jen v důsledku okolností nezávislých na jednání opilého řidiče, ale v důsledku pohotových reakcí ostatních účastníků silničního provozu.⁹⁵

Nejvyšší soud v jednom ze svých rozhodnutí stanovil, že pachatel svým jednáním naplní skutkovou podstatu obecného ohrožení, i když neohrozí sedm osob najednou, ale klidně až postupně v celkovém souhrnu za celou dobu páchání trestného činu. V daném rozhodnutí se Nejvyšší soud zabýval případem řidiče, který velmi nebezpečně (projížděl na semaforech na červenou, opakovaně nedodržel příkázanou rychlost, ...) projížděl městem, když se snažil ujet policejní hlídce, která ho opětovně vybízela k zastavení. Za dané jednání byl řidič shledán vinným obecným ohrožením.⁹⁶

Nejvyšší soud stanovil, že je i jízdou v protisměru na dálnici lze naplnit skutkovou podstatu obecného ohrožení z nedbalosti. Současně ale uvedl, že pouhou jízdou v protisměru ke spáchání trestného činu nedojde, protože není splněna podmínka bezprostředního nebezpečí, ale pouze pokud k jízdě přistoupí ještě další faktory jako bezohlednost, vyšší než povolená rychlost nebo hustota provozu.⁹⁷

Za obecného ohrožení bylo shledáno i jednání řidiče, který na dálnici tzv. „vybržd'oval“ (prudké brzdění se střídavým přidáváním rychlosti a opětovným prudkým brzděním v silničním

⁹⁴ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. Opt. cit. s. 771.

⁹⁵ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1321/2008 ze dne 22. 10. 2008

⁹⁶ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 1094/2013 ze dne 13. 11. 2013

⁹⁷ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 1025/2007 ze dne 31. 10. 2007

provozu před jiným vozidlem) řidičku osobního vozidla za ním, čímž i způsobil dopravní nehodu.⁹⁸

4.4. Neposkytnutí pomoci

Poskytování pomoci lidem v nouzi je základní lidskou povinností ve společnosti založené na solidaritě. Bez této povinnosti si soužití lidí jednoduše nelze představit. Kriminalizováno je až takové neposkytnutí pomoci, které by pro daného jedince mělo závažné bezprostřední následky.⁹⁹

Neposkytnutí pomoci je úmyslným trestným činem, který je upraven ve své základní variantě v § 150 trestního zákoníku, v § 151 trestního zákoníku, trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, je upravena jeho speciální varianta.

Níže podrobněji rozeberu každý trestný čin zvlášť, ale už nyní lze uzavřít, že v souvislosti s dopravou mohou být spáchány oba tyto trestné činy, i přesto, že tuto souvislost předpokládá pouze § 151 trestního zákoníku.

Ustanovení § 151 trestního zákoníku míří na situace, kdy dojde v rámci silničního provozu k dopravní nehodě a řidič dopravního prostředku, který byl účastníkem dopravní nehody, neposkytne potřebnou pomoc ostatním účastníkům dopravní nehody.

Lze si ovšem představit i modelovou situaci, kdy půjde chodec po chodníku a najednou se před ním čelně srazí dvě protijedoucí vozidla. Řidiči obou vozidel jsou v bezvědomí a je zcela evidentní, že potřebují pomoc, protože čelní srážka dvou vozidel lze objektivně označit za vážnou dopravní nehodu. Došlo tedy k dopravní nehodě, její účastníci potřebují pomoc právě v souvislosti s touto nehodou, ale jediný chodec, který jde zrovna kolem, pomoc nezavolá a ani ji sám neposkytne, a jen plynule pokračuje v chůzi dál, i přesto, že si dopravní nehody všiml a mohl by jim pomoci, aniž by sebe ohrozil. Pravděpodobně by byl následně za odsouzen za „obyčejný“ trestný čin neposkytnutí pomoci dle § 150 odst. 1 trestního zákoníku.

Stejně lze uvažovat o § 150 odst. 2, kdy bychom náhodného chodce nahradili policejní hlídkou, která zrovna prochází kolem výše popsané dopravní nehody, a policisté by neposkytli potřebnou pomoc, ač jsou k tomu vzhledem ke svému povolání povinni.

K § 150 trestního zákoníku:

⁹⁸ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 945/2018 ze dne 26. 9. 2018

⁹⁹ ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 633.

Tento trestný čin směřuje do oblasti života, která souvisí se soužitím lidí v lidské společnosti a do oblasti mezilidské pomoci, kdy chrání právě situace, kdy se osoba ocitne ve stavu, kdy je odkázána na pomoc druhých.

Objektivní stránka spočívá v jednání pachatele, který, ač může, nepomůže osobě, která jeho pomoc potřebuje, a nachází se v jedné ze situací předvídaných ustanovením § 150 trestního zákoníku (nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění).

V odstavci prvním je povinnost pomoci dána všem. Pachatelem se tedy může stát každý, kdo splní obecné požadavky na subjekt.

V odstavci druhém jde o povinnost pro osoby, kterým tato povinnost vyplývá přímo ze zaměstnání. Pachatelem zde tedy může být pouze speciální subjekt, tedy taková osoba, která se nachází v určitém postavení. Typicky se bude jednat o policisty, lékaře, záchranáře, plavčíky, hasiče a členy horské služby.¹⁰⁰

Příklad ze soudní praxe

Příkladem spáchání přečinu neposkytnutí pomoci dle § 150 odst. 1 trestního zákoníku může být situace, kterou řešil Nejvyšší soud pod sp. zn. 8 Tdo 144/2020. Došlo k dopravní nehodě osobního automobilu, které se v korytě řeky převrátilo na střechem. Dvěma chlapcům z vozidla se podařilo vyvážnout, ale třetí zůstal uvězněný ve vozidle. Obecné soudy odsoudily chlapce za neposkytnutí potřebné pomoci třetímu účastníkovi nehody za to, že z místa nehody utekli a neprojevíli ani snahu přivolat potřebnou pomoc. Chlapec, který ve vozidle uvízl, zemřel na utonutí.

Jeden z odsouzených podal k Nejvyššímu soudu dovolání, ve kterém namítal, že soudy vůbec nebraly v potaz jejich námitky ohledně přítomnosti dalších osob na místě dopravní nehody, které se snažily poškozeného z vozidla vyprostit a zároveň přivolaly záchranku.

Nejvyšší soud dal odsouzenému za pravdu a uvedl: „*O neposkytnutí potřebné pomoci pachatelem ve smyslu § 150 odst. 1 TrZ nejde, je-li pomoc již fakticky poskytována jinou osobou na místě přítomnou, a přitom nebylo v možnostech pachatele poskytnout ještě účinnější či rychlejší pomoc.*“

Dále ještě doplnil: „*K naplnění negativní podmínky trestnosti přečinu neposkytnutí pomoci podle § 150 odst. 1 TrZ, jejíž formulace zní „ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo*

¹⁰⁰ ŠČERBA, Filip a kol. *Trestní zákoník. 1. vydání* (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2022, marg. č. 27, komentář k § 150 TZ.

jiného“, se nevyžaduje vystavení pachatele pouze nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví, ale může postačovat i nebezpečí méně závažné.“

Nejvyšší soud tedy rozhodnutí nižších soudů zrušil a vrátil jim věc, aby v potřebném rozsahu znovu jednaly a rozhodly.

K § 151 trestního zákoníku:

Tento trestný čin se výslovně zaměřuje na ochranu situací, které vznikají v důsledku dopravních nehod. Zákonodárce tak nepřímou výslovností, že si je vědom nebezpečných následků dopravních nehod, a nebezpečnosti dopravních nehod jako takových pro společnost, a proto jednání řidičů dopravních prostředků, kteří mohou jiným účastníkům dopravní nehody pomoci, ale oni tak neučiní, kriminalizuje.

Pachatelem tohoto trestného činu může být pouze řidič dopravního prostředku. Je dobré uvést na pravou míru, co je míněno pojmem *dopravní prostředek*, a tedy že se tím nemyslí pouze osobní automobil, ale i třeba plavidlo¹⁰¹, cyklistické kolo, vůz tažený koňmi a řidič kamionu.

V praxi se laicky řečeno jedná o tzv. ujetí od místa autonehody, které typicky vypadá tak, že pachatel spáchá většinou ještě i nějaký jiný protiprávní delikt a svým ujetím se snaží vyhnout odpovědnosti za tento protiprávní delikt.

Například, když řidič autobusu přejede v brzkých ranních hodinách osobu ležící na silnici a namísto toho, aby sám osobě poskytl pomoc, nebo ji alespoň zavolal, ujede.¹⁰²

4.5. Ohrožení pod vlivem návykové látky

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku je další z tzv. ohrožujících trestných činů, u nichž se nevyžaduje způsobení konkrétní poruchy, ale postačuje pouze ohrožení trestním právem chráněného zájmu, tedy pouze nebezpečí, že k porušení právem chráněného zájmu může dojít.¹⁰³

V roce 2023 bylo způsobeno 4.766 dopravních nehod vlivem požití alkoholu, z toho došlo u 34 k usmrcení, a 437 dopravních nehod vlivem použití drog, z toho došlo u 11 případů k usmrcení.

¹⁰¹ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 380/2016-27 ze dne 30. 3. 2016

¹⁰² Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 94/2022 ze dne 23. 3. 2022

¹⁰³ ŠÁMAL, Pavel; GRÍVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. Opt. cit. s. 903.

Rozdíl oproti trestným činům obecného ohrožení a obecného ohrožení z nedbalosti spočívá především v tom, že zde se nevyžaduje bezprostřední ohrožení konkrétních zájmů, ale nebezpečí může být i jenom abstraktní.¹⁰⁴

Základní skutková podstata trestného činu vyžaduje, aby pachatel ve stavu vylučujícím způsobilost, který je způsoben návykovou látkou, vykonával zaměstnání, anebo činnost, při které může ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku.

K naplnění znaků kvalifikované skutkové podstaty musí pachatel ještě i:

- způsobit havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek;
- spáchat při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídit-li hromadný dopravní prostředek;
- splnit podmínku, že byl za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

Zákonodárce skrze znění kvalifikované skutkové podstaty tedy vyloženě předvídá jeho páčání v silničním provozu. I přesto si lze ovšem představit, že osoba svým jednáním naplní i základní skutkovou podstatu trestného činu v souvislosti s pohybem v silničním provozu. Například řidič prostým řízením dopravního prostředku na silnici, kdy je jeho stav vylučující způsobilost zjištěn při běžné kontrole hlídkou Policie České republiky i bez předchozího podezření.

Legální definice návykové látky se nachází v § 130 trestního zákoníku. Návykovou látkou je myšlena látka, která je způsobilá nepříznivě ovlivnit psychiku člověka, jeho ovládací, rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování (např. alkohol, omamné látky [např. kokain, opium, heroin], psychotropní látky [např. amfetamin], ...).

