



UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PRÁVNICKÁ FAKULTA

KATEDRA TRESTNÍHO PRÁVA

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Téma práce : Dopravní kriminalita a její prevence
Autor : Roman Lenner
Vedoucí diplomové práce: Doc. JUDr. Mgr. Jiří Herczeg, Ph.D.
Oponent : JUDr. Bc. Jiří Říha, Ph.D.
Rozsah práce: 56 stran vlastního textu (spolu s obsahem, literaturou, přílohami, abstraktem a dalšími náležitostmi 71 stran)
Datum odevzdání práce: 3.12.2014

1. Aktuálnost (novost) tématu: Dopravní kriminalita je nebývá běžně v učebnicích kriminologie zmiňována, samostatnou kapitolu o ní nalzáme jen v rozsáhlejších kriminologických učebnicích, převážně pak zahraničních. Na dopravní kriminalitu se nesoustředí pozornost kriminologů, a to přestože jde o téma mimořádně aktuální. Vždyť v dopravě umírá výrazně více osob, než při násilné kriminalitě, podobně je též mnohem větší pravděpodobnost, že každý z nás se stane obětí kriminálního činu v dopravě, než činu násilné povahy. Specifičnost spočívá též v tom, že velká část populace je řidičem nějakého dopravního prostředku, takže je současně nejen potenciální obětí takového trestného činu, ale i jeho potenciálním pachatelem. Tento druh kriminality tak vykazuje určité zvláštnosti oproti jiným druhům kriminality, kterým je třeba se věnovat. Následky způsobené při dopravní kriminalitě jsou často velmi vážné, četnost tohoto druhu kriminality je též vysoká, specifika jsou vykazována na straně pachatelů i obětí, navíc neustále se zvyšuje hustota dopravy, počet dopravních prostředků etc. Specifika se týkají i prevence před tímto druhem kriminality, je možno činit opatření zamezující selhání lidského faktoru, je možno činit opatření technického rázu, která budou zaměřena na dopravní prostředky, ale též na tzv. objektivní podmínky provozu, zejména na uspořádání, značení, stav komunikací. Dopravní kriminalita není v trestním zákoníku soustředěna na jednom místě v jedné hlavě, je proto se nejprve zabývat tím, jaké trestné činy ve spojitosti s dopravou mohou být spáchány. S ohledem na prudký vývoj technologií a rozvoj dopravy tak jde o téma stále živé, a proto i vhodné ke zpracování v diplomové práci.

2. Náročnost tématu na:

- teoretické znalosti – byly potřeba především znalosti z oboru kriminologie, ale též z oboru trestního práva hmotného i procesního, případně i kriminalistiky či dalších doprovodných věd kriminálních,
- vstupní údaje a jejich zpracování – diplomant měl rozebrat pojem dopravní kriminality, zabývat se následně trestnými činy, které lze do tohoto druhu kriminality zařadit, věnovat se pak aktuálním jevům v tomto druhu kriminality, k čemuž bylo vhodné využít především různé statistiky, případně též kazuistiku, či vlastní kriminologické výzkumy, vhodné se jeví též provedení srovnání historického či mezinárodního,
- použité metody – odpovídající tématu.

3. Kritéria hodnocení práce:

- **Logická stavba práce:** Diplomant rozdělil práci do devíti číslovaných kapitol, z nichž ale první je úvodem, sedmá závěrem, osmou tvoří tabulky a devátou „použitá literatura a ostatní zdroje“. Již z členění je patrné, že není příliš zdařilé, úvod a závěr se častěji spíše nečíslijí,

