

**UNIVERZITA KARLOVA**

**Právnická fakulta**

**Lukáš Němec**

**Dopravní kriminalita a její prevence**

Diplomová práce

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

Katedra: Katedra trestního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 02.11.2023

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

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 167 039 znaků včetně mezer.

.....

Lukáš Němec

V Říčanech dne 02.11.2023

Na tomto místě bych rád vyjádřil svou vděčnost mé přítelkyni a rodině za jejich neustálou podporu po celou dobu mého studia. Dále děkuji též vedoucímu této práce, JUDr. Bc. Jiřímu Říhovi, Ph.D., za cenné rady a připomínky, které přispěly k vypracování této práce.

# Obsah

Úvod .....	1
1. Obecně k dopravní kriminalitě .....	3
1.1. Fenomenologie dopravní kriminality .....	3
1.1.1. Kriminalita .....	3
1.1.2. Doprava .....	4
1.1.3. Dopravní kriminalita .....	5
1.2. Právní předpisy související s dopravní kriminalitou (dopravní předpisy).....	9
1.3. Dynamika dopravní kriminality .....	10
2. Trestné činy páchané v silniční dopravě a jejich pachatelé.....	22
2.1. Obecně o trestných činech páchaných v silniční dopravě .....	22
2.1.1. Vymezení trestných činů páchaných v silniční dopravě.....	22
2.1.2. Struktura trestných činů páchaných v silniční dopravě .....	25
2.2. Pachatelé dopravní kriminality .....	29
2.2.1. Obecně o pachatelích dopravní kriminality .....	29
2.2.2. Příčiny páchaní dopravní kriminality z pohledu jejích pachatelů.....	32
3. Jednotlivé druhy trestných činů a naplnění znaků jejich skutkové podstaty v souvislosti s dopravní kriminalitou.....	35
3.1. Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky .....	35
3.1.1. Ke stavu vylučujícímu způsobilost k řízení motorových vozidel .....	36
3.1.2. K definici návykové látky .....	37
3.1.3. K hladině návykové látky v krvi, při které je dán stav vylučující způsobilost k řízení motorových vozidel .....	39
3.2. Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání v souvislosti s dopravní kriminalitou.....	43
3.3. Trestné činy spáchané způsobením dopravní nehody či ve spojitosti s ní .....	44
4. Prevence.....	48
4.1. Obecně k prevenci.....	48

4.2. Obecně k prevenci dopravní kriminality .....	49
4.3. Prevence recidivy dopravní kriminality .....	52
4.3.1. K prevenci recidivy řízení pod vlivem návykové látky, zejm. alkoholu .....	57
4.4. Aktuální vývoj v prevenci dopravní kriminality v pozitivní právní úpravě.....	60
Závěr.....	63
Seznam zkratek .....	66
Seznam použitých zdrojů .....	67
Seznam příloh.....	78
Příloha č. 1.....	79
Název diplomové práce v českém jazyce, abstrakt v českém jazyce a 3 klíčová slova v českém jazyce.....	81
Název diplomové práce v anglickém jazyce, abstrakt v anglickém jazyce a 3 klíčová slova v anglickém jazyce .....	82

# Úvod

Dopravní kriminalita je jevem, který se může dotknout takřka každého člověka, bez ohledu na to, zda je pravidelným či příležitostným řidičem, cyklistou nebo třeba i pouhým chodcem. V každodenním životě se každý může osobně setkat s nespočtem případů porušování dopravních předpisů, které mohou vést k ohrožení nebo i porušení zájmů chráněných trestním právem. Každý se potenciálně může stát svědkem či obětí trestného činu spáchaného v souvislosti s dopravou. Na druhou stranu je nutno považovat téměř každého řidiče motorového vozidla za potenciálního pachatele trestného činu v dopravě. Porušováním dopravních předpisů sice nemusí nutně dojít ke vzniku trestněprávně relevantního následku, často však k tomuto následku nedojde jen díky šťastné náhodě nebo pohotovému jednání jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích. Současná osobní motorová vozidla jsou těžká a s ohledem na rychlost, které dosahují, může neovládáním jeho ovládání dojít k závažným následkům na zdraví, životě či majetku jiných.

Dopravní kriminalitu lze proto označit za celospolečenský problém, který si zasluhuje větší pozornost, než se mu dostává. Vzhledem k výše uvedenému bude tato práce zaměřena konkrétněji na kriminalitu v silniční dopravě, neboť to je právě ta sféra dopravy, se kterou se pravidelně setkává téměř každý člověk. I přes toto omezení se jedná o téma, které je svým rozsahem tak obsáhlé, že v rámci této práce nebylo možné zabývat se všemi jeho okruhy. Především jsem se rozhodl nezabývat se podrobněji dopravní nehodovostí, neboť té se podrobněji věnuje většina ostatních děl týkajících se tohoto tématu. Zaměřím se proto zejména na ty oblasti, které jsou v současné době aktuální a ty, které podle mého názoru zasluhují zvýšenou pozornost. I přes toto zaměření je nutno konstatovat, že takřka každá v této práci uvedená jednotlivá oblast by sama o sobě mohla být obsahem samostatné práce a zasluhuje hlubšího zkoumání.

Tato práce zkoumá fenomén dopravní kriminality především prostřednictvím kriminologického pohledu. Některé části, především třetí kapitola, nahlíží na tuto problematiku též z hlediska trestněprávního. Ostatními kriminálními vědami, jakými je především kriminalistika, se tato práce zabývá pouze okrajově, kde je to nezbytné pro pochopení dané problematiky.

V první kapitole této práce se zaměřím na dopravní kriminalitu jako takovou, na její definici a právní předpisy, jež se jí dotýkají. Významná část této kapitoly spočívá ve vymezení dynamiky dopravní kriminality v posledních letech, přičemž se zabývá mimo jiné tím, jakými způsoby jsou trestní věci v oblasti dopravní kriminality řešeny a tím, jaký je vztah mezi vývojem dopravní kriminality a hustotou provozu na pozemních komunikacích.

Ve druhé kapitole nejprve vymezím, které trestné činy lze považovat za trestné činy páchané v dopravě. Dále se zabývám především jejich strukturou. V této kapitole rovněž

charakterizují typické pachatele dopravní kriminality a vymezují některé příčiny, které z pohledu pachatelů mohou vést k páchání tohoto druhu kriminality.

Třetí kapitola je zaměřena na trestné činy páchané v dopravě, a to především pohledem trestněprávní nauky. Konkrétně se budu věnovat nejčastěji páchaným trestným činům v dopravě a vyjádřím se k podmínkám naplnění jejich skutkových podstat, to však pouze k takovým, které jsou pro dopravní kriminalitu relevantní. Zvláštní pozornost je věnována trestnému činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zák., neboť se v dopravní kriminalitě jedná o zdaleka nejčastěji páchaný trestný čin. Tato kapitola je podložena i analýzou soudní praxe. Cílem této kapitoly je především vymezení podmínek trestní odpovědnosti v případech některých trestných činů v dopravě, jejichž výklad může být v praxi obtížnější, a upozornění na soudní praxi a její případné nedostatky či nesrovnalosti.

Poslední kapitola se týká prevence dopravní kriminality. Blíže je práce zaměřena na prostředky situační prevence a na prevenci recidivy pachatelů této kriminality. Úspěšné předcházení dopravní kriminality páchané opakovaně stejnými pachateli by mohlo vést k celkovému zlepšení situace v provozu na pozemních komunikacích, přičemž náprava recidivistů by mohla působit výchovně i na ostatní řidiče. V rámci této kapitoly se zabývám nástroji a instituty, které jsou v současné době aktuální, zejména těmi, které byly v nedávné době zavedeny pozitivní právní úpravou, a dále těmi, jejichž zavedení nebo praktické využívání by mohlo být zváženo. Závěrem shrnuji aktuální vývoj právní úpravy v této oblasti.

# 1. Obecně k dopravní kriminalitě

## 1.1. Fenomenologie dopravní kriminality

Pro správné pochopení daného tématu je nejprve nutné definovat a blíže se seznámit se základními pojmy, kterými se tato práce zabývá. Vzhledem k zaměření této práce je nezbytné především definovat pojem dopravní kriminality. Nezbytné je také definovat samostatné pojmy „kriminalita“ a „doprava“. Další relevantní pojmy jsou definovány v příslušných částech této práce.

Tato práce se zabývá dopravní kriminalitou<sup>1</sup> a její prevencí především z pohledu kriminologického. Jako kriminologii označujeme vědu „o kriminalitě (zločinnosti), o jejích pachatelích a obětech a o její kontrole“<sup>2</sup>. Kriminologie se v rámci uvedeného zabývá mimo jiné příčinami a podmínkami kriminality. Zabývá se též kriminogenními faktory, kterými chápeme okolnosti, které vyvolávají, usnadňují či podporují páchaní trestné činnosti.<sup>3</sup> Pojmy obsažené v této práci z převážné části vychází právě z definic užívaných kriminologickou naukou.

### 1.1.1. Kriminalita

Kriminologie zkoumá především kriminalitu. Pojem „kriminalita“ je obecně známý také pod označením „zločinnost“.<sup>4</sup> Všeobecně uznávaná definice kriminality neexistuje<sup>5</sup>, pojem „kriminalita“ však můžeme zkoumat v pojetí juristickém<sup>6</sup>, anebo v pojetí sociologickém.

V juristickém pojetí chápeme jako kriminalitu jen takovou kriminalitu, kterou sám zákonodárce za kriminalitu označí. Zákonodárce tak činí tím, že stanovuje v trestních zákonech<sup>7</sup>, jaké jednání je trestným činem. Vzhledem k zásadě *nullum crimen sine lege* upravené především v ustanovení čl. 39 Listiny nelze za kriminalitu v tomto pojetí považovat jiné jednání než takové, které je jako trestný čin sankcionováno trestním zákonem. Literatura zabývající se kriminologií uvádí, že v současnosti je v tomto pojetí kriminalitou takové jednání, které zákonodárce za trestný

---

<sup>1</sup> „Dopravní kriminalita“ není jediným v nauce obecně přijímaným pojmem, v literatuře se vyskytují též pojmy „kriminalita v dopravě“, „trestné činy v dopravě“ a další, které jsou obecně za pojem „dopravní kriminalita“ zaměnitelné.

<sup>2</sup> GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 25.

<sup>3</sup> JELÍNEK, J. et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, s. 23.

<sup>4</sup> ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologický slovník*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011, s. 80.

<sup>5</sup> JELÍNEK, J. et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, s. 22.

<sup>6</sup> V odborné literatuře se lze setkat i s označením „legální pojetí kriminality“. K tomu viz JELÍNEK, J. et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, s. 22.

<sup>7</sup> Trestními zákony jsou podle zákonné definice uvedené v ustanovení § 110 tr. zák. ZTOPO, ZSVM a tr. zák.



čin prohlásí, tedy které je uvedeno jako trestný čin ve zvláštní části tr. zák.<sup>8</sup> Jelínek ztotožňuje trestný čin v trestněprávním pojetí s trestným činem v juristickém pojetí kriminality.<sup>9</sup>

Pojetí sociologické je zaměřeno na samotné sociálně patologické jevy zločinu, které jsou pro společnost nežádoucí, příkladem může být alkoholismus či extremismus. Juristické pojetí kriminality nedokáže objasňovat jevy, které spáchání trestného činu předcházely, sociologické pojetí se proto zaměřuje právě na ně. Tímto zároveň umožňuje pochopit důvody, které k páchaní trestných činů vedou, čímž zákonodárce navádějí k tomu, aby určitá jednání kriminalizoval nebo naopak dekriminalizoval.<sup>10</sup> Sociologické pojetí je tedy v tomto smyslu východiskem pro pojetí juristické.

Při kriminologickém zkoumání by se měla obě pojetí prolínat. Za základ se považuje juristické pojetí, přičemž sociologické pojetí by se mělo, jak již napovídá jeho název, používat jako určitý korektiv toho, jak na kriminalitu nahlíží sama společnost.<sup>11</sup>

### 1.1.2. Doprava

Před definováním pojmu „dopravní kriminalita“ je třeba se vyjádřit k obecnému pojmu „doprava“. Jakkoliv je tento pojem chápán v obecném významu různě, můžeme jej nejobecněji definovat jako proces přemístování věcí a osob, který „se uskutečňuje dopravními prostředky po dopravní cestě mezi vzájemně prostorově vzdálenými místy“.<sup>12</sup>

Doprava má mnoho forem. Nejtypičtějším je členění podle uskutečňování dopravy na dopravní cestě v daném prostředí na dopravu silniční, železniční, leteckou a plavební. Dopravu lze též dělit podle druhu přepravy, a to na nákladní a osobní.<sup>13</sup>

V této práci se dále zabývám zejména osobní silniční dopravou. Na dopravní kriminalitu v této práci nahlížím především jako na celospolečenskou problematiku, přičemž za potenciálního pachatele trestného činu v dopravě považuji v podstatě každého účastníka provozu na pozemních komunikacích<sup>14</sup>. Provozu na pozemní komunikaci se účastní takřka každý člověk, s čestnými výjimkami je na něm každý alespoň zčásti závislý či je na něj odkázaný, a to ať už pro výkon zaměstnání či alespoň dojíždění do zaměstnání, případně i pro nákup základních životních potřeb.

---

<sup>8</sup> GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 23-24.

<sup>9</sup> JELÍNEK, J. et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, s. 22.

<sup>10</sup> GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 24.

<sup>11</sup> Tamtéž.

<sup>12</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 11.

<sup>13</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 19.

<sup>14</sup> Pozemní komunikací je podle § 2 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích „dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“

V roce 2021 bylo v České republice 579 registrovaných osobních automobilů na tisíc obyvatel.<sup>15</sup> Bez motorových vozidel si současný život zkrátka představit nelze.

U ostatních druhů dopravy a u dopravy silniční provozované v rámci výkonu zaměstnání či povolání (především však dopravy nákladní) je typické, že jsou vykonávány osobami se zvýšenými požadavky na jejich činnost. V těchto případech je preventivní působení na potenciální pachatele mnohem intenzivnější, neboť jako následek porušení povinnosti těmito osobami počítají právní normy s přísnější občanskoprávní, ale zejména správněprávní odpovědností. U podnikatelů jimi zapříčiněné nehody a jiné protiprávní činy v dopravě mohou vést např. k odpovědnosti za prodlení vzniklé odstraňováním následků nehody či za škodu vzniklou poškozením přepravované věci<sup>16</sup>. Pro zaměstnance může vyplývat jeho odpovědnost i z porušení jeho pracovněprávních povinností, přičemž následkem může být i sankce v podobě ukončení pracovního poměru<sup>17</sup>. Kromě toho jsou pro podnikatele a řidiče z povolání stanoveny v případě porušení předpisů přísnější správní sankce<sup>18</sup>. Zákony stanovují pro některé z těchto osob povinnost podstupovat pravidelně dopravně psychologické vyšetření a lékařské prohlídky<sup>19</sup>, preventivně mohou působit též omezení typu povinných bezpečnostních přestávek řidičů nákladních vozidel.<sup>20</sup>

### 1.1.3. Dopravní kriminalita

Pojem „dopravní kriminalita“ je znám i současné pozitivní právní úpravě. Konkrétně lze tento pojem nalézt v ustanovení § 2 odst. 2 písm. a) bod 3. vyhlášky ministerstva spravedlnosti České republiky č. 37/1992 Sb., o jednacím řádu pro okresní a krajské soudy. Vyhláška zařazením zvláštní skupiny dopravní kriminality mezi demonstrativní výčet ustanovení § 2 předpokládá, že trestní řízení v těchto věcech povedou soudci, kteří se na dopravní kriminalitu specializují. Tím vyhláška demonstruje tu skutečnost, že dopravní kriminalita má svá specifika, odlišnosti od obvyklého řešení trestních věcí, ke kterým musí soudce při rozhodování konkrétního případu přihlížet, a podle kterých by měl postupovat. Zároveň je tím dáno najevo, že dopravní kriminalita tvoří podstatnou část soudní agendy, což potvrzují i statistické údaje, jak bude uvedeno v následujících kapitolách.

---

<sup>15</sup> EUROSTAT. *Passenger cars in the EU*. Online. 2023, 2023-08-21. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_cars\\_in\\_the\\_EU#Overview: car numbers grow with a rapid increase in electric but a low share of overall alternative fuels](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU#Overview:_car_numbers_grow_with_a_rapid_increase_in_electric_but_a_low_share_of_overall_alternative_fuels). [cit. 2023-10-23].

<sup>16</sup> Viz např. § 1968 a násl. a § 2913 zák. č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník.

<sup>17</sup> Viz zejm. § 50 a násl. a § 301 zák. č. 262/2006 Sb., Zákoník práce.

<sup>18</sup> Viz např. § 34e a násl. zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a § 125d zák. o silničním provozu.

<sup>19</sup> Viz zejm. § 87 a 87a a násl. zák. o silničním provozu.

<sup>20</sup> Viz zejm. § 3a zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

V pozitivní právní úpravě bylo možné dohledat zmínku o dopravní kriminalitě v zák. č. 6/2002 Sb., o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů (zákon o soudech a soudcích). V tomto zákoně bylo ve znění platném do 29. září 2017 uvedeno v ustanovení § 37 následující: „Obvodní soud pro Prahu 2 je příslušný k řízení v trestních věcech proti pachatelům trestných činů spáchaných porušením právních předpisů silničního železničního, leteckého a plavebního provozu a provozu podzemní dráhy, včetně trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 trestního zákoníku, (...).“ Důvodová zpráva k návrhu tohoto zákona se k tomuto ustanovení vyjadřovala následovně: „soustředění této agendy u tohoto soudu je v zájmu kvality rozhodovací činnosti, kterou tak mohou vyřizovat specializovaní soudci.“<sup>21</sup>

Toto ustanovení bylo k 29. září 2017 zrušeno, přičemž navrhovatel novely zákona argumentoval v důvodové zprávě především tím, že se zamezí korupčnímu potenciálu soudu (rozložením agendy mezi více soudů), ale rovněž tím, že „trestné činy související s dopravou v naprosté většině případů nebývají příliš složité ani skutkově ani právně a lze je řešit poměrně rychle ve zkrácené formě trestního řízení, trestním příkazem. V naprosté většině případů se jedná o nedbalostní trestné činy, přičemž je současně třeba zdůraznit, že pachatelé těchto činů bývají osoby dosud zcela bezúhonné, resp. osoby, jejichž kriminální zavadovost je velmi nízká. Pachatelé této trestné činnosti ve většině případů spolupracují s orgány činnými v trestním řízení a projevují snahu věc řešit i v otázce náhrady škody. Zrušení specializace by vyrovnalo zátěž pražských obvodních soudů a umožnilo lepší orientaci ve skutečných výkonech jednotlivých obvodních soudů, protože trestná činnost v dopravě významně ovlivňuje statistiky a zkresluje celkovou výkonnost soudu“.<sup>22</sup>

Výše uvedenou citaci jsem ponechal v celém znění, neboť se jedná o autentické vystižení problematiky dopravní kriminality a jejích pachatelů z pohledu navrhovatele zákona, byť na problematiku nahlíží velice zjednodušujícím způsobem. Není totiž pravdou ani základní tvrzení, že se ve většině případů jedná o nedbalostní trestné činy, když většinu dopravní kriminality tvoří trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zák., přičemž k naplnění jeho skutkové podstaty je vyžadován úmysl. Především však je nutno kritizovat, že zákonodárce při zrušení tohoto ustanovení argumentuje zkreslováním statistické efektivity pražských obvodních soudů,

---

<sup>21</sup> VLÁDA. *Vládní návrh zákona o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů (zákon o soudech a soudcích)*. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 2000. Sněmovní tisk 878/0, 3. volební období. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?o=3&ct=878&ct1=0>. [cit. 2023-10-29].

<sup>22</sup> MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI. *Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 292/2013 Sb., o zvláštních řízeních soudních, ve znění zákona č. 87/2015 Sb., a některé další zákony*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti, 2016. Čj. 83/2015-LO-SP/20. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/RACKA85EB63I/>. [cit. 2023-10-29].

nikoliv tím, že by snad nebylo třeba soudců specializujících se na dopravní kriminalitu. Tato argumentace nikterak nezvyšuje povědomí společnosti vůči orgánům spravedlnosti, když staví statistickou úspěšnost konkrétního soudu nad jeho specializaci.

Uvedená důvodová zpráva je zajímavá i z toho pohledu, že stručně charakterizuje typické pachatele trestných činů spáchaných v dopravě jako prvopachatele, kteří projevují nad spáchaným činem lítost, spolupracují s orgány činnými v trestním řízení a dobrovolně nahrazují škodu. Věc je zpravidla vyřízena ve zkráceném trestním řízení vydáním trestního příkazu, přičemž pachatelé uložený trest přijímají, aniž by proti němu podávali odpor. Charakteristice pachatelů trestných činů v dopravě se blíže věnuji v kapitole 2.2.

Pozitivní právní úprava pojem „dopravní kriminalita“ nedefinuje. Proto je nutno pracovat s definicí vymezenou kriminologickou naukou. Jednu definici podává Říha v dílu „Kriminologie“<sup>23</sup>. Říha dopravní kriminalitu vymezuje v pozitivním a negativním pojetí. Pod pozitivním pojetím chápe dopravní kriminalitu jako trestnou činnost vykonávanou „ve spojitosti s užitím dopravního prostředku v rozporu s pravidly provozu, která vede k ohrožení či porušení zájmu společnosti na ochraně života, zdraví či majetku cizích osob“.<sup>24</sup> Negativně lze podle Říhy dopravní kriminalitu definovat tak, že „se sem obvykle neřadí trestná činnost jiného druhu (např. majetková), při níž je dopravní prostředek jen hmotným předmětem útoku či nástrojem pro spáchání trestného činu“.<sup>25</sup>

Problematikou dopravní kriminality se nezabývají všechny odborné publikace z oblasti kriminologie. To se, vzhledem ke skutečnosti, že se podle statických údajů trestné činy v dopravě dlouhodobě udržují mezi nejčastěji páchaným druhem trestné činnosti, jeví jako hodné kritiky. Těž to poukazuje na to, že byť je dopravní kriminalita vzhledem k jejímu rozsahu závažným a dosud nevyřešeným celospolečenským problémem, společnost, a to včetně odborné společnosti, na tento druh kriminality nahlíží jako na jev, který si větší pozornosti nezasluhuje.

Německé publikace G. Kaisera „Kriminologie“<sup>26</sup> či Albrechtova stejnojmenná „Kriminologie“<sup>27</sup> sice obsahují kapitolu věnující se dopravní kriminalitě, avšak místo jejího definování se dále soustředí pouze na její jednotlivé projevy. Shodují se však na tom, že jde o vlastní druh kriminality.

---

<sup>23</sup> GRÍVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019.

<sup>24</sup> GRÍVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 429.

<sup>25</sup> Tamtéž.

<sup>26</sup> KAISER, G. *Kriminologie: ein Lehrbuch*. 3. Aufl. Heidelberg: Müller, 1996.

<sup>27</sup> ALBRECHT, Peter-Alexis. *Kriminologie: ein Studienbuch*. München: Beck, 1999.

Kniha „Základy kriminologie a trestní politiky“<sup>28</sup> též konkrétně tento pojem nedefinuje, konstatuje však, že jde o takovou kriminalitu, jejíž specifická spočívá „z kriminologického hlediska zejména v tom, že jejich společenská nebezpečnost vyplývá pouze z toho, že k nim došlo v souvislosti s dopravou“<sup>29</sup>. Tato definice je poměrně zjednodušující, neomezuje se pouze na případy, ve kterých byly porušeny dopravní předpisy, ani nijak neomezuje rozsah dopravní kriminality na případy, kdy dopravní prostředek není pouhým předmětem útoku nebo nástrojem trestné činnosti. K této publikaci je vhodné doplnit, že kapitola týkající se dopravní kriminality byla v jejím třetím vydání významně zkrácena, především byla vynechána v podstatě celá část týkající se prevence dopravní kriminality. Proto v této práci cituji nejenom z nejnovějšího vydání, ale i z vydání druhého.

Tato práce vzhledem k uvedenému dále vychází především z Říhovy definice uvedené výše. Za dopravní kriminalitu pro účely této práce chápu pouze takové trestné činy, k jejichž spáchání došlo ve spojitosti s užitím dopravního prostředku v rozporu s dopravními předpisy vyjma případů, kdy byl dopravní prostředek jen hmotným předmětem útoku či nástrojem pro spáchání trestného činu.

Skutečnost, že ani v kriminologické teorii není na definici dopravní kriminality shoda znamená, že i statistiky z této oblasti se výrazně liší podle zdroje, který údaje vede. Orgány veřejné moci nevedou statistiky dopravní kriminality podle jednotné definice, je tedy možné, že jimi vedené statistiky zahrnou i jiný případ než který lze podřadit pod zde uvedenou definici.

Jako problematické se může jevit zařazení trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zák. a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) pod pojem dopravní kriminality.

Prve uvedená trestná činnost by mohla být zařazena i pod skupinu drogové kriminality, avšak spočívá-li jednání pachatele v řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky, je vhodné jej zařadit k trestným činům v dopravě. Důležité je též to, že tento trestný čin bývá v dopravě ve značné většině případů páchan pod vlivem legální drogy, a to alkoholu (např. v roce 2022 bylo 4630 dopravních nehod zaviněno řidičem pod vlivem alkoholu a 277 dopravních nehod pod vlivem drog<sup>30</sup>).

---

<sup>28</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012 a VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019.

<sup>29</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019, s. 473.

<sup>30</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Online, pdf. 2023, s. 7. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

Druhý uvedený trestný čin, pod kterým si v souvislosti s dopravní kriminalitou musíme konkrétně představit řízení motorového vozidla, přestože měl řidič uložen trest zákazu činnosti ve formě zákazu řízení motorových vozidel, se může na první pohled zdát jako bagatelní trestná činnost, která v materiálním smyslu žádné ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nezpůsobuje. Skutková podstata tohoto trestného činu navíc primárně chrání zájem na řádném výkonu rozhodnutí soudů a dalších orgánů veřejné moci, nikoliv zájem na ochraně života a zdraví ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích<sup>31</sup>. Proto by bylo možné uvažovat o tom, že by se toto jednání mezi trestné činy v dopravě započítávat nemělo.

Obě uvedená jednání jsou však jednáními v rozporu s dopravními předpisy<sup>32</sup>, dochází k nim v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, a proto je vhodné i tyto trestné činy, dojde-li k naplnění jejich skutkových podstat jednáním v rozporu s dopravními předpisy, pod dopravní kriminalitu zařadit. Ve statistických výkazech orgánů veřejné moci jsou tyto trestné činy pod dopravní kriminalitu zařazeny, a je nutno dodat, že tvoří naprostou většinu evidovaných trestných činů v dopravě<sup>33</sup>.

## **1.2. Právní předpisy související s dopravní kriminalitou (dopravní předpisy)**

V souvislosti s dopravní kriminalitou je nutno zkoumat i jiné právní předpisy než jen trestní zákony. Pravidla provozu na pozemních komunikacích nalezneme především v zák. o silničním provozu. Tento zákon je třeba vykládat ve spojitosti s dalšími právními předpisy, zejména zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, dále zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ale i vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Pravidla provozování silniční dopravy motorovými vozidly pro podnikatelské účely stanovuje zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Tento zákon upravuje i některé prostředky prevence dopravní nehodovosti a dopravní kriminality jako takové, zejm. bezpečnostní přestávky a doby odpočinku řidičů kamionové dopravy<sup>34</sup>.

Z výše uvedeného velmi stručného výčtu právních předpisů vztahujících se k dopravě je nutno opět upozornit na nutnost specializace soudců a dalších orgánů činných v trestním řízení. Právní úprava je rozsáhlá. Je též nutno doplnit, že pro každý druh dopravy platí jiné předpisy, jejichž výčet nemá smysl v této práci podávat.

---

<sup>31</sup> K tomu viz kap. 3.2.

<sup>32</sup> Viz § 3 a násl. zák. o silničním provozu.

<sup>33</sup> K tomu viz kap. 2.1.2.

<sup>34</sup> Viz zejm. § 3a uvedeného zákona.