Stavem vylučujícím způsobilost je míněn takový stav, při kterém osoba není schopna vykonávat činnost, kterou vykonává, aniž by nehrozila žádná z výše uvedených příčin. Dané je potřeba zjišťovat v každém jednotlivém případě zvláště a se všemi specifiky, který daný případ má. Usnesením Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 874/2007 ze dne 22. 8. 2007 bylo ovšem stanoveno: „*Jestliže je u řidiče motorového vozidla zjištěno, že v době jízdy měl **nejméně jedno promile alkoholu v krvi**, pak je v důsledku toho **vždy vyloučena jeho způsobilost řídit motorové vozidlo.***“

¹⁰⁴ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. Opt. cit. s. 774.

Nejvyšší soud pod sp. zn. 7 Tdo 687/2015 řešil případ, kdy řidiči osobního vozidla byla hlídkou Policie České republiky naměřena hodnota 1,04 g/kg, resp. 1,28 g/kg, resp. 1,02 g/kg alkoholu v těle. Pachatel byl soudem prvního stupně odsouzen pro trestný čin dle § 274 odst. 1 trestního zákoníku a soudem druhého stupně byl rozsudek potvrzen.

Nejvyšší soud ovšem rozsudky zrušil a věc vrátil soudu prvního stupně, aby případ v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl, protože obecné soudy učinily závěr, že odsouzený byl lehce opilý, s tím, že tak šlo usuzovat z toho, že během kontroly byl „povídavý a veselý“. Ale jiné podklady pro závěr o stavu vylučujícím způsobilost neměly. Nejvyšší soud uzavřel, že „*lehký stupeň opilosti se demonstruje lehkým postižením psychických, smyslových i motorických funkcí, nápadnou poruchou psychiky, mnohomluvností, touhou po sebeuplatnění, oslabením etických norem a morálních zábran, chvástavostí, postižením smyslových orgánů, zhoršením sluchu, případně hlasitější mluvou, postižením zraku, poruchou prostorového vidění, zhoršením adaptace zraku na světlo a tmu*“ a ne pouze veselostí a povídavostí.

Judikatura také stanovila pravidlo, pokud je u pachatele ovlivnění způsobeno jinou látkou než alkoholem, musí být přesně zjištěno, o kterou látku jde, jaké je její množství v těle a jakou míru ovlivnění způsobuje.¹⁰⁵

Ke sjednocení praxe vydal Nejvyšší soud stanovisko č. Tpjn 300/2020 ze dne 21. 10. 2020, ve kterém ujednotil výklad slovního spojení „*stav vylučující způsobilost*“.

Ve stanovisku Nejvyšší soud jednoznačně uvedl konkrétní hodnoty látek jiných než alkoholu, jejichž koncentrace v určeném limitu v krvi řidiče motorového vozidla zakládá jeho trestněprávní odpovědnost za trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky.

¹⁰⁵ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 449/2010 ze dne 12. 5. 2010

5. Bezpečnostní a trestněprávní politika státu

Problematika trestných činů v silničním provozu je významnou měrou ovlivněna konkrétní bezpečnostní a trestněprávní politikou státu. Stát skrze zákonodárnou moc nastavuje pravidla silničního provozu a skrze moc výkonnou je vymáhá.

Jelikož jsou tedy předmětné trestné činy páčány v relativně uzavřeném systému silničního provozu specifickým typem pachatelů za specifických okolností, otevírá se státu možnost tento relativně uzavřený systém vrchnostensky regulovat a usilovat o takové nastavení pravidel, které povede ke snížení rizika vzniku dopravní nehody za současného zachování všech funkcí dopravy. Do procesu tvorby zákonných i podzákonných předpisů upravujících pravidla silničního provozu, jakož i do právních předpisů obsahujících správní a trestní postihy za jejich porušení, pak zasahují konkrétní bezpečnostní a trestně právní politiky.

Dané politiky jsou spoluvytvářeny Ministerstvem spravedlnosti a Ministerstvem dopravy a dalšími organizacemi, které se na regulaci dopravy podílejí. Obecným cílem trestních politik je

shromazďování poznatků potřebných pro snižování kriminality, boji proti recidivě a zajištění účinné prevence.¹⁰⁶

Níže uvedená teoretická východiska bezpečnostní politiky jsou v České republice primárně řešena Ministerstvem dopravy, které vypracovává strategické dokumenty obsahující národní bezpečnostní politiku pro bezpečnost v silničním provozu. Konkrétním příkladem takového dokumentu je strategie BESIP 2021–2030¹⁰⁷, která byla schválena usnesením vlády č. 8 ze dne 4. ledna 2021. Strategie BESIP 2021–2030 obsahuje celkové zhodnocení mimo jiné i otázek bezpečnostních prvků v automobilech, bezpečnosti infrastruktury či systémových opatření majících za cíl dosažení optimální úrovně bezpečnosti, kterým se budu podrobněji věnovat v kapitolách níže. Strategie BESIP 2021–2030 si klade v celkovém souhrnu za cíl snížit počet obětí a počet těžkých zranění na silnicích na polovinu.

5.1. Bezpečnostní dopravní politika

Bezpečnostní dopravní politika je taková politika státu, která má za cíl zavést zákonná i podzákonná opatření, jakož i objektivní okolnosti, které zajistí zvýšení bezpečnosti dopravy a silničního provozu. Jedná se o závazek vlády, potažmo státu, zajistit za předem stanovený čas určitá opatření, provést určité změny a přijmout určitou legislativu v dané oblasti.

Cílem těchto politik je najít řešení zaručující co nejvyšší míru bezpečnosti za současného zachování zejména ekonomických a dalších funkcí dopravy a silničního provozu. V rámci bezpečnostní dopravní politiky jsou zejména řešena témata: regulace pravidel silničního provozu, aktivní a pasivní bezpečnostní prvky ve vozidlech, bezpečná dopravní infrastruktura, ...

Bezpečnostní a dopravní politiky bývají zpravidla formulovány do strategických dokumentů, které předestírají případné nutné legislativní úpravy.

5.1.1. Pravidla silničního provozu

Silniční provoz je ze strany státu regulován formou existence pravidel silničního provozu, kterými se musí řídit každý přímý nebo nepřímý účastník silničního provozu.

V České republice je základním dokumentem pravidel silničního provozu zákon o silničním provozu. Z hlediska trestního práva pak pravidla silničního provozu hrají významnou roli při posuzování trestnosti činů (porušení povinností je jednáním, které vedlo k trestněprávně

¹⁰⁶ *Trestní politika*. Online. In: Institut pro kriminologie a sociální prevenci.

Dostupné z: <https://www.iksp.cz/trestni-politika>. [cit. 2024-11-09].

¹⁰⁷ Strategie bezpečnosti silničního provozu

relevantnímu následku trestného činu), kdy v zásadě platí, že ten, kdo se chová zcela v souladu s pravidly silničního provozu, nemůže se tímto svým chováním dopustit trestného činu.

5.1.2. Bezpečnostní prvky v automobilech

Ačkoliv zákon předpokládá pro každého účastníka silničního provozu povinnost chovat se takovým způsobem, aby nedocházelo k dopravním nehodám, a tedy ani k trestným činům v silničním provozu, i s ohledem na jejich specifickou povahu nelze zcela riziko vzniku dopravní nehody vyloučit. Jelikož jsou tedy dopravní nehody svým způsobem předpokládány, činí stát taková bezpečnostní opatření, která v nevyhnutelné situaci dopravní nehody potenciálně sníží nebezpečí porušení právních statků jako je život či majetek.¹⁰⁸

Zvláštní roli hrají povinné bezpečnostní prvky, které jsou výrobci automobilů povinni nainstalovat do svých produktů. Tyto bezpečnostní prvky můžeme dělit na aktivní a pasivní bezpečnostní prvky.

Zatímco **aktivní bezpečnostní prvky** mají za cíl snížit riziko vzniku dopravní nehody, účelem **pasivních bezpečnostních prvků** je ochrana lidského života v případě, že k dopravní nehodě dojde.¹⁰⁹

Příkladem aktivních bezpečnostních prvků v automobilech jsou například kvalitní pneumatiky (s předepsanou hloubkou dezénu) a brzdy, jež zvyšují šanci na včasné zastavení automobilu a zabránění srážky, či například systém ABS, který brání zablokování kol při prudkém brzdění.

Zákonodárce tak i výslovně v zákoně o silničním provozu v § 40a reaguje na každoroční změnu počasí, kterou sebou přinášejí zimní měsíce, a proto během zimního období nařizuje výměnu pneumatik (za současného splnění ještě dalších podmínek, např. na pozemní komunikaci se nachází souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, ...).

Pasivní bezpečnostní prvky pak zahrnují zejména instalaci airbagů, bezpečnostních pásů či hlavových opěrek a rovněž celkově nároky na parametry vlastní konstrukce automobilu, která musí být schopna adekvátně pohlcovat nárazy a deformovat se v případě kolize právě takovým způsobem, který sníží ohrožení pasažérů. Pasivní bezpečnostní prvky hrají významnou roli

¹⁰⁸ BESIP 2021–2030, str. 30

¹⁰⁹ *Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti motorových vozidel*. Online. In: OBSERVATOŘ - bezpečnost silničního provozu.

Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/aktivni-a-pasivni-prvky-bezpecnosti-motorovych-vozidel/?id=1611>. [cit. 2024-11-30].

ve snižování pravděpodobnosti fatálních následků dopravních nehod, a tedy mají i nepřímý vliv na potenciální trestně právní kvalifikaci trestných činů v silničním provozu. Kdy právě rozdíl v ublížení na zdraví a těžkým ublížení na zdraví může spočívat v kvalitě pasivních bezpečnostních prvků v motorovém vozidle účastníka dopravní nehody.

Právní předpisy, jež stanovují konkrétní povinnosti stran bezpečnostních prvků, jsou pak vydávány jak na úrovni České republiky¹¹⁰, tak na úrovni Evropské unie¹¹¹.

Při činění politických rozhodnutí týkajících se stanovení pravidel instalace aktivních i pasivních bezpečnostních prvků musí zákonodárce nicméně brát v potaz rovněž ekonomickou stránku věci, kdy uvedená bezpečnostní opatření zpravidla značně zvyšují náklady na výrobu automobilů.

V celosvětovém srovnání je pak patrné, že zatímco například státy Evropské unie stanovují obecně velice vysoké bezpečnostní standardy pro automobily, v jiných částech světa jsou za účelem nižších výrobních nákladů stále produkovány automobily takřka bez bezpečnostních prvků.