mezi kapitoly pak rozhodně nelze řadit poslední dvě uvedené. Jádro práce tak tvoří vlastně jen pět kapitol (druhá až šestá). Při tom diplomant začíná kapitolou o výkladu pojmů, překvapivě se však obloukem vyhnul alespoň náznaku, co považuje za dopravní kriminalitu, tedy za trestné činy v dopravě, ba co hůře, v některých pasážích naznačuje, že pod tento pojem spadají snad všechna protiprávní jednání mající i poměrně vzdálenou spojitost s dopravou. Teprve v této druhé kapitole (na místo v úvodu) se také můžeme dočíst, že diplomant se chce v práci věnovat toliko individuální silniční dopravě, což rozhodně nenaplnuje zadané téma práce, navíc pak i přes toto ujištění přesto později zmiňuje též nákladní silniční dopravu, hromadnou silniční dopravu (např. judikatura k nehodám autobusů). V této druhé kapitole pak poněkud nelogicky zcela mimo téma práce se věnuje tzv. silničnímu právu, vysvětluje jím náhodně vybrané pojmy ze zákona o pozemních komunikacích, který navíc považuje za nejdůležitější pramen tzv. silničního práva (jakkoliv pro kriminalitu v dopravě bude rozhodně významnější zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, v účinném znění). Ale i v dalších ohledech zachází diplomant v kapitole druhé zcela mimo zadané téma práce, věnuje se mnohem spíše právu správnímu a nikoli kriminologii či trestnímu právu (nebo jakou má souvislost s dopravní kriminalitou otázka, zda vozidlo je vybaveno povinnou výbavou, má tzv. zelenou kartu, proč je pojištění vozidla odvozováno od objemu motoru, zda lze komunikace užívat zdarma, či je třeba za užití platit a jakou formou etc.). Ve třetí kapitole sice nazvané dopravní kriminalita obecně se vůbec dopravní kriminalitě nevěnuje, pokud nesměšuje pojem dopravní kriminalita a dopravní nehoda, což rozhodně není totéž, protože dále se v této kapitole již věnuje jen dopravním nehodám. Zde se projevuje další nešvar práce, diplomant si na počátku neujasní, na jaké téma diplomovou práci píše a z jakého oboru ji píše. Proto v této kapitole mísí otázky z různých vědních oborů, kterým se logicky (i s ohledem na omezený prostor) nemůže naplno věnovat, téma jen zmíní a nedokončí – tak se sice správně věnuje otázkám kriminologickým (osobnost pachatele), ihned ale přeskakuje do témat kriminalistických, směšuje přitom obecné kriminalistické otázky, kriminalistickou techniku, kriminalistickou taktiku a kriminalistickou metodiku (metodika vyšetřování, kde se věnuje obecným otázkám), těmto otázkám se pak částečně věnuje i v kapitole čtvrté (4.4 - výslech obviněného z pohledu kriminalistického), v této podkapitole nesourodě nastiňuje problémy procesněprávní, ale i hmotněprávní (např. z presumpce nevinny vyvozuje zcela nepatřičně argumentaci k objektivní odpovědnosti, kterou ostatně v oblasti trestního práva nikdo nikdy zavést nechtěl etc.). Kapitulu čtvrtou nazývá „trestná činnost v dopravě obecně“, čímž nezaujatého čtenáře zmate dokonale, protože není vůbec jasné, jaký má být obsahový rozdíl mezi kapitolou třetí a čtvrtou, jaký je pojmový rozdíl mezi jednotlivými názvy (snad má spočívat podle úvodu třetí kapitoly v jaksi velmi vyhraněném přístupu autora k pojmu kriminality, s nímž nemohu souhlasit). Ve čtvrté kapitole pak diplomant uvádí čtyři podkapitoly, které asi chtěl zvláště vyzdvihnout z obecného a nečíslovaného úvodu této kapitoly – posuzování nedbalosti v dopravě, přičitatelnost následku (jakkoliv je tento pojem velmi sporný, evokuje německou nauku o objektivním přičítání), princip omezené důvěry... a nakonec výslech obviněného a presumpce nevinny. Jde tak o jakousi nesourodou změť témat diplomantem nahodile vybraných, tři mají být ryze hmotněprávní, jedno ryze procesněprávní (ačkoliv se zde ve skutečnosti věnuje otázkám kriminalisticko-taktickým a též hmotněprávním). Nejde již na první pohled v žádném případě o nějakou komplexní studii na dané téma. Teprve v páté kapitole nazvané jednotlivé trestné činy v dopravě se tak vlastně dozvídáme, co autor rozumí pod pojmem dopravní kriminalita, protože zde uvádí jakýsi výpočet jednotlivých trestných činů v dopravě s jejich stručnou charakteristikou, a to bez sekundárního členění do podkapitol v nečíslovaném úvodu kapitoly. Jedinou podkapitolou je kapitola o „trestných činech souvisejících s dopravou“, kde zmiňuje majetkovou kriminalitu, kriminalitu proti životnímu prostředí, kterou skutečně mezi trestné činy v dopravě, čili dopravní kriminalitu, nepočítáme (naproti tomu bychom mohli počítat mezi trestné činy v dopravě najíždění na policistu vozidlem, tedy násilí proti úřední osobě). Poslední kapitolu diplomant věnoval prevenci dopravní kriminality, kterou dále rozčlenil do více podkapitol, byť členění není založeno na běžných úvahách o dopravní kriminalitě a

faktorech ji způsobujících (člověk, dopravní prostředek, objektivní podmínky provozu), lze diplomantem zvolenou strukturu akceptovat.