Dodržení výše uvedených právních předpisů je nutno zkoumat se zvýšenou pozorností u nedbalostních trestných činů spočívajících ve způsobení dopravní nehody. A to zejména z toho hlediska, zda pachatel dodržel tzv. objektivní kritérium nedbalosti, tedy zda pachatel jednal s takovou opatrností, ke které byl v rámci okolností povinen<sup>35</sup>. To znamená, že zkoumáno bude především to, zda pachatel dodržoval dopravní předpisy.<sup>36</sup>

Pokud je v této práci dále používáno výrazu „dopravní předpisy“, je jím myšlen některý ze zde uvedených předpisů, příp. jiný předpis, který se též týká právní úpravy provozu na pozemních komunikacích.

### **1.3. Dynamika dopravní kriminality**

Závažnost a významnost zkoumání dopravní kriminality zcela jednoznačně dokazují statistiky vedené orgány veřejné moci.

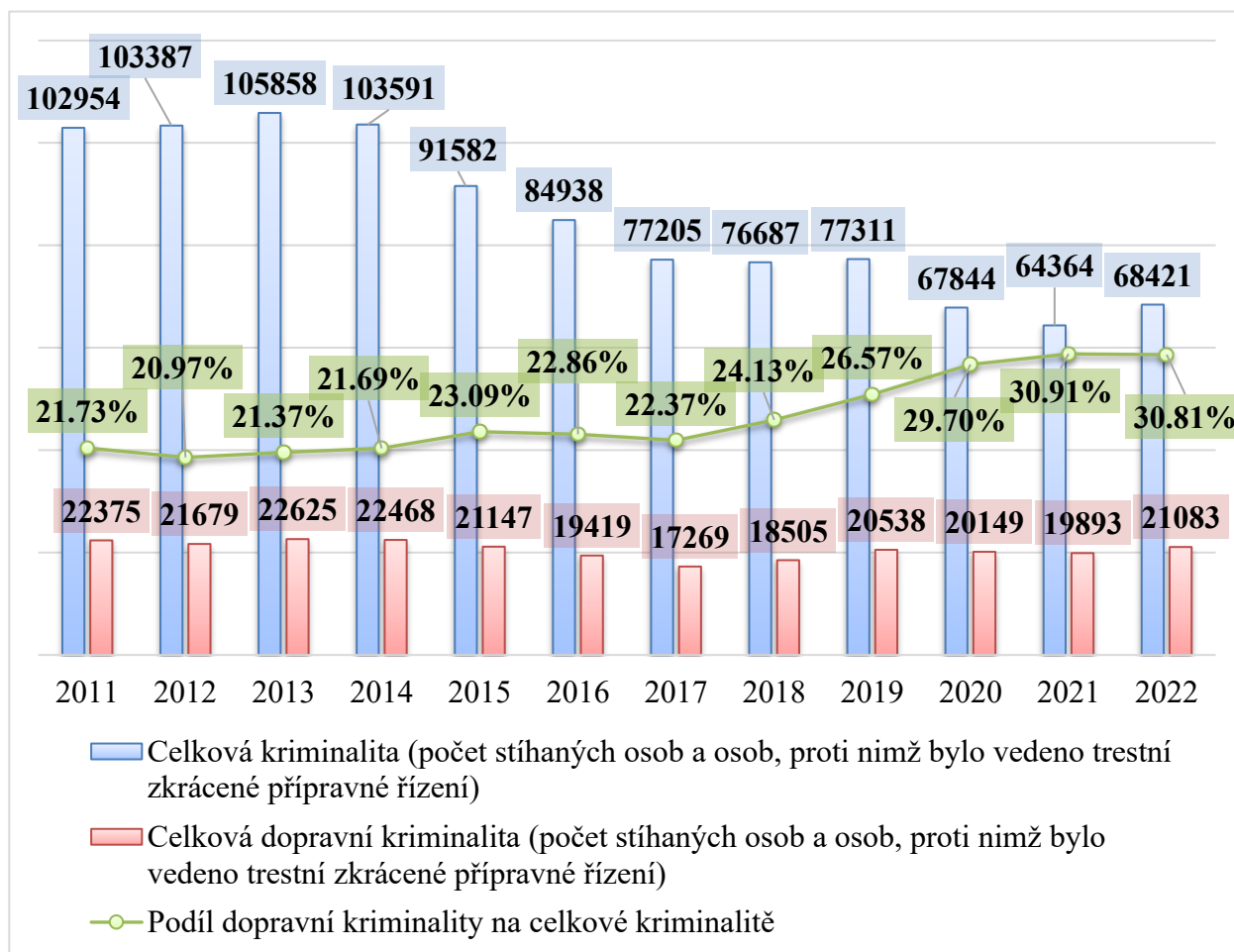
Pro ilustraci rozsahu dopravní kriminality může posloužit následující skupina grafů. Pro porovnání jsem vybral pouze roky, kdy již většina spáchaných trestných činů byla posuzována podle trestního zákoníku z roku 2009. U některých statistik jsem však byl dále limitován jak jejich dostupností, tak i změnami v jejich metodikách. Nejzajímavějším by se mohl zdát vývoj okolo roku 2020, tedy období pandemie COVID-19, kdy došlo k omezení silničního provozu. Jak však dále na grafech demonstřuji, nedá se bez bližšího zkoumání tvrdit, že by okolnostmi souvisejícími s pandemií došlo ke změně vývoje rozsahu dopravní kriminality.

---

<sup>35</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 246.

<sup>36</sup> POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2015, roč. 19, č. 4, s. 4-16.

**Graf: Poměr dopravní kriminality na celkové kriminalitě podle statistiky vedené Nejvyšším státním zastupitelstvím<sup>37</sup>**



Tento graf zachycuje vývoj dopravní kriminality podle počtu trestně stíhaných osob a osob proti nimž bylo vedeno zkrácené přípravné řízení. Nejedná se tedy o statistiku pravomocně odsouzených osob, ani o statistiku spáchaných trestných činů, neboť se zde nenevidují případy, kdy jedna osoba spáchala větší počet trestných činů. Nejvyšší státní zastupitelství pod dopravní kriminalitu řadí i některé skutkové podstaty trestných činů, které by neodpovídaly definici dopravní kriminality používané touto prací, jak byla uvedena výše. Tak např. do této statistiky zahrnuje i případy

<sup>37</sup> NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2011: Tabulková část. Online, pdf. 2012. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29]; NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2013: Tabulková část. Online, pdf. 2014. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29]; NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2016: Tabulková část I. Online, pdf. 2017. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29]; NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022: Tabulková část I. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>. [cit. 2023-10-29].



neoprávněného užívání cizí věci podle § 207 odst. 1 tr. zák<sup>38</sup>. Přesto však je tato tabulka schopna podat obecný pohled na rozsah dopravní kriminality v poměru s celkovou kriminalitou, byť by dopravní kriminalita podle definice užívané touto prací byla zřejmě nižší.

Z grafu je patrné, že celková kriminalita od roku 2014 trvale klesá, naopak dopravní kriminalita zůstává, pokud jde o počet vedených trestních řízení, na relativně stabilní úrovni. Podíl dopravní kriminality na celkové kriminalitě proto stoupá. Tento poměr se dlouho udržoval na úrovni okolo 20 %, avšak od roku 2018 výrazně narostl a v roce 2021 přesáhl hranici 30 %.

Z toho by mohl být vyvozen závěr, že byť se obecně celkový rozsah kriminality daří, alespoň částečně, potlačovat, u dopravní kriminality tomu tak není. To je však nutno doplnit do kontextu toho, že každým rokem, s výjimkou roku 2020 ovlivněného pandemií COVID-19, dochází k nárůstu hustoty provozu na pozemních komunikacích. Pokud totiž v roce 2015 došlo průměrně k jednomu trestnímu stíhání na každých ujetých 3,3 milionu kilometrů v individuální automobilové přepravě osob, v roce 2022 došlo k trestnímu stíhání průměrně po 4,3 milionech ujetých kilometrů. To znamená, že relativně k hustotě provozu na pozemních komunikacích dochází k méně trestným činům spáchaným v dopravě. Ani tento vývoj však nelze zcela nazvat pozitivním, neboť od roku 2017 je i v tomto ohledu vývoj počtu trestních stíhání v podstatě stabilní. K tomu viz následující tabulka.

---

<sup>38</sup> NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2016: Tabulková část I.* Online, pdf. 2017, s. 3-4. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29].

**Tabulka: Odhad počtu ujetých kilometrů (v milionech) v individuální automobilové přepravě osob na zahájené trestní stíhání pro trestný čin v dopravě**

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Počet stíhaných osob a osob, proti nimž bylo vedeno trestní zkrácené přípravné řízení <sup>39</sup>	21 147	19 419	17 269	18 505	20 538	20 149	19 893	21 083
Odhad počtu ujetých kilometrů (v milionech) v individuální automobilové přepravě osob <sup>40</sup>	69 705	72 255	74 327	83 659	87 373	86 062	88 355	91 245
Odhad počtu ujetých kilometrů (v milionech) v individuální osobní automobilové přepravě osob na zahájené trestní stíhání pro trestný čin v dopravě	3,3	3,7	4,3	4,5	4,3	4,2	4,4	4,3

Zajímavé je v tomto ohledu porovnání roku 2020, tedy roku, ve kterém byla zavedena nejprísnější protipandemická opatření, s rokem 2019. Přestože totiž došlo k poměrně razantnímu snížení počtu nehod (za rok 2019: 107 572, za rok 2020: 94 794<sup>41</sup>), na statistikách dopravní kriminality se pandemie COVID-19 takřka vůbec neprojevila, počet trestních stíhání byl v zásadě stejný jako v letech 2019 a 2021. Tento závěr přitom ne zcela koresponduje s evidencí bodovaných jednání vedené Ministerstvem dopravy, podle které bylo v roce 2020 zaevidováno o téměř 2 000 méně trestných činů v dopravě oproti roku 2019 (2019: 14 300 trestných činů, 2020: 12 266 trestných činů<sup>42</sup>). Podle zpřesněného odhadu Ministerstva dopravy byl v individuální automobilové přepravě osob ujet motorovými vozidly v roce 2020 obdobný počet kilometrů jako v letech předcházejících, tudíž ani z tohoto hlediska nelze vliv pandemie COVID-19 na dopravní kriminalitu hodnotit<sup>43</sup>. Vývoj v dalších letech též nebyl výrazně rozdílný, rozsah dopravní kriminality se udržuje na podobných hodnotách i v letech 2021 a 2022.

<sup>39</sup> Viz graf výše.

<sup>40</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2020*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2021*. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/ro-cenky.htm>. [cit. 2023-10-24]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2022*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24].

<sup>41</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020*. Online, pdf. 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

<sup>42</sup> K evidenci Ministerstva dopravy viz níže.

<sup>43</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2022*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24].

Je na zvážení, jak velký vliv má na dopravní kriminalitu hustota provozu na pozemních komunikacích. Dopravní kriminalita, zejména pokud jde o trestné činy ohrožovací, se projevuje velkou mírou latence<sup>44</sup>, což samozřejmě statistiky dopravní kriminality poměrně relativizuje. Relativně konstantní počet evidovaných trestních stíhání mezi lety 2019 až 2022, a to včetně roku 2020 ovlivněného pandemií COVID-19, může naznačovat, že vývoj rozsahu zjištěné dopravní kriminality naráží zejm. na limity orgánů činných v trestním řízení, které jednoduše nejsou schopny odhalovat, ať již z personálních či jiných důvodů, vyšší počet trestných činů. Jak bude uvedeno v dalších kapitolách, při odhalování a prevenci trestných činů spáchaných v dopravě jsou jedním z neúčinnějších prostředků právě pravidelné dopravní kontroly.

K rozsahu dopravní kriminality je nutno uvést, že v takřka čtyřech pětinach případů je věc řešena v rámci zkráceného přípravného řízení podle § 179a a násl. tr. řádu, což jsou obecně řízení „o nejméně závažných trestných činech“, jejichž smyslem má být „vyhledat možné důkazy pro potřeby soudního řízení s cílem postavit obviněného v co nejkratší době před soud“<sup>45</sup>. Zkrácené přípravné řízení má zpravidla skončit do dvou týdnů od sdělení podezření<sup>46</sup>. Z toho lze vyvodit, že se zpravidla u dopravní kriminality nejedná o případy závažné kriminality, ani kriminality, již je nutno složitě vyšetřovat. Poměr vedení zkráceného přípravného řízení v rámci dopravní kriminality ilustruje následující graf.

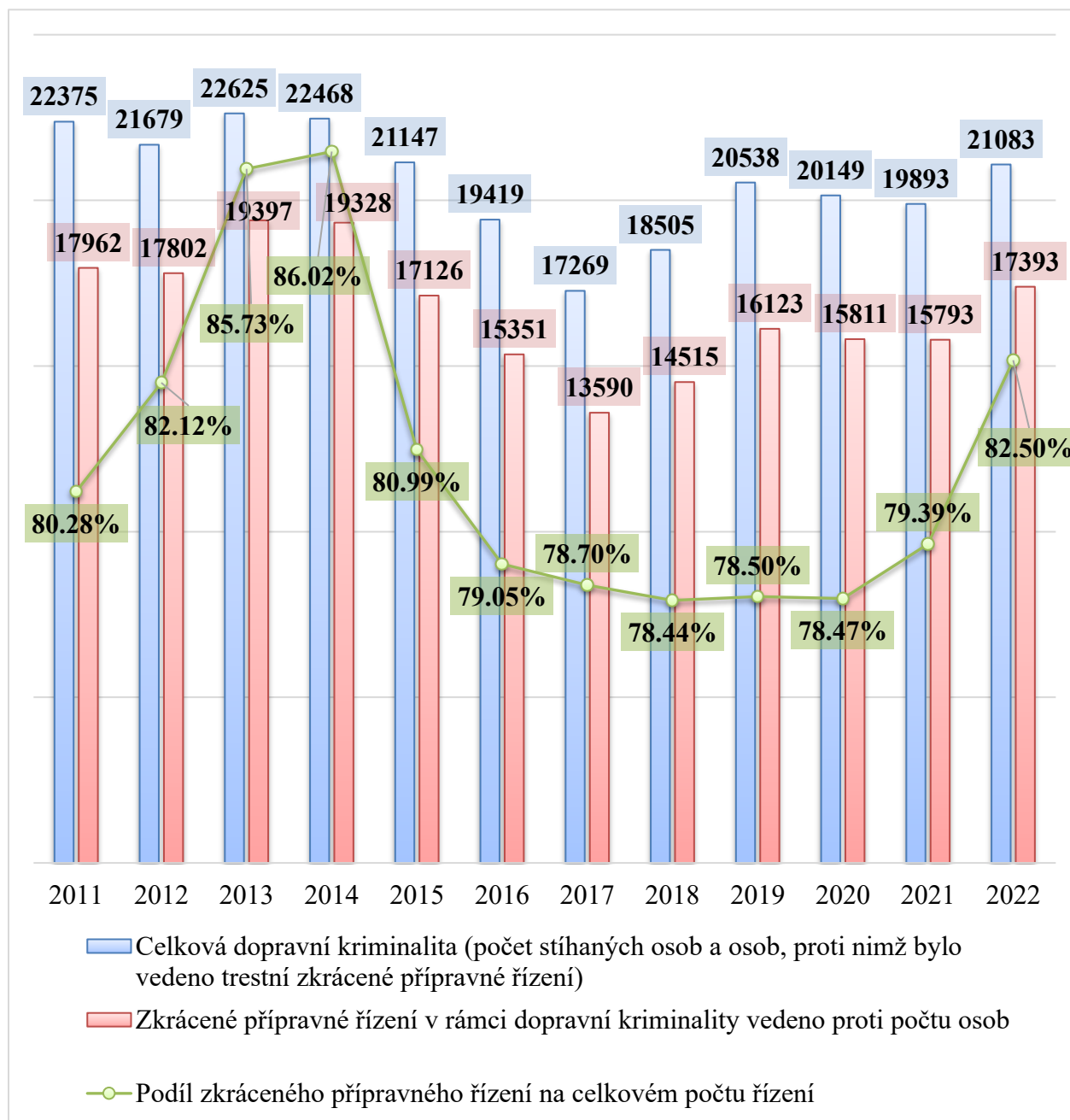
---

<sup>44</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUCHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 543.

<sup>45</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo procesní*. 6. vydání. Praha: Leges, 2021, s. 536.

<sup>46</sup> Viz § 179b odst. 4 tr. řádu.

**Graf: poměr vedení zkráceného přípravného řízení v dopravní kriminalitě v porovnání s celkovou dopravní kriminalitou<sup>47</sup>**



<sup>47</sup> NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2011: Tabulková část. Online, pdf. 2012. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29]; NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2013: Tabulková část. Online, pdf. 2014. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29]; NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2016: Tabulková část I. Online, pdf. 2017. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29]; NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022: Tabulková část I. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>. [cit. 2023-10-29].

Statistiku trestných činů v dopravě vede též Ministerstvo spravedlnosti, které eviduje počet již odsouzených osob. Statistika se, co se týká poměru dopravní kriminality k celkové kriminalitě, výrazně od statistiky vedené Nejvyšším státním zastupitelstvím neliší (s výjimkou statisticky anomálního roku 2016). K této statistice viz graf níže.

Na co však chci tímto grafem především upozornit je skutečnost, že zdaleka ne každé trestní stíhání vede k pravomocnému odsouzení trestně stíhané osoby. To však neznamená, že by trestní stíhání bylo vždy neúspěšné a stíhaná osoba nebyla nijak potrestána. Dochází zde totiž k tzv. odklonům v trestním řízení, a to zpravidla již ve fázi přípravného řízení. Odklony nemají žádnou zákonnou definici, můžeme je však vymezit jako „alternativu standardního trestního řízení“<sup>48</sup>. V užším smyslu tohoto institutu se jedná o takovou odchylku od obvyklého způsobu řízení, kdy „nedojde k vyslovení viny a věc se vyřídí mimosoudním postupem nebo zastavením trestního stíhání“<sup>49</sup>.

Některé formy odklonů tedy vedou přímo k tomu, že soudy věc vůbec neprojednávají, a trestní řízení bude ukončeno již ve fázi přípravného řízení. Rozsah této práce neumožňuje vyjádřit se k jednotlivým formám odklonů, uvedu zde však alespoň počet případů, ve kterých byl v dopravní kriminalitě některý z vybraných druhů odklonu využit.

Tak např. v roce 2021 bylo státním zástupcem podle § 307 odst. 1 tr. řádu podmíněně zastaveno 844 trestních stíhání. V 513 případech došlo k podmíněnému odložení podání návrhu na potrestání ve smyslu § 179g odst. 1 tr. řádu. K odložení věci podle § 159a tr. řádu došlo v 481 případech. K ostatním druhům odklonů dochází jen výjimečně. Obžaloba byla přitom podána v roce 2021 pouze na 3 153 osob a návrh na potrestání na 15 247 osob.<sup>50</sup>

Z uvedeného vyplývá, že trestní stíhání v dopravě nemusí nutně vést k řízení před soudem, ale naopak bude často ukončeno již před touto fází trestního řízení.

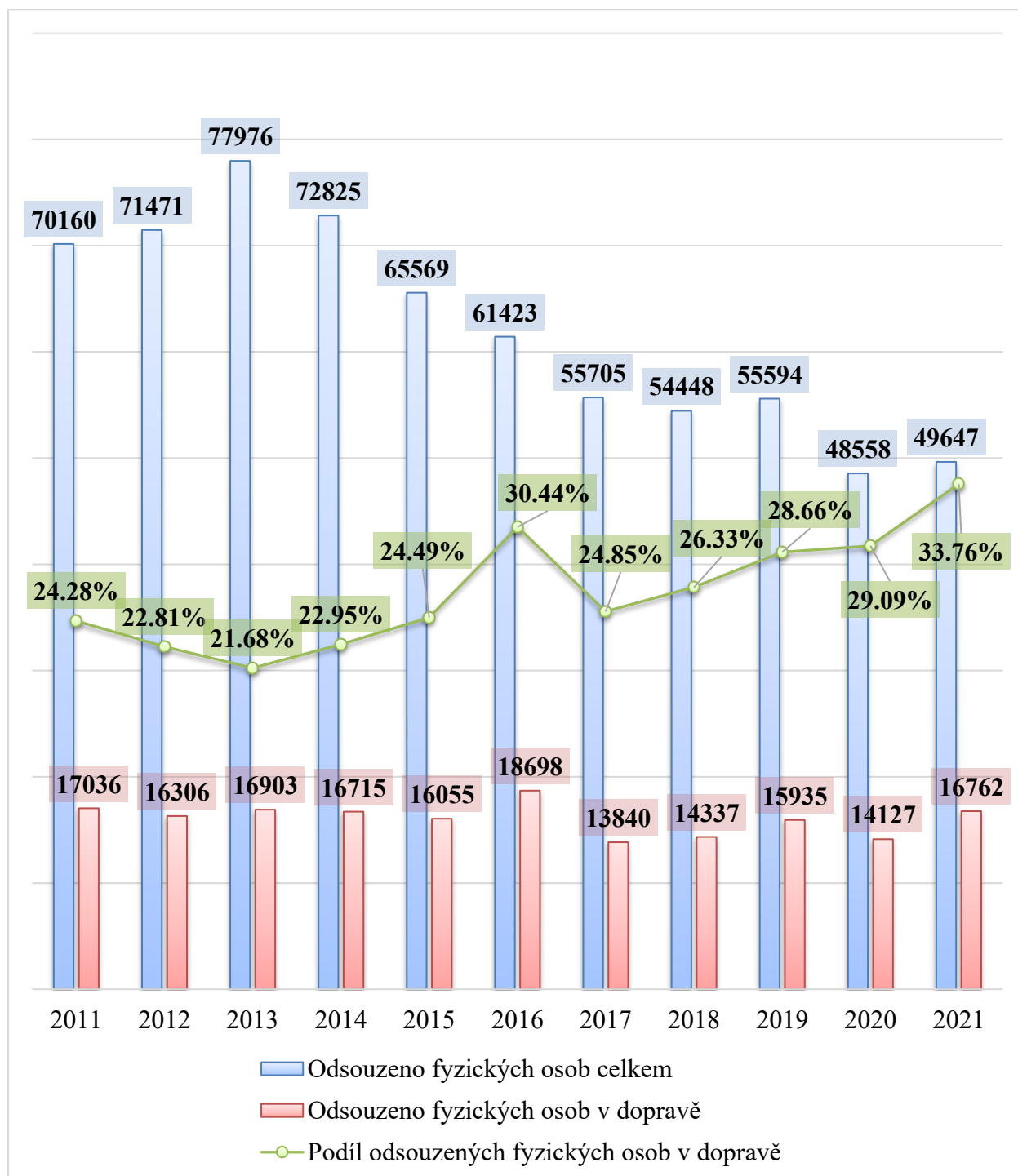
---

<sup>48</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo procesní*. 6. vydání. Praha: Leges, 2021, s. 792.

<sup>49</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo procesní*. 6. vydání. Praha: Leges, 2021, s. 794.

<sup>50</sup> NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2021: Tabulková část I*. Online, pdf. 2022 Dostupné z <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2021/>. [cit. 2023-10-29].

**Graf: poměr dopravní kriminality na celkové kriminalitě podle počtu odsouzených fyzických osob<sup>51</sup>**

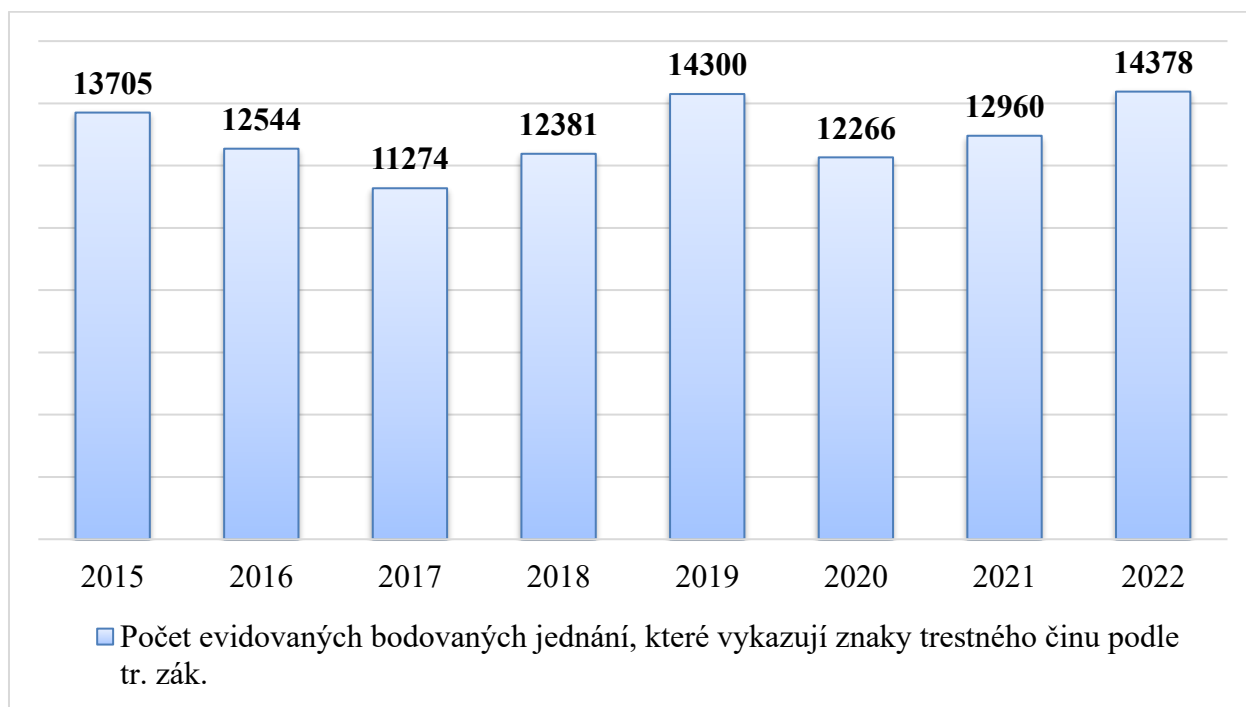


<sup>51</sup> ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (ČSÚ). *Statistická ročenka České republiky - 2014: 29-4. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy*. Online. 2014. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/320198-14-r\\_2014-2700](https://www.czso.cz/csu/czso/320198-14-r_2014-2700). [cit. 2023-10-25]; ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (ČSÚ). *Statistická ročenka České republiky - 2018: 29-4. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy*. Online. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody>. [cit. 2023-10-25]; ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (ČSÚ). *Statistická ročenka České republiky - 2022: 29-4. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy*. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-80z4qozy1w>. [cit. 2023-10-25].

Další evidenci vede Ministerstvo dopravy. Tato evidence se omezuje pouze na výčet trestných činů (a přestupků), za které jsou podle § 123a a násl. zák. o silničním provozu udělovány tzv. body, proto se neshoduje se statistikami uvedenými výše. Přehled bodovaných jednání je uveden v příloze č. 1 zák. o silničním provozu. Pro účely této práce je důležité, že bodově ohodnoceny jsou uvedeným zákonem i případy spáchání jednání zařazených do bodového hodnocení, které mají znaky trestného činu, za který byl uložen trest, nebo v souvislosti s kterým bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání<sup>52</sup>. Nejsou zde tedy bohužel zaznamenány všechny případy, kdy se v rámci trestního řízení uplatní odklon.

Podle mého názoru se jednání zaznamenaná touto evidencí nejvíce shodují s definicí dopravní kriminality, se kterou pracuje tato práce, neboť eviduje právě jen ty trestné činy v dopravě, ke kterým došlo v souvislosti s porušením předpisů o provozu na pozemních komunikacích. Z toho, že jsou v této evidence zahrnuta pouze jednání spočívající v porušení těchto předpisů též vyplývá, že zaznamenává pouze jednání v silniční dopravě, nikoliv v jiných oblastech dopravy, což je též oblastí, kterou se tato práce primárně zabývá. Proto z této evidence vycházím i pro účely následujících kapitol.