Celkově dobrou vybavenost a funkčnost vozidla kontrolují Stanice technické kontroly, které kontrolu provádějí na základě přesně daných kritérií ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel. Vlastník vozidla má povinnost podrobit technické kontrole vozidlo každé dva roky, vyjma vlastníků zcela nových vozů, kteří tuto povinnost mají až za čtyři roky od nabytí vlastnického práva k novému vozidlu.

Z hlediska trestního práva si lze představit, pokud by byla dopravní nehoda způsobena z důvodu technického selhání vozidla, které již více jak dva roky neprošlo technickou kontrolou, která by danou závadu odhalila, tak by následek dopravní nehody mohl být shledán v příčinné souvislosti s nejdáním řidiče (vlastníka) vozidla. Dané zanedbání povinností by mohlo být soudy shledáno jako porušení důležité povinnosti jako jedné z podmínek pro vyvozování trestní odpovědnosti.

¹¹⁰ Např. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel

¹¹¹ Např. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu

5.1.3. Bezpečnostní prvky v infrastruktuře

V rámci bezpečnostní politiky hraje významnou roli i přístup k dopravní infrastruktuře. Obdobně jako bezpečnostní prvky v automobilech, i bezpečnostní prvky v infrastruktuře mohou zásadním způsobem ovlivnit nehodovost a mít vliv na snížení rizika vzniku dopravní nehody i za současného nedbalého chování řidičů, a tedy i rizika vzniku trestného činu v silničním provozu.

Bezpečnostní prvky v infrastruktuře jsou takové prvky, které ve svém souhrnu tvoří systém pozemní komunikace, a jsou fyzicky umístěny přímo v prostoru pozemní komunikace (dopravní značení, čáry na silnici, svodidla, odstavné plochy, semaforey, kruhový objezd, ...) a jejich smyslem je vytvoření bezpečného a koordinovaného silničního provozu.¹¹²

Příkladem bezpečnostních prvků v infrastruktuře může být důsledné dopravní značení, budování silnic s adekvátními rozměry a bezpečnostními rezervami, či instalace protiskluzových povrchů v rizikových úsecích. Součástí bezpečnostní politiky je rovněž vyhledávání rizikových míst v infrastruktuře a zajistit jejich zabezpečení (kdy například je na místě rizikové křižovatky zbudován kruhový objezd, nebo snížena maximální povolená rychlost na 70 km/hod a nižší, nebo nainstalován radar pro měření rychlosti). Obecně platí, že řádné navržení a údržba dopravní infrastruktury snižuje riziko dopravních nehod, a tedy i trestných činů v silničním provozu.¹¹³

Na univerzitě v Jižní Koreji se skupina autorů věnovala mimo jiné souvislosti mezi světelným osvětlením a nehodovostí, kdy jednoznačně dovedli, že správně zvolené osvětlení v ulicích má vliv na bezpečnost ulice ne jenom z hlediska osamělého chodce, ale i z hlediska projíždějícího vozidla.¹¹⁴

Bezpečností silnic a dálnic se zabývá Centrum dopravního výzkumu. Centrum dopravního výzkumu je veřejnou výzkumnou institucí, která byla zřízena zákonem č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích. Centrum provádí činnost pro Ministerstvo dopravy, které pomocí něho monitoruje stav českých silnic a dálnic. Významnou měrou přispívá i k bezpečnosti pozemních komunikací, a to právě tím, že vyhledává a identifikuje potenciální bezpečnostní nedostatky provozu na pozemních komunikacích a navrhuje jejich řešení.¹¹⁵

¹¹² PROCHÁZKA, J., PROCHÁZKOVÁ, D., VESELÍK, P. *Řízení bezpečnosti vybraných kritických prvků dopravní infrastruktury*. Soudní inženýrství, 2020, 31(4), 28–33. DOI: <http://dx.doi.org/10.13164/SI.2020.4.28>. ISSN 1211-443X.

¹¹³ BESIP 2021–2030, str. 20

¹¹⁴ KIM, Yeo-kyeong; LEE, Yun-kyu a KIM, Donghyun. *Natural Surveillance for Crime and Traffic Accidents: Simulating Improvements of Street Lighting in an Older Community*. Online. Urban planning. 2023, roč. 8, č. 2, s. 108-119. ISSN 2183-7635. Dostupné z: <https://doi.org/10.17645/up.v8i2.6362>. [cit. 2023-10-04].

¹¹⁵ *Snižování nehodovosti a bezpečná infrastruktura*. Online. In: Centrum dopravního výzkumu

Základním principem jejich práce je poznatek, o tom, že na pozemních komunikacích existují úseky, na kterých dochází k častým dopravním nehodám, např.: křižovatky. Důvodem může být například špatně navržené dopravní značení nebo nepřehlednost dopravního úseku.¹¹⁶

Prací výzkumného centra potom je:

- identifikace a dokumentace místa;
- analýza rizikových faktorů, posouzení stavebních a dopravních charakteristik;
- nalezení příčiny;
- návrh dopravně-bezpečnostních opatření.¹¹⁷

Ke stejnému poznatku dospěla i statistická analýza vytvořená za účelem zhodnocení bezpečnosti na silnicích v Polsku, která za jednu z příčin sníženého počtu úmrtí na silnicích označuje právě i vytvoření kvalitnější infrastruktury, která má přímý dopad na bezpečnost na pozemních komunikacích.¹¹⁸

Ke shodnému závěru došla i studie, která se věnovala otázce, jaký celkový vliv má vzhled vozovky na způsobení dopravní nehody. Studie prokázala, že i přes všechny faktory (lidské selhání, špatné počasí, ...), které v konečném důsledku dopravní nehodu způsobí, má vzhled vozovky nemalý vliv, protože sám o sobě reguluje chování účastníků silničního provozu. Základním východiskem studie byl poznatek o tom, že některé dopravní úseky mají větší tendence koncentrovat dopravní nehody než jiné, a tudíž nelze spravedlivě celkovou vinu za dopravní nehodu vždy přisuzovat pouze jejím účastníkům.¹¹⁹

Za účelem navrhování bezpečnějších pozemních komunikací byla vytvořena série deseti zásad, kterých by se měli inženýři držet, aby vytvořili takovou pozemní komunikaci, která svým vzhledem nebude vytvářet nebezpečné úseky:^{120,121}

- **Značení by mělo být jednoduché, jasné a srozumitelné.**

Dostupné z:

<https://www.cdv.cz/> [cit. 2024-11-22].

¹¹⁶ tamtéž

¹¹⁷ tamtéž

¹¹⁸ BAK, Iwona; CHEBA, Katarzyna a SZCZECIN, Beata. The statistical analysis of road traffic in cities of Poland. *Transportation Research Procedia*. Roč. 2019, č. 39.

¹¹⁹ THEEUWES, Jan; RICHARD VAN DER HORST. *Designing Safe Road Systems: A Human Factors Perspective*. Farnham: CRC Press, 2012. ISBN 978-11-3807-376-0.

¹²⁰ tamtéž

¹²¹ Zásady jsem volně přeložila z anglického originálu.

Tato zásada vyjadřuje základní požadavek na dopravní značení, které by mělo být vzájemně jednoduše odlišitelné a nezaměnitelné.

- Značení by mělo být konzistentní a jednotné.

Optikou této zásady autoři především poukázali na různé odchylky od běžného dopravního značení na silnicích, které je na daném úseku ovšem pravidlem, a řidiči, kteří po úseku projíždí poprvé, se tak snadno dopustí přestupku. Jako příklad (ne)konzistentního dopravního značení lze poukázat na kruhové objezdy, které jsou většinou označeny značkou dej přednost v jízdě, a tedy vozidla, která se pohybují na kruhovém objezdu mají přednost. V Ústí nad Labem se vyskytuje kruhový objezd, který touto značkou označen není a platí na něm pravidlo přednosti zprava, což je svou četností málo časté, a tedy se jedná o příklad nekonzistentního dopravního značení, kdy řidič může při vjezdu na tento kruhový objezd spravedlivě očekávat, že má přednost on.

Dále také autoři poukázali na častý nesoulad mezi navigací a dopravním značením na pozemní komunikaci, nebo nesoulad mezi dopravním značením obecně, kdy si například řidič není jistý, jaká je nejvyšší povolená rychlost na úseku, po kterém se zrovna dopravuje, anebo jestli se nachází na hlavní nebo vedlejší silnici.

- Pozemní komunikace by měly být navrženy tak, aby účastníci silničního provozu měly mít možnost napravit chybu, když se jí dopustí.

V souvislosti s touto zásadou autoři uvedli příklad, když řidič omylem sjede na dálnici do protisměru, měl by mít možnost svoji chybu napravit, aniž by musel při nápravě své chyby porušit zákonné povinnosti, protože chybu může udělat každý.

- Dopravní prostředí nemá už jen svým designem vyvolávat nebezpečné situace.

Při vysvětlení této zásady autoři výzkumu především poukázali na rychlostní limity a nebezpečné zatáčky, které jsou už jenom svým navržením nebezpečné, aniž by k nim ještě přistoupil např. faktor počasí.

- Řízení zahrnuje troje jednání: navigace, navádění a ovládání. Při návrhu silničního systému je důležité rozlišovat mezi všemi třemi jednáními.

Tato zásada říká, že se řidič v různých fázích řízení musí soustředit na jiné úkoly. Jako příklad autoři uvedli situaci, když jsou práce na silnici a na zemi je nakreslená žlutá čára, která značí, že je dočasně zavedená změna horizontálního značení, ale přitom vertikální značky zůstávají stejné. Řidič chce například odbočit z takto dočasně upravené silnice, ale odbočovací pruh je označen

beze změny, a tedy se situace pro řidiče stává nepřehlednou, protože musí přepínat mezi různými fázemi řízení, i přesto, že značení na silnici tomu neodpovídá.

- **Ve vypjaté situaci se řidiči instinktivně chovají tak, aby se z takové situace rychle dostali.**

Účastníci silničního provozu jsou zavaleni vnějšími vjemy, které všechny musí vnímat současně. Lidé mají ale jen omezenou kapacitu vjemů, které jsou naráz schopni vnímat, a proto, když jsou zavaleni vjemy z vnějšku, vyberou si jen takové, které jim umožní se pro ně z nepříjemné situace rychle dostat.

Proto by dopravní značení mělo být instalováno tak, aby řidič měl reálnou šanci všechna značení včas zaznamenat (např. neumísťovat příliš vertikálních značek vedle sebe).

- **Při zavádění konkrétních opatření je pravděpodobné, že řidiči, kteří jsou nedílnou součástí dopravního systému, budou své chování změnám přizpůsobovat.**

Dopravní systém je propojený a všechny silniční úseky na sebe určitým způsobem reagují. Autoři uvedli, že běžná lidská reakce na bezpečnostní opatření, která vedou například ke snižování rychlosti řidičů, je, že řidiči si tuto změnu snaží někde kompenzovat, a naopak na jiném úseku budou chtít časovou ztrátu dohnat. Tím, že dojde k vytvoření jednoho bezpečnějšího úseku, ale může v přímém důsledku dojít k tomu, že jiný úsek se stane nebezpečným. Tuto skutečnost je tedy při vytváření silničního designu potřeba brát v potaz.