- **Práce s literaturou (využití cizojazyčné literatury) včetně citací:** Přehled použité literatury uvádí základní prameny pro diplomantovu práci, jsou zde zmíněny některé učebnice, dále práce kriminologické, kriminalistické či z jiných vědních oborů, zmiňuje některé monografie a odborné články. Podobně jako zmateně působí celá struktura diplomové práce, je zmatený i přehled literatury na konci práce. Jednotlivé prameny nejsou číslovány, diplomant rozhodně nedodrží uznávaná pravidla pro citaci, neuvádí práce v souladu s českými normami ČSN ISO 690, resp. 690-2, neužívá dokonce ani vlastní jednotný styl, v některých případech cituje příjmení i jména, jinde jen příjmení s počátečním písmenem, někde titul odděluje dvojtečkou, jinde čárkou, podobně nejednotně odděluje i ostatní údaje, které uvádí nahodile v různém pořadí, časopisy někde uvádí předložkou „in“, jinde nikoli, podobně to činí i při citaci v odkazech přímo v textu práce (příkladem je str. 13, kde jedno a to samé dílo cituje různým způsobem). Kromě toho snad není přehnaným požadavkem, aby diplomová práce na katedře trestního práva obsahovala alespoň základní učební texty v aktuálním vydání (je prakticky citována jediná učebnice trestního práva autorského kolektivu prof. Jelínka, ovšem toliko ve 2. vydání, které je navíc chybně datováno do roku 2006 a nikoli 2010, další současné české učebnice by čtenář hledal marně, podobně jako marně hledá komentáře). Ostatně nedostatky v seznámení se s trestněprávní naukou jsou vidět i v pasážích, kde se diplomant věnuje trestněprávní odpovědnosti.
- **Hloubka provedené analýzy (ve vztahu k tématu):** Největší problém práce vidím v neujasněnosti tématu a též přístupu k jeho zpracování. Diplomant chce zřejmě pojmut práci komplexně, věnuje se otázkám trestněprávním, a to jak hmotněprávním, tak i procesním, dále otázkám kriminologickým, které převažují, ale i kriminalistickým či z jiných vědních oborů (např. psychologie). To dohromady znamená značný rozptyl diplomantovy pozornosti na mnoho témat, mezi nimiž libovolně přeskakuje, aniž by se podrobněji některému věnoval. Při tom všem má snahu si vždy výklad vlastního tématu připravit definicí pojmů, kterým dokonce věnuje samostatnou kapitolu. Od poučeného čtenáře by ale měl očekávat jejich znalost, s leckterými pojmy (např. kriminologie, kriminalita, dopravní prostředek, pozemní komunikace) by měl pracovat, aniž by je definoval (nejvýše by měl nastínit pojetí, z něhož vychází). Takto řeší pojmy, které by v takové práci vymezovat neměl, věnuje se jim nedostatečně, nemá pro to ani prostor, takže se dopouští značných zjednodušení, která bez dalšího vysvětlení mohou být chápána jako chyby. Pokud jde o témata již související s dopravní kriminalitou, vzhledem k neujasněnosti koncepce práce a jejího zaměření, řadu problematických otázek nastíní, ale doslova od tématu uteče dříve, než problém zevrubně rozebere a poskytne na nastíněnou otázku vlastní odůvodněnou odpověď. Zjednodušeně řečeno se chce věnovat příliš mnoha problémům, nakonec ale málokterý skutečně řeší. Tak kupříkladu v kapitole třetí, kterou sice nazývá „dopravní kriminalita obecně“, ve skutečnosti se ale opět dopravní kriminalitě jako takové nevěnuje, jen v prvním odstavci se pokouší o definici kriminologie, kriminality obecně, chce do ní řadit veškerá jednání porušující morální (sic!) nebo sociální normy. Jakkoliv jsou vedle tzv. legálního pojetí kriminologie uznávány i sociologické definice kriminality, které nejsou závislé na definici trestného činu trestním právem, diplomant se v úvodu dopouští přílišného zjednodušení, pokud vymezení kriminality, jako nejzávažnějších zásahů do nejvýznamnějších právních statků, které uznávají i sociologické definice kriminality, kterou definují materiálně, nahradí vlastním zjednodušujícím pohledem, že kriminalitou je vše, co jakýmkoliv způsobem odporuje nejen právnímu řádu (tak např. dopravní přestupky, které chce snad do kriminality automaticky všechny též zahrnout, zřejmě včetně toho, že vozidlo nemělo povinnou výbavu apod., což je pojetí neúměrně široké), ale i jednání odporující sociálním normám, zvyklostem, dokonce i normám morálním (zřejmě by chtěl, aby i na silnici platila např. zvyklost, že mladší dá přednost staršímu, či jiná podobná pravidla, jinak si to nelze vysvětlit). S takovým vysvětlením nemohu souhlasit. Ostatně čtenáře v tomto směru udiví již samotný úvod práce, v němž nastiňuje diplomant velmi odvážnou myšlenku, že se pokusí v práci dokázat, že dopravní nehody nevznikají nebo nejsou způsobovány