**Graf: Počet evidovaných bodovaných jednání, které vykazují znaky trestného činu podle tr. zák. podle evidence přestupků a trestných činů Ministerstva dopravy za roky 2015 až 2022<sup>53</sup>**



<sup>52</sup> Viz § 123b odst. 1, 2 zák. o silničním provozu.

<sup>53</sup> Viz příloha č. 1 této práce.

Na této evidenci je více než na statistice Nejvyššího státního zastupitelství zřetelný vliv pandemie COVID-19 v roce 2020. Jaký však byl skutečný vliv této pandemie není zcela zřejmé, protože rok 2019 byl, co se počtu evidovaných trestných činů týče, nadprůměrný, přičemž s rokem 2018 a 2021 je období pandemie (rok 2020) srovnatelné. Ke vztahu dynamiky dopravní kriminality podle této evidence a hustotě provozu na pozemních komunikacích srov. následující tabulku.

**Tabulka: Odhad počtu ujetých kilometrů (v milionech) v individuální automobilové přepravě osob na spáchané bodované jednání vykazující znaky trestného činu podle evidence trestných činů a přestupků Ministerstva dopravy**

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Počet evidovaných bodovaných jednání vykazujících znaky trestného činu <sup>54</sup>	13 705	12 545	11 274	12 381	14 300	12 266	12 960	14 378
Odhad počtu ujetých kilometrů (v milionech) v individuální automobilové přepravě osob <sup>55</sup>	69 705	72 255	74 327	83 659	87 373	86 062	88 355	91 245
Odhad počtu ujetých kilometrů (v milionech) v individuální automobilové přepravě osob spáchané bodované jednání vykazující znaky trestného činu	5,09	5,76	6,59	6,76	6,11	7,02	6,82	6,35

Tato tabulka nevydává o vývoji dopravní kriminality tak zřetelný obraz jako tabulka uvedená na str. 13 této práce. Vývoj podle této tabulky nevykazuje žádný zřetelný trend, některé roky se svými hodnotami zcela vymykají letům předchozím i následujícím. Stejně tak není zřetelný ani trend poměru hustoty provozu na pozemních komunikacích a počtem trestných činů v dopravě. Je tak třeba dospět spíše k závěru, že dopravní kriminalitu hustota provozu na pozemních komunikacích rozhodujícím způsobem neovlivňuje, přinejmenším zcela jistě není jediným rozhodujícím faktorem ovlivňujícím dynamiku dopravní kriminality, byť takový závěr není možné zcela bez podrobnějšího výzkumu potvrdit.

<sup>54</sup> Viz příloha č. 1 této práce.

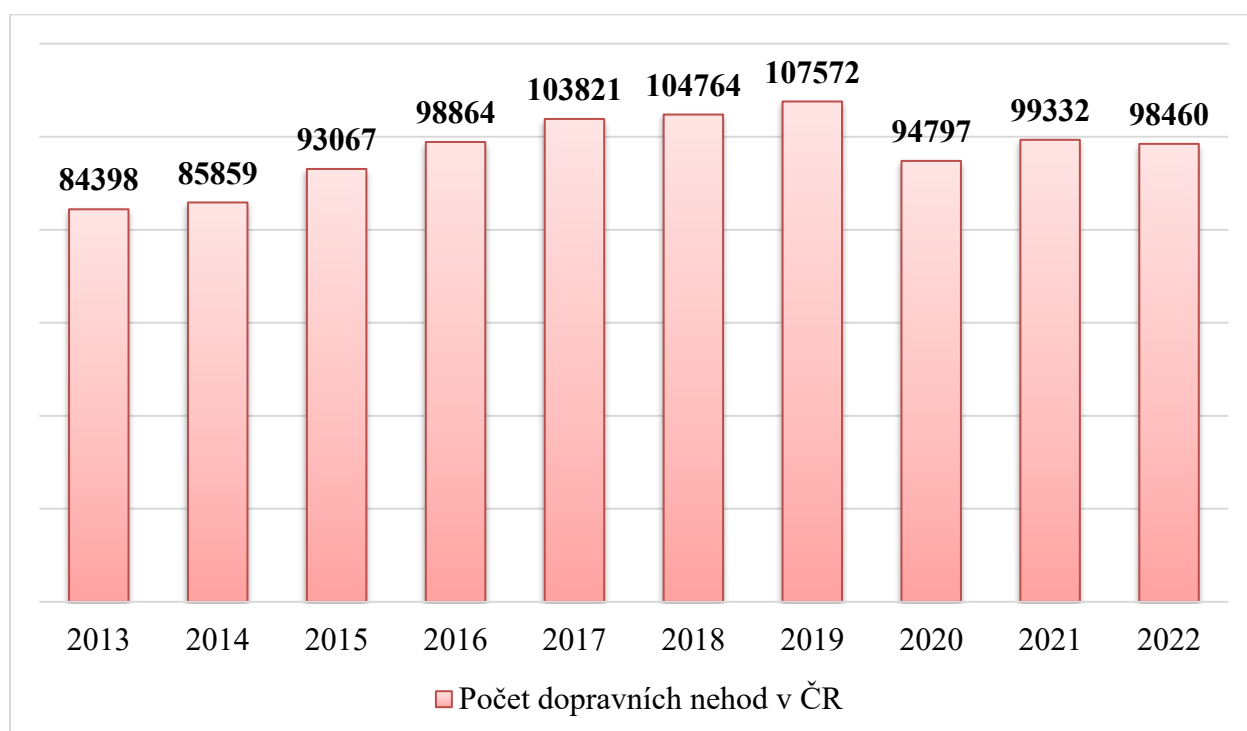
<sup>55</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2020*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2021*. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2022*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24].



Je vhodné doplnit i pár slov k vývoji dopravní nehodovosti. Tento vývoj je relativně konstantní, je však zcela zřetelný propad počtu dopravních nehod v roce 2020. Ani vývoj v následujících letech nedosahuje takových hodnot jako před rokem 2020. Počet dopravních nehod však není zcela nejvhodnějším ukazatelem dynamiky dopravní kriminality, neboť, jak bude uvedeno v kapitole 2.1.2. této práce, převážná většina trestných činů spáchaných v dopravě ve způsobení dopravní nehody nespočívá.

Počet dopravních nehod, především jejich následky, však mohou být vhodným ukazatelem pro závadnost jednání naplňujících definici dopravní kriminality. Z následujícího grafu lze vysledovat, že se počet způsobených dopravních nehod do roku 2020 neustále stupňoval, z tohoto pohledu se tedy nedařilo dopravní nehodovost potlačovat. Naopak, jak vyplývá z druhého grafu, se alespoň podařilo zmírnit následky dopravních nehod, v posledních letech dochází k poměrně významnému poklesu jak počtu usmrcení, tak těžkého zranění v důsledku dopravní nehody. Vzhledem k tomu, že dopravní kriminalita jako taková neklesá, se však lze domnívat, že méně závažné následky dopravních nehod jsou spíše důsledkem bezpečnostních úprav motorových vozidel<sup>56</sup> než úspěšností v potlačování dopravní kriminality.

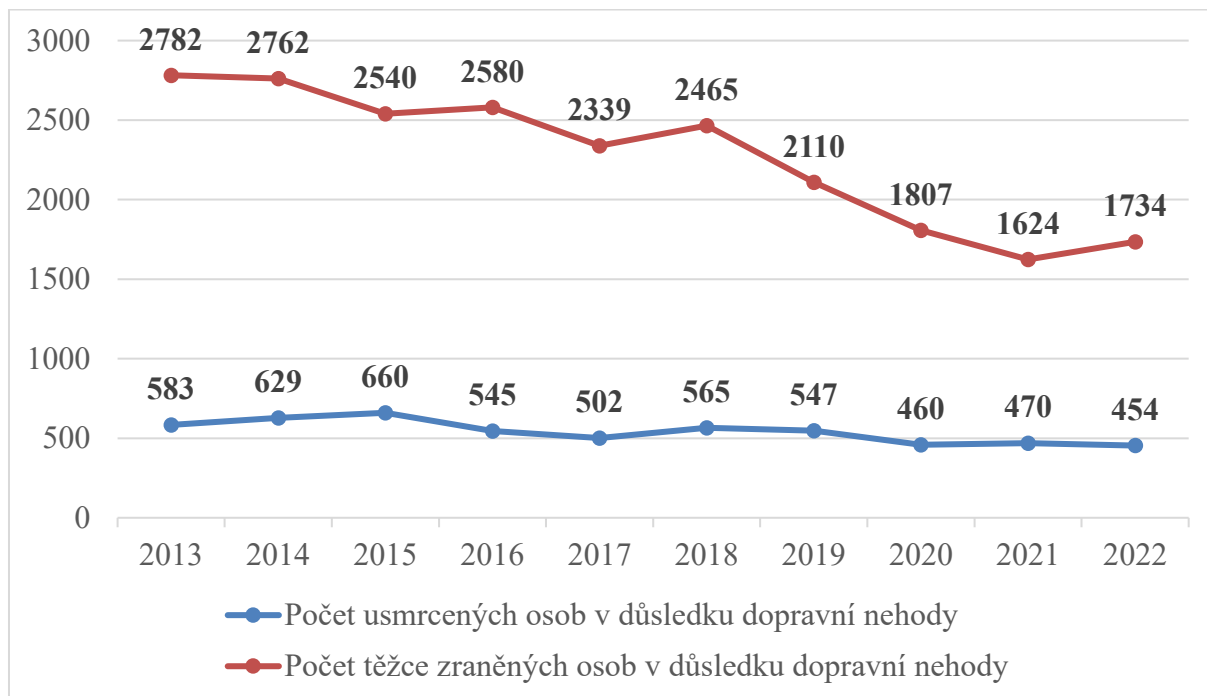
**Graf: počet dopravních nehod v České republice za roky 2013 až 2022<sup>57</sup>**



<sup>56</sup> Srov. např. CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 191.

<sup>57</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

**Graf: počet osob usmrcených či těžce zraněných v důsledku dopravní nehody v České republice za roky 2013 až 2022<sup>58</sup>**



<sup>58</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

## 2. Trestné činy páchané v silniční dopravě a jejich pachatelé

### 2.1. Obecně o trestných činech páchaných v silniční dopravě

V této kapitole se zaměřím na vymezení a strukturu trestných činů, které lze charakterizovat jako typické trestné činy páchané v silniční dopravě. Dále se v této kapitole zabývám vymezením znaků charakterizujících typického pachatele dopravní kriminality.

#### 2.1.1. Vymezení trestných činů páchaných v silniční dopravě

Říha rozděluje trestné činy v dopravě do tří skupin: trestné činy spočívající v řízení dopravního prostředku pod vlivem návykové látky, trestné činy spočívající v řízení dopravního prostředku přes uložený zákaz činnosti, respektive bez příslušného oprávnění, a trestné činy spáchané způsobem dopravní nehody či ve spojitosti s ní.<sup>59</sup>

Z tohoto dělení vychází z větší části i tato práce. Toto rozdělení je logické, neboť každá skupina je svým způsobem specifická. Ze statistik navíc vyplývá, že trestné činy ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zák. a maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zák. představují více než 95 % v dopravě spáchaných trestných činů<sup>60</sup>.

Poslední uvedenou skupinu, tj. skupinu trestné činnosti související s dopravními nehodami, představují rozmanité druhy trestných činů, které spojuje zejména následek jejich spáchání, tedy způsobení dopravní nehody či alespoň vznik reálného nebezpečí způsobení dopravní nehody. Tato kategorie zahrnuje velké množství trestných činů, a to jak ohrožovacích, tak poškozovacích, nedbalostních, a příležitostně dokonce úmyslných.<sup>61</sup> Do této kategorie lze zařadit i trestné činy obecného ohrožení podle § 272 tr. zák. a obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zák., neboť zpravidla chrání stejný objekt jako poruchové trestné činy, které souvisí se způsobením dopravní nehody, konkrétně zájem na ochraně života, zdraví či cizího majetku. U těchto ohrožovacích trestných činů nemusí dojít k samotnému vzniku dopravní nehody. K naplnění jejich skutkové podstaty postačí, že jednáním dojde k reálnému nebezpečí způsobení dopravní nehody<sup>62</sup>. Zároveň je však

---

<sup>59</sup> GRÍVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s.432.

<sup>60</sup> Viz graf níže.

<sup>61</sup> Srov. též GRÍVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s.431-432.

<sup>62</sup> Srov. JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 767.

podmínkou trestní odpovědnosti pachatele u těchto trestných činů nebezpečí způsobení následku závažnějšího rozsahu, než jak je tomu u poruchových trestných činů<sup>63</sup>.

V odborné literatuře se někdy navrhuje zavedení dalších zvláštních druhů trestných činů, jejichž skutkové podstaty by postihovaly některá z častých nebezpečných jednání majících původ v dopravě. Zejména se diskutuje o zavedení trestněprávního postihu jednání spočívajícího v ujíždění policistům, resp. nezastavení na jejich výzvu, neboť pronásledování ujíždějícího řidiče často vede k ohrožování ostatních účastníků provozu.<sup>64</sup> Protiargumentem zavedení tohoto trestného činu může být skutečnost, že v takovém případě, pakliže ujíždějící řidič skutečně ohrožuje větší počet účastníků silničního provozu, naplní svým jednáním zpravidla skutkovou podstatu trestného činu obecného ohrožení podle § 272 tr. zák.

Je též navrhováno, aby se, podle německého vzoru, prostředky trestního práva sankcionovalo i ujetí od místa dopravní nehody<sup>65</sup>. V současné době je ujetí od místa nehody trestné pouze jako trestný čin neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zák., což především znamená, že ujetí od místa nehody bude bez dalšího trestné jen v případě, kdy některá z osob zúčastněných na dopravní nehodě utrpí újmu na zdraví, a to takovou, která vyžaduje potřebnou pomoc.

V obou výše uvedených případech by zavedení nových skutkových podstat trestného činu znamenalo především určité ulehčení trestního řízení z pohledu prokazování viny orgány činnými v trestním řízení, a to zejména v případě ujetí od místa dopravní nehody. U trestného činu podle § 151 tr. zák. musí orgán činný v trestním řízení prokázat mimo jiné z hlediska subjektivní stránky trestného činu vědomost pachatele o újmě na zdraví jiného a potřebě poskytnutí pomoci<sup>66</sup>. Přesto se domnívám, že je současná úprava dostatečná, neboť ta skutečně nebezpečná jednání jsou prostředky trestního práva postihnutelná, přičemž v méně závažných věcech jsou prostředky správního práva dostačující<sup>67</sup>.

Dle mého názoru není třeba rozšiřovat trestní represi na další případy a zavádět nové skutkové podstaty trestných činů. Ujetí od místa nehody, pokud se na místě nehody nenacházejí zraněné osoby vyžadující naléhavou pomoc, nepředstavuje zásah do žádných právem chráněných hodnot, které by bylo třeba chránit též prostředky trestního práva. Stejně tak mám za to, že samotné

---

<sup>63</sup> Srov. např. podmínku spočívající ve vydání lidí (tj. většího počtu lidí) v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví v případě trestného činu podle § 273 odst. 1 tr. zák. s těžkým ublížením na zdraví jediné osoby podle § 147 odst. 1 tr. zák.

<sup>64</sup> GRÍVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 433.

<sup>65</sup> Tamtéž.

<sup>66</sup> ŠÁMAL, Pavel. § 151 [Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 2044, marg. č. 7.

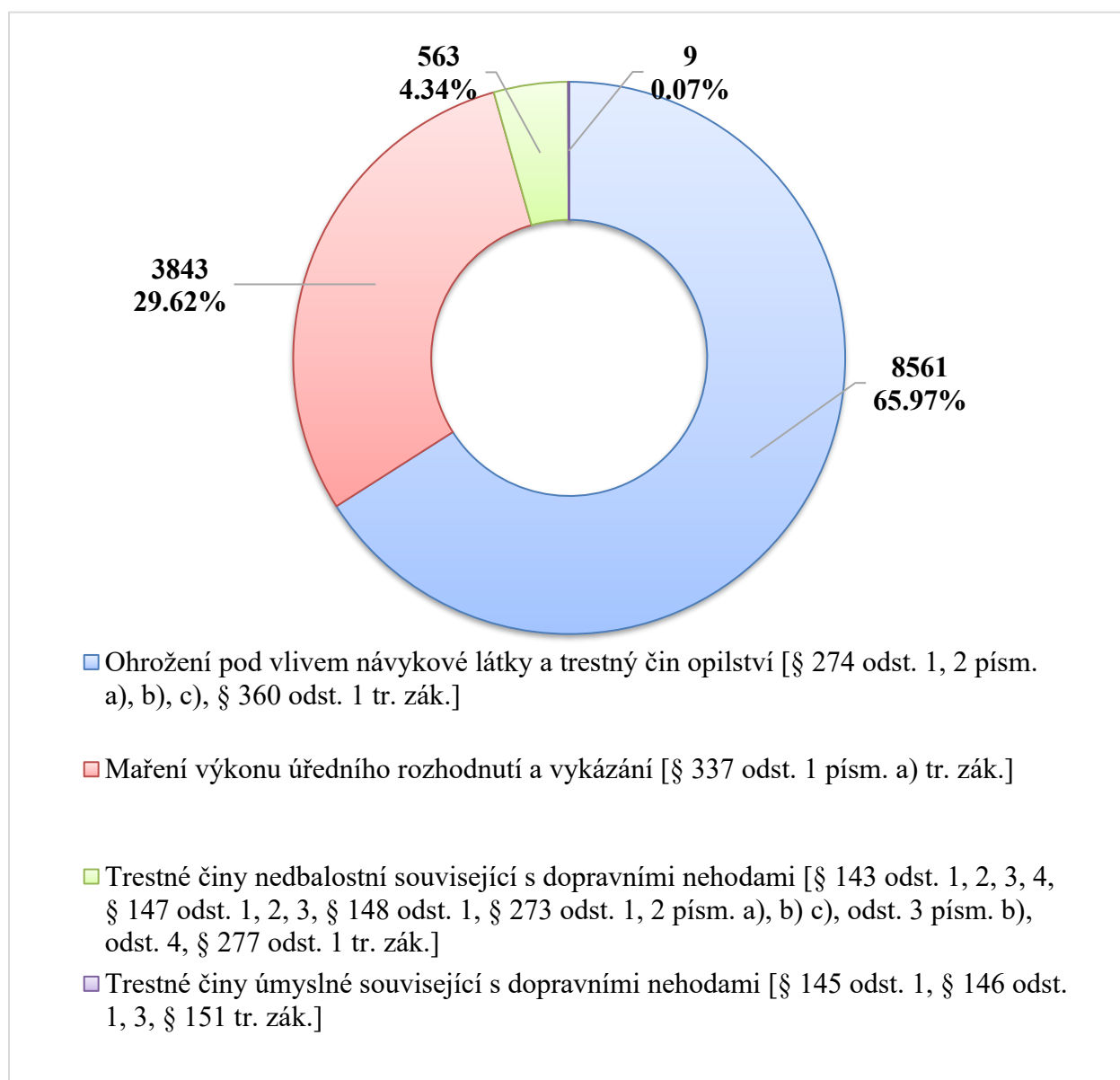
<sup>67</sup> K tomu srov. zejm. povinnosti uložené účastníku dopravní nehody podle § 47 zák. o silničním provozu.

nezastavení na výzvu policisty by bez dalšího trestněprávně postihnutelné být nemělo. Skutková podstata trestného činu obecného ohrožení podle § 272 tr. zák. je dostatečně obecná na to, aby ujíždění policistům, dosahuje-li konkrétní jednání takové intenzity, že skutečně ohrožuje na zdraví či na životě větší počet účastníků provozu na pozemních komunikacích (či i dalších osob) nebo cizí majetek velkého rozsahu, pod svou skutkovou podstatu zahrnuje. Tato skutková podstata je proto schopna zajistit účinnou ochranu trestním právem chráněným hodnotám.

## 2.1.2. Struktura trestných činů páchaných v silniční dopravě

Výše byly vymezeny tři kategorie trestných činů, které jsou páchany v dopravě. Strukturu trestných činů páchaných v silniční dopravě ilustrují dále uvedené grafy. Jak jsem vysvětlil v kap. 1.3., budu v této kapitole vycházet, co se počtu jednotlivých trestných činů týče, z evidence bodovaných jednání vykazujících znaky trestného činu Ministerstva dopravy.

**Graf: průměrný roční počet evidovaných bodovaných jednání, které vykazují znaky trestného činu podle tr. zák. podle evidence přestupků a trestných činů Ministerstva dopravy za roky 2015-2022<sup>68</sup>**



<sup>68</sup> Viz příloha č.1 této práce.

Podle tohoto grafu představuje trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zák. téměř dvě třetiny evidovaných trestných činů v silniční dopravě. Zbývající téměř tři desetiiny případů představuje trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zák. Trestné činy související s dopravními nehodami představují necelých pět případů ze sta, z toho se jedná z naprosté většiny o nedbalostní trestné činy.

Dopravní kriminalita vykazuje, s výjimkou vážnějších dopravních nehod, kde je povinností jejich účastníků nahlášení události Policii České republiky<sup>69</sup>, vysokou míru latence<sup>70</sup>. Zejména v případech trestných činů podle § 274 odst. 1 a § 337 odst. 1 písm. a) tr. zák. dochází k jejich zjištění především v rámci namátkových kontrol dopravní policie<sup>71</sup>, což znamená, že míra zjišťování tohoto druhu kriminality závisí především na aktivitě policie<sup>72</sup>.

Trestné činy související s dopravními nehodami tedy vykazují nízkou míru latence, a naopak ostatní kategorie vykazují vyšší míru latence. Lze proto usuzovat, že skutečný rozdíl výše uvedených kategorií trestných činů páchaných v dopravě bude ještě výraznější.

K výše uvedenému je však nutno doplnit, že způsobení havárie, dopravní nebo jiné nehody, jinému ublížení na zdraví nebo větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku je znakem kvalifikované skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 2 písm. a) tr. zák. Tato kvalifikovaná skutková podstata byla naplněna v uvedených letech průměrně ve 1 405 případech ročně. Pokud bychom tuto kvalifikovanou skutkovou podstatu připočítali ke kategorii trestných činů souvisejících s dopravními nehodami, pak by tato kategorie představovala průměrně 1 977 případů ročně (za uvedené roky). V takovém případě by trestné činy související s dopravní nehodou představovaly okolo patnácti procent případů trestných činů v dopravě.

---

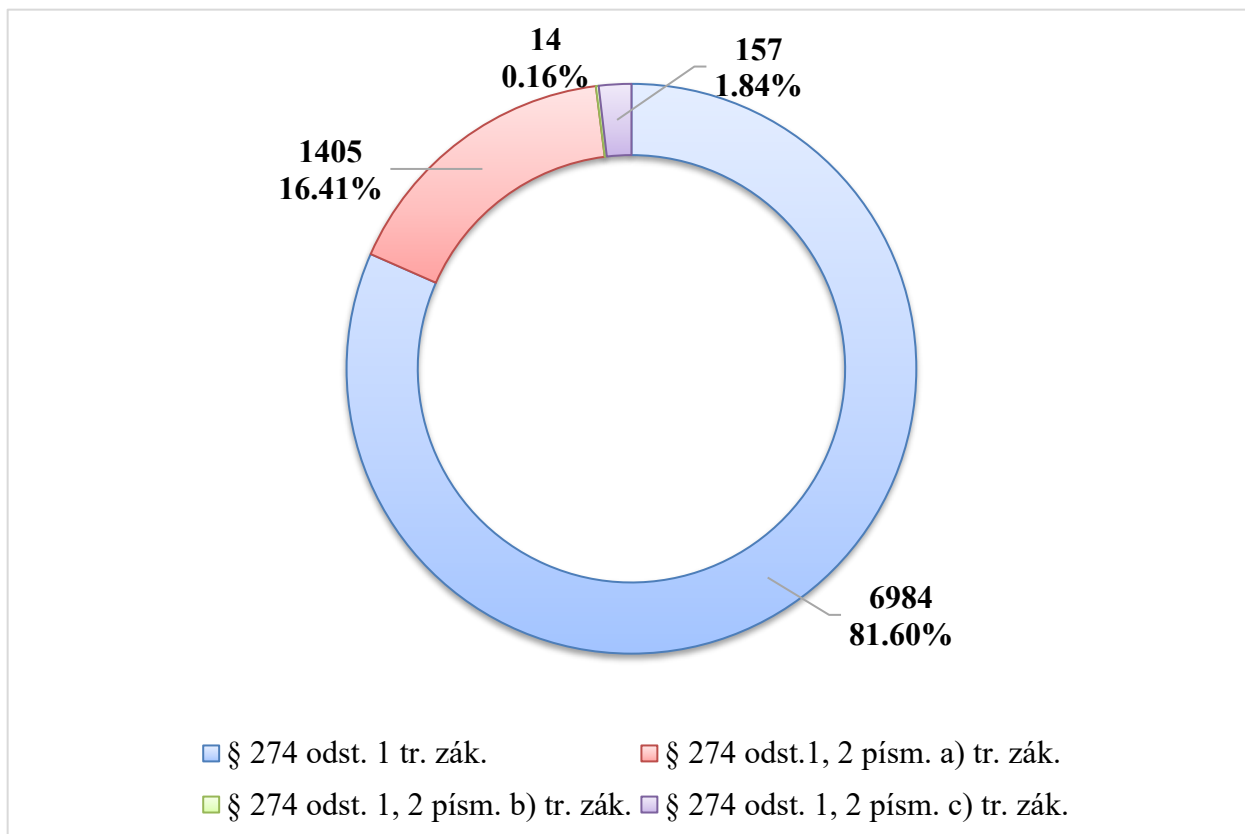
<sup>69</sup> Viz zejm. § 47 odst. 4 zák. o silničním provozu.

<sup>70</sup> GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 435.

<sup>71</sup> Tamtéž.

<sup>72</sup> K tomu viz též RŮŽIČKA, Miroslav. *Zpráva o činnosti národního zpravodaje pro mimořádné události, trestné činy v dopravě, proti životnímu prostředí a pro ochranu kulturních památek za rok 2022*. Online, pdf. Nejvyšší státní zastupitelství. 2023, s. 4. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>. [cit. 2023-10-24].

**Graf: průměrný roční počet trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zák. spáchaných v dopravě podle evidovaných bodovaných jednání, které vykazují znaky trestného činu podle tr. zák. podle evidence přestupků a trestných činů Ministerstva dopravy za období od roku 2015 do roku 2022 podle jednáním naplněných skutkových podstat trestného činu<sup>73</sup>**



Tento graf vyjadřuje, že ve více než čtyřech pětinach případů je naplněna pouze základní skutková podstata trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zák. V těchto případech se jedná pouze o ohrožovací trestný čin, k jehož dokonání se nevyžaduje, aby nastala porucha na zájmu chráněném trestním právem, postačí pouhé jeho ohrožení<sup>74</sup>. K naplnění jeho skutkové podstaty tedy není nutné způsobení dopravní nehody či např. způsobení újmy na zdraví jiného. Následek tohoto trestného činu spočívá pouze ve „vyvolání reálného nebezpečí“ vzniku poruchy<sup>75</sup>. Kvalifikovaná skutková podstata trestného činu uvedená pod odst. 2 písm. a) již naopak k jejímu naplnění vyžaduje vznik poruchy, jak je uvedeno výše.

<sup>73</sup> Viz příloha č. 1 této práce.

<sup>74</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 194.

<sup>75</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 767.



Z uvedených dvou grafů lze tedy vyvodit, že způsobení trestného činu v souvislosti s dopravní nehodou není z hlediska počtu jeho spáchání zcela zanedbatelnou kategorií, byť je tato kategorie reprezentována zejména dopravními nehodami způsobenými pod vlivem návykové látky. Naplnění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zák., včetně jeho kvalifikovaných podstat, je v podstatných ohledech v praxi jednodušší, než je tomu u nedbalostních trestných činů proti životu a zdraví nebo majetku. K tomuto lze srovnat zejména tu skutečnost, že podmínkou vzniku trestněprávní odpovědnosti v případě řízení pod vlivem návykové látky je relativně obecný znak způsobení dopravní nehody<sup>76</sup>, naopak v případech, kdy pachatel nevykonává činnost pod vlivem návykové látky, musel by zároveň dopravní nehodou způsobit např. těžkou újmu na zdraví podle § 148 odst. 1 tr. zák. V případech způsobení dopravní nehody, aniž by byl řidič pod vlivem návykové látky proto bude zpravidla muset postačovat uplatnění odpovědnosti pachatele podle jiných právních předpisů, ať již podle předpisů správního nebo i jen občanského práva. To potvrzuje i výše uvedený graf a tabulka uvedená v příloze č. 1.