- **Účastníci silničního provozu maximalizují své chování, aby dosáhli svých cílů, a přizpůsobují své chování tomuto účelu. Do procesu řízení, ale přistupují i jiné faktory, které mají vliv na bezpečnost na silnicích (např. telefonní hovory).**

Cílem řidiče je dostat se z bodu A do bodu B. To je jeho primárním cílem. Sekundárním cílem ovšem může být vyřízení několika telefonních hovorů během jízdy. Je třeba počítat i s tím, že i na dobře navržené silnici, bude docházet k nehodám, protože při řízení jsou i jiné faktory, které mají na bezpečnost řízení vliv (telefonování, poslouchání rádia, ...).

- **Účastníci silničního provozu se liší a lidská výkonnost se v čase mění.**

Na kvalitu řízení účastníka silničního provozu mají vliv jeho věk, schopnosti, zkušenosti a sociální zázemí, ... Po silnici tedy bude jezdit mnoho různých řidičů. Je tedy potřeba silnici navrhovat tak, aby po ní bezpečně projel i ten nejhorší řidič.

- **Komunikace může přispět ke změně chování.**

Především je potřeba na bezpečnost na silnicích vždy nahlížet tak, že její narušování se děje především skrze lidi, kteří se po silnicích pohybují, kteří musí být dobře o všem informovaní, aby mohli na situaci na silnicích lépe zareagovat.

V celkovém souhrnu lze uzavřít, že dobře navržená silnice, má nezanedbatelný význam z hlediska bezpečnosti silničního provozu.

5.1.4. Rychlostní omezení

Samostatnou podotázkou týkající se bezpečnostní dopravní politiky je potom otázka omezení rychlosti na silnicích. Právě tato otázka může hrát zásadní roli například při určení výše spoluzavinění poškozeného na dopravní nehodě nebo při zkoumání naplnění všech znaků skutkové podstaty trestného činu. Nepřiměřená rychlost byla v roce 2023 druhou nejčtetnější příčinou vzniku dopravních nehod zaviněných řidiči osobních automobilů.¹²²

V České republice je rychlost jízdy stanovena v ustanovení § 18 zákona o silničním provozu, kdy obecná maximálně povolená rychlost jízdy na silnicích je stanovena na 90 km/hod mimo obec a 50 km/hod v obcích. Na dálnicích je pak maximální povolená rychlost stanovena na 130 km/hod.

Rychlostní omezení je příkladem střetu bezpečnostních zájmů se zájmy ekonomickými a přepravními. Účastníci silničního provozu zpravidla preferují umožnění co nejvyšší rychlosti, což je však v přímé kolizi zájmů státu na co nejvyšší bezpečnost na silnicích. Naopak přílišné snížení limitů rychlosti jízdy jde proti zájmům ekonomickým fyzických i právnických osob, které přepravují na silnicích sebe, své zboží, nebo své zákazníky. Stanovení maximální povolené rychlosti v současné výši je proto výsledkem kompromisu mezi bezpečností a ekonomickými zájmy osob.

V mezinárodním srovnání je na příkladu rychlostního omezení možno spatřovat různé bezpečnostní politiky, kdy některé státy preferují spíše vyšší rychlost na silnicích, zatímco jiné preferují značná rychlostní omezení. Za zmínku stojí skutečnost, že zatímco například ve Francii došlo v roce 2018 k rozhodnutí o snížení rychlosti na silnicích mimo obce z 90 km/h na 80 km/h¹²³,

¹²² Statistiky nehodovosti PČR za rok 2023.

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

¹²³ *Ve Francii je od 1. července 2018 maximální rychlost na silnicích mimo obec snížena na 80 km/h.* Online. In: Velvyslanectví České republiky v Paříži. Dostupné z: https://mzv.gov.cz/paris/cz/konzularni_informace/podminky_pro_vstup_do_zeme/silnicni_doprava/

v České republice existují vládní plány na zvyšování rychlostních limitů na dálnicích, nebo Německo, kde na dálnicích není stanovena maximální povolená rychlost vůbec.

Ze soudní praxe může sloužit jako příklad případ, ve kterém se soudy musely vypořádat se zaviněním účastníka, který právě v důsledku své jízdy rychlostí mnohonásobně vyšší než povolené, měl významné spoluzavinění na dopravní nehodě.¹²⁴

Nákladní vozidlo jelo po pozemní komunikaci a jeho řidič dal znamení o změně směru jízdy vlevo, ale při odbočovacím manévru přehlédl vlevo předjíždějícího motocyklistu a odbočil vlevo na odbočku účelové komunikace směřující na parkoviště v době, kdy byl už předjížděn motocyklem jedoucím rychlostí až 129 km/h, který na odbočující jízdní soupravu reagoval brzděním, přesto v levém jízdním pruhu došlo ke střetu přední části motocyklu s levým bokem nákladního vozidla. Při srážce obou dopravních prostředků došlo k roztržení palivové nádrže motocyklu a vzniku požáru obou vozidel. Zároveň došlo i k vymrštění řidiče motocyklu do jízdní soupravy a pádem na pozemní komunikace. Řidič motocyklu srážku nepřežil.

Soudy dovodily, že ke vzniku dopravní nehody ovšem došlo vlivem spoluzavinění obou řidičů dopravních prostředků, protože řidič nákladního vozidla, se nedostatečně rozhlédl před započítím odbočovacího manévru a řidič motocyklu jel nepřiměřenou rychlostí, která mu následně nedovolila dostatečně rychle a efektivně zareagovat na nastalou situaci.

Tento případ dokazuje, kdy rychlostní omezení hraje významnou roli při nejenom vzniku dopravní nehody, ale i následně při jejím posuzování orgány činnými v trestním řízení.

Samozřejmě z praxe nelze vyloučit i případy, kdy porušení rychlostního omezení bude jedinou příčinou vzniku dopravní nehody. Například případ řidiče, který v obci řídil osobní vozidlo rychlostí 80 km/h a na přechodu pro chodce srazil poškozenou, která v důsledku jeho vysoké rychlosti nebyla schopná včas zareagovat, a stejně tak řidič, který taktéž v důsledku své vysoké rychlosti nebyl schopen včas vozidlo zastavit.¹²⁵

5.1.5. Zajištění kompetentnosti řidičů motorových vozidel

Značnou část pachatelů trestných činů v silničním provozu (nikoliv však výlučnou) tvoří řidiči motorových vozidel (82,3 %)¹²⁶. Součástí bezpečnostní politiky je tak rovněž nastavení

[ve francii_je_od_1_cervence_2018.html](#). [cit. 2024-10-26].

¹²⁴ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 479/2024 ze dne 27. 6. 2024

¹²⁵ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 341/2024 ze dne 15. 5. 2024

¹²⁶ Statistiky PČR za rok 2023.

podmínek pro to, aby se osoba mohla řidičem motorového vozidla vůbec stát. Lze presumovat, že když osoba projde důslednou přípravou, snižuje se riziko jejího zavinění dopravní nehody.

Podmínky pro získání řidičského oprávnění, stanoví zákon o silničním provozu v ustanovení § 82 a následujících.

Podmínky stanovené zákonem o silničním provozu pro získání řidičského oprávnění¹²⁷ jsou:

- zákonem požadovaný věk;
- je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel;
- je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel;
- má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje;
- není ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, není povinným v exekuci pozastavením řidičského oprávnění, osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel a která v období předcházejícího 1 roku nedosáhla počtu 12 bodů v bodovém hodnocení;
- není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem;
- nevykonává závazek zdržet se řízení motorových vozidel, ke kterému se zavázala pro účely podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání.

Odborná způsobilost řidičů je zajišťována tzv. autoškolami, do kterých se budoucí řidiči hlásí, aby je v nich instruktoři naučili nejenom řídit dopravní prostředky (manuálně ho ovládat), ale současně je i seznámili s pravidly silničního provozu. Účast v autoškole před připuštěním ke zkouškám odborné způsobilosti je povinná. Zkoušky odborné způsobilosti se konají v místě příslušné obci s rozšířenou působností.¹²⁸

Než jsou studenti připuštěni ke zkouškám odborné způsobilosti, musí projít nejenom určitým počtem jízd, ale i absolvovat teoretickou výuku.

Součástí zkoušky je potom právě:

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

¹²⁷ Zákon o silničním provozu, § 82 odst. 1

¹²⁸ *Průběh zkoušek v autoškole*. Online. In: Autoškolský ombudsman. Dostupné z: <https://www.autoskolsky-ombudsman.cz/prubeh-zkousek.html>. [cit. 2024-10-26].

- teoretická zkouška z pravidel silničního provozu (eTesty);
- praktická zkouška z jízdy.¹²⁹

Právě řádná příprava může mít rozhodující vliv na trestněprávní jednání řidičů. Součástí přípravy v autoškolách je i školení na téma přivolání první pomoci, chování po dopravní nehodě, nebo naopak seznamování se s pravidly silničního provozu, aby k dopravním nehodám ani nedocházelo.

V poslední době lze zaznamenat trend, který je postupně legislativou zapracováván, a tedy trend, který směřuje ke snížení zákonem požadovaného věku, který je pro připuštění ke zkouškám odborné způsobilosti a obecně k získání řídičského oprávnění pro skupinu B¹³⁰ potřeba dosáhnout. Ke snížení minimálního věku pro udělení řídičského oprávnění pro skupinu B z 18 let na 17 let již došlo, ale pouze za současného splnění podmínek uvedených v § 83a zákona o silničním provozu, kdy je tedy vyžadováno, aby osoba, která již dosáhla věku 17 let, řídila osobní vozidlo pouze s doprovodem osoby, která je zapsána v registru řidičů jako její mentor.

Snížením požadovaného věku pro získání řídičského oprávnění pro skupinu B došlo k rozšíření možné skupiny řidičů, kteří se na pozemních komunikacích budou pohybovat. V dané souvislosti se ve veřejném prostoru objevují jak negativní názory, které poukazují na možnou bezohlednost a nedostatečnou zkušenost mladších lidí^{131,132}, tak i pozitivní názory, které naopak zohledňují, že čím dříve se budou řidiči učit řídit, tím dříve i nabydou právě potřebné zkušenosti a tím dříve budou řídit bezpečněji.