nedodržováním dopravních předpisů, s čímž ani jako teoretik ani jako praktik, který léta soudil trestné činy v dopravě, nemohu souhlasit. Vždyť sám diplomant uznává, že dopravní nehody z více než 95% jsou zaviněny člověkem, tedy osobou jednajícím v rozporu s nějakou právní normou, přičemž jde o zaviněné porušení normy. Jen ve velmi malém procentu případů je dopravní nehoda způsobena vlivem objektivních okolností (závada na vozidle, zvířetem, závadou v zabezpečovacím zařízení apod.). Podobně svérázné a velmi zjednodušené je tvrzení na str. 14, že za způsobení dopravní nehody nehrozí postih, protože právě s ohledem na shora uvedenou skutečnost ve většině případů je nehoda způsobena nedodržováním dopravních předpisů účastníky provozu, za což postih hrozí (jde ve skutečnosti o to, že dopravní nehody se do určité výše škody nemusí hlásit, pokud se účastníci dohodnou, nedohodnou-li se, ohlásí nehodu, bude viník postižen pro porušení dopravního předpisu). Takto bychom mohli pokračovat. Problematické je též pojetí práce v tom směru, že diplomant až uprostřed práce se věnuje vlastně ústřednímu pojmu dopravní kriminality, kterou ani nijak nedefinuje, nenaplnuje obsah tohoto pojmu, v druhé kapitole vysvětlí, že si téma zjednoduší na individuální silniční dopravu, ačkoliv se dále v práci nepochybně zmiňuje i o dopravě hromadné, nerozlišuje dopravu nákladní od dopravy osob, nijak nenastihuje závažnost problematiky trestných činů v ostatních druzích dopravy, jako je doprava letecká, železniční či lodní, případně podle cest silniční, drážní, vodní, vzdušná (příp. i jiná). Za kriminalitu v dopravě považuje způsobení dopravní nehody, které se věnuje automaticky, aniž by alespoň zmínil zákonnou definici dopravní nehody a ji rozebral, pokud už má zálibu v definicích, tato na rozdíl od mnohých jiných by byla zcela na místě (§ 47 odst. 1 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, v účinném znění, ostatně toto ustanovení při některých příležitostech zmiňuje, zákon ovšem necituje přesně, oficiální název zkrátil, zkrácený oficiální název při tom neužívá). Při tom dopravní kriminalita nepochybně zahrnuje nejen výsledné trestné činy, ale též činy ohrožovací, které sám diplomant zmiňuje (zejm. ohrožení pod vlivem návykové látky a obecné ohrožení), zahrnuje i další trestné činy, aniž by bylo třeba nehodu způsobit. Při rozboru trestných činů se dopouští řady zjednodušení a někdy i věcných chyb. Tak např. libovolně nakládá s pojmem důležité povinnosti (vyplývá-li ze zaměstnání, povolání, postavení, funkce, či je-li uložena zákonem), kterou jednou zřejmě považuje za objektivní míru povinné opatrnosti při posuzování zavinění (str. 23, 2. odst.), neboť vůbec nemá být „přičítán“ následek, jindy ji (správně) považuje za kvalifikační okolnost u některých trestných činů (§ 143 a 147-148 tr. zákoníku), ovšem naplňuje ji zcela nesprávným obsahem (tak zřejmě podle zmateného, nesourodého a zcela nedostatečného výkladu s nelogickou stavbou vět, které nejsou dokončeny, na str. 27 by se neznalý čtenář podle výkladu mohl domnívat, že některé osoby musejí zachovávat větší míru povinné opatrnosti, má jít typicky o řidiče kamionu, vozidel taxislužby, sanitky, učitele v autoškole, přičemž porušení jejich povinností by mělo být současně porušením důležité povinnosti uložené jim zákonem, plynoucí z jejich postavení, funkce, zaměstnání či povolání ve smyslu § 143 odst. 2 tr. zákoníku – sic!). Ostatně i další výklad u mnohých dalších trestných činů je v řadě ohledů zavádějící (např. obecné ohrožení, ohrožení pod vlivem návykové látky – zejm. v otázkách k vyšetřování a prokazování ovlivnění návykovou látkou, k možnostem odmítnout podrobit se testům na ovlivnění takovou látkou apod.). Někdy diplomant pro podporu užívá zastaralých a dávno zrušených předpisů, nové neuvádí (např. zák. č. 37/1989 Sb.). Takto by bylo možno v rozboru jednotlivých sporných tvrzení diplomanta pokračovat. Na práci je možno ocenit snahu diplomanta o předestření preventivních možností, jak minimalizovat trestnou činnost v dopravě, v šesté kapitole, byť i zde je možno s celou řadou závěrů a tvrzení diplomanta polemizovat.