Podle statistik Policie České republiky se v letech 2015 až 2022 událo průměrně 100 085 dopravních nehod za rok, a to se přitom jedná pouze o ty dopravní nehody, které Policie ČR šetřila.<sup>77</sup> Vycházíme-li z údajů uvedených výše, tedy že je ročně spácháno průměrně 1 968 dopravních nehod s trestněprávně relevantními následky, znamená to, že pouze necelá dvě procenta případů dopravních nehod, které Policie České republiky vyšetřovala, vedou k trestní odpovědnosti jejich viníka.

Podrobněji lze konkrétní počet daných spáchaných trestných činů za roky 2015 až 2022 podle evidence bodovaných jednání vedené Ministerstvem dopravy zhlédnout v tabulce uvedené v příloze č. 1 této práce. Z této tabulky lze vytknout, že po sledovanou dobu nedošlo k žádným zásadním změnám v páčání jednotlivých druhů trestných činů, s výjimkou období pandemie COVID-19<sup>78</sup>, a to i přes nárůst celkové hustoty provozu na pozemních komunikacích.<sup>79</sup> Zřetelný je nárůst páčání trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zák., neboť v roce 2017 byla tato skutková podstata naplněna pouze v 3 159 případech, v roce 2022 přitom již v 4 585 případech. Velké výkyvy v rozsahu páčání zaznamenává i trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zák., z tabulky však nevyplývá žádný zřetelný trend vývoje páčání tohoto trestného činu.

---

<sup>76</sup> K definici dopravní nehody viz kap. 3.3.

<sup>77</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

<sup>78</sup> Avšak i toto období je srovnatelné s obdobím let 2017 a 2018.

<sup>79</sup> Viz kap.1.3.

## 2.2. Pachatelé dopravní kriminality

O žádném druhu kriminality nelze hovořit, aniž by byl popsán její typický pachatel. Bez zjištění typických rysů pachatelů není možné ani vytvářet prostředky, které mají páchaní kriminality předcházet. Jinak tomu není ani v případě dopravní kriminality. V následujících kapitolách se zabývám jak typickými rysy a osobnostmi pachatele dopravní kriminality, tak i některými příčinami, které k páchaní dopravní kriminality vedou z pohledu typického pachatele.

### 2.2.1. Obecně o pachatelích dopravní kriminality

Podle pozitivní právní definice obsažené v § 22 odst. 1 tr. zák. je pachatelem trestného činu ten, „kdo svým jednáním naplnil znaky skutkové podstaty trestného činu nebo jeho pokusu či přípravy, je-li trestná“. Kriminologie za pachatele kriminality považuje však i ty osoby, které sice svým jednáním formálně naplní znaky skutkové podstaty trestného činu, avšak trestně odpovědní ve smyslu tr. zák. nejsou, např. z důvodu nedostatku věku či nepřičetnosti. Předmětem kriminologického zkoumání jsou dále např. i potenciální pachatelé a osoby, jejichž odsouzení již bylo zhlazeno.<sup>80</sup>

Kriminologie se zabývá především osobností pachatele, kterou studuje jako psychické specifikum jedince a poměřuje jej s osobnostmi jiných jedinců či skupin. Cílem zkoumání osobnosti pachatele je zjištění obrazu pachatele, které je schopno vysvětlit příčiny a důvody jeho kriminálního jednání. Toto zjištění pak má směřovat především k vytvoření specifických preventivních opatření.<sup>81</sup>

Osobnost pachatele lze definovat jako „organizovaný a dynamický celek, který ho činí jedinečným ve vztahu k jiným pachatelům, jehož vybrané charakteristiky je ale zároveň možné porovnávat s charakteristikami osobností ostatních pachatelů“.<sup>82</sup>

Pachatelé dopravní kriminality se vyznačují některými specifickými rysy, které je odlišují od pachatelů jiných druhů trestné činnosti. Především se zpravidla jedná o osoby dosud bezúhonné, které spolupracují s orgány činnými v trestním řízení a mají snahu řešit i náhradu škody<sup>83</sup>. Tito pachatelé jsou „z největší části zcela normálně sociálně integrovanými jedinci bez zjevných psychických či jiných deviací, nejde tedy o osoby s antisociálním zaměřením, jejich jednání není

---

<sup>80</sup> JELÍNEK, J. et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, s. 153.

<sup>81</sup> GRÍVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 95.

<sup>82</sup> HOLCR, Květoň et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2009, s. 64.

<sup>83</sup> MINISTERSTVO SPRÁVEDLNOSTI. *Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 292/2013 Sb., o zvláštních řízeních soudních, ve znění zákona č. 87/2015 Sb., a některé další zákony*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti, 2016. Čj. 83/2015-LO-SP/20. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/RACKA85EB63I/>. [cit. 2023-10-29].

motivováno zjištěností, pomstou nebo jinými zavrženímhodnými pohnutkami“.<sup>84</sup> V některých případech nemají tyto osoby dokonce ani závadový záznam v evidenční kartě řidiče.<sup>85</sup> Obecně lze konstatovat, že se u většiny pachatelů dopravní kriminality bude jednat o průměrné osoby, o jakéhokoliv řidiče.<sup>86</sup> Z hlediska dopravní nehodovosti jsou rizikovějšími řidiči především osoby ve věku 18-24 let a senioři<sup>87</sup>.

Z psychologického hlediska je vhodné zkoumat především temperament řidiče. Tak například cholerik je sice výbušným a málo disciplinovaným typem, je však schopen vykonávat i monotónní a zodpovědnou práci (kterou jistě řízení motorového vozidla je), pokud je veden spíše přesvědčováním než příkazy. Melancholik naopak vidí ve všem nebezpečí, špatně se vyrovnává s novými a náročnými požadavky silniční dopravy a je pro něj typická nerozhodnost, v průměrných podmínkách však funguje spolehlivě.<sup>88</sup> S každým osobnostním typem řidiče je proto třeba zacházet jinými způsoby.

Viníky dopravních nehod jsou „často osobnosti nestabilní, extravertní, méně adaptované, s nižší inteligencí a sklonem k agresivnímu jednání“, jde ale též o osoby excentrické, impulzivní nebo psychopatické.<sup>89</sup> Rizikovní řidiči, tedy řidiči, kteří nejsou schopni vyhovět požadavkům na bezpečné chování na pozemních komunikacích<sup>90</sup>, se vyznačují tím, že podceňují nebezpečí a přeceňují své schopnosti, přičemž se sami vědomě chovají nebezpečně a vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích nezodpovědně a netolerantně, a to „i za cenu vysokého rizika zranění či usmrcení sebe nebo někoho jiného“.<sup>91</sup>

U některých pachatelů lze rozpoznat dále sklony k sebeprosazování, bezohlednosti vůči ostatním účastníkům provozu, povrchnosti, lehkomyšlnosti a sklony k hazardu či aroganci. Tito pachatelé mohou být též emočně vzrušivější a méně vyrovnaní, mají tendenci se předvádět. To má pak svůj projev nejen ve způsobu jízdy takových řidičů, ale též v nedůsledné péči o technický stav vozidla a o své zdraví. Řidiči způsobující dopravní nehody jsou často jedinci s vyšší tendencí

---

<sup>84</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019., s. 473.

<sup>85</sup> GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 445.

<sup>86</sup> KAISER, G. *Kriminologie: ein Lehrbuch*. 3. Aufl. Heidelberg: Müller, 1996, s. 910

<sup>87</sup> ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 678-680.

<sup>88</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 161-162.

<sup>89</sup> ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 274-277.

<sup>90</sup> ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 710.

<sup>91</sup> ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 711-714.

k rizikovému chování v zátěžových situacích s nižší schopností regulace svého chování vyznačující se zejména impulzivními reakcemi na krizové situace.<sup>92</sup>

Tato impulzivnost má podle výzkumů mimo jiné vliv právě na zvýšenou agresivitu těchto řidičů. Agresivita je u řidičů vyvolána zpravidla tím, že bylo řidiči neoprávněně, alespoň v jeho představě, bráněno, nebo byl alespoň omezen, v jízdě jiným účastníkem provozu.<sup>93</sup>

Výzkumy zabývající se predikcí nebezpečného řízení motorových vozidel, které může vést ke způsobení dopravní nehody, dále zjistily, že takoví řidiči jsou často ovlivněni především pocitem hněvu vůči ostatním účastníkům provozu a vyhledáváním pocitu vzrušení při řízení.<sup>94</sup>

Alkohol je schopen vlastnosti osob uvedené výše dále zintenzivnit, neboť zbavuje lidi úzkosti, dodává jim odvalu a zbavuje různých sociálních zábran, včetně takových, které zabraňují projevům agresivity. U osob dlouhodobě zneužívajících alkohol dochází k celkové degradaci osobnosti, zhoršování kognitivních schopností a emoční labilitě. Nebezpečnost nealkoholových drog pak může spočívat především ve vyvolávání stavů podobných psychózám, vč. halucinací.<sup>95</sup> Alkohol dále podporuje podstupování nepřiměřených rizik, nedbání varovných signálů a stimuluje chování vyznačující se vychloubáním či provokováním.<sup>96</sup>

Všechny zde uvedené vlastnosti návykových látek mohou vést k významnému ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Pachatelé recidivisté se obecně vyznačují tím, že vinu za své chování přenášejí na jiné, postrádají sebekritiku a nepocítují soucit s ostatními lidmi. Pro oblast dopravní kriminality je důležité zmínit i skutečnost, že recidivisté si nepřipouštějí možnost odhalení jejich protiprávních jednání.<sup>97</sup> To vše má za následek především i to, že vůči recidivistům zpravidla nejsou účinná obvyklá resocializační opatření<sup>98</sup>. Blíže se pachateli recidivisty zabývám v kap. 4.3.

---

<sup>92</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019., s. 475; Srov. též GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 445.

<sup>93</sup> Srov. zejm. BERDOULAT, Emilie; VAVASSORI, David a SASTRE, María Teresa Muñoz. Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. Online, pdf. *Accident analysis and prevention*. 2013, roč. 50, s. 765. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.029>. [cit. 2023-10-27].

<sup>94</sup> DAHLEN, Eric R. a WHITE, Roy P. The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. Online, pdf. *Personality and individual differences*. 2006, roč. 41, č. 5, s. 904. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.paid.2006.03.016>. [cit. 2023-10-27].

<sup>95</sup> HOLCR, Květoň et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2009, s. 82-83.

<sup>96</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 510.

<sup>97</sup> HOLCR, Květoň et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2009, s. 85.

<sup>98</sup> Srov. např. GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 188.

## 2.2.2. Příčiny páchaní dopravní kriminality z pohledu jejich pachatelů

K páchaní dopravní kriminality z pohledu pachatele může docházet z několika důvodů. V následujících odstavcích uvádím pouze některé příčiny, které obecně mohou vést k páchaní dopravní kriminality, nezabývám se podrobněji příčinami dopravní nehodovosti.

Prvním z těchto důvodů je nahlížení pachatele na spoluúčastníky provozu na pozemních komunikacích jako na objekty, nikoliv jako na živé osoby.<sup>99</sup> Tito pachatelé nedbají života a zdraví ostatních účastníků provozu, dbají pouze na své vlastní blaho<sup>100</sup>. Tomuto jednání může napomáhat i skutečnost, že řízení motorového vozidla je pro běžné účastníky provozu relativně anonymní, řidiči zpravidla nehrozí žádná konfrontace s jiným účastníkem provozu v soukromém životě, na nejvýše dojde k výměně pár ostrých slov. Při ohrožování ostatních účastníků silničního provozu si navíc pachatel nemusí představovat konkrétní osoby, které jsou jeho jednáním ohroženy, ale vidí pouze vozidla, tedy věci, kterým ublížit na zdraví nemůže. Z toho důvodu si pachatel ani předem nemusí představit možnost způsobení újmy na zdraví či na životě jiného. K tomuto závěru docházejí i některé výzkumy, zejména u recidivujících řidičů je tento jev, společně s širším jevem přehlížení bezpečí ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, prokázán<sup>101</sup>.

Jako druhý důvod se uvádí, že při dospívání nejsou pravidla silničního provozu vštěpována dospívajícím jako důležitá sociální či morální pravidla<sup>102</sup>, což může mít za následek, že v dospělosti jsou brána na lehčí váhu. Ve výsledku proto spousta účastníků silničního provozu není ochotna dodržovat společenské normy týkající se pravidel provozu na pozemních komunikacích.<sup>103</sup>

Další příčinou vedoucí k dopravní kriminalitě je to, že pokud jednáním řidiče dojde k formálnímu porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, tak zpravidla u tohoto jednání chybí společenské odsouzení.<sup>104</sup> Lze si představit situace, kdy si pachatel je zcela vědom jeho protiprávního jednání a je i smířen s tím, že mu bude uložena pokuta (od jednání ho však zpravidla může odradit přísnější sankce, zejm. odebrání řidičského oprávnění<sup>105</sup>). Hrozba uložení pokuty pro pachatele není v tomto případě dostatečně odstrašující, neboť pro jeho soukromý život zpravidla

---

<sup>99</sup> ALBRECHT, Peter-Alexis. *Kriminologie: ein Studienbuch*. München: Beck, 1999, s. 331.

<sup>100</sup> Srov. též VÁLKOVÁ, H.; KUČTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019., s. 475.

<sup>101</sup> MARTÍ-BELDA, Ana; PASTOR, Juan C.; MONTORO, Luis; BOSÓ, Patricia a ROCA, Javier. Persistent traffic offenders: Alcohol consumption and personality as predictors of driving disqualification. Online. *The European journal of psychology applied to legal context*. 2019, roč. 11, č. 2, s. 81-92. Dostupné z: <https://doi.org/10.5093/EJPALC2019A3>. [cit. 2023-10-27].

<sup>102</sup> ALBRECHT, Peter-Alexis. *Kriminologie: ein Studienbuch*. München: Beck, 1999, s. 331.

<sup>103</sup> KAISER, G. *Kriminologie: ein Lehrbuch*. 3. Aufl. Heidelberg: Müller, 1996, s. 912.

<sup>104</sup> ALBRECHT, Peter-Alexis. *Kriminologie: ein Studienbuch*. München: Beck, 1999, s. 331.

<sup>105</sup> Viz kap. 4.2.

nebude mít žádné závažné důsledky, ba naopak existují řidiči, kteří se obdržáním pokuty dokonce chlubí před svými přáteli. Jak trefně popisuje Lata<sup>106</sup>, historka o tom, že někdo při jízdě nepřiměřenou rychlostí jen díky náhodě nezpůsobí dopravní nehodu a neusmrtí jiného účastníka provozu, může dokonce sloužit k pobavení jeho přátel.

Společenské odsouzení zpravidla bude zahrnovat teprve způsobení dopravní nehody nebo jiného závažného následku. Přitom hranice mezi přestupkem spočívajícím v rychlé jízdě a způsobením dopravní nehody s následkem smrti může být relativně malá. Pachatel si může v hlavě spočítat, že se mu adrenalin z rychlé jízdy vyplatí, a že klidně, pokud ho zrovna zpozoruje policista, pokutu zaplatí. S následkem způsobení dopravní nehody však počítat nebude a ani si nepředstaví, že je její spáchání možné, neboť přeci rychlou jízdu zvládne. Až v případech vzniku takového následku přitom dojde ke společenskému odsouzení, přičemž se bude jednat o společenské odsouzení za způsobení následku, nikoliv za samotné jednání. Dopravní předpisy mají přitom především působit k zajištění bezpečného užívání pozemních komunikací<sup>107</sup> a při jejich porušení pak může vlastně záležet i jen na náhodě, zda k trestněprávně relevantnímu následku dojde či nikoliv<sup>108</sup>.

Je zcela nesmyslné, že společnost formální porušování dopravních předpisů zpravidla toleruje, ale pokud tímto porušením dojde ke způsobení dopravní nehody, zejm. pokud v jejím důsledku dojde k usmrcení osoby, jedná se podle společnosti o jeden z nejzavrženějších trestných činů.<sup>109</sup> Telefonování za jízdy je na denním pořádku, každý pravidelný řidič (a nejenom řidič, ale i např. chodec) se s tímto jevem setkává, ať již ve městě či na dálnici. Někdo nad takovým jednáním zakroučí hlavou, více si jím však hlavu neláme. Pokud ale někdo způsobí dopravní nehodu a zjistí se, že ji způsobil telefonováním za jízdy, je po takovém řidiči společností požadován nejvyšší možný trest.<sup>110</sup>

Podle mého názoru je proto jedním z největších nedostatků dopravní kriminality potřeba většího společenského odsouzení příčin dopravní kriminality, nikoliv pouze jejich viditelných následků. Pokud trestněprávně relevantním následkům dopravní kriminality mají předcházet dopravní předpisy, je třeba trvat na tom, aby na jejich dodržování trvala společnost jako celek, jejich,

---

<sup>106</sup> LATA, Jan. *Účel a smysl trestu*. Praha: LexisNexis CZ, 2007, s. 81-82.

<sup>107</sup> KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 1 [Předmět úpravy]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, s. 2.

<sup>108</sup> Srov. též ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*, 2009, č. 6, s. 170-178.

<sup>109</sup> K tomu viz též ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*. 2009, roč. 8, č. 6., s. 170-178.

<sup>110</sup> K tomu viz též ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*. 2009, roč. 8, č. 6., s. 170-178.

byť i jen formální<sup>111</sup>, porušování odsuzovala, tedy odsuzovala je, aniž by muselo dojít k závažnějšímu následku.

Výše uvedené podporují statistiky nehodovosti<sup>112</sup> a výzkum pro kampaň „Zpomal, dokud není skutečně pozdě“, podle kterého nejvyšší povolenou rychlost překračuje pravidelně 86 procent řidičů<sup>113</sup>. To je z hlediska porušování předpisů až nepředstavitelné číslo, společnost se nad tímto jednáním však v podstatě ani nepozastavuje. Přitom podle jiného výzkumu se více jak polovina řidičů necítí na silnicích bezpečně a domnívají se, že na silnicích „panuje bezohlednost a agresivita“<sup>114</sup>. Toto ukazuje i na skutečnost, že řidičům chybí sebereflexe, když sami dopravní předpisy porušují, ale nebezpeční a bezohlední jsou „ti druzí“.

Mezinárodní studie došly k podobným názorům a prokázaly vztah mezi protiprávním jednáním (tj. porušováním dopravních předpisů) a pocitem těchto pachatelů, že tímto jednáním nic nebezpečného nečiní<sup>115</sup>.

Konečně je nutno zmínit, že k dopravní kriminalitě může vést i pocit, že pachatel nebude za své jednání nijak potrestán. Pravděpodobnost, že bude potrestán za každé provinění proti dopravním předpisům či že dokonce bude jeho provinění odhaleno, je totiž považována v myslích pachatelů za minimální.<sup>116</sup> Samozřejmě když řidič ví, že potrestán velice pravděpodobně nebude, může mít tato skutečnost za následek hromadné nedodržování dopravních předpisů. Úspěšnost policejních orgánů při odhalování trestné činnosti je přitom obecně považována za jeden z nejdůležitějších předpokladů prevence kriminality.<sup>117</sup> Je časté, jak jsem uváděl i výše, že řidiči porušují dopravní předpisy, a to i vědomě, a přitom doufají, že se nehodě a trestnému postihu vyhnou.<sup>118</sup>

---

<sup>111</sup> Srov. též GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 447.

<sup>112</sup> Viz kap. 1.3.

<sup>113</sup> ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Tisková zpráva: Proč doháníme čas na nejhorším místě? Nová kampaň proti nepřiměřené rychlosti chce od základu změnit chování řidičů*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.13minut.cz/docs/tz.pdf>. [cit. 2023-10-26].

<sup>114</sup> ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Tisková zpráva: Češi se na silnicích necítí bezpečně, jsou ale ochotni to změnit*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.cap.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/9224603-cesi-se-na-silnicich-neciti-bezpecne-jsou-ale-ochotni-to-zmenit>. [cit. 2023-10-26].

<sup>115</sup> Srov. zejm. CASTELLA, J a PEREZ, J. Sensitivity to punishment and sensitivity to reward and traffic violations. Online. *Accident analysis and prevention*. 2004, roč. 36, č. 6, s. 947-952. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.10.003>. [cit. 2023-10-27].

<sup>116</sup> ALBRECHT, Peter-Alexis. *Kriminologie: ein Studienbuch*. München: Beck, 1999, s. 331.

<sup>117</sup> HOLCR, Květoň et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2009, s. 169.

<sup>118</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019., s. 475.



### 3. Jednotlivé druhy trestných činů a naplnění znaků jejich skutkové podstaty v souvislosti s dopravní kriminalitou

#### 3.1. Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky

Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 tr. zák. je obecně jedním z nejčastěji páchaných trestných činů v České republice. Za rok 2022 bylo pro tento trestný čin vedeno trestní stíhání, popřípadě vedeno zkrácené přípravné řízení proti 10 706 osobám, což činí podíl na celkové kriminalitě 16,16 %.<sup>119</sup> Ministerstvo dopravy, které eviduje pouze tzv. bodovaná jednání na pozemních komunikacích<sup>120</sup>, evidovalo v silniční dopravě za rok 2022 celkem 9 221 trestných činů ohrožení pod vlivem návykové látky.<sup>121</sup> Je tedy více než vhodné se při zkoumání dopravní kriminality právě na skutkovou podstatu tohoto trestného činu blíže zaměřit.

Trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zák. se dopustí ten, „kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku“.

Pod pojem „jiná činnost“ je nutno řadit ty činnosti, u nichž je třeba větší pozornosti, je nutno rychle reagovat na vzniklé situace, přičemž nedostatečná pozornost a reakce mohou mít za následek vznik ohrožení, případně i porušení, objektu trestného činu.<sup>122</sup> Konstantní soudní praxe pod tuto činnost zahrnuje právě především řízení motorového vozidla.<sup>123</sup>

Z hlediska dopravní kriminality je nutno upozornit i na kvalifikované skutkové podstaty uvedené pod odst. 2 písm. a), b) a c).

První z těchto kvalifikovaných skutkových podstat uvedená v odst. 2 písm. a) postihuje přísněji jednání, kdy jednáním uvedeným v prvním odstavci dojde zároveň k poruše na objektu chráněném trestním zákonem spočívajícím ve způsobení havárie, dopravní nebo jiné nehody, jinému ublížení na zdraví nebo větší škody na cizím majetku nebo jiného závažného následku. K definici dopravní nehody viz kap. 3.3.

---

<sup>119</sup> NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022: Textová část*. Online, pdf. 2023, s. 55. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>. [cit. 2023-10-29].

<sup>120</sup> Viz kap. 1.3.

<sup>121</sup> Viz příloha č. 1.

<sup>122</sup> ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GŘIVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3627, marg. č. 5.

<sup>123</sup> Srov. zejm. zprávu Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. 12. 1965, sp. zn. Pls 7/65.



Kvalifikovaná skutková podstata uvedená pod písm. b) zpřísňuje trestní odpovědnost především při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný. Jako příklad uvádí zákon řízení hromadného dopravního prostředku.

Kvalifikovanou skutkovou podstatu podle písm. c) pak naplní speciální recidivisté, tj. pachatelé, kteří již byli za takový čin v posledních dvou letech odsouzeni nebo propuštěni z výkonu trestu odnětí svobody za takový čin uloženého. To neplatí, bylo-li pachatelovo odsouzení v době rozhodování již zahaleno<sup>124</sup>.

Skutková podstata tohoto trestného činu chrání nejenom život a zdraví lidí, ale i majetek před ohrožením pocházejícím z činností konaných pod vlivem návykové látky. Jedná se o trestný čin k naplnění jehož skutkové podstaty je třeba úmyslu pachatele. Lze ho spáchat pouze konáním. Pachatelem může být jakákoliv fyzická nebo právnická osoba.<sup>125</sup>

Tento trestný čin je spáchán již samotným provedením zakázaného jednání, které má obecně nebezpečnou povahu. Nebezpečí nemusí hrozit konkrétně ani bezprostředně, stačí i jen vzdálená možnost poruchy, přičemž tato podmínka bude naplněna vykonáním zakázané činnosti.<sup>126</sup> Trestněprávní nauka proto mluví o tzv. abstraktně ohrožovacím trestném činu<sup>127</sup>. V případě řízení motorového vozidla je tedy irelevantní, že návykovou látkou ovlivněný řidič jinak řídí zcela bezpečně a neporušuje dopravní předpisy<sup>128</sup>. Nutno dodat, že v současné době je povinností řidiče zdržet se řízení vozidla, pokud by mohl být pod vlivem návykové látky<sup>129</sup>. V případě řidiče účastníčího se provozu na pozemní komunikaci budou tedy, řídí-li vozidlo po požití návykové látky (v míře stanovené zákonem) vždy porušeny i dopravní předpisy.

### 3.1.1. Ke stavu vylučujícímu způsobilost k řízení motorových vozidel

Na rozdíl od dopravních předpisů (zejm. zák. o silničním provozu) se na tento trestný čin nevztahuje, lépe řečeno není trestněprávně relevantní, tzv. nulová tolerance alkoholu v krvi ani nařízení vlády č. 41/2014 Sb.<sup>130</sup>, které stanovuje limitní hodnoty u konkrétních návykových látek, které nejsou alkoholem. Místo toho tr. zák. používá výraz „stav vylučující způsobilost“. Tento stav

---

<sup>124</sup> ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GRÍVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3621-3636.

<sup>125</sup> Tamtéž.

<sup>126</sup> Tamtéž.

<sup>127</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 737.

<sup>128</sup> ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GRÍVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3621-3636.

<sup>129</sup> Viz zejm. § 5 odst. 2 písm. b) zák. o silničním provozu.

<sup>130</sup> celým názvem nařízení č. 41/2014 Sb., vlády o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

nemá žádnou zákonnou definici, komentářová literatura mluví o stavu vyznačujícím se „ztrátou schopnosti bezpečně vykonávat takovou činnost, a to v důsledku vlivu užití návykové látky“<sup>131</sup>.

Za činnost ve smyslu ustanovení § 274 tr. zák. je podle komentářové literatury nutno považovat pouze takovou činnost, „jejíž bezpečný výkon vyžaduje soustředěnou pozornost a schopnost správně vnímat a pohotově reagovat na vznikající situaci, přičemž i menší oslabení těchto schopností vlivem návykové látky vyvolává možnost ohrožení chráněných zájmů určitého rozsahu a intenzity (ohrožení života nebo zdraví lidí, tj. více osob, nebo možnost vzniku značné škody na majetku).“<sup>132</sup>

Nad rámec znění pozitivní právní úpravy trestněprávní nauka tedy zdůrazňuje výraz „bezpečně“. Za trestný čin by proto nemělo být považováno jednání, které je sice vykonáváno ve stavu vylučujícím způsobilost vyvolaném vlivem návykové látky, spočívající však v činnosti, která není sama o sobě nebezpečná, nebo na níž návyková látka nemá žádný vliv. Zákon navíc vyžaduje ohrožení většího počtu lidí<sup>133</sup> nebo možnost způsobení značné škody na majetku. Na základě tohoto došla judikatura například k názoru, že jízdu na jízdním kole nelze bez dalšího považovat za činnost ve smyslu § 274 tr. zák., neboť jízdní kolo svou konstrukcí a váhou obecně nemůže ohrozit život nebo zdraví více lidí ani způsobit značnou škodu na majetku.<sup>134</sup>

### 3.1.2. K definici návykové látky

Stav vylučující způsobilost si pachatel musí přivodit vlivem návykové látky. Návyková látka je definována v ustanovení § 130 tr. zák. jako „alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.“ Toto vymezení je širší než definice upravená v ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zák. o návykových látkách<sup>135</sup>, což vyplývá z toho, že skutková podstata trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky postihuje i jednání spáchané pod vlivem legálních návykových látek (zejm. alkoholu), zatímco zák. o návykových látkách se vztahuje pouze na

---

<sup>131</sup> SOTOLÁŘ, A. § 274. In: DRAŠTÍK, A., DURDÍK, T., FREMR, R., RŮŽIČKA, M., SOTOLÁŘ, A et al. *Trestní zákoník: Komentář*. Systém ASPI. 2015. Wolters Kluwer. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/la-wText/13/6500/1/2>. [cit. 2023-10-26].