Jedna z častých příčin dopravních nehod je i nedostatečná pozornost, která je řízení věnována. V Austrálii byl uskutečněn výzkum, který se zaměřil na zkoumání pozornosti mladších řidičů během řízení, kdy se výzkum zejména věnoval roli věku ve vztahu k rozptýlené pozornosti a následku v podobě dopravní nehody. Výzkum zcela jednoznačně dospěl k závěrům, že mladší řidiči jsou mnohem náchylnější k rozptýlení a nevěnování se řízení, protože je jejich pozornost narušena nějakým vnějším činitelem mnohem snadněji než v případě starších řidičů, což následně vede ke způsobení dopravní nehody.¹³³

¹²⁹ tamtéž

¹³⁰ Osobní automobil

¹³¹ BESIP 2021-2030, str. 17

¹³² *Mladí řidiči jsou na silnicích 2,5 krát rizikovější*. Online. In: BESIP.

Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Clanky/Mladi-ridici-jsou-na-silnicich-2-5-krat-rizikovejs>. [cit. 2024-11-29].

¹³³ LAM, Lawrence T. Distractions and the risk of car crash injury: The effect of drivers' age. *Journal of Safety Research*. 2002.

Výše uvedený proces získání řidičského oprávnění a výuka v autoškolách jsou upraveny v zákoně č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

5.2. Trestněprávní dopravní politika

Stát skrze zákonodárnou moc vytváří předpisy trestního práva, které se následně aplikují na jednotlivé specifické případy jednání pachatelů. Skrze trestněprávní dopravní politiku vytváří stát rámec, kterým sám sebe zavazuje do budoucna k přijímání opatření v souladu s politikou, která mají vést k potírání páchaní trestné činnosti, k účinné prevenci a hledání příčin kriminality. Cílem trestních politik je vytvoření efektivního a spravedlivého justičního systému.¹³⁴

Trestní politika náleží do působnosti Ministerstva spravedlnosti České republiky.

Porušení pravidel silničního provozu nemusí vždy nutně znamenat aktivaci trestní odpovědnosti pachatelů, ale případ může být vyřešen v rámci správního řízení. Předně je tedy na rozhodnutí státu, aby určil hranici, kde končí dostatečnost správního postihu a vzniká nutnost postihu trestněprávního.

Poté co dojde k určení, která konkrétní jednání budou označena za postihnutelná v rámci trestního práva, je třeba, aby zákonodárce rozhodl o formě a výši trestů. Stran trestných činů v silničním provozu je zvláště třeba vzít v potaz, že pachateli těchto skutků jsou zpravidla běžní občané bez předchozí kriminální minulosti. Ačkoliv je třeba zohlednit preventivně sankční funkci trestů, která má v tomto případě posílit motivaci účastníků silničního provozu chovat se tak, aby omezovali svoje rizikové chování, není zároveň možné zasazovat se o přílišnou přísnost vůči nedbalým řidičům.

Trestní politiky se věnují celé škále témat. Optikou dopravní kriminality mi ovšem připadá jako nejrelevantnější rozebrat pouze otázky nastavení trestání a tolerance alkoholu za volantem.

Jen krátce bych chtěla zmínit, že agendu trestných činů v dopravě mohou orgány činné v trestním řízení vyřizovat za pomoci tzv. *odklonů*. Odklony představují omezení práva státu na trestní postih klasickou cestou, nýbrž dojde k vyřízení alternativně tedy nedochází k rozhodnutí o vině a o trestu. Institut odklonů reaguje na zvýšenou kriminalitu méně závažnějšího charakteru, aby ubylo nápadu trestních věcí na soud, ale současně byl zachován veřejný zájem na vyřízení věci trestní cestou.¹³⁵

¹³⁴ KUČHTA, Josef a VÁLKOVÁ, Helena. *Základy kriminologie a trestní politiky*. Opt. cit. s. 9.

Vhodné využití odklonů jako alternativního vyřešení trestních věcí je uvedeno i jako jeden ze směrů Teze trestní politiky¹³⁶, která měla za cíl nadefinovat několik oblastí, kterým se chce vláda v oblasti trestního práva věnovat.

Z odklonů, které jsou z hlediska dopravní kriminality relevantní, lze zmínit podmíněné zastavení trestního stíhání, narovnání, řízení před samosoudcem, včetně trestního příkazu a zjednodušeného řízení, řízení o schválení dohody o vině a trestu, podmíněné odložení podání návrhu na potrestání a odstoupení od trestního stíhání mladistvého.

Odklony nachází velkou využitelnost právě v rámci dopravní kriminality. S poukázáním na specifika dopravní kriminality lze uzavřít, že se většinou jedná o nedbalostní trestnou činnost, proto bychom se měli snažit, aby pachatel pro jedno pochybení, nebyl do konce života diskvalifikován z normálního života a poznamenán trestní minulostí. Pokud jsou splněny všechny podmínky, je tedy využití odklonů, jako alternativní cesty, velmi žádoucí.

5.2.1. Tresty

Trest je negativní následek za protiprávní jednání, který je uložen v trestním řízení. S tresty je spojen negativní odsudek. Tresty plní důležitou funkci trestního práva, a tedy jeho represivní funkci, kdy je pachateli za jeho protiprávní jednání způsobena újma ve formě jednoho nebo více z taxativně vyjmenovaných trestů.

Důležitým tématem trestních politik je i trestání, kdy právě výše a druh uložených trestů se často stávají motivací pro potenciální pachatele, jestli si vyberou chovat se v souladu s předpisy, anebo nikoliv. Tedy jestli pro ně hrozba trestu je natolik významná, že raději svoje chování regulují, protože jim laicky řečeno trest za to, co získají nelegální aktivitou, nestojí, anebo, jestli hrozba trestu je nízká a zanedbatelná v porovnání s tím, co pachatel získá, když nebude předpisy dodržovat.

Tresty by měly být adekvátní a spravedlivé, ale současně i motivační, kdy potenciální pachatel by nikdy neměl učinit závěr o tom, že se mu spíše vyplatí předpisy porušovat, než je dodržovat.

¹³⁵ ZŮBEK, Jan. Odklony v trestním řízení. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2019. str. 24

¹³⁶ Teze trestní politiky, Úřad vlády České republiky:
Dostupné z : https://vlada.gov.cz/assets/ppov/rlp/vybory/Pro_trestni_politiku/Teze-trestni-politiky_1.pdf

Účelem trestu je náprava pachatele, zabránění mu v páchání další trestné činnosti a individuální i generální prevence, kdy se snažíme hrozbou trestu odrazovat od páchání trestné činnosti další osoby.

Druhy trestů vyjmenovává trestní zákoník v § 52 odst. 1. Tresty, které v zásadě přicházejí v dopravní kriminalitě v úvahu, jsou peněžitý trest, zákaz činnosti a trest odnětí svobody, potažmo podmíněné odložení trestu odnětí svobody. Dá se uvažovat i o tom, že pro pachatele dopravní trestné činnosti, vzhledem ke všem výše zmíněným specifickým pachatelů tohoto druhu trestné činnosti (často prvně trestané osoby), je už i jenom samotné projednávání jejich skutku určitou formou trestu.

Při zahraničním srovnání bychom zjistili, že například německý trestní zákoník¹³⁷ v souvislosti s dopravní kriminalitou upravuje dva zvláštní tresty. V § 69 zakotvuje trest odnětí řídičského oprávnění. Zajímavé na tomto trestu je, že zákonodárce výslovně upravil možnost udělit tento trest i řidičům, u kterých nebyla prokázána vina.¹³⁸ V § 69a zakotvuje trest blokace udělení řídičského oprávnění, který spočívá v tom, že pokud je řidiči odejmuto řídičské oprávnění, soud zároveň stanoví i dobu, po kterou nesmí řidič nabýt nové řídičské oprávnění. Zajímavé je, že blokace může být nařízena i navždy, anebo jí lze nařídit i jenom pro určité druhy motorových vozidel.

Významným trestem v boji proti dopravní kriminalitě je trest zákazu činnosti dle § 73 trestního zákoníku, který spočívá v uložení zákazu řízení motorových vozidel po dobu vymezenou v odsuzujícím rozsudku. Jedná se o druhý nejčastěji ukládaný trest obecně.¹³⁹

V souvislosti s tímto trestem může soud pachateli uložit taktéž povinnost podrobit se terapeutickému programu pro řidiče dle § 73 odst. 2 trestního zákoníku. Tato možnost byla do zákona začleněna až novelou č. 220/2021 s účinností od 1. 7. 2023. Terapeutický program pro řidiče nepředstavuje přiměřenou povinnost ani přiměřené omezení ve smyslu § 48 odst. 3, 4 trestního zákoníku. Smyslem daného programu je zapůsobit na neukázněné řidiče, u kterých by pouhé vykonání trestu nesplnilo dostatečnou výchovnou funkci, ale vzhledem k významu porušení

¹³⁷ Trestní zákoník Spolkové Republiky Německo, stav 01. 01. 2014, 2. vydání, 2014

¹³⁸ „... za porušení povinností řidiče motorového vozidla nebo pro takový čin nebyl odsouzen jen proto, že je prokázána nebo není vyloučena jeho nezpůsobilost k vině, soud mu odejme řídičské oprávnění, jestliže z činu vyplývá, že není způsobilý k řízení motorových vozidel.“

¹³⁹ MLČÁK, Ondřej. *Trest zákazu činnosti v českém trestním právu*. Online. Trestněprávní revue. Roč. 2024, č. 3. [cit. 2024-11-29].

je potřeba zajistit změnu jejich vzorců chování v dopravě, aby se porušení dopravních předpisů již neopakovalo.¹⁴⁰

Terapeutický program pro řidiče je podrobněji upraven v § 102a zákona o silničním provozu, kdy jeho praktické provedení zajišťuje Centrum dopravního výzkumu. Program se zaměřuje na rozpoznání příčin rizikového chování řidičů, hledání alternativních řešení krizových situací a upevnění žádoucích vzorců chování. Terapeutický program by měl řidiče naučit, jak předcházet situacím, které mohou potenciálně směřovat ke vzniku dopravní nehody. Terapeutické programy pro řidiče se díky zahraniční zkušenosti ukázaly jako velmi účinné nástroje v boji s dopravní kriminalitou a byly shledány jako vhodná preventivní opatření, díky nimž by postupně mělo docházet ke snižování počtu dopravních nehod.¹⁴¹

5.2.2. Tolerance alkoholu za volantem

Samostatnou podkapitolou trestněprávní politiky v silničním provozu je i otázka tolerance alkoholu za volantem. Alkohol, jakožto jedna z častých příčin dopravních nehod, a tedy i trestných činů v silničním provozu, je veličina, ke které lze přistupovat různými způsoby. Česká republika patří k zemím, ve kterých je nulová tolerance alkoholu v těle řidiče dopravního prostředku.¹⁴²

Požítí alkoholu před řízením dopravního prostředku je považováno za nebezpečné, protože řidič, který se během řízení musí soustředit a vnímat spousty podnětů současně, má požitím alkoholu ovlivněnou psychiku a soustředění má zcela jednoznačně ztíženo.¹⁴³

Pokud je v těle řidiče dopravního prostředku zjištěna přítomnost určitého množství alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek jedná se buď o přestupek dle § 125c odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu nebo o trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky dle § 274 trestního zákoníku.