- **Úprava práce (text, grafy, tabulky):** Úprava textu je řádná, úhledná, práce je v tomto směru na standardní dobré úrovni. Diplomant, jak lze v případě psaní kriminologické práce oprávněně očekávat, zařadil do práce též tabulky, grafy vynechal, ovšem ani tabulky nezakomponoval do textu, ale vyhradil jim samostatnou kapitolu, ač ve skutečnosti jde o jakousi přílohu. Statistické údaje ovšem zmiňuje jen ve třech tabulkách, a to hned v té první, dále ve čtvrté a páté, přičemž provázanost s prací je zcela minimální, důvod přepisu

ostatních tabulek s bodovým systémem a se skupinami řídičských oprávnění je záhadný (diplomová práce by neměla sestávat z kopírování zákonného textu).

- **Jazyková a stylistická úroveň:** Diplomant užívá spisovného jazyka, práce je v souvislých pasážích psána vcelku čtivě, až na výjimky se neobjevují gramatické chyby, častější jsou spíše stylistické nedostatky či neobratná vyjádření, neprovázanost jednotlivých tvrzení, což ztěžuje pochopení obsahu.

4. Případné další vyjádření k práci: Na diplomové práci je znát, že diplomant se tématu i práci věnoval, ovšem zvláště v některých místech jde o pojednání povrchní, zjednodušující bez proniknutí do hloubky problému. Zcela zbytečně zmiňuje diplomant témata s trestnou činností vůbec nesouvisející a věnuje jim prostor, který by mohl využít jinak (např. podvodné stáčení tachometrů). Práce s literaturou by mohla být lepší, především pokud jde o rozbor trestných činů a základů trestní odpovědnosti (občas dokonce vychází z nepřesných tvrzení z novinových článků, aniž by měl skutečnou představu o skutečném postihu v konkrétním případě). V kapitole šesté lze nalézt i určitý diplomantův osobní přínos.

5. Přípomínky a otázky k zodpovězení při obhajobě:

- *Jak byste definoval dopravní kriminalitu a jaká protiprávní jednání byste pod tento pojem podřadil a proč?*

6. Doporučení / nedoporučení práce k obhajobě. Doporučuji k obhajobě.

7. Navržený klasifikační stupeň: 3

V Praze dne 28. prosince 2014

JUDr. Jiří Říha, Ph.D.
oponent