<sup>132</sup> ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GRIVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3621-3636.

<sup>133</sup> ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GRIVNA, Tomáš. § 272 [Obecné ohrožení]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3600, marg. č. 2.

<sup>134</sup> Zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. 12. 1965, sp. zn. Pls 7/65.

<sup>135</sup> Pro účely tohoto zákona se návykovými látkami rozumí „omamné látky a psychotropní látky přírodního nebo syntetického původu, které mají psychoaktivní účinky a současně jsou uvedeny v některé z příloh č. 1 až 7 nařízení vlády o seznamu návykových látek, s výjimkou látky konopí extrakt a tinktura, která obsahuje nejvýše 1 % látek ze skupiny tetrahydrokanabinolů a splňuje podmínku bezpečnosti podle zákona o obecné bezpečnosti výrobků“.

nakládání s taxativně vypočtenými návykovými látkami uvedených v nařízení vlády č. 463/2013 Sb., o seznamech návykových látek.

Trestní zákoník taxativní výčet konkrétních návykových látek neobsahuje. Ustanovení § 289 odst. 1 tr. zák. odkazuje, co se týče výčtu psychotropních a omamných látek, na zák. o návykových látkách. Za návykovou látku se však podle trestního zákoníku musí nad rámec zák. o návykových látkách považovat rovněž každá látka, pokud je zároveň splněna podmínka, že tato látka může nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Alkohol není tr. zák. definován, podle § 2 písm. k) zák. č. 379/2005 Sb.<sup>136</sup> se alkoholickým nápojem rozumí lihovina, víno, pivo a každý jiný nápoj obsahující více než 0,5 objemového procenta alkoholu. Jiná definice je obsažena v ustanovení § 2 písm. f) zák. č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, podle něhož se za alkoholický nápoj považuje nápoj obsahující více než 0,5 % objemových ethanolu. Tr. zák. se však neomezuje pouze na alkoholické nápoje, pod vliv alkoholu se lze dostat i jinými způsoby. Příkladem ostatních látek může být oxid dusný nebo různé domácí prostředky jako například ředidla.<sup>137</sup>

Zákonná definice návykové látky bývá některými kritizována. Jelínek kritizuje termín „návyková látka“ neboť je zaprvé neurčitý a zadruhé nepřesný, neboť „vyvolání návyku není pojmovým znakem těchto látek.“<sup>138</sup> Z důvodu neurčitosti by se dalo rovněž polemizovat o rozporu definice návykové látky se zásadou *nullum crimen sine lege certa*, přičemž tato skutečnost byla při tvorbě trestního zákoníku zkoumána, přemýšlelo se o náhradě termínu „návyková látka“, avšak nakonec se dospělo k názoru, že změna není potřebná, neboť v praxi k žádným aplikačním problémům nedocházelo<sup>139</sup>.

Pojem návykové látky je v trestním právu ve stejném znění používán již od roku 1990<sup>140</sup>. Je třeba dodat, že zákonná definice návykové látky musí být z podstaty věci obecnější, neboť je třeba ji aplikovat na více různých ustanovení tr. zák. [např. § 99 odst. 2 písm. b), § 287 odst. 1, § 360 odst. 1], přičemž u žádného z těchto ustanovení není vliv návykové látky jedinou podmínkou pro jejich aplikaci, vždy je třeba, aby byly naplněny i další podmínky. U trestného činu ohrožení

---

<sup>136</sup> Celým názvem zák. č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů.

<sup>137</sup> SOTOLÁŘ, A. § 130. In: DRAŠTÍK, A., DURDÍK, T., FREMR, R., RŮŽIČKA, M., SOTOLÁŘ, A et al. *Trestní zákoník: Komentář*. Systém ASPI. 2015. Wolters Kluwer. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/13/6500/1/2>. [cit. 2023-10-26].

<sup>138</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 208.

<sup>139</sup> ŠÁMAL, Pavel. § 130 [Návyková látka]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1783.

<sup>140</sup> Srov. zák. č. 175/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje trestní zákon.

pod vlivem návykové látky je především vyžadováno, jak uvedeno výše, vyvolání stavu vylučujícího způsobilost a vykonávání nebezpečné činnosti.

Taxativní výčet návykových látek v tr. zák. by měl být též problematický, neboť by nemohl dostatečně rychle a flexibilně reagovat na neustále nově objevující se druhy návykových látek.<sup>141</sup>

### **3.1.3. K hladině návykové látky v krvi, při které je dán stav vylučující způsobilost k řízení motorových vozidel**

K řízení motorového vozidla je zcela nezbytné být plně soustředěný a vnímat situaci okolo svého vozidla, a to, pokud možno, všemi svými smysly.<sup>142</sup> Jak rozvádím dále, vyšší hladina alkoholu v krvi výrazně zvyšuje reakční dobu, která je v dopravě obecně nezbytná pro zabránění nehodám. Oproti jízdnímu kolu může motorové vozidlo (a to i jednostranné) svou vahou a motorickou silou způsobit závažné destruktivní účinky. Při řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost tedy zpravidla bude naplněna podmínka ohrožení většího počtu osob či možnost způsobení závažné škody na majetku.<sup>143</sup>

V praxi je nutné zkoumat a dokazovat stav vylučující způsobilost vždy individuálně, neboť na každou osobu působí návyková látka jinak, zároveň i jednotlivé návykové látky mají jiné účinky<sup>144</sup>. Posuzovat je také nutno povahu činnosti, kterou pachatel pod vlivem návykové látky vykonává.<sup>145</sup>

Některé vlastnosti a smysly konkrétní osoby jsou požitím návykové látky ovlivněny výrazněji. Alkoholem je výrazně ovlivněna zejména reakční doba, tedy „čas, který uplyne od počátku vnímání podnětu do počátku vykonávání odezvy na tento stimul“<sup>146</sup>. Podle Strause se reakční doba začne výrazněji zvyšovat od 0,3 promile hladiny alkoholu v krvi, přičemž dále se zvyšuje kvadratickou funkcí. Zajímavostí je, že do hladiny alkoholu v krvi ve výši 0,3 promile k žádné výrazné změně v reakční době nedochází, naopak reakční doba se může v závislosti na osobě po požití

---

<sup>141</sup> Srov. zejm. DANDA, H.; LECA, N.; ŠTEFKOVÁ, K. a PÁLENÍČEK, T. Nové psychoaktivní substance. Online. *Zaostřeno*. 2020, roč. 6, č. 1, s. 1-20. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/publikace/zaostreno-na-drogy/2020-zaostreno/>. [cit. 2023-10-26].

<sup>142</sup> Srov. též ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GŘIVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3621-3636.

<sup>143</sup> Srov. zprávu Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. 12. 1965, sp. zn. Pls 7/65.

<sup>144</sup> Srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 5. 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010.

<sup>145</sup> Zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. 12. 1965, sp. zn. Pls 7/65.

<sup>146</sup> STRAUS, Jiří. Prodloužení reakční doby v závislosti na hladině alkoholu. Online. *Kriminalistika*. 2010, roč. 43, č. 3, s. 161-179. Dostupné též z: <https://www.mvcr.cz/clanek/prodlouzeni-reakcni-doby-v-zavislosti-na-hladine-alkoholu.aspx>. [cit. 2023-10-26].

alkoholu do této hodnoty dokonce snižovat.<sup>147</sup> Vzhledem k uvedenému si lze položit otázku, zda je v přestupkovém právu tzv. nulová tolerance alkoholu v krvi nezbytná či snad zda není dokonce kontraproduktivní.

Výzkumy prokázaly, že pravděpodobnost způsobení dopravní nehody je při hladině od 0,3 do 0,9 promile až sedmkrát vyšší oproti střízlivému stavu, při hladině od 1 do 1,4 promile až jedenatřicetkrát vyšší a při hladině nad 1,4 promile dokonce stovdacetosmkrát vyšší.<sup>148</sup>

Dlouhodobá soudní praxe pracuje s tím, že pokud dosahuje hladina alkoholu v krvi řidiče alespoň 1 promile, je schopnost řídit motorové vozidlo vyloučena prakticky u každého člověka.<sup>149</sup> Stav vylučující způsobilost vyvolaný návykovou látkou se však musí dokazovat vždy v každém konkrétním případě v závislosti na osobě pachatele, přičemž se zpravidla bude prokazovat znaleckým posudkem z oboru toxikologie a zdravotnictví, odvětví psychiatrie.<sup>150</sup>

Pokud je soudní praxe dlouhodobě ustálena na hladině alkoholu v krvi, při které je schopnost řídit bezpečně motorové vozidlo vyloučena, u nealkoholových drog tato hranice dlouhou dobu stanovena nebyla. Zajímavým vývojem v této souvislosti je stanovisko Nejvyššího soudu z roku 2020. Nejvyšší soud stanovil určitou konkrétní hladinu koncentrace návykové látky v krvi, kdy není třeba vypracovávat znalecký posudek ke zjištění stupně ovlivnění řidiče návykovou látkou, pokud neexistují některé další okolnosti, které jeho zpracování ospravedlňují.<sup>151</sup> Dosavadní praxe přitom naopak stanovovala, že je nutno stav vylučující způsobilost požitím návykové látky dokazovat, a to zpravidla znalcem, či alespoň odborným vyjádřením.<sup>152</sup> Tomuto stanovisku se věnoval již i Ústavní soud, který na něm, s odkazem na zásadu předvídatelného rozhodování obecných soudů, neshledal nic závadného.<sup>153</sup>

Tento názor Nejvyššího soudu dle mého názoru zcela nekoresponduje s nálezy Ústavního soudu, které souvisejí se zrušením částí trestního zákoníku týkající se stanovení toho, „jaké je množství větší než malé u omamných látek, psychotropních látek, přípravků je obsahujících a jedů“<sup>154</sup>. V těchto nálezech Ústavní soud argumentuje zásadou *nullum crimen sine lege* ve

---

<sup>147</sup> STRAUS, Jiří. Prodloužení reakční doby v závislosti na hladině alkoholu. Online. *Kriminalistika*. 2010, roč. 43, č. 3, s. 161-179. Dostupné též z: <https://www.mvcr.cz/clanek/prodlouzeni-reakcni-doby-v-zavislosti-na-hladine-alkoholu.aspx>. [cit. 2023-10-26].

<sup>148</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 512.

<sup>149</sup> ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GRÍVNA, Tomáš. § 274 [Ohrožení pod vlivem návykové látky]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3625, marg. č. 4.

<sup>150</sup> Tamtéž.

<sup>151</sup> Stanovisko Nejvyššího soudu ze dne 21. 10. 2020, sp. zn. Tpjn 300/2020.

<sup>152</sup> Srov. zejm. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. 5. 2010, sp. zn. 8 Tdo 449/2010.

<sup>153</sup> Usnesení Ústavního soudu ze dne 1. 6. 2023, sp. zn. IV. ÚS 757/23.

<sup>154</sup> Srov. zejm. nález č. 206/2021 Sb., Ústavního soudu ze dne 27. dubna 2021 sp. zn. Pl. ÚS 98/20 a nález č. 259/2013 Sb., Ústavního soudu ze dne 23. července 2013 sp. zn. Pl. ÚS 13/12.

smyslu čl. 39 Listiny, zrušovaná ustanovení totiž odkazovala, co se týče některých podmínek naplnění trestní odpovědnosti (tj. kdy jde o větší než malé množství některých návykových látek), na podzákoný právní předpis. To je podle názoru Ústavního soudu porušením zmíněné zásady, neboť podle ní může podmínky trestní odpovědnosti stanovit pouze trestní zákon. Je však nepochopitelné, že Ústavnímu soudu naopak nevadí situace, kdy jsou podmínky trestní odpovědnosti stanoveny ve stanovisku Nejvyššího soudu, které je adresátům právních norem podstatně méně přístupné než podzákoný právní předpis, na který trestní zákoník přímo odkazoval. A to bez ohledu na to, že se soudy odkazují na dlouhodobou ustálenou praxi, kterou pouze Nejvyšší soud zvěcnil ve svém stanovisku. Tato situace je tak přinejmenším k zamyšlení.

Podle mého názoru může uvedené stanovisko Nejvyššího soudu sloužit nanejvýše orientačně, nemělo by se automaticky uplatňovat u každého případu. Trestní řízení je finančně náročné z důvodu potřeby znaleckých posudků jak z oboru toxikologie, tak zdravotnictví – psychiatrie<sup>155</sup>, to samo o sobě však podle mého názoru nemůže vést k tomu, aby si orgány činné v trestním řízení ulehčovaly dokazování stanoviskem, které fakticky stanovuje znaky skutkové podstaty trestného činu. K takovému stanovení má podle ústavně zakotvených zásad pravomoc jedině zákonodárce<sup>156</sup>. Je zřejmé, že na přijetí tohoto stanoviska byl dlouhodobě tvořen nátlak např. i ze strany nejvyššího státní zástupce<sup>157</sup>.

Je nutno opětovně připomenout, že každá návyková látka má na schopnosti člověka jiný vliv, na každou osobu má určité množství návykové látky též jiný vliv. Pokud navíc osoba požije větší počet různých návykových látek, tedy pokud je zkombinuje, mohou být účinky opět naprosto odlišné. Kombinací si člověk může přitom představit takové množství, že je takřka nemožné stanovit jednotný model, který by bylo možné uplatnit pro každou jednotlivou osobu a pro každou jednotlivou návykovou látku.<sup>158</sup>

Pokud pachatel požil alkoholický nápoj nebo užil jiné návykové látky pouze v takové míře, že lze dojít k závěru, že tato návyková látka nemůže ovlivnit schopnosti řidiče takovým způsobem, že by došlo k vážnému ohrožení ostatních účastníků silničního provozu, případně dalších osob či majetku, bude se zpravidla jednat o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. b) ve spojení

---

<sup>155</sup> BLAŽEJOVSKÝ, Marek. Drogy a doprava. *Trestněprávní revue*, 2013, roč. 12, č. 11-12, s. 263-266.

<sup>156</sup> Viz čl. 39 Listiny.

<sup>157</sup> Viz zejm. NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022: Textová část*. Online, pdf. 2023, s. 55. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>. [cit. 2023-10-29] a GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 437.

<sup>158</sup> BLAŽEJOVSKÝ, Marek. Drogy a doprava. *Trestněprávní revue*, 2013, roč. 12, č. 11-12, s. 263-266.

s § 5 odst. 2 písm. b) zák. o silničním provozu, a to nezávisle na tom, jak, a zda vůbec, byly návykovou látkou schopnosti řidiče ovládat motorové vozidlo negativně ovlivněny.

Pro doplnění je vhodné zmínit, že pro účely zák. o silničním provozu jsou limitní hodnoty, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného taxativně vypočtenými návykovými látkami uvedeny v nařízení č. 41/2014 Sb., vlády o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou. Obecně však platí, že jsou-li jednáním naplněny jak znaky trestného činu, tak znaky přestupku, bude mít přednost odpovědnost za trestný čin.<sup>159</sup>

Z výše uvedeného tak lze dojít k závěru, že není možné vymezit míru ovlivnění návykovou látkou, při které vždy dochází k pozbytí způsobilosti řídit motorová vozidla. A to především vzhledem k tomu, že na každou osobu působí návyková látka jiným způsobem. Navíc nelze v zákoně nikdy pojmut taxativní výčet návykových látek, protože se neustále objevují nové druhy (zejm. vznikají nové syntetické drogy, které jsou často přímo určeny k tomu, aby obcházely zákonné zákazy<sup>160</sup>). Proto by měl být stav vylučující způsobilost v každém jednotlivém případě dokazován všemi možnými prostředky v každém projednávaném případě individuálně, soudy by neměly bez dalšího rozhodovat na základě předem vytvořeného výčtu.

*De lege ferenda* je navrhováno, aby byl, zejména vzhledem k zásadě *nullum crimen sine lege*, stav vylučující způsobilost definován přímo zákonem<sup>161</sup>. Je pravdou, že tuto zásadu nemůže naplnit podzákonný právní předpis, avšak takový právní předpis je stále veřejnosti mnohem přístupnější než stanovisko Nejvyššího soudu, o kterém se zmiňují výše.

Jiným řešením *de lege ferenda* může být změna znaků skutkové podstaty tak, aby místo nutnosti prokazování stavu vylučujícího způsobilost postačovalo prokázání požití návykové látky a prokázání nebezpečné jízdy.<sup>162</sup>

Oba tyto návrhy vycházejí z toho, že odhalování a vyšetřování spáchání tohoto trestného činu je v praxi komplikované a zdlouhavé<sup>163</sup>. Mým názorem však je, že trestní právo by se obecně nemělo vydávat cestou „zjednodušování“ skutkových podstat jen protože to vyžaduje praxe orgánů činných v trestním řízení.

---

<sup>159</sup> KOPECKÝ, Martin. *Správní právo. Obecná část*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 258.

<sup>160</sup> DANDA, H.; LECA, N.; ŠTEFKOVÁ, K. a PÁLENÍČEK, T. Nové psychoaktivní substance. Online. *Zaostřeno*. 2020, roč. 6, č. 1, s. 1-20. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/publikace/zaostreno-na-drogy/2020-zaostreno/>. [cit. 2023-10-26].

<sup>161</sup> ŘEPKOVÁ, Dita. Řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Aplikace § 274 TrZ v rozhodovací praxi. *Trestněprávní revue*, 2018, č. 3, s. 57-63.

<sup>162</sup> BLAŽEJOVSKÝ, Marek. Drogy a doprava. *Trestněprávní revue*, 2013, roč. 12, č. 11-12, s. 263-266.

<sup>163</sup> Srov. zejm. BLAŽEJOVSKÝ, Marek. Drogy a doprava. *Trestněprávní revue*, 2013, roč. 12, č. 11-12, s. 263-266.



### 3.2. Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání v souvislosti s dopravní kriminalitou

Současné pozitivní právo nepostihuje bez dalšího prostředky trestního práva jednání záležející v řízení motorového vozidla bez příslušného oprávnění. Do konce roku 2009, tedy v době účinnosti zák. č. 140/1961 Sb., trestní zákon, bylo řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění trestné bez dalšího. Takové jednání je dnes možné potrestat v rámci přestupkového řízení.

Pokud pachatel řídí motorové vozidlo bez řidičského oprávnění, a to i pokud takové oprávnění nikdy nezískal, bude se jednat o přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1. ve spojení s § 3 odst. 3 písm. a) zák. o silničním provozu.

Trestní právo naopak v současnosti postihuje pouze případy, kdy někdo řídí motorové vozidlo, přestože mu bylo takové jednání zakázáno nebo mu bylo odebráno řidičské oprávnění, a to pravomocným rozhodnutím soudu nebo jiného orgánu veřejné moci. Toto jednání postihuje skutková podstata trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zák. Podle zákonné úpravy se tohoto trestného činu dopustí ten, kdo „maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl“.

U skutkových podstat uvedeného přestupku a trestného činu však nelze hovořit o jejich subsidiaritě, uvedené skutkové podstaty totiž chrání zcela jiné společenské hodnoty, proto by v praxi nemělo k jejich záměně docházet. Skutková podstata uvedeného přestupku má chránit bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích<sup>164</sup>, přičemž objektem uvedeného trestného činu je především zájem na řádném výkonu rozhodnutí soudů a jiných orgánů veřejné moci<sup>165</sup>. Objektem skutkové podstaty tohoto trestného činu tedy není zájem na ochraně účastníků silničního provozu před osobou, která nemá řidičské oprávnění. Důvody k zařazení tohoto trestného činu mezi dopravní kriminalitu jsem však uváděl již v kap. 1.1.3.

Zákaz činnosti spočívající v řízení motorových vozidel bude zpravidla uložen trestními soudy jako trest zákazu činnosti podle § 73 tr. zák., pokud se pachatel dopustil trestného činu v souvislosti s řízením motorového vozidla. Obdobnou sankci může uložit i správní orgán podle § 47 zák. č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. K odnětí příslušného oprávnění může dojít i jinak než uložením sankce, např. omezením svéprávnosti nebo pozbytím

---

<sup>164</sup> Srov. zejm. Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2009, č. j. 9 As 7/2009-76.

<sup>165</sup> ŠÁMAL, Pavel, RIZMAN, Stanislav, TEJNSKÁ, Katarína. § 337 [Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 4214.



zdravotní či odborné způsobilosti. Pozbytí řídičského oprávnění lze zejména na základě dosažení 12 bodů podle § 123a a násl. zák. o silničním provozu. Podle komentářové literatury se za pozbytí řídičského oprávnění považuje pro účely § 337 odst. 1 písm. a) tr. zák. též např. závazek obviněného, že se během zkušební doby podmíněného zastavení trestního stíhání podle § 307 odst. 2 písm. a) tr. řádu zdrží činnosti spočívající v řízení motorových vozidel.<sup>166</sup>

Je paradoxem, že jednání spočívající v řízení motorového vozidla bez jakéhokoliv vykonání zkoušky odborné způsobilosti není v současnosti postihnutelné prostředky trestního práva, ale naopak řízení motorového vozidla řidičem, který tyto zkoušky vykonal, avšak bylo mu řídičské oprávnění odebráno, trestněprávně postihnutelné bude.

K tomu je třeba doplnit, že k trestní odpovědnosti pachatele tohoto jednání postačí i jednorázový výkon zakázané činnosti. Tak např. Nejvyšší soud vyslovil, že i přeparkování vozidla na parkovišti naplní skutkovou podstatu tohoto trestného činu<sup>167</sup>. V takových případech by přitom měla být dle mého názoru aplikována zásada subsidiarity trestní represe. Ústavní soud tuto zásadu aplikoval v případě mechanika, který motorovými vozidly popojížděl v uzavřené garáži.<sup>168</sup> K této problematice se vyjadřuji i v kap. 4.3.

Je též třeba dodat, že nebylo prokázáno, že by řidiči bez řídičského oprávnění účastníci se provozu na pozemních komunikacích byli pro ostatní účastníky nebezpečnější než řidiči s řídičským oprávněním.<sup>169</sup> Postihování takových řidičů prostředky trestního práva se proto podle mého názoru nezdá být nezbytně nutné.

### **3.3. Trestné činy spáchané způsobením dopravní nehody či ve spojitosti s ní**

Přestože se v této práci blíže nezabývám dopravní nehodovostí, považuji za vhodné vyjádřit se k některým, z pohledu trestního práva zajímavějším, podmínkám vzniku trestní odpovědnosti v případě způsobení dopravní nehody (nebo vzniku reálného nebezpečí způsobení dopravní nehody).

Tato kategorie obsahuje nejrozmanitější druhy trestných činů, jež spojuje pouze to, že k naplnění jejich skutkových podstat může dojít v důsledku či alespoň v souvislosti s dopravní nehodou<sup>170</sup>. K vymezení této kategorie viz též kap. 2.1.1.

---

<sup>166</sup> ŠÁMAL, Pavel, RIZMAN, Stanislav, TEJNSKÁ, Katarína. § 337 [Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 4223-4225.

<sup>167</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 2. 2013, sp. zn. 5 Tdo 122/2013.

<sup>168</sup> Nález Ústavního soudu ze dne 11. 6. 2018, sp. zn. II. ÚS 1152/17.

<sup>169</sup> ALBRECHT, Peter-Alexis. *Kriminologie: ein Studienbuch*. München: Beck, 1999, s. 337.

<sup>170</sup> Srov. též GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s.431-432.

Dopravní nehody jsou obvykle výsledkem působení tří faktorů, a to člověka, vozidla a objektivních podmínek provozu<sup>171</sup>.

Dopravní nehoda není trestním zákoníkem vymezena, je proto vhodné užít definici používanou zák. o silničním provozu. Ta je obsažena v ustanovení § 47 odst. 1 zák. o silničním provozu, a označuje dopravní nehodu jako „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“.

Právní teorie uvádí tři základní pojmové znaky dopravní nehody, a to sice vztah dopravní nehody k dopravní cestě, následek v podobě způsobení škody na životě, zdraví nebo majetku nebo jiný zvláště závažný následek, a konečně nepředvídanost, zpravidla však předvídatelnost události<sup>172</sup>. Tuto definici je možno použít i pro účely této práce s tím, že se zabývá i trestnými činy ohrožovacími, které mohou, ale nemusí, mít za následek vznik dopravní nehody.

Kromě trestných činů souvisejících s ublížením na zdraví či životě (tedy trestných činů, jejichž skutkové podstaty jsou uvedeny v hlavě I. díle 1. a 2. tr. zák.), lze mezi trestné činy spáchané v dopravě započítat též např. neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku podle § 151 tr. zák. či trestný čin obecného ohrožení podle § 272 tr. zák., případně jeho nedbalostní variantu uvedenou pod ustanovením § 273 tr. zák.<sup>173</sup> Ročně dochází k jednotkám případů naplnění skutkových podstat poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti podle § 277 tr. zák. a násilí proti úřední osobě podle § 325 odst. 1, 3 písm. a).<sup>174</sup>

V praxi v poslední době nebyla v rámci dopravní kriminality naplňována skutková podstata poškození cizí věci podle § 228 odst. 1.<sup>175</sup> Lze si však představit situace, kdy bude naplněna skutková podstata i tohoto, a případně i dalších, úmyslných trestných činů (např. situace vzniku škody nikoli nepatrné na vozidle způsobené v důsledku úhybného manévru vyvolaného úmyslným vybržděním).

Úmyslná jednání jako je zejména tzv. vybrždění, kdy řidič prudce sešlápne brzdový pedál aby „vytrestal“ za ním jedoucího řidiče, na což má za ním jedoucí řidič jen malou možnost zareagovat, trestají soudy zpravidla jako trestný čin obecného ohrožení podle § 272 tr. zák. Soudní

---

<sup>171</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019., s. 474.

<sup>172</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 17.

<sup>173</sup> Srov. též GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s.432.

<sup>174</sup> Viz příloha č. 1 této práce.

<sup>175</sup> Viz příloha č. 1 této práce.

praxe však tato jednání trestá zpravidla jen v případech, kdy se jedná o jednání ve vysoké rychlosti a v hustém provozu<sup>176</sup>, neboť pro naplnění této skutkové podstaty je nezbytné, aby bylo ohroženo těžkou újmou na zdraví či smrtí alespoň 7 osob<sup>177</sup> nebo aby hrozilo nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku. Řidič jedoucí v protisměru naplní tuto skutkovou podstatu jen pokud k takovému jednání přistoupí další znaky, jakými je zejména vysoká rychlost, delší doba takové jízdy, vysoká hustota provozu, ale i vyšší hmotnost motorového vozidla.<sup>178</sup> K naplnění skutkové podstaty trestného činu podle § 272 tr. zák. může dojít samozřejmě i jiným nebezpečným jednáním, zejména tím, že řidič delší dobu ve vysoké rychlosti nerespektuje světelná znamení, nepředvídatelně brzdí a předjíždí ostatní účastníky silničního provozu atd., přičemž tímto jednáním postupně ohrožuje větší počet lidí.<sup>179</sup>

V ostatních případech, tedy pokud nedojde k ohrožení většího počtu lidí, a ani nedojde ke způsobení dopravní nehody, je v soudní praxi vybrždňování trestáno jako pokus ublížení na zdraví podle § 21 odst. 1 a § 146 odst. 1 tr. zák.<sup>180</sup>

V případech některých poruchových trestných činů se vyžaduje pro naplnění skutkové podstaty trestného činu hrubé porušení zákonů o bezpečnosti dopravy. Tak je tomu v případě kvalifikovaných skutkových podstat trestných činů záležejících v nedbalostním usmrcení či ublížení na zdraví podle § 143 odst. 3, § 147 odst. 3 a § 148 odst. 2 tr. zák. Podle judikatury se bude jednat o případy, kdy bude zpravidla porušeno více ustanovení dopravních předpisů, např. souběžné řízení v opilosti, bez bezpečnostních pásů a nepřiměřenou rychlostí<sup>181</sup>. Dalším příkladem je jízda obcí nepřiměřenou rychlostí, bez pozorného sledování situace v provozu a nezastavení před přechodem pro chodce, kdy navíc řidič ve vedlejšímu pruhu na čtyřproudové komunikaci vozidlo zastavil a dal přednost chodcům<sup>182</sup>. Polcar jako další příklad uvádí nebezpečnou jízdu na železničním přejezdu podle § 28 a násl. zákona o silničním provozu.<sup>183</sup>

Jak bylo uvedeno již výše, dopravní nehoda může být způsobena i pod vlivem návykové látky, což zpravidla povede k trestní odpovědnosti pachatele podle § 274 odst. 1, 2 písm. a) nebo b) tr. zák. Na základě tohoto ustanovení jsou pachatelé dopravních nehod trestně stíháni nejčastěji.