Rozhodující pro určení, zda se jedná se o přestupek nebo trestný čin, je množství zjištěného alkoholu v krvi řidiče. Pokud budou řidiči naměřeny hodnoty alkoholu v rozmezí od 0,2% a nedosáhne alespoň jednoho promile, bude se jednat pouze o přestupek. Pokud bude řidiči

¹⁴⁰ ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1240, marg. č. 6.

¹⁴¹ KOPŘIVA, Marcela; KUREČKOVÁ, Veronika a ROSENBERG, Tomáš. *Terapeutické programy pro řidiče*. Online. Trestněprávní revue. Roč. 2023, č. 3. [cit. 2024-11-29].

¹⁴² JUDR. ŘEHÁČEK, Jan a JUDR. BUDAYOVÁ, PH.D., Lucie. *Je lepší při dopravní kontrole odmítnout, anebo se podrobit vyšetření na přítomnost návykových látek?* Bulletin Advokacie. Roč. 2023, č. 12.

¹⁴³ SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámeček“ – nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Online. Revue pro právo a technologie. Roč. 2017, č. 16. [cit. 2024-11-29].

dopravního prostředku naměřena hodnota alkoholu přesahující jedno promile, bude stíhán za trestný čin.¹⁴⁴

Při srovnání se zbytkem Evropy je česká právní úprava spíše represivní. Například v Německu, Španělsku, Itálii, Rakousku, Francii a Portugalsku je tolerance alkoholu v krvi řidiče do 0,5%. Ve Velké Británii je tolerance dokonce do 0,8%.¹⁴⁵

V roce 2023 došlo k 4 766 dopravním nehodám, které způsobil řidič pod vlivem alkoholu.¹⁴⁶ Jedná se tedy o problematiku, která si zcela jednoznačně zaslouhuje svojí pozornost. Zajímavým trendem, který se v dopravně bezpečnostních politikách začíná objevovat, je zavedení tzv. alkoholového zámku. Princip fungování alkoholového zámku spočívá v tom, že vozidlo, které je touto technologií vybaveno, nenastartuje svůj motor, když po vdechnutí do zámku zjistí přítomnost alkoholu v těle z dechu řidiče. Opatření má velmi účinný preventivně nápravný charakter a z toho důvodu bylo již realizováno ve Švédsku, Dánsku, Finsku, Francii, Nizozemí, Belgii, Polsku a Rakousku.¹⁴⁷

Postupné zavedení dané technologie bylo i jedním z cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2011–2020), ale z BESIP 2021 – 2030 byl tento cíl vypuštěn.

5.3. Shrnutí

V kapitolách 6.1. a 6.2. jsem popisovala všechny faktory, jejichž dodržování ve svém celkovém souhrnu tvoří bezpečný silniční provoz. Tyto faktory jsou tvořeny zákonodárcem dle dopravních a trestních politik, kdy si zákonodárce může v zásadě vybrat ze dvou variant, a tedy jestli bude uplatňovat spíše represivní politiku nebo smířlivou, výchovnou politiku, kdy represivní politika se zaměřuje především na trestání a způsobení újmy za spáchání trestného činu, a smířlivá politika, která se zaměřuje na prevenci, výchovu pachatele a narovnání vztahů mezi pachatelem a poškozenou společností.

V poslední době se dá spíše hovořit, že je v rámci trestního práva většinově uplatňována politika represivní, která by měla být postupně nahrazena politikou smířlivou, kdy se domnívám,

¹⁴⁴ JUDR. ŘEHÁČEK, Jan a JUDR. BUDAYOVÁ, PH.D., Lucie. *Je lepší při dopravní kontrole odmítnout, anebo se podrobit vyšetření na přítomnost návykových látek?* Opt. cit.

¹⁴⁵ *Povolená tolerance alkoholu v Evropě*. Online. In: Alkozona.cz. Dostupné z: <https://alkozona.cz/content/23-povolen%C3%A1-tolerance-alkoholu-v-evrop%C4%9B--alkozonac>. [cit. 2024-10-26].

¹⁴⁶ Statistiky nehodovosti PČR za rok 2023.

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

¹⁴⁷ SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámek“ – nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Opt. cit.

že by se česká právní úprava měla v budoucnu více věnovat zavádění výchovných programů, podobných výše zmíněnému terapeutického programu pro řidiče dle § 102a zákona o silničním provozu, který se ukázal jako velmi účinným nástrojem.

V rámci preventivních opatření proti vzniku dopravních nehod v důsledku neukázněného chování řidičů, anebo řidičů neznalých dopravních předpisů, by mi připadalo vhodné, aby řidič po uplynutí určité doby od získání řidičského oprávnění musel znovu projít určitou formou autoškoly, aby prokázal, že všechny dopravní předpisy ovládá a rozumí jejich důležitosti.

6. Zhodnocení stávající právní úpravy

Pravidla silničního provozu slouží k usnadnění každodenního života, kdy se na silnicích dopravuje tisíce osob najednou, ale namísto toho, aby byly konkurenty a navzájem si na silnicích „překáželi“, pohybují se všichni koordinovaně. Pravidla silničního provozu jsou ve svém celku všeobecně uznávaná a o jejich nutnosti v zásadě není pochyb. Když ale z celkového souhrnu vybereme jednotlivá pravidla, tak ta již ve veřejném prostoru často kritice podléhají. Některé

povinnosti jsou dokonce vnímány jako „*dovolené porušování*“, kdy naopak jejich dodržování je ze strany ostatních účastníků silničního provozu vnímáno negativně.

Příkladem může sloužit dlouhý táhlý úsek rychlostní silnice o čtyřech pruzích, na kterém má řidič dobrý rozhled. Nejedná se o dálnici. Na takové silnici, když se snaží účastník silničního provozu dodržovat předepsanou rychlost přesně 90 km/h, tak je naopak ostatními považován za někoho, kdo jediné brání jejich plynulosti provozu a kdo je zdržuje, a bude hromadně předjížděn.

Takové chování je ukazatelem skutečnosti, že právě dopravní nehoda bývá často výsledkem tzv. *dovoleného rizika*, kdy účastník ani sám nevnímá, že by dělal „*něco zakázaného*“, když na silnici, na které je povolen maximální rychlostní limit do 90 km/h, jede 100 km/h a výš.

Stejně může sloužit jako příklad plná dělicí čára v polovině silnice, která značí, že je zakázáno předjíždět, což je pravidlo, které bývá také hodně ve veřejném prostoru bagatelizováno.

Také se mi občas stane, když jedu do práce, že jedu na rovném úseku, na kterém jezdím denně, jenom se zamyslím nad tím, co mě celý den čeká, a najednou si všimnu, že jedu 100–110 km/hod. Naopak, když jsem projížděla Rakouskem, tak protože jsem věděla, že téměř na každých pěti kilometrech byl umístěn radar měřící rychlost, tak jsem si dávala velmi důsledně záležet na tom, abych maximální povolenou rychlost nepřekračovala. Což mě vrací ke kapitole, ve které jsem rozebírala tresty, kdy moje motivace nedostat pokutu ve výši několika desítek euro, byla skutečně silná.

Současně bych k danému chtěla uvést, že vhodnou prevencí vzniku dopravních nehod je instalace radarů na měření rychlosti, kterých je oproti jiným státům v Evropě v České republice stále málo.^{148,149} Vzhledem k tomu, že jízda nepřiměřenou rychlostí je poměrně častou příčinou vzniku dopravních nehod, tak se dá učinit závěr, že motivace nedostat pokutu za rychlou jízdu, bude natolik účinná, že se řidiči skutečně budou snažit dodržovat maximální povolenou rychlost a v celkovém souhrnu tak dojde i ke snížení počtu dopravních nehod. Zavedení účinného policejního dohledu na silnicích je jedním z cílů strategie na roky 2021–2030 Ministerstva dopravy.¹⁵⁰

Danou úvahu potvrzují i mnohé studie, které prokázaly jasnou souvislost mezi četností policejní kontroly na silnicích, chováním účastníků silničního provozu a počtem dopravních

¹⁴⁸ VAŇOUS, Petr. *Radarů v Česku přibývá jako hub po dešti. Řidiči obcím do kas posílají miliony*. Online. In: Deník.cz. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/radary-rychlost-cesko-ridici-20230313.html>. [cit. 2024-10-27].

¹⁴⁹ V ČR je kolem 250 radarů na měření rychlosti. Když si tento počet srovnáme v počtem obcí v ČR, což je kolem 6.000, tak lze učinit závěr, že ani zdaleka ani všechny obce nemají vlastní radar na měření rychlosti.

¹⁵⁰ BESIP 2021–2030, str. 27

nehod. Za účelem potvrzení dané úvahy proběhl experiment, který srovnával úroveň vymáhání dopravního práva v Srbsku a Severním Kosovu, kdy se autoři experimentu zaměřili především na prokázání souvislosti mezi vysokým vymáháním dopravních předpisů a nízkým počtem dopravních nehod a souvislosti mezi nízkým vymáháním dopravních předpisů a vysokým počtem dopravních nehod.¹⁵¹

Výsledek experimentu jasně ukázal, že nedostatek vymáhání dopravních předpisů ovlivňuje veškeré chování účastníků silničního provozu (nepoužívání bezpečnostních pásů, překračování rychlostních limitů, řízení pod vlivem alkoholických nápojů, agresivní chování účastníků silničního provozu), a proto jsou řidiči v celkovém důsledku v Severním Kosovu, což je země, ve které bylo v době provádění experimentu téměř nulové vymáhání dopravních předpisů, vystaveni na silnicích mnohem většímu nebezpečí, než řidiči v Srbsku, ve kterém vymáhání dopravních předpisů policií funguje.¹⁵²

Stejný výzkum proběhl i ve Španělsku mezi lety 2005 a 2015, který dospěl ke zcela shodným závěrům, a tedy, že pouhá přítomnost radarů na silnicích měla jednoznačně pozitivní vliv na chování účastníků silničního provozu, kteří okamžitě po zpozorování radaru zpomalili rychlost svého vozidla a to i přesto, že původně ani rychlostní limit vůbec nepřekračovali.¹⁵³

Dále bych se chtěla věnovat tomu, že motivací pro řidiče chovat se v souladu s pravidly by bylo i kriminalizovat určitá jednání, která jsou nyní pouze přestupky, a to i přesto, že současné tendence v českém trestním právu spíše směřují k dekriminalizaci:

A. Ujždění před policejní hlídkou a nezastavení na pokyn policisty

Zákon o silničním provozu upravuje jako přestupek dle § 125c odst. 1 písm. f) bodu 5 nezastavení vozidla na signál, který příkazuje zastavit vozidlo, nebo na pokyn k zastavení vozidla daný osobou k tomu oprávněnou (příslušník Policie České republiky) při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Zjednodušeně řečeno se bude jednat o neuposlechnutí pokynu policisty České republiky zastavit vozidlo a snahu řidiče o ujetí policejní hlídce.