---

<sup>176</sup> Srov. zejm. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. 9. 2018, sp. zn. 8 Tdo 945/2018.

<sup>177</sup> ŠÁMAL, Pavel, ŠÁMALOVÁ, Milada, GRIVNA, Tomáš. § 272 [Obecné ohrožení]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 3600, marg. č. 2.

<sup>178</sup> Srov. zejm. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. 10. 2007, sp. zn. 6 Tdo 1025/2007.

<sup>179</sup> Srov. zejm. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 13. 11. 2013, sp. zn. 4 Tdo 1094/2013.

<sup>180</sup> Srov. zejm. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. 5. 2017, sp. zn. 8 Tdo 379/2017.

<sup>181</sup> Srov. zejm. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2014, sp. zn. 7 Tdo 343/2014-25.

<sup>182</sup> Srov. zejm. Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 1. 2014, sp. zn. 7 Tdo 1356/2013-25.

<sup>183</sup> POLCAR, M. Některé trestné činy v dopravě, páchané řidiči motorových dopravních prostředků na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2014, roč. 18, č. 4, s. 14–24.

Dopravní nehody, nejen ty trestněprávně relevantní, mají svou příčinu až v 10 % případů ve zneužívání alkoholu. Každý druhý případ projednávání dopravní nehody před soudem má souvislost se zneužíváním alkoholu.<sup>184</sup>

Z hlediska příčin dopravní nehody se z pohledu pachatele často jedná o případy vědomého porušování dopravních předpisů, kdy pachatel doufá, že dopravní nehodu nezpůsobí. Z psychosomatických příčin se může jednat o krátkodobou i dlouhodobější indispozici řidiče vyvolanou stresem, únavou či různými zdravotními nebo osobními problémy. Častou příčinou je tzv. mikrospánek. U dopravních nehod je často zjištěna nepozornost řidiče, zejm. telefonování či ladění rádia za jízdy.<sup>185</sup>

Je vhodné na závěr doplnit alespoň pár slov k tzv. zásadě omezené důvěry v dopravě, která se uplatní u dopravních nehod, k nimž došlo v důsledku nedbalosti jejího viníka. Tato zásada vyplývá z konstantní judikatury a vyjadřuje, že se účastník provozu na pozemních komunikacích může spoléhat na dodržování dopravních předpisů ostatními účastníky provozu<sup>186</sup>. Pokud k dopravní nehodě dojde, nebude takový účastník zpravidla trestně odpovědný, i když nehodu spoluzavinil svou nesprávnou reakcí na jednání jiného účastníka, které nebylo v souladu s dopravními předpisy<sup>187</sup>. Výjimkou jsou případy, kdy je zřejmé, že se na jiného účastníka spoléhat nelze, tedy existuje-li obava, že dopravní předpisy poruší. V takovém případě je nutno zachovat takovou míru opatrnosti, která je v dané situaci nezbytná a které je řidič schopen.<sup>188</sup>

---

<sup>184</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 512.

<sup>185</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019., s. 475.

<sup>186</sup> POLCAR, Miroslav. Princip omezené důvěry v dopravě na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2015, roč. 19, č. 4, s. 4-16.

<sup>187</sup> ŠÁMAL, Pavel. § 147 [Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti]. In: ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, s. 1993, marg. č. 4.

<sup>188</sup> K tomu srov. též zejm. rozhodnutí Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 14. 7. 1981, sp. zn. 3 Tz 20/81 a usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011.

## 4. Prevence

### 4.1. Obecně k prevenci

Jak bylo uvedeno již výše, kriminologie se zabývá nejen kriminalitou samotnou, ale též její kontrolou. Kontrolou kriminality lze rozumět na jedné straně její prevenci, na druhé straně trestní represí. O represí lze hovořit jako o formální kontrole kriminality a u prevence o neformální kontrole kriminality.<sup>189</sup> Rozdíl je zde spatřován především v časovém období, ve kterém preventivní či represivní prostředky působí své účinky. Prevence kriminality potlačuje kriminogenní faktory předtím, než dojde k jejich projevu, kdežto trestní represe se zaměřuje na důsledky kriminality, nastupuje teprve poté, co je trestný čin spáchán.<sup>190</sup> V praxi se prevence a represe mohou uplatňovat i současně. Účelem trestu je v trestním systému kromě represivního působení na pachatele též působení výchovné, a to nejen na samotného pachatele, ale též na ostatní (potenciální) pachatele. V této souvislosti se mluví o tzv. generálně-preventivním účinku trestu.<sup>191</sup>

Prevence kriminality se skládá z „nejrůznějších aktivit orientovaných na odstranění, oslabení či neutralizaci kriminogenních faktorů“<sup>192</sup>, a to zejména působením na potenciální pachatele a jejich oběti a vytvářením zábran určených k tomu, aby potenciálním pachatelům bylo spáchání trestného činu znemožněno či alespoň znesnadněno.<sup>193</sup> Prevenci kriminality lze podle nauky definovat jako „veškerá opatření směřující k eliminaci trestné činnosti před jejím započatím, případně před jejím pokračováním“<sup>194</sup>.

Obecně lze preventivní prostředky dělit na sociální prevenci, která má působit na samotné (potenciální) pachatele, situační prevenci, která je zaměřena na omezování příležitostí k páčání trestných činů a prevenci viktimizační, která má za cíl, aby se konkrétní osoba nestala obětí trestného činu<sup>195</sup>. Jiným způsobem dělení je dělení podle hlavních adresátů na primární (jejími adresáty je obecněji definovaná skupina, např. mladiství), sekundární (ta je určená pro rizikové skupiny potenciálních pachatelů a obětí) a terciární prevenci (ta je zaměřena na předcházení recidivy pachatelů).<sup>196</sup>

---

<sup>189</sup> NOVOTNÝ, Oto; ZAPLETAL, Josef et al. *Kriminologie*. Praha: Eurolex Bohemia, 2001, s. 19-20.

<sup>190</sup> GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 151.

<sup>191</sup> JELÍNEK, J. et al. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. vyd. Praha: Leges, 2022, s. 407.

<sup>192</sup> GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 151.

<sup>193</sup> GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 151.

<sup>194</sup> JELÍNEK, J. et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, s. 271.

<sup>195</sup> JELÍNEK, J. et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, s. 273.

<sup>196</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 5.

## 4.2. Obecně k prevenci dopravní kriminality

Co se týče prevence dopravní kriminality, zaměřím se v následujících kapitolách především na prevenci situační. Jak je uvedeno v kapitole 2.2., pachatelé dopravní kriminality zpravidla ze sociálního a psychologického hlediska nijak nevybočují z běžných norem chování. I z toho důvodu je dle mého názoru obtížné vytvořit plán sociální prevence, který by působil na všechny (průměrné) účastníky provozu na pozemních komunikacích, a takové plány je nutné spíše zaměřit na konkrétní typy pachatelů, především na recidivisty. V dopravní kriminalitě je pro situační prevenci zaměřenou zejména na „ztížení podmínek porušování dopravních předpisů a v důsledném jejich postihu“<sup>197</sup> poměrně velký prostor.

Kuchta rozděluje preventivní prostředky v dopravě na prostředky ve vztahu k účastníkům dopravního provozu, ve vztahu k technickému stavu a kvalitě vozidel a ve vztahu k objektivním podmínkám provozu.<sup>198</sup>

Pokud jde o dopravní nehody, je technická závada na vozidle či závada na pozemní komunikaci v současné době příčinou jen zanedbatelného počtu dopravních nehod<sup>199</sup>, přičemž v těchto případech lze stejně dovést zpravidla zanedbání náležité péče o vozidlo konkrétní osobou.<sup>200</sup>

Co se týká technického stavu vozidel, vyzdvihá Kuchta potřebu dalšího zvyšování technické úrovně a bezpečnosti motorových vozidel, a to zejm. jejich konstrukčními změnami, ale též zvyšováním pasivní bezpečnosti v motorových vozidlech (např. vybavením airbagy). Důležitý je podle Kuchty i systém pravidelných technických kontrol se zaměřením na starší vozidla.<sup>201</sup>

Je otázkou, jak moc by se měly technické požadavky na výbavu vozidel do budoucna rozvíjet. Bez některé výbavy si dnes nelze motorová vozidla představit, povinné nošení bezpečnostních pásů je v současnosti, kromě výjimek, již ve společnosti zvykem, stejně tak je již prakticky každý zvyklý na systém ABS a vybavení vozidla airbagy. Do budoucna se však podle mého názoru bude třeba zamyslet nad potřebností inteligentních systémů, jakými jsou zejm. systémy kontroly jízdy v jízdním pruhu či inteligentní omezovače rychlosti. Na jednu stranu se jedná o systémy, které mohou zabránit způsobení dopravní nehody, na druhou stranu by se mohlo jednat o poměrně

---

<sup>197</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019., s. 477.

<sup>198</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 549-554.

<sup>199</sup> K tomu srov. zejm. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

<sup>200</sup> GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 445.

<sup>201</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 552-553.

výrazný zásah do autonomie řidičů. Inteligentní systémy dosud nejsou, z osobních zkušeností, zcela dokonalé, bude třeba vyčkat jejich zdokonalení a výzkumů, jak moc jejich plošné zavedení ovlivní dopravní nehodovost. Přesto se i v této oblasti chystá významný pokrok v pozitivní právní úpravě, k tomu viz kap. 4.4.

K předcházení dopravní nehodovosti musí sloužit též zlepšování stavu pozemních komunikací.<sup>202</sup> Dle statistických výkazů dochází zejm. na dálnicích relativně k hustotě provozu k nejméně dopravním nehodám<sup>203</sup>. Je nutno dbát odstraňování závad na pozemních komunikacích a řádného a viditelného dopravního značení.<sup>204</sup> Především je třeba se zaměřit na rizikové oblasti, jakými jsou úrovnňová křižení pozemních komunikací, železniční přejezdy či nájezdy a sjezdy z dálnic, na kterých dochází k dopravním nehodám pravidelně<sup>205</sup>.

V naprosté většině případů může za dopravní nehodu sám řidič vozidla. V roce 2022 byla dopravní nehoda způsobena řidičem motorového vozidla v téměř 80 % případů, druhým nejčastějším viníkem je podle policejních statistik lesní či domácí zvíře, a to v 15 % případů.<sup>206</sup> Je tedy zřejmé, že je prevenci dopravní kriminality třeba zaměřit na chování řidičů.

Podle Říhy v této prevenci musí hrát roli „adekvátní přísnost sankcí i za formální porušení pravidel (zpravidla v rovině správněprávní)“<sup>207</sup>. Důležité je též podle Říhy vybudovat u řidičů vědomí o tom, že pokud poruší dopravní předpisy, neodvratně jej postihne určitá sankce.<sup>208</sup>

K tomu by měl sloužit především tzv. bodový systém podle zák. o silničním provozu a hrozba ztráty řidičského oprávnění<sup>209</sup>. Aby byl tento systém účinný je však nezbytné, aby řádně fungoval státní dohled nad páčáním dopravních přestupků. Činnost dopravní policie a správních úřadů musí být dostatečně intenzivní, a především dostatečně aktivní a viditelná pro všechny na to, aby si každý řidič možnost postihu jeho protiprávního jednání uvědomoval jako reálnou hrozbu<sup>210</sup>.

---

<sup>202</sup> Srov. zejm. VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 553.

<sup>203</sup> Srov. např. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

<sup>204</sup> Srov. zejm. VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 553.

<sup>205</sup> K rizikovým úsekům pozemních komunikací srov. též DATAFRIENDS S.R.O. *Mapa rizikových míst*. Online. 2023. Dostupné z: <https://portalnehod.cz/mapa-rizikovych-mist>. [cit. 2023-10-30] nebo POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Mapa dopravních nehod*. Online. 2023. Dostupné z: <https://nehody.policie.cz/>. [cit. 2023-10-30].

<sup>206</sup> POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

<sup>207</sup> GRÍVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 447.

<sup>208</sup> Tamtéž.

<sup>209</sup> Tamtéž.

<sup>210</sup> K tomu srov. též kap. 2.2.2.

Pro většinu pachatelů bude odebrání řidičského oprávnění ze subjektivního hlediska přísnější sankcí než uložení jakkoliv vysoké finanční pokuty, neboť mohou bez řidičského průkazu např. přijít o zaměstnání, ale i o možnost volnočasových aktivit, na které nebudou moct dojíždět. Někteří pachatelé by zřejmě byli raději sankcionováni podmíněným trestem odnětí svobody než zákazem činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorového vozidla.<sup>211</sup>

Kuchta<sup>212</sup> doporučuje z hlediska prevence dopravní kriminality zpřísnění závěrečných zkoušek v autoškole, zejména podmínění jejich absolvování psychologickými testy<sup>213</sup>, absolvování jízdy ve ztížených podmínkách a nácvik krizových situací. Vhodné by podle Kuchty mohlo být i zavedení povinnosti periodického přezkoušení a pravidelné kontroly zdravotní způsobilosti, a to zejména u starších osob<sup>214</sup> a osob s psychickými poruchami, především osob zneužívajících návykové látky, a dále podpora preventivních programů zaměřených na mládež, a dalších programů, zejména propagačních kampaní zaměřených na konkrétní problémy, jakými je např. konzumace alkoholu za volantem.<sup>215</sup>

Preventivně mají působit i různé propagační kampaně. Těchto kampaní bylo za poslední roky nespočet. Podle akčního plánu strategie BESIP 2021-2030<sup>216</sup> se současné kampaně mají zaměřovat především na nepřiměřenou rychlost a prevenci u mladých řidičů. Tyto dvě oblasti má zasáhnout především kampaň „zpomal, ještě je brzo“<sup>217</sup>, která je zaměřena právě na začínající řidiče, kteří překračují nejvyšší povolenou rychlost pravidelně. Mladí řidiči s praxí do 2 let zavíní ročně 11 % dopravních nehod, přičemž tvoří pouhých 3 % řidičů<sup>218</sup>, což samo o sobě je dostatečným ukazatelem toho, že je třeba se těmito řidiči v rámci prevence dopravní kriminality zabývat. Pro

---

<sup>211</sup> ALBRECHT, Peter-Alexis. *Kriminologie: ein Studienbuch*. München: Beck, 1999, s. 339.

<sup>212</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 550-552.

<sup>213</sup> Tak se děje u některých řidičů z povolání, je však nepochybné, že tato podmínka je obecně v podstatě nesplnitelná vzhledem k nedostatku dopravních psychologů. K tomu viz též ŠUCHA, Matúš; ŠRÁMKOVÁ, Lenka; ZÁMEČNÍK, Petr; ČERNOCHOVÁ, Dana a REHNOVÁ, Vlasta. Řidiči podstupující dopravněpsychologické vyšetření v ČR. Online. *Psychologie pro praxi*. 2016, roč. 51, č. 1-2, s. 47-62. Dostupné z: [https://karolinum.cz/data/cascislo/5324/PPP\\_1-2\\_2016.pdf](https://karolinum.cz/data/cascislo/5324/PPP_1-2_2016.pdf). [cit. 2023-10-26].

<sup>214</sup> Obecně se pravidelným lékařským prohlídkám musí podle § 87 odst. 3 zák. o silničním provozu podrobit osoby od 65 let věku.

<sup>215</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČHTA, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012, s. 550-552.

<sup>216</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Strategie BESIP 2021-2030*. Online, pdf. 2021. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>. [cit. 2023-10-26].

<sup>217</sup> ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Tisková zpráva: Nejmladší a nejméně zkušené řidiči jezdí rychleji a zaviňují tím i více nehod. Zastavit je má kampaň Zpomal, ještě je brzo*. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.13minut.cz/docs/tz-2022.pdf>. [cit. 2023-10-26].

<sup>218</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Tisková zpráva: Mladí řidiči zavíní ročně 11 % nehod, zaměří se na ně nejen novela zákona, ale i preventivní program*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Clanky/Mladi-ridici-zavini-rocne-11-nehod-zameri-se-na-ne>. [cit. 2023-10-26].



začínající řidiče byl nově zaveden institut řízení motorového vozidla od 17 let s dohledem mentora a institut tzv. řidičského průkazu na zkoušku. K tomu viz kap. 4.4.

Důležitým hlediskem by v prevenci dopravní kriminality mělo být též společenské odsouzení případů i pouhých formálních porušení dopravních předpisů. V současné době je porušování dopravních předpisů na denním pořádku, přičemž nedojde-li k následku spočívajícím zejm. ve způsobení dopravní nehody, nejedná se o jednání, které by společnost dostatečně odsuzovala. K tomu jsem se blíže vyjadřoval již v kap. 2.2.2.

K prevenci dopravní kriminality je též nutné, aby každý řidič sám zvážil, zda je schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, pokud shledá, že se nenachází v dobrém psychickém rozpoložení, neboť špatný psychický stav snižuje a narušuje průběh obvyklých psychických procesů a funkcí, což může ovlivnit jeho způsobilost k řízení motorových vozidel.<sup>219</sup>

Zřejmě nejdůležitějším se však v oblasti prevence dopravní kriminality jeví potřeba zvýšení rizika dopadení pro pachatele, což znamená nutnost vysoké intenzity dopravních kontrol a celkového dohledu policie nad provozem na pozemních komunikacích.<sup>220</sup>

### 4.3. Prevence recidivy dopravní kriminality

Recidivou v pojetí kriminologickém rozumíme opětovné spáchání trestného činu jedním pachatelem bez ohledu na to, zda byl pachatel již formálně soudy odsouzen nebo vůbec trestně stíhán.<sup>221</sup> Na prevenci recidivy je zaměřena tzv. terciární prevence.<sup>222</sup>

Pro prevenci recidivy je obecně důležité zejména „vytváření pozitivní motivace ke změně“, přičemž součástí programů zacházení s recidivisty by měly být „techniky směřující k rozbití těch mechanismů, které slouží recidivistům k uchování pozitivního sebeobrazu navzdory opakovanému odmítnutí jejich chování společností, tedy racionalizací a neutralizací“.<sup>223</sup>

Pro recidivisty je typických několik rysů, přičemž pro oblast dopravní kriminality bych vyzdvihнул zejména rysy negování odpovědnosti za vlastní činy, jež vede k přesouvání jejich viny na oběť, orgány činné v trestním řízení, rodinné příslušníky či kamarády, egocentrismus, potřebu

---

<sup>219</sup> CHMELÍK, Jan et al. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 161.

<sup>220</sup> Srov. též GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 447.

<sup>221</sup> GŘIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 109.

<sup>222</sup> JELÍNEK, J. et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, s. 286.

<sup>223</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČTA, J. a HULMÁKOVÁ, J. et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019, s. 357.

vzrušení, superoptimismus spočívající v nerealistických představách o svých schopnostech a u mužů potřebu prokázat svou mužnost.<sup>224</sup>

Prevence recidivy je v praxi složitá. Z výzkumů vyplývá, že převýchovné programy ve věznicích mají jen malou účinnost, na každého recidivistu působí jinak, přičemž určité skupiny recidivistů jsou vůči takovým programům prakticky zcela imunní.<sup>225</sup>

Recidivisté v dopravě se vyznačují nebojácností, postrádají pocity úzkosti a empatii vůči ostatním účastníkům provozu, a proto na ně zpravidla nepůsobí žádné propagační kampaně. Z hlediska prevence se vyznačují tím, že pokuty, udílení trestných bodů, ale obecně ani společenské odsouzení nemá na jejich jednání takřka žádný vliv. Na druhou stranu mají tito pachatelé sklony k sobeckosti, přičemž mohou lépe reagovat na preventivní programy, které je za dobré chování odměňují.<sup>226</sup>

Programy na odměňování řidičů za dobré chování nejsou časté. Iniciativu v tomto ohledu mají především pojišťovny, prevence dopravních nehod je totiž i v jejich zájmu. Např. Kooperativa pojišťovna, a.s. nedávno spustila projekt „KOOPILOT“<sup>227</sup>. Tento projekt spočívá v tom, že si pojištěnec stáhne aplikaci využívající GPS, která kontroluje pojištěncův styl řízení, a pokud aplikace vyhodnotí, že řídí bezpečně, vrátí pojišťovna pojištěnci zpětně část pojistného.

V některých případech jsou osoby, které byly zbaveny řidičského oprávnění nuceny podstoupit dopravně psychologické vyšetření. To je upraveno v ustanovení § 87a a násl. zák. o silničním provozu. Jedná se zejm. o osoby, které žádají o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyly v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém systému, v důsledku uložení zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel, ale dokonce i v důsledku podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pro jehož účely se osoba zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.

Dopravně psychologickým vyšetřením se podle § 87b odst. 1 zák. o silničním provozu zjišťuje „psychická způsobilost k řízení motorových vozidel“. Hlavním cíle dopravní psychologie je „zlepšit bezpečnou mobilitu účastníků silničního provozu a zajistit tato zlepšení na co nejděší

---

<sup>224</sup> VÁLKOVÁ, H.; KUČTA, J. a HULMÁKOVÁ, J.. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2019, s. 357-360.

<sup>225</sup> GRIVNA, T.; SCHEINOST, M.; ZOUBKOVÁ, I. et al. *Kriminologie*. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2019, s. 187-188.

<sup>226</sup> Srov. zejm. PANAYIOTOU, Georgia. The bold and the fearless among us: Elevated psychopathic traits and levels of anxiety and fear are associated with specific aberrant driving behaviors. Online, pdf. *Accident analysis and prevention*. 2015, roč. 79, s. 117-125. ISSN 0001-4575. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.03.007>. [cit. 2023-10-27].

<sup>227</sup> KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, A.S. *Aplikace KOOPILOT*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-vozidel/pojisteni-automobilu/koopilot>. [cit. 2023-10-27].

dobu“<sup>228</sup>. V rámci posuzování psychické způsobilosti se posuzuje to, zda je uchazeč způsobilý k řízení motorového vozidla, nikoli jeho zdravotní či duševní zdraví<sup>229</sup>. Během dopravně psychologického vyšetření jsou zadávány různé výkonové testy a dotazníky osobnosti zaměřené na ty vlastnosti osob, které mohou vést k ohrožení bezpečnosti na pozemních komunikacích. Zejm. se posuzují tendence k hazardu a riskování, k explozivním reakcím či nedostatek sebekritiky a anticipace.<sup>230</sup>

V dalších případech musí osoba, která pozbyla podle § 94a odst. 1 zák. o silničním provozu řidičské oprávnění opětovně složit zkoušky z odborné způsobilosti a prokázat zdravotní způsobilost. To však bez dalšího pouze v těch případech, kdy mezi právní mocí rozhodnutí, na základě kterého osoba pozbyla řidičské oprávnění a žádostí o vrácení řidičského oprávnění uběhl více než jeden rok<sup>231</sup>. Zpravidla se tyto osoby budou muset podrobit i dopravně psychologickému vyšetření<sup>232</sup>. Jedná se opět zejm. o osoby, kterým byl uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, ale i o osoby, kterým bylo v trestním řízení uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, a též osoby, které se v rámci rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání zavázaly zdržet řízení motorových vozidel.

Z výše uvedeného tak vyplývá, že pachatel dopravní kriminality, chce-li po uplynutí trestu (či dobrovolného závazku nebo přiměřeného omezení) spočívajícímu v zákazu řízení motorových vozidel získat řidičské oprávnění zpět, musí splnit několik dalších podmínek, a to zejména pokud byl zbaven řidičského oprávnění na více než jeden rok. Sankcí tedy v širším smyslu není pro tohoto pachatele pouze samotný zákaz řízení motorových vozidel, ale též povinnost podrobit se opětovně zkouškám odborné způsobilosti, prokázat opětovně zdravotní způsobilost a podstoupit dopravně psychologické vyšetření. To vše je finančně i časově náročné. Podstoupení těchto povinností by tedy samo o sobě mohlo též působit preventivně a sloužit k předcházení recidivy osoby, která si těmito povinnostmi musela projít.

Tyto osoby budou navíc muset od 1. dubna 2024 (nedojde-li k dalšímu odložení zavedení tohoto institutu) podstoupit rovněž tzv. terapeutický program pro řidiče. Tento program je na rozdíl od výše uvedených institutů zaměřen přímo na prevenci recidivy pachatelů dopravní kriminality. K tomu blíže viz kap. 4.4.

---

<sup>228</sup> ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 76-77.

<sup>229</sup> Tamtéž.

<sup>230</sup> Tamtéž.

<sup>231</sup> Viz § 102 odst. 5 zák. o silničním provozu.

<sup>232</sup> Viz § 102 odst. 6 zák. o silničním provozu.

Zřejmě nejrozsáhlejším preventivním prostředkem je zavedení tzv. bodového systému řidičů. Tento systém je často upravován. Jak jsem uváděl výše, je řízení motorového vozidla pro většinu populace nutností. Bodový systém vede k tomu, že po dosažení určitého počtu bodů (v současnosti 12 bodů), tedy spáchání určitého počtu přestupků či trestných činů, dojde k odebrání řidičského oprávnění a zabránění jeho opětovnému získání před uplynutím určité doby<sup>233</sup>. Obava z nemožnosti řízení motorového vozidla může být pro většinu společnosti největší motivací pro nepáchání přestupků či trestných činů v dopravě. Podle průzkumu mezi řidiči na českých silnicích je bodový systém motivující pro dodržování předpisů u 84 % z dotázaných<sup>234</sup>.

Mezinárodní výzkumy dokazují, že přísnější národní legislativa v oblasti trestání přestupků a trestných činů v dopravě nevede k méně dopravním nehodám, ale v takových zemích dochází alespoň k méně dopravním nehodám s následkem smrti.<sup>235</sup>

Výzkumy dále prokázaly, že zavedení bodových systémů sice v krátkodobém měřítku vede k poklesu dopravní nehodovosti, a to až o 20 %, avšak po uplynutí prvních měsíců se jejich účinnost rychle snižuje, a to zejména pokud přestupky nejsou účinně vymáhány.<sup>236</sup> Nelze tak dojít k jinému názoru než takovému, že bodový systém musí být vhodně doplněn dalšími prostředky prevence dopravní kriminality.<sup>237</sup>

Zcela specifickým případem speciální recidivy jsou případy pachatelů, kteří opakovaně porušují trest zákazu činnosti spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, čímž naplňují skutkovou podstatu trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) tr. zák. U těchto pachatelů je zřejmé, že ukládání trestů, vč. nepodmíněných trestů odnětí svobody, k jejich nápravě nevede. Též po propuštění z věznice se, a to dokonce ještě ve zkušební době podmíněného propuštění, dopouští stejného skutku znovu. Tito pachatelé přitom na takovém jednání nevidí nic závadného.<sup>238</sup>

---

<sup>233</sup> Viz § 123a a násl. zák. o silničním provozu.

<sup>234</sup> ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Tisková zpráva: Češi se na silnicích necítí bezpečně, jsou ale ochotni to změnit*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.cap.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/9224603-cesi-se-na-silnicich-neciti-bezpecne-jsou-ale-ochotni-to-zmenit>. [cit. 2023-10-26].

<sup>235</sup> CASTILLO-MANZANO, José I.; CASTRO-NUÑO, Mercedes a FAGEDA, Xavier. Are traffic violators criminals? Searching for answers in the experiences of European countries. Online. *Transport policy*. 2015, roč. 38, s. 86-94. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.12.003>. [cit. 2023-10-22].