¹⁵¹ STANOJEVIČ, Predrag; JOVANOVIČ, Dragan a LAJUNEN, Timo. Influence of traffic enforcement on the attitudes and behavior of drivers. *Accident Analysis & Prevention*. 2013.

¹⁵² tamtéž

¹⁵³ CASTILLO-MANZANO, José I.; CASTRO-NUÑO, Mercedes; LÓPEZ-VALPUESTA, Lourdes a J. PEDREGAL, Diego. From legislation to compliance: The power of traffic law enforcement for the case study of Spain. *Transport Policy*. 2019.

Pokud řidič, který před policejní hlídkou ujíždí, nenaplní současně svým jednáním skutkovou podstatu trestného činu obecného ohrožení, jak je popsáno v kapitole věnující se tomuto trestnému činu, tak spáchá pouze přestupek.

Myslím si, že zájem společnosti na kontrole řidičů, u kterých je podezření, že se mohou dopouštět přestupku, anebo i rovnou trestného činu, je velký, a proto by dané jednání mělo být už rovnou trestným činem, a ne pouze přestupkem.

B. Ujetí z místa dopravní nehody

Ujetí z místa dopravní nehody může být současně shledáno jako přestupek dle § 125c odst. 1 písm. i) bod 4 zákona o silničním provozu, tak i jako trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku dle § 151 trestního zákoníku.¹⁵⁴

Domnívám se, že ujetí z místa dopravní nehody by mělo být už samo o sobě trestným činem i bez naplnění znaku skutkové podstaty: „...*neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc.*“.

Při zahraničním srovnání bychom zjistili, že dané jednání je kriminalizováno například Spolkovou republikou Německa jako trestný čin dle § 142 trestního zákoníku *nedovolené vzdálení se z místa nehody*.

Vzhledem k tomu, že dopravní nehodou mohou vznikat i třeba statisícové škody, a kolikrát je pouze dílem náhody, jestli dojde nebo nedojde ke zranění, nebo dokonce úmrtí, tak zájem společnosti na jejím řádném prošetření a zjištění všech okolností, které k jejímu vzniku vedly, je vysoký. Dané ovšem dost dobře nejde bez vyslechnutí všech jejích účastníků, kdy právě osoba, která se z místa dopravní nehody vzdálila, může mít velký vliv na objasnění všech příčin dopravní nehody, především svým vzdálením se podstatně maří jakoukoliv snahu o řádné a rychlé vyšetření dopravní nehody¹⁵⁵, proto si myslím, že by dané jednání mělo být kriminalizováno.

¹⁵⁴ Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tz 73/2011 ze dne 21. 12. 2011

¹⁵⁵ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Opt. cit. s. 188.

Závěr

V diplomové práci jsem se zabývala specifiky dopravní kriminality pohledem trestního práva hmotného, kriminalistiky a kriminologie, které spočívají především v osobě pachatele, nedbalostním zavinění a příčinách, které ke způsobení dopravní nehody vedou.

Ze širokého výběru skutků páchaných v rámci dopravní kriminality jsem si vybrala úzkou problematiku silničních dopravních nehod a optikou všech trestněprávně relevantních hledisek jsem se je snažila popsat.

Významnou měrou jsem se věnovala i otázce prevence, která je jednou z hlavních otázek vládních dopravních politik, které zkoumají, jakými opatřeními lze snižovat počet dopravních nehod.

Z prozkoumaných oblastí jsem dovodila, že ačkoliv stát vynakládá na boj proti dopravní kriminalitě nemalé prostředky a obecně věnuje silničnímu provozu a jeho bezpečnosti značnou pozornost, nedaří se vždy efektivně zamezovat trestným činům v silničním provozu.

Ze zjištěných skutečností je zřejmé, že na rozdíl od mnohých jiných oblastí trestního práva, trestné činy v silničním provozu jsou více než jiné protiprávní činy přímo závislé na množství člověkem málo ovlivnitelných veličin, jež však mnohdy velmi významně ovlivňují vznik dopravní nehody. Při zkoumání příčin konkrétní dopravní nehody nelze odhlédnout, že při současné nepozornosti řidiče působí významnou měrou i jiné okolnosti, například povětrnostní vlivy, stav vozovky, hustota dopravy apod., které ovšem až v celkovém souhrnu i s nedbalostí řidiče způsobují dopravní nehodu.

Především z podrobné analýzy soudní praxe v oblasti dopravní kriminality jsem dovodila, že následek v podobě dopravní nehody je velmi často výsledkem ne jenom nepozornosti řidiče dopravního prostředku, ale také tzv. *dovoleného porušování dopravních předpisů*.

Z rozsáhlého zkoumání specifik trestných činů v silničním provozu jsem tak dospěla k závěru, že by kategorii kriminality v silničním provozu měla být věnována speciální legislativa, když by se pozornost zákonodárců měla zejména věnovat otázkám prevence a posílení edukačních programů pro budoucí i současné řidiče.

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M. a ZOUBKOVÁ, I. *Kriminologie*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2014.

VÁLKOVÁ, H. a KUČHTA, J. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Beckovy mezioborové učebnice. V Praze: C.H. Beck, 2012.

KUČHTA, J. *Trestná činnost v dopravě*. In KUČHTA, J., VÁLKOVÁ, H. a kol., 2005.

ŘEHÁK, M. a DRAHOTSKÝ, I. *Koroze a porucha na vozidle jako příčina dopravní nehody*. Online. *Koroze a ochrana materiálu*. 2015, roč. 59, č. 2, s. 66-72. Dostupné z: <https://doi.org/10.1515/kom-2015-0011>. [cit. 2024-03-04].

ŠÁMAL, Pavel. Subsidiarita trestní represe ve vztahu k jednotlivým skutkovým podstatám trestných činů v trestním zákoníku. *Trestněprávní revue* [online]. 2010(5)

JELÍNEK, J. *Kriminologie*. Teoretik. Praha: Leges, 2021.

NOVOTNÝ, František. *Trestní právo hmotné*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-651-4.

JUDR. ŘEHÁČEK, Jan a JUDR. BUDAYOVÁ, PH.D., Lucie. Je lepší při dopravní kontrole odmítnout, anebo se podrobit vyšetření na přítomnost návykových látek? *Bulletin Advokacie*. Roč. 2023, č. 12.

VAŇOUS, Petr. *Radari v Česku přibývá jako hub po dešti. Řidiči obcím do kas posílají miliony*. Online. In: *Deník.cz*. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/radary-rychlost-cesko-ridici-20230313.html>. [cit. 2024-10-27].

ŠÁMAL, Pavel; GŘIVNA, Tomáš; BOHUSLAV, Lukáš; NOVOTNÝ, Oto; HERCZEG, Jiří et al. *Trestní právo hmotné*. 9., přepracované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7598-764-8.

JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. aktualizované vydání. Student. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-576-0.

ZŮBEK, Jan. *Odklony v trestním řízení. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR)*. Praha: Wolters Kluwer, 2019.

ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. II, § 140-271. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: komentář*. I, § 1-139. 3. vydání. Velké komentáře. V Praze: C.H. Beck, 2023. ISBN 978-80-7400-893-1.

ŠČERBA, Filip a kol. *Trestní zákoník. 1. vydání (2. aktualizace)*. Praha: C. H. Beck, 2022.

PROCHÁZKA, J., PROCHÁZKOVÁ, D., VESELÍK, P. *Řízení bezpečnosti vybraných kritických prvků dopravní infrastruktury*. *Soudní inženýrství*, 2020, 31(4), 28–33. ISSN 1211443X.

MUSIL, Jan; KONRÁD, Zdeněk a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika*. Beckovy mezioborové učebnice. V Praze: C.H. Beck, 2001. ISBN 80-7179-362-0.

KONRÁD, Zdeněk; PORADA, Viktor; STRAUS, Jiří a SUCHÁNEK, Jaroslav. *Kriminalistika: kriminalistická taktika a metodiky vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2015. ISBN 978-80-7380-547-0.

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

TIBITANZLOVÁ, Alena. *Vybrané otázky zvláštní části trestního zákoníku*. Vydání: první. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-533-2.

PORADA, Viktor a STRAUS, Jiří. *Kriminalistika: (výzkum, pokroky, perspektivy)*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-477-0.

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

HRIB, Nikolaj. *Metodika vyšetřování nehodových událostí na pozemních komunikacích*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2010. ISBN 978-80-7251-325-3.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právní učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3.

KOPŘIVA, Marcela; KUREČKOVÁ, Veronika a ROSENBERG, Tomáš. *Terapeutické programy pro řidiče*. Online. *Trestněprávní revue*. Roč. 2023, č. 3. [cit. 2024-11-29].

MLČÁK, Ondřej. *Trest zákazu činnosti v českém trestním právu*. Online. *Trestněprávní revue*. Roč. 2024, č. 3. [cit. 2024-11-29].

SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámek“ – nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Online. *Revue pro právo a technologie*. Roč. 2017, č. 16. [cit. 2024-11-29].

LAM, Lawrence T. Distractions and the risk of car crash injury: The effect of drivers' age. *Journal of Safety Research*. 2002.

KIM, Yeo-kyeong; LEE, Yun-kyu a KIM, Donghyun. *Natural Surveillance for Crime and Traffic Accidents: Simulating Improvements of Street Lighting in an Older Community*. Online. *Urban planning*. 2023, roč. 8, č. 2, s. 108-119. ISSN 2183-7635. Dostupné z: <https://doi.org/10.17645/up.v8i2.6362>. [cit. 2023-10-04].

BELAND, Louis-philippe a BRENT, Daniel A. *Traffic and crime*. Online. *Journal of public economics*. 2018, roč. 160, s. 96-116. ISSN 0047-2727. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2018.03.002>. [cit. 2023-10-04].

BAK, Iwona; CHEBA, Katarzyna a SZCZECIN, Beata. The statistical analysis of road traffic in cities of Poland. *Transportation Research Procedia*. Roč. 2019, č. 39.

JUNGER, M., WEST, R., & TIMMAN, R. (2001). Crime and Risky Behavior in Traffic: An Example of Cross-Situational Consistency. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 38(4), 439-459.

BRACE, Charlotte; SCULY, Michelle; CLARK, Belinda a OXLEY, Jennie. *The Relationship Between Crime and Road Safety*. The Relationship Between Crime and Road Safety. 2010.

STANOJEVIČ, Predrag; JOVANOVIČ, Dragan a LAJUNEN, Timo. Influence of traffic enforcement on the attitudes and behavior of drivers. *Accident Analysis & Prevention*. 2013.