<sup>236</sup> CASTILLO-MANZANO, José I. a CASTRO-NUÑO, Mercedes. Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Online. *Transport policy*. 2012, roč. 21, s. 191-201. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.02.003>. [cit. 2023-10-22].

<sup>237</sup> K tomu srov. též ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 723-725.

<sup>238</sup> KAREŠ, Jan. Několik kacířských poznámek k trestání recidiv maření výkonu úředního rozhodnutí řízením motorového vozidla vzdor zákazu této činnosti. *Trestněprávní revue*, 2018, č. 3, s. 63-65.

Takovým pachatelům nemá smysl ukládat další trest zákazu činnosti, neboť je zřejmé, že jej znovu poruší, navíc jej zpravidla již bude mít uložen v dostatečně dlouhé době<sup>239</sup>. Uložení trestu odnětí svobody též podle Kareše<sup>240</sup> nedává žádný smysl, zejména je nesmyslné automatické ukládání nepodmíněného trestu odnětí svobody, neboť takové jednání není ani zdaleka tak závažné, aby takovou sankci vyžadovalo. Účinnost nápravné funkce takového trestu u typického recidivisty je, i v souvislosti s výkladem výše, takřka nulová, a to zejména pokud mu byl takový trest již někdy uložen. Pokud jeho odsouzení nesouvisí s jeho jednáním spočívajícím ve zvláště nebezpečné či agresivní jízdě, není ani třeba před takovým pachatelem chránit společnost uložením nepodmíněného trestu odnětí svobody. Přitom podle Kareše jsou tito pachatelé zpravidla ukázněnými řidiči. Kareš doporučuje uložení sankce v podobě zabránění motorového vozidla (zejm. pokud se trestné činnosti dopouští pachatel opakovaně).<sup>241</sup> O efektivitě této sankce lze pochybovat, neboť v praxi není tak obtížné sehnat jiné ojeté motorové vozidlo. Stejný efekt má podle mého názoru neustálé ukládání peněžitých trestů, jejichž vymahatelnost je navíc u vícečetného recidivisty dost pochybná. Přesto se jedná o nejspíše nejlepší způsob sankcionování takového pachatele, neboť zákazy činnosti na něj žádný vliv nemají, naopak zabránění vozidla či peněžitý trest by se jej mohly dotknout alespoň částečně, co se jeho finanční situace týče.<sup>242</sup>

Pokud je efektivita sankcí v těchto případech nízká, je třeba uvažovat o ukládání jiných druhů sankcí. Jak bylo uvedeno již v první kapitole, je možnost řízení motorového vozidla pro většinu populace takřka životní nezbytností. Uložení trestu zákazu činnosti řízení motorového vozidla tak může být pro některé osoby jedním z nejpřísnějších představitelných trestů. Friml<sup>243</sup> si proto pokládá otázku, zda by v rámci dopravní kriminality neměly namísto trestu zákazu činnosti být ukládány, vedle jiného druhu alternativního trestu, přiměřená omezení a povinnosti ve smyslu § 48 odst. 4 tr. zák., které by spočívaly v povinnosti zdržet se, po čas zkušební doby trestu, řízení motorového vozidla např. pouze o víkendech či v nočních hodinách, tedy tak, aby mohl pachatel vykonávat zaměstnání, ale nemohl využívat vozidlo pro jiné účely. Takové omezení by samozřejmě bylo vhodné uložit jen v případech, kdy se jedná o jinak nezávadného řidiče, pro kterého není ohrožování ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích typické. Podle Frimla nedává smysl, proč by zemědělec nemohl řídit na poli zemědělský stroj v rámci výkonu práce, když

---

<sup>239</sup> KAREŠ, Jan. Několik kacířských poznámek k trestání recidiv maření výkonu úředního rozhodnutí řízením motorového vozidla vzdor zákazu této činnosti. *Trestněprávní revue*, 2018, č. 3, s. 63-65.

<sup>240</sup> Tamtéž.

<sup>241</sup> Tamtéž.

<sup>242</sup> Tamtéž.

<sup>243</sup> FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2008, roč. 6, č. 4, s. 97-106.

tím nikoho neohrožuje<sup>244</sup>. S názorem Frimla souhlasím, je totiž podle mého názoru nepřiměřené, aby např. automechanik, který z nedbalosti způsobí dopravní nehodu, přišel, v důsledku sankce spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, o možnost obživy, protože by nemohl ani popojet opravovaným motorovým vozidlem po parkovišti před garáží. Přitom by v takovém případě jistě postačovalo uložení jiného, méně přísného (z pohledu odsouzeného), trestu společně s uložením výše uvedené povinnosti.

*De lege ferenda* bych uvažoval i o zavedení nového druhu trestu, který by spočíval v povinnosti zdržet se řízení motorových vozidel s výjimkou určitého časového období, ve kterém by pachatel mohl motorové vozidlo využívat především k dopravě do zaměstnání a zajištění nezbytných životních potřeb. Byť lze stejného cíle dosáhnout uložením přiměřeného omezení a povinnosti podle § 48 odst. 4 tr. zák.<sup>245</sup>, zavedení samostatného druhu trestu by podle mého názoru mohlo vést k lepšímu institucionálnímu zakotvení a kontrole dodržování takové sankce.

#### 4.3.1. K prevenci recidivy řízení pod vlivem návykové látky, zejm. alkoholu

Jak je uvedeno výše v kapitolách zabývajících se rozsahem dopravní kriminality a jejími projevy, je převážná část dopravní kriminality páchána pachateli, kteří se trestného činu dopustí pod vlivem návykové látky. Alkohol a drogy jsou též nejčastějším důvodem pro podstoupení dopravně psychologického vyšetření nutného pro opětovné získání řidičského oprávnění<sup>246</sup>.

Podle výzkumu provedeného ve Španělsku mezi řidiči, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, byla více než polovině takových řidičů diagnostována závislost na drogách, nejčastěji na alkoholu.<sup>247</sup> Vztah mezi recidivou v dopravě a alkoholismem byl prokázán i dalšími studiemi<sup>248</sup>.

---

<sup>244</sup> FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*, 2008, roč. 6, č. 4, s. 97-106.

<sup>245</sup> To však platí např. i pro trest zákazu vstupu na sportovní, kulturní a jiné společenské akce podle § 76 tr. zák., což nebylo na překážku zavedení tohoto trestu jako samostatného druhu.

<sup>246</sup> ŠUCHA, Matuš; ŠRÁMKOVÁ, Lenka; ZÁMEČNÍK, Petr; ČERNOCHOVÁ, Dana a REHNOVÁ, Vlasta. Řidiči podstupující dopravněpsychologické vyšetření v ČR. Online. *Psychologie pro praxi*. 2016, roč. 51, č. 1-2, s. 47-62. Dostupné z: [https://karolinum.cz/data/cascislo/5324/PPP\\_1-2\\_2016.pdf](https://karolinum.cz/data/cascislo/5324/PPP_1-2_2016.pdf). [cit. 2023-10-26].

<sup>247</sup> VALERO, S; BOSCH, R; COROMINAS, M; GIANNONI, A; BARRAU, V et al. Psychopathology and traffic violations in subjects who have lost their driving license. Online. *Comprehensive psychiatry*. 2017, roč. 76, s. 45-55. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.comppsy.2017.03.012>. [cit. 2023-10-22].

<sup>248</sup> Srov. zejm. MARTÍ-BELDA, Ana; PASTOR, Juan C.; MONTORO, Luis; BOSÓ, Patricia a ROCA, Javier. Persistent traffic offenders: Alcohol consumption and personality as predictors of driving disqualification. Online. *The European journal of psychology applied to legal context*. 2019, roč. 11, č. 2, s. 81-92. ISSN 1889-1861. Dostupné z: <https://doi.org/10.5093/EJPALC2019A3>. [cit. 2023-10-27].

Z výše uvedeného lze konstatovat, že pachatelé řídící motorové vozidlo pod vlivem návykové látky, a to zejména alkoholu, jsou jedním z nejčastějších pachatelů dopravní kriminality, ne-li nejčastějšími. Je proto důležité cílit prevenci právě i na tyto pachatele.

Zneužívání alkoholu je celospolečenským problémem, prevence kriminality páchané pod jeho vlivem proto zpravidla splývá s bojem proti alkoholu jako takovému. Prevence má vést především k omezení jeho spotřeby.<sup>249</sup> Primární prevence přitom spočívá především v omezování nabídky alkoholu osobám a státní kontrole nad prodejem alkoholu. Doporučuje se i snižování poptávky po alkoholu, k čemuž mohou sloužit např. zákazy či omezování reklam.<sup>250</sup> V současné době je reklama na konzumaci alkoholu prakticky neomezená, některá omezení upravuje např. zák. č. 40/1995 Sb., o regulaci reklamy<sup>251</sup>, zejm. zákaz zaměření reklamy na osoby mladší 18 let. Preventivně působí i výchovné programy pro děti a mladistvé a podpora zdravého životního stylu. I zde je důležité případné protiprávní jednání účinně sankcionovat.<sup>252</sup> Preventivně zcela jistě působí i samotný zákaz řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu.

U pachatelů pod vlivem nealkoholových drog lze primární prevenci zaměřit na prevenci vzniku závislosti a vytváření základů hodnotového postoje k drogám u dětí a mladistvých, k čemuž musí působit školy a především rodiče. Jinak se v této oblasti však prosazuje zejména represivní strategie zaměřená na potlačování nezákonného obchodu a výroby drog.<sup>253</sup>

Obecně však lze uvést, že největší vliv na snižování poptávky po návykových látkách má společenské odsouzení jejich konzumace, orientace na zdravý životní styl, možnosti společensky přijatelného využití volného času a prevence v rodině.<sup>254</sup>

Jako chvályhodné se jeví zavedení povinnosti policistů na základě interního předpisu při silniční kontrole provést dechovou zkoušku na alkohol a v případě podezření i jiných návykových látek.<sup>255</sup>

Zajímavým technickým opatřením z hlediska prevence recidivy pachatelů řídících pod vlivem alkoholu by mohlo být zavedení tzv. alkoholového imobilizéru (lze se setkat s více názvy,

---

<sup>249</sup> NOVOTNÝ, Oto; ZAPLETAL, Josef et al. *Kriminologie*. Praha: Eurolex Bohemia, 2001, s. 340-341.

<sup>250</sup> Tamtéž.

<sup>251</sup> Celým názvem zákon č. 40/1995 Sb., o regulaci reklamy a o změně a doplnění zákona č. 468/1991 Sb., o provozování rozhlasového a televizního vysílání, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>252</sup> K tomu srov. též NOVOTNÝ, Oto; ZAPLETAL, Josef et al. *Kriminologie*. Praha: Eurolex Bohemia, 2001, s. 340-341.

<sup>253</sup> NOVOTNÝ, Oto; ZAPLETAL, Josef et al. *Kriminologie*. Praha: Eurolex Bohemia, 2001, s. 351.

<sup>254</sup> NOVOTNÝ, Oto; ZAPLETAL, Josef et al. *Kriminologie*. Praha: Eurolex Bohemia, 2001, s. 353.

<sup>255</sup> Viz čl. 17 závazného pokynu policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. K tomu viz např. SCHIMMER, David. *Provádění kontrol na alkohol a jiné návykové látky*. Online. Policie České republiky, 2017. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/provadeni-kontrol-na-alkohol-a-jine-navykovye-latky.aspx>. [cit. 2023-10-30].

např. alcolock nebo alkoholový zámek<sup>256</sup>), s jehož montáží též počítá Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144. Toto nařízení však ukládá výrobcům motorových vozidel pouze povinnost vytvoření rozhraní, které by mělo usnadnit případnou pozdější instalaci samotného alkoholového imobilizéru. Ve vozidle nainstalovaný alkoholový imobilizér funguje jednoduše tak, že řidič před nastartováním vozidla musí do přístroje dýchnout, a vyhodnotí-li přístroj, že je řidič pod vlivem alkoholu, vozidlo nenastartuje. Tento přístroj lze sice v praxi obelhat, avšak pachatel musí vždy počítat s tím, že jej zastaví policejní hlídka. Přístroj může být vybaven např. i fotoaparátem, který vyfotí osobu, která do přístroje dýchá, aby nebylo obejítí přístroje tak snadné, nebo vyžaduje pravidelné kontroly i v průběhu jízdy.<sup>257</sup>

Jak bylo uvedeno výše, trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel může být pro většinu pachatelů příliš přísný. Omezení, kdy řidič může řídit pouze vozidla vybavená alkoholovým imobilizérem, což mu znemožní řídit motorové vozidlo, avšak jen pokud není pod vlivem alkoholu, se tak může zdát jako ideální řešení. Soud by instalaci alkoholového imobilizéru mohl ukládat jako přiměřené omezení a přiměřenou povinnost podle § 48 odst. 4 tr. zák. vedle jiného trestu. Alkoholový imobilizér by však mohl být užitečný zejména v případech tzv. odklonů v trestním řízení, kdy se pachatel sám dobrovolně k jeho používání zaváže.<sup>258</sup>

Výzkumy v zemích, které alkoholové imobilizéry využívají, prokázaly nižší míru recidivy u osob, u jejichž motorových vozidel byl alkoholový imobilizér zaveden. Participace na tomto programu byla však příliš nízká na to, aby bylo možno dojít k závěru o vlivu na dopravní nehodovost.<sup>259</sup> Překážkou větší účasti může být i vyšší finanční náročnost na zavedení přístrojů<sup>260</sup>.

Podle studie provedené ve Spojených státech amerických a Kanadě došlo při používání alkoholových imobilizérů k poklesu recidivy u pachatelů, u nichž byl přístroj nainstalován, o více než polovinu oproti pachatelům, u kterých tento přístroj nainstalován nebyl.<sup>261</sup>

---

<sup>256</sup> Srov. též SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámek“ - nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Online. *Revue pro právo a technologie*. 2017, roč. 8, č. 16, s. 65-87. Dostupné z: <https://doi.org/10.5817/RPT2017-2-4>. [cit. 2023-10-26].

<sup>257</sup> SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámek“ - nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Online. *Revue pro právo a technologie*. 2017, roč. 8, č. 16, s. 65-87. Dostupné z: <https://doi.org/10.5817/RPT2017-2-4>. [cit. 2023-10-26].

<sup>258</sup> Tamtéž.

<sup>259</sup> EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL. *Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European union: Best practice and guidelines for Member States*. Online. 2016. Dostupné z: <https://etsc.eu/alcohol-interlocks-and-drink-driving-rehabilitation-in-the-eu-guidelines-for-member-states/>. [cit. 2023-10-26].

<sup>260</sup> SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámek“ - nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Online. *Revue pro právo a technologie*. 2017, roč. 8, č. 16, s. 78. Dostupné z: <https://doi.org/10.5817/RPT2017-2-4>. [cit. 2023-10-26].

<sup>261</sup> CASANOVA-POWELL, T.; HEDLUND, J.; LEAF, W. a TISON, J. *Evaluation of State Ignition Interlock Programs: Interlock Use Analyses From 28 States, 2006–2011*. Online. 2015. Dostupné z: <https://stacks.cdc.gov/view/cdc/31167>. [cit. 2023-10-26].



Dosavadní zkušenosti z praxe však ukazují, že jakmile je přístroj odinstalován, řidiči se vrací zpět ke starým návykům řízení pod vlivem alkoholu, proto nemůže být přístroj jediným nástrojem prevence recidivy řízení pod vlivem alkoholu, ale pachatel by též měl projít alespoň rehabilitačním programem pro řidiče.<sup>262</sup>

#### 4.4. Aktuální vývoj v prevenci dopravní kriminality v pozitivní právní úpravě

Co se týká prevence dopravní kriminality, zejm. prevence dopravní kriminality začínajících a recidivujících řidičů, je nutno pochválit též zákonodárce, neboť ani ten v této oblasti nezaspal a přijal legislativu zavádějící několik nových právních institutů.

S účinností od roku 2024 bude na základě zákona č. 271/2023 Sb.<sup>263</sup> zaveden institut řízení motorového vozidla skupiny B osobou od 17 let, která, pokud získá řidičské oprávnění, se bude moct účastnit provozu na pozemních komunikacích s doprovodem osoby, jež má na mladého řidiče dohlížet (zákon takovou osobu označuje jako mentora). Tímto mentorem bude zřejmě zpravidla rodič, přičemž není vyžadovaná žádná jeho odborná způsobilost nad rámec platného řidičského oprávnění. Mentor musí však splnit některé další podmínky. Zejména musí držet řidičské oprávnění po určitou dobu a nesmí mít v evidenci bodového systému podle zák. o silničním provozu zaznamenán žádný trestný bod. Zák. o silničním provozu stanoví další podmínky v ustanovení § 83a. Tento institut má podle důvodové zprávy k zákonu sloužit především k tomu, aby začínající řidič nabytí praxi ještě pod dohledem zkušenějšího řidiče<sup>264</sup>. Je zcela zřejmé, že účinnost tohoto institutu bude záležet především na tom, jak k němu přistoupí mentor, tedy zda bude skutečně mladému řidiči pomáhat a učit ho, nebo se bude chovat jako pouhý spolujezdec.

Z hlediska prevence se jako zajímavější institut může jevit zavedení tzv. řidičského průkazu na zkoušku pro začínající řidiče. Tento institut bude účinný na základě výše uvedeného zákona též od roku 2024, bude upraven v § 102f a násl. zák. o silničním provozu, a zavede povinnost absolvování dopravně psychologického pohovoru a školení pro řidiče, kteří zaznamenají 6 bodů v evidenci bodového systému v období do dvou let od obdržení řidičského oprávnění, a dále pro

---

<sup>262</sup> CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu: Jaké priority řešíme u nás a ve světě?* Online. 2018. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/navykovye-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu>. [cit. 2023-10-26].

<sup>263</sup> Celým názvem zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

<sup>264</sup> Srov. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022. Čj. MD-22483/2022-510/2. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/ALBSCGFL5VG1/>. [cit. 2023-10-29].

řidiče, kteří žádají o vrácení řidičského oprávnění, které v souvislosti s přestupkem nebo trestným činem spáchaném v totožné lhůtě pozbyli.

Oba tyto nově zavedené instituty jsou zaměřeny na začínající řidiče, což je problematika, kterou se sice tato práce podrobněji nezabývá, avšak zaslouží si též větší pozornosti. K tomu viz též kap. 4.2.

Aktuálně je vhodné se vyjádřit též k tématu tzv. terapeutického programu pro řidiče. Terapeutický program pro řidiče měl být zaveden novelou trestního zákoníku provedenou zák. č. 220/2021 Sb.<sup>265</sup>, avšak účinnost této novelizace byla již několikrát odložena, ke dni zpracování této diplomové práce by novelizace měla být plně účinná (v nepodstatných částech již účinná je) teprve k 1. dubnu 2024. Navrhovatelé v důvodové zprávě k zákonu č. 271/2023 Sb.<sup>266</sup>, který odložil zavedení tohoto institutu argumentují tím, že zavedení terapeutického programu bylo nutno odložit vzhledem k celkové nepřipravenosti projektu, který vyžaduje přijetí řady dalších opatření, ať už finančního, organizačního, administrativního či legislativního charakteru. Dalším důvodem odložení byl též nedostatek akreditovaných lektorů.<sup>267</sup>

Novela má umožnit uložit společně s trestem zákazu činnosti podle § 73 tr. zák. pachateli, který se trestného činu dopustil v souvislosti s řízením motorového vozidla, povinnost podrobit se tzv. terapeutickému programu pro řidiče. Definice terapeutického programu pro řidiče, jeho průběh a podmínky absolvování budou obsaženy v ustanoveních § 102a a násl. zák. o silničním provozu. Podle znění ustanovení, až bude účinné v plném rozsahu, by tento program měl spočívat ve skupinové terapii s rozbořem témat „zaměřených na riziková jednání v dopravě a jejich prevenci,

---

<sup>265</sup> Celým názvem zákon č. 220/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

<sup>266</sup> Celým názvem zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

<sup>267</sup> BLAHA, Stanislav; LOCHMAN, Ondřej; SLAVÍK, Jiří; TESAŘÍK, Antonín; OŽANOVÁ, Zuzana; MICHÁLEK, Jakub; SLÁDEČEK, Karel. *Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 220/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.* Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 2023. Sněmovní tisk 365/0, 9. volební období. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=365&CT1=0>. [cit. 2023-10-29].

práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a pravidla provozu na pozemních komunikacích a jejich dodržování.<sup>268</sup>

Absolvování tohoto programu bude podmínkou vrácení řidičského oprávnění v případech uvedených v § 94a zák. o silničním provozu<sup>269</sup>. Státní zástupce či soudce budou moci uložit povinnost absolvování programu za zákonem stanovených podmínek i nad tento rámec.

K této problematice byla již publikována vyhláška č. 208/2023 Sb., o terapeutických programech pro řidiče, která upravuje konkrétní způsob vedení terapeutického programu pro řidiče, avšak ani tato vyhláška dosud není účinná v celém svém rozsahu.

Obecně by se měly rehabilitační programy pro řidiče zaměřovat na skupinovou diskuzi, čímž je účastník konfrontován se situací ostatních, a sebereflexi podporovanou učením a poskytováním adekvátních informací.<sup>270</sup> Z mezinárodních výzkumů vyplývá, že se riziko recidivy u absolventů tohoto programu snižuje, avšak tento program recidivě sám o sobě zcela nepředchází.<sup>271</sup>

Od roku 2024 bude každé nově prodané motorové vozidlo v Evropské unii muset být vybaveno mimo dalšího systémy inteligentní regulace rychlosti, systémy nouzového brzdění a nouzového udržování vozidla v jízdním pruhu, a také systémy upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče. Všechny tyto systémy bude (prozatím) možné řidičem vypnout.<sup>272</sup> Vycházíme-li z toho, že naprostá většina dopravních nehod je zaviněna řidičem motorového vozidla<sup>273</sup>, může se zdát, že zavedení inteligentních systémů kontroly vozidla bude vhodným prostředkem pro předcházení dopravních nehod. Přinejmenším by tyto systémy alespoň mohly sloužit k předcházení nebezpečných způsobů jízdy. Podle Evropské komise by zavedení těchto systémů mělo do roku 2038 „předejít více než 25 000 smrtelných dopravních nehod a nejméně 140 000 případů vážných zranění“<sup>274</sup>. Sledování a vyhodnocování účinnosti těchto systémů bude jistě zajímavé. Lze předpokládat, že pokud budou tyto systémy vyhodnoceny jako účinné, bude jejich používání řidiči v nedaleké budoucnosti povinné.

---

<sup>268</sup> § 102 a zák. o silničním provozu.

<sup>269</sup> K tomu viz kap. 4.3.

<sup>270</sup> ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 726-729.

<sup>271</sup> Srov. ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013, s. 762-766.

<sup>272</sup> Viz Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144.

<sup>273</sup> Viz kap. 4.2.

<sup>274</sup> EVROPSKÁ KOMISE. *Nové předpisy zvýší bezpečnost silničního provozu a umožní zavádění plně automatizovaných vozidel v EU*. Online. 2022. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip\\_22\\_4312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_22_4312). [cit. 2023-10-26].

## Závěr

Dopravní kriminalita je v současné době jednou z nejčastěji páchaných forem kriminality, což vyplývá i ze statistických výkazů. Na rozdíl od celkové kriminality počet trestných činů v dopravě neklesá. Ačkoliv by se na první pohled proto mohlo zdát, že je dopravní kriminalita na okraji společenského zájmu a není jí věnováno tolik pozornosti, jaký by zasloužila, dojde v blízké době v oblasti prevence dopravní kriminality k poměrně významným legislativním změnám. Též zákonodárce se tedy této oblasti věnuje. Přesto je však svým rozsahem dopravní kriminalita tak závažným problémem, že by si jistě zasloužila ještě důkladnějšího zkoumání a řešení.

V rámci trestných činů páchaných v dopravě dochází nejčastěji k naplnění skutkové podstaty trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky podle § 274 odst. 1 tr. zák. Toto ukazuje na závažnost problematiky zneužívání návykových látek v dopravě, a proto by měla být prevence zaměřena především na řidiče, kteří se provozu na pozemních komunikacích účastní právě pod vlivem těchto látek. K naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu se musí řidič v důsledku užití návykové látky nacházet ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení motorového vozidla a zároveň vykonávat činnost, při které může ohrozit větší počet lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku. Podle soudní praxe bude řízení motorového vozidla na veřejně přístupné pozemní komunikaci takovou činností téměř v každém případě. Stav vylučující způsobilost též jasně vymezuje soudní praxe, dalo by se ovšem polemizovat o tom, zda soudy v současné době posuzují hladinu návykové látky, která tento stav vyvolává, v souladu s ústavními zásadami.

V České republice je častým jevem též páchaní trestného činu spočívajícího v řízení motorového vozidla přes uložený zákaz takové činnosti. V souvislosti s touto trestnou činností však lze zvážit, zda ukládání trestu zákazu řízení motorových vozidel plní dostatečně svůj účel, a zda by v případě spáchání tohoto trestného činu nemělo docházet častěji k aplikaci zásady subsidiarity trestní represe.

Naopak k trestným činům v souvislosti s dopravní nehodou dochází v relativně nízkém procentu případů dopravní kriminality. K dopravním nehodám s trestněprávně relevantním následkem též dochází většinou pod vlivem návykové látky, především alkoholu. Judikatura v této oblasti je poměrně rozsáhlá, v praxi však může dojít i k případům, jejichž vyřešení bude složité.

Pachateli dopravní kriminality jsou zpravidla běžní lidé. Lze tvrdit, že potenciálním pachatelem této kriminality je každý řidič. Přesto lze i na českých silnicích nalézt řidiče, kteří se vyznačují zejména sklony k agresivitě a bezohlednosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Někteří řidiči se vyznačují též rizikovým jednáním projevujícími se především impulzivními reakcemi na nastalé situace, a to především na takové, kdy jim je podle jejich názoru

neoprávněně bráněno v jízdě. Jako další rysy těchto pachatelů lze zmínit jejich nerealistické představy o svých schopnostech, egocentrismus, potřebu vzrušení či nebojácnost.

Z pohledu pachatelů může k páčání dopravní kriminality přispívat především nedostatečné společenské odsouzení jejich jednání. Společnost by měla více odsuzovat i formální porušení dopravních předpisů. V současné době je totiž společností dostatečně odsuzováno porušování dopravních předpisů pouze v případech, kdy dojde k závažnějšímu následku, zejména k fatální dopravní nehodě. Naopak porušování dopravních předpisů, především nedodržování nejvyšší povolené rychlosti, je na denním pořádku takřka každého řidiče. Je zcela pozoruhodné, že se řidiči necítí na pozemních komunikacích bezpečně, zároveň však sami dopravní předpisy nedodržují.

Jeden z nejzásadnějších problémů této kriminality spočívá v tom, že pravděpodobnost, že pachateli bude uložena sankce za porušení dopravních předpisů je, a to především vzhledem k nedostatečnému množství dopravních kontrol a dalších opatření, pouze nepatrná. Pokud není porušování dopravních předpisů dostatečně postihováno, a to již v rámci správního práva, není překvapující, že v dopravě pak dochází i k jednáním se závažnými následky.

Příčinou dopravní kriminality je zpravidla chování řidiče. Pokud jde proto o její předcházení, je v praxi užíváno několik opatření zaměřených především na situační prevenci. Zřejmě nejrozsáhlejším prostředkem prevence kriminality je tzv. bodový systém řidičů, na základě kterého je řidiči odebráno řidičské oprávnění pokud spáchá určitý počet přestupků či trestných činů. Dalšími prostředky prevence jsou zejména povinnost podstupování zkoušek odborné způsobilosti, absolvování lékařských prohlídek a případně též dopravně psychologických vyšetření. V některých případech musí řidiči tyto povinnosti absolvovat opakovaně, zejména pokud byli zbaveni řidičského oprávnění a žádají o jeho vrácení. Preventivně mají působit též propagační kampaně.