CASTILLO-MANZANO, José I.; CASTRO-NUÑO, Mercedes; LÓPEZ-VALPUESTA, Lourdes a J. PEDREGAL, Diego. From legislation to compliance: The power of traffic law enforcement for the case study of Spain. *Transport Policy*. 2019.

LIN, Yusheng. Aggressive driving insights derived from psychology's general aggression model. *El Paso: LFB Scholarly Publishing*, 2013. ISBN 1-59332-717-X.

THEEUWES, Jan; RICHARD VAN DER HORST. *Designing Safe Road Systems: A Human Factors Perspective*. Farnham: CRC Press, 2012. ISBN 978-11-3807-376-0.

2. Seznam použitých internetových zdrojů

90 let dopravní historie. Online. Úvodní strana – Policie České republiky.

Dostupné z:

<https://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie-643523.aspx>. [cit. 2024-10-18].

Statistiky nehodovosti PČR za rok 2023.

Dostupné z:

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

Ve Francii je od 1. července 2018 maximální rychlost na silnicích mimo obec snížena na 80 km/h. Online. In: Velvyslanectví České republiky v Paříži.

Dostupné z: https://mzv.gov.cz/paris/cz/konzularni_informace/podminky_pro_vstup_do_zeme/silnicni_doprava/ve_francii_je_od_1_cervence_2018.html. [cit. 2024-10-26].

Průběh zkoušek v autošколе. Online. In: Autoškolský ombudsman.

Dostupné z:

<https://www.autoskolsky-ombudsman.cz/prubeh-zkousek.html>. [cit. 2024-10-26].

Teze trestní politiky, Úřad vlády České republiky:

Dostupné z:

https://vlada.gov.cz/assets/ppov/rlp/vybory/Pro_trestni_politiku/Teze-trestni-politiky_1.pdf

Povolená tolerance alkoholu v Evropě. Online. In: Alkozona.cz.

Dostupné z:

<https://alkozona.cz/content/23-povolen%C3%A1-tolerance-alkoholu-v-evrop%C4%9B--alkozonacz>. [cit. 2024-10-26].

Trestní politika. Online. In: Institut pro kriminologie a sociální prevenci.

Dostupné z:

<https://www.iksp.cz/trestni-politika>. [cit. 2024-11-09].

Snižování nehodovosti a bezpečná infrastruktura. Online. In: Centrum dopravního výzkumu

Dostupné z:

<https://www.cdv.cz/> [cit. 2024-11-22].

Mladí řidiči jsou na silnicích 2,5 krát rizikovější. Online. In: BESIP.

Dostupné z:

<https://besip.gov.cz/Clanky/Mladi-ridici-jsou-na-silnicich-2-5-krat-rizikovejs> [cit. 2024-11-29].

Aktivní a pasivní prvky bezpečnosti motorových vozidel. Online. In: OBSERVATOŘ – bezpečnost silničního provozu.

Dostupné z:

<https://www.czrso.cz/clanek/aktivni-a-pasivni-prvky-bezpecnosti-motorovych-vozidel/?id=1611>.
[cit. 2024-11-30].

3. Seznam použitých právních předpisů

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád)

Zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

Zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích Vyhláška Ministerstva dopravy č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu

Trestní zákoník Spolkové Republiky Německo, stav 01. 01. 2014, 2. vydání, 2014

Doporučení CM/Rec (2018)8 týkající se restorativní justice v trestních věcech, které bylo přijato Radou Evropy dne 3. října 2018 na 1326. zasedání náměstků ministrů

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích

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

Pokyn obecné povahy Nejvyššího státního zástupce č. 4/2009 ze dne 27. července 2009, Vzorový organizační řád

4. Seznam použitých soudních rozhodnutí

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 17/2011 ze dne 19. 1. 2011

Nález Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 2523/10-3 ze dne 10. 2. 2011

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 538/2002 ze dne 4. 12. 2002

Usnesení Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 3266/23 ze dne 17. 1. 2024

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 817/2023 ze dne 26. 9. 2023

Usnesení Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 1872/23 ze dne 5. 9. 2023

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 1025/2007 ze dne 31. 10. 2007

Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 562/99 ze dne 28. 11. 2000

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 182/2001 ze dne 6. 9. 2001

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 486/2014-51 ze dne 16. 4. 2014

Rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tz 38/65 ze dne 2. 9. 1965

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR sp. zn. 1 Tz 36/63 ze dne 28. 7. 1963

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 90/2016-30 ze dne 25. 2. 2016

Usnesení Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 1716/24 ze dne 1. 7. 2024

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 346/2024 ze dne 16. 5. 2024

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 53/2024, 20 ze dne 2. 2024

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 1321/2008 ze dne 22. 10. 2008

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 1094/2013 ze dne 13. 11. 2013

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 1025/2007 ze dne 31. 10. 2007

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 945/2018 ze dne 26. 9. 2018

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 380/2016-27 ze dne 30. 3. 2016

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 7 Tdo 94/2022 ze dne 23. 3. 2022

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 449/2010 ze dne 12. 5. 2010

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 479/2024 ze dne 27. 6. 2024

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 341/2024 ze dne 15. 5. 2024

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tdo 1190/2015-26 ze dne 29. 10. 2015

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 457/2023 ze dne 14. 6. 2023

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 63/2018 ze dne 14. 3. 2018

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 108/2024 ze dne 20. 2. 2024

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 144/2020 ze dne 24. 3. 2020

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Tdo 874/2007 ze dne 22. 8. 2007

Usnesení Nejvyššího soudu p. zn. 7 Tdo 687/2015-19 ze dne 17. 6. 2015

Stanovisko Nejvyššího soudu č. Tpjn 300/2020 ze dne 21. 10. 2020

Rozsudek Nejvyššího soudu pod sp. zn. 3 Tz 139/2000 ze dne 29. 6. 2000

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 538/2002 ze dne 4. 12. 2002

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 8 Tdo 90/2016-30 ze dne 25. 2. 2016

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 6 Tdo 974/2023 ze dne 3. 1. 2024

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 3 Tz 182/2001 ze dne 6. 9. 2001

Usnesení Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 243/2016-27 ze dne 6. 4. 2016

Nález Ústavního soudu sp. zn. IV. ÚS 3159/15 ze dne 25. 10. 2016

Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 1257/2005 ze dne 26. 7. 2006

Rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 2 Tzn 72/97 ze dne 18. 9. 1997

5. Seznam ostatních zdrojů

Strategie BESIP 2021-2030, Ministerstvo dopravy

Dostupné z: <https://besip.cz/pro-odborniky/narodni-strategie-besip/aktualni-strategie>

PROCHÁZKOVÁ, Kateřina. *Trestný čin Neoprávněného přístupu k počítačovému systému a neoprávněného zásahu do počítačového systému nebo nosiče informací a jeho ultima ratio hranice*. Studentská vědecká odborná činnost. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, 2023.¹⁵⁶

Obrázek č. 1 – Odpověď na žádost o informaci dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím vedenou pod č. j. PPR-50356-2/ČJ-2024-990810 ze dne 1.11. 2024

¹⁵⁶ Jedná se o moji SVOČku, kterou jsem sepsala v roce 2023, když jsem ještě měla svoje rodné příjmení.

Abstrakt

Klíčová slova: dopravní nehoda, dopravní kriminalita, pachatelé dopravní kriminality

Autorka se v diplomové práci zabývá specifiky dopravní kriminality pohledem trestního práva hmotného, kriminalistiky a kriminologie, které spočívají především v osobě pachatele, nedbalostním zavinění a příčinách, které ke způsobení dopravní nehody vedou. Práce se zaměřuje i na popsání typických trestných činů běžně v silničním provozu páchaných. Významnou měrou se věnuje i otázce prevence, která je jednou z hlavních otázek vládních dopravních politik, které zkoumají, jakými opatřeními lze snižovat počet dopravních nehod. Dopravním a trestněprávním politikám je věnována šestá kapitola práce, která všechny hlediska, která je za účelem prevence a boji proti dopravní kriminalitě nutno při tvorbě právních předpisů zvažovat.

Závěrem práce je, že ačkoliv stát vynakládá na boj proti dopravní kriminalitě nemalé prostředky a obecně věnuje silničnímu provozu a jeho bezpečnosti značnou pozornost, nedaří se vždy efektivně zamezovat trestným činům v silničním provozu.

Ze zjištěných skutečností je zřejmé, že na rozdíl od mnohých jiných oblastí trestního práva, trestné činy v silničním provozu jsou více než jiné protiprávní činy přímo závislé na množství člověkem málo ovlivnitelných veličin, jež však mnohdy velmi významně ovlivňují vznik dopravní nehody. Při zkoumání příčin konkrétní dopravní nehody nelze odhlédnout, že při současné nepozornosti řidiče působí významnou měrou i jiné okolnosti, například povětrnostní vlivy, stav vozovky, hustota dopravy apod., které ovšem až v celkovém souhrnu i s nedbalostí řidiče způsobují dopravní nehodu.

Z rozsáhlého zkoumání specifik trestných činů v silničním provozu tak autorka dospěla k závěru, že by kategorii kriminality v silničním provozu měla být věnována speciální legislativa, když by se pozornost zákonodárců měla zejména věnovat otázkám prevence a posílení edukačních programů pro budoucí i současné řidiče.

Abstract

Key words: traffic accident, traffic crime, traffic crime perpetrators

The author deals with the specifics of traffic crime from the perspective of substantive criminal law, criminology and criminology in her final thesis, which mainly consist of the perpetrator, negligence and the causes that lead to the traffic accident. The thesis also focuses on describing typical crimes commonly committed in traffic. It also focuses significantly on the issue of prevention, which is one of the main issues of government traffic policies, which examine what measures can be used to reduce the number of traffic accidents. The sixth chapter of the thesis is devoted to traffic and criminal law policies, which considers all aspects that must be considered when creating legal regulations in order to prevent and fight traffic crime.

The conclusion of the thesis is that although the state spends considerable resources on the fight against traffic crime and generally pays considerable attention to traffic and its safety, it does not always succeed in effectively preventing traffic crimes.

From the facts found, it is clear that, unlike many other areas of criminal law, traffic crimes are more directly dependent than other illegal acts on a number of variables that are little influenced by humans, but which often significantly affect the occurrence of a traffic accident. When examining the causes of a specific traffic accident, it cannot be ignored that other circumstances also play a significant role in the driver's inattention, such as weather conditions, roadway conditions, traffic density, etc., which, however, only in the aggregate and with the driver's negligence cause a traffic accident.

From an extensive examination of the specifics of traffic crimes, the author came to the conclusion that the category of traffic crime should be given special legislation, while legislators should give particular attention to issues of prevention and strengthening educational programs for future and current drivers.