U tohoto tématu je třeba se zabývat též pachateli recidivisty. Recidivisté obecně jsou často vůči resocializačním a dalším nápravným opatřením v podstatě imunní, nemá na ně vliv ani opakované ukládání pokut či udílení trestných bodů. Účinné není vůči recidivistům ani opakované ukládání trestu spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. V tomto ohledu by mohlo být zvaženo častější uplatňování alternativních opatření, např. zákazu řízení motorových vozidel pouze v určitých denních hodinách. Motivovat by tyto pachatele mohly programy zaměřené na odměňování bezpečného stylu jízdy.

Zvláštní důraz je nutno při zkoumání dopravní kriminality klást též na pachatele zneužívající alkohol, neboť požití alkoholu může mít zásadní vliv na vlastnosti a schopnosti řidiče. V některých zemích jsou ve vozidlech pachatelů dopravní kriminality instalovány tzv. alkoholové

imobilizéry, které řidiči zabrání v nastartování vozidla, pokud je pod vlivem alkoholu. Využívání alkoholového imobilizéru by bylo vhodné zvážit i v České republice.

Z praxe a výzkumů je však zřejmé, že žádné z preventivních opatření nemůže samo o sobě působit k předcházení dopravní kriminality dostatečně efektivně. Je proto třeba tato opatření kombinovat. Z tohoto hlediska se jeví jako užitečné budoucí zavedení tzv. terapeutického programu pro řidiče, který bude přímo zaměřen na potírání recidivy v dopravě.

Z hlediska dalších aktuálních preventivních prostředků lze zmínit, že od roku 2024 budou zavedeny instituty tzv. řidičského průkazu na zkoušku a možnost řízení motorového vozidla osobou od 17 let pod dohledem mentora. Oba tyto instituty jsou zaměřeny především na prevenci dopravní kriminality začínajících řidičů, kteří jsou obecně považováni za řidiče, kteří způsobují relativně nejvíce dopravních nehod.

K prevenci mohou sloužit i opatření technického typu. Od roku 2024 budou muset být všechna nově registrovaná auta v Evropské unii vybavena tzv. inteligentními systémy regulace rychlosti, nouzového brzdění a dalšími. Tyto systémy mají především vést k předcházení dopravní nehodovosti, bude však možné je řidičem vypnout, což vzhledem k rysům některých pachatelů vyznačujících se mimo jiné přeceňováním svých schopností, bude znamenat, že skutečně nebezpeční řidiči tyto systémy používat nebudou. Zda bude rozvoj těchto systémů takový, že jejich užívání bude v budoucnosti povinností, nelze zatím říct.

Preventivních opatření zaměřených na dopravní kriminalitu přibývá. V nadcházejících měsících bude v právní úpravě zavedeno několik nových institutů. Nejedná se tedy o legislativou zcela zapomenutou oblast. Přesto by jistě bylo možné zvážit zavedení či využívání i dalších prostředků prevence.

V dopravě bude dále docházet k porušování předpisů, a to do té doby, než takové jednání začnou orgány veřejné moci účinněji zjišťovat a sankcionovat a společnost je začne důrazněji odsuzovat. K předcházení dopravní kriminality může něco učinit každý účastník provozu na pozemních komunikacích svým odpovědným chováním.

## Seznam zkratk

**Kap.** – Kapitola.

**Listina** – Usnesení č. 2/1993 Sb., předsednictva České národní rady o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky.

**Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144** – 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, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1-40).

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

**Tr. zák.** – Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

**Zák.** – Zákon.

**Zák. o návykových látkách** – Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů.

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

**ZSVM** – Zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů (zákon o soudnictví ve věcech mládeže).

**ZTOPO** – Zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim.

# Seznam použitých zdrojů

## 1. Seznam použité literatury

ALBRECHT, Peter-Alexis. *Kriminologie: ein Studienbuch*. München: Beck, 1999. ISBN 3-406-45754-1.

BERDOULAT, Emilie; VAVASSORI, David a SASTRE, María Teresa Muñoz. Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. Online, pdf. *Accident analysis and prevention*. 2013, roč. 50, s. 758-767. ISSN 0001-4575. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.029>. [cit. 2023-10-27].

BLAŽEJOVSKÝ, Marek. Drogy a doprava. *Trestněprávní revue*. 2013, roč. 12, č. 11-12, s. 263-266.

CASANOVA-POWELL, T.; HEDLUND, J.; LEAF, W. a TISON, J. *Evaluation of State Ignition Interlock Programs: Interlock Use Analyses From 28 States, 2006–2011*. Online. 2015. Dostupné z: <https://stacks.cdc.gov/view/cdc/31167>. [cit. 2023-10-26].

CASTELLA, J a PEREZ, J. Sensitivity to punishment and sensitivity to reward and traffic violations. Online. *Accident analysis and prevention*. 2004, roč. 36, č. 6, s. 947-952. ISSN 0001-4575. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2003.10.003>. [cit. 2023-10-27].

CASTILLO-MANZANO, José I. a CASTRO-NUÑO, Mercedes. Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Online. *Transport policy*. 2012, roč. 21, s. 191-201. ISSN 0967-070X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.02.003>. [cit. 2023-10-22].

CASTILLO-MANZANO, José I.; CASTRO-NUÑO, Mercedes a FAGEDA, Xavier. Are traffic violators criminals? Searching for answers in the experiences of European countries. Online. *Transport policy*. 2015, roč. 38, s. 86-94. ISSN 0967-070X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.12.003>. [cit. 2023-10-22].

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

DAHLEN, Eric R. a WHITE, Roy P. The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. Online, pdf. *Personality and individual differences*. 2006, roč. 41, č. 5, s. 903-915. ISSN 0191-8869. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.paid.2006.03.016>. [cit. 2023-10-27].



- DANDA, H.; LECA, N.; ŠTEFKOVÁ, K. a PÁLENÍČEK, T. Nové psychoaktivní substance. Online. *Zaostřeno*. 2020, roč. 6, č. 1, s. 1-20. Dostupné z: <https://www.drogy-info.cz/publikace/zaostreno-na-drogy/2020-zaostreno/>. [cit. 2023-10-26].
- DRAŠTÍK, A., DURDÍK, T., FREMR, R., RŮŽIČKA, M., SOTOLÁŘ, A et al. *Trestní zákoník: Komentář*. Systém ASPI. 2015. Wolters Kluwer. ASPI\_ID KO40\_2009CZ. Dostupné z: <https://www.aspi.cz/products/lawText/13/6500/1/2>. ISSN 2336-517X. [cit. 2023-10-26].
- FRIML, Karel. K některým otázkám obhajoby v dopravních věcech. *Trestněprávní revue*. 2008, roč. 6, č. 4, s. 97-106.
- GŘIVNA, Tomáš; SCHEINOST, Miroslav; ZOUBKOVÁ, Ivana et al. *Kriminologie*. 5., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2019, 588 s. ISBN 978-80-7598-554-5.
- HOLCR, Květoň et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-27-1.
- JELÍNEK, Jiří et al. *Kriminologie*. Praha: Leges, 2021, 631 s. ISBN 978-80-7502-499-2.
- JELÍNEK, Jiří et al. *Trestní právo procesní*. 6. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2021, 942 s. ISBN 978-80-7502-550-0.
- JELÍNEK, Jiří et al. *Trestní právo hmotné: obecná část, zvláštní část*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2022. ISBN 978-80-7502-576-0.
- KAISER, Günther. *Kriminologie: ein Lehrbuch*. 3. Aufl. Heidelberg: Müller, 1996. ISBN 3-8114-6096-X.
- KAREŠ, Jan. Několik kacířských poznámek k trestání recidiv maření výkonu úředního rozhodnutí řízením motorového vozidla vzdor zákazu této činnosti. *Trestněprávní revue*. 2018, č. 3, s. 63-65.
- KOPECKÝ, Martin. *Správní právo. Obecná část*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021. ISBN 978-80-7400-820-7.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, ISBN 978-80-7400-418-6.
- LATA, Jan. *Účel a smysl trestu*. Praha: LexisNexis CZ, 2007. ISBN 978-80-86920-24-5.
- MARTÍ-BELDA, Ana; PASTOR, Juan C.; MONTORO, Luis; BOSÓ, Patricia a ROCA, Javier. Persistent traffic offenders: Alcohol consumption and personality as predictors of driving disqualification. Online. *The European journal of psychology applied to legal context*. 2019, roč. 11, č. 2, s. 81-92. ISSN 1889-1861. Dostupné z: <https://doi.org/10.5093/EJPALC2019A3>. [cit. 2023-10-27].

NOVOTNÝ, Oto; ZAPLETAL, Josef et al. *Kriminologie*. Praha: Eurolex Bohemia, 2001. ISBN 80-86432-08-4.

PANAYIOTOU, Georgia. The bold and the fearless among us: Elevated psychopathic traits and levels of anxiety and fear are associated with specific aberrant driving behaviors. Online. *Accident analysis and prevention*. 2015, roč. 79, s. 117-125. ISSN 0001-4575. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.03.007>. [cit. 2023-10-27].

POLCAR, Miroslav. Některé trestné činy v dopravě, páchané řidiči motorových dopravních prostředků na pozemních komunikacích. *Trestní právo*. 2014, roč. 18, č. 4, s. 14-24.

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

ŘEHÁČEK, Jan. K možnostem využití prostředků trestního práva při postihu kriminality v silniční dopravě. *Trestněprávní revue*. 2009, roč. 8, č. 6, s. 170-178.

ŘEPKOVÁ, Dita. Řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Aplikace § 274 TrZ v rozhodovací praxi. *Trestněprávní revue*. 2018, č. 3, s. 57-63.

ŠÁMAL, Pavel et al. *Trestní zákoník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2023, ISBN 978-80-7400-893-1.

SCHEUER, Jan. „Alkoholový zámek“ - nový nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu a vybrané související právní aspekty. Online. *Revue pro právo a technologie*. 2017, roč. 8, č. 16, s. 65-87. ISSN 1804-5383. Dostupné z: <https://doi.org/10.5817/RPT2017-2-4>. [cit. 2023-10-26].

STRAUS, Jiří. Prodloužení reakční doby v závislosti na hladině alkoholu. Online. *Kriminalistika*. 2010, roč. 43, č. 3, s. 161-179. Dostupné též z: <https://www.mvcr.cz/clanek/prodlouzeni-reakcni-doby-v-zavislosti-na-hladine-alkoholu.aspx>. [cit. 2023-10-26].

ŠUCHA, Matúš; REHNOVÁ, Vlasta; KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie: pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

ŠUCHA, Matúš; ŠRÁMKOVÁ, Lenka; ZÁMEČNÍK, Petr; ČERNOCHOVÁ, Dana a REHNOVÁ, Vlasta. Řidiči podstupující dopravněpsychologické vyšetření v ČR. Online. *Psychologie pro praxi*. 2016, roč. 51, č. 1-2, s. 47-62. ISSN 1803-8670. Dostupné z: [https://karolinum.cz/data/cascislo/5324/PPP\\_1-2\\_2016.pdf](https://karolinum.cz/data/cascislo/5324/PPP_1-2_2016.pdf). [cit. 2023-10-26].

VALERO, S; BOSCH, R; COROMINAS, M; GIANNONI, A; BARRAU, V et al. Psychopathology and traffic violations in subjects who have lost their driving license. Online. *Comprehensive psychiatry*. 2017, roč. 76, s. 45-55. ISSN 0010-440X. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.comppsy.2017.03.012>. [cit. 2023-10-22].

VÁLKOVÁ, Helena; KUČHTA, Josef et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-429-2.

VÁLKOVÁ, Helena; KUČHTA, Josef a HULMÁKOVÁ, Jana et al. *Základy kriminologie a trestní politiky*. 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2019. ISBN 978-80-7400-732-3.

ZOUBKOVÁ, Ivana; CEJP, Martin; MAREŠOVÁ, Alena; MOULISOVÁ, Marcela; NIKL, Jaroslav; SCHEINOST, Miroslav. *Kriminologický slovník*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. ISBN 978-80-7380-312-4.

## 2. Seznam použitých internetových zdrojů

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Návykové látky a jejich vliv na bezpečnost silničního provozu: Jaké priority řešíme u nás a ve světě?* Online. 2018. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/navykovye-latky-a-jejich-vliv-na-bezpecnost-silnicniho-provozu>. [cit. 2023-10-26].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (ČSÚ). *Statistická ročenka České republiky - 2014: 29-4. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy*. Online. 2014. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/320198-14-r\\_2014-2700](https://www.czso.cz/csu/czso/320198-14-r_2014-2700). [cit. 2023-10-25].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (ČSÚ). *Statistická ročenka České republiky - 2018: 29-4. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy*. Online. 2018. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody>. [cit. 2023-10-25]

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (ČSÚ). *Statistická ročenka České republiky - 2022: 29-4. Odsouzené fyzické osoby za vybrané trestné činy*. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/29-soudnictvi-kriminalita-nehody-80z4qozy1w>. [cit. 2023-10-25]

ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Tisková zpráva: Proč doháníme čas na nejhorším místě? Nová kampaň proti nepřiměřené rychlosti chce od základu změnit chování řidičů*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.13minut.cz/docs/tz.pdf>. [cit. 2023-10-26].

ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Tisková zpráva: Nejmladší a nejméně zkušené řidiči jezdí rychleji a zavinují tím i více nehod. Zastavit je má kampaň Zpomal, ještě je brzo.* Online. 2022. Dostupné z: <https://www.13minut.cz/docs/tz-2022.pdf>. [cit. 2023-10-26].

ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN. *Tisková zpráva: Češi se na silnicích necítí bezpečně, jsou ale ochotni to změnit.* Online. 2023. Dostupné z: <https://www.cap.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/9224603-cesi-se-na-silnicich-neciti-bezpecne-jsou-ale-ochotni-to-zmenit>. [cit. 2023-10-26].

DATAFRIENDS S.R.O. *Mapa rizikových míst.* Online. 2023. Dostupné z: <https://portalnehod.cz/mapa-rizikovych-mist>. [cit. 2023-10-30].

EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL. *Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European union: Best practice and guidelines for Member States.* Online. 2016. Dostupné z: <https://etsc.eu/alcohol-interlocks-and-drink-driving-rehabilitation-in-the-eu-guidelines-for-member-states/>. [cit. 2023-10-26].

EUROSTAT. *Passenger cars in the EU.* Online. 2023, 2023-08-21. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_cars\\_in\\_the\\_EU#Overview:\\_car\\_numbers\\_grow\\_with\\_a\\_rapid\\_increase\\_in\\_electric\\_but\\_a\\_low\\_share\\_of\\_overall\\_alternative\\_fuels](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU#Overview:_car_numbers_grow_with_a_rapid_increase_in_electric_but_a_low_share_of_overall_alternative_fuels). [cit. 2023-10-23].

EVROPSKÁ KOMISE. *Nové předpisy zvýší bezpečnost silničního provozu a umožní zavádění plně automatizovaných vozidel v EU.* Online. 2022. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip\\_22\\_4312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_22_4312). [cit. 2023-10-26].

KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, A.S. *Aplikace KOOPILOT.* Online. 2023. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-vozidel/pojisteni-automobilu/koopilot>. [cit. 2023-10-27].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2015: Informace o stavu bodového systému v České republice.* Online. 2016. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2015>. [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2016: Informace o stavu bodového systému v České republice.* Online. 2017. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(1\)](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(1)). [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2017: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2018. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(2\)](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(2)). [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2018: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2019. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(3\)](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(3)). [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2019: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2020. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(4\)](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(4)). [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2020: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2021. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)). [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2020*. Online. 2021. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Strategie BESIP 2021-2030*. Online, pdf. 2021. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>. [cit. 2023-10-26].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2021: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021>. [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2021*. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2022: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2023. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)). [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky 2022*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>. [cit. 2023-10-24].

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Tisková zpráva: Mladí řidiči zavíní ročně 11 % nehod, zaměří se na ně nejen novela zákona, ale i preventivní program*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.besip.cz/Clanky/Mladi-ridici-zavini-rocne-11-nehod-zameri-se-na-ne>. [cit. 2023-10-26].

NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2011: Tabulková část*. Online, pdf. 2012. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29].

NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2013: Tabulková část*. Online, pdf. 2014. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29].

NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2016: Tabulková část I*. Online, pdf. 2017. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29].

NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2016: Tabulková část I*. Online, pdf. 2017. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zpravy-o-cinnosti-za-obdobi-2002-2017/>. [cit. 2023-10-29].

NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2021: Tabulková část I*. Online, pdf. 2022 Dostupné z <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2021/>. [cit. 2023-10-29].

NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022: Textová část*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>. [cit. 2023-10-29].

NEJVYŠŠÍ STÁTNÍ ZASTUPITELSTVÍ. *Zpráva o činnosti státního zastupitelství za rok 2022: Tabulková část I*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvyssiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>. [cit. 2023-10-29].



POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2020*. Online, pdf. 2021. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09NA%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2022*. Online, pdf. 2023. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>. [cit. 2023-10-24].

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Mapa dopravních nehod*. Online. 2023. Dostupné z: <https://nehody.policie.cz/>. [cit. 2023-10-30].

SCHIMMER, David. *Provádění kontrol na alkohol a jiné návykové látky*. Online. Policie České republiky, 2017. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/provadeni-kontrol-na-alkohol-a-jine-navykove-latky.aspx>. [cit. 2023-10-30].

RŮŽIČKA, Miroslav. *Zpráva o činnosti národního zpravodaje pro mimořádné události, trestné činy v dopravě, proti životnímu prostředí a pro ochranu kulturních památek za rok 2022*. Online, pdf. Nejvyšší státní zastupitelství. 2023. Dostupné z: <https://verejnazaloba.cz/nsz/cinnost-nejvysiho-statniho-zastupitelstvi/zpravy-o-cinnosti/zprava-o-cinnosti-za-rok-2022/>. [cit. 2023-10-24].

### **3. Seznam použitých právních předpisů**

Zákon č. 140/1961 Sb., Trestní zákon.

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

Zákon č. 175/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje trestní zákon

Usnesení č. 2/1993 Sb., předsednictva České národní rady o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky.

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

Zákon č. 40/1995 Sb., o regulaci reklamy a o změně a doplnění zákona č. 468/1991 Sb., o provozování rozhlasového a televizního vysílání, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů.

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

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 6/2002 Sb., o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů (zákon o soudech a soudcích).

Zákon č. 218/2003 Sb., o odpovědnosti mládeže za protiprávní činy a o soudnictví ve věcech mládeže a o změně některých zákonů (zákon o soudnictví ve věcech mládeže).

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů.

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce.

Zákon č. 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

Zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim.

Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník.

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

Zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek.

Zákon č. 220/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

Zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

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, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU)



č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1-40).

Nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

Nařízení vlády č. 463/2013 Sb., o seznamech návykových látek.

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

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

Vyhláška č. 208/2023 Sb., o terapeutických programech pro řidiče.

#### **4. Seznam použité judikatury**

Zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. 12. 1965, sp. zn. Pls 7/65.

Rozhodnutí Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 14. 7. 1981, sp. zn. 3 Tz 20/81.

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

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 4. 2009, č. j. 9 As 7/2009-76.

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

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 6 Tdo 143/2011.

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

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 2. 2013, sp. zn. 5 Tdo 122/2013.

Nález č. 259/2013 Sb., Ústavního soudu ze dne 23. 7. 2013 sp. zn. Pl. ÚS 13/12.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 1. 2014, sp. zn. 7 Tdo 1356/2013-25.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2014, sp. zn. 7 Tdo 343/2014-25.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. 5. 2017, sp. zn. 8 Tdo 379/2017.

Nález Ústavního soudu ze dne 11. 6. 2018, sp. zn. II. ÚS 1152/17.

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

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

Nález č. 206/2021 Sb., Ústavního soudu ze dne 27. 4. 2021 sp. zn. Pl. ÚS 98/20.

Usnesení Ústavního soudu ze dne 1. 6. 2023, sp. zn. IV. ÚS 757/23.

## 5. Seznam použitých důvodových zpráv k zákonům

BLAHA, Stanislav; LOCHMAN, Ondřej; SLAVÍK, Jiří; TESARŘÍK, Antonín; OŽANOVÁ, Zuzana; MICHÁLEK, Jakub; SLÁDEČEK, Karel. *Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 220/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 257/2000 Sb., o Probační a mediační službě a o změně zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 359/1999 Sb., o sociálně-právní ochraně dětí (zákon o Probační a mediační službě), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony*. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 2023. Sněmovní tisk 365/0, 9. volební období. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=9&CT=365&CT1=0>. [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2022. Čj. MD-22483/2022-510/2. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/ALBSCGFL5VG1/>. [cit. 2023-10-29].

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI. *Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 292/2013 Sb., o zvláštních řízeních soudních, ve znění zákona č. 87/2015 Sb., a některé další zákony*. Praha: Ministerstvo spravedlnosti, 2016. Čj. 83/2015-LO-SP/20. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/RACKA85EB63I/>. [cit. 2023-10-29].

VLÁDA. *Vládní návrh zákona o soudech, soudcích, přísedících a státní správě soudů a o změně některých dalších zákonů (zákon o soudech a soudcích)*. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 2000. Sněmovní tisk 878/0, 3. volební období. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?o=3&ct=878&ct1=0>. [cit. 2023-10-29].

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 Počet evidovaných bodovaných jednání, které vykazují znaky trestného činu podle tr. zák. podle evidence přestupků a trestných činů Ministerstva dopravy za roky 2015 až 2022 podle jednáním naplněných skutkových podstat trestného činu.

## Příloha č. 1

**Tabulka: Počet evidovaných bodovaných jednání, které vykazují znaky trestného činu podle tr. zák. podle evidence přestupků a trestných činů Ministerstva dopravy za roky 2015 až 2022 podle jednáním naplněných skutkových podstat trestného činu<sup>275</sup>**

Ustanovení tr. zák.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
§ 143 odst. 1	16	21	17	14	17	15	16	20
§ 143 odst. 1, 2	11	18	11	9	14	11	15	14
§ 143 odst. 1, 3	0	1	0	2	1	0	0	0
§ 143 odst. 1, 4	0	0	0	1	0	0	0	0
§ 145 odst. 1	2	3	2	0	1	0	2	0
§ 146 odst. 1, 3	0	1	0	0	0	0	0	0
§ 147 odst. 1	204	227	191	192	226	157	151	190
§ 147 odst. 1, 2	181	207	170	164	196	137	136	169
§ 147 odst. 3	1	0	0	1	1	0	1	0
§ 148 odst. 1	83	181	180	161	188	150	165	169
§ 151	5	14	8	9	7	5	8	3
§ 273 odst. 1, 2 písm. a)	0	0	1	0	1	1	0	0
§ 273 odst. 1, 2 písm. b)	7	4	4	5	15	6	9	4
§ 273 odst. 1, 2, 3 písm. b)	0	0	1	0	1	0	1	0
§ 273 odst. 1, 2 písm. b), 4	0	0	0	1	0	0	0	0
§ 274 odst. 1	8 032	7 060	6 107	6 612	7 523	6 278	6 758	7 504
§ 274 odst. 1, 2 písm. a)	1 356	1 283	1 260	1 419	1 567	1 418	1 398	1 536
§ 274 odst. 1, 2 písm. b)	10	15	23	13	12	13	16	7
§ 274 odst. 1, 2 písm. c)	181	169	132	127	165	157	152	174
§ 277 odst. 1	0	3	4	1	2	4	6	3
§ 325 odst. 1, 3 písm. a)	0	0	0	1	0	1	0	0
§ 337 odst. 1 písm. a)	3 616	3 336	3 159	3 648	4 361	3 912	4 126	4 585
§ 360 odst. 1	0	1	4	1	2	1	0	0

<sup>275</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2015: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2016. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2015>. [cit. 2023-10-29]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2016: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2017. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(1\)](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(1)). [cit. 2023-10-29]; MINISTERSTVO

---

DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2017: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2018. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(2\)](https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(2)). [cit. 2023-10-29]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2018: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2019. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(3\)](https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(3)). [cit. 2023-10-29]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2019: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2020. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(4\)](https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(4)). [cit. 2023-10-29]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2020: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2021. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(5\)](https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(5)). [cit. 2023-10-29]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2021: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2022. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2021>. [cit. 2023-10-29]; MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Přestupky a trestné činy 2022: Informace o stavu bodového systému v České republice*. Online. 2023. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)](https://www.mdcr.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)). [cit. 2023-10-29].

# Název diplomové práce v českém jazyce, abstrakt v českém jazyce a 3 klíčová slova v českém jazyce

## Dopravní kriminalita a její prevence

### Abstrakt

Dopravní kriminalita je jevem, se kterým se v každodenním životě může setkat každý člověk. Jedná se o závažný celospolečenský problém, který nelze přehlížet. Tato práce zkoumá různé aspekty dopravní kriminality se zaměřením na silniční dopravu, a to především z kriminologického a částečně trestněprávního hlediska. Je rozdělena na čtyři části.

První část této práce je zaměřena na dopravní kriminalitu jako takovou, na její definici, závažnost a vymezení jejího vývoje v posledních letech. Dále zkoumá způsoby, jakými je v trestních věcech v této oblasti orgány činnými v trestním řízení rozhodováno a porovnává vývoj dopravní kriminality s vývojem hustoty provozu na pozemních komunikacích.

V druhé části je podrobněji rozebrána struktura trestných činů typicky páchaných v dopravě. Tato část rovněž charakterizuje pachatele dopravní kriminality a uvádí některé příčiny, které vedou k jejímu páchání. Za nejvýznamnější příčinu je označen nedostatek společenského odsouzení porušování dopravních předpisů.

Následující část zkoumá nejčastěji páchané trestné činy v dopravě a některé podmínky naplnění jejich skutkových podstat. Zvláštní důraz je kladen na trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky, neboť se jedná o nejčastěji v dopravě páchaný trestný čin. Především se v této části práce zabývá vymezením stavu vylučujícího způsobilost a hladinou návykové látky v krvi, při které tento stav nastává. Zároveň je zkoumána soudní praxe v této oblasti.

Poslední část pojednává o prevenci dopravní kriminality se zaměřením na prostředky situační prevence. Pozornost je věnována především prevenci recidivy pachatelů této kriminality, ale i problematice zneužívání návykových látek řidiči motorových vozidel. Jsou zde zmíněny jak instituty, které jsou v současné době v České republice využívány, tak i ty které se teprve začínají využívat nebo by využívány být mohly. Na závěr je shrnut aktuální vývoj právní úpravy v této oblasti.

**Klíčová slova:** doprava, kriminalita, prevence.

# **Název diplomové práce v anglickém jazyce, abstrakt v anglickém jazyce a 3 klíčová slova v anglickém jazyce**

## **Traffic Crime and its Prevention**

### **Abstract**

Traffic Crime is a phenomenon that practically everyone can encounter in everyday life. It is a severe society-wide issue that cannot be overlooked. This thesis explores various aspects of traffic crime with emphasis on road traffic, and all of that mostly from criminological and partly from criminal law perspective. This thesis is divided into four parts.

The first part looks at traffic crime as a whole, on its definition, severity and its evolution in recent years. It further explores ways in which criminal law enforcement agencies decide crimes in this area and compares the evolution of traffic crime with the evolution of traffic density.

In the second part this thesis analyses in detail the most often committed traffic crimes. This part also describes the typical perpetrator of traffic crime and mentions some reasons that lead to the commitment of traffic crime. The lack of societal condemnation of traffic regulations is described as the most important reason.

The following part examines the most often committed traffic crimes and some conditions that are required for the fulfilment of their facts of criminal offences. Special emphasis is given to the crime of endangerment under the influence of addictive substances because it is the most often committed traffic crime. In particular this thesis deals in this part with the definition of the condition that excludes legal liability and the level of addictive substance in blood that leads to this exclusion of legal liability. Simultaneously this thesis explores judicial practice in this area.

The last part deals with the prevention of traffic crime with emphasis on resources of situational prevention. Emphasis is placed mostly on the prevention of recidivism of the perpetrators of traffic crime, but also on the matters concerning abuse of addictive substances by drivers of motor vehicles. Resources that are being used in the present in the Czech Republic are mentioned in this part, as well as resources that are about to be put into use and resources that should be put into use. Finally, there is a summary of the current legal development in this area.

**Key words:** traffic, crime, prevention.